

## HETZE VAN HET BELGISCHE VISSERIJBLAD TEGEN DE NEDERLANDSE VISSERS

Vanwege de Nederlandse vissersbond ontvingen we tijdens onze afwezigheid een schrijven als reactie op geplaatste artikelen in ons blad over de beperkingen en visquota's in Nederland en over de handwijze van de Nederlandse vissers.

Ter wille van onze onpartijdigheid en als Benelux partner, tevens de grote bevoegdheid en onpartijdigheid van de heer Hoekstra kennend, hebben we gemeend daaraan ons hoofdartikel te moeten wijden.

De heer Hoekstra schrijft o.m. het volgende :

De laatste tijd lezen wij in de Belgische visserijpers, of dit nu het blad is van de Rederscentrale of het Belgische Visserijblad, veel ongenoegen over het vissen van Nederlandse vissers met grote schepen binnen de Belgische 12 mijlszone.

Ook het Nederlandse vakblad «De Visserijwereld» besteedde in het nummer van 17 mei 1979 aandacht aan het Belgische ongenoegen. Met het opschrift «Scherpe Belgische kritiek op Nederlandse Vissers» heeft zij een stuk overgenomen uit het informatieblad van de Belgische Rederscentrale. Tegen deze vorm van kritiek kan men niets anders doen dan beschaamd het hoofd te buigen. Vooral omdat wij weten, dat het overgrote deel van de Nederlandse vissers ervan overtuigd is dat bescherming van de tong en schol binnen de 12 mijl een goede zaak is. Deze constatering zuig ik niet uit mijn duim. Een ingezonden stukje van een Nederlandse visser in «De Visserijwereld» spreekt boekdelen. Deze Nederlandse visser zegt in feite, dat de in Nederland verantwoordelijke instanties voor controle op de 12 mijlszone, de vissers door hun laksheid aanmoedigen om binnen de 12 mijl te gaan vissen. Ook ik, zo schrijft hij, zal straks weer gedwongen worden mij onder de illegale tongvissers te scharen. Duidelijker kan het mijn inziens niet gezegd worden.

### ONRECHTVAARDIGE KRITIEK :

Dus Belgische vrienden, U hoort dat ook de Nederlandse kustvissers op de Nederlandse kust met hetzelfde euvel te kampen hebben.

Een enkeling begint met het vissen in het verboden gebied en de anderen worden op den duur wel gedwongen het ook te doen.

Anders wordt de kritiek echter, als deze ongefundeerd is en berust op een onjuiste interpretatie van feiten. Dan wordt kritiek onrechtvaardig en ontaardt in een hetze. Er is een begin van een hetze tegen de Nederlandse vissers te bespeuren in het Belgische Visserijblad.

In het Nederlandse dagblad «Trouw» zijn enkele maanden geleden in een wild artikel nogal wat beschuldigingen geuit aan het adres van de A.I.D. en de Minister van Landbouw en Visserij, door te stellen dat deze bewust meewerkten aan het overtreden van de quoteringsvoorschriften, welke gelden voor de Nederlandse vissers.

Dit artikel was aanleiding voor het Belgische Visserijblad om de Nederlandse Overheid, A.I.D. en vissers ernstig te vermanen en ze te wijzen op de voorbeeldige manier van handelen van de Belgische vissers. Verder schrijft men, dat de Nederlanders met hun optreden de Britten in een positie brengen om exclusieve rechten op te eisen.

Reeds in drie Belgische Visserijbladen is deze zaak breed uitgemeten en de Nederlanders worden steeds zwaarder en slechter afgeschilderd. Er wordt echter niet vermeld, dat Nederlandse vissers reeds vanaf 1975 verschillende stadia's van vangstbeperkende maatregelen, met daaraan verbonden drie jaar (1974, 1975 en 1976) van saneringsregelingen voor het uit de vaart nemen van overcapaciteit meegemaakt hebben. Er lopen nog 1.500 processen-verbaal. Daarnaast zijn er reeds een groter aantal veroordelingen en boetes opgelegd. Daarover zwijgt het Belgische Visserijblad. Nee, dan moet men kijken naar de Belgische visser. Deze verkoopt trouw alles via de visafslag en hij houdt zich keurig aan de voorgeschreven regels van de quotering. Natuurlijk kan men zich op de borst slaan, want in België heeft men zolang er E.E.G.-quota's en regelingen bestaan, nog geen enkele regeling toegepast. Er is de Belgische visser tot nu toe geen enkele beperking opgelegd. Ook met de toepassing van verschillende regelingen inzake de minimummaten voor vissoorten wordt grootscheeps de hand gelicht. Verzendingen van tong,

waarin grote aantallen ondermaatse voorkomen, zijn eerder regel dan uitzondering.

Op de Nederlandse vissers is genoeg aan te merken, maar dat zij geen hinder ondervinden van de quoteringsregelingen is niet juist. Vanwege het feit, dat er in België geen enkele beperkende maatregel geldt, maakt dat de Nederlandse visser zegt, «zolang men in België niet beperkt wordt, tracht ik ook door de mazen van de wet te duiken».

Ik hoop om boven omschreven argumenten, dat het Belgische Visserijblad zijn hetze en onrechtvaardige kritiek op de Nederlandse visserij staakt en zich alleen bepaalt tot die zaken, die wij met spoed zouden willen laten verdwijnen.

Dat zijn :

- Het afschaffen van concurrentie vervalsende steun door nationale regeringen.
- Het strikt handhaven van een goede controle op zee op de visserij in de 12 mijlszone, de industrievisserij voor vismeel, te nauwe mazen en ondermaatse vis.
- Het voorkomen van het aanvoeren en verkopen van ondermaatse vis.
- Het spoedig instellen van een E.E.G. controlesysteem, waarbij een controleur van een bepaald E.E.G. land niet alleen de eigen vissers mag controleren, maar ook het recht heeft om in elke haven van de E.E.G., de andere vissers van de E.E.G. te controleren.
- Het spoedig doorvoeren van een door de 9 E.E.G. landen aanvaard visserijbeleid.
- Een opgesteld advies voor vast te stellen quota's van vissoorten, niet alleen te laten afhangen van biologische, maar ook van economische factoren.
- Een eventueel besluit tot de vaststelling van de quota's te doen plaatsvinden na overleg, inspraak en mede verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven.
- Een strikte handhaving van het begrip : «Vrije bevissing in alle E.E.G. wateren», voor alle E.E.G. vissers.
- Alleen dan voor de visstocks beschermende maatregelen, wanneer dit voor de vissers uit alle E.E.G. landen geldt, en ook werkelijk tot behoud van af voor de bescherming van de vissoort tijdens het paaien, nodig is.

Bovenstaande punten zouden in onderling overleg nog aangevuld of verbeterd kunnen worden.

K. Hoekstra,  
Voorz. Nederlandse Vissersbond

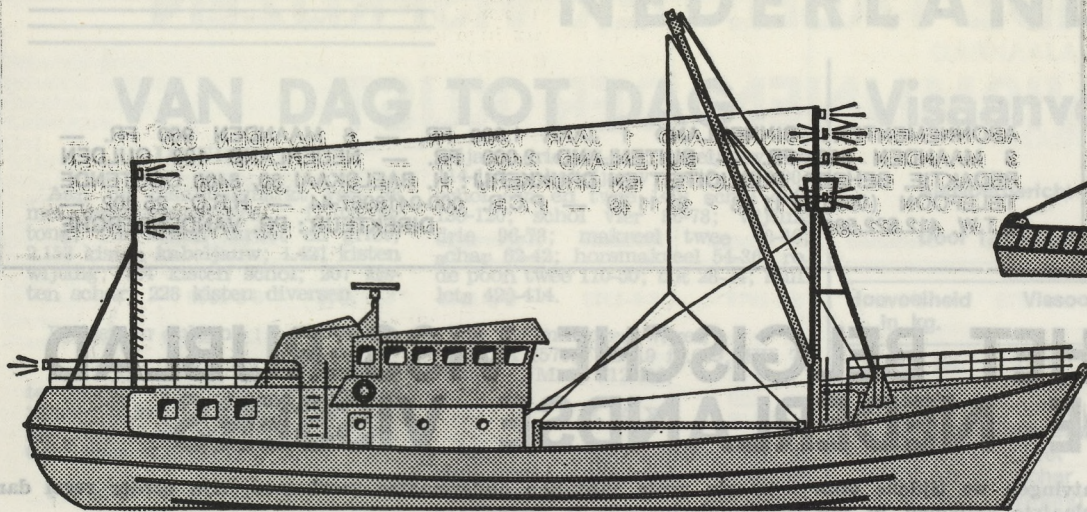
Nota der Red. : Wij menen, gezien het belang van de zaak en pas het schrijven bij onze terugkeer uit het buitenland, ontvangen te hebben, daarop zo objectief mogelijk in ons volgend nummer te moeten terugkeren.

## DE VISSERIJ EN DE REGIONALISERING

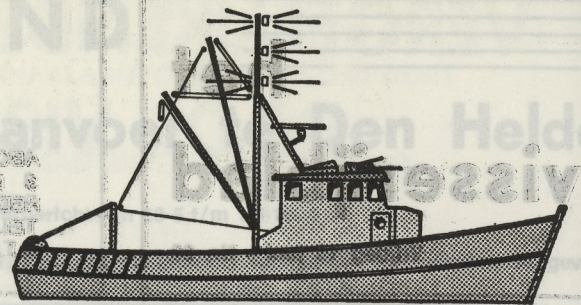
Van de heer Lavens, minister van landbouw die tevens de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, kregen wij bericht dat zijn departement alles in het werk zal stellen om de visserij nationaal te houden en niet bij de regionale materies in te sluiten. Dit is van groot belang om de belangen van de visserij op E.E.G.-vlak tegenover de overige acht part. nederlands nationaal te kunnen ver-

dedigen. Met de steun van de heer minister Lavens en van de streekparlementairen, menen we een goede stap gezet te hebben om te belten dat de visserij zou geregionaliseerd worden.

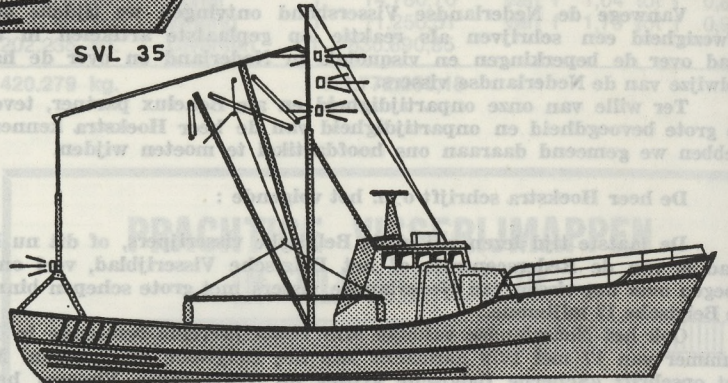
We hopen dan ook dat in de te verschijnen wetten en Koninklijke Besluiten, minister Lavens zijn inzichten om de visserij nationaal te houden, zal kunnen waar maken.



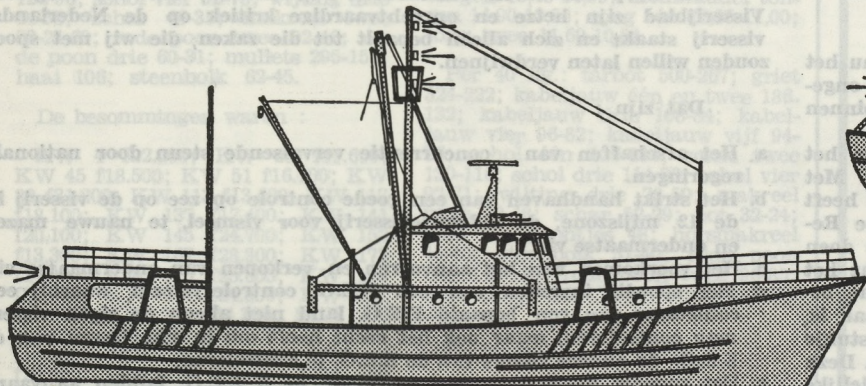
SVL 35



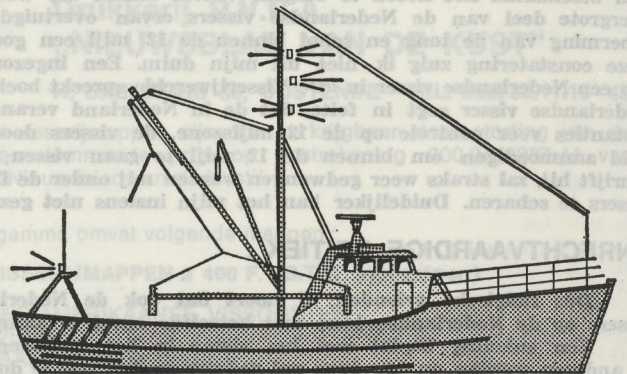
SVL 18



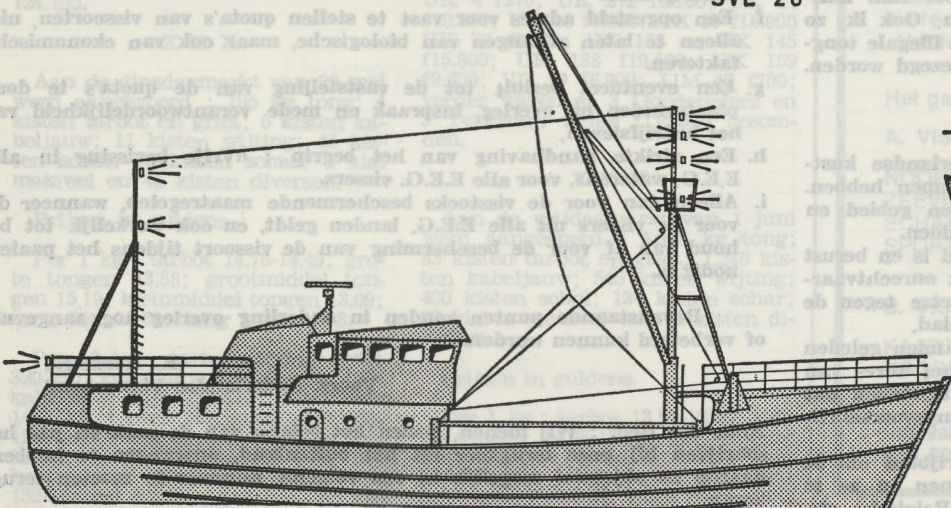
SVL 22



SVL 28



SVL 19



SVL 30



# SCHIEPSWIERVEN VAN LANGERBRUGGE N.V.

MOERVAARTKAAI 15 9020 GENT TELEFOON 091/45.04.01 TELEX 11522

NA BUREELUREN ir J VERHOEST TELEFOON 059/70.00.13

(8330V)

# DE BELGISCHE

# VISSERIJVLOOT

Aan het jaarverslag over de Evolutie van de Vissersvloot in 1978, uitgegeven door het Bestuur van het Zeezeven ontlenen we het volgende :

## 1. INDELING VAN DE VLOOT :

### Volgens de scheepsklassen

De Zeevissersvloot kan in vijf verschillende scheepsklassen worden ingedeeld. Als maatstaf wordt uitsluitend de brutocapaciteit van de vaartuigen genomen, nl. :

Klasse I	:	—	35 B.T.
Klasse II	:	35	— 70 B.T.
Klasse III	:	70	— 180 B.T.
Klasse IV	:	180	— 1.000 B.T.

Bij de criteria die men heeft gevolgd voor de indeling van deze vloot in klassen, is het duidelijk dat men zich hiervoor heeft laten leiden door de gebieden waarin de vissersvaartuigen, vanaf een bepaalde grootte en met een bepaalde P.K., gaan vissen.

Deze voornaamste actiegerieden zijn de volgende :

Scheepsklasse	Beviste gebieden
I	Kustvisserij
tot 35 brt.	
II	Zuidelijke Noordzee en Engels Kanaal
van 35 tot 70 brt.	
III	Noordelijk gedeelte van de Noordzee, de Engelse Oostkust, Bristol Kanaal, Ierse Zee, Z.W. kust van Ierland en IJsland.
van 70 tot 180 brt.	
IV	Hoofdzakelijk IJslandzee
van 180 tot 400 brt.	
V	IJslandzee
van 400 tot 1.000 brt.	

Wat nu het aantal varende eenheden zelf betreft, komen we op 31 december van het voorbije jaar aan hieronder volgende tabel rekening gehouden met de scheepsklassen zoals hierboven weergegeven :

TABEL I. a. — TOESTAND VAN DE ZEEVISSERIJVLOOT OP 31.12.1978.

Scheeps- klasse	Aantal schepen	Brutotonnenmaat		Drijfkracht in P.K.	
		Min. & Max.	Tot.	Min. & Max.	Tot.
I	29	5 à 35	796	75 à 240	4.380
II	60	35 à 70	3.009	135 à 400	12.788
III	104	70 à 180	22.436	200 à 900	45.042
IV	21	180 à 400	4.527	500 à 1.200	17.595
V	2	400 à 1.000	969	1.200 à 1.350	2.550
<b>Tot.</b>	<b>216</b>		<b>20.737</b>		<b>82.355</b>

Voor 216 vissersvaartuigen waarbij met deze kleiner dan 5 ton geen rekening wordt gehouden, hebben we een totale gezamenlijke brutotonnenmaat van 20.737 Brt., het zij een gemiddelde van 96 Brt. per varende eenheid. Dit gemiddelde wekt nog enigszins verwondering omdat de Belgische vloot doorgaans uit eerder bescheiden en kleine vaartuigen bestond. Hierin heeft vooral de vernieuwing, modernisering en aanpassing van de kustvloot, in het bijzonder van onze garnaalvloot een grote rol gespeeld. Men treft er praktisch geen kleine vaartuigjes meer aan. Integendeel er zijn er nu zelfs bijgekomen die de grootte hebben van onze vroegere westschepen.

Wat het aantal eenheden van de eerste klasse betreft, namelijk deze beneden de 35 Brt moeten we hier toch een kleine opmerking maken omdat er wel enige eenheden, met een beetje goede wil en vliegwerk,

hun Brt naar beneden gedrukt hebben om nog in bepaalde normen te vallen waardoor nog kustvisserij in bepaalde gebieden door deze vaartuigen mag bedreven worden of waardoor zij faciliteiten in verkoopnormen bekomen.

## INDELING NAAR HET LAND VAN HERKOMST EN HET CONSTRUCTIEMATERIAAL DER VAARTUIGEN

Van de nog 216 in bedrijvigheid zijnde schepen werden er 173 of 80,09 t.h. op Belgische werven gebouwd en 43 of 19,91 t.h. in het buitenland.

158 of 73,15 t.h. waren vervaardigd uit staal en 58 of 26,85 t.h. uit hout.

Onderstaande tabel geeft deze indeling weer naar de scheepsklassen.

Scheeps- klasse	Vaartuigen gebouwd op Belg. werven			Vaartuigen gebouwd op vreemde werven			Totaal	
	Stalen	Houten	Totaal	Stalen	Houten	Totaal	Stalen	Houten
I	9	16	25	4	—	4	13	16
II	11	32	43	16	1	17	27	33
III	80	9	89	15	—	15	95	9
IV	14	—	14	7	—	7	21	—
V	2	—	2	—	—	—	2	—
<b>Tot.</b>	<b>116</b>	<b>57</b>	<b>173</b>	<b>42</b>	<b>1</b>	<b>43</b>	<b>158</b>	<b>58</b>

## II. EVOLUTIE VAN DE ZEEVISSERIJVLOOT

### Numerieke belangrijkheid

In de loop van 1978 werd 1 eenheid aan de vloot toegevoegd terwijl er 4 aan onttrokken werden. Bijgevoegd bedraagt zij thans 216 schepen tegen 219 in 1977, hetzij dus een vermindering van 3 eenheden.

De evolutie van het aantal vaartuigen in de loop van 1978 moet als volgt omschreven worden :

1) AANWINST : 1 eenheid, nl. :

1 eenheid terug in de vaart gebracht : O.260.

2) VERLIES : 4 eenheden.

2 eenheden door schrapping : O.236 en O.260.

2 eenheden door verkoop aan het buitenland, nml. Z.556 en N.765.

Zoals we vaststellen werd de O.260 eerste geschrapt en daarna terug in de vaart gebracht. (Vervolg volgende week)

## WORDT DE ONDERZOEKRAAD STRENGER OP DE OVERTREDINGEN OP DE TRAFIEKREGELING ?

Verleden week donderdag had te Oostende een zitting plaats van de Onderzoeksraad voor de Visserij. Daar kwam onder meer het geval voor van de O.369 met overtredingen door de schipper van het internationaal routeringsstelsel geldig voor het Nauw van Kales, de straat van Dover en het Kanaal. Aan de hand van het rekvisitorium door de openbare aanklager, kan men opmaken, dat de Onderzoeksraad binnenkort strenger zal optreden tegen deze soort overtredingen die door de Engelse kustwacht en door de Franse marine-administratie vastgesteld en doorgegeven worden aan de Belgische autoriteiten wat onze vaartuigen betreft. De Onderzoeksraad meent inderdaad dat de schippers en reders nu tijd genoeg hebben gehad om zich te gewennen aan de nieuwe regeling en zich daar naartoe te gedragen hebben. In plaats van de vermaning rekwireerde men dan ook een effectieve schorsingsstraf voor de schul-

dige schipper. Verder wees de openbare aanklager eveneens op het gevaar, bij aldien de Belgische autoriteiten geen voorbeeldige straffen zouden opleggen, de Britse en Franse marinewacht zelf zouden kunnen ingrijpen en eventueel de vaartuigen opbrengen naar een Britse en/of Franse haven. Het is dus duidelijk voor onze schippers dat ook de Onderzoeksraad in het vervolg strenger zal optreden. Dit ondervond de schipper van de O.369 die veroordeeld werd tot een onttrekking voor 3 dagen uit het recht om als schipper te varen. Omtrent de huidige laattijdige houding van de Onderzoeksraad en zijn triestige werking, is echter niet veel goeds te zeggen. Onze vertegenwoordigers bij de bepalingen van de routes in het Kanaal zijn in elk geval niet te feliciteren geweest, toen beslissingen werden genomen. Het zijn weer om visgronden die voor de visserij verloren gaan, zonder oordeelkundig te hebben beslist.

## GASOLIE OPNIEUW DUURDER

Vanaf heden donderdag zijn de prijzen voor de gasolie diesel, verwarming en in transitiet voor de schepen opnieuw van 26 cent verhoogd. Aldus luiden de oude en nieuwe prijzen vanaf heden :

	Was		Vanaf 14/6	
	zond. BTW	met BTW	zond. BTW	met BTW
Gasolie diesel	9,83	11,40	10,09	11,70
gasolie verwarming	6,50	6,89	6,76	7,17
gasolie transitiet	6,05		6,31	

## Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Vorige week donderdag — een vrij ongewone dag — kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart opnieuw bijeen; een drietal zaken stonden op de rol en die konden ook afgewerkt worden.

Een eerste zaak betrof de aanvaring die zich voordeed begin dit jaar tussen de Z.483 «Caroline» en een onbekend gebleven tanker. Op het ogenblik van de feiten was de treiler vissend en voerde de voorgescreven signalen. Matroos Daniel Vandierendonck stond op de brug; de overige bemanningsleden bevonden zich beneden. Vandierendonck weet te vertellen dat hij de tanker wel opmerkte op ongeveer 6 mijlen afstand. Op een gegeven ogenblik moest hij echter de brug verlaten om de opvarenden te wekken omdat de netten dienden gewonden. Dat nam niet zo veel tijd in beslag maar toen hij weer boven kwam was de tanker zo dicht genaderd dat een aanvaring onvermijdelijk bleek. Wel voerde de Z.483 nog een kort manoeuvreer uit naar bakboord. Ook schipper Jan Devoogt wordt onderhoord. Nopens de feiten weet hij niet zo heel veel te vertellen maar de Raad vindt het toch een kwalijke zaak dat de schipper in zee ging met een defekte intercominstallatie en bel; hadden die hulpmiddelen gewerkt dan had Vandierendonck

de brug niet moeten verlaten. Erger wordt het nog als schipper Devoogt laat verstaan dat die installaties al meerdere jaren niet meer werken, en dat dit nu nog steeds het geval is.

X X X

Een volgende zaak betrof de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.550 «Zeemansmoed» en de Zeebrugse sleepboot «Burgemeester van Vlaanderen» die een splitbak voortduwde. De feiten gebeurden op amper een halve mijl van de havendam van Zeebrugge. Terzake wordt matroos Robert Lambrecht onderhoord maar die weet nopens de feiten niet zo veel te vertellen; hij stond op dat moment achter de brug. Wel zag hij de sleepboot naderen uit oostelijke richting, maar toen bleek een aanvaring al niet meer te vermijden.

X X X

Tenslotte werd schipper Lucien Verleene van de O.369 «Koningin der Engelen» nog onderhoord. Betrokken schipper had zich schuldig gemaakt aan twee overtredingen tegen het verkeersvoorschrift en daarvoor vorderde rijkskommissaris Bentein een schorsing gedurende drie dagen van zijn schipbrevel.

## Bericht aan reders en schippers ter visserij

Het Stadsbestuur van Oostende meldt dat op 1 juli aanstaande, omstreeks 11 uur, een vlootparade plaatsgrijpt ter gelegenheid van de Zeewijding.

Aan de vissersvaartuigen van minstens 50 P.K., die bevlagd aan deze manifestatie deelnemen, wordt een premie van 1.200 fr. toegekend.

In verband met deze gebeurtenis vestig ik de aandacht van reder en schipper op de voorschriften van de Zeevaartinspectie omtrent de procedure tot bekomen van een toelating tot afvaart ter gelegenheid van dooplechtigheden of deelname aan de Zeewijding:

- 1) de reder moet voor het uitvoeren van de geplande reis, schriftelijk toelating aanvragen met vermelding van de datum van de reis, de kwalitatieve en kwantitatieve samenstelling van de be-

maning en het aantal passagiers dat hij wenst in te schepen. Deze toelating wordt gratis afgeleverd.

- 2) De schriftelijke aanvraag te doen toekomen, bij de Zeevaartinspectie tenminste twee dagen vóór de geplande reis.
- 3) De afgeleverde toelating tot afvaart moet door de reder voorggelegd worden aan de Waterschout.

Aan de vissersvaartuigen die niet in het bezit zijn van de vereiste toelating tot afvaart en met passagiers wensen in zee te steken, wordt het vertrek uit de haven geweigerd.

Oostende, 13 juni '79  
De Hoofdwaterschout  
der Kust,  
O. Vermeulen

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# HERSTEL NOORDZEE HARINGSTAND TRAGER DAN VERWACHT

Als vervolg op het artikel van Drs. A.A.H.M. van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, IJmuiden verschenen in «Visserij» geven wij hier de studie over de haringlarven.

### LARVENSURVEYS :

Ieder najaar voeren schepen van verschillende landen een internationaal gecoördineerde larvensurvey uit op de haringpaaiplaatsen in de Noordzee, het Kanaal, en de wateren ten westen van Schotland. Het doel van dit onderzoek is om via de schatting van het totale aantal geproduceerde larven een beeld te krijgen van de volwassen populatie die deze larven geproduceerd heeft. Normaal gesproken kan men ervan uitgaan dat hoe groter de haringstand is, hoe meer eieren en dus ook larven (net uit het ei gekomen jonge haring) er geproduceerd zullen worden. Een telling van het aantal haringlarven vormt zodoende een vrij efficiënte methode om de volwassen visstand te schatten.

Natuurlijk heeft ook deze methode zijn problemen. Het is mogelijk dat in een bepaald jaar een groot deel van de eieren wordt opgegeten door andere vissen (schelvis), dat er minder eieren uitkomen door een ongunstige watertemperatuur, of dat de pas uitgekomen larven af door andere dieren, opgegeten zijn vóórdat ze door de onderzoekingschepen bemonsterd zijn. In een dergelijk jaar geeft het aantal larven dus een onderschatting van wat er in werkelijkheid aan volwassen haring gepaaid heeft. Het is daarom gevaarlijk om conclusies te trekken van de volwassen haringstand te baseren op gegevens van slechts één jaar.

Kijken we echter naar de trend in de larvendichtheid over een aantal jaren dan mogen we aannemen dat de volwassen populatie dezelfde ontwikkeling vertoont.

Nederland heeft de afgelopen jaren regelmatig deelgenomen aan het internationale larvenonderzoek met reizen naar de noordelijke en centrale Noordzee, en naar het Kanaal. Dergelijke reizen leveren ieder op zich maar een beperkt beeld van de larvenproductie, vanwege de beperktheid van de survey in tijd en gebied. Pas wanneer de resultaten van alle landen bij elkaar worden gevoegd ontstaat er een beeld van de totale omvang van de larvenproductie in een bepaald jaar.

Er werden in augustus en september van het afgelopen jaar een 3-tal reizen naar het Shetland/Orkney gebied gemaakt, dat vooral de laatste jaren steeds de hoogste productie van de hele Noordzee te zien heeft gegeven. In de eerste helft van september werd in dit gebied op enkele stations een zeer hoge larvendichtheid aangetroffen. Helaas moest wegens tijdgebrek het stationsnet midden in het gebied van de hoogste larvendichtheid worden afgebroken, zodat niet bekend is hoever deze concentratie zich naar het noorden uitstrekte. Voor zover we dezelfde tijden en gebieden kunnen vergelijken in 1977 en 1978 blijkt er in het laatste jaar een flinke toename van de larvenproductie te zijn opgetreden. Voorlopig moeten we echter eerst de aanvullende gegevens van andere landen afwachten voordat we een schatting van de totale productie in dit gebied kunnen maken.

In de centrale Noordzee langs de Engelse oostkust werden een tweetal larvenreizen uitgevoerd gedurende eind september - begin oktober. In dit gebied is de larvenproductie een stuk lager dan bij de Shetland - Orkney eilanden. De Nederlandse resultaten geven ongeveer een gelijke larvenproductie in 1978 als in het voorgaande jaar. In tegenstelling tot het meer noordelijke gebied lijkt de sluiting van de haringvisserij hier nog geen noemenswaardige uitbreiding van de haringstand tengevolge te hebben. Er is wel eens gedacht dat de grote concentraties sprot die in het najaar langs de Engelse oostkust voorkomen een herstel van de haringstand in dit gebied zouden kunnen tegenhouden. Verwacht mag worden namelijk dat de haringlarven die in dit gebied geboren worden een extra groot risico lopen om voortijdig in de maag van een sprot te belanden. Dat het echter erg moeilijk is om hiervoor harde bewijzen te verzamelen bleek vorig jaar tijdens een speciaal onderzoek naar dit verschijnsel.

Een stagiaire bij het RIVO onderzocht in totaal meer dan 3.000 magen van sprot en enkele andere vissoorten, zonder hierbij ook maar één haringlarve tegen te komen. Waarmee overigens niet bewezen is dat sprot géén haringlarven eet; misschien doen ze het juist op een tijd en plaats die niet bemonsterd is. Ook mag aangenomen worden dat de tijd gedurende welke de haringlarven in de sprotmaag herkenbaar blijven zeer beperkt is.

In de zuidelijke Noordzee en het Kanaal tenslotte werden twee larvenreizen gemaakt in december 1978. Alleen tijdens de eerste reis werd op één station bij de «Noord Hinder» een redelijk aantal larven aangetroffen. Verder was overal in het gebied de larvenproductie even gering als in het voorgaande jaar.

# Weetjes...

De vroegere Labour-minister van Buitenlandse zaken Owen, die tevens parlementair voor de streek van Plymouth is, kwam bij Peter Walker, minister van visserij, tussens om de belangen van de mossel en weekdierenindustrie te benaastigen die in hun uitvoer naar Frankrijk getroffen worden door massale invoer in Frankrijk door Japan. Volgens Peter Walker zou het niet gaan om Japanse invoer, maar om in Frankrijk gestockeerde voorraden, waardoor minder belangstelling in Frankrijk getoond wordt voor het Britse produkt.

Een groot visverwerkend bedrijf op de Shetland heeft haar deuren moeten sluiten vanwege een tekort aan vis en rauw materiaal. Anderzijds zouden enkele stafleden van het bedrijf, door de hogere lonen aangetrokken geweest zijn door de oliemaatschappijen die in de Noordzee werkzaam zijn.

De regering van Sri-Lanka, het vroegere Ceylon, heeft aan Japan en Groot-Brittannië om een prototype gevraagd van kleine vissersvaartuigen met platte kielbodem om op de stranden te landen. Sri-Lanka, met een uitgestrekte kust, beschikt over te weinig vissershavens en de vissersvaartuigen van de kustbewoners moeten dan ook op het strand kunnen landen.

Op Nieuw-Zeeland heeft een fabriek haar deuren geopend om alle algen en zeewier te verwerken in vismeel en in meststof. Via een Amerikaanse maatschappij werd reeds voor een markt in het buitenland gezorgd. Het zijn vooral de kustbewoners die aangewezen zijn om de fabriek met zeewieren te bevoorraden.

Door de inlandse conserven en inleggerijen werd de regering van de Filipijnen verzocht de invoer van viskonserven drastisch te verminderen om zodoende de moeilijke positie van de inlandse conserveerijen te verbeteren en ook weerom mogelijkheden te bezorgen voor de inlandse visserij.

Eén van de meest modern uitgeruste en gesofistikeerde hektreilers voor de visserij op de Noord-Pacifiek, is op een Amerikaanse werf van stapel gelopen. Het gaat hier om een 49-meter treiler die maar eventjes 225 miljoen B.fr. gaat kosten, uitgerust met de modernste techniek voor visopsporing, visvangst en behandeling aan boord.

In de Verenigde Staten is de, tot nog toe, grootste treiler in aluminium van stapel gelopen voor de visserij aan de kusten van Alaska. Het gaat hier om de 23 meter Shoshone, waarvoor 40 duizend kg. aluminium voor de rompconstructie gebruikt werd. Het vaartuig is uitgerust met een 350 PK dieselmotor.

In Groot-Brittannië verdween het visserijblad „Trawling-News”, na een bestaan van twintig jaar. Het blad was vooral de stem van de Britse diepzeevisserij, die, bij het ontstaan van „Trawling-News” een hoge vlucht kende vooral met de visserij op IJsland en Noorwegen. Toen was de aanvoer door de Britse treilerij nog om en rond de 700 duizend ton. De stem van „Trawling News” klonk toen nog tot in regeringskringen door. Met het kwasi teloor gaan van de Britse diepzeevloot is nu ook „Trawling-News” tot opgave gedwongen.

In Engeland in april van dit jaar, als gevolg van het vergaan van verscheidene vissersvaartuigen, werd een bepaalde golfengte open gehouden voor het opnemen van dagelijks contact met de wal, voor het opgeven van de positie van de vissersvaartuigen. Dit was van groot belang, omdat men, bij uitblijven van tijding of vermissing van een vaartuig, hierdoor het gebied kende waar de visserij werd uitgeoefend. In een gebied waar 250 Britse vissersvaartuigen opereerden namen slechts 30 vaartuigen contact met de wal. Dit wijst toch op een verregaande onverschilligheid vanwege de schippers, waarop in bepaalde Britse dagbladen onlangs gewezen werd.

Van 27 juni tot 1 juli gaat in de Nationale Olympia-hall te Londen de Internationale Marine en Visserij Uitrustingstentoonstelling door. Het is de Staatssekretaris voor Schotland, de heer Alick Buchanan, die tevens de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, die de officiële opening zal doen.

Te Hull werd bijna het Europees rekord neergehaald van de brutobesomming verwezenlijkt door een treiler met een aanvoer van verse vis. De IJslandse treiler „Engey” haalde een brutobesomming van 7,76 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 4.640 van onze benen van 50 kg (3.682 kits). Dit is toch een gemiddelde van 1.670 fr. de ben. Hiermede kwam dit schip slechts een kleine 140.000 B.fr. te kort voor het absoluut rekord.

Het verbod om te vissen in het gebied van de Noordkaap (Cape-Bank) door Noorwegen ingesteld en waardoor uit de E.E.G. vooral Britse diepzeevissers getroffen werden, werd opgeheven. Een woordvoerder van de Britse diepzeevissers zegde dat het terug toelaten van de visserij in dit gebied, nu een slag in het water is, omdat intussen de beste periode voorbij is en de Britten hun verhoogd contingent schelvis niet meer zullen kunnen ophalen. De Britse diepzeevisserij, of wat er van overblijft, vist momenteel vooral in de Barentssee.

De Britse regering heeft beperkingen opgelegd op de wijtingvangst, waarvan vooral de vissers uit de Shetland het slachtoffer zullen zijn. In plaats van de toegelaten 1.400 kg. per man en per week, is dit teruggebracht tot 800 kg vangst per man en per week. Volgens Shetlandvissers zullen hierdoor meerdere vaartuigen die op de wijting vissen, zich verplicht zien te gaan opliggen.

Een kleine Britse kusttreiler van 14 meter bevond zich op 20 mijl van de Lizard in woelige zee in zinkende toestand. De schipper verzocht over de radio om dringende hulp wat werd opgevangen door de kustwachter H.M.S. Cudrose die een helikopter aan boord uitstuurde. Dank zij de zeer juist opgegeven Decca-positie door de schipper, mede met een tweepuntringing tot de dichtste kust, vond de piloot spoedig het in grote nood verkerende vaartuigen en werden de twee mannen aan boord gehesen.

Het paarvissen kent te Aberdeen een immer stijgende ontwikkeling, waar nu ook de grootste hektreiler van deze vissershavens, de „Lunedra” zich voor deze visserij klaar maakt. Voor het ogenblik zijn er 9 paren te Aberdeen, maar men verwacht nog de inzet van 13 andere paren.

Een team van marinebiologen gaat onderzoeken of de eens zo grote pilchard-stock voor de kusten van Namibië, door beschermingsmaatregelen terug op peil kan gebracht worden. Eén van de voornaamste maatregelen is het terugbrengen van het aantal treilers die een vergunning voor het vangen van pilchards ontvangen.

De Indische uitvoer aan visprodukten verhoogde in 1978 met liefst 20 procent ten bedrage van bijna 8 miljard B.fr. voor bijna 80 duizend ton uitvoer. Hieronder was bevroren garnaal de bijzonderste uitvoer, namelijk voor 66 procent in volume en voor ongeveer 85 procent in waarde. Ook West-Europa beoont meer belangstelling voor de Indische bevroren garnaal. Vis werd vooral naar Thailand uitgevoerd.

De Noorse vangstinspanning op de blauwe wijting heeft zich van de wateren ten Noorden van Groot-Brittannië, verlegd naar deze van de Faroë. Einde mei had men reeds meer dan 150 duizend ton aangevoerd. Dit gebeurde door 186 vangsten, zodat we een gemiddelde krijgen van 800 ton per vangst!

De Verenigde Staten van Amerika hebben de produktie van vismeel in 1978 verhoogd tot 350 duizend ton tegenover slechts 273 duizend ton in 1977. Dit had vooral een invloed op de invoer van vismeel die in 1977 nog 81 duizend ton bedroeg en voor 1978 terugviel tot 44 duizend ton. Anderzijds voerde de Verenigde Staten in 1978 voor bijna 51 duizend ton aan vismeel uit, zodat dit land, van een invoerder, een uitvoerder van vismeel is geworden.

De Britse uitvoer van visprodukten verhoogde in 1978 tot 165 procent van de uitvoer in 1977 om een volume te bereiken van 318 duizend ton. Voornaamste uitvoerprodukt was de makreel, waarvan grote hoeveelheden rechtstreeks aan boord van de fabrieksschepen van het Oostblok gepompt werden. Ook veel bevroren makreel werd uitgevoerd aan prijzen die meer dan de helft hoger lagen dan de verse, vooral omdat het ging om gesorteerde makreel.

Het visverbruik per hoofd in Groot-Brittannië daalt geleidelijk. In 1970 was dit nog jaarlijks 18 kg. per hoofd, waarvan 13 kg vers en 5 kg bevroren. In 1977 was dit nog slechts 15 kg, hetzij 9 kg vers en 6 kg bevroren. Er is dus eveneens een verschuiving van vers naar bevroren vis, mede door de talrijke grootwarenhuizen die panklare bevroren vis aanbieden.

Niettegenstaande het totaal aantal ton verbruikte vis in Engeland van 1970 tot 1977 met ongeveer 11 procent terugliep, is de waarde hier van met 333 procent gestegen, dus bijna 3,5 maal meer. Dit niet alleen als gevolg van de mumtontwaardiging, maar eveneens door een meer verfijnd aanbod, hygiënischer verpakking en duurdere service.

In alle landen is er een verschuiving van de specifieke winkel in verse vis, naar een bepaald aanbod van bevroren panklare vis en visprodukten in de vorm van fish sticks, viskrokettes, gebakken vis en klaar gemaakte voorgerechten.

Peru heeft haar vismeelvaartvloot verbod opgelegd tot minstens eind juli omdat einde mei reeds meer dan de helft van het jaarlijks contingent opgevist was. In die periode werd onder meer 900 duizend ton ansjovis aangevoerd, waaruit een produktie van 300 duizend ton vismeel voortkwam. Hieraan voegde zich nog 40 duizend ton toe voortkomende van visafval over een zelfde periode van vijf maand.

De drie eerste hektreilers voor Nieuw-Zeeland hebben de Nederlandse werf „Damen” uit Gorinchem verlaten. Het zijn treilers van 26 meter lang waarbij vooral het akzent gelegd werd op zoveel mogelijk ruimte. Het uitzicht doet dan ook eerder lomp aan, met een breedte van 7 meter op slechts 26 m. lang. De brug is zeer vooruitgeschoven waardoor een ruim achterdek als werkdek vrij komt. Het visruim bedraagt 140 m<sup>3</sup>. Motor GM van 675 PK.

De Canadese minister voor de visserij Romeo Le Blanc, meent dat het verbod om te vissen op haring in de Noorse wateren, alleen maar gunstig kan zijn voor de Canadese haringvisserij via een verhoogde vraag naar Canadese haring uit West-Europa.

# WEETJES

Van de bekende Britse rederij Marr and Son werden twee vissersvaartuigen opgeëist door de Navy als reserve-mijnenvegers voor legeroefeningen gedurende een periode van 3 weken. Het gaat hier over de, in visserskringen zeer gekende grote topseiners, de „Irvana” en de „Gavna”. Deze oefeningen zullen ter hoogte van de Schotse kusten gebeuren. Beide vaartuigen zullen eveneens marinereservisten aan boord hebben.

Was het verleden week te Hull praktisch uitsluitend vis van Belgische IJslanders (O.81, O.318, O.216 en O.202), dan werd de markt te Hull gered door de IJslandse treilers zelf, die er samen 8.000 van onze bennen aanvoerden voor een brutobesomming van 12,6 miljoen B.fr. Een welgekomen „badje” voor de Britse afslagen.

## NOORSE REDERS NIET ENTHOUSIAST OVER BLAUWE - WIJTING - VISSERIJ

Niettegenstaande grote vangsten blauwe wijting door Noorse seimers verwezenlijkt worden, zijn de Nooren toch niet te enthousiast over deze visserij. Voornaamste reden is het terugvallen van de prijs voor deze vis die praktisch volledig voor vismeeldoelstellingen en visolie gewonnen wordt. De prijs is in 1979 teruggevallen van 2.100 fr. de ton tot 1.700 fr., of anders uitgedrukt van 2,10 fr. het kg. tot 1,70, of 85 fr. de ben van 50 kg. Aldus gezien moet men inderdaad massas blauwe wijting binnenbrengen om uit de kosten te geraken.

In de blauwe wijting visserij gaat het hier dan ook hoofdzakelijk over grote seimers van minstens over de dertig meter tot het dubbele. Gezien de hoge uitbatingskosten moet men reeds duizend ton medebrengen om een brutobesomming van 1,7 miljoen te verwezenlijken. Er zijn in de Noorse blauwe-wijting visserij dan ook vele marginale vaartuigen die, ofwel juist uit hun kosten komen of zelfs niet.

Hierover ondervraagd, zeggen de reders dat, in de kalme lente- en voorzomerperiode de vaartuigen op de blauwe wijting ingezet worden

Het visserij-eksperiment van de Britse „Associated Fisheries” op de Australische kusten wordt niet voortgezet, gezien de voortdurende verliezen door A.F. gemaakt en er geen vooruitzichten zijn op beteren. A.F. had met dit experiment gedacht een gedeelte van de Britse diepzeefloot van opliggen, verkoop of verschroming te kunnen redden.

Een IJslandse treiler, de „Ymir” die te Fleetwood aan de markt kwam, besomde met een vangst van 2.050 van onze bennen, slechts 2,48 miljoen B.fr. hetgeen voor de IJslander heel teleurstellend was, zij een gemiddelde van 1.200 fr. de ben. In de aangeboden vangst waren dan nog 15 kopen heilbot. Zo te zien zou het vet langzamerhand van de Britse markt af zijn.

om de bemanning in de vaart te houden. In deze periode wordt ten Noorden van Groot-Brittannië gevestigd waar een E.E.G.-kontingent van 90 duizend ton voor de Nooren voorbehouden is. Een ander kontingent van 90 duizend ton werd hen door de Faroë toegekend. Verleden jaar totaliseerden de Nooren in deze gebieden een vangst van 117 duizend ton. Dit jaar werden 60 vaartuigen door de Nooren ingezet in plaats van 45 verleden jaar, zodat alles er op wijst dat de aanvoer van 1979 deze van 1978 zal overtreffen. Volgens de marinebiologen zet de blauwe wijting zich zo gemakkelijk voort, dat men gerust één miljoen ton per jaar zou mogen wegvangen. Dit heeft men vroeger ook nog van de haring gezegd, dat deze zich zo gemakkelijk voortplant, dat er geen gevaar kon bestaan voor overbevissing. Intussen heeft men het anders geleerd. Blauwe wijting wordt weinig voor verbruiksdoelstellingen aangewend, alhoewel men een buitenlandse markt tracht te ontwikkelen voor visballetjes en kleine visfilets.

Noorwegen stuurde voor verbruiksdoelstellingen in 1978 toch 3.000 ton bevoren blauwe wijting naar Afrika.

## KOMEN ER ECHE IJSLANDERS AAN ONZE AFSLAG ?

„We vernemen dat er door de vismijndirectie en door de stad inspanningen geleverd worden om vaartuigen uit IJsland aan onze markt te krijgen, sinds de eigen IJslanders werkloos in Engeland te gaan markten. De vaartuigen uit IJsland zelf die eveneens in Engeland verkopen en dan bijzonder te Grimsby, deden dit gewoonlijk niet in de zomermaanden, alhoewel de handel nu bij de IJslandse redertijen is aangedrongen heeft verden de haven van Grimsby aan te doen. Zou men er dan

kunnen in slagen IJslandse vis op onze afslag te krijgen? In het verleden was in elk geval het experiment nooit bijster gunstig en aantrekkelijk voor de IJslandse redertijen, gezien de prijs die hier geboden werd, maar navenant was. Alhoewel we allen graag meer vis op onze afslag wensen te zien, zouden we dit toch verkieslijker achten in de wintermaanden. Ook moeten we zeggen dat de kwaliteit van de vis door de vaartuigen van IJsland gebracht, zelden boven een gemiddelde maat uitkwam. Afwachten is de boodschap.

## WAAR BLIJFT HET VERANTWOORDELIJKHEIDSGEVOEL BIJ SCHIPPERS EN REDERS BIJ HULPVERLENING ?

Van verscheidene zijden bereiken ons klachten vanwege bepaalde schippers en reders dat men het op zee niet zo nauw meer neemt wanneer sommigen in moeilijkheden of in nood verkeren. Zo werd ons een geval gemeld, waarbij een in nood verkerend schip dat moest opgesleept worden bij kracht 8 tot 9 tevergeefs beroep deed op, min of meer in de nabijheid liggende vaartuigen. Nadat voorheen met verscheidene vaartuigen regelmatig in contact werd gekomen verstomde plots alles toen dit vaartuig om hulp vroeg. Men kon plots niet meer antwoorden of had, om het beter te zeggen de radio toegezet. In het bewust geval was het ten slotte een vaartuig dat enkele uren moest lopen om bij het hulpbehoevend schip te geraken, dat op het dringend verzoek om hulp antwoorde. Om bij het vaartuig te geraken, moest dit schip verscheidene andere Zeebruggeaars en Oostendenaars voorbij, die dus, om het zacht uit te drukken, van krommen haas gebaarden! We zeggen wel, om het zacht uit te drukken, want de verantwoordelijkheid van de schippers, en laat ons ook maar zeggen van de reders, is betrokken, wanneer het hulpbehoevend vaartuig hiendoor zou

verloren gaan. Dat in dit bepaald geval dit had kunnen gebeuren, is duidelijk vermits het betrokken vaartuig afdreef, en mits uitblijven van hulp, op die klippen had kunnen terecht komen. We moeten inderdaad spijtig vaststellen, dat het verantwoordelijkheidsgevoel het tegenwoordig moet afleggen tegenover het koud berekenen vanwege de opgeroepen vaartuigen, of zij, door het verlenen van de gevraagde hulp, geen visserij zouden verliezen of nadeel oplopen. In het betrokken geval lagen 7 treilers in de nabijheid, 5 uit Zeebrugge en 2 uit Oostende, die toevallig en plots op hetzelfde ogenblik hun radio hadden toegezet?

We gaan wel akkoord, wanneer men de visserij moet stilleggen, de boel moet winden en dan naar het hulpbehoevend vaartuig lopen, dit niet doet profiteren aan het helpend vaartuig. Maar ook dit vaartuig kan eerstdaags verplicht worden beroep te moeten doen op andere vaartuigen. Moet het dan ook niet geholpen worden? Of in de miserie geraken?

We raden schippers en reders aan, wanneer zulks gebeurt, klacht neer te leggen. Dit zou elkeen meer doen bewust worden van zijn verantwoordelijkheid.

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

### OLIEBEVOORRADINGSMOEILIKHEDEN IN ENGELAND VOOR BRITSE VISSERSVAARTUIGEN

We schrijven wel oliebevoorradingsmoeilikheden voor Britse vissersvaartuigen in Engeland, omdat we nog niet van dergelijke moeilijkheden gehoord hebben voor bv. onze vissers die een Engelse haven aandoen om te verkopen. Dit verwondert ons dan ook enigzins. Nochtans kregen we uit goede bron, dat in Lowestoft, de «Vera Louise» een Britse 23-meter kusttreiler is moeten binnen blijven, omdat dit vaartuig slechts 9000 liter brandstof toegemeten kreeg (2.000 gallons) in plaats van de door het vaartuig benodigde 5.000 gallons. Deze zeer moderne treiler die nog maar dit jaar in de vaart kwam en ongeveer 25 miljoen B. Fr. kostte, ziet zich nu verplicht binnen te blijven. Het vaartuig, het grootste te Lowestoft van de kusttreilers krijgt slechts 9.000 liter per uitvaart omdat de toekenning van brandstof gebeurt op basis van het verbruik van vorig jaar. Gezien de «Vera Louise» slechts gedeeltelijk in 1978 vaarde, is deze toekenning dan ook aan de lage kant. De 2.000 gallons zouden wel toereikend zijn, zegde de schipper-eigenaar voor de visserij onder

de kust, maar daar kan het vaartuig geen voldoende besommingen maken om uit de kosten te komen. De «Vera Louise» gaat dan ook tot onder de Fjorden van Noorwegen vissen. Hiervoor is de toegekende brandstofhoeveelheid echter te klein, omdat het vaartuig hiermede slechts enkele dagen op zee kan verblijven. Het vaartuig zal zich dus verplicht zien de brandstof voor twee vaarten op te sparen voor één enkele reis. Een woordvoerder van de brandstof leverende maatschappij bevestigde dat zij zelf slechts hetzelfde kwantum krijgt als verleden jaar en dat men dan ook verplicht is hiermede rekening te houden. Meer zelfs. Men is van hogerhand zelfs verwittigd, dat de mogelijkheid voorhanden ligt dat de brandstoftoevoer voor de lokale verdelers met 15 t.h. zou verminderd worden. Zelfde woordvoerder zegde dan ook dat de enige manier om deze 15 t.h. uit te sparen, te vinden is in 15 t.h. minder visserij te beoefenen en dat de «Vera Louise» niet kan rekenen op een groter leverbaarheidsniveau.

# DE OOSTENDSE VISSERSOPSTAND, EEN TIJD VAN SOCIALE ONRUST

door Edward BROUCKXON

De geschiedenis van de Stad Oostende is waarachtig doorspekt met allerlei voorvallen die soms zeer droevig te noemen zijn. Uit die „goeie oude tijd” rakelen we hier even een der treurigste gebeurtenissen op die voor de vissersbevolking op een bloedbad uitliep:

## DE VISSERSOPSTAND VAN 1887

Het jaar 1887 leverde zeer slechte vangsten op voor de Oostendse vissersbevolking. Dit bracht met zich mede dat er hiermee nog meer armoede geleden werd dan er normaal reeds was. Een kleine vonk was zeker genoeg om de ganse gemeenschap in deze miserie naar de

En..... deze vonk kwam er op 22 augustus 1887!

Je moet weten dat onze vissers het ten eerste gemunt hadden op alle Engelse en Franse vaartuigen, die hun vangsten in onze streken kwamen verkopen. Alzo profiteerden deze laatsten van de mindere Oostendse vangsten. Daarenboven werden onze vissers langs alle kanten gezocht en voor de lap gehouden door de vreemde lotgenoten die een andere manier van vissen hadden aangenomen die nadelig was voor de onzen. Meermaals werden zij zwaar gestraft wegens het doorvaren van de Engelse vastliggende netten.

Op 22 augustus kwam de „Lamberton” (Hull) de Oostendse haven binnengevaren om zijn lading aan de man te brengen.

Toen de firma Dossaer zich wilde belasten met de verkoop van de vis, begonnen de tongen los te komen en de volgende morgen, tijdens het lossen van de Engelse vangst, zakten tientallen hongerige en misnoegde stadsgenoten naar de kademuur af. Om de lossers het werk te beletten, wierpen de norse vissers alle benmen die reeds bvengehaald waren, terug aan boord van de „Lamberton”, de „Violet” (Grimsby) en de „Express” (Rams-

gates). Alles liep zodanig uit de hand, dat de burgerwacht erbij gehaald werd. Deze wist de ruziemakende partijen met harde hand uit elkaar te drijven en orde op zaken te stellen. De gemoederen waren echter niet tot bedaren gebracht en het ergste moest nog gevreesd worden van zodra de wetsdienaars tot aanhoudingen begonnen over te gaan.

De woedende menigte slaagde erin de lotgenoten in de grote tumult te bevrijden en trok in grote getale naar de vismijn, waar de politie zelf reeds gezorgd had voor het vervoer van de geloste vis. Na een gevecht in regel aan de vismijn, werd een optocht gehouden door de stad. Mannen, vrouwen en kinderen wisten aldus omzeggens de ganse stad op de been te brengen.

De firma Dossaer werd het grootste slachtoffer van de volkswoede en de burelen van deze visverkoper moesten er aan geloven. Er werd op de bevolking geschoten en twee ernstig gewonden kwamen uit dit treffen met de politie en burgerwacht. Deze laatste trachtte de orde nog even te herstellen doch alles was te vergeefs. Ieder voorvalletje was slechts olie op het vuur en bij alle verdere pogingen om de Engelse schepen verder te lossen, barstte de volkswoede voorgoed los! Er werd gevochten en de schepen werden van de wal geduwd. De ordehandhavers schoten meermaals ter waarschuwing in de lucht, doch tot ieders verbazing, gingen de vissers over tot het ontbloten van hun bovenlichaam met kreten als „schiet maar als ge durf, zondagse soldaten.....”. Als antwoord op dit gewaagd optreden, kreeg het volk een regen van kogels in haar richting: Twee doden en zes ernstig gewonden bleven op de straat achter..... en de vissersbevolking diende zich met opgekropte haat over te geven.

Alhoewel het ergste nu voorbij was, werden toch nog meerdere vechtpartijen gemeld tot laat in de nacht. Het volk had echter reeds begrepen, dat niets te doen was tegen de sociale onrechtvaardige toestand.

Een paar dagen later togen de vissers terug aan het werk, alles latend zoals het vroeger was. De visversopstand had wel een zeer ernstige schok teweeggebracht in het ganse land en alhoewel zeer weinig over dit voorval nog op straat zou gesproken worden, toch hadden onze eenvoudige en moedige vissers alle landgenoten op hun ellendige toestand gewezen.

Of ze het nu nog zouden hoeven te doen, is wat anders. De beschaving, het streven opdat zij in het kader van Europa hun plaats zullen mogen behouden, is een strijd die niet meer op de kaai maar in de burelen van de administratie plaats heeft.

## E.E.G.-CONTROVERSE TUSSEN OUD-PREMIER HEATH EN GEWEZEN MINISTERS

Ter gelegenheid van een tijdelijke verkiezing in de Humberstreek, waar door gewezen minister van energie in het afgetreden Labour-kabinet, Tommy Benn, er op gewezen werd dat door de Britse toetreding tot de E.E.G. in de laatste paar jaren 2.500 jobs op zee en 10 duizend aan land verloren zijn gegaan evenals een honderdtal diepzee-treilers, is gewezen eerste-minister E. Heath van Labour, uit zijn wijk geschoten en één en ander recht gezet. Hij wees de uiterst linkse Tommy Benn, die een tegenstander van de E.E.G. is, er op, dat het verloren gaan van de jobs en het verloren gaan of stillleggen van de Britse diepzee-treilers niet het gevolg waren van de toetreding van Groot-Brittannië tot de E.E.G., maar een gevolg van de uitbreiding door praktisch alle landen en dan vooral door IJsland van de visserij-limieten tot 200 mijl. Dit is de werkelijke oorzaak en ook, zonder toetreding tot de E.E.G. zouden de diepzee-treilers, door het verspelen van de IJslandse visserij, niet in Britse wateren tot hun recht kunnen komen (omdat ze voor deze visserij niet geschikt zijn, zelfs

indien Groot-Brittannië over een eigen 200-mijlszone zou beschikken buiten de E.E.G. om.

Verder was oud-premier E. Heath evenmin mals voor zijn vroegere minister van Landbouw, John Silkin, die eveneens de visserij onder zijn bevoegdheid had. Hij verweet deze, dat hij zich tegen gelijk welk vergelijk met de E.E.G. opgesteld had, zodanig dat ook langs de andere kant, namelijk bij de „Acht” en in het bijzonder bij Frankrijk, Nederland en West-Duitsland, de posities zich verstrakt hebben. Verder verweet hij Silkin dat hierdoor tot geen gemeenschappelijke visserijreglementering voor de E.E.G. is kunnen gekomen worden, waardoor geen bilaterale overeenkomsten konden gesloten worden met derde landen zoals Noorwegen, de Faeröe, IJsland en zo meer. Hierdoor werden eveneens Britse belangen geschaad. We hadden natuurlijk liever gehad dat oud-premier Heath, wat duidelijker en kortaderiger geweest ware, toen hij nog als eerste-minister van de Labour-regering het heft in handen had. Hij had meer druk op zijn minister kunnen uit oefenen. In ieder geval is deze laatstijdige rechtzetting toch ook van belang.

## OOK NOORWEGEN GAAT DE WEG OP VAN EEN SANERING

We schreven reeds dat Noorwegen, niettegenstaande haar uitgestrekte kusten, eerder verloren heeft dan gewonnen met de tot standbrenging van de 200-mijlszone door de kuststaten. Noorwegen heeft hierdoor heel wat vangstgronden, vooral in de Noordzee en voor de kusten van Groenland, de Faeröe, enz..... zien verloren gaan. Voor een land met een zeer uitgebreide visserijvloot, volstaan inderdaad de eigen visserijlimieten niet. Het is dan ook één der redenen waarom de regering, meer in het bijzonder het Ministerie van Visserij, beslist heeft om de vloot gevoelig te verminderen.

Men wenst vooral onder de seinet-reilers te saneren. Dit is onder meer de reden waarom men meer en meer hoort over verkoop van Noorse tweedehandse treilers aan het buitenland.

Verder zullen de oudere vaartuigen gesloopt worden, in tegenstelling met het aanmoedigen van de verkoop van tamelijk recente Noor-

se treilers aan het buitenland, maar dan liefst aan landen waarvan de vissersvloot niet opereert in de gebieden waar ook de Noorse vloot optreedt. Van de 300 seinet-reilers wil men er graag een vijftigtal kwijt. Voor 1979 heeft men een subsidie voorzien van 875 miljoen B. fr. voor slooppremies. Dit bedrag zal in de komende jaren nog aanzienlijk verhoogd worden. Reders die de slooppremie aanvragen, moeten echter tergelijktijd hun visvergunning inleveren. Voor die reders blijft er dan maar één weg meer open om nog aan visserij te doen, namelijk zich een vaartuig aan te schaffen beneden de 10 meter waarvoor geen vis vergunning nodig is. In tegenstelling met het voornemen van de regering om het aantal grote treilers drastisch te gaan verminderen, zou men omgekeerd maatregelen nemen om de vaartuigen tussen 12 en 24 meter te moderniseren en zelfs het aantal te verhogen.

In elk geval profiteert vooral Groot - Brittannië van de uitverkoop van een aantal nog zeer goede Noorse tweedehandse treilers. Dit past tamelijk goed in één door de Britten in de laatste tijd gevolgde politiek om hun verouderde en door het wegvallen van de IJslandse visserij, onbruikbaar geworden diepzeevloot, te vervangen door, in het bijzonder nog zeer bijdehandse seinet-reilers.

REDEERS  
LEEST UW  
VAKBLAD

● TE HUUR: GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterpris. nl. 2.000 fr Z.w. « Mon Séjour » Londenstraat 8, Oost Inl tel (059) 50.19.71 80.27.52 (7116N-3199V)

# NEDERLANDSE REGERING MOCHT BESCHERMINGSMAATREGELEN TREFFEN IN DE VISSERIJ

Volgens de advocaat-generaal van het Europees Hof van Justitie te Luxemburg, de h. Gerhard Reischl, mocht de Nederlandse regering een kwota-regeling voorschrijven voor platvis, tong en schol en niet-diskriminerende maatregelen opleggen. Dit gebeurde op 1 januari 1978, maar de eigen Nederlandse vissers weigerden deze regeling te volgen en dienden zelfs klacht in tegen de Nederlandse regering voor het Hof van Justitie te Luxemburg. Volgens de Nederlandse vissers, verdedigd door meester Van Dam, had de Nederlandse regering niet het recht kwota voor te schrijven omdat dit tot de competentie behoort van de E.E.G. volgens art. 102 van het Verdrag. Dit art. 102 zegt dat de E.E.G. na het zesde jaar van de toetreding van Groot-Brittannië tot de E.E.G. over de visserijreglementatie beslist. Dit zou dus maar ingaan vanaf 1 jan. 1979. Bijgevoeg zou, volgens de advocaat-generaal de Nederlandse regering gerechtigd geweest zijn in 1978 een kwota-regeling voor de vangst van tong, pladijs en schol te mogen instellen. Over het algemeen volgt het Hof de mening van de advocaat-generaal. De Nederlandse vissers zouden dus aan het kortste eind trekken en zou dan ook de sanctie uit te spreken door de Nederlandse rechtbanken tegen de overtreders wel rechtsgeldig

zijn. Deze werden uitgesteld in het vooruitzicht van een stellingname door het Hof van Justitie te Luxemburg.

Hieruit trekt men dan ook het besluit alsof het nemen van niet-diskriminatoire beschermingsmaatregelen van nu af tot de E.E.G.-bevoegdheid behoort. Dit zou dan ook het geval kunnen worden met de Britse beschermingsmaatregelen op de netmaaswijdte-verhoging die deze regering absoluut wenst te zien ingaan vanaf 1 juli, alhoewel men verwacht dat Brussel hiermede akkoord zal gaan. Groot-Brittannië was er dan ook spoedig bij om uit te leggen dat art. 102, waarbij het uitvaardigen van nationale beschermingsmaatregelen, vanaf 1 jan. '79 niet meer rechtsgeldig is, maar tot de bevoegdheid van de E.E.G. behoort, slechts een intentieverklaring is en geenszins het nationaal recht van de kuststaat op het nemen van niet-diskriminatoire maatregelen aantast. Weerom een kluit voor E.E.G.-juristen.

## 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—8187V)

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Dienst voor de Zeevisserij Oostende

### AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS IN DE MAAND MEI 1977 — '78 — '79

SOORTEN	1976			1977			1978 (2)		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
<b>1. DEMERSALE VIS</b>									
a) Schelv. v. vis.	109.856	2.633.480	23,97	130.151	3.193.839	24,53	24.793	905.535	36,52
andere schelv.	159.001	3.594.520	22,60	56.704	1.246.155	21,97	16.262	515.370	31,69
Kabelj. v. vis.	277.468	7.158.570	25,79	232.493	6.104.530	26,25	164.582	4.940.950	30,02
andere kabelj.	480.206	13.562.540	28,24	1.342.857	30.355.548	22,60	682.268	20.320.476	29,78
Koolvis	111.348	2.054.860	18,45	99.043	1.524.608	15,39	26.394	597.860	22,65
Wijting	84.928	2.263.492	26,65	158.757	3.041.396	19,15	149.297	3.138.425	21,02
Schol	183.535	4.394.372	23,94	179.251	4.771.908	26,62	182.772	5.157.745	28,22
Roggen	87.340	3.415.595	39,10	79.459	3.891.560	48,97	82.789	3.976.587	48,03
Noorse schelv.	16.254	458.330	28,19	12.571	497.510	39,57	1.903	92.670	48,70
Andere	390.271	12.699.447	32,54	561.094	33.595.591	59,87	313.371	13.669.550	43,62
<b>TOTAAL</b>	<b>1.900.207</b>	<b>52.235.206</b>	<b>27,48</b>	<b>2.852.380</b>	<b>88.222.645</b>	<b>30,92</b>	<b>1.644.431</b>	<b>53.315.168</b>	<b>32,42</b>
b) Tong	436.684	66.067.950	151,29	443.369	67.411.476	152,04	528.092	78.291.934	148,25
<b>TOTAAL DEMERS. VIS</b>	<b>2.336.891</b>	<b>118.303.156</b>	<b>50,62</b>	<b>3.295.749</b>	<b>155.634.121</b>	<b>47,22</b>	<b>2.172.523</b>	<b>131.607.102</b>	<b>60,58</b>
<b>2. PELAGISCHE VIS</b>									
Haring	—	—	—	21	590	28,09	—	—	—
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	2.804	13.096	4,67	3.682	22.774	6,18	3.912	47.375	12,11
<b>TOTAAL PELAGISCHE VIS</b>	<b>2.804</b>	<b>13.096</b>	<b>4,67</b>	<b>3.703</b>	<b>23.364</b>	<b>6,30</b>	<b>3.912</b>	<b>47.375</b>	<b>12,11</b>
<b>3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN</b>									
Garnaal	27.343	4.781.503	174,87	9.301	1.912.286	205,60	29.357	3.617.072	123,21
Noorse kreeft	42.601	4.682.743	109,92	62.046	6.943.910	111,91	7.690	1.633.440	212,41
Overige	212.904	3.939.940	18,50	113.311	2.744.120	24,21	73.564	2.396.190	32,57
<b>TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN</b>	<b>282.848</b>	<b>13.404.186</b>	<b>47,39</b>	<b>184.658</b>	<b>11.600.316</b>	<b>62,82</b>	<b>110.611</b>	<b>7.646.702</b>	<b>69,13</b>
<b>ALGEMEEN TOTAAL</b>	<b>2.622.543</b>	<b>131.720.438</b>	<b>50,22</b>	<b>3.484.110</b>	<b>167.257.801</b>	<b>48,00</b>	<b>2.287.046</b>	<b>139.301.179</b>	<b>60,91</b>

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

De voorbije week werd er iets meer vis aangevoerd in de Oostendse vismijn. Toch blijft de aanvoer nog ver beneden het normaal peil. Inderdaad, we kregen maar drie schepen op de vrijdag, vier vangsten op de maandagmarkt, twee vaartuigen op de dinsdag en nog eens twee schepen op de laatste verkoopdag. Toch meer spanvissers waarbij vooral het koppel dat vrijdag verkocht, een beste beurt maakte. Toen werd inderdaad een gemiddelde bereikt van boven de 1.700 fr. per ben, wat duidelijk meer is dan wat op dat ogenblik in Engeland betaald werd. Ook maandag werd nog een mooie gemiddelde bereikt waardoor beide spannen ook een flinke uitslag boekten. Vooral kabeljauw en grote gulsoorten waren erg duur. Kabeljauw steeg zelfs tot bij de 95 fr., de grote gul kreeg rond de 65 fr. Voor de kleine sortering werd tussen 1.250 en 1.410 fr. gegeven met toch al teruglopende prijzen bij de

tweede beurt maandag. Woensdag zijn nog twee spannen komen verkopen, sommige kopers vonden twee dergelijke vangsten in het midden van de week wat te veel en hadden liever een meer gespreide aanvoer gezien. Verder is het ook van groot belang dat de handel op tijd weet hoeveel koppels zullen komen verkopen. Ook in Engeland moet men op tijd vragen om te mogen lossen.

Behalve gul kregen we vooral tong op de markt. Een zelden geziene vangst zelfs op de dinsdagmarkt toen uit de ruimen van de Z.499 ruim 16.000 kg. tong gelost werden. Wel veel heel-kleine sortering die toch stand hield en rond de 110 fr. kreeg. De grote soorten stegen boven de 200 fr., terwijl driekwarttong rond de 180 fr. noemde. Het werd uiteindelijk een erg goede opbrengst: 2 milj. 400.000 fr.

De garnalaanvoer blijft eerder klein, de prijzen varieerden tijdens de voorbije week tussen 105 en 152 fr. het kg. Vis wordt door de kustvissers nog zeer weinig aangevoerd.

## OOSTENDE

VRIJDAG 8-6-1979				
WEST				
N.736	10	280	—	307.025
NOORDZEE				
N.45-706	8	450	—	792.246

MAANDAG 11-6-1979				
NOORDZEE				
O.127-303	10	1.100	—	1.732.340
Z.209-509	12	1.060	—	1.765.690
WEST				
Z.583	10	90	2.195	449.332
KANAAL				
Z.502	20	60	10.225	1.496.467

DINSDAG 12-6-1979				
KANAAL				
Z.499	18	95	16.440	2.456.739
NOORD				
O.82	18	180	1.195	440.337

WOENSDAG 13-6-1979				
NOORDZEE				
O.279-N.3	10	765	—	1.258.120
N.40-41	9	835	—	1.193.490

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

## 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)

## VERWACHTINGEN

### VRIJDAG 15 JUNI 1979

KANAAL : O.114 (40 vis, 8.000 tong).

### MAANDAG 18 JUNI 1979

IJSLAND : O.317 (1.250 m., t.t.z. 800 grote kab., 200 schelvis en totten, 200 kools, 50 bonen, 10 m. heilbot).

KANAAL : O.35, Z.34  
MONKEY BANK : Z.38  
NOORDZEE : O.369/O.141, N.719/O.309, N.708/N.709 (allen onder voorbehoud).  
WEST : Z.72, N.736.

### DINSDAG 19 JUNI 1979

WEST : O.206  
NOORDZEE : O.118, O.134, O.275/O.135 (onder voorbehoud)  
KANAAL : O.518.

### WOENSDAG 20 JUNI 1979

NOORDZEE : O.26/O.285 (onder voorbehoud).

## MARITIEME VOORDRACHT

In het kader van de aktie tot het beveiligen van mensenlevens op zee wordt er in de Stedelijke Visserijschool «John Bauwens», Mercatorlaan 15, te Oostende, een voordracht gehouden met film én demonstratie over AUTOMATISCHE OPBLAASBARE REDDINGSVLOTTEN op vrijdag 15 juni om 20 u.

De film en de demonstratie staan onder de leiding van Kapitein G. VAN EECKHOUTTE, provinciaal deskundige en Commandant van het O/S Odt Fourcault van de Zeevaartschool.

Gratis toegang voor alle belangstellenden.

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 7-6-1979

Z.507	—	1.500	60	404.950
Z.570	—	700	30	164.170
				569.120

### VRIJDAG 8-6-1979

Z.324	—	1.800	230	917.540
Z.128	—	400	70	486.380
Z.405	—	1.800	—	493.402
Z.307	—	150	75	293.600
Z.516	—	200	50	226.460
Z.481				41.265
				2.458.647

### MAANDAG 11-6-1979

KN				
Z.576	18	3.000	250	1.135.120
Z.161	18	9.000	250	1.834.360
Z.506	12	9.000	400	2.057.465
KRP				
Z.569	1	100	70	379.320
K				
Z.580	4	600	30	191.080
W				
Z.69	3	100	105	266.880
				5.864.225

### DINSDAG 12-6-1979

N				
Z.331	12	500	250	626.585
KN				
Z.99	17	7.500	290	1.981.487
W				
Z.16	11	1.800	220	1.087.200
Z.431	13	1.700	150	687.650
K				
Z.481	1	50	5	20.930
				4.403.852

### WOENSDAG 13-6-1979

O.315	11	1.200	200	534.420
Z.526	13	1.500	100	547.840
Z.510	11	1.200	60	363.690
Z.126	11	500	220	629.960
W				
Z.27	—	700	—	552.330
				2.628.240

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	.....
Schelvis midden	.....
Schelvis klein	.....
Kabeljauw	.....
Gul	.....
Wijting	.....
Schaat	.....
Zeebaars	.....
Leng	.....
Schartong	.....
Heilbot	.....
Koolvis	.....
Hondstong	.....
Zeeewolf	.....
Staart	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	11-6-1979	12-6-1979	13-6-1979
Lappen	186 -195	185 -204	.....
Grote	196 -203	189 -212	.....
3/4	189 -217	165 -214	.....
Blok	168 -208	137 -194	.....
Voor-kleine	140 -176	118 -136	.....
Kleine	115 -132	.....	.....

Zeebrugge

Grote	193 -198	194 -200	193 -200
Blok	207 -220	207 -217	211 -219
Fruit	190 -230	194 -223	213 -217
Schone kleine	165 -201	169 -193	195 -200
Kleine	140 -165	145 -174	160 -164
Tout petit	114 -141	119 -138	130 -139
Slips	102 -122	110 -116	111 -117

Nieuwpoort

Tong I	.....	.....	90
Tong II	.....	.....	211
Tong III	.....	.....	236
Tong IV	.....	.....	225
Tong V	.....	.....	200
Kleine	.....	.....	170

PLADIJS

Oostende

	11-6-1979	12-6-1979	13-6-1979
Grote	37,20	23,80-27,40	.....
Grote iek	.....	28	.....
Kleine iek	40	.....	.....
Derde slag	39,60	22-28	.....
Platjes	17,40	18-19	.....

Zeebrugge

I	28-43	28-32	20-24
II	32-53	32-36	22-27
III	30-48	30-34	22-26
IV	17-30	17-20	18-20
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Moeten	.....	.....	45
Grote pladijs	50	.....	50
Platjes	.....	.....	37
Drielingen	.....	.....	.....

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

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

7- 6	2	187	24.803	129,-	136,-	.....
8- 6	3	186	23.915	127,-	133,-	.....

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

7- 6	2	3.681	160.420	.....	.....	.....
8- 6	3	6.114	263.513	.....	.....	.....
11- 6	3	30.608	884.454	.....	.....	.....
13- 6	6	11.124	440.194	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

DONDERDAG 7-6-1979

N.470	152.230	N.1	8.190
-------	---------	-----	-------

Een vaartuig van de West : met 60 bentjes vis en een klein vangstje van een kustvisser.

Deze Westvisser had dan ook, vele soorten maar in kleine hoeveelheden, en met zijn beetje tongen erbij kwam er toch nog een «goed» cijfertje uit de bus. De tongen kregen tot 207 fr., dit van de 2den en 3de soort. De kleinste 127 fr. Grietjes en tarbotjes kwamen aan 130 fr. Platvis tot 1.800 fr. Visjes 1.000 fr. Grote wijting 2.200, kleine 970 à 850 fr. de benne. Speerhaai : 1.100 à 1.280 fr. Dit waren de prijzen van donderdag.

VRIJDAG 8-6-1979

N.723	232.980	N.349	14.852
N.88	15.681	.....	.....

De vrijdagmarkt kreeg 6.100 kg. vis, dit van de N.723. Een vangst met rogsoorten, speerhaaien, wat wijting, enkele benne kleine gullen (geen kabeljauw) en 150 kg. tongen. Tarbot, en platvis was er niet. Enkele kopen grieten werden gekocht aan 150 à 120 fr. de kg. Moerroggen 2.950 fr. de benne, de tilten 2.600 fr., grote scherpsstaarten 2.970, kleine 2.650, dit wat de rogsoorten betrof. De speerhaaien van 1.250 à 1.300 fr. de benne Grote wijting 2.050, kleine 800 fr. De tongen, 180 fr. voor de grootste, de 2den 195, de 3den 218, de 4den 208, de 5den 169 en de kleine kregen 133 à 136 fr.

Zo verliep de vrijdagmarkt !

MAANDAG 11-6-1979

N.720	199.864	N.597	295.299
N.579	389.291	.....	.....

Drie vaartuigen die 30.600 kg. vis losten. Tongen waren er niet, en slechts enkele halve benne platvis. De grootste pak waren gulsoorten, speerhaaien en wijting. De rest : zandhaaien, knorhaan, en wat rogsoorten. Dat de kwaliteit van alle vissoorten de grote rol speelt, staat vast. Zo werd kabeljauw verkocht aan 3.600 fr. de benne, en van een ander vaartuig 4.700 fr. Gulsoorten van 3.000 fr. à 1.450 fr. Zelfs een partij voorkeuze gullen kreeg 1.700 fr. Wijting van 2.300 tot 2.750 fr. Kleine wijting van 1.000 à 1.280 fr. Moerroggen : 3.700 fr. Tilten 2.900 fr. Speerhaaien van 1.400 voor de grootste, tot 1.050 voor de midden-slag. Een paar bennen rode soldaten werden gekocht aan 3.570 fr. Kleine variaties werden ook heel goed verkocht.

Het eindcijfer gaf 884.454 fr.

WOENSDAG 13-6-1979

N.738	124.258	N.590	201.780
N.172	53.340	N.788	20.699
N.700	15.978	N.88	24.139

Het cijfertje voor de kustvisser, is zeker niet te overschatten, als men de kg. van de vangstjes bekijkt, maar de uitzonderlijke hoge prijzen voor de tongen, laat toch iets uit de bus komen.

Zo kregen de tongen van 189 à 236 fr. de kg. Zelfs voor de kleinste soort werd tot 177 fr. gegeven. Grote tarbot 268 fr. de kg. Grieten 150 fr. de kg. Op kabeljauw werd geroepen aan 5.400 fr. Gulsoorten van 4.600, 3.300, 2.000 en 1.500 fr. voor de voorkeuze Grote wijting 2.550 à 2.700 fr. Kleine 1.450 fr..

Grote robaard 50 en 55 fr. Tong-schar voor de drie gesorteerde soorten : 100 fr., 73 en 56 fr. Alle andere vissoorten, die slechts in kleine hoeveelheden op de markt stonden, werden ook heel goed verkocht.

De aanvoer zal denkkelijk nog verminderen, daar verschillende vaartuigen zullen ophliggen, om knuis- en schilderwerk uit te voeren !

VERKOPEN VAN BELGISCHE VAARTUIGEN IN ENGELAND

Verleden week verkochten verscheidene Belgische IJslanders te Grimsby, zodanig zelfs, dat men in deze haven sprak van een Belgische invasie. Onze IJslanders hebben er inderdaad de aanvoer bepaald. De O.81 „John” verkocht er donderdag en zette, omgerekend in onze bennen 2.020 maal 50 kg. in de markt voor een brutobesomming van 3,43 miljoen B.fr. hetzij een gemiddelde van ongeveer 1.700 fr. de ben.

De O.318 zette 1.410 van onze bennen in de afslag voor een brutobesomming van 2,35 miljoen B.fr. wat een gemiddelde geeft van 1.660 fr. de ben.

De O.216 de „Henri-Jeanine” voerde 1.200 van onze bennen aan voor een brutobesomming van 1,97 miljoen B.fr., hetgeen neerkomt op een gemiddelde van 1.640 fr. de ben.

De O.202 „Pelagus” kwam met 1.300 bennen voor een brutobesomming van 1,94 miljoen B.fr. of een gemiddelde van 1.500 fr. de ben. Over het algemeen bestond de aanvoer van deze vaartuigen uit kabeljauw en vooral uit gullerij en schelvis en totten.

Behalve onze IJslanders, kregen we eveneens verscheidene Belgische paarvisseren aan de Britse afslagen.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	11-6-1979	11-6-1979	12-6-1979	12-6-1979	13-6-1979	13-6-1979	11-6-1979	13-6-1979	11-6-1979	13-6-1979	11-6-1979	13-6-1979	11-6-1979	13-6-1979
Tarbot : groot (123)	196	-221	195	-222	230	-198	184	-198	198	-219			268	-
middel (123)			159	-178	159	-183	140	-169	160	-170	225	-		
klein (123)			99	-130	106	-111	89	-105	91	-110	130	-	135	-
Griet : groot (123)			118	-124	115	-125	125	-134	134	-140	135	-	150	-
middel (123)	122	-	101	-109			108	-118	118	-121				
klein (123)			70	-79	77	-	90	-100	94	-105				
Schelvis : groot														
middel	52	-54							52	-61				
klein	33	-40							24	-32				
Heek : groot			30	-60										
middel														
klein														
Lom														
Leng														
Rog (1)			70	-74			68	-77	60	-69	66	-74	70	-
Keilrog (123)														
Rog (23)														
Tilten (23)			60	-66			60	-65	60	-62	60	-	70	-
Scherpstaart (23)			74	-80			75	-81	68	-70	60	-	65	-
Halve mans (23)			48	-52			50	-52	40	-44	50	-	55	-
Teelt (2)			46	-49			43	-52	44	-46				
Katrog (2)			28	-32			26	-32	20	-21				
Kabeljauw	62	-98	58	-64			74	-90	79	-98	80	-110	94	-
Gul (groot)	24	-64	40	-48			45	-51	24	-61	60	-100	30	-90
Gul (middel)			36	-44			42	-46			47	-90		
Gul (klein)			36	-42			38	-42			46	-60		
Hozemondhamme					111	-127								
Wijting : groot	30	-33							38	-46	66	-75	52	-
klein			46	-51			47	-52			22	-27	29	-
Schar			12	-16			15	-17			10	-12		
Steenschol	42	-98	56	-58	10	-99	48	-92	70	-76	12	-25	20	-40
Zeehaal			34	-37	27	-40	30	-34	30	-36	28	-	36	-
Hondshaal	21	-60			14	-80								
Doornhaal														
Pieterman														
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekreeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal														
Schartong														
Volle haring														
IJle haring														
Haringshaal														
Steenholk	11	-20												
Heilbot														
Koolvis														
Zeewolf														
Pollak														
Zonnevis	45	-												
Koningsvis														
Vlaswijting														
Zeeduivel														
Schotse schol														
Zeehond			54	-56			58	-						
Bot			18	-22			24	-26	18	-22	17	-	32	-
Rode Poon (robaard)													7	-
Grauwe Poon (knorh.)			20	-46	11	-21	26	-38	20	-28	55	-60		
Rode Knorhaan			6	-			6	-	6	-10				
Posten	31	-									10	-	15	-
Langosten (midden)			10	-14			16	-19			18	-21		
(klein)														

Lees "HET VISSERIJBLAD"



**LIPS n.v.** *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN

Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

(831/7V)

## NEDERLAND

### VAN DAG TOT DAG

#### IJMUIDEN

Aan de vrijdagmarkt van 8 juni werd aangevoerd : 8.632 kg tong; 122 kisten tarbot en griet; 1.820 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 830 kisten wijting; 80 kisten schol; 168 kisten schar; 122 kisten makreel en 166 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: grote tong 14,85-13,85; grootmiddel tong 16,51-14,63; kleinmiddel tong 14,57-12,25; tong één 14,21-13,06; tong twee 13,21-12,98; tarbot 14,50-13,13; zalm 21,28.

Per 40 kg.: steenbolk 55; tong-schar 240-60; horsmakreel 50; bot 26-25; tarbot 465-133; griet 304-160; kabeljauw één 300; kabeljauw twee 244-192; kabeljauw drie 144-100; kabeljauw vier 122-90; kabeljauw vijf 98-84; schol één 140-100; schol twee 122-100; schol drie 120-94; schol vier 80-71; wijting drie 72-48; schar 56-24; schelvis vier 132; makreel één 80; makreel twee 50-22; poottjes 85-24; roggen 292-228; hammen zonder kop 486-270.

De besommingen waren :

KW 141 f15.300; UK 4 f220; UK 17 f11.900; UK 18 f11.900; UK 20 f13.500; UK 78 f2.000; UK 135 en UK 145 f13.800; UK 137 f12.400; UK 138 f12.100; UK 159 f9.550; UK 234 f9.300; UK 272 f16.700; VD 6 f15.600; VD 18 f4.700; VD 19 f4.900; IJM 14 f18.100; IJM 18 f700; IJM 25 f3.700; IJM 47 f400; één Engelse kotter de J 535 f34.000; verder 11 Texelaars en 2 Goedereders met in het totaal f260.000 aan besomming.

X X X

Aan de maandagmarkt van 11 juni werd aangevoerd : 11.878 kg. ton; 146 kisten tarbot en griet; 1.083 kisten kabeljauw; 875 kisten wijting; 778 kisten schol; 118 kisten schar; 103 kisten makreel; 60 kisten diversen.

## 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 gekomen.

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

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: grote tong 14,17-13,24; grootmiddel tong 15,17-14,44; kleinmiddel tong 12,82-11,86; tong één 12,86-9,86; tong twee 12,60-8,70; tarbot 13,03-12,15; zalm 27,00.

Per 40 kg.: tong-schar 182-140; krab 46-42; steenbolk 60-52; rode poot één 136-60; rode poot twee 28; haal 122-81; tarbot 429-163; griet 316-240; kabeljauw één 150-122; kabeljauw twee 144-102; kabeljauw drie 110-92; kabeljauw vier 108-96; kabeljauw vijf 104-86; schelvis één 120-113; schelvis twee 112-92; schol één 130-108; schol twee 118-102; schol drie 108-90; schol vier 82-71; wijting drie 81-40; schar 47-30; makreel één 92; makreel twee 56-22.

De besommingen waren :

KW 4 f13.900; KW 29 f11.800; KW 51 f15.600; KW 55 f15.200; KW 88 f15.300; KW 137 f15.700; KW 145 f18.600; KW 152 f17.200; KW 167 f18.700; KW 173 f6.000; KW 175 f14.100; KW 189 f21.700; KW 194 f65.700; KW 214 f11.400; KW 221 f20.800; KW 226 f11.200; SCH 256 f13.100; WR 33 f17.400; WR 57 f13.600; IJM 19 f9.300; IJM 44 23.300; IJM 115 f16.300; IJM 154 f16.900.

#### DEN HELDER

In de week van 5 tot en met 8 juni werden door 78 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd: 16.718 kg tong, f226.964,83, f15,71-8,83 ; 11.829 kg tarbot, f88.293,89, f14,25-5,03 ; 54.000 kg schol f109.891 f3,28-1,31 ; 11.995 kg kabeljauw f30.185,04, f5,00-1,64 ; 2.614 kg griet, f13.400,51, f6,66-4,49 ; 13.800 kg schar, f11.931,28, f1,28-0,60 ; 6.505 kg wijting, f8.737,52, f1,90-0,94 ; 60.184 kg diversen f217.126,28. Totaal : 177.645 kg, f706.530,57.

van 30 fr. Ofwel door storting van de som van 30 fr. op postrekening nr. 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, Oostende.

Men mag dit ook met 30 fr. postzegels doen. B.T.W. is inbegrepen.

### PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige geplastificeerde visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij

**Drukkerij P.V.B.A.**

**„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”**

**H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE - TEL. 059/32.11.13 - 49**

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Het gamma omvat volgende mappen :

**A. VISSERIJMAPPEN à 400 F. (B.T.W. inbegrepen)**

NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN

ZEEVIS

SCHAAL- EN WEEKDIEREN

SPORT- EN LIJNVISSERIJ

**B. VISSERIJMAPPEN à 300 F. (B.T.W. inbegrepen)**

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE

NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN

ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 50 F. portkosten.

## VAN MANNEN EN DE ZEE

Dit prachtig boekje, de geschiedenis weergevend van onze visserijvloot en zijn wederwaardigheden, van de hand van de heer Marcel Poppe, sekretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, is verkrijgbaar tegen de prijs van 150 F, BTW inbegrepen, plus 10 F verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30 Oostende.

En verder :  
Te Oostende :  
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat ;  
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat ;  
Internationale Boekhandel, Opex ;  
Standaard Boekhandel, Kapellestraat.  
Te Zeebrugge :  
Hand in Hand :  
Mr Moens, Café Dolfijn, Vis-mijnstraat.