

# het visserijblad

Vrijdag 2 maart — Nr. 8

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

## Ontbinding van V.O.Z.O.R. nu officieel

### Koninklijk Besluit in staatsblad van 1 maart

Met enige vertraging werd de ontbinding van de V.O.Z.O.R. (Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekering tegen Oorlogsrisico) nu toch officieel. Het desbetreffende koninklijk besluit, dd. 27 februari j.l., verscheen in het Belgisch Staatsblad van 1 maart. Meteen wordt een finaal punt geplaatst achter dit organisme dat sedert 7 augustus 1939 bestaat maar de jongste jaren nog nauwelijks reden van bestaan had. In onze voorbije nummers hebben wij meerdere malen op deze toestand gewezen en vooral de nadruk gelegd op het feit dat de aldaar geblokkeerde fondsen nuttiger zouden kunnen aangewend worden voor andere doeleinden die rechtstreeks de koopvaardij en de zeevisserij een steuntje kunnen geven. Nu, zo ver zijn wij uiteindelijk gekomen. Onderstaand publiceren wij voornoemd koninklijk besluit maar zullen in ons volgend nummer uitgebreid op deze zaak terug komen.

Gelet op het koninklijk besluit van 7 augustus 1939 tot inrichting der onderlinge zeeverzekeringen tegen oorlogsrisico's, gewijzigd door de besluitwet van 27 februari 1947 en door de wet van 5 augustus 1952 en inzonderheid op artikel 17 ;

Overwegende dat de uitzonderlijke omstandigheden welke geleid hebben tot de inrichting der onderlinge zeeverzekeringen tegen oorlogsrisico's, niet meer actueel zijn ;

Overwegende dat de tewerkstelling in de Belgische koopvaardij en in de zeevisserij ernstig in het gedrang is gekomen, terwijl het in 's Lands belang is beide sectoren leefbaar te houden en zelfs uit te breiden ;

Gelet op de beslissingen van het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie van 14 en 21 december 1978 ;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd bij het koninklijk besluit van 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, eerste lid ;

Gelet op de hoogdringendheid ;

Op de voordracht van Onze Minister van Financiën en van Onze Minister van Verkeerswezen en op het gelijkluidend advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** — De „Vereniging voor onderlinge zeeverzekeringen tegen oorlogsrisico's" wordt ontbonden met ingang van 1 maart 1979.

**Artikel 2.** — Er wordt een Comité van vereffenaars opgericht, samengesteld uit drie ambtenaren welke Onze Ministers van Financiën, van Begroting en van Verkeerswezen vertegenwoordigen, twee vertegenwoordigers van de reders ter koopvaardij en één vertegenwoordiger van de reders ter zeevisserij.

De leden van dit Comité worden benoemd door Onze Ministers van Financiën en van Verkeerswezen.

(Zie vervolg blz. 2)

## HET EUROPEES PARLEMENT

Op 10 juni a.s. moeten wij opnieuw naar de stembus. Om een Europees Parlement te verkiezen. Momenteel hebben we reeds een dergelijk parlement, maar het is samengesteld uit parlementairen aangeduid door de nationale parlementen. Na 10 juni zullen de leden van het Europees Parlement rechtstreeks door de burgers van de EEG-landen worden verkozen.

Of de invloed van dit Parlement op de E.E.G.-beslissingen veel groter zal worden, weten wij niet. Wij hebben veel redenen om er ernstig aan te twijfelen.

Maar goed, de toekomst zal klaarte brengen.

Wat wij tot nu hebben ervaren is dat de invloed momenteel praktisch van geen waarde is. Misschien kunnen wij als voorbeeld verwijzen naar een visserijresolutie, opgesteld van het Britse parlementslid Hughes en die op 15 februari l.l. in het Europees Parlement werd goedgekeurd.

In wezen gaat de resolutie over een recapitulatie van de standpunten ingenomen door de Landbouwcommissie van Europees Parlement.

Ziehier de hoofdpunten uit de resolutie :

1. Het Europees Parlement is van mening dat het voornaamste doel van het gemeenschappelijk visserijbeleid dient te zijn een evenwichtige ontwikkeling van de visserijsector te bereiken, ten einde de biologische rijkdommen van de zee in stand te houden door middel van de vaststelling van langs wetenschappelijke weg **bepaalde quota**.

De quota dienen niet uitsluitend op „vroegere vangsten" te worden gebaseerd, maar ook andere maatstaven, zoals vergoeding voor verliezen in wateren van derde landen, de behoeften van vrijwel geheel op de visserij aangewezen bijzondere regio's en de traditionele visrechten, moeten in aanmerking worden genomen bij de vaststelling van quota voor de verdeling van de toegestane totale vangsten in 1979 en bij de toewijzing van een verdere hoeveelheid als gevolg van een verhoging van de toegestane totale vangsten.

2. Het Europees Parlement is van oordeel dat deze doelstellingen niet met quota's alleen kunnen worden bereikt, doch dat **er een hele reeks instrumenten nodig zijn**, zoals visserijplannen, gereserveerde zones, een voor bepaalde gebieden voor een deel van het jaar geldend vangstverbod voor bepaalde soorten en regelingen betreffende uitrusting en vangstmethoden.

De visserijplannen en beschermde of gesloten gebieden dienen te variëren :

- (a) naar gelang van hun geografische toepassing,
- (b) naar de graad van preferentie die aan lokale gemeenschappen en aan schepen van beperkte omvang een beperkt operatiegebied wordt toegekend.

Ter vaststelling van de bepalingen in elk visserijplan, dient aandacht te worden besteed :

- aan de biologische kenmerken van de visvoorraden,
- aan de normale visserijpatronen en de daaruit voortvloeiende economische realiteit,
- aan de sociale behoeften en in het bijzonder de afhankelijkheid van de visserij en aanverwante industrieën ;

De visserijplannen moeten worden opgesteld door de Commissie en de betrokken lid-staten, op basis van de toegestane totale vangsten, de toewijzing van quota en met inachtneming van de vereisten van de instandhouding van de visvoorraden en de behoefte van gemeenschappen die van de visserij-industrie afhankelijk zijn.

(Zie vervolg op blz. 2)

# HET EUROPEES PARLEMENT

(Vervolg van blz. 1)

De visserijplannen moeten worden herzien om rekening te houden met de herziening van de toegestane totale vangsten.

Schepen beneden een zekere lengte, bij voorbeeld twaalf meter, moeten van visserijplannen worden uitgesloten, mits bij de opstelling van de visserijplannen rekening is gehouden met hun vangstcapaciteit.

3. Het Europees Parlement beklemtoont eens te meer dat nationale preferentiële zones weinig bijdragen tot de bescherming van de belangen van de kust vissers; dat ter bescherming van de belangen van bijzondere

## Ontbinding van V. O. Z. O. R. nu officieel

(Vervolg van blz. 1)

**Artikel 3.** — Na een voorafname voor afhandeling van de lopende zaken en voor de algemene kosten van vereffening wordt het overschot aangewend voor zeevaartdoeleinden, met dien verstande dat 90 pct. wordt voorbehouden voor de sector Koopvaardij en 10 pct. voor de sector Zeevisserij.

**Artikel 4.** — Het gedeelte van de eindactiva bestemd voor de koopvaardij wordt aangewend voor uitbetaling van een tussenkomst in de exploitatiekosten van onder Belgische vlag varende schepen.

De tussenkomst wordt per schip bepaald op basis van het verschil tussen de kostprijs van de lonen betaald aan bemanningsleden ingeschreven in de „Pool van de zeelieden ter koopvaardij” en die van de lonen van de „International Transportworkers Federation”.

Onze Ministers van Financiën en van Verkeerswezen bepalen de toekenningscriteria en de belangrijkheid van de tussenkomst. De toekenning van de tussenkomsten gaat in op 1 juli 1979.

**Artikel 5.** — Het gedeelte van de eindactiva bestemd voor de zeevisserij wordt aangewend voor de modernisering en sanering van de zeevisserijvloot.

Het wordt in het bijzonder aangewend :

- voor het uitbetalen van een premie aan gebrevetteerde schippers en motoristen bij aankoop van een eerste vaartuig;
- voor het uitbetalen van een premie, hetzij aan gebrevetteerde schippers en motoristen, hetzij aan reders die bij het van kracht worden van dit besluit minstens twee jaar als reder bedrijvig zijn voor de nieuwbouw van een vissersvaartuig.

Prioriteit wordt daarbij verleend aan premies voor de nieuwbouw van vissersvaartuigen van een nieuw type of bestemd voor een vorm van zeevisserij die tot dusver niet door Belgische reders wordt uitgeoefend.

Onze Ministers van Verkeerswezen en van Financiën bepalen de criteria en de omvang van de premies.

**Artikel 6.** — De uitbetaling van de tussenkomsten en premies, vermeld in artikels 4 en 5, gebeurt door het Comité van vereffenaars op basis van een opdracht tot uitbetaling afgeleverd door Onze Minister van Verkeerswezen.

**Artikel 7.** — Onze Ministers van Financiën en van Verkeerswezen bepalen de datum van beëindiging van de vereffening van de Vereniging voor onderlinge zeeverzekeringen tegen oorlogsriscico's.

**Artikel 8.** — Onze Minister van Financiën en Onze Minister van Verkeerswezen zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

gemeenschappen die in hoge mate van de visserij afhankelijk zijn, regionale zones van variabele omvang dienen te worden ingesteld, waarin het vissen op bepaalde soorten is voorbehouden aan kustvaartuigen van een bepaald tonnage, en dat bij de afbakening van deze zones rekening moet worden gehouden met regionale en sociale factoren en traditionele visserijpatronen in deze streken.

4. Het Europees Parlement is tevens van oordeel dat er een exclusieve twaalf-mijlstrook dient te worden gecreëerd, binnen welke :

- preferentie zal worden gegeven aan vaartuigen van een beperkt tonnage en met een beperkt operatiegebied en aan plaatselijke kustvaartuigen, en
- beperkte toegang zal worden verleend aan andere dan kustvaartuigen; deze toegang zal worden gekwantificeerd en vastgesteld aan de hand van de traditionele visserijpatronen op basis van een voldoende lange referentieperiode en na rekening te hebben gehouden met de vereisten van het instandhoudingsbeleid en de aan plaatselijke kustvaartuigen verleende preferentie.

5. Het Europees Parlement is van oordeel dat evenzeer aandacht moet worden besteed aan de vaststelling van minimummaaswijdten voor bepaalde gebieden en aan een minimum aanvoergrootte voor elke soort; en dat strenge maatregelen moeten worden opgelegd om het aantal netten dat zich aan boord van de schepen bevindt te reglementeren. Hierbij dienen deze maatregelen voor elke zone en aan de hand van een classificatie van de typen schepen te variëren.

6. Het Europees Parlement is van mening dat de industriële visserij een economische bedrijvigheid is die niet minder verantwoord is dan andere vormen van visserij, maar die moet worden beoordeeld naar haar gevolgen voor de voor menselijke consumptie bestemde visvoorraden en de respectieve werkgelegenheidsmogelijkheden die door de visserij voor menselijke consumptie en door de industriële visserij worden geboden.

Het Parlement dringt er op aan dat fabrieksschepen voor industriële visserij worden verboden, aangezien de controle op de verwerkte vissoorten onmogelijk is en meent dat in de wateren van de Gemeenschap en met name van derde landen moet worden gezocht naar nieuwe voor de vismeelindustrie geschikte soorten.

7. Het Europees Parlement acht het van groot belang dat een treffend systeem voor visserijinspectie binnen de communautaire zone in het leven wordt geroepen, gebaseerd op nationale inspectiestelsels. Het beklemtoont dat een vergunningstelsel moet worden vastgesteld dat betrekking heeft op schepen, uitrusting, eigenaars, gezagvoerders, het aantal dagen gedurende welke mag worden gevist, de zone waarin mag worden gevist en de soorten die mogen worden gevangen. Het onderstreept dat de sancties duidelijk moeten worden omschreven en de methoden voor toekenning en intrekking van vergunningen worden vastgesteld en dat bij toekomstige herzieningen van de vangstquota voor de lid-staten mede rekening dient te worden gehouden met de mate waarin de lid-staten de instandhoudingsmaatregelen eerbiedigen.

8. Het Europees Parlement meent dat de vaststelling van doeltreffende quota ertoe zal leiden dat een aantal vissersschepen, in het bijzonder middelgrote vaartuigen voor de diepzeevisserij onrendabel wordt, zodat maatregelen voor het behoud van de visstand alleen zin hebben indien er een doeltreffend structuurbeleid bestaat.

Het verzoekt dan ook dat onmiddellijk aandacht wordt besteed aan de omschakeling van schepen bestemd voor de diepzeevisserij en vervanging daarvan door schepen voor de visserij in middeldiepe wateren en aan de aanpassing van de verwerking en afzet aan weinig geëxploiteerde vissoorten, blauwe wijting en horsmakreel.

9. Het Europees Parlement is van oordeel dat er gemeenschappelijke steunregelingen voor de visserijsector moeten worden vastgesteld, met inachtneming van de belangen van minder begunstigde gebieden.

10. Het Europees Parlement is van mening dat grotere aandacht moet worden besteed aan de kwestie van de afzet van verse en gekoelde vis, gezien de zeer grote prijsverschillen die er in de Gemeenschap bestaan en verzoekt de Commissie na te gaan welke gevolgen de quota hebben voor prijzen, consumptiepatronen en inkomens in de visserijsector.

X X X

Wij zullen de verschillende in de resolutie aangehaalde standpunten niet kritisch onderzoeken. Het zou ons te ver leiden. Overigens was het enkel onze bedoeling aan te tonen wat de Britten overal uitspookten en daarbij alles naar hun hand willen zetten. Gelukkig heeft het Europees Parlement weinig of niets in de pap te brokkelen.

Bij de bespreking en aanvaarding van de resolutie is echter opnieuw opgevallen dat er zo zeer tegenstelling was tussen de verschillende politieke partijen die in het Europees parlement zetelen, dan wel tussen de landen zelf.

De resolutie werd goedgekeurd, maar kreeg niet de steun van alle politieke groepen. De heer Nyborg (Denemarken) wees er op dat de resolutie „te Brits” was gekeurd en ingaat tegen de belangen van Denemarken, Frankrijk en Duitsland. De dames Kellett-Bowman (Engeland) en Ewing (Ierland) waren natuurlijk voor. Mevr. Müller-Herman (Duitsland) maakte voorbehoud en ook door onze landgenoot Vandewiele werden vele twijfels naar voren gebracht.

Het is een lang verhaal over wat in het Europees Parlement is gebeurd. Als slotsom kunnen wij vaststellen dat Groot-Brittannië steeds en overal de lakens naar zich toe wil trekken. Aan de andere landen zich door deze manoeuvres niet te laten vangen.

# Maximum straf gevorderd tegen schipper Zwertvaegher

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart heeft dinsdag komaf gemaakt met de boemelpartij die zich voordeed aan boord van de N.40 «Ravelingen» medio augustus 1977. Toen gingen schipper Zwertvaegher en motorist Dasseville zodanig onder de kurk dat zich sowieso ongevallen moesten voordoen. Dat gebeurde ook! Met name toen het vaartuig van Oostende naar Nieuwpoort diende overgebracht te worden waar men andere netten wilde aanslaan. De «Ravelingen» is wel in de Westhoekse haven beland, zij het dan met ruime vertraging. Gekomen ter hoogte van Westende ging het voornoemde duo zulke scheve kpers lopen dat de «Ravelingen» uiteindelijk vast liep op een golfbreker en zware averij opliep. De feiten nu? Die werden in het kort geschetst door rijkskommissaris Bentein bij de aanvang van zijn vordering. Reeds vóór de afvaart werd de fles aangesproken en dat continueerde zich tijdens de trip zelf toen beide betrokkenen toegaven dat zij onder hun beidejzen een fles cognac sergeant hadden gemaakt; zij het dan wel met koffie, poesters dus. Reeds bij de afvaart vertoonde de koers van schipper Zwertvaegher felle miswijzing want het scheelde niet veel of hij liep pardoes tegen een binnenkomende pakketboot van de Oostende - Doverlijn aan.

Men scheerde hooguit één scheepslengte vóór de boeg van de «Roi Baudouin». Niks in de weg echter en met een onvolledige bemanning zeilde men Nieuwpoortwaarts. Aan boord vrouwelijk gezelschap en die freules kregen het bezoeke van motorist Dasseville nadat deze een robbertje had uitgevochten met zijn schipper omdat diens opgegeven koers sowieso tot desastreus toestanden moest leiden. Doe het dan maar zelf, zegde Dasseville, en hij ging met de vrouwen onze voorbijglijdende kust bekijken. Tot de feiten, en die zijn volgens rijkskommissaris Bentein uitsluitend te zoeken in de bedronken toestand van de vissers. Geen van beiden was volgens voornoemd ambtenaar nog in staat een vaartuig te besturen; zeker niet schipper Zwertvaegher! Bij een alcoholtest, vier uur nadat hij van boord was gehaald, bleef hij nog altijd positief. Vandaar wellicht ook dat hij als een bezetene te keer ging tegen ondermeer de mensen van Oostende Radio die, naar zijn gevoelen niet snel genoeg reageerden op zijn verzoek om assistentie. Wat ook de houding van schipper Zwertvaegher wordt door rijkskommissaris Bentein als onverantwoord gekwoteerd. Een pure blamvage van het zeemansberoep. Betrokken schipper pleegde niet minder dan 12 overtredingen en die worden door rijkskommissaris Bentein netjes op een rijtje gezet. Vandaar ook dat de vordering niet voor de poes is; kan moeilijk anders. Tegen Zwertvaegher wordt met name de maximumstraf gevorderd en dat is een schorsing van zijn brevet van schipper ter kustvisserij gedurende twee jaar.

T.a.v. motorist Dasseville is rijkskommissaris Bentein iets milder, maar toch zou Dasseville gedurende één jaar niet als hoofd van de wacht mogen varen. Rijkskommissaris Bentein is van oordeel dat beiden voorbeeldig moeten gestraft worden omdat men al te lichtzinnig is omgesprongen met zware kapitalen van de rederyj maar vooral met mensenlevens.

## ONVOLDOENDE VOORZORGSMAATREGELEN

Er werd dinsdag nog een tweede zaak behandeld voor vordering, met name het jammerlijk ongeval dat zich in december 1977 voordeed aan boord van de Z.405 «Kamina». Ingevolge het gebeven van een veiligheidssysteem van de bokkeninstallatie kreeg matroos Felix Rombaut een kloek op de rug en moet sedertdien noodgewongen het leven doorbrengen in een rolstoel. Zijn onderlichaam werd immers permanent verlamd. Nu de zaak. Schipper Calus had vóór de afvaart van bewuste reis zijn reder er attent op gemaakt dat de veiligheidsketting nodig diende vernieuwd te worden. Gezien de reparatiebedrijven de zaterdag gesloten zijn kon dit niet zodat men plannen had gemaakt om dat de volgende reis te doen. Helaas, precies tijdens die fatale reis deed zich het ongeval voor.

Rijkskommissaris Bentein oordeelde in zijn vordering dat schipper Calus niet alle voorzorgsmaatregelen aan de dag legde en daarom vordert de h. Bentein tegen betrokken schipper een schorsing van zijn schippersbrevet gedurende veertien dagen. Feit is dat ook de rederyj niet helemaal vrij uit gaat, maar gezien de Raad geen jurisprudentie heeft op deze mensen kunnen ook geen sancties gevorderd worden. Nog dit: rijkskommissaris Bentein legde er de bijzondere nadruk op dat de schippers bijzondere aandacht moeten besteden aan hun kettingen en dat het wellicht nodig is een strengere controle te doen aan boord. Het gaat hier immers doorgaans om tweedehands kettingen waarop geen reglementering bestaat. Het komt er dus op aan dubbel voorzichtig te zijn ten einde gelijkaardige, erg betreurenswaardige ongevallen te vermijden.

## SCHEVE KOERSEN TEGEN HET VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

En dan volgde er nog de klassiek geworden reeks overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel in het Nauw van Kales en de Dover Strait. Het gaat allemaal om uitspraken. Hier gaan we:  
— schipper Fr. Verleene van de Z.499 «Coudekercke»: buiten zaak gesteld.  
— schipper P. Ryssen van de O.128 «Rachel»: een vermaning.  
— schipper R. Savels van de Z.518 «Cully Sark»: een vermaning.

- schipper J. Moens van de Z.578 «Carohein»: een waarschuwing.
- schipper R. Rigaux van de O.114 «Normauwil»: een vermaning.
- schipper N. Neyts van de Z.497 «Polaris»: een vermaning.
- schipper A. Flitser van de O.186 «Shannon»: een vermaning.
- schipper R. Calcoen van de N.597 «Jupiter»: een vermaning.
- schipper A. Vantorre van de Z.19 «Sonja»: een waarschuwing.
- schipper H. Tourlouise van de O.180 «Hendrika-Judith»: een waarschuwing.

Vervolg van de story in een van onze komende edities. (R.B.)

**TE HUUR: GEMEUBELDE**  
KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijs, nl 2.000 fr Z.w. «Mon Séjour». Londenstraat, 8. Oost. Int tel (059) 50.19.71 - 80.27.52.  
(7116N—8199V).

## UITHOUDINGSKRUISVAART VAN HET FREGAT F 912 «WANDELAAR»

Zondag voer het derde Fregat van de Belgische Zeemacht: de F912 „WANDELAAR” onder de bevelvoering van Fregatkapitein A. Stroobants uit de haven van Zeebrugge af om een 16 weken durende uithoudings- en representatiekruisvaart aan te vatten.

Na de F910 „WIELINGEN”, die in verschillende havens van Centraal Amerika aanlegde en de F911 „WESTDIEP”, die vooral in de Indische Oceaan actief was, zal de „WANDELAAR” in de Middellandse Zee en in de Zuid Atlantische Oceaan de complexe boordapparatuur van het nieuwe schip beproeven.

Na de afvaart te Zeebrugge, zal het Fregat tot 10 maart een korte training van de scheepsbemanning in de omgeving van Portland uitvoeren, in samenwerking met de Britse „Royal Navy” om nadien koers te zetten naar Tripoli waar het op 17 maart verwacht wordt. Nadien wordt er nog aangelegd te Dakar, Lagos, Douala, Rio de Ja-

## DE BELGISCH-NEDERLANDSE VISSERIJALMANAK '79 OP DE T.V.

Ingevolge een programmawijziging bij de BRT, zullen de opnamen, die te Oostende door cineast Roger Claeys werden gedraaid in verband met het verschijnen van de Belgisch-Nederlandse Visserij Almanak 1979, uitgezonden worden op de Vlaamse TV, op vrijdag 9 maart van 19 tot 19.45 uur en wel in de reeks „Dit leuke land”.

## OVERBEVISSING! WERKELIJKHEID OF VERBEELDING?

De heer P. Hovart, directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende, zal op vrijdag 23 maart 1979 om 19.30 uur in het Estamiriet De Peerdevisscher, Museumplein te Oostduinkerke, een causerie houden over «Overbevisning: werkelijkheid of verbeelding?» Gelet op de brandend-interessante actualiteit van het behandelde onderwerp hebben wij geoordeeld dat dit onderwerp, zonder twijfel, grote belangstelling zal wegdragen.

neiro en Tabago. Na de doortocht van het Panamakanaal wordt er bij Guayaquil en Callao afgemeerd. Verder zal de „WANDELAAR” nog de havens van Vera Cruz, Hamilton en Ponta Delgada aandoen om uiteindelijk op 16 juni weer te Zeebrugge aan te komen.

Voor de briefwisseling aan de opvarenden werden reeds tot einde maart schikkingen getroffen. De brieven worden verwacht als volgt:

Aan .....  
a/b WANDELAAR  
Marinekazerne  
BOOTSMAAN JONSSSEN  
8400 OOSTENDE

en dit voor:  
6 maart 08.00 uur  
14 maart 12.00 uur  
22 maart 12.00 uur  
28 maart 12.00 uur

De verdere postregeling tot het einde der kruisvaart zal via deze weg op een latere datum medegedeeld worden.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# VISMEEL IN DE WERELD

Het staat vast dat de vismeelindustrie nog steeds een van de meest actieve sectoren is in de visserijbedrijvigheid op wereldniveau. Lange tijd werd Peru aangezien als het meest actieve land op dat vlak maar door een beduidende achteruitgang van de visserij in dit land heeft Europa thans de fakkel overgenomen. Europa is momenteel de grootste vismeelproducent ter wereld. Daarin spelen vooral visserijnaties als Noorwegen, Denemarken en IJsland een voorname rol. Hoe het allemaal reilt en zeilt in deze industrie staat te lezen in een artikel dat wij ontleenen aan het Nederlandse vakband «De Visserijwereld» (nummer 8). Bedoelde bijdrage luidt als volgt :

Het gaat al jarenlang slecht met de wereldproductie van vismeel. Zij het met een lichte golfbeweging valt er tussen 1970 en 1977 een achteruitgang te constateren van meer dan een kwart van de totale productie. Dit is veeg teken, dat onmiddellijk de vraag doet rijzen of een dergelijke terugval niet samenhangt met een te intensieve bevissing. In het noordelijk deel van de Atlantische Oceaan is het aan geen twijfel onderhevig, dat het jagen op haring ten behoeve van de vismeelindustrie de voornaamste oorzaak is van de deplorabele toestand, waarin de haringstand in de verschillende zeegebieden verkeert. Met name de Atlanto-Scandische haring en de Noordzeeharing hebben de rampzalige gevolgen moeten ondergaan van een ongebreidelde visserij van Noren en Denen. Oude en jonge vis werden door geperfectioneerde visserijmethoden opgevangen. Protesten hebben nimmer geholpen. In de begintijd hebben Deense biologen getracht aan te tonen, dat het effect van het wegvangen van jonge haring maar een beperkte invloed had en later beweerden anderen, dat het niet uitmaakte of haring in zijn jeugd dan wel volwassen werd opgevangen; men had er slechts voor te zorgen, dat niet meer dan een bepaald gewicht aan haring uit de zee zou worden gehaald. Tot grote schade van de visser op consumptieharing is echter gebleken, dat deze theorieën meer waren opgezet om een winstgevende industrie voor vismeel en visolie in het leven te houden dan om de visstand voor ondergang te behoeden.

De overbevissing ten bate van de vismeelindustrie speelde zich overigens niet alleen af in het noordelijk deel van de Atlantische Oceaan en wat daarmee aan zeegebieden samenhangt, want bijvoorbeeld aan de Westkust van de Verenigde Staten ging op gelijke wijze een pilchardvisserij ten gronde.

## PRODUKTIE IN WERELDVERBAND

Volgens de schatting van de vismeelproductie in wereldverband nam de voortbrenging van vismeel tussen 1970 en 1977 af van 5,3 miljoen ton tot bijna 3 miljoen ton. De grote verliezer in dit geheel is Peru. Het is na de tweede wereldoorlog met een enorme snelheid als visserijland omhoog gekomen, zij het dan met een visserij, die bijzonder eenzijdig op de vismeelindustrie was gericht. Peru was trouwens één van de landen, die al jaren geleden de 200 mijlszone invoerde om daarmee de grondstofvoorziening van de eigen vismeelfabrieken veilig te stellen. Die zelfde 200 mijlszone, doch thans bijna op wereldschaal toegepast, is naast de overbevissing een van de oorzaken van de afnemende produktiemogelijkheid van vismeel, omdat vaartuigen, die vroeger op vreemde kusten voor vismeel doeleinden visten, thans niet meer in de gelegenheid zijn hun traditionele visgronden te bezoeken. Doch zoals reeds eerder gesteld, dit laatste gold niet voor Peru, want dit kende al sinds jaar en dag een nationale 200 mijlvisserijzone. Nu is het in Peru overigens ook weer niet uitsluitend een kwestie van overbevissing, want de stand van de soort ansjovis, waarop daar gevist wordt, hangt ook samen met het al of niet optreden van een warmwater-zeestroom. El Nino geheten. Zeker is evenwel, dat de productie in de eerder genoemde zeven jaar terugliep van 2.25 miljoen ton of wel meer dan 40 procent van de wereldproductie, tot 0,44 miljoen ton of 11 procent van de wereldproductie. Daarmede is het overwicht, dat Peru op de wereldmarkt van vismeel eens bezat, volledig verdwenen, waardoor de macht van daar gevestigde consortia op de wereldmarktprijzen zeer sterk is beknot geworden. Merkwaardig is het in dit verband, dat de leiding in de productie van vismeel is overgenomen door Japan met een hoeveelheid van 0,71 miljoen ton. Want in tegenstelling tot Peru is Japan altijd een visserijland geweest, dat zich minder toelegde op het fabriceren van vismeel dan op de aanvoer van vis voor menselijke consumptie. Juist voor Japan, dat zijn vissersvloten over een groot deel van de wereld inzet, betekent het invoeren van 200 mijlvisserijzones in andere landen een enorm groot verlies aan visserijmogelijkheden. Het moet daarom vissen daar, waar nog mogelijkheden zijn en het ligt in de lijn der verwachtingen dat de Japanners nog alleen vis voor vismeel doeleinden zullen vangen in gebieden waar geen consumptievis kan worden verkregen. Toch zal men daar de aanvoer van de zogenaamde industrievis tot het uiterste beperken en de vismeelcijfers voor Japan geven dan ook een merkwaardige stabiliteit te zien.

## VERDELING OVER DE WERELDDELEN

Hoewel Japan het land met de grootste vismeelproductie is betekent dat niet dat Azië daarmede de leiding bij het voortbrengen van vismeel in wereldverband heeft overgenomen, want buiten Japan is er nu heel Azië en ook in Australië geen vismeelproductie van enige betekenis. Door de achteruitgang van de visserij in Peru heeft Zuid-Amerika zijn eertijds grootste betekenis op het gebied van de vismeelproductie verloren, want Chili heeft slechts een productie van gemiddeld 0,2 miljoen ton per jaar, welke productie van jaar tot jaar slechts geringe schommelingen vertoont. Als gevolg van de neergaande ontwikkeling in Peru is Europa thans de grootste vismeelproducent geworden met een stijging van 0,95 miljoen ton in 1970 tot 1,24 miljoen ton in 1977. De grote winnaars op de wereldmarkt van vismeel zijn drie landen, te weten Noorwegen, Denemarken en IJsland, die juist door hun rigoureuze vangstmethoden verantwoordelijk zijn voor de teruggang van de haringstapels in verschillende zeegebieden. Vooral Noorwegen en IJsland kunnen hun groei niet meer van de haring hebben en vandaar dat zij thans op grote schaal achter de lodde aanzitten. Hoe lang de stand van deze vissoort de intensieve visserij van Noorwegen en IJsland zal uithouden is niet bekend, maar het is duidelijk, dat de afhankelijkheid van een enkele vissoort voor de vismeelindustrie een groot risico blijft. De ontwikkeling in Peru is daarvan een wel zeer sprekend voorbeeld. Anderzijds hebben Noorwegen en IJsland grotere mogelijkheden gekregen doordat zij door de uitbreiding van de visserijzones per 1 januari 1977 de vangsten in een veel groter zeegebied geheel voor zich zelf kunnen reserveren.

Naast Europa heeft Noord-Amerika nog een beduidende positie in de wereldproductie van vismeel met 0,47 miljoen ton, waarvan het leeuwendeel toevalt aan de Verenigde Staten met daarnaast Mexico in de opmars. Dat laatste land zal hierbij ook profiteren van de 200 mijlszone. In Afrika, met als voornaamste producent Zuid-Afrika, bedraagt de hoeveelheid vismeel, welke wordt geproduceerd, bijna de helft van die van Noord-Amerika, terwijl Afrika in 1970 ongeveer de zelfde hoeveelheid voortbracht. Een sterke daling dus, vooral in Angola, waar de oorlogs- en na-oorlogse omstandigheden na het verbreken van de band met Portugal er toe hebben geleid, dat de vismeelproductie er tot een derde is verminderd. Alleen in Marokko is van enige stijging sprake. Een geheel aparte positie bekleedt de Sovjet Unie, welk land na Japan de grootste vismeelproducent is. Tussen 1970 en 1975 steeg de vismeelproductie er met rond 80 procent tot 0,63 miljoen ton, een hoeveelheid die in de daarop volgende jaren gehanhaafd bleek. Ook in Polen deed zich een dergelijke ontwikkeling voor, zij het op een zeer veel lager niveau, want de productie kwam daar in 1977 niet hoger dan 0,05 miljoen ton.

Alles bijeengenomen kan worden gezegd, dat de vismeelmarkt heel wat verschuivingen te zien heeft gegeven en dat het einde van deze veranderingen nog steeds niet is bereikt. Het is en blijft een markt met zeer veel onzekerheden, waarop biologische factoren en de internationale politiek voortdurend hun invloed zullen blijven doen gelden. Voor de Nederlandse visserij heeft de vismeelindustrie weinig betekenis, doch de gevolgen van prijzen voor grondstoffen voor vismeel zijn soms tergeve voelbaar en vooral de mate, waarin op industrievis wordt gevist kan een ernstige bedreiging blijven voor het voortbestaan van onze vloot. Daarom is het goed de ontwikkelingen in deze bedrijfstak voortdurend te blijven volgen.

Studie van Gerechtsdeurwaarder Jan VAN den MEERSCHAUT  
te 8200 Brugge, Torhoutsteenweg, 50 — Tel. (050) 31.14.85

— 0 —

## RECHT VAN HOGER BOD

Bij proces-verbaal van toewijzing door gerechtsdeurwaarder Jan Van den Meersschaut te Brugge, in datum van 24 februari 1979, werd onder opschortende voorwaarde van afwezigheid van hoger bod, toegewezen tussende de principale koopsom van 750.000 fr. onverminderd de kosten :

## Het stalen vissersvaartuig « Z.581 URANUS »

gemeerd in de vissershaven te Brugge-Zeebrugge

Volgens artikel 1592 van het gerechtelijk wetboek dient het hoger bod gedaan te worden uiterlijk op 12 maart 1979 minstens 1/10 te bedragen van de hoofdprijs, en geconsigneerd worden bij de voornoemde gerechtsdeurwaarder en moet het bij exploitatie van gerechtsdeurwaarder aan hem worden betekend, alsmede aan de voorlopige koper.

(8297V)

# VANGSTKWOTA ? GOED, MAAR ...!

Dat we het in ons blad regelmatig hebben over de problemen van overbevissing en vangstkwoteringen zal wel niemand verwonderen. In de vakpers van de ons omringende visserijlanden is het trouwens niet anders. En dat is ook helemaal normaal want de vissers van alle landen worden hierdoor geconfronteerd met een reeks problemen die voor hen helemaal nieuw zijn. Zij die altijd vrij geweest zijn, wier succes altijd gebaseerd was op hun persoonlijk doorzicht en kennis van zee, weer en wind, moeten zich nu gaan onderwerpen aan regelingen die hun opgedrongen worden door mensen die ze veelal niet kennen en wier kennis van de zee en de vis zij zeer in twijfel trekken. Het ergste in hun ogen is, dat deze regelingen daarenboven voor velen tussen hen het bestaan als visser in gevaar brengen.

Hebben deze maatregelen reden van bestaan? Het antwoord hierop is, naar onze mening, niet maar zo eenvoudig „ja” of „neen”.

We moeten eerst nagaan welke doeleinden nagestreefd worden, waarop de voorstellen gebaseerd zijn, en of er niet ergens betere methodes te vinden zijn om dezelfde doeleinden te bereiken.

Een eerste moeilijkheid voor onze vissers, bij het aanvaarden van de hun opgelegde beperkingen, is dat algemeen vooropgesteld wordt dat het doel van de maatregelen is de overbevissing te bestrijden, maar dat onze mensen niet overtuigd zijn van het bestaan van overbevissing.

Een ambtenaar van onze Zeevisserijdienst heeft eens gezegd „In feite bestaan er drie soorten overbevissing, met name biologische overbevissing, waarbij het voortbestaan van een soort in gevaar gebracht wordt, economische overbevissing waarbij de dichtheid van de visstapels in zodanige mate verminderd wordt dat het economisch rendement van het produktieapparaat in gevaar gebracht wordt, en technisch-sociale overbevissing, waarbij de dichtheid van één of meer stapels in zodanige mate verminderd wordt dat bepaalde takken van de visserij, die speciaal op deze stapels aangewezen zijn, in moeilijkheden geraten”.

Het komt ons voor, dat van de eerste soort overbevissing in de EEG-watervallen momenteel geen sprake kan zijn, tenzij misschien voor de haring. De vraag kan trouwens gesteld worden of de sterke uitdunning van de onderscheiden haringbestanden niet mede (en misschien zelfs in hoofdzaak) door andere — ons vooralsnog onbekende — oorzaken bepaald wordt.

De tweede soort overbevissing komt volgens ons al evenmin voor, gezien in alle EEG-landen de visserij er de laatste tijd zonder enige twijfel florissant voor staat.

Mogelijk komt hier en daar de derde soort voor, al vragen we ons af waar dit het geval zou kunnen zijn.

Toch moeten we onze bedrijfsgenoten voorhouden dat deze redenering niet noodzakelijk opgaat. Inderdaad, het is niet omdat momenteel geen overbevissing schijnt te bestaan, dat het gevaar ervoor minder reëel is.

Eén van de grote pluspunten van een kwoteringregeling is, dat ze er kan toe bijdragen zowel een te grote toename van de totale vangcapaciteit in de EEG-zee te beletten als de wildgroei van sommige takken van het visserijbedrijf binnen de perken te houden.

Er zijn nog heel wat meer pluspunten die we hier moeilijk kunnen opsommen.

Indien men deze aspecten stelt tegenover de zeer vele onbetwistbare nadelen dan moet men toch tot de conclusie komen dat, van alle remedies, deze, in de huidige omstandigheden, misschien nog de minst slechte is.

Maar er kunnen verbeteringen in gebracht worden.

Eerst en vooral: het gezichtspunt van de biologen is één manier om de zaken te bekijken. Van het standpunt van het behoud en de verbetering van de stocks is ze waarschijnlijk de beste, maar daarom nog niet van het standpunt van de varende en hardwerkende visser, of van de reder die geconfronteerd wordt met het probleem van iedere dag om de eindjes van zijn exploitatierekening aan mekaar te knopen.

Hiermede houdt zeker verband de optie die onze beleidsmensen tegenover de visserij zullen gaan innemen. Men kan immers het belang van de visserij voor de landen van de EEG meten aan de vraag naar vis en andere visserijprodukten en de mogelijkheid om aan deze vraag te voldoen, zij het door nationale produktie, zij het door de produktie van de hiervoor meest aangewezen lidstaat, zij het nog door invoer uit meer gespecialiseerde derde landen.

Men kan echter ook een sociaal-economisch meer geëvolueerd standpunt innemen en het belang van deze activiteit meten aan het aantal arbeidsplaatsen die op renderende wijze kunnen in stand gehouden worden in de onderscheiden kustregio's van de Gemeenschap.

Om deze redenen kan het voortbestaan van een bloeiende zeevisserij een benadering van het probleem van het fisheries-managemen rechtvaardigen, die merkbaar verschilt van het standpunt van de „maximum sustainable yield”, zoals tot nog toe veelal wordt voorgestaan. In meer simpele woorden wil dit zeggen dat het voor het visserijbedrijf niet steeds noodzakelijk is de visstand van iedere soort te proberen op zijn gunstigste niveau te brengen, maar dat de beleidslieden veeleer moeten trachten het juiste evenwichtspunt te vinden tussen het behoud en de uitbreiding van de visstapels enerzijds en de belangen op kortere en op langere termijn van de producenten anderzijds.

Ten slotte nog dit: de verdeling van de totaal toegelaten vangst tussen de lidstaten, bij middel van de fameuze vangstkwota, mag niet dienen om sommige lidstaten te benadelen en andere lidstaten op een onge-rechtvaardigde manier te bevoordelen.

Wij hopen dat én de Commissie te Brussel, én de verantwoordelijke beleidsmensen in ons eigen land deze zienswijze kunnen delen. Zij zullen, zo menen wij, wel inzien dat het wantrouwen van onze bedrijfsgenoten misschien niet altijd gerechtvaardigd is, maar meestal wel begrijpelijk.

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

**VAN PRAET - DANSAERT, p.v.b.a.**

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR:

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in 't bijzonder bij S.C.A.P. Oostende.

Tel. (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

# Van Mensen, Schepen en de Zee

## Onderhouds- en brandweervaartuigen op de Noordzee

Tegen 1982 zullen dit soort vaartuigen in aantal verdubbeld zijn rondom Groot-Brittannië en meer in het bijzonder in de Noordzee.

In een verslag van Terminal Operators wordt bevestigd dat in de volgende 5 jaar de scheepsbouw het meest zal te doen hebben met off-shore bouw en de bouw van herstellings- en brandweervaartuigen, evengoed als slepboten. De vloot van onderhoudsvaartuigen werd in het verleden grotendeels opgebouwd uit afgedankte tankers en hektrawlers maar het is niet meer mogelijk dat deze schepen aan de eisen van een Ekofisk uitbating zullen kunnen voldoen.

«Ekofisk», waarmee dan bedoeld wordt de olieborring in de Noordelijke Noordzee.

De bouw wijst in de richting van het soort schepen als de «Uncle John» die meteen deelneemt aan de bouw van boortorens en in geval van moeilijkheden tegelijk de vlucht kan nemen.

Het routine onderhoud gaat nu door over het ganse jaar. Alle platforms staan erop een maximum onderhoud te ontvangen en aan die vereiste kon worden tegemoetgekomen, speciaal wanneer het kleinere uitbatingen aanging, door het gebruik van bevoorradingschepen met de mogelijkheden van onderhoud te verschaffen, en tegelijk onderhoudswerken uit te voeren.

In 1978 beschikte men over 29 van dergelijke schepen en dit aantal zal verdriedubbelen in de eerstvolgende jaren zegt het verslag dat steunt op een ontleding van de toekomstige ontwikkelingen in de oliesektor. Daar moet bovendien aan toegevoegd worden dat naast elk platform een schip permanent in gebruik zal moeten zijn.

Dit vereiste zal in het begin nog worden opgevangen door het inzetten van oude treilers en dergelijke vaartuigen al wordt extra brandbestrijdingsvermogen een eerste vereiste voor de toekomst. De vooruitzichten voor de bouw van schepen dienende voor het werken met ankers wordt evenwel bepaald door de verdere ontwikkeling van het bodemonderzoek naar olie dat voorlopig althans, tot staan schijnt gebracht. Deze gevolgen zullen evenwel opgevangen worden door de opbouw van de vraag in de sektor van scheepsbouw-ontwikkeling in de tachtiger jaren, voor de olievelden die in volle uitbating zijn.

Anderzijds bestaat er een groeiend besef voor de veiligheidsfactoren en het vermijden van schadegevallen en dit soort spoont aan tot gebruik van snelle schepen met een groter vermogen, goede bewegingseigenschappen en doelmatige positiebepalingssels.

Het gebruik van omgebouwde bevoorradingschepen voor de hulp bij duikerswerkzaamheden gaat door ook daar waar de zeebodem en de weersomstandigheden het gebruik van meer gesofistikeerde schepen van kostbare bouw, gebruikt worden. Het verslag zegt verder nog dat de vraag naar herstellings- en brandweerschepen zal stijgen van 50 tot 107 in 1982.

Tegenwoordig zijn er ongeveer 43 van dergelijke schepen beschikbaar en daartoe horen 16 brandweerschepen en een aantal bevoorradingschepen die eveneens beschikken over onderhoudsmogelijkheden en brandbestrijdingsmiddelen. De groei van de routineherstelling en onderhoudsvereiste kan worden opgevangen in grote mate door de ombouw en de aanpassing van reeds bestaande schepen maar brandbestrijdingseisen kunnen alleen maar worden opgevangen door speciaal daartoe gebouwde vaartuigen die dan ook alle ramptoestanden te lijf kunnen gaan.

Het Britse departement van Energie zegt dat het aantal zeer vooruitstrevende schepen, uit de Philips S.S. klasse, tot 10 kan gaan in de volgende jaren mogelijk tot 20 voor de hele Noordzee in de tachtiger jaren.

Daarenboven zal er steeds een groot aantal aangepaste schepen moeten beschikbaar zijn om in geval van ramp de gesofistikeerde vaartuigen bij te staan en deze eenheden zouden gestationeerd zijn elk in eigen regio.

### ZEEPEIL

Wist ge dat tot omstreeks 6.000 jaar voor Christus Groot-Brittannië en Ierland verbonden waren aan het vasteland? Ons huidige zeegebied was toen een moerassige streek, waarin een brede stroom vloeide die het water voerde naar de Noordzee, destijds veel meer noordwaarts gelegen, vanaf de huidige doggersbank. De krijtrotsen van Kales en de klippen van Dover vormden toen één stuk, er bestond nog geen Engels kanaal. De Noordzee was zodoende afgescheiden van de Atlantische Oceaan. Het

hoogteverschil moet toen ongeveer 10 meter hebben bedragen tussen deze beide zeeën, gescheiden door de krijtrotsen.

Toen reeds waren deze rotsen duchtig aangevreten door het zee-water en het moet vermoedelijk een ontzettende natuurramp geweest zijn toen zij doorbraken en lange tijd werden ontzaglijke hoeveelheden slijb en gesteente en zand aangevoerd in de zuidelijke Noordzee door de stromingen uit het westen. Na deze doorbraak bleef het peil van de Noordzee; 5 tot 6 meter hoger dan thans en het is dan ook geen wonder dat onze kusten heel lange tijden uitgestrekte moeren en plassen waren.

### OPLEIDING

Steeds meer worden de lessen gegeven door de «White Fish Authority» in Hull, gevolgd door mensen die bedrijvig zijn in de visserijwereld. Er zullen dan ook meer kursussen gegeven worden. In verschillende havens rondom Groot-Brittannië werden verleden jaar 36 lessenreeksen verstrekt die helemaal gratis worden verzorgd. De lessen in de technologie van het vistuig, de behandeling van vis en de zeewetenschappen worden gehouden in het centrum van de «White Fish Authority» te Hull terwijl de opleiding voor de visopsporing, onderhoud van de motoren, hydrolika en elektriciteitsleer gegeven wordt in een mobiele eenheid die de havens van Lowestoft, Ayr, Hull, Fleetwood, Whitestable, North Shields, Eyemouth, Pittemween, Frazerburgh en Buckie, aandoet.

De kursussen in vistuigtechnologie motorenonderhoud hydrolika en elektriciteitsleer, visbehandeling en zeewetenschappen werden gestart in 1977 en waren meteen een verrassend succes. Voor vele lessenreeksen waren er teveel belangstellenden! Met het nieuwe programma wordt gehoopt te kunnen voldoen aan de groeiende belangstelling. De politiek van het inrichtende instituut is gewoon praktische lessen te geven van rechtstreeks nut en die onmiddellijk voordeel kunnen opleveren voor de visser!

Er wordt rekening mee gehouden dat er heel weinig schippers zijn die het zich kunnen permitteren lang weg te blijven van de visgronden zodat alle kursussen heel kort gehouden worden schommelende van 2,5 tot 5 dagen en zij zijn gesteund op praktische demonstraties en de kursisten worden rechtstreeks betrokken bij de lessen.

### VISSERIJTECHNIEK

Deze stof wordt gegeven tijdens een vijfdaagse cursus. Zij is gespreid in verschillende «paardekrachtklassen»: van 20 tot 150 PK, van 150 tot 500 PK, van 500 tot 1.000 PK. Iedere cursus is anderszinds verdeeld in drie delen die het sleepnetvissen in het algemeen behandelen met vervolgens het bodemvissen en het pelagische korren. Al wordt de theorie niet verwaarloosd toch zijn de lessen praktisch en de deelnemers blijven ongeveer 25 uren van de 37 in de praktische bewegingen voor, namelijk het uitvoeren van sleepproeven in de Flumetank met modelkorren en tuigen.

### MOTOREN

Deze lessenreeks gaat over 2,5 dagen en is het gevolg van vele aanvragen van de visserij zelf maar dan voornamelijk de kustvisserij waarvan de vaartuigen geen motorist aan boord hebben. De bedoeling is de bemanning bekend te maken met het vaststellen van gebreken en defekten van de motor en dan zelf de nodige herstellingen uit te voeren bij de meeste van de «pannen» in de machinekamer.

### HYDROLIKA

Een lessenreeks van 2,5 dagen volgt op de cursus over de motor en wordt in sommige havens gepast aan de lessenreeks over elektriciteit. In ieder geval moeten de belangstellenden een volle week de lessen volgen.

(Vervolg blz. 7)

### VISBEHANDELING EN BEWARING

Is een driedaagse cursus die te doen heeft met de praktische vraagstukken omtrent de behandeling en de bewerking van de vangsten aan boord van het schip. De demonstraties worden gegeven in modelruimen maar met echte vis. De cursus gaat verder over het invriezen van vis op zee en er bestaan demonstraties over het invriezen van kabeljauw, haring, makreel en blauwe wijting.

### ZEEWETENSCHAPPEN

Duurt drie dagen behandelt de verschillende aspecten van de oceanografie, marinebiologie en het gedrag van de vis, die rechtstreeks te maken hebben met het vissen. Een groot gedeelte heeft te maken met de reacties van de vis ten overstaan van de topografie van de zeebodem en het vistuig. Dit wordt aangetoond met onderwaterfilms die werden gemaakt door de duikers van het zeewetenschappelijk instituut van Aberdeen.

### VISOPSPORING

Deze lessenreeks gaat over 5 dagen en behandelt het gebruik en de interpretatie van modern visopsporingsmiddelen. Een belangrijke faktor in de cursus is de graad van realisme door het gebruik van echte uitrustingen waarmee de demonstraties gedaan worden. Deze cursus is deze die al het langst loopt van alle lessenreeksen en is nog steeds deze die het meest gevraagd wordt.

Al deze cursussen kunnen voor de Britten kosteloos gevolgd worden. Vreemde schippers en studenten in de zeevisserij zijn er eveneens welkom en kunnen dezelfde lessen volgen maar mits vergoeding dan.

# West-Vlaamse scheepswerven

## N.V. A. VANDER CRUYSSÉ



**LEGEWEG,**  
**8020 OOSTKAMP**  
**TEL. 050/35.83.60**  
**PRIV. 050/31.34.42**

**NIEUWBOUW  
VISKOTTERS**

(8295V)

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

# Weetjes...

De Minister van Visserij van Newfoundland, een Canadese provincie, kwam in konflikt met de federale Minister van Visserij Romeo Le Blanc, vanwege één door Newfoundland aangekondigd visserijproject ten bedrage van 7,5 miljard B.F. Gezien hiervoor echter geen buitenlands kapitaal noch federale subsidies voorzien zijn, krijgt Newfoundland toch zijn zin. Het miljardenproject dient voor de uitbouw van een middenslagvisserij, de uitbouw van landings-akkomodaties en voor het inplanten van verwerkingsbedrijven. Newfoundland kan de weelde van zijn 200 milj visserijlimiet niet op.

Tegen 1985 zal de beschikbare jaarvangst aan kabeljauw voor de kust van Newfoundland en Labrador, van de huidige 135.000 ton tot 400.000 opgeklommen zijn, mits bepaalde beschermingsmaatregelen in acht te nemen.

De Portugese kustvisserij klaagt meer en meer over de Spanjaarden die alles voor hun kust komen wegvissen. Zij verlangen beschermingsmaatregelen vanwege de regering.

De Canadese uitvoer van kreeft kent een stijgende omvang, zodanig dat de 2 grootste firmas hun uitvoer vooral naar West-Europa in 1978 verduubeld hebben. Zij hebben hiervoor in de topmaanden een boeiing 737 moeten charteren.

In de streek van het Franse Bigouden, Loctudy en St-Guénole, heeft de storm zo lelijk huis gehouden, dat op het eiland Tudy op sommige plaatsen de zee de laatste duinenrij weggevaagd heeft en dat de bommerij die zich achter de duinen bevond nu op het strand staan, onderhevig aan ebbe en vloed.

Een tonijnvisser uit de Verenigde Staten, de 1.000 brt «Uncle Louie» werd op haar eerste reis door de marine van het landje Costa-Rica opgebracht omdat het vaartuig zonder vergunning in de 200 mijl visserijlimieten verbleef. Niettegenstaande het vaartuig niet viste en geen tonijn aan boord had liep het toch een boete van 2,2 miljoen B.F. op!

Een 50 meter hektreiler, de grootste op de Westkust van Canada werd onlangs in de haven van «Prince Rupert» in Brits Columbia door een Japanse werf geleverd. Het vaartuig kost 150 miljoen B.F. Het kan de vis aan boord bevriezen en mechanisch inpakken rechtstreeks voor de uitvoer. De schipper kan van op het vaartuig rechtstreeks kontakt opnemen met kopers over de ganse wereld en aan de meestbiedende verkopen.

De Australische regering wordt in bepaalde eigen kringen beschuldigd het vispotentieel aan Aziatische landen uit te verkopen. Een overeenkomst met Zuid-Korea en met Taiwan alleen reeds zou aanleiding geven tot het bevissen van Australische wateren door meer dan 260 treilers.

In Boulogne had men in januari bijna het maandelijks aanvoer-

kord gebroken met een cijfer van 920 ton vis (13.400 bennen) voortkomende van de kustvisserij (1.100 bennen), de visserij in span met 6 koppels (4.540 bennen) en de klassteke middenslagtreilers met 12.760 bennen.

Op de scheepswerven van Cornouaille in Frankrijk is voor de eerste maal de romp van een vissersvaartuig in polyester gereed gekomen ter lengte van 15,30 m. Ook op de werven van Bernard te Port-Louis is een vissersvaartuig in polyester van 16 m. afgelopen. In Frankrijk wordt in visserijkringen meer en meer op de polyester overgeschakeld, hetgeen bij ons nog op geen enkele werf het geval is.

In Lorient is de totale vasaanvoer het jaar 1978 van bijna 10% teruggelopen. Over dit jaar werd 65.300 ton aangevoerd tegenover 72.200 ton in 1977. Het is vooral het verlies van verscheidene grote diepzeetrelers dat hier aan de basis ligt.

Na een campagne van 3½ maand kwam een Frans vissersvaartuig aan de markt met 22 ton langoesten die in vijvers aan boord bevaard worden.

Volgens de heer Brossier, directeur van de Franse visserij, zal het moeilijk zijn de Franse vloot van de diepzeetrelers op peil te houden. Dit zal vooral het geval zijn voor Lorient, alhoewel men toch de moeilijke kaap 1978 heeft kunnen nemen en de kern van de grote visserij te Lorient is kunnen behouden blijven.

De Franse vertegenwoordigers voor de visserij zullen te Brussel in het bijzonder de belangen van de Franse visserij verdedigen, zodanig dat een minimum van inkomsten aan de visserij verzekerd blijft, opdat zij het hoofd boven water zou kunnen houden. Als de Franse visserij het hiermede moet stellen, dan lijkt het ons niet bijzonder hoopgevend.

In Boulogne gaan terug twee grote treilers de laan uit. Het gaat hier om de «Klondycke» en de «Shetland». De betrokken rederij heeft intussen wel laten weten dat één dezer schepen zal vervangen worden.

Het zijn niet alleen vissersvaartuigen die vergaan. Ter hoogte van de Portugese kust verging in een zware storm de 171 meter lange container-cargo «François Vieljeux» van 16.000 brt. Elf doden werden reeds opgevist, twaalf werden er vermist en slechts 8 werden gered.

Over de vermisten heeft men alle hoop voor redding opgegeven. Onder de vermisten telt men 3 echtgenoten van bemanningsleden.

**VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN**

# VANAF VANDAAG WORDT BENZINE WEER DUURDER !

## HUISBRANDOLIE GOEDKOPER

De maand maart begint vandaag, donderdag, met een prijsverhoging van benzine en een prijsdaling van huisbrandolie en gasolie wegvervoer.

In toepassing van het prijzenakkoord voor de olieproducten wordt de super-benzine van 1 maart af 27 centiemen duurder. De nieuwe maximumprijs ervan bedraagt dan 16,92 F. Gewone benzine wordt 28 centiemen duurder en kost dan 16,66 F. Beide benzines waren een week geleden iets goedkoper geworden.

Extra zware stookolie wordt 121 F per ton duurder nadat ze een week geleden 120 F per ton goed-

koper werd. De huisbrandolie wordt 0,15 F goedkoper en voor de gasolie-wegvervoer bedraagt de prijsdaling 0,17 F per liter.

De nieuwe prijzen zijn volgens de zones:

— lichte stookolie: 5,95 F (zone 0, het Antwerpse); 5,98 F (zone 1, het Brusselse); 6,02 F (zone 2, de rest van het land)  
— gasolie - verwarming: 6,01 F; 6,04 F; 6,08 F.  
— gasolie - wegvervoer: 10,44 F; 10,47 F; 10,52 F.

Voor de visserij komt er vanaf vandaag donderdag een verlaging, met name van 5,43 F naar 5,29 F.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

### DE GANSE SPAANSE

### CANTABRISCHE VISSERSVLOOT

### DREIGT DE FRANSE E.E.G.-WATEREN

### BINNEN TE VALLEN

De Cantabrische vloot van noord Spanje ligt reeds sinds meer dan een week stil in de havens. Dit stilliggen houdt echter een mogelijke naderende spektakulaire aktie in. Inderdaad werden, enige tijd terug, zes noord-Spaanse vissersvaartuigen ter hoogte van St. Jean-de-Luz opgebracht, omdat zij over geen visvergunning beschikten. Van de meer dan 400 vaartuigen van de Cantabrische kust die vroeger regelmatig de Franse E.E.G.-wateren aandeden, beschikken er slechts een 120-tal over een vergunning, dit is een goede vierde deel van de vloot. De meer dan 3.000 vissers van deze noord-Spaanse vloot zijn dan ook niet te spreken over het afnemen, of zoals zij het uitdrukken, over het ontstelen van hun eeuwenlange traditionele visserij-rechten waarbij zij vooral de eigen Spaanse regering verwijten niets, of te weinig te ondernemen. Men verwijst in dit verband vooral naar het Frans-Spaanse akkoord van 1967 dat de wederkerige traditionele rechten tussen beide landen regelde. Ondertussen kwam echter de E.E.G.-uitbreiding der visserijlimieten waardoor het Frans-Spaans verdrag achterhaald en voorbijgestreefd werd. We mogen nochtans niet zeggen dat Frankrijk niets ondernomen heeft in E.E.G.-verband om iets van het Frans-Spaans akkoord te redden, want het is onder het Frans impuls en initiatief dat er vergunningen kwamen voor de Spanjaarden. Tot in september van verleden jaar zag men

zelfs van Franse zijde tamelijk door de vingers tot Brussel zich radikaler ging opstellen met als gevolg dat alle Spaanse vaartuigen die niet over een vergunning beschikken werden opgebracht. De Spaanse kustvisserij werd bij het vergunningstelsel echter over het hoofd gezien terwijl de Spaanse regering slechts een zeer kleine financiële compensatie bood voor de verloren rechten. De E.E.G. verwijt Spanje echter dat het niets doet om de eigen vloot te saneren, integendeel dat nieuwe vaartuigen die bijkomen niet in vervanging komen van oude vaartuigen. Het is dus begrijpelijk dat de E.E.G. in dit geval geen bereidheid wenst te tonen om aan de eisen van de Spaanse vissers tegemoet te komen. Het uitblijven van een betere regeling voor de Spaanse vissersvaartuigen en het opbrengen van illegale vissende schepen, heeft in de laatste weken de gemoederen van de betrokken vissers dermate opgejaagd dat er nu openlijk gesproken wordt om in massa en met de ganse Noord-Spaanse vloot, de Franse E.E.G.-wateren binnen te vallen. Dit zou inderdaad problemen stellen, zowel voor de E.E.G., Frankrijk als Spanje zelf. We zien inderdaad moeilijk hoe men enerzijds een ganse vloot kan opbrengen, maar anderzijds is Spanje toch ook verplicht zich aan de internationale wetten te houden en te zorgen dat zijn onderdanen deze eerbiedigen.

# KORTE BERICHTEN

## OOK FINANCIËLE HULP VOOR NIEUWBOUWPLAN VOOR DE VISSERIJ IN FRANKRIJK

De gewestraad van de Loire- en Vendéestreek heeft een financiële hulp toegekend voor een plan voor nieuwbouw voor de kust- en kleine middenslagvisserij. Voor 1979, op een investeringsprogramma van 110 miljoen BF werd ongeveer 6 miljoen BF toegekend. Voor 1980 werd iets meer dan 6 miljoen BF toegekend en voor 1981 slechts één miljoen BF. Deze financiële hulp zou dienen voor de bouw van een twintigtal vaartuigen die minstens 15 meter lang dienen te zijn. We veronderstellen dat het het investeringsprogramma over 1980 en 1981 samen over 130 miljoen BF zal lopen zodat in totaal voor de 20 kustvaartuigen een investering voorzien werd van ongeveer 240 miljoen BF of een gemiddelde van 12 miljoen BF per kustvaartuig. Ook vanwege het departement Loire-Vendée komt hierbij nog een subsidie van 5 procent. Beide subsidies samen zouden dus ongeveer 10 procent uitmaken van de voorziene bouwkosten.

Langzamerhand komt er dus in de onderscheidene landen van de EEG een aktie los tot vernieuwing en rationalisering van de vloot.

## HEEKVISSERIJ BIJ ZUID-WEST-AFRIKA

Door de Visserijcommissie van de Zuid-Atlantische Oceaan is aan de Duitse Bondsrepubliek voor '79 in het gebied voor de kust bij Z.W.-Afrika een quotum toegekend van 7600 ton heek. Vorig jaar bedroeg dit quotum 8600 ton.

De totaal te vangen hoeveelheid heek in dit gebied is vastgesteld op 415.900 ton tegen 480.300 ton in 1978.

## VISSERIJWACHT- SCHEPEN

De Royal Navy zal het aantal vaartuigen voor de visserijwacht op de zuid-westkust van Engeland opvoeren. Momenteel zijn er vijf schepen ingezet, nl. „Jersey”, „Guernsey”, „Shetland”, „Orkney” en „Lindisfarne”. Aanstane herfst komen er twee bij om..... de toegenomen makreelvisserij in de gaten te houden.

## NOORWEGEN EN DE E.E.G.

Noorwegen heeft voor 1979 o.m. volgende quota gekregen van de EEG. Blauwe wijting : 125.000 ton; makreel : 109.000 ton; kabeljauw : 30.000 ton. Onderhandelingen zijn aan de gang over de verdeling van de quota voor de gemeenschappelijke stocks.

## MAASWIJDTE- PERIKELEN

In onze bedrijfsmiddens is het stilaan voldoende bekend wat de Britten uit het EEG-systeem willen halen. In één woord de hegemonie ofte het „baasschap” inzake visserij.

Het is eveneens bekend dat door de EEG-autoriteiten wordt overwogen om de maaswijdte van de netten voor de visserij op kabeljauw, schelvis, wijting, tong en schol op 90 mm te brengen.

Geen problemen zeggen de Britse autoriteiten. De winsten aan vangsten op lange termijn zijn overtuigend, en de (vreemde) vaartuigen zullen hierdoor wel uit onze kustzone blijven.

Maar de Britse kustvissers o.m. uit Suffolk zien het helemaal zo niet. Zij verwachten een verlies van 50 procent aan tongvangsten; zij zien de tong „gekopt” zitten in de netten, zij vrezen werkloosheid en afvloeiing van vissers; zij zijn er niet van overtuigd dat er winst zal zijn op lange termijn.

Met deze zienswijze mag de Britse overheid ook eens rekening houden.

## NIEUWBOUW

Volgens de voorzitter van de Nederlandse Vissersbond, de heer K. Hoekstra, in „De Visserijwereld” staan ruim 30 vissers voor een belangrijke investering. Op dit moment zijn ongeveer 20 nieuwe kotters voor de kleine zeevisserij besteld, terwijl voor de bouw van een 12-tal garnalen- en rondviskotters (24 meter tussen de loodlijnen) subsidie aan de Europese Commissie is aangevraagd. Een deel van de tweedehandse kotters zal vermoedelijk naar het buitenland verkocht worden. Een ander deel zal in Nederland blijven, terwijl voor de nieuwbouw, met een eventuele EEG-subsidie, voor elk toegewezen schip, een schip uit de vaart moet worden genomen.

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Na de felle prijsstijging van de tong voorgaande week, zijn deze weer teruggevallen op het peil van voor veertien dagen. De grote aanvoer van wijting (vooral kleine) was niet van aard om de prijs van deze vissoort op te vijzelen. Er werden integendeel grote hoeveelheden van deze kleine wijting naar de vismeelfabriek verwezen. Roggen zijn eveneens erg goedkoop geweest. De voornaamste oorzaak hiervan moet gezocht worden in de ruime aanvoer van deze soort door schepen uit Urk die vrijdag zowat 450 bennen rog aan-

voerden. Waar ook maandag nog flinke rogvangsten door de eigen schepen werden binnengebracht, was dit van het goede te veel. Grote rog kreeg dan ook maar tussen 21 en 26 F, de kleine soorten varieerden tussen 10 en 15 F.

Voor de IJslandse vissoorten zijn de prijzen ook iets lager geweest dan verleden week. Dinsdag vooral werden voor de IJslandse soorten sterk gedaalde prijzen betaald. Op rode zeebaars werd zelfs een prijsdaling geboekt van zowat 15 F het kg.

De kustvisserij blijft het kalmpjes aan doen. Uit noodzaak weliswaar want er is nog steeds weinig of niets te vangen. Toch een drietal schepen die hun geluk beproefden en voor wat garnaal zorgden. In totaal zowat 95 kg voor drie schepen. De garnaalprijs lag wel hoger dan verleden week en lag tussen 210 en 206 F. Ook vis wordt door de kleine kustvaartuigen nog weinig of niet binnengebracht.

Het blijft hier dus wachten op warmer weer. De gulvangers brengen voor het ogenblik meer wijting op de markt. De grote soorten gul noteerden tussen 21 en 39 F het kg, de kleine gulsorteringen werden verkocht tussen 21 en 28 F. Kabeljauw werd weinig of niet in de markt gebracht. De weinige bakken die er waren not erden tussen de 50 en 55 F het kg.

Een tongenaanvoer die voor de hele week zowat 25.000 kg bedroeg, vooral door toedoen van een paar schepen die gewoonlijk in Zeebrugge verkopen, maar hier zeker geen lagere prijs gekregen hebben voor hun tongvangst. De lappen noteerden tussen 159 en 170 F, grote tong bleef bestendig boven de 200 F, driekwartssortering lag tussen 159 en 163 F, de bloktong kreeg van 130 naar 143 F en kleine tong werd verkocht tussen 102 en 112 F. De slips tenslotte noteerden rond de 95 à 100 F. Voor schol en iek werd tussen 21 en 27 F het kg betaald.

Grote partijen hondshaai geraakten amper verkocht aan de minimumprijs en moesten gedeeltelijk opgehouden worden en naar vismeel verwezen. Spijtig.

Te noteren nog de flinke opbrengst van de O.317 die met ruim 1100 bennen vis aan 2.280.720 F geraakte. Rode zeebaars kreeg tussen 46 en 50 F, schelvis was goedkoper dan verleden week en kreeg tussen 30 en 40 F. Praktisch geen heilbot en ook erg weinig schaat en Schotse schol.

## OOSTENDÉ

VRIJDAG 23 FEBRUARI 1979

WEST			
Z.583	11	150 2570	523.500
Z.1.83	8	100 3850	656.241
Z.38	6	240 —	257.355
O.286	10	415 —	358.620
O.82	7	65 1328	265.454

MAANDAG 26 FEBRUARI 1979

IJSLAND			
O.317	17	1140 —	2.282.720
KANAAL			
O.114	17	500 —	416.377
N.736	12	270 —	286.004
O.186	17	280 7030	1.617.276
Z.105	17	320 4575	1.276.916
O.123	17	395 —	443.746

WEST			
N.706	8	590 —	3 92.520
N.708	9	565 —	3 92.300
O.229	9	215 —	340.704
O.134	10	400 —	377.575
O.66	10	185 150	311.399
O.285	8	250 —	287.170
O.243	9	460 —	334.860

MONKEY BANK

Z.62	14	270 —	389.705
------	----	-------	---------

DINSDAG 27 FEBRUARI 1979

IJSLAND			
O.202	14	350 —	569.200
KANAAL			
Z.526	14	140 4890	817.098
WEST			
Z.209	150	—	193.461
Z.509	220	200 —	273.507
N.41	405	—	379.945
O.275	460	—	437.810

## VERWACHTINGEN

MAANDAG 5 MAART 1979

IJSLAND : O.81 (2300 m., t.t.z. 900 bonen, 650 schelvis en totten, 250 kools, 300 kab. & gul, 30 schotse schol, 150 leng. 10 wijting, 10 schaat).

O.129 (525 m., t.t.z. 60 bonen, 270 kab. en gul, 60 kools, 60 schotse schole, 10 schaat, 30 leng. 10 heilbot en staart, 25 varia).

O.334  
KANAAL : O.135 (350 m., t.t.z. 150 rog, 60 zeehond, 25 meiden, 40 gutvis, 60 ronde vis, 15 varia).

O.35 (350 m., t.t.z. 40 meiden, 130 rog, 25 vlaswijting, 40 gutvis, 10 kools, 10 kab. en gul, 30 zeehond, 50 doggen, 15 varia).

O.118, O.274, O.33, O.369, Z.502.  
WEST : N.3, O.279, O.26, N.719, O.309.

DINSDAG 6 MAART 1979

KANAAL : Z.34, Z.499.

NOORDZEE : O.232.

WEST : O.306.

WOENSDAG 7 MAART 1979

KANAAL : O.127 (vermoedelijk).

## ZEEBRUGGE

kg. ben. zee-  
tong vis dag. Besom.

DONDERDAG 22 FEBRUARI 1979

Z.550 Ku	2	150 8	40.990
Z.161 N	5	2500 160	752.670
Z.570 W	9	600 50	279.740
Z.474 W	8	500 100	294.990
Z.569 Kr	12	1400 180	576.083
Z.307 Kr	10	1000 170	504.905
Z.19 W	12	3000 200	779.355
Z.12 W	12	300 100	297.560
Z.505 W	9	900 100	435.141
Z.465 W			288.070
Z.551-601 Ku (gul)			56.180
			4.305.684

VRIJDAG 23 FEBRUARI 1979

Z.507 W	10	1500 70	344.906
Z.564 W	10	1800 120	542.105
Z.313N	8	3000 240	810.315
Z.99 W	10	4500 320	1.285.623
Z.600 W	10	350 140	264.850
Z.55 W	8	500 120	397.269
Z.599W	10	300 80	192.316
Z.405 W	10	1800 170	630.016
Z.575 W	7	400 10	194.456
Z.437-558 Ku (gul)			10.870
			4.672.726

MAANDAG 26 FEBRUARI 1979

Z.200 Ku	6	2000 100	449.120
Z.574 Ku	7	1500 150	480.210
Z.580 Ku	6	1500 150	497.570
Z.582 Ku	7	500 130	335.562
Z.584 Ku	8	3000 170	638.281
Z.559 Kr	10	1400 190	564.660
Z.484 N	—	1000 200	595.325
Z.578 Ku	—	700 140	392.540
Z.196 Ku	8	4000 310	938.885
Z.516 Kr	11	1000 130	333.415
Z.402 Kr	8	300 110	243.973
Z.571 Ka	17	7000 400	1.358.844
Z.162 Ka	19	5500 390	1.678.773
Z.418 Ka	17	3100 200	963.976
			9.471.134

DINSDAG 27 FEBRUARI 1979

Z.424			437.366
Z.568			355.210
Z.596			866.100
Z.42			921.720
Z.315			267.280
Z.537			386.040
Z.176			614.490
Z.427			249.270
Z.542			398.883
Z.576			964.810
Z.563			247.860
			5.710.029

VIS ETEN IS

VERANTWOORD ETEN

## ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE UURTABEL DER OVERVAARTEN

Uurtabel der overvaarten voor de week van 4 tot 10 maart 1979.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:  
Dagelijks te 1.30 7.35 10.05 14.40

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

Dagelijks te 17.15 20.15  
Op 4 maart bijkomende afvaart te 23.15

Op 5, 6, 7, 8, en 9 maart bijkomende afvaarten te 5.15 23.15

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

Dagelijks te 5.10  
Op 6, 7, 8, 9 en 10 maart bijkomende afvaart te 3.30

Op 5, 6, 7, 8, 9 en 10 maart bijkomende afvaart te 6.40

Afvaarten uit Dover Western Docks:

Dagelijks te 11.40 15.45 19.10.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:  
Dagelijks te 11.40 15.45 19.10.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

Dagelijks te 0.20 9.20 21.20  
Op 5, 6, 7, 8 en 9 maart 1979 bijkomende afvaarten te 3.20 6.20

Op 10 maart bijkomende afvaart te 3.20.

Afvaarten uit Folkestone:

Dagelijks te 22.45  
Op 5, 6, 7, 8 en 9 maart bijkomende afvaarten te 0.10 21.00

Op 10 maart bijkomende afvaart te 0.10.

## VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

Reparatie-werkplaats voor België  
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.  
Dijkstraat 7, Rupelmonde  
☎ 031-752051 - 742051

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	26-2-1979	27-2-1979
Schelvis grote	36,40-41,—	29,40-31,60
Schelvis midden	32,—35,40	27,40-28,—
Schelvis klein	31,—32,20	26,—
Kabeljauw	36,—	33,80,—
Gul	29,80-33,40	30,—31,80
Wijting	30,20,—	—
Schaat	57,—	—
Zeebaars	46,—50,—	35,20-39,60
Leng	37,60-60,—	36,80-52,40
Schartong	57,—59,80	50,—
Heilbot	—	185,—
Koolvis	27,20-31,—	22,—29,40
Hondstong	—	—
Zeewolf	—	—
Staart	—	—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	26-2-1979	27-2-1979	28-2-1979
Lappen	152 -157	159 -170	—
Grote	202 -210	201 -205	—
3/4	155 -162	159 -163	—
Blok	143 -151	138 -140	—
Voor-kleine	131 -142	129 -136	—
Kleine	102 -111	104 -112	—

Zeebrugge

Grote	164 -168	162 -168	—
Blok	213 -216	202 -205	—
Fruit	151 -161	145 -157	—
Schone kleine	110 -125	107 -127	—
Kleine	102 -112	101 -109	—
Tout petit	90,—99,—	96,—100	—
Slips	87,—90,—	92,—93,—	—

Nieuwpoort

Tong I	156 —,—	155 —,—	—
Tong II	206 —,—	202 —,—	—
Tong III	170 —,—	178 —,—	—
Tong IV	136 —,—	159 —,—	—
Tong V	118 —,—	147 —,—	—
Kleine	108 —,—	128 —,—	—

PLADIJS

Oostende

	26-2-1979	27-2-1979	28-2-1979
Grote	18,80-24,—	—	—
Grote iek	19,—23,40	—	—
Kleine iek	—	—	—
Derde slag	21,20-24,—	—	—
Platjes	20,60-21,40	—	—

Zeebrugge

I	19,—20,—	19,—20,—	—
II	19,—20,—	19,—20,—	—
III	19,—26,—	19,—28,—	—
IV	16,—27,—	16,—24,—	—
V	—	—	—

Nieuwpoort

Moeien	—	—	—
Grote pladijs	20,—	22,—	—
Platjes	24,—26,—	30,—38,—	—
Drielingen	22,—	22,—	—

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

23-2	5	2.556.540	—	—	—	—
26-2	14	9.285.592	—	—	—	—
27-2	6	2.724.121	—	—	—	—
—	25	14.566.253	—	—	—	—

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

27-2	2	61	12.714	206,—	210,—	—
28-2	1	34	7.140	210,—	—	—

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

22-2	1	9.384	130.223	—	—	—
23-2	3	18.139	474.117	—	—	—
26-2	4	57.538	1.157.534	—	—	—
28-2	7	25.949	733.191	—	—	—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

26-2	2	65	13.048	173,—	175,—	—
------	---	----	--------	-------	-------	---

NIEUWPOORT

DONDERDAG 22 FEBRUARI 1979

N.346 130.223 + RC 49.474  
Een vangst van 9.384 kg of 186 bennen. Het betrof een vangst met gulsoorten en wijting. De grootste gullen kregen 50 F en de andere soorten van 1.620 tot 1.250 F voor de voorkeine. Grote wijting 1.040 en de kleine wijting moest opgevangen worden. Enkele bennen platvis werden gekocht aan 1050 F voor de drielingen en visjes 850 F. Weinig belangstelling van leurdere en andere kopers.

VRIJDAG 23 FEBRUARI 1979

N.470 150.745 + RC 17.270  
N.700 48.319 + RC 38.499  
Z.14 275.053 + RC 1.939

Twee vaartuigen van de West, en één bokker met 1.500 kg tong-n. Tarbot en grieten kregen nog goede prijzen. De tongen kenden een zeer gevoelige prijsinzinking vergeleken bij het begin van de week. Vooral de kleinste soorten waren de slachtoffers. Zo kregen de appen 162 F, de 2e 209 F, de 3e 166 F de 4e 142 F, de 5e 130 F en de kleine van 96 à 104 F de kg, Kabeljauw kwam rond de 55 F. De gulsoorten van 1720 tot 1250 voor de voorkeine. Grote platvis 22 F, drielingen ook 22 F of 1050 F de benne en op de visjes werd flauwtjes geroepen aan 850 F de benne. Grote wijting 1040 F, kleine wijting 690 F de benne, gedeeltelijk verkocht en opgevangen. Zandscharren ook langs de lage kant: 700 F voor grote en kleine tot zelfs 610 F de benne. Dit voor de vrijdagmarkt met een eindcijfer van 474.117 F.

MAANDAG 26 FEBRUARI 1979

Z.512 341.608 + RC 8.680  
N.710 120.185 + RC 5.104  
N.45 436.786 + RC 17.537  
N.597 258.954 + RC 83.800

Vier vaartuigen op de markt die eventjes 57.538 kg vis losten of 1.150 bennen. De grootste pak werd gelost door N.45 en N.597 en dit waren vangsten met gullen en wijting. De Z.512 zorgde voor de tongen (1300 kg) en rare vis en had ook, net als de N.710 een 100 ben-

nen andere vissoorten. Tarbot werd gekocht aan 200 en 235 F de kg. Grieten van 85 tot zelfs 140 F. Staarten 156 à 166 F. Tongen: 150 F voor de lappen, 206 F voor de 2e, de 3e 168 F, de 4e 134, de 5e 118 en de kleine kregen 102 tot 114 F. Kabeljauw 2.850 tot 3.00 F. Gulsoorten van 2.070 tot 1.240 F. De voorkeine 1.010 F. Drieling platvis kreeg 1.200 à 1.300 F de benne. Platjes 1.080 (groot platvis moest opgevangen worden). Wijting: grote 980 à 800 F, kleine: gedeeltelijk gekocht en opgevangen. Rogsoorten: moers 1.650, tilten 1.000 F de benne. Zeehonden 700 à 600 F. Speerhaaien, slechts enkele bennen op de markt, werden gekocht aan 40 F de kg of 2.000 F. Knorhaan (stekkers) van 600 F en op het laatst van de markt slechts 300 F. Het eindcijfer gaf: 1.157.534 F.

WOENSDAG 28 FEBRUARI 1979

N.723 226.959  
N.172 78.496  
N.761 67.318  
N.738 141.705  
N.700 34.040  
N.346 107.773  
N.590 75.900

Zeven vaartuigen van de West, met samen 25.949 kg vis, waarbij de N.723 800 kg tongen kon markten en heel wat kopen met rare vis: grieten en tarbotjes. Er was heel veel belangstelling van kopers daar er geen verkoop was in Zeebrugge, ingevolge de karnavalfeesten en in Oostende ook geen enkel vaartuig op de markt was! Dus iedereen wilde zijn partje hebben en het kon in één woord gezegd worden: prijsverbetering, vooral wat de gulsoorten betreft. Ook alle kleine wijting werd gekocht. Rogsoorten waren langs de lage kant. Ziehier enkele prijzen: tarbot middenslag 194 F; grieten 120 F; tongen: lappen 156, de 2e 202, de 3e 178, de 4e 159, de 5e 147, en de kleinste 128 F de kg. Staartvis van 115 à 170 F. Kabeljauw rond de 3.000 F. De gullen van 2.300, 2.000, 1.950 en zo verder tot aan 1.100 F voor de voorkeine. Platvis: grote 1050 F, drielingen van 1.700 à 1.900 F. Platvisjes 1.020 Grote wijting van 1.100 à 1.230 F de benne. Kleine van 700 à 740 F. Roggen waren goedkoop: moers: 1.520, tilten 1.180, scherpstaarten 1.280. Zo was deze woensdagmarkt met een eindcijfer van 733.911 F.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	26-2-1979	26-2-1979	27-2-1979	27-2-1979	28-2-1979	28-2-1979	26-2-1979
Tarbot : groot (123)	230 -240	311 -339	277 —,—	255 -316	—,—	—,—	235 —,—
middel (123)	170 -175	140 -236	128 —,—	152 -220	—,—	—,—	200 —,—
klein (123)	110 -129	115 -129	—,—	98 -126	—,—	—,—	110 —,—
Griet : groot (123)	93 -99	81 -85	—,—	101 -98	—,—	—,—	90 -140
middel (123)	65 -69	66 -70	—,—	87 -84	—,—	—,—	—,—
klein (123)	52 —,—	64 -65	—,—	74 -76	—,—	—,—	—,—
Schelvis : groot	33 —,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel	30,40 —,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Heek : groot	—,—	19 -56	—,—	20 -62	—,—	—,—	—,—
middel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Lom	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Leng	44 —,—	24 —,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rog (I)	10,40-21	20 -56	—,—	44 -48	—,—	—,—	33 —,—
Keilrog (123)	36 -43	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	31 —,—
Rog (23)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Tilten (23)	—,—	41 -45	—,—	26 -42	—,—	—,—	20 —,—
Scherpstaart (23)	—,—	20 -56	—,—	41 -51	—,—	—,—	20 —,—
Halve mans (23)	—,—	9 -35	—,—	22 -33	—,—	—,—	16 —,—
Teelt (2)	—,—	12 -36	—,—	22 -37	—,—	—,—	—,—
Katrog (2)	—,—	6 -16	—,—	7 -19	—,—	—,—	—,—
Kabeljauw	38 -52	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	60 —,—
Gul (groot)	20 -39	21 -44	—,—	40 -45	—,—	—,—	20 -40
Gul (middel)	—,—	28 -33	—,—	36 -42	—,—	—,—	22 -44
Gul (klein)	—,—	18 -33	—,—	35 -37	—,—	—,—	—,—
Hozemondhamme	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Wijting : groot	—,—	16 -28	—,—	20 -25	—,—	—,—	16 -20
klein	—,—	14 -15	—,—	14 —,—	—,—	—,—	14 —,—
Schar	—,—	8 -10	—,—	13 —,—	—,—	—,—	18 —,—
Steenschol	13,60-86	55 -98	—,—	60 -95	—,—	—,—	—,—
Zeehaai	33 -42	37 —,—	—,—	40 -44	—,—	—,—	40 —,—
Hondshaai	9 -11,40	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	43 —,—
Doornhaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pieterman	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Makreel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Horsmakreel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeekreeft	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schaat	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeebaars (klipvis)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kongeraal	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schartong	19 -59	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Volle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
IJle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Haringshaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steenholk	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Heilbot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koolvis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeewolf	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pollak	53,40 —,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zonnevis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koningsvis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Vlaswijting	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeeduivel	—,—	34 —,—	—,—	32 -40	—,—	—,—	—,—
Schotse schol	—,—	62 -124	—,—	63 -144	—,—	—,—	—,—
Zeehond	—,—	55 —,—	—,—	60 —,—	—,—	—,—	—,—
Bot	—,—	12 —,—	—,—	14 —,—	—,—	—,—	14 —,—
Rode Poon (robaard)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Grauwe Poon (knorh.)	10 -43	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rode Knorhaan	6 —,—	28 —,—	—,—	26 —,—	—,—	—,—	6 -8
Posten	16,60-46	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Langosten (midden)	—,—	6 -10	—,—	6 -8	—,—	—,—	—,—
(klein)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt werd aan-gevoerd: 79.160 kg. tong, 250 kisten tarbot en griet, 3.765 kisten kabeljauw, 9 kisten schelvis, 1.196 kisten wijting, 2.256 kisten schoel, 1.193 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 24.09-18.14, grote tong 12.47-11.83, grootmiddel tong 15.37-14.74, kleinmiddel tong 8.83-8.03, tong één 7.83-7.31, tong twee 7.65-7.04.

Per 40 kg.: tarbot 688-272, griet 275-176, kabeljauw één 102-70, kabeljauw twee 110-84, kabeljauw drie 88-78, kabeljauw vier 84-77, kabeljauw vijf 71-54, schelvis twee 148, schelvis drie en vier 124-114, schol één 61-50, schol twee 82-65, schol drie 90-76, schol vier 90-73, wijting drie 56-34, schar 76-50, krab 56-27, steenbolk 32-24, bot 26-24, kuit 184-160.

De besommingen waren: KW 11 f 38.400, KW 25 f 27.400, KW 29 f 8.800, KW 45 f 21.000, KW 51 f 7.500, KW 55 f 15.600, KW 88 f 15.900, KW 113 f 13.000, KW 117 f 21.700, KW 137 f 17.400, KW 141 f 15.800, KW 149 f 18.600, KW 162 f 22.700, KW 173 f 12.000, KW 175 f 18.100, KW 185 17.500, KW 189 f 23.700, KW 214 f 20.100, KW 221 f 17.200, KW 226 f 13.000, SCH 256 f 12.700, WR 32 f 15.500, WR 57 f 22.800, LJM 29 f 8.800, LJM 44 f 31.700, LJM 115 f 31.000, LJM 154 f 20.500, LJM 209 f 27.400.

Aan de vrijdagmarkt van 23 fe-bruary werd aangevoerd: 48.997 kg. tong, 172 kisten tarbot en griet, 4.780 kisten kabeljauw, 1.319 kisten koolvis, 58 kisten schelvis, 708 kisten wijting, 1.920 kisten schoel, 123 kisten schar en 450 kisten di-versen.

Prijzen in guldens, per 1 kg.: tarbot 22.14-19.33, grote tong 12.65-12.10, grootmiddel tong 15.62-15.17, kleinmiddel tong 10.17-8.90, tong een 8.14-7.52, tong twee 7.95-7.07.

Per 40 kg.: rog 90-54, steenbolk 30-7.20, bot 24-7.20, hake 140, kleine kuit 32, tarbot 564-246, griet 253-

246, kabeljauw een 120-70, kabel-  
jauw twee 130-72, kabeljauw drie  
112-76, kabeljauw vier 88-73, koolvis  
een 63-50, koolvis twee 61-55, kool-  
vis drie 67-61, koolvis vier 65-62,  
schelvis één 160, schelvis drie 140-  
83, schelvis vier 160-84, schol één  
61-45, schol twee 76-62, schol drie  
84-63, schol vier 86-59, wijting drie  
65-34, schar 90-58, leng 63-43, ham  
met kop 138.

De besommingen waren: KW  
123 71.300, KW 167 29.100, UK 7 en  
UK 159 17.400, UK 17 en UK 48  
27.000, UK 78 en VD 77 11.100,  
UK 89 en VK 185 39.600, UK 186  
10.600, UK 208 12.800, verder wa-  
ren 20 Texelse kotters welke voor  
een besomming zorgden van 430.000.

Aan de dinsdagmarkt van 27 fe-  
bruary werd aangevoerd: 4.560 kg.  
tong, 26 kisten tarbot en griet,  
1.104 kisten kabeljauw, 1.875 kisten  
koolvis, 39 kisten schelvis, 39 kisten  
wijting, 146 kisten schoel, 12 kisten  
schar en 51 kisten diversen.

Prijzen in guldens: Per 1 kg.:  
tarbot 17.79-17.08, grote tong 11.87  
11.81, grootmiddel tong 15.17-15.12,  
kleinmiddel tong 8.74-8.66, tong één  
7.87-7.72, tong twee 7.41-7.22.

Per 40 kg.: baars 70, kuit 28-13,  
poontjes 24, hammen met kop 170-  
100, tarbot 552-353, griet 271-190,  
kabeljauw één 94-68, kabeljauw  
twee 112-74, kabeljauw drie 112-80,  
kabeljauw vier 108-80, kabeljauw  
vijf 100-60, schol één 65-60, schol  
twee 90-76, schol drie 90-86, schol  
vier 90-86, schol vier 140-80, koolvis  
één 58-55, koolvis twee 53-54, kool-  
vis drie 71-63, koolvis vier 67-65,  
schelvis één 140-126, schelvis twee  
134-104, schelvis drie 104-94, wijting  
drie 72-50, schar 108-57, tong-schar  
132-132, schartong 64.

De besommingen waren: VL  
142 f 116.000, VL 89 f 30.600, KW  
74 f 16.900, YE 25 f 2.600, LJM 19  
f 9.900; verder één Deens vaartuig  
de VE 244 met f 25.000 en één En-  
gels vaartuig de GY 243 met f  
43.800 aan besomming.

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 19 tot en met 23 februari

Door 120 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd			
20.955 kg	TONG	F 274.067,79	F 16,76 — 7,41
6.679 kg	TARBOT	F 80.582,63	F 26,00 — 5,30
108.045 kg	SCHOL	F 203.913,89	f 2,39 — 1,26
421.085 kg	KABELJAUW	F 748.120,33	F 6,38 — 1,20
2.195 kg	GRIET	F 13.651,73	F 7,50 — 4,35
2.420 kg	SCHAR	F 3.947,63	F 2,28 — 1,01
8.545 kg	WIJTING	F 10.037,54	F 1,80 — 0,67
79.281 kg	DIVERSEN	F 371.975,01	
649.205 kg		F 1.711.296,55	

## Hoogwaterboekjes

De getijtafels voor 1979 met de  
aanduidingen in tijd en hoogte  
van hoog- en laagwater te Oostende  
en de kust, zijn van onze pers ge-  
komen.

Belanghebbenden kunnen ze be-  
komen bij alle dag- en weekblad-  
verkopers van de kust tegen de prijs

van 30 fr. Ofwel door storting van  
de som van 30 fr. op postrekening  
nr. 000-0418987-44 van het Nieuws-  
blad van de Kust, Hendrik Baels-  
kaai 30, Oostende.

Men mag dit ook met 30 fr. post-  
zegels doen. B.T.W. is inbegrepen.

## BEDRIJFSRESULTATEN VAN DE NEDERLANDSE GARNALENVISSERIJ IN 1977

Het LEI heeft een rapport ge-  
publiceerd over de bedrijfsresulta-  
ten van de garnalenvisserij in 1977  
(\*).

Uit het rapport blijkt ondermeer  
dat in het verslagjaar de uitkom-  
sten aanzienlijk beter waren dan  
in 1976.

Hoewel de garnalenaanvoer met  
3,5 mln kg. ver achterbleef bij die  
in de voorgaande jaren, steeg de  
aanvoerwaarde t.o.v. 1976 met bij-  
na 29 % tot 20,1 mln gld. De ge-  
middelde prijs per kg. garnalen  
steeg nl. van f 3,15 in 1976 naar f  
5,73 in 1977.

Ook in West-Duitsland was de  
garnalenaanvoer in het verslagjaar  
veel geringer dan in 1976; de aan-  
voer verminderde van 13,5 mln kg.  
in 1976 tot 7,8 mln kg. in 1977.

Een van de belangrijkste oorza-  
ken van de slechte garnalenvang-  
sten in 1977 was de overvloedige  
kabeljauwstand in de Noordzee.  
Deze vissoort zorgde voor een ge-  
weldige uitdunning van het gar-  
nalenbestand.

Mede door de gunstige uitkom-  
sten van de uitgeoefende neven-  
visserijen, t.w. de spanvisserij op  
rondvis en de boomkorvisserij op  
platvis, waren de netto-resultaten  
van de Nederlandse garnalenvisse-  
rij positief, m.u.v. die van de gar-  
nalenvissers uit Harlingen, Zout-  
kamp en Termmuten. Vooral de zui-  
delijke garnalenvissers zagen hun  
netto-resultaat flink verbeteren.

Het totale resultaat van de Ne-  
derlandse garnalenvloot gaf in 1977  
een overschot te zien van 0,3 mln

gld., tegenover een netto-tekort van  
1,4 mln gld. in 1976.

Het gemiddelde netto-overschot  
per garnalenschip bedroeg f 4.900  
tegenover een netto-tekort van f  
13.200 in 1976.

Als gevolg van de hogere besom-  
mingen steeg het gemiddelde in-  
komen van de opvarenden van f  
23.100 in 1976 tot f 30.700 in 1977.

De garnalenvloot verminderde in  
het verslagjaar met 6 vaartuigen  
en omvatte per ultimo 1977 150  
schepen.

(\* Deze publikatie kan uitsluitend  
worden besteld door overschrij-  
vang van f 9 op postrekening  
nr. 41.22.35 t.n.v. het Land-  
bouw-Economisch Instituut te  
Den Haag. Vermeld dient te  
worden: «Ziend publikatie nr.  
5.56».

## De nieuwe kaart der Vlaamse Banken

VERKRIJGBAAR

op de drukkerij

« NIEUWSBLAD VAN DE KUST »

en

« HET VISSERIJBLAD »

H. Baelskaai 30, Oostende  
Tel. (059) 32.11.13 49

6246N X187V1

OPENBARE  
BESTUURS-  
VERGADERING  
BEDRIJFSSCHAP  
GROOTHANDEL IN VIS

In verband met de nog steeds  
voortdurende slechte weersomstan-  
digheden is besloten de openbare  
vergadering van het bestuur van  
het Bedrijfschap voor de Groot-  
handel in vis en aanverwante be-  
drijven niet op donderdag 22 fe-  
bruary, maar op vrijdag 23 maart  
a.s. te houden.