



1933 - 1983

# HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 14 OKTOBER 1983 - NR. 37



## sterke plastieke bennen



**44 LITER : ± 35 KG.**

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.  
boven 48 cm.

**58 LITER : ± 50 KG.**

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.  
boven 53,5 cm.

wend U tot :

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

H. Baelskaai 27, Oostende ☎ 059/32 29 51

**Hand in Hand**

Rederskaai 21, Zeebrugge ☎ 050/54.41.17

REDERS en  
VISSERS.

voor uw

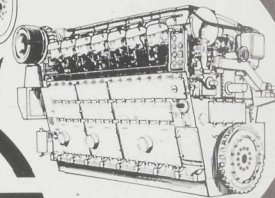
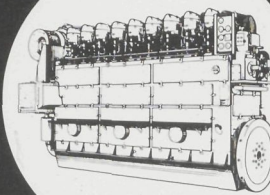
**SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

**HAND IN HAND**

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01



**BOLNES**

## STUWKRACHT IN STAAL

Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van  
375-1250 kW (510-1700 pk) bij 600 omw/min  
in lijn en 1250-2500 kW (1700-3400 pk) bij  
600 omw/min met 10-20 cyl in V-vorm.

**BOLNES MOTORENFABRIEK BV**

2930 AA Krimpen aan de Lek, P.O.Box 3, Holland.  
tel. 01807-14900, telex 22439

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

**A. LOWYCK &  
ZOON**

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij :

**Scheepsverven  
Sigma Coatings**

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

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

Vrijdag 14 oktober 1983 - Nr. 37

## WELK MINISTERIEEL DEPARTEMENT REIKT BELGISCHE VLAG UIT VOOR VISSERSVAARTUIGEN?

Als we bepaalde nationale dagbladers lezen, dan wordt er nog al wat „hocus-pocus” gespeeld en de departementen door elkaar gehaald, waar het over de uitreiking van de Belgische vlag voor vissersvaartuigen gaat.

Het is inderdaad niet het Ministerie van Landbouw, dat nochtans de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, welke de Belgische vlag uitreikt en het vaartuig immatrikuleert, maar het Ministerie van Verkeerswezen. Het departement van Landbouw is bevoegd voor wat de kwota en de desbetreffende opgelegde beperkingen aangaan. We houden er aan hier een juiste lijn te trekken in verband met de herrie en de persartikelen die met betrekking tot het „voor en tegen” over de aanschaffing van Nederlandse tweedehands vaartuigen, vorige week verschenen.

Ook in Belgische rederskringen is men hierover verdeeld en is men niet altijd gelukkig over bepaalde ministeriële beslissingen of beslissingen die op het punt staan genomen te worden, al worden die genomen met het doel de bestaande vloot niet te zien uitbreiden en de quota dezer niet in gevaar te brengen zoals dit in Holland het geval is.

Van bepaalde rederszijde vernamen we inderdaad, dat nieuwbouw volgens hen praktisch niet haalbaar is. Zestig miljoen voor een eerder nog bescheiden kotter, is inderdaad geen peulschil en zo hoorden we van bepaalde Belgische reders dat het voor hen een uitkomst is als zij in de vervanging van hun meer dan twintig jaar oud vaartuig zouden kunnen voorzien door een tweedehands, maar in werkelijkheid nog tamelijk modern vaartuig, ook al komt dit van boven de Moerdijk. Voor deze „would be” reders komt de eigen werkverschaffing niet op het eerste plan, ook al klinkt dit nationaal nog zo mooi, en ook al geraken de eigen Belgische reders die aan nieuwbouw wensen te doen, hierdoor moeilijker van hun tweedehands vaartuig af, omdat men een recenter Nederlands tweedehands vaartuig verkiest, waarvan de stabiliteit van een reeks in de zeventiger jaren gebouwd, allesbehalve beantwoordt aan de door de zeevaartinspectie gestelde eisen. Moet men begrip kunnen opbrengen voor deze reders, dan moeten ook zij begrip opbrengen voor de stellingname van de Belgische regering, die niet alleen zoekt, hier de werkverschaffing te bevorderen door nieuwbouw op Belgische werven aan te moedigen en dan ook verkiest geen subsidies te verlenen voor de aankoop van buitenlandse ook

verwezen tweedehands vaartuigen. Een ander gevaar ziet men daarbij in het bevorderen van de aankoop van buitenlandse tweedehands vaartuigen, die financieel gemakkelijker haalbaar zou zijn voor Belgische reders, vooral moesten hier ook subsidies verleend worden, in een te grote uitbreiding van de eigen vloot zodanig, dat ook hier de eigen schepen nog moeilijk aan hun trekken zouden komen.

Ook wij moeten zorgen niet aan vangstovercapaciteit te gaan bezondigen, zoals de Nederlanders het doen, want dit is het begin van het drama en van onvermijdelijke falingen in het bedrijf.

### Het Nederlands vaartuig varende op Zeebrugge

Een heet hangijzer is eveneens het Nederlands vaartuig „Goederede 54 - De Branding” dat door een Belgische (?) maatschappij met Nederlands kapitaal, „Voluntas” afgehuurd werd van de Nederlandse scheepsbouwer „Maas-kant” en met een Belgische bemanning op Zeebrugge vaart. Gezien dit vaartuig niet onder de Belgische vlag vaart, komt de gevangen vis niet ten laste van het Belgisch totaal kwotum maar

(Vervolg volgende bladzijde)

## FONDS VOOR HET UITREDEN EN AANBOUWEN VAN ZEESCHEPEN Over de visserij geen sprake

De senaatscommissie voor de infrastructuur heeft op 21 september een ontwerp van wet besproken tot wijziging van de wet van 23 aug. 1948 in verband met het in stand houden en uitbreiden van de koopvaardij en... visserijvloot. In de toelichting bij het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 23 aug. 1948, wordt echter met geen woord over de visserij gerept, alhoewel de visserij daar voor een heel klein bedrag in zit. We vinden het vanwege minister De Croo toch wel spijtig, dat de visserij niet de moeite waard is om in de toelichting ook maar met één enkel woord vermeld te worden, niet tegenstaande deze toelichting over vijf volle bladzijden loopt. Alhoewel de visserij gewoon is stiefmoederlijk behandeld te worden, had men hier toch niet zoveel miskenning verwacht.

Naast nieuwbouw, laat de wet ook toe de Belgische koopvaardijvloot (dixit de toelichting) via aankoop van tweedehands-schepen te verruimen. Dit was destijds noodzakelijk om de scheepsbouw die dreigde volledig te verlammen, in stand te houden. Over de visserij in verband met de aankoop van tweedehands-schepen, terug niets. Wellicht zal dit in de wet te vinden zijn. Ondertussen hebben wij er het raden naar

of er wijzigingen voor de visserij aangebracht zullen worden.

Het Fonds voor het uitreden en aanbouwen van Zeeschepen werd in 1948 vastgelegd op 2 miljard fr., in 1967 werd dit 4 miljard, in 1971 verhoogd tot 8 miljard, 14 miljard in 1976, 23 miljard in 1978, 30 miljard in 1980, 40 miljard in december 1982 en thans zal het opgetrokken worden tot 50 miljard.

We zullen niet nalaten onze lezers op de hoogte te brengen nopens zowel de besprekingen van het ontwerp als over de wet zelf, van zodra de inlichtingen hieromtrent ons bereiken, alhoewel we het logisch hadden gevonden dat, vermits er een ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 23-8-1948, strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij en de vissersvloot, houdende de instelling van een fonds voor het uitreden en aanbouwen van zeeschepen, werd ingediend, Minister De Croo daarin ook de visserij had kunnen vernoemen en er enkele lijnen aan wijden...

Als het in de praktijk zo is of zal zijn, kon een memorie van toelichting daarover ook wel enkele lijnen reppen. Hopen we dat de praktijk ons zal gelijk geven.

P. VANDENBERGHE

vist dit vaartuig op het Nederlands kwotum. Nochtans zijn heel wat reders niet opgetogen over deze manier van uitbating, vooral omdat dit navolging zou kunnen krijgen. Inderdaad beschikt de Firma Maaskant nog over een zestal dergelijke vaartuigen en gezien de goede resultaten door de „Goederede 54” behaald, zou het niet ondenkbaar kunnen zijn dat met een tweede vaartuig begonnen wordt. Behalve het feit dat aldus meer vis aangeboden zou worden in de afslag te Zeebrugge, zit men met een veel delikater en moeilijker op te lossen probleem, namelijk dit van een eventueel bemanningstekort. Inderdaad vaart de „Goederede 54” met een zes koppige Belgische bemanning.

Indien nu de zeven ter beschikking zijnde vaartuigen van Maaskant allen op Zeebrugge zouden ingezet worden, dit om een uiterste te stellen, dan zouden hier, samen met de reserves wegens ziekte, ongevallen, verlof, enz., een vijftigtal Belgische vissers aan boord van deze schepen gemobiliseerd worden. Voor de Belgische vissersvloot zou dit inderdaad een zeer zwaar probleem kunnen stellen. We weten niet of dit de voornaamste oorzaak is van de boycot-actie die door de Rederscentrale tegen de „Goederede 54” opgezet wordt, door onder meer bij de bevoorradingsfirmas aan te dringen niet te leveren aan boord van dit vaartuig en bij de stad Brugge om telkens dit vaartuig te laat-

ste verkoopbeurt te geven en om het desnoods een dag te laten liggen wanneer er geen voldoende plaats is.

Volgens ingewonnen inlichtingen heeft de vroegere uitbating van de O.131, die door dezelfde pvba „Voluntas” gebeurde, nog al wat schulden bij leveranciers doen ontstaan en worden deze schulden nu langzaam aangezuiverd, dank zij het goed varen van de „Goederede 54”. Aldus zien we dat elke penning twee facetten heeft. De firma Maaskant die inderdaad een goede faam te verdedigen heeft, vraagt niet beter dan de uitstaande schulden effen te krijgen.

Indien dit de voornaamste reden is van het verder uitbaten van de pvba „Voluntas”, dan zou men hier wel kunnen achter staan. Anderzijds zien we niet in waarom een Nederlands vissersvaartuig varende onder Nederlandse vlag en zijn vangst verkopend op de Nederlandse quota, mag benadeeld worden. Dit is niet gerechtvaardigd. In dit alles is er niets te verwijten en wordt de kwestie verkeerd bekeken. Alleen het vraagstuk stelt zich van het eventueel bemanningstekort voor Belgische schepen. Moest dit vaartuig met een Hollandse bemanning varen, dan kan er op het huidige ogenblik tegen de verkoop in Belgische havens geen enkel wettige reden ingeroepen worden. Het blijft een Hollands vaartuig varende op Hollandse quota.

## HET SLEPEN VAN VISSERSVAARTUIGEN VAN HAVEN TOT HAVEN

Zijn deze door de  
verzekering gedekt?

Dit artikel moesten we wegens plaatsgebrek naar een latere datum verschuiven.

## JACHT OP ZEEHONDEN OP DE ORKNEYS VERBODEN

Jarenlang werd er door de bevolking van de Schotse Orkneys-eilanden een jacht op zeerobben ingericht omdat deze veel schade veroorzaken aan de visstand en in het bijzonder aan de zalm. Aldus werden elk jaar 1.500 tot 2.000 jonge zeerobben gedood door de plaatselijke bevolking die voor het levensonderhoud hoofdzakelijk op de visvangst aangewezen is. Nu hebben de Schotse overheden echter het doden van zeerobben verboden, dit onder druk van de milieugroeperingen en in het bijzonder van Greenpeace. Als troost voor de vissers komt daarbij dat er echter wel een onderzoek zal ingesteld worden naar de terugslag van deze maatregel op de visstand en dat het verbod op het doden van zeehonden slechts tijdelijk is en zal herzien worden op basis van de resultaten van dit onderzoek.

Wij zelf vragen ons af wat hier nog moet onderzocht worden. Het staat immers wetenschappelijk vast, dat de zeerob per dag praktisch zijn gewicht aan vis eet en dat hij daarbij, zonder noodzaak, nog op de vis jaagt om zijn jagersinstinct bot te vieren. Ten bewijze hiervan de talrijke gekwetste vis, vooral onder de zalm die voor de zeerob een lekkernij daarstelt.

Volgens het betrokken Schots departement zou zelfs het beperken van de zeerobbenstand geen verbetering van de zalmstand teweeg gebracht hebben. Deze konklusie kunnen wij niet anders dan een boerenbedrog noemen, daar het sinds lang vaststaat, dat het achteruit lopen van de zalmstand in eerste instantie te wijten is aan de vele illegale zalmvisserijen, zowel wat de vergunningen, de verboden vangstplaatsen als de aanwending van verboden vistuig betreft. We zijn intengendeel overtuigd, dat de toestand van het zalmbestand nog deerniswekkender zou geweest zijn zonder de jaarlijk plaats gegrepen matige beperking van de zeerobbenstand.

Voor Greenpeace en de milieuoorganisaties is het inderdaad maar al te gemakkelijk repen te snijden uit andermans leder. We hebben van deze kant inderdaad nog nooit horen spreken of gewagen van compensatiemaatregelen ten voordele van de visserij, die toch het slachtoffer is van een te grote uitbreiding van de zeerobbenstand. Inderdaad hebben deze praktisch geen natuurlijke vijanden en vermenigvuldigen zich geweldig snel. Als men het probleem van de bescherming van de zeerob aansnijdt en behartigt, dan mag dit niet gebeuren zonder tevens aan het probleem van de, hierdoor getroffen visserij, een oplossing en geven.

## BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1983

Dit boekwerk is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr., vermeerderd met 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) en de verzendingskosten, ten bedrage van 120 fr. op, hetzij postrekening 000-0418987-44, hetzij bankrekening Brussel Lambert 384-1605797-46, op naam van Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

### WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is verkrijgbaar:

#### IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.  
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.  
Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.  
OVA, Vismijn, Oostende.  
Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.  
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

#### IN NEDERLAND:

IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.  
Fa Harri, Prins Hendrikkade 90, Amsterdam.  
Maritiem, Vissersweg 46 te Scheveningen.  
Observator, Steenhouwerstraat 15, 3200 Hoogvliet.  
Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.  
Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

De kostprijs in Nederland bedraagt 1.200 F., vermeerderd met 135 F. voor verzendingskosten. Bestellingen kunnen eveneens geschieden door storting op een van de eerder vernoemde rekeningnummers. Pas na ontvangst van de storting wordt de bestelling uitgevoerd.

## Voorzitter Debruyckere van de Beroepsvereniging van Visgroothandelaars:

# „KWALITEIT VAN DE VIS HANDHAVEN TOT BIJ VERBRUIKER”

Zoals reeds eerder in ons blad gemeld, werd, op initiatief van de Beroepsvereniging van Visgroothandelaars van België – met voorzitter Debruyckere en secretaris Gekiere als de stuwende krachten – een cursus ingericht die tot doel heeft, werklozen op te leiden tot volwaardige visbewerkers. Daarvoor werd ook de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (RVA) aangesproken en, na onderhandelingen met directeur Jacobs van de RVA, werd het Opleidingscentrum voor Visbewerkers een werkelijkheid. Er werd reeds op 24 mei jl. gestart maar pas vorige week donderdag het Opleidingscentrum officieel geopend in tegenwoordigheid van vele vooraanstaanden uit de visserij- en vishandelsmiddens.

Waarom nu een Opleidingscentrum voor Visbewerkers? Dat werd uiteengezet door de h. Roland Debruyckere, voorzitter van de Beroepsvereniging voor Visgroothandelaars van België. Onderstaand dus vernoemd voorzitter aan het woord:

„Tijdens de jaren 60 - 70 hebben sommige firma's zwaar geïnvesteerd in allerhande machines.

We hebben evenwel vastgesteld dat, om een mooie visreep te bekomen, het manueel fileeren nog altijd de beste resultaten oplevert, en een hoogwaardig voedingsprodukt als vis, mag toch wel de beste bewerking genieten.

Als men het personeel, tewerkgesteld in de visverwerkende bedrijven, overschouwde, waren wij ten zeerste verbaasd, onder hen zo weinig jonge werkkrachten te zien. Er was inderdaad een aanzienlijke veroudering van de werknemers waar te nemen.

Onze eerste stap om daarin verandering te brengen, was een akkoord in het Sociaal Fonds, t.t.z. met de Sociale Partners. Eens langs deze kant zekerheid bekomen hebben wij een onderhoud gehad met de heer Jacobs, gewestelijk directeur van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening.

Wij mochten aanstonds op zijn volle sympathie en medewerking rekenen, waarvoor wij hem hier onze hartelijke dank betuigen.

Het past ook dat wij dank zeggen aan het Stadsbestuur van Oostende, in persoon van schepen Makelberghe. Dank zij zijn tussenkomst, heeft het Stadsbestuur het pakhuis nummer 44 ter beschikking gesteld tegen betaling van de symbolische frank als huurprijs.

Toen alle administratieve beslommingen voorbij waren hebben op 24 mei acht werklozen voor de eerste maal in hun leven een fileermes ter hand genomen.

Het is ongelooflijk en tegen alle verwachtingen in, hoe snel zij zich aangepast hebben en na welke korte tijdspanne zij reeds een behoorlijk resultaat bereikten.

Wij houden er aan twee onzer leden te danken, welke het aangedurfd hebben, vanaf de eerste dag, vis ter beschikking te stellen, met alle risico's eraan verbonden.

Wij zijn overtuigd dat wij op 27 november, de laatste dag van deze eerste opleidingscursus, volwaardige visbewerkers opgeleid zullen hebben ten dienste van de visbe- en verwerkende bedrijven.

### EERBIED VOOR VISPRODUKT

De grote inspanningen welke gedaan worden door de reders voor modernisering en nieuwbouw aan de vissersvloot, hebben ons ertoe aangezet ook ons steentje bij te dragen tot het behandelen van de vis met de nodige eerbied.

Ik zeg wel „eerbied”, want een produkt, waarvan zoveel gezinnen leven en dat bovendien in hoge mate bijdraagt tot een ge-

zonde voeding, mag wel met eerbied behandeld worden.

Wij zien dit evenwel nog in bredere zin.

Het is niet voldoende kwaliteitsvis aan te voeren; de kwaliteit moet ook behouden blijven, meer bepaald tot bij de verbruiker.

De commercialisatie van de aanvoer staat of valt met de continuïteit van de koudeketen en van alle overige kwaliteitsfactoren. De visser op zee levert doorgaans een serieuze inspanning om de gevangen vis goed te verzorgen en bewaren.

Ook de handel en de verwerkende industrie behandelen de vis met de grootste zorg. De zwakste schakel echter tussen de visgronden en de consument, is nog steeds de vis-

(Vervolg volgende bladzijde)



Twee beelden van de officiële opening van het Opleidingscentrum voor Visbewerkers. Boven: de cursisten tonen zich als vaardige fileerders. Onder: enkele belangstellenden met v.l.n.r. de heer Vandewalle, hoofdinspecteur-directeur bij het Ministerie van Landbouw (Dienst voor de Zeevisserij), de heer André Baert van de Vislossersbond Van Waes, schepen Leys van Brugge, voorzitter Debruyckere van de Beroepsvereniging voor Visgroothandelaars van België en secretaris Gekiere van voornoemde vereniging.

mijn. Het is de plaats waar, vooral in de zomer, de koudeketen soms onverantwoord onderbroken wordt, waar bovendien de sanitaire omstandigheden om zo'n delikaat voedingsprodukt als vis prima te houden, dikwijls ver van optimaal zijn, met alle nadelige gevolgen voor de kwaliteit van de vers aangevoerde vis.

## MODERNISERING NOODZAKELIJK

Een eerste vereiste om die kwaliteit te waarborgen, is dan ook de modernisering van de drie vismijnen, te beginnen bij het lossen, via het voorzien van de nodige koelruimte voor het te koop stellen van de vis, tot en met de grondige ombouw van de pakhuizen.

Wij zijn er ons van bewust dat daarvoor veel geld nodig is, maar het gevaar is groot dat wij in de zware concurrentieslag binnen de Europese gemeenschappelijke markt, platgedrukt worden o.m. door Denemarken en Nederland, partners die maar al te goed weten dat de goede kwaliteit van een produkt de beste reclame is.

Wat baat het voor de reder, dure investeringen te doen bij het vernieuwen van de vloot, of voor de handel het aanschaffen van de mooiste frigowagen, of het uitrusten van de winkel met de modernste toonbank, als één schakel in gebreke blijft?

Wij durven dan ook een oproep doen tot de aanwezige mandatarissen, zowel Volksvertegenwoordigers als Senatoren, Burgemeesters en Schepenen, evenals tot de hoge ambtenaren, om bij de bevoegde instanties te willen tussenkomen om onze drie vismijnen, welke toch stadseigendom zijn, de vereiste aanpassingen en verbeteringen te laten ondergaan om met de andere Europese vismijnen te kunnen wedijveren, en om bovendien ook in regel te zijn met de wetten op de viskeuring.

Binnen het kader van het nieuw Europees structuurbeleid ligt financiële hulp te wachten op iedereen die hiertoe een initiatief durft te nemen.

Het verheugt ons te vernemen dat de verantwoordelijke Schepenen van de Stad Brugge, met zijn medewerkers naar Denemarken is getrokken om daar te gaan kijken hoe een moderne vismijn er uitziet en hoe men te werk gaat. Dit is een goed begin, en een goed begin is het halve werk...

Wij hopen dat de verantwoordelijken van Oostende niet bij de pakken blijven zitten.

In de huidige zware economische crisis is de zeevisserij een van de weinige bedrijfssectoren in ons land waar de crisis nog geen vat op heeft. Meer nog, wij mogen ons verheugen in een toenemende belangstelling vanwege de consument die, ondanks de crisis, op het stuk van gezonde voeding, steeds kieskeuriger wordt, en bijgevolg steeds meer oog heeft voor de onvolprezen voedingswaarde van vis en visserijprodukten.

Voor de kuststreek betekent dit een troefkaart voor meer werk in eigen streek. Elke inspanning in het voordeel van de uitbreiding van de werkgelegenheid, en geloof me, die komt er wanneer we, met een betere en aangepaste infrastructuur, bij de aanvoer én de verkoop, het vertrouwen van de handel en van de visverwerking kunnen winnen, zal uiteindelijk leiden tot het welzijn van de ganse visserijsector en aldus bijdragen tot het welzijn van onze drie vissershavens: Nieuwpoort, Zeebrugge en Oostende."

Totdaar de h. Debruyckere.

## BEVORDEREN VAN DE TEWERKSTELLING

Vervolgens kwam de heer Jacobs, gewestelijk directeur bij de RVA aan het woord. In eerste instantie dankte hij de Beroepsvereniging van Visgroot-handelaars van België voor het door hen genomen initiatief, dat kadert in een algemene poging om de tewerkstelling in ons land te bevorderen. Het is de bedoeling, zo zegde de heer Jacobs, dat wij alles doen wat mogelijk is om de werkverschaffing te verhogen maar daarvoor is dan wel de medewerking van de ondernemingen nodig. In casu dus het visserijbedrijf en de vishandel, die een schitterend voorbeeld hebben gegeven om de kansen voor de werkzoekenden te verhogen. De heer Jacobs durfde dan ook de verzekering geven, dat er voor die acht mensen, die hebben overgeschakeld op het beroep van visbewater, goede vooruitzichten zijn. Alhoewel het hier om een eerste cyclus gaat, bestaat de kans dat er een tweede beurt komt maar, alles zal afhangen van de geboekte resultaten, aldus de heer Jacobs.

Deze bijeenkomst, die begon in het pakhuis waar men de cursisten aan het werk kon zien, eindigde in de hall van het bestuursgebouw van de Oostendse vismijn waar een gezellige ontvangst plaats greep en waar we met genoegen de aanwezigheid noteerden van de heren Vandewalle, Hoofdingenieur, Directeur van het Ministerie van Landbouw, Schepenen Leys van Brugge, die zich de moeite had getoond tot aan Oostende te komen om waarschijnlijk na te gaan hoe het te Zeebrugge kon gebolwerkt worden, enz.

Wat Zeebrugge betreft, dient echter gemeld dat daar drie firma's in dat opzicht al ver gevorderd zijn en in het bijzonder de firma Raphael Huyssenne die 70 à 80 werknemers tewerkstelt, wat enorm is voor een visgroot-handelsbedrijf.

Schepenen Makelberghe van Oostende, had zich laten voorontschuldigen, daar dringende bezigheden hem elders geroepen hadden.

Wij kunnen voorzitter Roland Debruyckere en zijn medewerkers ondertussen slechts gelukwensen en hopen dat zij op de weg tot modernisering van het bedrijf zullen voortdoen, zonder zich te bekommeren om eventuele bekrompen kritiek.

## „VAN MANNEN EN DE ZEE” door Marcel Poppe (tweede druk)

Prachtig boekje over een eeuw Vlaamse Zeevisserij, welke in al zijn kleuren en geuren de werkelijke geschiedenis is van onze Vlaamse Zeevisserij van de hand van iemand die door en door onze vissers en visserij kent en waarvan de weergave een brok geschiedenis is, eigen aan de werkelijke belevenissen in onze visserij. Het telt 64 bladzijden en is rijkelijk geïllustreerd.

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 175 fr., BTW inbegrepen, + 16 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust.

## BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

Hiernavolgende werken, zeekaarten, visserijplaten, enz., zijn in onze drukkerij verkrijgbaar.

1. De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen.  
Door Gaston en Roland Desnerck.  
Deel I verkoopprijs 1.400 fr. + 84 fr. BTW.  
Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW.
2. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1983.  
Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.  
Verzendingskosten 120 fr. (België)  
Verzendingskosten 135 fr. (Nederland)
3. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1982.  
Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.  
Verzendingskosten 120 fr.  
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
4. Hoogwaterboekje 1983 - 30 fr.
5. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1983 aangevuld tot einde december 1982.  
Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.
6. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.  
Verschillende soorten zeevis.  
Schaal- en weekdieren.  
Prijs 500 fr. + 84 fr. verzendingskosten.
7. „Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.  
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.
8. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.  
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.
9. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.  
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
10. Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.  
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

## EEN MILJARD BESOMMING IN ZEEBRUGSE VISMIJN

Feestelijke opgetogenheid in de Stedelijke Vismijn te Zeebrugge, waar vorige week donderdag 6 oktober 's morgens de kaap van 1 miljard fr. besomming bereikt werd. Tijdens een korte plechtigheid huldigde eerste Schepen Leys de eigenaar en de bemanning van het schip dat de betrokken partij vis aanvoerde en de koper; respectievelijk waren dat René Vlietinck uit Knokke-Heist, eigenaar van de Z.568 en de firma Raphaël Huyseune uit Zeebrugge.

Het gaat dus goed met de Zeebrugse vismijn. De zo begeerde 1 miljard besomming werd voor het eerst gehaald in 1981, meer bepaald op 21 december; enkele dagen later kon men met een globale jaarbesomming van 1.043.034.000 fr. afsluiten. Vorig jaar bereikte men de 1 miljard op 3 november en in totaal werd in 1982 een be-

somming van 1.236.580.000 fr. geregistreerd. Voor dit jaar zat men dus op 6 oktober jl. aan het miljard, en verwacht wordt dat dit cijfer tot om en bij de 1.340.000.000 fr. zal opklimmen.

Dat jaarlijks hernieuwd succes heeft een dubbele oorzaak, nl. een grotere aanvoer en een in de hand gehouden prijsstijging. Die gemiddelde prijs per kg. evolueerde de jongste jaren als volgt: 69,46 fr. in 1981; 76,26 fr. in 1982, terwijl men voor dit jaar nu aan een prijs van om en bij de 79 fr. zit.

Anderzijds wordt er telkenjare ook meer vis op het droge gebracht, wat dan weer te maken heeft met de groter wordende capaciteit van de vaartuigen die ingezet worden. De cijfers: zo'n 15 miljoen kg. in 1981; 16.215.000 kg. in 1982, en voor dit jaar mikt men op een totale aanvoer van 17.500.000 kg.



Na de verkoop die het opbrengstcijfer van één miljard haalde greep in een der lokalen van de Zeebrugse vismijn een ontvangst plaats met in het midden schepen Leys, afgevaardigden van het vismijnbestuur (links), de bemanning van de Z.568 en een vertegenwoordiger van de firma Huyseune (rechts).

## MARKTSITUATIE IN DE VISMIJN TE ZEEBRUGGE IN SEPTEMBER

De totale besomming in september 1983 voor de Zeebrugse vissersvloot bedraagt 96.799.213 fr. tegenover 91.851.500 fr. in 1982. Dus een meeropbrengst van 4.947.713 fr. of ongeveer 6%.

Er werd nochtans minder vis aangevoerd, namelijk 1.268 ton tegenover 1.537 ton vis in 1982 (-17,50%).

Vooreerst moeten we rekening houden met een veel kleinere aanvoer van garnaal. In september 1982 was er een aanvoer van 216 ton; in 1983 slechts 36 ton. Verder hadden we af te rekenen met een verminderde aanvoer van rogvis (-54 ton), noorse kreeft (-17 ton), tong (-25 ton), pladijs (-19 ton), wijting (-17 ton).

Alleen de aanvoer van zeeduivel is gestegen, namelijk 32 ton tov 9 ton in 1982.

Hier kunnen we diverse redenen voor aangeven. Slechtere weersomstandigheden, kleiner aantal kreeftvangsten (164 tov 275 vangsten in 1982) en tijdelijk een veelvuldiger verkoop door

Belgische vaartuigen in het buitenland.

Wat de prijzen betreft mogen we zeker niet klagen. De gemiddelde prijs voor de totale aanvoer bedraagt 76,33 fr./kg. in 1983, en verleden jaar slechts 59,73 fr./kg. (+27,79%).

De gemiddelde prijs voor de pladijs bedraagt 51,68 fr./kg., wat 48,29% hoger is dan in 1982. Ook de prijs voor de kabeljauw nam toe met 16,92 fr./kg. tot 57,09 fr./kg. dit jaar, alsook de prijs van de steenschol die opvallend steeg van 45,85 fr./kg. naar 72,59 fr./kg. De prijs van de garnaal is praktisch verdriedubbeld van 40,18 fr./kg. tot 115,10 fr./kg. dit jaar, wat de opbrengsten voor de garnaalvisserij slechts ten dele goedmaakt.

Dus mogen we globaal gezien spreken van een vermindering van de aanvoer die goedge maakt wordt door een prijsverhoging van eerder populaire en in relatief grote hoeveelheden aangevoerde vissoorten zoals pladijs, kabeljauw, en steenschol.

## VERMALEN VAN INDUSTRIËLE VIS

Deze vraag, gesteld door het lid van het Europees Parlement, Robert Battersby, die Groot-Brittannië vertegenwoordigt, heeft aanleiding gegeven tot een antwoord vanwege de Commissie die er geen is, en weigert te bekennen dat bepaalde overtredingen gebeuren. Precies of de lidstaten hun eigen onderdanen aan de schandpaal zullen stellen, of een inspecteur aan boord zetten op zee op het ogenblik van het vermalen van de vis. Moest er werkelijk een inspecteur aanwezig zijn, dan is het toch duidelijk dat men dan de bijvangst niet zou vermalen, maar terug over boord zetten. Dat dergelijke praktijken anderzijds gebeuren is voor niemand een geheim, behalve dan voor de ambtenaren van de Commissie der Gemeenschappen. Ondertussen leert ons dit weer eens hoe bepaalde, zelfs beschermde visbestanden, door de industriële visserij voor vismeeldeelinden aangetast worden.

### Betreft: Vermalen van industriële vis

Welke maatregel treft de Commissie ten einde erop toe te zien, resp. te verhinderen dat onvolwassen schelvis en wijting, welke samen met Noorse steenbolk en „sand eel” in de industriële visserij worden gevangen, worden mee vermalen voordat de gehele vermalen vangst in het ruim wordt gestort, ten einde eetbare vissoorten te beschermen?

### Antwoord van de heer Contogeorgis namens de Commissie (19 juli 1983)

Op grond van artikel 1 van Verordening (EEG) nr. 2057/83 moeten de Lid-Staten ervoor zorgen dat alle geldende verordeningen betreffende de instandhoudingsmaatregelen worden nageleefd.

Tot nu toe heeft geen enkele Lid-Staat de Commissie ervan in kennis gesteld, dat de praktijk waarop het geachte Parlementslid doelt zou verhinderen dat de controlerende instanties toezien op de naleving van de voorschriften waarin de bijvangsten worden beperkt.

De Commissie is derhalve momenteel niet voornemens tot actie over te gaan maar zal de ontwikkelingen blijven volgen.

'n  
**netten  
probleem?**



**BEL  
YMUIDEN  
STORES**

Ymuiden - 02550-19122\*  
Oostende - SCAP 059-322951  
Zeebrugge-Hand in Hand  
050-544117

# „Barbeetje” en Maria Kimpe vieren hun diamanten bruiloft

## Gewezen kustvisser Pierre Barbaix:

### „DRIE MAAL HEB IK DE DOOD VOOR OGEN GEZIEN”

„... en mijn naam is Maria Kimpe!” Begod, bijna begingen wij de fout van ons leven! Omdat in ons verhaal „Barbeetje” natuurlijk centraal staat – Barbeetje, dat is in wezen Pierre Barbaix – hadden wij gewoon de vrouw van Barbeetje wat links laten liggen. Vandaar dat wij vergeten waren haar naam op te tekenen, maar wie dacht dat Maria Kimpe dat zo maar zou laten voorbij glippen, maakte een zware denkfout. Mijn naam is Maria Kimpe, riep ze met forse stem, en ik schonk het leven aan acht kinderen, heb 16 kleinkinderen en 10 achterkleinkinderen. Schrijf dat ook maar eens op. Haastig hebben wij aan haar verzoek voldaan want voor zoveel kordaatheid moet je gewoon zwichten.

Vriendelijk en zorgzaam is Maria Kimpe anders wel; het was van „me joengen” alhier en „me joengen” aldaar en tussendoor werd een flesje witte wijn sergeant gemaakt. Niet dat wij zat waren. Nee, zo zijn wij niet, maar het heeft bitter weinig gescheeld.

Maar kijk, eigenlijk waren wij gekomen om het levensverhaal van Barbeetje op te tekenen. Doen wij dus in de onderstaande regels; een boeiend verhaal van een eenvoudige kustvisser, die nooit school liep maar verdomd voldoende clever was om in de kustvisserij veel te verdienen en, zo zegt Barbeetje, nooit armoe te lijden.

Trouwens, Barbeetje ziet er voor zijn 79 jaren nog biezonder goed uit. Met een verbazende scherpte kijkt hij terug op een lange loopbaan in de kustvisserij, beginnend ten tijde van de zeilsloepen, al over de eerste motoren tot de hedendaagse vaartuigen. 't Is tegenwoordig allemaal „machienerie”, zegt Barbeetje, maar voor mij niet gelaten hoor. Het leven op zee is zo al hard genoeg. De vissersstiel? Je moet het zelf beleefd hebben om er te kunnen over mee praten. Inpikkend daarop, gaat hij dan ver, heel ver terug in het verleden. Tot het begin van de eeuw.

Pierre Barbaix – Petrus Barbaix staat er plechtig op de uitnodiging tot het feest van morgen – werd helemaal niet met de rug naar zee geboren. Vader Louis en grootvader waren zelf heuse kustvissers die alleen konden praten over „varen en vissen” en klein Barbeetje kreeg dat dagelijks lepelgewijs ingepompt. Het kon dus niet anders of ook Barbeetje trok, als snotneus van een jaar of tien de grote vlakke op. Zelfs vroeger al, lacht hij, want ik ben nooit naar school geweest. Het gebeurde dus wel eens, dat ik als zesjarige bengel, mee met vader, naar zee trok. Ik had toen nog mijn „schortje” aan herinnert hij zich, alsof het gisteren is gebeurd. Ook de wijk waar Barbeetje woonde, herinnerde hem dagelijks aan de vissersstiel want zijn ouders woonden op de Oostendse visserskaai; Barbeetje kon, bij wijze van spreken, op het kopje van het staketsel plassen vanuit het venster.

Niettemin, zo vertelt Barbeetje, de vissersstiel is mij van huis uit nooit opgedrongen geweest. Ik ben uit vrije wil gaan varen en tot op vandaag, heb ik daar geen seconde spijt over. Ik was zorgzaam voor mijn schip en de uitrusting en ik heb altijd goed verdiend. Beter dan destijds mijn ouders, want die hebben enorme armoe gekend. Mijn moeder Angèle ging destijds de „jompers” en het oliegoed van de vissers wassen. Dat gebeurde dagelijks aan de boord van het dok waar de werf van Gusten Loye was. Daar waar nu het stadhuis staat. Mens, dat was nog eens een laabeur. Nu kan men zich dat niet meer indenken maar het was om de broede dat mij moeder dat deed; voor mij en mijn broer Henri die vele jaren heeft gevaren met de visbakken van de rederij Lambregt.

#### SCHEEPSRAMP MET DERTIEN DODEN

Alsof het pas gisteren gebeurde, herinnert Barbeetje zich nog de scheepsramp van juli 1924. Hij was toen twintig jaar oud en met bevende vinger toont hij op een doodsprent de varensgezellen die het leven lieten in die dramatische gebeurtenis.

Daarover Barbeetje nu:

– Wij waren die dag uitgevaren met onze kleine scheepjes om de garnaalvisserij te bedrijven in de kustwateren. Niets liet het dra-

ma voorspellen tot ineens een enorme storm opstak. Hierdoor werden zeven van die kleine scheepjes door een ontketende zee verzwolgen. Dat waren met name de O.18, de O.138, de O.73, de O.128, de O.77, de O.117 en de O.16. In totaal dertien slachtoffers maar ik kon aan het gevaar ontsnappen, evenals mijn broer Henri waarmee ik met de O.135 in zee was gestoken. Ik kreeg wel een „ferme smeete” maar het was precies alsof mij einde nog niet gekomen was. Trouwens, in totaal zag ik drie keer de dood voor ogen. Die scheepsramp waarover ik het net had, was de eerste.

– In de jaren dertig, ik weet het niet meer precies, stond ik een tweede keer oog in oog met de dood. Dat gebeurde met de O.100 „Rachel-Marie-José-Margriet” die toen mijn eigendom was. Wij waren de garnaalvisserij aan het bedrijven en toen wij de netten aan boord haalden, kwam de boel los en viel ik in zee. Eerst op het net maar ik ging toch kop onder; gelukkig bleef ik voor een deel drijven op mijn oliegoed en kon ik terug aan boord getrokken worden. Weer greep Pietje de Dood naast mij.

En de derde keer? Daarover weer Barbeetje: – Mens, toen hebben wij werkelijk geluk gehad. Mijn schoonzoons Frans (Serie) en Constant (Wynsberghe) vaarden toen al mee. Dat moet in 1947 geweest zijn. Op een bepaald moment werd mijn schip, de O.100 dus, gegrepen door een verschrikkelijke grondzee. Het vaartuig bleef maar in die put lopen en ik dacht dat het gedaan was met ons. Opeens echter, door die massa water die aan boord stond, sloegen alle planken op het achterschip weg en kon het water van dek lopen. Dat is onze redding geweest want, hadden die planken stand gehouden, dan kwamen wij nooit meer boven water.

Driemaal was dus, in het geval van Barbeetje, geen scheepsrecht maar hij geeft toe, dat hij toen schrik heeft gehad.

#### DUITSE BALLONVAARDERS GERED EN DANKBRIEF VAN ADOLF HITLER

Een pikante anecdote die Barbeetje weet te vertellen is wel deze van die Duitse ballonvaarders, die hij wist te redden. 1939 gebeurde dat, lacht Barbeetje, vlak vóór de oorlog.

En hij vertelt verder in z'n onvervalst Oostends, doorspekt met typische visserstermen:

– Het gebeurde op een zondag. Daags voordien waren wij nog een stapje uit geweest maar het werk riep; dus wij trokken maar het zeegat in. Wij waren amper de kop van het staketsel voorbij of wij hoorden in de verte roepen en zagen voortdurend een flikkerlicht. Ik zeg, verdomme, wat kan dat nu zijn?



Barbeetje: driemaal zag ik de dood voor ogen maar ... ik zit hier nog. Het zal wel nog mijn tijd niet geweest zijn!

(Vervolg volgende bladzijde)



**Maria Kimpe op de voorgrond, meelevend luisterend naar Pierre Barbaix die zich ontpopte als een vlotte prater.**

Maar kijk, je weet maar nooit, dat er mensen in nood zijn. Ik zette dus koers in de richting van dat geroep en tot mijn verbazing zag ik plots een reusachtige ballon met in de buurt twee mensen die achteraf Duitsers bleken te zijn. Ik heb eerst die twee mensen aan boord genomen en nadien die ballon. Achteraf hoorde ik, dat het om een ballonwedstrijd ging die vanuit Duitsland was gestart. Dat waren trouwens niet de eerste de beste Duitsers hoor. Ik geloof dat het barons waren! Achteraf ben ik wel vergoed geweest door die Duitsers en ik kreeg zelfs een dankbrief die ondertekend was door Hitler. Ik moet die nog ergens liggen hebben. Het ergste was evenwel, dat ik twee dagen visverlet had geleden en dat was nogal een miserie om vergoed te worden. Ik had die mensen

gered maar de politie ging met de decoratie lopen. Ik ben wel twintig keer naar het „Maritiem” geweest tot ik het uiteindelijk beu was. Ik heb toen gezegd dat ik het anders zou aanpakken en toen kon het ineens wel. Ik heb er nog goed aan verdiend ook, hahaha!

#### **IN ENGLAND TIJDENS DE OORLOG VAN 1940-44**

Net zoals vele vissersfamilies, vluchtte ook Barbeetje, tijdens de jongste oorlog, naar England. Dat gebeurde via enkele Franse havens zoals Boulogne, Dieppe, enz... Toen de bombardementen te erg werden, stak Barbeetje met de ganse familie de plas over. Er



**Barbeetje: Nu? 't is allemaal „machienerie” hé maar 't is maar best ook. Het werk op zee is zo al een grote slameur.**

bevonden zich wel dertig vluchtelingen aan boord van het kleine scheepje en tot overmaat van ramp, kreeg men nog een stuk van een bedsprei in de schroef, afkomstig van een gebombardeerd vissersvaartuig. Uiteindelijk kwam men in het Engelse Poole terecht, terwijl de O.100 in Dartmouth werd afgemeerd. Eenmaal alles op z'n pootjes kon Barbeetje echter vanuit Brixham regelmatig ter visserij uitvaren; tot men er mee moest kappen wegens de invasie. In augustus 1945 kwam de familie Barbaix weer te Oostende toe. De O.100 had heelhuids het oorlogsgeweld doorstaan en kon weer regelmatig uitvaren. 1950 verkocht Barbeetje de O.100 aan schoonzoon Constant Wynsberghe en werd eigenaar van de O.177, een wat grotere garnaalvanger, die bovendien voorzien werd van een nieuwe motor. In 1963 verkocht hij de O.177 aan zoon Pierre en kort daarop legde hij de visserij definitief stil.

– Ik had in totaal acht kinderen, vertelde Barbeetje, waarvan nu nog vijf in leven. In die tijd moesten wij wel keihard werken om er te komen maar ik heb altijd goed verdiend. Armoede heb ik in feite niet gekend maar ik was oppassend voor mijn schip. Dat moet. Anders ga je kapot, zegt hij.

Nu wonen Barbeetje en zijn vrouw Maria al vele jaren in de Sint Pietersstraat, in de schaduw van de Peperbusse en, hoe kan het anders, op een boogscheut van de „koeie”. Hij voelt zich kennelijk gelukkig in die omgeving want dagelijks doet hij nog zijn wandeling naar de visserskaai. Praten over de visserij, de schepen en de vangsten, dat is de bezigheid, die zich als een rode draad door het levenspatroon van Barbeetje slingert. Hij stapte destijds, als zesjarige de kustvisserij binnen en nu, bijna tachtig, heeft hij nog altijd niet genoeg van dat zo boeiende passieante beroep. Wij zegden het al in het begin van dit verhaal, Barbeetje werd destijds niet met de rug naar de zee geboren. Het zal wel altijd zijn stille minnaars blijven maar daar heeft Maria Kimpe dan geen problemen mee.

Vandaag vrijdag, vieren Barbeetje en Maria dus hun diamanten bruiloft; een zestigjarig huwelijk is overeind gebleven in de grootste harmonie. Barbeetje zorgde voor de verdienste en Maria heeft ze altijd goed weten te sparen. Nu genieten beiden van een gelukkige oude dag, de bekroning van een mooi leven.

Namens ons blad, onze beste heilwensen voor een gezellig feest en ... nog vele jaren.

## Oersterke vislijnen

Zwaar gevet, dubbel  
gegalvaniseerd



**BEL  
YMUIDEN  
STORES**

Ymuiden - 02550-19122\*  
Oostende - SCAP 059-322951  
Zeebrugge-Hand in Hand  
050-544117

**Kleine garnaalvangsten en meer visverkoop in vreemde havens,  
belangrijkste oorzaak van de afgenomen aanvoer in nationale vissershavens**

## **MARKTSITUATIE IN DE ZEEVISSERIJ IN SEPTEMBER 1983**

De aanlandingen in nationale havens liepen met 404 ton of 15% terug tot 2.357 ton. Ruimschoots de helft van de minderaanvoer (215 ton) wordt verklaard door de geringere vangsten van **schaal- en weekdieren**, waarvan de aanlandingen afnamen van 522 ton tot 307 ton (-41%). Terwijl de produktie van noorse kreeftjes nagenoeg konstant bleef (86 ton), verminderde het garnalaanbod met 241 ton tot 78 ton, zodat de garnaalproduktie slechts één vierde bereikte van de extreem goede vangsten in september 1982 en nauwelijks een halve septemberproduktie van een normaal garnaalzeizoen (1980, 1981).

De aanvoerafname van de **demersale vissoorten** omvat 187 ton (-8%). Deze teruggelopen aanvoer vinden we bij de meeste vissoorten terug en niet in 't minst bij de edele platvissoort tong, waarvan de produktie met 34% of 50 ton inkromp tot 117 ton. Zelfs de scholaanvoer, welke gedurende maanden fantastisch goed was, stabiliseerde zich in september op het niveau van 1982, nl. 621 ton. De produktie van Noorse schelvis kende een herstelgroei (+60 ton) en bereikte 69 ton, het aanlandingsvolume van september 1980 en 1981. Wat de rondvis kabeljauw en schelvis betrof, noteerden we gevoelige opbrengstderingen van resp. 71 ton (-15%) en 64 ton (-30%).

Cumulatief gezien nam de aanvoer gedurende de eerste 9 maanden van het jaar lichtjes af tot 24.986 ton (-3%). De vangsten van de meeste demersale vissoorten namen toe nl. schol 5.204 ton (+27%) kabeljauw 4.855 ton (+8%), wijting 1.763 ton (+20%), zeeduivel 604 ton (+45%), enz., grote uitzondering echter vormde de tong 2.428 ton (-14% of -405 ton). Het garnalaanbod liep met 46% terug tot 481 ton, terwijl de langoustinevangsten met 40% verbeterden tot 473 ton.

### **AANVOERWAARDE**

Een flinke toename van de gemiddelde visprijs (+19%) was voldoende om het effect van de gevoelige aanvoerdaling (-15%) volledig te compenseren, zodat de totale aanvoerwaarde in Belgische havens zelfs nog met 2% verbeterde tot 163 miljoen BF. Een hypothetische verkoop van de aanvoer aan de gemiddelde prijs van september 1982, zou daarentegen slechts 137 miljoen BF opgeleverd hebben. Wordt er bovendien rekening gehouden met de gewijzigde aanvoerrelating in de richting van de relatief minder waardevolle soorten dan mag men aannemen, dat verkoop van de huidige aanvoer aan prijzen per soort van september 1982, slechts zou geresulteerd hebben in een besomming van 130 miljoen BF, d.w.z. het verschil met de werkelijke besomming van 33 miljoen BF, louter wordt toegeschreven aan de betere prijs.

De besomming van demersale vis nam met 6,5 miljoen BF toe (+4%) tot 141 miljoen BF, waarvan het tongaandeel evenredig verminderde met de aanvoer en uit 27 miljoen BF bestond (-13 miljoen BF of -33%). Zodat de waarde van de bodemvis zonder tong met 20 miljoen BF (+21%) opklimt tot 113 miljoen BF. Deze toename is voor de helft te danken aan de met 10,5 miljoen BF (+48%) gestegen scholbesomming, die 32 miljoen BF omvat. Voor de meeste andere demersale vissoorten werkte de prijsvorming bufferend in op de gedaalde aanvoer.

De ruimschoots verdubbelde garnaalprijs (+135%) was echter ontoereikend om de drie vierden teruggelopen aanvoer te compenseren wat resulteerde in een daling van de garnaalbesomming met 5,5 miljoen BF tot 7,5 miljoen BF (-42%). Het stagnerende langoestineaanbod bereikte ten gevolge een prijstoename een besomming van 10 miljoen BF.

Gedurende de eerste drie kwartalen van het jaar werd er voor 1.675 miljoen BF (+108 miljoen BF of +7%) besomd in Belgische havens. De tongbesomming boette aan belang in, verminderde met 100 miljoen BF tot 545 miljoen BF (-15%), terwijl de aanvoerwaarde van de meeste andere demersale soorten een stijgende trend volgden nl. kabeljauw 232 miljoen BF (+23 miljoen BF of +11%), schol 217 miljoen BF (+89 miljoen BF of +69%) en zeeduivel 107 miljoen BF (+41 miljoen BF of +62%). Het tongaandeel in de totale aanvoerwaarde liep terug van 41% tot 33%. De besomming aan langoustines en garnaal bereikte resp. 60 miljoen BF (+33%) en 56 miljoen BF (-22%).

### **PRIJZEN**

Ondanks het teruggelopen aandeel zeer dure vis, nl. tong in het totale aanvoerpakket verbeterde, tengevolge goede prijstoenames voor de meeste demersale soorten, de gemiddelde visprijs (G.P.) van 58,0 BF/kg (+19%).

De algemene G.P. kabeljauw steeg met 12,5 BF/kg tot 60,9 BF/kg (+26%), dit positief prijseffect wordt gedeeltelijk verklaard door een relatief geringere aanvoer van goedkope kleine kabeljauw en met daarboven een prijstoename van nagenoeg 10 BF/kg voor alle grootte-klasse 1-2-3-4 met resp. prijzen in BF/kg van 83, 79, 75, 66 en 43. Opvallend was de vlotte scholmarkt, ondanks eenzelfde aanbod namen de prijzen met 17 BF/kg (+48%) fantastisch toe tot 52 BF/kg. Deze toename werd voor alle klassen genoteerd, de G.P. voor de sorteringen 1-2-3 bevonden zich nagenoeg op 't zelfde niveau 54 - 56 BF/kg, terwijl de kleine schol (4) verhandeld werd voor 40,4 BF/kg.

Niettegenstaande het tongaanbod met 1/3e verminderde, nam de G.P. met nauwelijks 1% toe tot 233 BF/kg. Opmerkenswaardig was de G.P.-evolutie van tong per grootteklasse, terwijl de vroeger qua prijs optimale klassen 2 en 3 met prijsinclinaties van de grootte-orde van 40 BF/kg werden bedacht, kenden de andere tongsorteringen positieve prijsevoluties, zodanig dat de G.P. per klasse evolueren naar een lineair verband, met de beste G.P. voor de grootste tongsorteringen. De G.P. per klasse bedroegen resp. 1 : 339 BF/kg (+10%); 2 : 325 BF/kg (-11%); 3 : 260 BF/kg (-13%); 4 : 224 BF/kg (+11%); 5 : 184 BF/kg (+18%); 6 : 170 BF/kg (+18%) en 7 : 142 BF/kg (+8%).

Het geringe garnalaanbod (-75%) resulteerde in een prijstoename van 55 BF/kg. De garnaal werd gemijnd voor 96 BF/kg (+135%), terwijl de garnaalprijzen in september normaal schommelden rond de 60 BF/kg. De Noorse kreeftjes werden eveneens aan hogere prijzen toegewezen nl. 117 BF/kg (+13%).

### **OPGEHOUDEN VIS**

In september 1983 werden slechts 50 ton visserijproducten (of 2,1% van de aanvoer) uit de markt genomen, tegenover 70 ton (of 2,5% van de aanvoer) in september 1982. De belangrijkste ter interventie aangeboden soorten waren schelvis (30 ton of 20% van de aanvoer) en wijting (16 ton of 16% van de aanvoer). Waar in september 1982 nog 21 ton schol de bodemprijs niet bereikte, werd er in september nagenoeg geen schol opgehouden.

Gedurende de eerste drie kwartalen 1983 werd er heel wat minder uit de markt genomen dan verleden jaar (666 ton i.p.v. 1.113 ton), of uitgedrukt in procent van de aanvoer betekent dit resp. 2,7% en 4,3%. Vooral de interventie voor schol en pelagische vis verminderden enorm resp. met 368 ton en 385 ton. Zodat de doordraai uitgedrukt in procent van de aanvoer afnam van 11% tot 1% voor schol en van 9% tot 1% voor pelagische vis. De opvang van schelvis en wijting daarentegen groeide aanzienlijk resp. tot 157 ton (+120 ton) en 212 ton (+125 ton), hetzij tot 20% en 12% van de resp. aanvoer, tegenover een doordraaipercantage van resp. 5% en 6% in de eerste 9 maanden van 1982.

### **VREEMDE HAVENS**

Volgens de thans beschikbare gegevens omvatte de aanvoerwaarde in vreemde havens gedurende september, 30 miljoen BF tegenover 7 miljoen BF in september 1982. Vooral de Britse havens Aberdeen en Grimsby waren goed in trek, nl. 16 vangsten wer-

(Vervolg volgende bladzijde)

den in Britse havens gemijnd voor 25 miljoen BF. Daarnaast kwamen nog 5 vangsten in de afslag in Hanstholm en Stellendam.

## VISSERIJRESULTATEN

Gedurende de maand **september** verkochten **181 vaartuigen** hun vangsten gerealiseerd in 876 reizen en 2.620 zeedagen (-16%) in eigen havens. Wat de resultaten per zeedag betreft haalde men een vangstvolume van 18 bennen (+3%) ter waarde van **63.000 BF** (+23%).

De **51 bordenvissersvaartuigen** vertoefden 880 dagen op zee (-6%) daar nu de gemiddelde vangst per zeedag  $\pm 1$  ton nagenoeg egaal bleef daalde de totale aanvoer 890 ton (-6%) evenredig met het aantal zeedagen. Doch tengevolge een betere G.P. van de vangst klom de totale besomming van deze sector tot 55 miljoen BF (+11%). De opbrengst per zeedag vertoonde een gunstiger verloop en verbeterde met 9.800 BF tot **62.700 BF** (+27%).

De activiteit van de **garnaalvissersvloot** was beperkt tot 481 zeedagen (-27%). Deze verminderde visserijspanning was 't gevolg van 2 factoren, nl. de grotere eenheden bleven op vis slepen, omdat de besommingen in de garnaalvisserij flauw genoemd mochten worden en de kleinere vaartuigen kenden verschillende dagen visverlet tengevolge de vrij krachtige winden. De aanvoer in de garnaalvisserij liep met 241 ton terug tot 86 ton (-76%) ter waarde van 7,9 miljoen BF (-41%). De vangsten per zeedag bereikten amper 180 kg, tegenover 500 kg in september 1982, de besomming per zeedag daalde met 20% tot **16.300 BF**.

De **boomkorvissersvloot** telde 97 actieve vaartuigen (+5), die 290 maal (+8%) hun vangsten van 1.270 zeedagen (-17%) verkochten in nationale havens. Het afgenomen aantal zeedagen in deze sector is vooral te wijten aan de fel toegenomen aanlandingen in vreemde havens, waarvan de gegevens op heden nog niet beschikbaar zijn. De boomkorvaartuigen voerden 1.345 ton vis aan (-9%), die verhandeld werden voor ongeveer 100 miljoen BF (+3%). De resultaten per zeedag verbeterden met 10% tot 1.070 kg, en 23% tot **77.800 BF**.

**Cumulatief** gezien brachten de boomkor-, de borden-, de span-, de garnaal- en haringvisserij resp. 1.155 miljoen BF (+13%), 375 miljoen BF (+11%), 59 miljoen BF (-21%), 58 miljoen BF (-22%) en 24 miljoen BF (-55%) op met resp. besommingen per zeedag van 76.300 BF (+12%), 45.000 BF (-14%), 19.400 BF (-13%) en 73.700 BF (-7%).

De gemiddelde gasolieprijs in de maand september 1983 bedroeg 13,16 BF/l t.o.v. 13,78 BF/l in september 1982, dit betekent een afname van 4,5%. De gewogen gemiddelde officiële gasolieprijs van de eerste 9 maanden nam af van 12,45 BF/l tot 12,36 BF/l (-1%).

## SAMENVATTING VAN DE MAAND SEPTEMBER 1983

Hierna vermelde beschouwingen handelen over de marktsituatie gedurende de maand september 1983. Teneinde seizoenvariëaties te neutraliseren wordt het cijfermateriaal van september 1983 vergeleken met de overeenstemmende maand van het voorgaande jaar.

De **totale aanvoer** door Belgische vissersvaartuigen in nationale havens verminderde met 404 ton (-15%) tot 2.357 ton. Deze aanvoerafname is 't gevolg van een toenemend aantal verkopen in 't buitenland en niet in 't

minst door de scherp verminderde garnaalvangst van 319 ton tot 78 ton (-241 ton). De gecumuleerde aanvoer gedurende de eerste 9 maanden daalde met 3% tot 24.986 ton. Het tongaanbod liep met 405 ton terug tot 2.428 ton (-14%).

De totale besomming in Belgische havens verbeterde met 3 miljoen BF tot 163 miljoen BF. Zodat de gecumuleerde aanvoerwaarde 1.675 miljoen BF bedroeg (+7%). Vooral de gecumuleerde tongbesomming (545 miljoen BF) boette met 100 miljoen BF aan belang in. Opvallend was het toegenomen belang van de verkoop in vreemde havens, die in september toch 30 miljoen BF opleverde.

Tengevolge prijstoenames voor de meeste soorten steeg de gemiddelde prijs van 58,0 BF/kg tot 69,3 BF/kg (+19%). De opwaartse prijstrend van de demersale soorten was het hevigst bij de schol, die van 35 BF/kg opklom tot 52 BF/kg (+48%). Daartegenover stond ondanks het met 1/3 afgenomen aanbod de nauwelijks toegenomen tongprijs (233 BF/kg, +1%). De septemberprijs voor garnaal was tengevolge het schaarse aanbod zeer hoog te noemen 96 BF/kg.

Ongeveer 50 ton visserijprodukten (of 2,1% van de aanvoer) haalden de bodemprijs niet. Cumulatief werd er minder vis ter interventie aangeboden dan verleden jaar (666 ton i.p.v. 1.113 ton) of resp. 2,7% en 4,3% van de aanvoer. De probleemsoorten waren schelvis en wijting met een doordraai van 20% en 12% van de resp. aanvoer.

De gemiddelde visserijresultaten van de 181 Belgische vissersvaartuigen, die 2.620 dagen (-16%) op zee werkten, werden getypeerd door een geringe vangsttoename per zeedag (+3%) en een flink toegenomen besomming per zeedag (63.000 BF, +23%). In de boomkor- en bordenvisserij haalde men een aanzienlijk beter resultaat per zeedag

resp. 77.800 BF (+23%) en 62.700 BF (+27%), terwijl men in de garnaalvisserij slechts een besomming per zeedag van 16.300 BF realiseerde, dit betekent een minder opbrengst van 20%.

De gemiddelde gasolieprijs daalde met 4,5% tot 13,16 BF/l.

*Dienst voor de Zeevisserij  
Oostende*

## DE ONGEVALLEN IN DE VISSERIJ

Als gevolg van talrijke ongevallen in de Franse visserij die zich reeds in 1983 voordeden, heeft de Franse regering beslist een studiekommissie op te richten voor het voorkomen van ongevallen op zee, zowel wat de veiligheid betreft, als de werkongevallen. Hiervoor werd een budget voorzien van 5 miljoen B.fr. We menen dat een dergelijke studie in alle landen die over een visserij beschikken welkom zou zijn, op voorwaarde, dat de besluiten getroffen door de commissie geen dode letter zouden blijven en omgezet worden in verplichtingen en niet alleen in aanbevelingen. Want het is een feit dat de syndikale inmenging veel ongevallen, die ziektegevallen zijn, trachten als zodanig te doen doorgaan.

Bij ondervinding weten we dat ook dokters zich gemakkelijk tot het verlenen van certificaten van dien aard lenen en dat alleen een nauwgezette controle de talrijke misbruiken die thans zowel bij ons als in andere landen bestaan, miljoenen besparingen kunnen aanbrengen.

Maar welke ambtenaren zullen hierop waken? De „laissez aller” en compromis in talrijke diensten zijn schering en inslag.

## 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

Internationale Boekhandel  
Internationale Boekhandel  
Internationale Boekhandel  
Internationale Boekhandel  
Lievens M. Fr.  
Saelens  
Thoon G.  
Van Belle J.  
Algemene Lektuur  
Berten M.  
Bolle G.  
Paulus

Torhoutsesteenweg 332, Oostende  
Torhoutsesteenweg 442, Oostende  
Spaarzaamheidstraat 1, Oostende  
Kapellestraat 65, Oostende  
Ad. Buylstraat 33, Oostende  
Alf. Pieterslaan 9, Oostende  
Th. Van Loostraat 26, Oostende  
Koninginnelaan 39, Oostende  
Langestraat 95, Oostende  
Voorhavenlaan 179, Oostende  
Stuiverstraat 422, Oostende  
Duinenstraat 302, Bredene  
Buurtspoorwegstraat 48, Bredene  
P. Elisabethlaan 72, Bredene  
Vosseslag 123, De Haan

### AAN DE OOSTKUST:

Verstraete  
Alg. Lektuur  
Vanderveen A.  
Verstappen  
Wicke

Heiststraat 71, Zeebrugge  
Knokkestraat 118, Heist  
Vlamingstraat 22, Heist  
St. Antoniusstraat 45, Heist  
Stationsplein 2, Knokke-Heist

### AAN DE WESTKUST:

Vermote  
Vandenbruwaene

Langestraat 127, Nieuwpoort  
Pyliserlaan 25, Koksijde

VERGELIJKENDE CUMULERENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK  
OVER DE PERIODE 1981 - 1983

AANVOER OVER DE PERIODE JANUARI-SEPTEMBER

SOORTEN	1981			1982			1983		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	343.733	9.761.572	28,40	293.066	11.120.862	37,95	185.229	7.318.229	39,51
andere schelvis	561.910	13.522.351	24,06	526.706	17.775.239	33,75	613.249	18.843.550	30,73
Kabeljauw — verre viss.	177.165	5.770.395	32,57	179.613	7.903.171	44,00	100.909	5.427.661	53,79
andere kabeljauw	6.163.579	196.676.152	31,91	4.295.766	201.255.232	46,85	4.754.348	226.506.145	47,64
Koolvis	289.517	7.343.158	25,36	166.054	5.231.262	31,50	102.633	3.194.063	31,12
Wijting	1.809.255	36.678.646	20,27	1.467.318	43.342.151	29,54	1.763.474	53.703.266	30,45
Schol	3.752.068	101.752.635	27,12	4.102.068	128.439.699	31,31	5.204.164	216.965.362	41,69
Roggen	925.672	44.449.948	48,02	925.474	46.574.635	50,33	1.047.957	54.149.930	51,67
Noorse schelvis	662.007	24.105.450	38,75	176.855	9.353.786	52,89	216.972	11.430.620	52,68
Andere	3.806.066	195.173.713	51,28	4.215.575	264.011.984	62,63	5.003.615	355.086.053	79,97
TOTAAL	18.450.990	635.234.020	34,43	16.348.495	735.008.033	44,96	18.992.552	952.625.191	50,16
b. Tong	2.458.766	597.777.717	243,12	2.833.058	643.505.749	227,14	2.427.701	545.237.436	224,59
TOT. DEMERSALE VIS	20.909.756	1.233.011.737	58,97	19.181.553	1.378.513.782	71,87	21.420.253	1.497.862.627	69,93
2. PELAGISCHE VIS									
Haring							1.451.190	21.866.134	15,07
Sprot							863	3.355	3,89
Overige							50.624	696.604	13,76
TOT. PELAG. VIS	3.741.693	34.516.793	9,22	4.684.858	48.343.920	10,32	1.502.677	22.566.093	15,02
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	581.116	56.287.714	94,86	894.317	71.224.248	79,64	480.873	55.897.084	116,24
Noorse kreeft	395.437	46.645.165	117,96	337.759	45.172.453	133,74	473.204	59.866.273	126,51
Overige	681.746	18.455.199	27,07	722.441	23.433.193	32,44	1.109.163	38.680.324	34,87
TOT. SCHAAL/WEEKD.	1.658.299	121.388.078	73,20	1.954.517	139.829.894	71,54	2.063.163	154.443.681	74,85
ALGEMEEN TOTAAL	26.309.748	1.388.916.608	52,79	25.820.928	1.566.687.596	60,68	24.986.170	1.674.872.401	67,03

VERGELIJKENDE CUMULERENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK  
OVER DE PERIODE 1981 - 1983

AANVOER IN DE MAAND SEPTEMBER

SOORTEN	1981			1982			1983		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	71.047	2.080.470	29,28	27.149	1.135.967	41,84	8.509	511.514	60,11
andere schelvis	142.391	3.327.582	23,37	191.189	5.860.167	30,65	145.927	5.012.686	34,35
Kabeljauw — verre viss.	18.760	913.280	48,68	8.182	508.945	62,20	20.705	1.506.453	72,76
andere kabeljauw	511.049	22.286.660	43,61	458.044	22.073.719	48,19	374.537	22.554.889	60,22
Koolvis	43.206	1.233.860	28,56	18.397	641.073	34,85	16.755	638.302	38,10
Wijting	143.548	3.173.416	22,11	106.693	3.351.974	31,42	983.703	3.065.315	31,05
Schol	478.822	14.914.862	31,15	620.324	21.711.676	35,10	620.919	32.204.722	51,87
Roggen	118.961	5.411.280	45,49	132.967	6.869.968	51,67	141.022	7.550.335	53,54
Noorse schelvis	63.376	3.005.257	47,42	9.393	606.418	64,56	68.573	3.901.060	56,89
Andere	443.613	24.182.281	54,51	486.660	30.823.984	63,34	436.325	36.470.425	83,59
TOTAAL	2.034.773	80.528.948	39,58	2.058.998	93.643.891	45,48	1.932.002	113.415.701	58,70
b. Tong	161.508	39.453.294	244,28	176.545	40.523.668	229,54	117.035	27.234.162	232,70
TOT. DEMERSALE VIS	2.196.281	119.982.242	54,63	2.235.543	134.167.559	60,02	2.049.037	140.649.863	68,64
2. PELAGISCHE VIS									
Haring									
Sprot									
Overige							1.211	39.972	33,01
TOT. PELAG. VIS	1.851	31.525	17,03	3.222	43.127	13,39	1.211	39.972	33,01
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	166.334	10.460.162	62,89	319.009	13.021.455	40,82	78.489	7.529.899	95,94
Noorse kreeft	109.018	8.623.695	79,10	86.365	8.930.251	103,40	85.552	9.992.797	116,80
Overige	91.112	2.220.667	24,37	116.996	4.030.424	34,45	143.029	5.105.404	35,69
TOT. SCHAAL/WEEKD.	366.464	21.304.534	58,14	522.370	25.982.130	49,74	307.070	22.628.100	73,69
ALGEMEEN TOTAAL	2.564.596	141.318.301	55,10	2.761.135	160.192.816	58,02	2.357.318	163.317.935	69,28

# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## OOSTENDE

Weer geen vis op de woensdagmarkt, het wordt een weinig benijdenswaardige traditie. Maandag bijna een volle mijn met een aanvoer die vrij behoorlijk gevarieerd was. Dinsdag nog twee vangsten en ook op de vrijdagmarkt werden twee vangsten gelost. De prijzen lagen opnieuw hoger dan verleden week met in hoofdzaak haai, kabeljauw en gul duurder.

Voor de 0.137 van IJsland werd het meteen een goed resultaat met een opbrengst van 2,4 miljoen voor nagenoeg 850 bennen vis. Koolvis was de enige soort die het niet deed, alle andere variëteiten gingen duur van de hand. Rode zeebaars liep op tot 60 fr., kabeljauw en gul noteerden rond de 70 fr. en blauwe leng kreeg weer ook ruim 60 fr. Enkele vangsten van de West kregen meer dan verleden week met gul tot 84 fr. en kabeljauw tot 90 fr. Vlaswijting haalde ook een stuk in de 80 fr. terwijl grote wijting opliep tot 70 fr. het kg. De kleine gul kreeg 40 en 57 fr., de kleine wijting varieerde tussen 30 en 50 fr. Roggen kenden nogal wisselende prijzen met de Westrog veruit als duurste oplopend tot bij de 90 fr. het kg. Haai, verleden week aan minimumprijzen, kreeg nu weer tussen 30 en 40 fr.

De weinige schelvis die van Noop Head aangevoerd werd, werd verkocht tussen 50 en 70 fr., kleine totten moesten evenmin opgevangen worden. Voor de haringvisser is het een erg flauwe week geweest. Kleine vangsten en geen te best weer zodat ook een paar dagen niet kon gevaren worden. Van de verwachte grote vangsten is alsnog niets in huis gekomen. Is men er niet een beetje te vroeg aan begonnen?

Ook de garnalvisser hebben niet veel moeten oprapen. Het grootste gedeelte van de week moest men binnenblijven, vrijdag een redelijke aanvoer waarvoor tussen 80 en 110 fr. betaald werd. Van grote vangsten en één echt garnaal-seizoen zal nog maar weinig in huis komen.

### VRIJDAG 7 OKTOBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
<b>WEST</b>				
N.709	9	170	—	457.268
<b>MONKEY BANK</b>				
N.719	12	300	—	638.491
<b>NOORDZEE</b>				
O.135/275	1	129	—	103.100
O.26/306	1	137	—	102.626
O.128/279	1	149	—	122.608
N.3/232	1	219	—	179.000
O.127/303	1	341	—	287.422

### MAANDAG 10 OKTOBER 1983

<b>IJSLAND</b>				
O.317	18	870	—	2.427.086
<b>NOORD</b>				
Z.519	14	260	1.160	831.599
O.51	13	450	—	1.350.381
O.83	10	250	400	707.629
<b>KANAAL</b>				
Z.53	14	270	700	1.386.457
O.206	11	160	—	571.114
<b>MONKEY BANK</b>				
O.369	13	200	—	547.543
<b>WEST</b>				
O.118	10	190	—	578.599
N.40	6	60	—	135.871
N.45	11	280	—	692.146

### DINSDAG 11 OKTOBER 1983

<b>KANAAL</b>				
O.518	16	190	4.500	1.339.622
<b>NOORD</b>				
O.33	13	570	—	1.496.107

## IJSLANDSE VISSOORTEN

### Prijs per kg. op maandag 10 oktober 1983

Grote schelvis	53,00/ 61,00
Mid. schelvis	44,00/ 47,00
Kleine schelvis	30,00/ 43,00
Kabeljauw	68,00/ 73,00
Gul	66,00/ 69,00
Wijting	.....
Schaat	.....
Zeebaars	55,00/ 60,00
Leng (witte)	66,00/
Blauwe leng	76,00/ 78,00
Schartong (Schotse schol)	41,00/ 47,00
Heilbot	180,00/231,00
Koolvis	25,00/ 37,00
Hondstong (mieten)	.....
Zeewolf	63,00/ 76,00
Staat	221,00/285,00

## Verwachtingen

### VERWACHTINGEN.

#### VRIJDAG 14 OKTOBER

Monkey Bank: O.114 (280 m)  
Noord: O.285 (160 m)  
Kreeftenput: O.123 (30 vis - 80 kreeft)

#### MAANDAG 17 OKTOBER

IJSLAND: O.318 (600 m t.t.z. 80 rode zeebaars, 320 koolvis, 40 kab. en gul, 100 leng, 15 staat, 30 gutvis, 15 varia.)  
Kreefteput: Z.563  
West: N.597 - O.35  
Noord: O.274 - O.134 - Z.502 - N.752  
Monkey Bank: N.706 - O.243

#### DINSDAG 18 OKTOBER

West: N.41

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 6 OKTOBER 1983

Z.571	N	250	340	10	948.514
Z.176	W	250	190	13	778.840
Z.568	W	700	20	5	249.840
<b>1.977.194</b>					

### VRIJDAG 7 OKTOBER 1983

Z.560	KRP	—	35	7	139.165
Z.92	W	—	430	13	1.279.852
Z.289	W	1.200	320	16	1.399.810
Z.509	KRP	—	125	8	509.915
Z.84	N	1.500	400	16	1.334.728
Z.589	W	300	270	17	823.490
Z.569	KRP	—	130	8	589.413
<b>6.076.373</b>					

### MAANDAG 10 OKTOBER 1983

Z.12	W	500	30	8	200.070
Z.507	W	650	70	12	421.590
Z.526	N	1.200	320	14	1.225.110
Z.564	W	400	90	12	475.860
Z.162	N	100	600	15	1.770.795
Z.27	W	2.500	250	14	1.395.209
Z.559	KRP	—	180	12	776.785
Z.324	N	1.200	270	—	1.012.880
<b>7.278.299</b>					

### DINSDAG 11 OKTOBER 1983

Z.418	N	200	270	12	634.070
Z.42	N	300	280	15	790.660
Z.47	N	—	650	12	1.591.070
Z.307	KRP	—	180	12	831.885
<b>3.847.685</b>					

### WOENSDAG 12 OKTOBER 1983

Z.563	W	300	25	—	160.250
Z.200	KN	2.900	210	16	1.193.840
Z.181	KRP	—	60	—	327.655
Z.284	N	100	470	—	1.642.560
B.5	W	800	220	—	969.660
Z.300	W	1.000	40	—	448.170
Z.89	W	2.600	480	—	1.899.560
<b>6.641.695</b>					

## NIEUWPOORT

### VRIJDAG 7 OKTOBER 1983

<b>GARNAAL</b>		
N.22	250 kg.	25.765 fr.

### ZATERDAG 8 OKTOBER 1983

<b>GARNAAL</b>		
N.22	359 kg.	31.109 fr.

### MAANDAG 10 OKTOBER 1983

<b>VIS</b>		
N.736	973 kg.	69.965 fr.

Wegens het overschakelen van de Westvisserij op de gullenvisserij loste slechts één vaartuig een kleine Westvangst op de maandagmarkt. Door de slechte weersomstandigheden werden de kustvaartuigen verplicht aan de kaai te blijven. Zo werd de aanvoer gering en overtrof de vraag het aanbod. Er werd geen tong aangevoerd. Middenslag tarbot haalde 296 à 310 fr./kg, varia 260 à 280 fr./kg en griet 240 à 265 fr./kg. Voor grote pladijs werd 75 à 80 fr./kg opgetekend, voor drieling 70 à 75 fr./kg en voor visjes 2500 à 2800 fr. de ben. Kongel bekwam 45 à 55 fr./kg en vlaswijting 80 à 85 fr./kg. Kabeljauw kreeg 4800 à 5500 fr. de ben en gul 4500 à 4750 fr. de ben. Voor de schaars aangevoerde rog werd 85 à 95 fr./kg opgetekend en voor zeehaai 30 à 40 fr./kg. Tongschar werd tegen 90 à 110 fr./kg genoteerd, rode soldaten tegen 95 à 100 fr./kg, koningvis tegen 160 à 190 fr./kg en robaard tegen 88 à 95 fr./kg.

### WOENSDAG 12 OKTOBER 1983

<b>GARNAAL</b>		
N.22	260 kg.	42.631 fr.

Door de aanhoudende stormwind der voorbije dagen werd door de vissersvaartuigen geen vis aangevoerd. Twee garnaalvaartuigen slaagden erin 398 kg garnaal op de veiling te plaatsen. Voor die garnaal werd een prijs bekomen die van 96 fr. à 112 fr./kg varieerde.

## VISAANVOER

### NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
10 okt.	1		973	69.965

## GARNAALAANVOER

### NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
7 okt.	1		250	24.525	97	108
8 okt.	1		359	31.109	81	89
12 okt.	2		398	59.579	96	106

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

### UURREGELING VOOR VERKOOP VAN VIS IN NIEUWPOORTSE VISMIJN

Gezien Artikel 90-2° van de Gemeentewet en gelet op volgende artikels van de Gemeentewet heeft het Schepencollege in zitting van 12 september beslist de uurregeling voor de verkoop, van de vis in de Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort als volg vast te stellen:

Winterperiode:

Van 17 oktober '83 af tot en met 26 februari '84, iedere werkdag om 8.30 uur.

De zaterdag verkoop van garnaal om 9 uur.

Zomerperiode:

Van 27 februari '84 tot 16 okt. '84 iedere werkdag om 8 uur.

De zaterdag verkoop van garnaal om 9 uur.

## BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN TE GRIMSBY

Ook verleden week verkochten verscheidene Belgische vaartuigen in Groot-Brittannië te Grimsby. Deze maal waren het de Z.46, Z.50 en de 0.315.

De Z.46 „Neptune” van de reder Neyts Leopold voerde 600 van onze bennen aan voor een brutobesomming van 1,8 miljoen B.Fr., hetzij een gemiddelde prijs per ben van 3 duizend B.Fr.

De Z.50 „Tyl” van de rederij pvba Versluys Lagast verwezenlijkte een brutobesomming van 1,784 miljoen B.Fr. met een aanvoer van 713 bennen, hetgeen een gemiddelde prijs geeft van 2.500 B.Fr. de ben.

Tenslotte zette de 0.315 „Jean-Hélène” van de N.V. Noordvisserij 405 bennen in de afslag waarvoor 1,240 miljoen gehaald werd, hetzij een gemiddelde per ben van 3.060 B.Fr.

## AAN DE NIEUWPOORTSE REDERS

Sinds geruime tijd liggen tegen de omheining der koolboei een aantal onbruikbare visborden. Het hout van sommige visborden is totaal verrot en die visplanken kunnen zeker voor het bedrijven der visserij niet meer aangewend worden.

Aan alle reders wordt gevraagd de oude visborden te willen verwijderen en het nummer van het vaartuig op de nog bruikbare visborden te willen noteren.

De reders worden verzocht dit onbruikbaar materiaal te verwijderen en tevens de goede visborden behoorlijk te klasseren.

Zo geen gunstig gevolg aan de vraag wordt gegeven, zal de vismijndirectie genoodzaakt zijn het wegruimen ambtshalve te laten uitvoeren op kosten van de reders.

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

## OOSTENDE-DOVER

Voor de week van 16.10 tot 22.10.83

### SCHEPEN

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

- Dagelijks te 10.05 en te 13.50 u.
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 16 en 12.10.83

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

- Dagelijks te 00.05 u., behalve op 16 en 17.10.83
- Dagelijks te 17.00, te 19.00, en te 23.00 u., behalve op 22.10.83
- Op 22.10.83 bijk. afv. te 20.00 u.

#### Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01.15 en te 05.15 u.

#### Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 12.40, te 16.30 en te 19.30 u.

#### Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 16.10.83
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 16 en op 22.10.83
- Dagelijks te 10.00 u., behalve op 16 en op 17.10.83
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 22.10.83

#### Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 23.45 u.

### JETFOIL

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

- Dagelijks te 08.40, te 12.00, te 13.55, en te 16.35 u.

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

- Dagelijks te 11.35, te 14.20, te 16.20, en te 18.50 u.

## GETIJDEN TE OOSTENDE

### OKTOBER

	(1)	(2)	(3)	(4)
14 vrijdag	0614	393	0021	127
15 zaterdag	1903	394	1303	114
	0740	374	0130	143
	2031	388	1420	121
16 zondag	0909	379	0251	147
	2149	404	1542	116
17 maandag	1021	400	0412	136
	2252	427	1654	101
18 dinsdag	1114	425	0517	116
	2338	449	1751	082
19 woensdag	1154	445	0607	095
	—	—	1834	066
20 donderdag	0016	464	0643	079
	1227	460	1907	056
VM 21 vrijdag	0046	474	0713	069
	1252	472	1936	052
22 zaterdag	0112	481	0741	066
	1319	482	2003	051
23 zondag	0139	486	0810	066
	1349	491	2032	053
24 maandag	0210	489	0842	070
	1421	495	2104	057
25 dinsdag	0245	487	0917	073
	1500	494	2139	063
26 woensdag	0323	478	0955	078
	1542	485	2218	073
27 donderdag	0404	461	1038	086
	1629	469	2302	089
28 vrijdag	0453	438	1132	097
	1724	447	2358	111
LK 29 zaterdag	0553	412	—	—
	1838	427	1243	108
30 zondag	0720	395	0117	130
	2012	424	1413	190
31 maandag	0854	404	0250	132
	2138	443	1540	091

### NOVEMBER

	(1)	(2)	(3)	(4)
1 dinsdag	1008	431	0411	113
	2245	469	1653	060
2 woensdag	1102	458	0513	086
	2337	487	1750	031
3 donderdag	1149	479	0603	062
	—	—	1839	012
NM 4 vrijdag	0020	496	0646	047
	1229	493	1920	009

### 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:

		voor	Oostende
Dover	1 h 13	»	»
Boulogne	1 h 04	»	»
Calais	0 h 53	»	»
Duinkerke	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:

		voor	Oostende
Duinkerke	0 h 07	»	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	»	»

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	10 oktober	11 oktober	12 oktober
Lappen .....	285 316	250	.....
Grote .....	235	232 236	.....
3/4 .....	215 225	224	.....
Bloktongen .....	200 217	227	.....
Vóór-kleine .....	180 185	178 183	.....
Kleine .....	145 150	150 152	.....
Slips .....	130 144	125 127	.....

### ZEEBRUGGE

	312 324	307 312	297 326
Grote .....	312 324	307 312	297 326
Bloktongen .....	250 258	254	255 262
Fruittongen .....	218 238	231 235	229 239
Schone kleine .....	199 204	240	197 203
Kleine .....	144 158	168	149 162
Tout petit .....	140 144	150	137 161
Slips .....	130 136	141	128 157

### NIEUWPOORT

Tong I .....	.....	.....	.....
Tong II .....	.....	.....	.....
Tong III .....	.....	.....	.....
Tong IV .....	.....	.....	.....
Tong V .....	.....	.....	.....
Kleine tongen .....	.....	.....	.....

## PLADIJS

### OOSTENDE

	10 oktober	11 oktober	12 oktober
Platen .....	40 49	41 52	.....
lek (groot-klein) ...	46 53	48 52	.....
Derde slag .....	45 52	49 52	.....
Platjes .....	33 36	34	.....

### ZEEBRUGGE

	41 48	47 52	50 57
I .....	41 48	47 52	50 57
II .....	51 54	51 56	50 55
III .....	52	52 54	54 58
IV .....	38 40	41 44	44 47
V .....	.....	.....	.....

### NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs .....	75 80	.....	.....
Platjes .....	50 56	.....	.....
Drielingen .....	70 75	.....	.....

## VERANDERINGEN aan de „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen” in SEPTEMBER 1983

### Verandering van eigendom

Z.98 „OP HOOP VAN ZEGEN” - Eigendom: VANTORRE Stanley - DOBELAERE, Rederskaai 9, 8380 Brugge 5 (Zeebrugge). Tel. 050/54.51.00. Zeebrief: 2.9.1983.

### Geschrapt

N.710 „TRACY” - Eigendom AESAERT P.V.B.A., Kaaistraat 3, 8450 Nieuwpoort - Geschrapt 2.9.1983.

Z.492 „ESPADA” - Eigendom: PAUWAERT Constant, De Vrièrestraat 25, 8390 Knokke-Heist.

DE COCK Nicole, Reygaertsvliet 7, 8380 Zeebrugge-Brugge 5 - Geschrapt 16.8.1983.

N.579 „KARINE,” - Eigendom: BEKAERT Rosa, Recollettenstraat 47, 8450 Nieuwpoort - Geschrapt 25.8.1983.

### Opdrijven van brutotonnemaat

O.275 „DEO VOLENTE” - Eigendom: WILLTRY P.V.B.A., Stanleylaan 26, 8400 Oostende - BT 100,96 i.p.v. 99,75 - Zeebrief: 14.9.1983.

### Nieuw vaartuig

Z.90 „OOSTHINDER” - roepnaam OPDL - Bt. 274,00 - Nt. 82,00 - bouwjaar 1982 - werf 11 - staal, motor ABC 1200 p.k. - bouwjaar 1983 - bokkennisserij - Navigatieinstrumenten RF - 2 US - 2R - 20P - DN - DNP - 2 VHF - 1 Aut.pil. - Eigendom: Rederij DE NOORDHINDER P.V.B.A., Marktstraat 48, 8380 BRUGGE 5 (Zeebrugge) - Zeebrief 21.9.83.

### Adresverandering

O.599 „ZEEVOGEL” - Eigendom: BOGAERT Luc - VANDROMME - IDE, Gelijkheidstraat 118 8400 Oostende.

## ENKELE BESLISSINGEN GENOMEN OP DE E.E.G.-MINISTERRAAD OVER DE VISSERIJ

Op 3 en 4 oktober kon men op de ministerraad te Luxemburg niet tot een overeenkomst komen wat de opdeling van het totaal haringkwotum 1983/1984 in de Noordzee betreft, zodat men terug vist op het „voorlopige”. Er werden echter wel enkele andere beslissingen genomen, die niet zo een heet hangijzer zijn.

1. het vrijgeven van een kleine 12 miljard van subsidie voor de nieuwbouw en moderniserings. Aanvragen **daaromtrent voor vaartuigen tussen 9 en 12 meter** zullen onmiddellijk voor onderzoek in aanmerking mogen komen. Inderdaad werd de **minimumlengte** om nog van een subsidie te kunnen genieten op aandringen van Griekenland van 12 m tot 9 m terug gebracht.

2. de **minimummaaswijdte** voor de netten voor de vangt op de vis in de Noordzee zal vanaf 1 januari 1985 opgetrokken worden van 80 mm tot 90 mm. Zowel de toeleveringsbedrijven als de vissers zelf moeten zorg dragen hiermede rekening te houden, opdat zij niet met een grote, of te grote stock naar deze datum toegaan.

3. de minimumkarkaslengte van de te vangen **kreeft** zal vanaf toekomstig jaar verhoogd worden van 83 mm tot 85 mm. In dit verband hebben wij reeds op de vele bezwaren gewezen vooral vanwege de Engelse en Bretoense visserij die wijzen op het feit dat hierdoor hun aanvoer zal gehalveerd worden en dat de betrokken opvoering van de karkasgrootte geen zin heeft voor de bescherming van de kreeft.

4. het verbod voor trawlers en purse-seiners om makreel te vissen werd uitgebreid tot het gebied van de „South Western Approaches”, nadat de Franse regering in dit verband zijn bezwaren liet vallen.

5. de ministerraad ratificeerde eveneens het bilateraal visserijverdrag met Noorwegen. Hierdoor mogen de Noren verder vissen tot uitputting van hun kwotum van 31 duizend ton haring

in het E.E.G.-deel van de Noordzee, niettegenstaande de stopzetting van de haringvisserij voor de eigen E.E.G.-vloeden in het centraal en noordelijk deel van de Noordzee omdat het onder de E.E.G.-leden tot geen overeenkomst kwam over de opdeling.

Niettegenstaande het uitblijven van een akkoord over de haringvisserij in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee, waren de woordvoerders van de Britse federaties en producentenorganisaties, die te Luxemburg aanwezig waren, toch tevreden over een bepaalde vooruitgang in de besprekingen tussen de landen-leden.

Op dezelfde bijeenkomst heeft anderzijds de Britse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, Michael Jopling het Britse aandeel op de haringkoek in de Noordzee vermindert tot 25 % en is zelfs bereid dit aandeel af te zwakken tot 23 % wanneer het totaal te vangen haringkwotum in de Noordzee zou opgetrokken worden.

Het was in elk geval het enig positief geluid op de ministerraad sinds 25 jan., dag van de overeenkomst tussen de landen-lidstaten over een gemeenschappelijke E.E.G.-visserijreglement. De ministerraad zal **op 19 oktober** terug bijeen komen voor de verdere afhandeling van de hangende visserijproblemen, inzonder wat de haringverdeling betreft onder de lidstaten.

Vermelden we nog, dat het op verzoek van de Griekse regering was, dat de mogelijkheden voor het bekomen van subsidies voor nieuwbouw en modernisatie van de minimum lengtegrens van 12 m. tot 9 meter gebracht werd. Ook werd de uiterste grens van ouderdom voor het nog kunnen beroep doen op subsidies voor tijdelijk of definitief stilliggen van vissersvaartuigen teruggebracht van het bouwjaar 1966 tot 1958. Voor deze subsidies werd er 3,6 miljard voorzien.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	10/10	10/10	10/10	10/10	11/10	11/10	11/10	11/10	12/10	12/10	12/10	12/10	10/10	10/10	12/10	12/10
Tarbot groot	305		374	413	303	385	392	417			306	383				
Tarbot middel	220	275	213	280	230	250	262	284			270	344	296	310		
Tarbot klein	163	190	190	195	190	233	166	184			192	197				
Griet groot	200		282	229	211	256	184	219			173	261	240	265		
Griet middel	117		142	147	145	169	162	174			145	166				
Griet klein	100		105	128	75		138	143			119	134				
Schelvis groot					67	77										
Schelvis middel	50	58					62									
Schelvis klein	22	44					32	47								
Heek grote	93				123	140										
Heek middel	65	76			92	101										
Heek klein		35			66											
Lom																
Leng					68											
Rog l	44	50	80	87	60	86	69	74			68	72				
Keilrog																
Rog													85	90		
Tilten	40	43	82	84	64	79	60	64			52	54				
Scherpstaart	33	38	81	88	63		75				58	62				
Halve Mans	31	38	64	70	54	73	53				40	46				
Teelt																
Katrog			32	36	24	30	28	32								
Kabeljauw	81		75	89	84	89	84	92			100	124	96	106		
Gul (groot)			76	87	80	82	81	90			97	162	90	95		
Gul (middel)	79		70	77	72	83	78	81			80	92				
Gul (klein)	40	55	39	46	36	64	47	54			46	51				
Hozemondhamme	116	286	145	320	123	280	119	328			122	370				
Wijting groot	70	72	49	52	64	67	69	56			62	70				
Wijting klein	52		19	24	28	41	19	21			21	40				
Schar			24	30	16	34	24	27			30	36				
Steenschol	36	110	87	91	42	126	96	92			85	90				
Zeehaai			40	43	31	46	47	49			41	49	30	40		
Hondshaai	13				17											
Doornhaai																
Pieterman																
Makreel																
Horsmakreel																
Zeekreeft																
Schaat																
Zeebaars (klipvis)																
Kongeraal																
Schartong													90	110		
Volle haring																
IJle haring																
Haringshaai																
Steenholk	29	30														
Heilbot																
Steur																
Koolvis																
Zeewolf	76	85														
Pollak													80	85		
Zonnevis																
Koningsvis					109	156							160	190		
Vlaswijting					64	86										
Zeeduivel																
Schotse schol																
Zeehond																
Bot																
Rode Poon (roobaard)					47	60							88	95		
Grauwe poon (knorhaan)					11	18										
Rode knorhaan					16	73										
Posten					34	36										

# NEDERLAND

## IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 4 oktober** werd aangevoerd: 35 kisten kabeljauw; 160 kisten wijting; 11 kisten schar; 38 kisten schol en 49 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:

kabeljauw drie 228; kabeljauw vier 198; kabeljauw vijf 186-88; schol drie 134-124; schol vier 86-69; wijting drie 86-70; horsmakreel 18-14,80; steenbolk 42; bot 30; rode poon drie 144-128; harders 150-138.

**De besommingen waren:**

UK 27 + UK 307 f 2.800; UK 137 + WR 1 f 2.500; UK 216 + UK 247 f 700; VD 19 + WD 73 f 11.600.

Aan de **woensdagmarkt van 5 oktober** werd aangevoerd: 50 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 52 kisten kabeljauw; 472 kisten wijting; 76 kisten schol; 20 kisten schar en 58 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

grote tong 20,89-20,00; grootmiddel tong 14,40-12,80; kleinmiddel tong 12,40-10,20; tong één 10,20-9,20; tong twee 8,60.

Per 40 kg.:

tarbot 592-440; griet 280-240; kabeljauw vier 256-232; kabeljauw vijf 184-90; schol twee 140; schol drie 140-130; schol vier 82-69; wijting drie 81-33; schar 104-70; horsmakreel 15,20-7,00; bot 39-34; rode poon drie 150; harders 168-160.

**De besommingen waren:**

UK 27 + UK 307 f 7.200; UK 129 f 600; UK 137 + WR 1 f 3.600; UK 216 + UK 247 f 3.700; VD 18 f 3.050; VD 19 + WD 73 f 7.700; VD 20 f 2.800.

Aan de **donderdagmarkt van 6 oktober** werd aangevoerd: 2.450 kg tong; 20 kisten tarbot en griet; 252 kisten kabeljauw; 165 kisten wijting; 292 kisten schol; 30 kisten schar en 38 kisten makreel.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 22,01-20,36; grote tong 21,06-20,56; grootmiddel tong 13,55-13,01; kleinmiddel tong 11,70-10,59; tong één 9,39-8,92; tong twee 8,58-8,16.

Per 40 kg.:

griet 468-247; kabeljauw één 246; kabeljauw twee 316-270; kabeljauw drie 262-220; kabeljauw vier 226-178; kabeljauw vijf 176-78; schelvis één en twee 154; schelvis drie 140; schelvis vier 120-82; schol één 166-152; schol twee 166-134; schol drie 150-114; schol vier 90-52; wijting drie 86-65; schar 94-77; tong-schar 278-142; steenbolk 50-39; rode poon drie 172-60; horsmakreel 39.

**De besommingen waren:**

UK 23 f 17.000; VD 54 + VD 77 f 22.000; WR 109 + WR 175 f 21.200; verder drie Goedereedeers met een totale besomming, groot f 60.000.

## GOEDEREDEE

### DONDERDAG 6 OKTOBER 1983

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	30	626	20,85
Tong gm	153	2.133	13,94
Tong km	44	466	10,60
Tong I	127	1.090	8,58
Tong II	76	617	8,12
Tarbot II	5	88	17,67
Tarbot III	10	127	12,74
Tarbot IV	26	277	10,66
Griet II	12	72	5,98
Schol 2 (G)	8	29	3,60
Schol 3 (G)	5	16	3,15
Schol 4 (G)	33	68	2,05
Kab 1 (G)	6	36	5,97
Kab 2 (G)	67	382	5,71
Kab 3 (G)	524	2.525	4,82
Kab 4 (G)	338	1.569	4,64
Kab 5 (G)	1.284	4.476	3,49
Kab (afw)	8	4	0,50
Wijt. 3 (G)	2.673	4.840	1,81
Schar 1	32	64	2,01
Makr. III	105	153	1,46
Poon 2	19	27	1,41
Bot	810	589	0,73
Schol 1 (O)	158	583	3,69
Schol 2 (O)	426	1.469	3,45
Schol 3 (O)	1.112	3.369	3,03
Schol 4 (O)	2.616	4.428	1,69
Krab	2	1	0,55
Harder	125	419	3,35
Steenbolk	38	72	1,89
Paling	31	350	11,28
Diversen	104	968	9,31
Garn. exp 2	2.782	9.273	3,33
Garn. bnl 2	5.387	14.162	2,63

### VRIJDAG 7 OKTOBER 1983

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	907	19.406	21,40
Tong gm	6.331	84.324	13,32
Tong km	9.827	100.850	10,26

Tong I	20.064	155.166	7,73
Tong II	7.147	50.658	7,09
Tarbot I	735	15.294	20,81
Tarbot II	572	9.470	16,56
Tarbot III	1.265	14.040	11,10
Tarbot IV	1.305	12.285	9,41
Tarbot afw	899	6.303	7,01
Griet I	1.324	14.075	10,63
Griet II	2.222	12.869	5,79
Schol 4 (G)	1.535	3.510	2,29
Kab 1 (G)	28	152	5,43
Kab 2 (G)	351	1.905	5,43
Kab 3 (G)	4.165	19.127	4,59
Kab 4 (G)	3.393	15.216	4,48
Kab 5 (G)	8.817	22.576	2,56
Kab (afw)	8	4	0,50
Wijt. 3 (G)	6.849	8.384	1,22
Schar 1	1	2	1,59
Poon gr	196	335	1,71
Poon 1	2.405	3.296	1,37
Poon 2	7.866	7.026	0,89
Rog I	103	488	4,74
Rog II	426	1.359	3,19
Koolv. 1 (G)	12	26	2,13
Schel. 3 (G)	29	123	4,25
Bot	2.411	2.148	0,89
Tongschar	268	1.089	4,06
Schol 1 (O)	1.976	6.119	3,10
Schol 2 (O)	9.545	28.500	2,99
Schol 3 (O)	65.158	177.729	2,73
Schol 4 (O)	41.516	77.634	1,87
Haai + P	79	290	3,67
Krab	633	469	0,74
Inktvis W	15	126	8,41
Inktvis ZW	549	863	1,57
Harder	37	131	3,53
Steenbolk	3.945	5.972	1,51
Mullen	68	196	2,89
Hammen	22	278	12,66
Diversen	45.655	133.909	2,93
Garn. exp 2	1.974	6.303	3,19
Garn. bnl 2	1.379	4.222	3,06

## GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 3-10 t.e.m. 7-10-1983

Door 67 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
38.732 kg.	Tong	f 384.185,38	f 9,92
18.985 kg.	Tarbot	f 253.360,68	f 13,35
130.635 kg.	Schol	f 324.399,98	f 2,48
38.695 kg.	Kabeljauw	f 105.836,84	f 2,47
4.408 kg.	Griet	f 27.569,97	f 6,25
10.610 kg.	Schar	f 17.112,93	f 1,61
11.110 kg.	Wijting	f 13.777,62	f 1,24
235.004 kg.	Diversen	f 912.755,28	
<b>488.179 kg.</b>		<b>f 2.038.998,68</b>	

# NEDERLAND

## BRESKENS

Aanvoer over de week van 2 t.e.m. 7 oktober 1983

Gemidd. prijs per kg.

12.913 kg. export garnalen	voor f	2,80
7.373 kg. pellerij garnalen	voor f	3,34
.877 kg. bot	voor f	0,68
2.193 kg. schar	voor f	1,61
17.501 kg. schol	voor f	2,68
4.290 kg. tong	voor f	9,98
.636 kg. tarbot	voor f	11,44
1.162 kg. griet	voor f	9,72
4.222 kg. kabeljauw	voor f	3,38
1.077 kg. wijting	voor f	1,52
78 kg. rog	voor f	4,77
6 kg. makreel	voor f	0,68
3.438 kg. poon	voor f	1,24
41 kg. haai	voor f	2,94
7 kg. ham	voor f	16,19
53 kg. baars en herder	voor f	13,82
171 kg. tong-schar	voor f	4,58
kg. schelvis	voor f	
5.094 kg. inktvis	voor f	1,70
191 kg. bolk	voor f	1,57
63 kg. koolvis	voor f	3,34
37 kg. paling	voor f	12,53

## VLISSINGEN

VRIJDAG 30 SEPTEMBER 1983

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	338	7.281	21,54
Tong gm	1.576	21.168	13,43
Tong km	2.030	21.638	10,66
Tong I	3.343	26.899	8,05
Tong II	1.386	10.311	7,44
Tarbot I	1.085	22.694	20,92
Tarbot II	570	9.369	16,44
Tarbot III	730	8.225	11,27
Tarbot IV	802	7.835	9,77
Tarbot afw	32	511	15,98
Griet I	734	8.145	11,10
Griet II	884	5.181	5,86
Schol 1 (G)	23.510	75.598	3,22
Schol 2 (G)	31.004	101.845	3,28
Schol 3 (G)	19.747	58.706	2,97
Schol 4 (G)	12.031	28.238	2,35
Kab 1 (G)	449	2.350	5,23
Kab 2 (G)	1.115	5.876	5,27
Kab 3 (G)	2.205	9.397	4,26
Kab 4 (G)	6.559	24.935	3,80
Kab 5 (G)	11.595	31.096	2,68
Kab (afw)	47	64	1,37
Wijt. 3 (G)	2.228	3.574	1,60
Wijt. 4 (G)	408	464	1,14
Schar 1	17.051	29.656	1,74
Tongschr 1	4.296	21.293	4,96
Tongschr II	4.102	8.574	2,09
Zeebaars	10	182	18,18
Poon gr	334	1.111	3,33
Poon 1	4.793	4.423	0,92
Poon 2	6.305	2.499	0,40

Rog I	18	104	5,76
Rog II	42	242	5,78
Rog III	253	439	1,74
Koolv. 4 (G)	15	43	2,88
Schel. 3 (G)	135	480	3,55
Schel. 4 (G)	76	209	2,75
Bot	46	26	0,58
Haai + P	202	762	3,77
Haai - P	14	6	44
Zandhaai	82	193	2,36
Inktvis W	490	4.106	8,38
Inktvis ZW	12.411	20.615	1,66
Harder	59	191	3,23
Steenbolk	3.119	1.799	58
Mullen	502	1.648	3,28
Hammen	219	2.876	13,13

## COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 25 sept. t.m. 1 oktober 1983

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	72.258	2,73
Handels Garnalen	1.012	3,06
Tong	222	11,78
Schol	4.975	1,76
Schar	603	1,08
Bot	877	0,68
Tarbot	57	9,93
Griet	16	6,19
Kabeljauw	1.337	4,15
Wijting	3.283	0,91
Zeebaars	187	19,03
Harder	578	2,54
Makreel	64	1,61
Paling	884	8,52
Zalm-Forel	5	13,32
Horsmakreel	314	0,77
Krab	45	2,43
Diversen	363	—

## LAUWERSOOG

Maandag (3 okt.) werden er door 3 kotters 1.200 kisten vis gelost en gesorteerd. De gestripte schol IV werd verhandeld voor f 1,82 - f 1,87 per kg. en schol III voor f 2,92 - f 3,06. Schol III bracht van f 3,07 - f 2,90 per kg. op en schol I f 2,95 - f 2,89. De kleine tongsoorten lagen ook goed in de markt met tong II f 7,13, tong I f 7,75 en klm tong f 9,33.

Aan de dinsdagmarkt slechts één Engelse koter met een paar duizend kilogram schol en kabeljauw. Ook woensdag slechts één koter met weinig vis. Door de toenemende wind konden veel kotters de week niet uitvissen en meldden zich voor de donderdagmarkt. Bijna 3.200 kisten van 14 schepen konden ter verkoop aangeboden worden.

De kleine dichte schol voorgaande week (vrijdag) gezakt naar een gemiddelde prijs van f 1,16 lag nu weer stevig in de markt met opbrengsten van f 1,82 - f 1,72 per kg. Schol III bracht f 2,86 - f 2,72 per kg. op en de grotere

soorten boven de drie gulden. De gestripte schol lag slechts tien tot twintig cent hoger. Wederom een betere prijs voor de kleine tongen. De slips gingen over in andere handen voor f 8,76 - f 8,52 per kg., tong I voor f 9,59 - f 9,13 en de klm tong voor f 12,02 - f 11,40. Bij de rondvis werd voor de kabeljauw V f 3 tot f 2,77 betaald en voor de grotere soorten boven de vier gulden.

De vrijdagmarkt was geheel anders dan voorgaande week. Slechts 500 kisten in de markt geplaatst door drie kotters. De kleine dichte schol lag wederom hoger in de markt met een opbrengst tot f 1,91. De gestripte schol IV bracht f 2,22 op en de grotere soorten ruim boven de drie gulden.

Door 47 schepen zijn er deze week 81.436 kg. garnalen aangevoerd, bijna 30 ton minder dan in voorgaande week. Door de harde wind was het na woensdag geen weer om ter visserij uit te varen. De grote aanvoer was zodoende op dinsdag met 38 ton en op woensdag met 29 ton. De gemiddelde prijs op beide dagen was respectievelijk f 3,16 en f 3,48.

Op maandag brachten de pellinggarnalen van f 2,42 - f 2,85 per kg. op, terwijl vrijdag f 3,51 - f 3,82 werd betaald. De gemiddelde weekprijs f 3,30 was zeventig cent hoger dan in voorgaande week. Door 13 schepen konden besommingen behaald worden van zeven tot tienduizend gulden. Voor slechts één kon een resultaat hoger dan tienduizend genoteerd worden.

De weekaanvoer bestond uit 81.436 kg. garnalen en 210.125 kg. vis, hetgeen een weekomzet van f 762.000 opleverde.

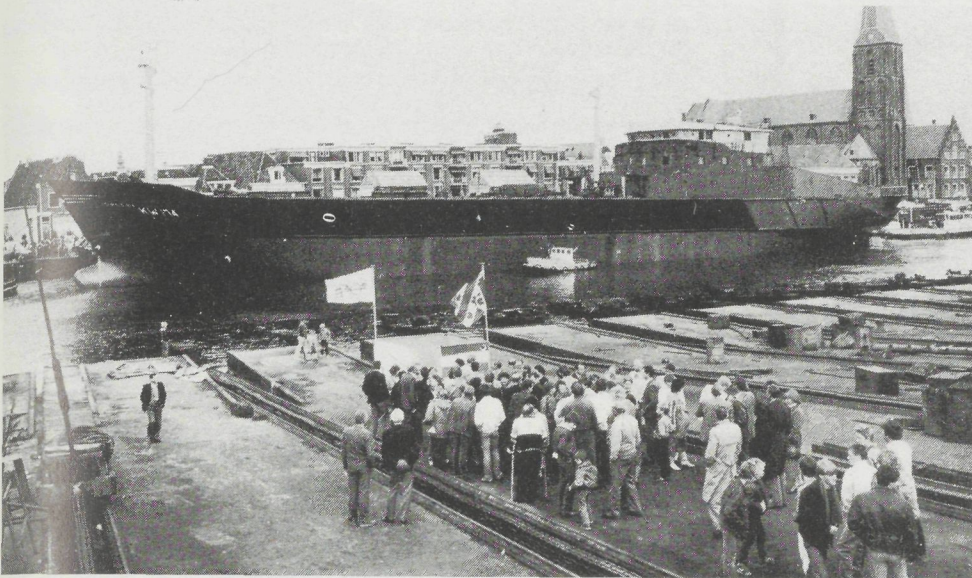
■ Verscheidene vissers uit Urk in Nederland hebben een schrijven aan het Produktschap gericht waarmee zij protesteren tegen het feit dat door het Produktschap de minimummaat voor de pladijs (schol) aangehouden wordt op 27 cm. terwijl dit overal elders in de Gemeenschap slechts 25 cm. bedraagt. Het Produktschap blijft het echter houden op 27 cm. omdat men anders te veel opvang vreest. Een les voor onze rederscentrale.

■ De palingvissers op het Grevelingenmeer in Nederland, zullen nu op hun beurt aan visserij op de wilde oesters en op het oesterbroed doen in de percelen in het Grevelingenmeer, die hen toegewezen werden. Hiervoor werd een vaartuig, de „Bru 11” in gereedheid gebracht en van een nieuwe losinstallatie voorzien met waterspuitinrichting. Vroeger was er meermaals herrie tussen de palingvissers en de oesterkwekers uit Zeeland die de wilde oesters in het Grevelingenmeer kwamen opvissen. Thans is deze ruzie bijgelegd en zowel de belangen van de palingvissers als van de oesterkwekers zo goed als mogelijk onderling gevrijwaard.

■ De Nederlandse spannen, die op 3 oktober ter haringvisserij op de zuidelijke Noordzee vertrokken, hebben in de eerste week praktisch geen haring gevangen. Het bleef bij een zoeken naar haringscholen die de moeite waard zijn voor een visserij-inspanning. De eerste week heeft men het dan ook moeten stellen met ingevoerde Oostendse haring die in België, alhoewel niet massaal, maar toch in redelijke hoeveelheden aangebracht werd. De 7 Nederlandse spannen die het voor het ogenblik op de haring gemunt hebben, zochten het op zowat 50 mijl ten Westen van Den Helder.

# NEDERLAND

## WAAR EINDIGT HET MET DE NIEUWBOUW IN NEDERLAND?



*We ontlene deze foto aan de Nederlandse uitgave „Stuurboord Visserijeditie”. We zien de zopas van stapel gelopen KW 174 „Dirk-Dirk” met zijn imposante afmetingen. Het vaartuig moet nu voltooid worden en zal naar het schijnt, tegen het eind van het jaar op de visserij kunnen ingezet worden.*

We menen goede raad te kunnen geven aan iemand die zich een moderne kottier of een moderne ultra-gesofisticeerde diepvriestrieler wenst aan te schaffen. Dat hij enkele jaren de kat uit de boom kijkt en liefst geen nieuwbouwoorder plaatst, maar wacht tot een catastrofe komt in Nederland met de huidige overuitrusting aan nieuwe schepen, aldus een kenner van de Nederlandse visserij.

Op dit ogenblik zal er wel iets van de bovenste plank vallen voor een zacht prijsje. Inderdaad worden we zopas terug gekonfronteerd met een van stapel lopen van een 95-meter ultra moderne diepvriestrieler, de KW 174 „Dirk-Dirk”. Dat wordt meteen het grootste vissersvaartuig van de Nederlandse vloot.

Wie gedacht had, dat men tot bezinning zou gekomen zijn in Nederland nadat in de laatste paar jaren reeds verscheidene moderne diepvriestrieters van de zeventig-meter klasse in bedrijf kwamen, heeft het dus mis voor. Nieuw voer dus voor de Nederlandse directeur van visserijen, de heer Ir. Tienstra, die reeds bij herhaling gewaarschuwd heeft voor overuitrusting en te grote vangcapaciteit die hoegenaamd niet in verhouding staan tot de kwota waarover Nederland in de Gemeenschap beschikt, voor wat de beschermde vissoorten betreft.

De „Dirk-Dirk” heeft een lengte over alles van 95,10 m. en een lengte tussen de loodlijnen van 88,17 m., een breedte van 14,50 m. De diepgang is 5,27 m. Het vaartuig is uitgerust met een hoofdmotor van 4.400 pk en een hulpmotor van... 1.500 pk (!) voor de aandrijving van de generatoren. De inhoud van de brandstoftanks bedraagt meer dan 850 m<sup>3</sup> voor zware olie en 204 m<sup>3</sup> voor gasolie. De invriescapaciteit van deze trieler is 160 ton per 24 uur. De meeste Oost-blokkfaktorischepen beschikken slechts over een invriescapaciteit van 60 ton per dag en de moderne Nederlandse diepvriestrieters van de

zeventig-meter klasse kunnen 120 ton per 24 uur invriezen. Zo te zien, wanneer de „Dirk-Dirk” over voldoende rauw materiaal kan beschikken, om voluit te draaien, zou gewis een uitzonderlijk rendement kunnen behaald worden.

Het is duidelijk dat een dergelijke mastodont aangewezen zal zijn op de pelagische soorten als haring en makreel, die in grote scholen gevangen worden. Wat de makreel betreft, staat het nu reeds vast, dat aan overbevissing gedaan alle vangsten in een speciaal logboek in te schrijven zodanig, dat dit de mogelijkheid zal geven beter de hand te houden aan de uitgeschreven vangstbeperkingen. Herinneren we in dit verband, dat de Nederlandse diepvriesrederijen in 1982 voor het dubbel aan uitvoerprijzen naar derde landen claimden dan het hen toegekend kwotum makreel bedroeg. Het zal in de toekomst zeker wel moeilijker en moeilijker worden bepaalde achterpoortjes te vinden om de toegekende kwota te overschrijden, ook al in verband met de, op zee overgenomen vangsten van kotters en seiners. Van het ogenblik, dat het kontrolenet dicht kan gehaald worden, wordt het zeker een drama voor de Nederlandse overuitgeruste vloot, waarbij de uitsanering van de zeventig jaren slechts klein bier zal zijn. We stellen ons in elk geval de vraag waar en hoe de KW 174 aan het benodigde rauw materiaal zal geraaken om zijn machines draaiend te houden en het geïnvesteerd kapitaal rendeerdzaam te maken. Waar vindt dit vaartuig een plaatsje onder de zon en kan met de ellebogen gewerkt worden om wat ruimte te bekomen? Wanneer grijpt de Nederlandse regering in om paal en perk te stellen aan deze doelbewuste zelfmoordpogingen, om verdere drama's te vermijden?

## PROPANDA VOOR VIS IN NEDERLAND

Via heffingen op de aangevoerde vis, zal in Nederland een Stichting opgericht worden voor een promotiekampagne voor meer visverbruik. Opdat deze campagne zou kunnen slagen moet de Stichting over minstens 3 miljoen gulden (54 miljoen B.Fr.) kunnen beschikken. Op een vergadering van het Nederlandse Produktschap voor Vis en Visserijprodukten werd dan beslist deze gelden samen te brengen door een heffing van 1,4 duizend (0,14 %) op de vis waarvoor een promotiekampagne gevoerd wordt, met dien verstande echter, dat voor het komend jaar 1984 de 3 miljoen gulden dient gehaald te worden. Dit weze een voorbeeld voor onze Rederscentrale, waar de leden jaarlijks 20 miljoen af-dokken als bijdragen en waar meer aan reisesjes en showpartijtjes gehouden wordt.

## „VISSERIJ” VOORLICHTINGSBLAD VOOR DE NEDERLANDSE VISSERIJ

Het nieuw nummer van „Visserij”, driemaandelijks uitgegeven door het Nederlands Ministerie van Landbouw en Visserij, Directie van de Visserijen is zopas verschenen, met een voorwoord door de heer Ir. Th. J. Tienstra, directeur van de Nederlandse Visserijen.

Het is het zoveelste, rijkelijk van overzichtelijke statistieken en zeekaarten voorzien nummer, handelend over de Voedselwinning uit Zee, Visvoorkomens en visbestanden, technieken in de visserij, visverwerking en conservering, economische aspecten van de Zeevisserij, het Nieuwe Zeerecht en de Visserij, mogelijkheden voor Nederland en verwezenlijking van de mogelijkheden.

Ook hierin is Nederland beduidend België voor, omdat de redactie van deze nummers altijd bevattelijk zijn ook voor de gewone lezer in een aangename verteltrant die duidelijk afsteekt tegen bepaalde onbevattelijke, droog-wetenschappelijke uitgaven in andere landen, die dan ook, noch de visser, noch de andere takken van het bedrijf bereiken of kunnen warm maken.

Wij kunnen de redactie er van en de heer Tienstra er slechts geluk mee wensen en komen hierop in een volgend nummer terug.

■ Volgens de reactie van de Nederlandse minister van Waterstaat Smit-Kroes, is het voorstel voor uitvoering van een diepere havengeul ten voordele van de vissershavens Urk door de IJssel, nog niet voor morgen en dit niettegenstaande zoveel leden van de Nederlandse Tweede Kamer dit project steunen. Nationaal gezien, is deze diepere havengeul, die het mogelijk zou maken dat de Urker-vissersvaartuigen niet meer te Lauwersoog en/of Delfzijl moeten aanleggen, niet van enig belang, meende de minister. Hiermede kunnen de Urkervissers het verder stellen. Of die minister gelijk heeft, vragen we ons af, in acht nemend de enorme uitbreiding welke de Urker vissersvloot genomen heeft.

## Voor uw **AANKOPEN** van **PLASTIC BENNEN**

(voor visserij en vishandel)

**RUBBER REDDINGVLOTTEN**

**LICHTE FUEL**

**MAZOUT — SMEEROLIEN**

**BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD**

**MAZOUT- en OLIEFILTERS**

**KUNSTVEZELS — TOUWWERK**

**GARENS en NETTEN**

**BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI**

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

**BIJ**

# SCAP SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE

# Apollinaris

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

## 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 —

## BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

21/122(T) **Nieuwpoort. — Zeewaartse schietoefeningen.**  
Zie B.a.Z. 1/48, 1/49 en 1/50 - 1983.

Gedurende de periode van 24 oktober tot en met 4 november 1983 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de kleine, midden en grote sector, als volgt :

- week van 24 tot 28 oktober 1983: maandag 24, dinsdag 25, woensdag 26, donderdag 27 en vrijdag 28 oktober 1983;
- week van 31 oktober tot 4 november 1983: geen schietoefeningen.

Deze schietoefeningen worden gehouden van 0900, plaatselijke tijd tot zonsondergang, zonder onderbreking.

(Med. A.A. Sch. Nieuwpoort - 6-10-83).

21/123(T) **Noordzee. — BeE Oosthinder bank. Lichtboei.**

Uitgelegd voor zeemachtdoeleinden: pos. 51°33'00"N - 2°41'40"E.

De gele stompe lichtboei, voorzien van radarreflector en liggend kruis als opteken, Fl (4) 20s, „UY3”, blijft tijdelijk op bovenvermelde positie liggen.

(Zie Belg. krt. D11)

(Loodswezen Oostende - 28-9-83).

PUBLICATIE

**MARITIEM BETONNINGSSYSTEEM (IALA)**

Nieuwe uitgave: editie 4-1983 is verschenen. Prijs: 80 fr.

Te bekomen mits voorafgaande betaling van 80 fr. per exemplaar op p.r.k. 000-2005821-55, van het Ministerie van Openbare Werken, Bestuur der Waterwegen, Dienst der Kust, Hydrografie, Residentie «De Mast», E. Feysplein 15 (2de verdieping) 8400 Oostende (tel. 059/50 19 61).

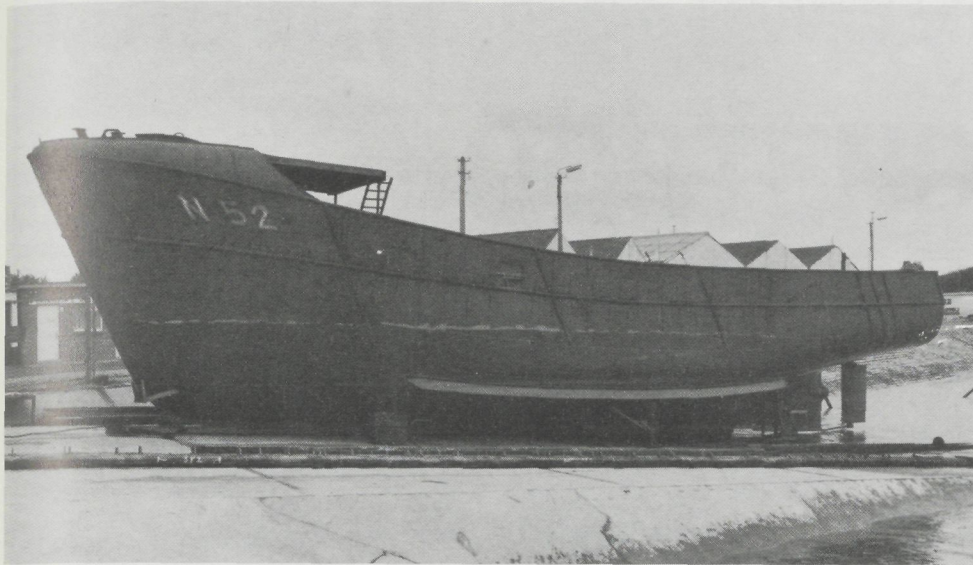
De editie 3-1979 vervalt hierbij.

## NEEM DE MAGNESIUM WAAR HIJ IS

Ons lichaam heeft iedere dag magnesium nodig. Drink *Apollinaris*, natuurlijk gashoudend mineraal water, één der rijkste aan magnesium.

Ziehier de nieuwe ¾ (75 cl) met zijn schroefstop

▲ *Apollinaris* ▲  
het water dat ijzer doet verteren.



De N.52 „De Kottens II”, gemeerd in de Zeebrugse haven. Daar staat de Scheepswerf De Graeve in voor de verdere afbouw van deze eerste Eurokotter voor de Belgische vloot.

Op de Westvlaamse Scheepswerf te Oostkamp werd zeer onlangs de stalen treiler N.52 „De Kottens II” te water gelaten. Het gaat hier om de eerste zgn. „Eurokotter”, een vaartuig dat is uitgerust voor de bokken- en plankenvisserij binnen de 12-mijlszone. De treiler werd door voornoemde werf gebouwd in opdracht van de rederij Roger Calcoen - Ivan Hennebert; voor de verdere afbouw werd „De Kottens II” overgebracht naar de Scheepswerf De Graeve te Zeebrugge. De bouw van het casco wordt begin april aangevat.

De hoofdafmetingen zijn de volgende:

- lengte over alles: 24 m
- lengte tussen loodlijnen: 21,45 m
- holte in de zijde: 2,80 m
- inhoud visruim:  $\pm 55 \text{ m}^3$
- bunkerinhoud voor brandstof:  $\pm 21 \text{ m}^3$
- bunkerinhoud drinkwater:  $\pm 3,5 \text{ m}^3$

Het vaartuig is als volgt ingedeeld: voorpiek met aanvaringsschot; nettenmagazijn voor bergen van de netten en allerhande materiaal, visruim, machinekamer voor de hoofdmotor en hulpwerktuigen; logies en bemanningsverblijf voor

vijf opvarenden; achterpiek met afdeling voor de stuurmachine; onder de brug is een afzonderlijke ruimte voorzien voor de vislier.

Het vaartuig wordt voortgestuwd door een scheepsdieselmotor Mitsubishi met een vermogen van 300 Pk, gekoppeld aan een Massonkeerkoppeling met een reductie 5,2/1. De bronzen schroef met een doormeter van 1,60 m werd geplaatst in een Hodi-straalbuis. Een vislier van het fabrikaat Brusselle is voorzien, evenals een hydraulische stuurmachine, eveneens geleverd door de firma Brusselle.

Het is de tweede maal dat deze reder van de FE-OGA het voordeel heeft, een toelage van 25 % te bekomen. De eerste maal met de N.15 en nu voor een Eurokotter, waarvan tot op heden nog altijd door de hogere overheid niet juist bepaald is, wat als Eurokotter moet aangezien worden.

Dit is een onzekere toestand waardoor zelfs de bouw ervan bij verscheidene jongeren uitblijft uit vrees hun nieuw vaartuig als zodanig niet beschouwd te zien worden en buiten de 12 mijlszone te moeten blijven.

### DUITSLAND

■ Tussen Cuxhaven en Bremerhaven zijn er in verband met de inzichten vanwege de grootste Duitse vissersrederij „Nordsee” om Cuxhaven te verlaten en zich tot Bremerhaven te wenden wrijvingen ontstaan. Hierdoor zouden in Cuxhaven 500 arbeidsplaatsen verloren gaan. De autoriteiten van het land van Cuxhaven hebben ingegrepen en wenst voor 30 miljoen DM de „Nordsee” over te nemen hetzij 600 miljoen B.Fr., en deze dan terug aan die rederij te verpachten voor 10 miljoen jaarlijks, met dien verstande, dat de rederij onmiddellijk 100 miljoen moet aanwenden voor modernisering en vernieuwingen en het bedrijf weder inkopen indien de „Nordsee” Cuxhaven zou verlaten. Men vreest, dat deze tussenkomst aanleiding zou kunnen geven tot een bepaald opbod tussen Cuxhaven en Bremerhaven en tot een ingrijpen in de vrije marktontwikkeling.

### BIJ HULP IN NOOD TERUGGAVE VERZEKERINGSPREMIE

De beheerraad van „Hulp in Nood” vorige week vergaderd, heeft de beslissing van de statutaire Algemene Vergadering aan de leden die in de maatschappij voor 1984 verzekerd blijven, een ristourne van 20 % toe te kennen, besproken.

Uit dien hoofde zal aan al wie in regel is met zijn verzekering, op zijn betaalde premies van 1982, een ristourne van 20 % toegekend worden.

Als gevolg hiervan zal in de loop van de tweede helft van oktober aan de leden een totale som van zes miljoen en 83 duizend frank uitgekeerd worden, elk volgens zijn gestorte premies en ook aan deze waarvan de schaden in dat jaar opgelopen, de premies overtreffen omdat de beheerraad van oordeel is, dat in coöperatief verband iemand die tegenslagen heeft ook moet geholpen worden en evenveel recht heeft dan zij die daarvan gespaard bleven.

In „Hulp in Nood” zijn 70 % van de Belgische reders verzekerd.

De werking van deze coöperatieve mag in Europees verband als voorbeeld aanzien worden van een werkelijke coöperatieve geest.

## OVER HARINGVERKOOP NA 15 UUR IN DE OOSTENDSE AFSLAG

In ons artikel over de eerste haringaanvoer in Oostendse afslag, hadden wij het over de verkoop door de span O.275 op woensdag 5 oktober II. en de boycotactie door bepaalde grote haringkopers omdat overeengekomen was tussen de Stad, de reders en de kopers niet later te verkopen dan 15 uur. Verleden jaar verkocht men tot in de late namiddag met als gevolg dat het personeel van de kopers tot zeer laat in de avond aan het werk moesten blijven om de haring, hetzij op vrachtwagens en lorries te laden, hetzij in de pakhuizen en koelkamers in te voeren. Betrokken werknemers wensen hier geen herhaling meer van te zien. Wel werd aanvaard dat in geval van heikracht, en verkoopbeurt om 16 en zelfs 17 uur aanvaardbaar is.

Een eerste misopvatting zag verleden week reeds het licht, kwestie van wat als heikracht dient aanzien te worden. Het hierboven vermeld span had te doen met een gescheurd net dat verward zat en maar niet loskwam. Tevens stond er een wind met kracht 6/7, hetgeen het werk om het net los te krijgen niet vergemakkelijkte. Volgens de betrokken reders en volgens de Stad, ging het hier duidelijk om een geval van heikracht. Volgens sommige kopers en niet van de minsten, ging het hier niet om een geval van heikracht en deze wensten dan ook dat de nog maar enkele dagen voorheen tot stand gekomen overeenkomst zou aangehouden worden.

Wij zijn de mening toegedaan dat hier toch over een onvoorzien geval ging en dat de Stad toch een zware verantwoordelijkheid op zich zou geladen hebben geen verkoop toe te staan. Wellicht zou de haring dan naar de vismeelfabrieken verwezen zijn geweest, hetgeen voor het betrokken span een zwaar verlies zou betekend hebben. Toch hebben sommige kopers zich van de afslag afzijdig gehouden en dit is ten slotte hun zaak en zelfs hun recht. Gevolg was echter dat de betrokken reders een heel wat mindere prijs kregen voor hun haring.

Hopen we voor de toekomst dat er zich geen gevallen van heikracht voordoen, zelfs onbetwistbare. Anderzijds moeten de reders vermijden te laat aan de afslag te komen, omdat nu reeds is aangetoond dat zij hiervan het kind van de rekening worden.

De visgroothandel van Oostende moet anderzijds begrijpen dat ze zich gelukkig mogen achten nog haring op de markt te krijgen. De huidige visgroothandel moet er niet prat op gaan, een grote markt te zijn. Te velen onder hen mogen op gebied van initiatief en handelsgeest een les nemen aan deze van Zeebrugge.

### ALLERLEI

■ Niettegenstaande de Franse visserij in 1982 in hoeveelheid 2,6 % minder aanvoerde dan in 1981, namelijk 542.300 ton in 1981, tegen 528.600 ton in 1982, was de opbrengst toch 2,452 miljard B.Fr. meer dan het voorgaand jaar, zijnde in totaal 34,8 miljard B.Fr. Het gaat hier over de aanvoer, niet alleen van vis, maar ook van schaal- en weekdieren. Haring werd dubbel zoveel aangevoerd in 1982 dan in 1981, ten minste volgens de officiële cijfers. Haringharen waren vooral Boulogne, Fécamps en Dieppe, de noordelijke havens.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## GROOT-BRITANNIE

■ Zijne Hoogheid de Britse Prins van Wales, heeft de bescherming aanvaard van de Atlantische Zalmstichting, die optreedt voor de instandhouding en bescherming van deze visstand, die nog altijd bedreigd wordt. De voorzitter van deze stichting is de vice-admiraal Sir Hugh Mackenzie, die onder meer zijn grote voldoening uitsprak over de aanvaarding door de Prins van Wales van het beschermheerschap. Volgens de vice-admiraal is de Prins van Wales ten zeerste op de hoogte van de noden van deze visstand en van de dringende beschermingsmaatregelen die dienen genomen te worden. Zo te zien een toch tamelijk gesloten club, deze Stichting, met een vice-admiraal als voorzitter en een Prins van Wales als beschermheer. Kan het beter!!!

■ In Groot-Brittannië in Devon in het gebied van Start-Bay, heeft een cameraploeg een onderwaterfilm gemaakt van het leven van het kreeftje vanaf het ei al over de larf tot op 3 cm. grootte. Inderdaad stonden de marinebiologen hier nog altijd voor een raadsel en in het onzekere. De film is ten zeerste waardevol voor het project om eieren van de kreeftjes in aangepaste vijvers te laten opgroeien tot kleine kreeftjes vooraleer deze terug aan hun natuurlijk milieu te schenken.

■ De vangstresultaten voor de treilers op de lijnvisserij uit het Engelse Cornwall zijn nog nooit zo slecht geweest als dit jaar. De aanvoer is ongeveer 20 % kleiner en deze achteruitgang is begonnen met de komst in groot getal van Spaanse treilers, die over een vergunning beschikken om in de E.E.G.-wateren te komen vissen. Dit is de konklusie, die de hoofdvisserij-toezichter van het gebied van Cornwall vrijgeeft. De Spanjaarden visten daar vooral op de leng en het is opmerkelijk, dat de Engelse lijnvisserij deze bijna niet meer kunnen verschalken. Anderzijds werd er ook leng gevangen met draadjes net tussen de tanden geklemd, of in de ingewanden van het lichte soort door de Spanjaarden gebruikt. Ook in het Noorden van de Ierse Zee heeft men zeehaaien gevangen, die stukjes mazen in de mond hadden hangen van het lichte type door de Spanjaarden gebruikt, zodat men ook veronderstelt, dat ook daar de Spanjaarden lelijk huis gehouden hebben. Ja, met de Spanjaarden in de E.E.G., zal men het niet gemakkelijk hebben. Hun veroveringszicht van eeuwen geleden, zit in het bloed!

■ De haringvisserij die in de zuidelijke Noordzee mag sinds 1 oktober uitgeoefend worden, kende bij onze Engelse overburen een eerder trage start, meer bepaald in Lowestoft en Great-Yarmouth. Op maandag 3 oktober werd slechts 2.500 kg. in Great-Yarmouth aangevoerd en op dinsdag in Lowestoft amper 650 kg.! De prijzen lagen dan ook heel hoog, namelijk van 53 tot 63 fr. het kg. Men hoopt in beide Engelse havens op heel wat betere vangsten wanneer de haring meer zuidwaarts zal trekken en dichte scholen zal vormen. De vraag stelt zich echter of er wel zoveel haring als vorig jaar zal zitten?

■ In Groot-Brittannië is de haringvisserij voor de vissersvaartuigen beneden de 40 voet

(12,22 m.) vrij. De vaartuigen die meer meten, moeten in het bezit zijn van een vergunning. Tot nog toe werden er nog maar 20 aanvragen genoteerd, waarvan men zelfs niet weet of zij allemaal zullen opgenomen worden.

■ De Schotse visaanvoer in 1982 lag met 498.200 ton in totaal, 12 % hoger dan deze in 1981 en is de hoogste sinds 1973. Ook in waarde lag de aanvoer beduidend hoger, namelijk met 17 % tegenover het voorgaand jaar. De aanvoerwaarde in 1982 bedraagt 11,740 miljard B.fr. Het was vooral de schelvis die het deed, met 33 % meer aanvoer, daarna de haring met 28 % meer en de makreel met 13 % in meer wat de hoeveelheden betreft.

■ In het Schotse Stornoway werden de haven- en dokrechten met liefst 25 % opgetrokken. Ook de losserskosten zouden opgetrokken worden, maar tegenover de bezwaren van de vissers, werd ten slotte beslist deze laatste ongemoeid te laten.

■ De vissers van de Britse zuidkust hebben de regering benaderd om een vertegenwoordiger te krijgen in de Konsultatieve Groep voor oliewinning op zee. Nu dat zoveel gebied op de zuidkust reeds door oliewinning is ingenomen, menen de vissers recht te hebben op een zitje in deze groep. Of dit de belangen van de vissers veel zal dienen, is zeker een andere zaak.

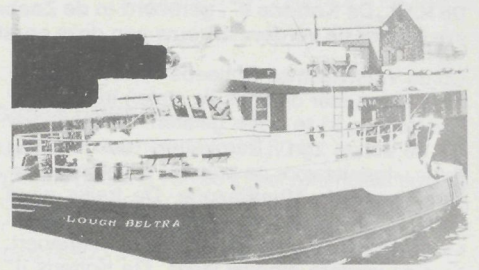
■ David Harris, de vertegenwoordiger in het Europees Parlement voor de streek Cornwall, Plymouth en St.-Ives, heeft het bouworder voor een Schotse reder, geplaatst in Noorwegen voor een ultra-moderne seiner van ongeveer 41 meter als dwaas bestempeld. Dit in verband met het gebrek aan visserijmogelijkheden en bestaande beperkingen. We hebben in ons land, aldus David Harris, zo min nieuwe bijkomende seiners nodig als een gat in ons hoofd. Het is de overcapaciteit aan vangstmiddelen, die het onze vissers zo moeilijk maakt en aanleiding heeft gegeven tot overbevissing, eerst zowel van de haring als thans van de makreel. Hiermede kan de opdrachtgever van het bouworder het dan stellen.

## IERLAND

■ Een Spaans vissersvaartuig dat, onder eskorte van de Ierse marine naar de haven van Castletownbere, wegens illegale visserij op de Ierse zuidwestkust, opgebracht werd, zonk onderweg. De bemanningsleden werden door het vaartuig van de Ierse marine opgenomen. De oorzaak van het zinken bleef onbekend.

■ Gezien verscheidene Ierse vissersvaartuigen in Castletownbere opliggen wegens het feit, dat zij aan hun opgenomen financiële verplichtingen tegenover de banken niet kunnen voldoen, heeft het Spaans verwerkingsbedrijf, dat zich een paar jaar geleden in deze haven gevestigd heeft, voorgesteld aandelen in deze vaartuigen op te nemen om hen toe te laten terug in zee te steken. Inderdaad benodigt het Spaans visverwerkingsbedrijf ongeveer 250 ton vis per dag om aan haar trekken te komen. Deze tonnage wordt niet meer gehaald. Daarom dit voorstel vanwege het Spaanse bedrijf.

Het Ierse onderzoeksvaartuig de „The Lough Beltra” na een verbouwing ondergaan te hebben, werd 4 maand nadien en wel in Juli van dit jaar, wegens het ontbreken van begrotingskredieten stil gelegd. Thans heeft het Ierse departement voor Industrie en Energie laten weten, dat fondsen zullen beschikbaar gesteld worden om het vaartuig voorlopig terug in activiteit te stellen. We vragen ons af welke overheid verantwoordelijk is voor al dit gebrek aan coördinatie, door eerst miljoenen uit te geven voor kostelijke aanpassingswerken, om naderhand na 4 maand vaart zich verplicht te zien het vaartuig wegens gebrek aan fondsen terug te moeten opleggen met nadien terug een vooruitzicht op een tijdelijk terug in de vaart brengen! Ambtelijk administratie!



Het in een Ierse haven opliggend onderzoeksvaartuig „Lough Beltra”.

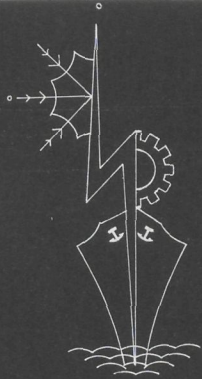
■ Vorig jaar heeft de Ierse Producentenorganisatie voor meer dan 60 miljoen B.Fr. moeten tussenkomen in de opvangregeling van de vis, hetzij heel wat meer dan voorgaande jaren. De Ierse Producentenorganisatie klaagt ook over goedkope invoeren van vis uit derde landen en wenst dan ook, dat zowel de eigen E.E.G.-opvangprijzen als de referentieprijzen zouden opgetrokken worden. Men neemt aan, dat de opvangprijzen voor 1984 door de Brusselse Commissie zullen opgetrokken worden op aandrigen van alle producentenorganisaties.

■ De Ierse Producentenorganisatie telt thans reeds meer dan 400 leden en er wordt verwacht, dat nog vóór het einde van dit jaar vijftig nieuwe toetredingen zullen volgen. Eén en ander leert ons hieruit toch, dat niet alle reders lid zijn van de officiële erkende Ierse producentenorganisatie. De reders zijn immers niet verplicht van een producentenorganisatie lid te zijn, bijzonderlijk de garnaalvissers die er niets aan hebben.

## NEDERLAND

■ Joos Siereveld uit de in het Nederlandse Arnhemden zeer bekende visserijfamilie, werd voor zijn 102 jaar door de familie Siereveld, door vrienden en de autoriteiten gevierd. Het moet zijn, dat de visserij een gezond beroep is, want heel wat vissers halen een zeer hoge ouderdom. Op zee ademt men zuivere lucht in, niet vervuild door lood van autogasuitlatingen noch door zwavel- en andere fabriekschoorsteengassen. Alleen moet men er zwaar labeuren, maar dit schijnt zo te zien, geen beletsel te zijn voor een hoge ouderdom. Onze gelukwensen Joos!

# 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.

