

# het visserijblad

Vrijdag 29 juni - Nr. 25

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

## Belgisch - Nederlandse perikelen

In onze vorige uitgave hebben we een schrijven uitgaande van de Visserijvereniging «Ons Belang» te Breskens met genoegen en graag laten verschijnen. Het is een artikel dat oproept tot samenwerking en begrip onder Belgische en Nederlandse vissers en waarbij, in zekere zin, de nadruk gelegd wordt op de materialistische visie die heden ten dage in de visserij binnen geslopen is, ten nadele van de vroegere solidariteit, en behulpzaamheid over onze gemeenschappelijke grenzen heen.

Het materialisme van thans is echter een uitloper van onze tijd, van de inzet en de investeringen van belangrijke kapitalen in het bedrijf, van leningen aan banken die de reder het mes op de keel zetten, van een zogezegde «must» om er te geraken, van de kop boven te houden, of onder te gaan. De gedragingen van de reders en vissers van thans zijn dan ook in functie van die factoren en het niet geoorloofd optreden op zee er een gevolg van. Ook wij hebben reeds een paar malen in onze uitgaven moeten wijzen op het gebrek aan verantwoordelijkheidsgevoel bij schippers en reders, die plots de oproepen om hulp en opsleping van hun collegas niet meer horen, nadat ze even voorheen met hen nog in betrekking waren. In ons vorig nummer gaven we hieromtrent een voorbeeld met de Z.69 die hulpeloos twee dagen op zee lag te dobberen, omdat plots geen enkel omliggend vaartuig hem nog hoorde en allen, juist hun radio hadden..... afgezet! Inderdaad telt nu alleen nog de opbrengst en als het kan, het gewin. Voor deze faktor moet thans alles wijken. Het is eveneens om die reden, dat men het niet nauw meer neemt met de reglementen als er ergens een grote kans op straffeloosheid bestaat, gaat men dan maar eens, of meerdere malen, een verboden trekje doen en komt men dan in niet toegelaten vaarwaters. Dat is niet voor onze noorderburen alleen bestemd, maar we durven gerust zeggen dat niemand hier van vrij te pleiten is. We zien natuurlijk altijd gemakkelijker het strooitje in buurs oog dan deze in eigen oog. Het is dan ook juist, dat we in dit verband liefst hand in hand zouden gaan en wederzijds elkaars biecht gaan afnemen, zonder eenzijdig te gaan schelden en elkaar en in wolle openhartigheid weergegeven is. Ook het Visserijblad duimt om de Belgisch-Nederlandse betrekkingen wat leven, of als men het wil, wat nieuw leven in te blazen. We juichen dan ook het initiatief van de visserijdagen die op 11 augustus te Breskens zullen gehouden worden met een discussiemorgen, volmondig toe en hopen dat de Nederlandse en Belgische personaliteiten die hun deelneming reeds toegezegd hebben, er in de eerste plaats een erezaak van zullen maken, te wijzen op wat ons verenigt en niet op wat ons verdeelt. Ondertussen hebben wij zelf niet gewacht om de zogezegde stroperijen door Nederlandse vissersvaartuigen en waarover een bepaald informatieblad zo breedvoerig en aanvullend uitgeweid had, te relativeren en tot haar juiste proporties terug te brengen. Van de vele Nederlandse vaartuigen die zogezegd aan het stropen waren, was juist geteld één vaartuig uit Vlaardingen illegaal aan het vissen, terwijl de Breskenaren legaal visten gezien zij beneden de 50 Brt en met motoren uitgerust waren beneden de 300 P.K. Wij geloven dat het bepaald informatieblad hier nog atlijd ergens een rechtzetting verschuldigd is, tenware het meent zijn leden tot genoegen te zijn met aan bluf te doen.

Dat wij het lijstje van onze op- en/of aanmerkingen zullen aanvullen van «A» tot «Z» geloven wij niet. Dat wij het bepaald hebben tegen de grote trekkracht en de duizend-en-meer paarden van de Nederlandse kotters is evenmin waar. Maar dat wij er reeds op gewezen hebben, dat deze overuitrusting zich ergens zal gaan wreken en reeds

(Vervolg blz. 2)

## Reorganisatie en invoering van nieuwe programma's in het zeevisserijonderwijs

### Minister De Backer antwoordt op vraag van volksvertegenwoordiger Laridon

Zoals wij in ons vorig nummer meldden heeft volksvertegenwoordiger Alfons Laridon een omstandige vraag gericht aan mevrouw D. Backer, minister van de Nederlandse Gemeenschap. Tema was de huidige situatie van het zeevisserijonderwijs dat, volgens voornoemd mandataris, aan een grondig nazicht toe is. Onderzoek dat zou moeten leiden tot een reorganisatie en voor al de invoering van nieuwe programma's.

Betrokken minister heeft daarop zeer recent een antwoord verstrekt en dat geven wij nu onderstaand integraal weer. Mevrouw De Backer schrijft het volgende :

Het zal de heer Laridon niet ontgaan zijn, dat het Zeevisserijonderwijs slechts sinds korte tijd onder mijn bevoegdheid ressorteert.

Het is mij echter wel bekend dat de besprekingen in de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs — afdeling zeevisserij — zeer ernstig werden opgevat en in het licht van het vernieuwd secundair onderwijs tot een goed project van reorganisatie hebben geleid, en dat de Commissie onder de kundige leiding van *ex-directeur* Boels van de Stedelijke Visserijschool Oostende eveneens knap werk presteerde om onderwijsprogramma's voor die nieuwe structuur uit te werken.

Er dient echter rekening mede gehouden te worden dat, op het ogenblik dat het reorganisatieproject, dat trouwens ook een luik rationalisatie van het aantal scholen veronderstelde, bijna klaar was om aan de bevoegde Minister voorgelegd te worden, er vanwege een aantal scholen, die bij de reorganisatie moesten betrokken worden, verzet betekend werd tegen deze nieuwe structuur.

Derhalve werd er gearzeld om tegen de wil in van praktisch de helft van de directies V.S.O. op te dringen.

De verantwoordelijke diensten stonden dan ook op het punt aan de Minister een voorstel te

doen om naast een zeevisserijonderwijs type I een type II in te richten, zoals dit bestaat voor het technisch en beroepsonderwijs bij Nationale Opvoeding.

Wel te verstaan zou dit laatste type ook over 4 jaar moeten gespreid zijn, terwijl het type I de eerste twee graden, zegge ook 4 jaar beslaat. De onderwijsprogramma's zouden een evenwaardige inhoud hebben.

Ik meen dat dit voorstel het overwegen waard is.

Wat de door de heer Laridon gestelde specifieke vragen betreft, kan het volgende geantwoord worden :

De hierboven geschetste toestand heeft inderdaad de uitvoering van de reorganisatie bemoeilijkt. Wegens deze moeilijkheden om een door allen aanvaarde structuur voor te stellen, zijn de onderhandelingen met het Ministerie voor de erkenning van een studiegetuigschrift van zeevisserijonderwijs nog niet aangevat.

Ik ben er voorstander van dat een hervorming binnen de kortst mogelijke tijd tot stand zou komen.

Met type I zou in principe op 1 september a.s. kunnen gestart worden, indien men er zou voor opteren toch te starten alvorens de erkenningsprocedure door Nationale Opvoeding tot een goed einde is gebracht.

De uitwerking van een programma van het type II is echter nog niet klaar, zodat het m.i. riskant zou zijn en nadelig voor de verhouding tussen de scholen, indien in het aanstaande schooljaar de ene inrichting een vierjarige en de andere een driejarige opleiding zou geven.

Dit alles — ik herhaal het nogmaals — zonder dat de erkenningsprocedure door Nationale Opvoeding tot een goed einde zou zijn gebracht.

(Vervolg op blz. 2)



# van de Sande Breskens

Scheepswerf — Machinefabriek

Tel. 01172—1765  
na 16.30 uur 1569—1590

- Service-onderdelenleverancier van „INDUSTRIE” dieselmotoren.
- Voor alle reparaties aan visserij-schepen, alle merken motoren en viswinches.
- Nieuwbouw, specialiteit garnalenkotters.
- Verbouwing van viskotters voor de pelagische en semi-pelagische visserij.
- Hydrauliek en pneumatiek.

Weet U dat ook wij bouwers zijn van alle types winches.

Wij leverden op alle door ons gebouwde visserij-schepen onze viswinches, bij boomkorvisserij voorzien van de door de Nederlandse Scheepvaart Inspectie thans vereiste hulp-trommels.

Wij geven U zeer korte levertijden tegen scherp concurrerende prijzen.

(8179V)

## Belgisch - Nederlandse perikelen

(Vervolg van blz. 1)

vrakkt, is wel juist. Dat er verder een breed werkterrein open ligt om tot samenwerking te komen met onze Nederlandse kameraden en een mogelijkheid om in het bijzonder gemeenzame stellingen in onze valkpers en te Brussel te verdedigen, is zeker juist en zou heilzaam zijn voor beide visserijgemeenschappen.

De belangen van onze noorderburen en van ons zelf liggen zeker niet tegengesteld. Als het toevallig ergens zo zou zijn, dan zijn we graag bereid om te helpen bepaalde hoeken af te ronden.

We sluiten met er nogmaals op te wijzen, dat we het graag zien zoals de woordvoerder van de vissersvereniging «Ons belang» uit Breskens het voorheeft en het schrijft, en we eindigen met juist dezelfde woorden als deze van onze noorderbuurvrienden «VAN HARTE WELKOM».

## Reorganisatie en invoering van nieuwe programma's in het zeevisserijonderwijs

(Vervolg van blz. 1)

Deze erkenning lijkt mij in het geheel van de geplande reorganisatie van zeer groot belang te zijn, om — zoals het geachte lid het trouwens in zijn vraag zelf zegt — de kinderen die aanvankelijk dit beroep van visser hadden gekozen, de kans te geven, zo zij dit wensen een andere richting in te slaan.

Daarom ook heb ik mij voorgenomen zo spoedig mogelijk hieromtrent overleg te plegen met mijn Collega van Nationale Opvoeding om de erkennings-procedure in te zetten.

In het licht van wat voorafgaat lijkt het mij dan ook realistisch dat alles in het werk zou gezet worden opdat — en

dit voor de twee types gezamenlijk — vanaf het schooljaar 1980-1981 zou kunnen worden van start gegaan.

Het spreekt vanzelf dat mochten zich bij de door mij voorgenomen werkwijze problemen voordoen de leden van de Raad tot Verbetering van het Zeevaart — afdeling zeevisserij en de Commissies, die buitengewoon werk hebben gepresteerd — ik wil dit hier graag beklemtonen — niet alleen zullen ingelicht worden maar ook om hun gewaardeerd advies worden gevraagd.

Totdaar Mevrouw De Backer.

Nota der Red.: We komen volgen de week op deze voor de visserij belangrijke zaak terug.

## BRANDSTOFFPRIJZEN EN ONZE VISSERIJ

Dat de brandstofprijzen catastrophale vormen aannemen en de dollarkoers daarenboven gedurig parten speelt, is een feit.

De moeilijkheden door het ministerie van economische zaken opgelopen zijn onoverzichtelijk en stellen hen voor talrijke problemen.

Enerzijds willen de syndikaten de brandstofprijzen niet zien verhogen. Anderzijds worden er evenveel produkten uitgevoerd als ingevoerd, maar dan aan prijzen welke in het buitenland zeker één à twee frank hoger liggen dan bij ons.

En dan stelt zich de vraag of men de uitvoer niet wil of kan beperken.

Die vraag beantwoorden zegt dat economisch gezien niemand zal laten uit te voeren aan een duurder prijs, wanneer hij er de gelegenheid toe heeft. Maar zo men dit beperkt, zal men eenvoudig niet invoeren en is het tekort nog groter.

De huidige schommelingen op en af, zullen nog zeker duren tot einde juli, datum waarop de bestaande overeenkomst ten einde loopt. Maar zal er dan een oplossing gevonden worden, die elkeen bevredigt? Daaraan moet men zich niet verwachten. Integendeel. Anderzijds zijn er bedrijven, waar het verbruik niet kan verminderd, wil men het gevaar niet scheppen van het verminderen van de produktie, de werkloosheid vergroten, andere bedrijven of zaken lamleggen, enz.

Het volstaat te melden dat men bvb een vissersvaartuig niet kan verminderen van brandstofbevoorrading, zonder gevaar te scheppen deze gedeeltelijk stil te leggen. Een tweede gevolg is een tekort aan visaanvoer op de markt verwekken met voor gevolg, een grotere visinvoer, een ontreding van de vishandel, deviezenverlies, enz. Nu reeds verkoopt een derde van onze vloot in vreemde landen, tengevolge van het tekort aan brandstoffen en onze duurdere prijzen. Dit verwekt niet alleen een onregelmatige markt, maar mistevredenheid bij de bemanning die één of twee reizen buitenshuis verkopen, enz.....

Dat er besparingen mogelijk zijn, is een feit. We vernoemen maar het verbruik in de openbare gebouwen, de verlichting 's avonds en 's morgens, het gebruik voor auto's om naar zijn werk te gaan, waar een autobus of velo U er gemakkelijk kan toe leiden, wanneer ge er niet ver van af woont, enz..... Maar wie doet er iets voor? En waar zijn de Openbare Besturen om het voorbeeld te tonen? Ondertussen zijn ook de brandstofprijzen in andere landen veel duurder geworden. Zo betaalt de visserij in Engeland reeds 6,50 fr. per liter al zijn de Engelsen en Ieren dichterbij de visgronden gelegen en wegen de onkosten voor hen niet zo zwaar op hun uitbating als bij ons. Hetzelfde geldt voor de Ieren, de Hollanders, de Denen, de Noren en de IJslanders. In Denemarken is de brandstofprijs voor de visserij al duurder dan bij ons.

Vandaag, donderdag, zijn de brandstofprijzen opnieuw van enkele centiemmen gedaald vergeleken bij vorige week.

De prijzen voor volgende week zijn dus als volgt te noteren:

	Was		Vanaf 28-6-79	
	zond. BTW	met BTW	zond. BTW	met BTW
gasolie verwarming	6,64	7,04	6,52	6,91
Lichte fuel	6,58	6,97	6,46	6,85
Diesel	9,97	11,57	9,85	11,43
Gasolie visserij	6,19		6,07	

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# DE BELGISCH - NEDERLANDSE VISSERIJDAGEN TE BRESKENS

Dat het Zeeuws «Vlaamse» Breskens zijn blikken, gezien zij geografische ligging naar het Zuiden richt, zal niemand verbazen. De vereniging «Ons Belang» wil van deze dagen een internationaal «Belang» maken door tijdens de visserijdagen op 11 aug. een Belgisch Nederlandse dag te organiseren, hetwelk gezien in het kader van de Europese visserijproblematiek een unieke gebeurtenis mag genoemd worden.

Het programma begint wat het officiële deel betreft, om 9.30 uur wanneer de gasten en genodigden in de bovenzaal van de vismijn worden verwelkomd.

Aansluitend zullen er tijdens een discussie de problematiek aan de orde gesteld worden waarmee de Belgische zowel als het Nederlandse visserijbedrijf dagelijks te maken hebben waarbij door discussanten het belang van een Belgisch - Ned. Samenwerking in Europees verband zal onderstreept worden. Aan deze discussie werken van Belgische zijde mee, Dr. R. De Clerck, bio'oog van het «Rijksinstituut voor de Zeevisserij» te Oostende.

Van Nederlandse zijde werken hieraan mee, Dr. H. A. Boelmans - Kranenburg, secretaris van de «Stichting voor de Nederlandse Visserij», en Dhr. de Veen, bioloog van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden, terwijl a/s gesprekleider de voorzitter van Zevibel» Dhr. van den Bos de discussies zal leiden. Aansluitend zullen de gasten door Burg. en Wethouders van Oostburg een ontvangst worden aangeboden.

Na een koffietafel onder het motto «Vissers bij Vissers op bezoek» zullen de gasten, na bezichtiging en het uitvaren van de vloot op excursie gaan naar een van de grootste en modernste visverwerkende bedrijven die Nederland rijk is, «Diepvries Breskens» welk bedrijf kort bij de haven ligt.

Verder organiseert tegelijkertijd het comité «Visserijdagen» te Breskens een scala van evenementen waaruit we hier slechts een groep willen doen.

Dit programma begint op zaterdagmorgen met een rommelmarkt en eindigt op zondagavond in de late uurtjes met een vuurwerk.

Intussen verspreid over geheel Breskens : Fileren van vis en visuitdelen, en barbecue, kinderprogramma's, kermis, gaaischieten, zeilwedstrijden, aanvoer van garnalen, zwemwedstrijden in de haven, uitdeling van garnalen, de Visbakkers uit het Belgische Heist, alles opgehuisterd door de muziek van Fanfare gezelschappen, showbands, enz. enz. Verder zal er beide dagen 's avonds een volksbal worden georganiseerd in de vismijn.

Dat het in de vele etablissementen met gezellige zitjes langs het hele feestgebied het er op een gezellige Vlaamse manier aan toe gaat, zal eenieder die Breskens kent, niet verbazen.

Organisatoren hopen dan ook naast Nederlandse, ook vele Belgische vrienden te mogen begroeten.

## VOORLOPIG PROGRAMMA VISSERIJDAG BRESKENS 1979

De bedoeling is dat de heren de Clerck en de Veen de biologische aspecten van de visserij zullen belichten.

Daarnaast dat zowel een Belgische als een Nederlandse spreker vanuit het bedrijf daaraan tegenwicht geeft.

De suggestie is, dat als thema van de dag duidelijk het belang van Internationale samenwerking in het bedrijf onderstreept wordt waarbij in het bijzonder de Belgisch - Nederlandse samenwerking.

De tijdsindeling voor de genodigden zal er als volgt uitzien :

- 9.00 - 10.00 uur : Welkom met koffie
- 10.00 - 12.00 uur : Het officiële gedeelte waarover nog nader met betrokkenen zal overlegd worden.
- 12.00 - 13.00 uur : Ontvangst door Burg. en Wethouders van onze gemeente Oostburg voor de gasten.
- 13.00 - 14.00 uur : Koffietafel onder het motto : Vissers bij Vissers op bezoek.

14.00 - 15.00 uur : Bezichtiging en uitvaren van de vloot waaraan desgewenst door de gasten kan deelgenomen worden.

15.30 - 16.30 uur : Excursie voor de gasten naar het visverwerkingsbedrijf «Diepvries Breskens».

## PROGRAMMA VISSERIJFEESTEN 1979

### Zaterdag 11 augustus

- Rommelmarkt
- Uitvaren van de vloot
- Uitdelen garnalen
- Fileren en visuitdelen
- Barbecue
- Kinderprogramma
- Havenzwemwedstrijd
- Volksbal

### Zondag 12 augustus

- Schieting
- Aanvoer garnalen
- Heisterse visbakkers
- Zeilwedstrijd
- Barbecue
- Muziekconcerten
- Showband Axel
- Volksbal
- Vuurwerk

Verder : kleine kermis op Oranjeplein

Vismijn geopend voor een drankje en een hapje

## EKSPERIMENTELE NEDERLANDSE VISSERIJ OP HORSMAKREEL

Aan de «Visserij» voorlichtingsblad van de Nederlandse visserij, ontleen we een artikel van de h. P. Roos, over de resultaten van een horssmakreelproject (onze poer), waarvoor de Nederlandse Stichting in haar vergadering van 19 oktober 1978 de goedkeuring gaf.

Het ging hier vooral om de mogelijkheden te verkennen voor de Nederlandse vriestrawlers voor een nieuwe visserij op horssmakreel. Inderdaad is deze categorie van trawlers zwaar benadeeld door het verbod op de haringvisserij en dergelijke projecten. Een financiële steun van de overheid, zou toelaten de moeilijke periode te overbruggen voor de haringtreilers tot ergens een bepaald contingent haring vrij gegeven wordt.

Aan het project namen 22 schepen deel behorende tot 9 rederijen. Als bijdrage kon aan de eigenaars van een deelnemend vaartuig 100.000 gulden per reis van tenminste 14 dagen uitbetaald worden, hetzij in onze munt uitgedrukt ongeveer 1,5 miljoen B.Fr. De meeste schepen waren uitgerust met een motor van rond de 2000 P.K. met één enkel vaartuig met 2.700 P.K. en een paar vaar-

tuigen met een kleinere motor van om en rond de 1.200 P.K. Er werd in totaal 5.465 ton aangevoerd door de schepen, met nochtans 3 maal meer makreel dan horssmakreel, namelijk 3.45 ton makreel, 1.300 ton horssmakreel en 240 ton diversen waaronder anjovis, zeebaars, kevers en pelsars. Er werd met pelagische netten gevestigd. De gemiddelde vangst per vaartuig was dus rond de 250 ton. Met de afzet was er geen probleem gemoed, zowel voor de makreel als voor de horssmakreel. Aan boord van de vriestrawlers waren zo gemiddeld 16 bemanningsleden, hetgeen voor onze begrippen westkust van Cornwall werd echnmakreel werd verwezenlijkt, in het zeegebied rond «Start Point». In het gebied langs de zuid- en noordwestkust van Cornwall werd echter vooral makreel gevangen in een verhouding van 3 maal makreel tegen éénmaal horssmakreel. Van 10 vaartuigen was het schip binnen de veertien dagen volgeladen.

Door de schepen werd zowel bij dag als bij nacht gevestigd. Het ganse project heeft zowat 32 miljoen B.Fr. gekost.

Waar zijn de Belgische projecten ?

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



## LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN

Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

(8317V)

## Kritiek op de Nederlandse vissers

In de Visserijwereld nr. 25 van 21 juni wordt een ingezonden schrijven gepubliceerd van de heer J. Siereveld waarin wij onder meer volgende zin noteren : «Dan wil ik ook nog ingaan op de kritiek, die vaak in het Belgische Visserijblad op ons, Nederlandse vissers, wordt uitgeoefend. Daarbij worden wij zwart gemaakt terwijl men zich zelf schoon praat. Want wat te denken van de Belgische visser, die thuisvarend aan een collega een vangst van 6.000 kg tong opgeeft, terwijl er in dat Visserijblad van die zelfde visser slechts 4.500 kg tong vermeld staat. Er zijn meerdere van dergelijke gevallen bekend. Maar dan zal de fout wel bij de administratie liggen, of zou er in de Belgische havens toch illegaal tong worden verkocht ? Tot daar de passage waarin het Visserijblad tweemaal vernoemd wordt.

Graag wijzen we er de heer J. Siereveld op, dat wij ons zelf niet bezondigen aan het zwart maken van de Nederlandse visser, maar dat wij in deze gevallen de eigen Nederlandse vakpers weergeven en we in één onzer uitgaven er zelfs op gewezen hebben dat, door dit weergeven van zaken, aannemende dat deze juist zouden zijn, men het buitenland, in casu hier de Britten, argumenten in de hand speelt om hun eisen voor een eksklusieve zone en voor bewaring- en beschermingsmaatregelen in het bijzonder tegen ons gericht, te staven. Anderzijds lezen we in een Nederlands vakblad van 14 juni woordelijk het volgende :

«Desondanks boekten de gezamenlijke Nederlandse visafslagen in 1977 en 1978 nog omzetten van circa f. 300 miljoen per jaar, ofwel ong. 70 t.h. van de totale aanvoerwaarde volgens de gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek, waarmee hun belang (van de afslag) voldoende duidelijk is aange-  
toond.

Wij zelf en we veronderstellen ook lezers uit de partnerlanden, trekken hieruit de logische gevolgtrekking, dat de ontbrekende 30 t.h. van de totale aanvoerwaarde, volgens de gegevens van het Centraal Bureau van de Statistiek, dus niet via de veilingen in de handel gekomen zijn.

Wat nu het verhaaltje van de 6.000 kgr van een thuisvarende betreft, die in 4.500 kgr veranderde en dan het dooddoentje «er zijn meerdere van dergelijke gevallen bekend», steunt dit op geen enkel objectieve vaststelling. Het omgekeerde doet zich echter meer voor, dat de werkelijke verkoopcijfers hoger liggen dan de opgegeven verwachtingen. Maar ook hier zullen we ons wel wachten om besluiten uit te trekken. Het opgeven van de verwachte lossingen is ten slotte slechts een schatting, die eens te klein, dan weer te groot uitvalt. Wel is zo, dat eens de schepen de sluis door zijn, de vangst verplichtend dient in de afslag verkocht te worden, hetgeen dus overeenkomt met een verplichting. Wij zelf hebben geen weet, van wilde lossingen ergens in de handelshaven. Wel mogen de paar tientallen kleine garnaalscheepjes, hun bijvangst aan visjes, na schatting van de hoeveelheid, in detail aan de man brengen. Wel hebben wij altijd, dit bijzonder in vroegere jaren, de pufvisserij door bepaalde Nederlandse vissers uitoefend, scherp aangeklaagd. We hebben anderzijds ook algemene bemerkingsen gemaakt op de vermenigvuldiging van de P.K.'s in de Nederlandse vissersvaartuigen die ergens ook wel eens zouden aanleiding kunnen geven tot, «van het goede te veel». Specifiek neemt het Visserijblad het echter voor alle vissers op en zeker wel voor de Nederlandse visser die ons, alleen reeds vanwege de taal en tradities, het dichtst bij onze Vlaamse visser ligt. Dat de visser echter nog al eens tegen zich zelf dient beschermd te worden, vooral wat overbevissing en becherming betreft, waar wij moeten achter staan omdat wij meer het algemeen belang van de visserij voor ogen hebben, zowel voor nu al voor later, kan nu wel eens kwalijk overkomen bij diegenen die alleen het onmiddellijk gewin voor oog hebben.

## DE ONDERGROND VAN HET VERTREK VAN DE SCHIAFFINO-OVERZET-LIJN UIT DIEPPE

De rederij «Schiaffino» die op Oostende een lijn opent naar Engeland, heeft te Dieppe een met reden omkleed verslag openbaar gemaakt waarom de rederij Dieppe zelf verlaten. Van de regelmaat der overvaarten, is alleen nog sprake in onze folders, aldus de woordvoerder van de «Schiaffino-lijnen».

De uitbating van de drie «Ro-Ro-schepen» wordt volgens deze mededeling inderdaad onmogelijk gemaakt door de talrijke stakingen der dokkers. Inderdaad gingen op de 680 overvaarten in één enkel jaar er 170 verloren ! Hierdoor wordt de geloofwaardigheid van de rederij in het gedrang gebracht en daarom zal «Schiaffino» zijn twee lijnen op Dover en zijn lijn op Shoreham opschorten, tenware een duurzame oplossing mogelijk wordt en uit de bus komt. De woordvoerder van de maatschappij bracht terzelfdertijd het project van de lijn Oostende-Dover ter sprake en de mogelijke uitbouw van deze lijn, zo het niet meer gelijktijdig met de Franse Dieppe-lijn kan. Volgens de dokkers van Dieppe zijn zij echter niet schuldig, omdat... zij alleen de nationale ordewoorden van staking gevolgd hebben ! De ware schuldigen zouden de rederij in het algemeen zijn, waarvan de nationale en internationale vertegenwoordigers weigeren te praten, dat wil zeggen weigeren toe te geven aan de onzinnige eisen van de Franse dokkers, want zo verstaan de syndikaten het «praten» dat gelijk staat met «over-de-brug-komen». Voor Dieppe zou het verdwijnen van de «Schiffanoli» natuurlijk een zwaar economisch verlies zijn, omdat deze lijnen toch nog altijd tussen de 20 en dertig dokkers per dag te werk stellen. Verder betaalt de rederij nog altijd jaarlijks een kleine 10 miljoen B.fr. aan havenrechten. Ook vallen er vele bijkomende havenactiviteiten weg zo de «Schiffano» uit Dieppe vertrekt. Ook de maatschappij «Europese Westtransport» zal Dieppe verlaten zo de «Schiaffino» wegvault, omdat zij praktisch de enige klant is van de lijn op «Shoreham» met zowat 1.500 aanhangwagens per maand.

Deze firma heeft zelfs 50 personen te werk gesteld op de sociale

zetel, verder nog 75 autobestuurders. Dit zou dus eveneens wegval- len voor Dieppe en omgeving. Ook zouden de douanen ongeveer 70 miljoen per jaar aan rechten verliezen. Hierbij komt nog dat de nieuwe gebouwde «Ro-Ro»-installaties te Dieppe dan al hun waarde zouden verliezen en ongebruikt zouden blij- ven. Er zal inderdaad nog moeilijk een andere rederij kunnen overge- haald worden naar Dieppe, of zelfs naar een Franse Westhaven over te komen, met het voorbeeld van de Schiaffino-lijn voor ogen en met de onmogelijke eisen van het Frans dokkerssyndikaat. De syndikaten blijven er bij dat het «Schiaffino- dreigement» kadert in het offensief door de regering en het patronaat beraamd tegen hen, maar in Dieppe zelf beginnen de dokkers toch maar te aarzelen vooral omdat ook de bevolking zelf deze stakingen als ongeoorloofd begint te aanzien. Er zou nu bij de dokkers een neig- ing bestaan om het «Ro-Ro-trafiek» als een afzonderlijke akti- viteit te aanzien die buiten de ge- meenschappelijke eisen valt van de algemene dokkersaktiviteiten. In elk geval is de kordate houding van de rederij «Schiaffino» er voor veel tussen, dat de dokkers tot rede komen en dat ingezien wordt, dat de streekbelangen door de syndikale onzinnige eisen, niet gediend wor- den. We menen dat deze houding meer navolging zou moeten krijgen en tevens een les is voor onze fa- meuze syndikaten.

## GEVAARLIJKE BOM ONSCHADELIJK GEMAAKT

In de nacht van 18 op 19 juni '79 werd door het Zeebrugse visser- schip «Z.494 LUCKY STAR» een bom van 250 kg opgevist.

Deze bom van 1,20 m., een dia- meter van 40 cm en nog voorzien van een slagpin werd dinsdagna- middag door de A950 VALCKE met aan boord een ploeg van de groep Duikers - Ontmijners, onder het bevel van Luitenant-ter-Zee VAN MALLEGHEM tot ontploffing ge- bracht ter hoogte van de Wendui- nebank.

# Weetjes...

Volgens een nog niet nader gekende oorzaak, krijgen de vissers op aal in het Grevelingenmeer in Nederland, regelmatig dode platvis in hun fuiken. Men neemt aan dat deze vis gestikt is bij gebrek aan zuurstof. Men wijt het aan het inhalen van vers zeewater met een veel lagere temperatuur.

Miet het verlies van de Sinai door Israël ten voordele van Egypte volgens de bepalingen van het vredesverdrag, gaat ook deze kust voor de Joodse visserij verloren. Hierdoor komen een twintigtal kusttreilers op straat. Hierdoor gaat een aanvoer van een kleine duizend ton vis verloren voor een waarde van 50 miljoen B.fr. en ongeveer 50 ton gammaal, die verwerkt uitgevoerd werden voor een waarde van ongeveer 16 miljoen B.fr. De investeringen door de Israëliëse vissers zijn nu waardeeloos geworden zo het niet tot een bilaterale overeenkomst komt met Egypte.

Met de immer moeilijker rakende bevoorradingsaan brandstof voor ogen, evenals met het oog op de stijgende prijzen, heeft men in de Verenigde Staten de kusttreilers terug voorzien van zeilen om de trekkracht van deze vaartuigen te verhogen en de motorkracht te sparen. De bouw van de romp is hieraan aangepast en een soort kompromis tussen een zeilvaartuig en een vaartuig uitsluitend bestemd voor motorkracht. Inderdaad wanneer een goed briesje staat, wordt van deze goedkope natuurkracht nu niet meer geprofiteerd.

Een nieuwe onderzeese telefoonkabel met 3.900 lijnen werd speciaal ontworpen en gebouwd om schade vanwege bokkenvissers te kunnen opvangen en weerstaan, maar ook de fenders van de koren worden nu bij de bokkenvissers aangepast om het lostrekken van elektrische en telefoonkabels zoveel mogelijk te vermijden.

Te Dieppe hebben de viskopers de openbare baai, waarlangs beide zijden hun pakhuizen staan, met vrachtwagens voor het doorgaand verkeer afgesloten. Het is inderdaad de vijfde maal in 2 jaar dat een viskoper bij het oversteken naar de verkoophal, aangereden werd, met hierbij één dodelijk ongeval. Het gemeentebestuur beweert dat deze baai er absoluut noodzakelijk is, om een bepaalde brug te ontlasten. De kopers wensen nog slechts plaatselijk verkeer. Wie haalt het?

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

Van de treiler „Côte St-Jacques” uit Fécamps werd vastgesteld dat de kok van boord verdwenen was. Gezien ook de vuilnisbak niet terug gevonden werd, veronderstelt men dat hij de inhoud hiervan over boord heeft willen zetten en hierbij het evenwicht verloor.

De Carferry „Earl-Seward” van de British Railways liep zijn neus in toen de ferry te brutaal aanlegde in Dover. Men bezorgde de carferry in zes dagen tijd een nieuwe stalen neus.

Voor de eerste maal in de geschiedenis kwam een Britse treiler, de J.347 uit Jersey, verkopen in de afslag te Cherbourg! Het vaartuig zette 9 ton vis in de markt waaronder 2 duizend kg tong en 2 duizend kg staartvis.

Ook de vrouwen van de vissers voelen de behoefte aan om een vereniging te stichten. Dit is onder meer het geval in Frankrijk in de vissershaven „Le Guilvinec”. Of er hieraan werkelijk een behoefte is, ofwel of het slechts om koffiekranjes zal gaan, werd niet medegedeeld. We leven nu ten slotte in een tijd van inspraak voor eenieder en nog wat. Vissersvrouwen hebben er dan ten slotte ook recht op.

Op één enkele werf in Oregon (Verenigde Staten) zijn 6 polyester treilers van 23 meter in aanbouw, terwijl er één van dit hekkreiersmodel reeds te water gelaten werd. Verder zijn er nog 21 die op het orderboek van de werf staan. We vragen ons af wanneer men het bij ons zal aandurven om een polyester treiler te laten bouwen?

In minder dan één maand brachten tien Japanse treilers duizend ton inktvis binnen in de Australische havens van de Staat Victoria, van een soort dat vroeger weinig gevestigd werd. Dit is het resultaat van een gekombineerd Japans-Australisch visserijproject geleid door één voor gelijke parten samengesteld Japans-Australisch concern.

Onderzoekingsvaartuigen, waarbij vooral Russische zich verdienstelijk maakten, hebben uitgezonden, dat voor de Westkust van de Verenigde Staten in de Stille Oceaan ruime hoeveelheden heek (Pacifiek-wijting) voorhanden zijn. Hierop hebben de Verenigde Staten 110 duizend ton vrijgegeven voor derde landen, waaronder 68 duizend ton voor Rusland, 12 duizend ton voor Polen en 30 duizend ton voor Mexico. Verder nog 50 duizend ton voor een Amerikaans-Russisch consortium en 40 duizend ton voor de eigen vissersvloot.

Mauretanië zal het vergunningstelsel voor vreemde treilers, die in haar wateren mogen komen vissen, veranderen in een stelsel van gezamenlijke visserij met buitenlandse rederijen, waarin Mauretanië over de meerderheid van de aandelen zal beschikken. Inderdaad werd er in de afgelopen jaren slechts voor 60 duizend ton van de bijna 1 miljoen ton gevangen vis in Mauretaanse wateren, in de eigen havens aan land gezet. Ook werden er praktisch geen inlandse vissers op de buitenlandse schepen aangeworven. Met het stelsel van een gezamenlijke visserij hoopt men hieraan gevoelig te kunnen verhelpen.

Een Australische volksvertegenwoordiger uit de streek van Queensland, heeft bij het parlement een voorstel ingediend om illegaal viszende treilers na opbrenging, terug naar zee te brengen om deze te laten zinken. Een werkelijk paardemiddel waarbij naderhand niet meer moet gevreesd worden voor stroperijen vanwege deze schepen.

Sri-Lanka, het vroegere Ceylon heeft haar visserijwet bijgewerkt om in het vervolg zwaardere straffen te kunnen toepassen op het illegaal vissen. De treilers die zonder vergunning vissen, zullen eenvoudig in beslag genomen worden met daarboven op nog een fikse boete.

De grootste diepte waarop nog een vissoort werd gevonden en gevangen door een Russisch onderzoekingschip was 8 duizend meter. We veronderstellen dat deze vis er onder een geweldige druk leeft, en wanneer deze druk wegvalt, bij het bovenhalen zeker wel moet openspatten.

Het Russisch agentschap Tass liet, aan de hand van onderzoekingen door Russische wetenschappelijk uitgeruste vaartuigen weten, dat op diepten tussen 600 en 1000 meter grote scholen vissoorten ontdekten die commercieel zouden kunnen uitgebaat worden. Als men het streefdoel van 100 miljoen ton voor de wereldaanvoer vóór het einde van onze eeuw wenst te bereiken, zal men zeker het middel moeten vinden om visserij op dergelijke diepten, commercieel mogelijk te maken.

Op de Franse Kanaalwerven werd verleden week een nieuwe seimtonijndiepvriezer van stapel gelaten. Het gaat hier om de „Yves de Kergeulen” met als thuishaven Concarneau. Het vaartuig is 69 m lang, 12,80 m breed met een holte van 8,5 m. Kapaciteit van het visruim 1.250 m<sup>3</sup>, brandstoftanks 400 m<sup>3</sup>. Watertanks 60 m<sup>3</sup>. Motor 3.600 PK, Brt 1560. Aan boord zijn nog twee boten, één van 11 meter met 450 PK en een werkboot van 6 m met een motor van 140 PK. Er is verder een landingsdek voor een helikopter voorzien en 2 brandstoftanks met kerosene van telkens 20 duizend liter voor deze helikopter. Een zeer duur beestje als je het mij vraagt.

Zowat 238 Franse kapiteins van de lange omvaart en kustvaart hebben de Bond van de Franse Kapiteins gesticht, dat als eerste doel heeft zich te verenigen tegen de sancties die nu door de maritieme rechtbanken getroffen worden tegen diegenen die de trafiekgeregulemen overtreden of de zee bevuilden. Er zijn inderdaad reeds zware boeten en gevangenisstraffen tegen bepaald de kapiteins uitgesproken en dat is het sein geweest voor hen om zich te verenigen en zich tegen het uitspreken van dergelijke straffen te verenigen. Hopen we dat er ook stemmen in de Bond zullen opgaan om de kapiteins er in de eerste plaats toe aan te zetten de reglementen te eerbiedigen.

De directeur van de vissersschool van Sète in Frankrijk betreurt het dat er slechts 12 leerlingen voor de visserij ingeschreven zijn. Ook daar wordt men het gebrek aan belangstelling voor de zee onder de jeugd gewaar.

Het project bestaat dat Noorse petroleumtankers die op het Middelen-Oosten varen, water uit Noorwegen zullen medenemen naar de Perzische Golf waar dit zal dienen voor de landbouw. Dit water, vermengd met een overschotje olie van de bevulde tanks zelfs zou vruchtbaar uitvallen voor de akkers.

Frankrijk heeft aan de Brusselse Commissie, een nieuwe studie gevraagd over het vraagstuk van de langoustines en de wijting, vooraleer een definitieve beslissing te treffen in verband met de netmaaswijdteverhogingen die vooral deze twee soorten zullen treffen. Normaal is de maaswijdteverhoging voorzien om in te gaan op 1 juli e.k., omdat anders Groot-Brittannië gedreigd had met eigen nationale maatregelen in die zin.

Volgens een Franse stem op de Visserijtentoonstelling te Nantes, is de nieuwe brandstof die nu sinds enige tijd eveneens aan bod komt in de visserij, namelijk de Lichte Dieselolie, van mindere kwaliteit, vooral in verband met het hoog gehalte aan zwavel, die verantwoordelijk gesteld wordt voor verschillende mekanische defekten.

De Visserijtentoonstelling te Nantes kende in totaal na de slotdag meer dan 10 duizend bezoekers, hetgeen men in deze tentoonstellingskringen een succes noemt, vooral omdat de overgrote meerderheid der bezoekers beroepsmensen waren.

Voor het seizoen 1979-1980 voorziet men in Frankrijk een produktie van 45 duizend ton mosselen uit de kweekparken en 25 duizend ton gevestigde mosselen, hetzij in totaal 70 duizend ton. De voortbrengers van kweekmosselen vragen een bescherming tegen de goedkopere gevestigde wilde mossel.

# WEETJES

In Nederland werden de kosten voor een vispermis in de binnenwateren met ingang van het nieuw visserijseizoen in juni met 5 t.h. verhoogd. Voor wie weet dat in Nederland met haar vele binnenwateren enorm veel aan sportvisserij gedaan wordt, is de verhoging van de prijs voor het bekomen van een visakte, zoals dit in Nederland genoemd wordt, toch een aardig sommetje. Voor jonger dan 15 jaar moet wel een vergunning aanwezig zijn maar moet niet betaald.

Een kustreiler uit St-Vaast-La-Hougue uit Frankrijk is verleden week woensdag gezonken met 3 man aan boord. Opzoekingen naar de vermisten hebben tot geen resultaat geleid.

Minister Le Theule van de Franse marine, heeft, op een verzoek om subsidieverhogingen voor de brandstof in evenredigheid met de voortdurende prijsverhogingen, geantwoord dat hier geen sprake kan van zijn, maar..... dat men dit verzoek

met welwillendheid zal in..... studie nemen. We kennen dit soort van ministeriële antwoorden.

Volgens de Franse minister van Marine, de heer Le Theule die eveneens de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, is Frankrijk absoluut niet geneigd tot één of andere toegeving aan Engeland om dit land bijkomende prioriteiten op visserijgebied toe te kennen. Volgens de Franse minister zijn de „Acht” partners reeds tot de uiterste limiet van de toegevingen gegaan en zal de nieuwe Britse minister Peter Walker, evenmin als de gewezen minister Silkin, Frankrijk tot meer toegevingen bereid vinden.

Het verzoek van mevrouw Thatcher, nieuwe Britse premier, om aan Groot-Brittannië een afzonderlijke en exclusieve positie te bezorgen in de visserij en de gemeenschapswateren is in flagrante tegenstrijd met het Verdrag van Rome, die de vrije toegang waarborgt voor de vissers in de gemeenschapswateren.

## PORTUGEZEN VERZOEKEN OM BILATERAAL AKKOORD MET E.E.G. VIA FRANKRIJK

Ook voor bilaterale akkoorden tracht één of ander land soms via een achterpoortje binnen te geraken. Dit is wat wij bijna zouden kunnen zeggen van Portugal, dat wel reeds een aanvraag heeft gericht tot de E.E.G. voor toetreding maar nu via de goede diensten van Frankrijk, voor zijn visserij een toegang tot de gemeenschapswateren tracht te bekomen. Uit Portugal werd een verzoek gericht aan de heer Brossier, directeur van de Franse vissertij, om via de goede diensten van Frankrijk met de gemeenschap een bilateraal visserijakkoord af te sluiten waarbij Portugal de toelating aan de Franse tonijnvisserij zou verlenen om in de Portugese wateren te komen vissen, tegen een toelating voor de Portugese vissers om in de Golf van Gascogne en in de Noordzee op kabeljauw en gul te mogen vissen. Het is duidelijk dat deze overeenkomst nog al eenzijdig zou gericht zijn. Inderdaad is de tonijn een uitzwervende vissoort die niet bijzonder in scholen in Portugese wateren te vinden is, zodat het offer door dit land gedaan, in feite

van geen bijzondere betekenis is. Anderzijds is de Noordzee gekend om haar visrijkdom vooral aan gul en kabeljauw. Het zou dus in werkelijkheid om een mesje gaan dat slechts aan de Portugese kant alleen zou snijden. Dit heeft men op de vergadering van de Franse centrale visserijcommissie duidelijk aangevoeld en dan ook een negatief advies gegeven. We veronderstellen dan ook dat noch de Franse minister Le Theule die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, noch zijn ambtenaren dit voorstel zullen doorspelen aan de Brusselse Commissie. Mocht dit wel gebeuren, zijn zijn we toch de overtuiging toegedaan dat dit voorstel bij de andere partnerleden geen schijn van kans zou maken. We menen dat de voorziene toetreding van Spanje tot de E.E.G., alhoewel dit nog een paar jaar kan aanslepen, de visserij van de huidige gemeenschap reeds genoeg in het verweer zal jagen. Het ware inderdaad ondenkbaar dat de Spaanse visserij-armada zo plots de gemeenschapswateren zou kunnen binnenvallen.

**REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD**

## DE MOEILIJKE TOEPASSING VAN SOMMIGE BESCHERMINGSMAATREGELLEN

Als de overheid er is om beschermingsmaatregelen uit te vaardigen, dan mogen wij in het algemeen, zonder gevaar ons te vergissen, luid verklaren dat de visser er is om zoveel mogelijk deze reglementering te omzeilen en te ontkrachten. We hebben al meer geschreven dat de vissers vooral tegen zichzelf dienen beschermd te worden. En als we dit schrijven beduidt dit zeker niet dat we tegen de visser zijn. Een en ander werd nog eens bevestigd met het stelsel door Zuid-Afrika in voege gesteld een paar jaar terug voor de bescherming van de Namibië-pilchard in de Walvisbaai. Niet-tegenstaande men reeds een beperking had uitgevaardigd op de pilchard, werd de toestand eind 1976 zo ernstig, dat men toen besliste slechts maximum 200 duizend ton pilchard te laten vissen. Er werd dan bedongen dat de faktorijschepen die hun individueel contingent aan pilchard opgebruikt hadden, eenvoudig moesten komen opliggende, ook al hadden zij nog bepaalde kwota te goed van andere vissoorten. De faktorijschepen hebben toen eenvoudig aan de hun bevoorradende schepen laten weten, dat zij op een bepaald ogenblik, wanneer het faktorijskontingent aan pilchards bijna bereikt was, de gevangen pilchards weer over boord moesten zetten en de andere soorten aan boord nemen. Hierdoor bleef men binnen de voorzieningen van de uitgevaardigde beperkingsmaatregelen. Maar het terug over boord zetten van de pilchards die er het leven bij inschoten, bleek zo moordend, dat de pilchardstocks nog meer aangeast geraakten! Men ziet dus dat voor de visser ook daar het onmid-

dellijk gewin voorrang had op de toekomst van de visser.

Men is dan tot andere beschermingsmaatregelen moeten overgaan, door eenvoudig het aantal schepen te beperken die nog op de pilchard mochten gaan vissen. Dit aantal werd zo bepaald, dat men ongeveer mocht aannemen dat de aanvoer een bepaald contingent niet zou kunnen te boven gaan. Deze schepen dienen dus over een vergunning te beschikken. We delen dit voorval mede om er toch maar op te wijzen, dat men zeker de visser niet vrij mag laten in de veronderstelling dat hij wel zelf zal zorgen om zijn eigen ruimen niet in te werpen. Onze Nederlandse briefschrijver J. Siereweld, waarover we het, onder meer in een ander artikel hebben, neme het ons dan ook niet kwalijk, als we de maatregel om vissersvaartuigen van meer dan 50 brt en/of meer dan 300 pk uit de twaalf mijlzone uit de kust te houden, ook als een maatregel aanzien om de toekomst van de visserij te beschermen, juist en vooral omdat de tong en die schol dan een lange periode onder de kust zit. Het gaat dus niet om kennis of benul van de vistingstand in de zuidelijke Noordzee, zoals onze briefschrijver het wenst te doen voorkomen, maar om een beschermingsmaatregel. Kleinere vaartuigen zullen geen zulke «ravage» veroorzaken als dit wel het geval zou zijn met een kottenvloot met een overvloed aan P.K.'s. Het is dus geen kwestie van een egoïstische houding van bepaalde personen, niettegenstaande deze laatste in zekere zin diegenen zijn die van de beperkende maatregel winst maken.

## Nog de scheepskredieten voor de zeevisserij

In de jongste tijd, niettegenstaande op duidelijke wijze kenbaar gemaakt werd welke schepen en vissers in aanmerking zouden komen voor het verlenen van een toelage bij de aankoop van een vaartuig, werden opnieuw allerlei verwarrende geruchten uitgestrooid.

Vanwege Minister J. Chabert ontving de heer Vandenberghe als gevolg hiervan een schrijven, welke we hierna volledig laten volgen en welke aan duidelijkheid niets te wensen overlaat:

Het luidt:

„Ik heb de eer U ter kennis te brengen dat in de toekomst geval per geval de mogelijkheid zal onderzocht worden om aan jonge schippers en motoristen beneden de 40 jaar die een eerste schip aankopen in het buitenland, een 70 t.h. krediet toe te staan met een staats-tussenkomst in de interesten van twee procent terug te betalen in maximum 8 jaar, terwijl de gevestigde reders verder slechts een 50

t.h. krediet zullen kunnen ontvangen.

Dit geldt voor zover eerst genoemden kunnen genieten van de tussenkomst voorzien door het ministerieel besluit van 22 maart '79 tot uitvoering wat de zeevisserij betreft, van het koninklijk besluit van 27 februari '79 houdende de ontbinding van de VOZOR.

In dit verband kan ik U ook mededelen dat voortaan geen toelating tot aankoop van schepen in het buitenland meer zal verleend worden voor schepen die ouder zijn dan 12 jaar, dit is de helft van de gemiddelde levensduur van een vissersvaartuig. Op deze wijze hoop ik te vermijden dat onze vloot opnieuw zou worden aangevuld met relatief oude schepen en dat de in het ministerieel besluit, van 22 maart '79 gestelde maximum uitbreiding van de vloot te snel zou worden bereikt.”

Hoogachtend.  
de Minister.  
J. CHABERT

# Schepen, Mensen en de Zee

## NIEUWPOORT (1)

De haven van Nieuwpoort heette vroeger « Novus Portus » en dat zal wel wat met de Romeinen te maken hebben. Zij ontstond aan de monding van de IJzer en reeds in 1163 moet ze heel belangrijk geweest zijn, want Filips van den Elzas bezorgde haar een vrijheidskeure. In deze woelige tijd zal het strategisch belang van deze haven daarin wel een rol gespeeld hebben. Eens was Nieuwpoort de voornaamste haven van de Belgische kust. Belegeringen en plunderingen in de dertiende en de veertiende eeuw maakten meteen een einde aan deze bloei. De concurrentie liet Nieuwpoort niet los en daardoor is ze aan belangrijkheid gaan inboeten, al had men rond 1914 het plan opgevat de haven te moderniseren. De eerste wereldoorlog maakte een einde aan deze planning en erna werd met de beschikbare middelen — en deze waren niet vet — een nieuwe haven opgebouwd. Er ontstond opnieuw een betrekkelijke bloei en in 1926 voeren zo maar eventjes 619 koopvaardij-schepen de haven binnen. Al deze schepen konden de haven bereiken langs de grote rede die toegankelijk was, en nog steeds is, door vier passen. Het noordpas tussen de Smalbank, Kwintebank en de Nieuwpoort- en Middelkerkebank. Het noord-oostpas tussen Nieuwpoortbank en de stroombank. Het Oostpas dat van Oostende komt en het Westpas dat toegang geeft naar Duinkerken. Het « Westdiep », de rede van Nieuwpoort is tussen 12 en 18 meter diep. De havengeul van Nieuwpoort is beschermd door twee staketsels van 600 meter lengte en de ingang is 80 meter breed. Bij gewoon laagwater bedraagt de diepte in de haven ongeveer 3 meter. Zeeschepen van 210 voet lengte en met een diepgang van 16 voet kunnen de haven gemakkelijk aandoen.

## NIEUWPOORT (2)

Het lijkt helemaal niet uitgesloten dat de haven van Nieuwpoort een nieuwe opflakking zal kennen, waarbij men nog maar eens vaststelt, dat allerlei toevalligheden en nieuwe toestanden aanleiding kunnen geven tot heropleving.

Opnieuw doen gemiddeld 60 koopvaardij-schepen de haven van Nieuwpoort aan en het ziet er naar uit dat er in de toekomst wel nog harder op de haven zal worden gevaren. Het is ons genoegzaam bekend, dat er aan de wal geen zand meer mag worden gewonnen, noch grind en keien, of toch tenminste dat de milieubeschermers hard opkomen tegen dergelijke uitbatingen. Lange tijd reeds is dergelijke maatregel gangbaar in Groot-Brittannië en lange tijd reeds gaan de Britten zand en keien uit de zee halen. Dit is vanzelfsprekend uitgegroeid tot een niet te onderschatten « business ». En ondertussen zijn de Britten ook echte specialisten geworden in het zuigen van mineralen uit de zeebodem. Ze beschikken trouwens daartoe over een indrukwekkende vloot bijzonder gebouwde vaartuigen die met krachtige machines in een minimum van tijd hele ladingen oppompen om deze dan met grote vaart aan de kaai te brengen. Meestal zijn deze schepen ook uitgerust om zelf te lossen. De landen rondom de Noordzee doen nu druk beroep op deze gespecialiseerde rederijen in Engeland om zand en andere mineralen aan te voeren. De vissers te Nieuwpoort zien met lede ogen hoe hun rust nu wordt gestoord door de drukke trafiek van deze « dredgers ». Het manoeuvreren heeft heel wat leven in de kalme haven gebracht en de vissersvaartuigen moeten nu ook hun voorzorgen nemen wat meren en vastmaken aangaat, want het schroefwater van dag en nacht aanleggende zandboten, kan wel eens aanleiding geven tot « jagen ». Ondertussen vertrekken dagelijks tientallen zware vrachtwagens uit Nieuwpoort met zand en stenen naar allerhande bestemmingen. Er is weer leven in de brouwerij.. en het belooft voor de toekomst!

## NIEUWPOORT (3)

En wist ge van waar al die Nieuwpoortenaars kwamen ?

In de zevende eeuw kwamen trekkende volkstammen zich hier neerzetten namelijk de Friezen en de Saksen. Ze kwamen afgezaakt uit het noorden. De kust rondom Nieuwpoort kreeg daarmee de naam « Saksische » kust. Deze kust strekte zich eigenlijk uit over de grote vlakte van IJzer tot Somme. Oudenburg lag toen aan de zee en daar werd een versterking gebouwd waarvan nu nog ergens resten bestaan.

Taalkundigen stelden vast, dat de namen Ieperleet, Annekensleet, enz., van Saksische oorsprong zijn. Een leet of lede is een waterloop. Ook de namen van Diksmuide : muide betekent monding van de dijk die toenmaal aangelegd was om het water te kanaliseren komende van Klerken.

De bedoelde dijk was gevormd door de huidige Handzame vaart vanaf Eindsdijke bij Zarren en mondde uit te Beerst-Diksmuide.

In die tijd bestonden ook reeds de eerste dorpen : Alveringem,

Oudenburg, Werken, Poperinghe in de zevende eeuw. Hoogstrade, Lampernisse, Steenkerke, Veurne, Westvlieteren en Lo in de negende eeuw. Adinkerke, Klerken, Diksmuide, Keiem, Leffinge, Vladslo, Wulpen en Zarren in de tiende eeuw.

## ALARM

Na een aanvaring blijft het altijd moeilijk zoniet onmogelijk de juiste oorzaken van de ramp te bepalen en met de stand van de huidige techniek komt het steeds meer voor, dat menselijke fouten achter de dingen schuilgaan. Een nieuwe faktor is komen opdruiken door de besparingen in de rederijen op de bemanningen. De meeste schepen gaan tegenwoordig naar zee met een minimum aan mensen waardoor op de schouders van de « happy fee » wel meer last gaat rusten. Wij zijn steeds maar verbaasd over de « afwezigheid » van mensen in de brug. Waar vroeger al wel eens de aandacht teloor ging door veel gebabbel van bemanningsleden die elkaar ontmoetten in de brug en al eens deze die er niet noodzakelijk moesten zijn naar beneden gestuurd werden, heerst er nu over 't algemeen een te grote stilte... En kan het niet zijn dat vroeger de mensen mekaar wakker hielden, terwijl men nu, alleen op de brug, menselijkerwijs al wel eens slaapt zou kunnen krijgen ! Het is helemaal niet ondenkbaar, dat dergelijke omstandigheden al wel eens oorzaak kunnen geweest zijn van ongevallen.

Daardoor is de komst van een nieuw apparaat wellicht niet ongelogen. Een toestelletje dat de aandacht van de roerganger of van de man op de brug moet gaande houden. Eigenlijk moesten we niet meer over roerganger spreken, want er zijn weinig schepen die niet uitgerust zijn met een automatisch stuurapparaat en die daar dan ook een onbegrensd gebruik van maken. Een « wachtmans » op de brug lijkt dan ook meestal meer dan voldoende. Zo stomen de meeste schepen door nacht en ontij met een mannetje op de brug... « Aandacht voor uw plicht », bedoelt het apparaat. Een zichtbaar en terzelfdertijd hoorbaar sein wordt op vooraf te bepalen tijdstippen door het toestel gegeven in de stille brug. Wanneer de man op de brug dit signaal hoort en ziet, dan moet hij een knop indrukken. Wordt deze knop niet ingedrukt doordat hij, hetzij in slaap ligt of ziek is, of afwezig is van zijn post of niet bekwaam is zijn plichten te vervullen, dan schiet het hoofdalarmstelsel in werking. Daardoor worden gezagvoerder en bemanning verwittigd, dat ze dadelijk moeten ingrijpen. Binnen in het toestel achter het gesloten paneel zit de volumekontrolle voor het geluidssignaal en een kontrolle voor de selektie van de tijd die gaat van 5 tot 60 minuten. Eens dat de kontrolknoppen werden ingesteld voor een bepaald schip, dan is het niet meer nodig het toestel te openen, tenzij voor een aanpassing van geluid en tijd. Er is een sleutel van doen om de hoofdknop te kunnen bedienen.

Een nuttig instrument weliswaar, een toestel dat vele mensenlevens kan redden, maar wordt een mens nu een keer gerustgelaten ?

## 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

# JACQUES BESAGE, EEN OOSTENDS ZEEMAN.

door Edward Brouckxon

Oostende kent heel wat beroemde figuren in haar rijk gestoffeerde geschiedenis. Op zee wisten veel stadsgenoten zich verdienstelijk te maken door allerlei heldendaden. Eén dezer roemrijke figuren was zeker de jonge Jacques Besage.

Hij werd te Oostende geboren in het jaar 1600 en voelde zich van jongsaf tot de zee aangetrokken. Het vak leerde hij kennen door mee te reizen ter lange zeevaart en na zekere tijd werd hij zelf, het bevel toegekend van een prachtig uitgerust fregat onder het opperbevel van Karel van Bourgogne (Graaf van Walchen) welke admiraal was van de Spaanse vloot. Op dit schip, nl. de „ANNA”, gewapend met 32 stuks kanonnen, wist Jacques Besage bij enkele kleine doch in de geschiedenis als hevige vermelde schermutselingen, steeds zegerend naar voren te treden. De laatste slag moest echter nog geleverd worden en dan nog tegen de alombezongen Piet Hein ! Deze beroemde Hollandse admiraal, wiens naam overal vrees inboezemde, was in die tijd er vooral op uit om langs onze kusten alle rijkbeladen handelsvaartuigen te kapen in dienst van zijn land. In Oostende waren reeds meerdere broodwinners op die manier verloren gegaan en hieraan moest ten alle prijs een einde gesteld worden.

Toevallig moest Jacques Besage op dat ogenblik tonen wat hij waard was want hij had een wedenschap aangegaan met zijn toekomstige schoonvader, Hubert Bauwens, die wenste dat zijn schoon-

zoon slechts in het huwelijk zou treden met dochter Aldegonde wanneer die had aangetoond dat hij zich dapper kon verweren in een grote zeeslag !

Aldus trok Besage naar zee om de vijand eens mores te leren en om aan de wens van Hubert Bauwens te voldoen.

Voor de kust van Oostende woedde de hevige slag tussen de schepen van Piet Hein en die van Besage (die vergezeld was van twee vrienden-kapers). Tijdens het gevecht wisten de Oostendenaars op een bepaald ogenblik de bovenhand te halen en bestormden het vlaggeschip der Hollanders, Jacques Besage schoot persoonlijk de grote Piet Hein neer doch werd dan bij het terugtrekken naar de „Anna” eveneens gedood.

Zonder bevelhebbers was de strijd gedaan en op 17 juni 1629 zeilde de „Anna” de haven van Oostende binnen met aan boord het stoffelijk overschot van de man op wiens graf volgende opschrift werd aangebracht :

„Tot loffelijk gedaght der vromen Capitein Jacques Besage, die den Koninck, t' Edel Greyn, getrouwelijc heeft gedient zijnde onder het gebiedēn Van d'Edelmogen Heer, die eere moet geschieden, Charles van Bourgonie, graaf van Wachen Reyn. Getoont zijn kloek gewelt ten heeft hen noeyt verdrotēn, den geusen Admiraal heeft hij zelfs doodgeschoten. t' Was hunnen Generaal, PIETER-PIETER.

# HET GEVAAR VAN DE VERVREEMDING VAN ONZE VISSERSVAARTUIGEN VAN DE BELGISCHE AFSLAGEN

Niettegenstaande er deze week toch ook maar 6 vangsten op de maandagmarkt te Oostende verkocht werden, twee vaartuigen de dinsdag aan de afslag waren en 4 vangsten, namelijk van 2 koppels op de woensdag, bleken de laatste beurten telkens teruglopende prijzen te kennen. Sommigen meenden dat twee koppels op de woensdagmarkt, dus in het midden van de week, te veel was ! Dit werd als besluit getrokken uit de teruglopende prijzen voor het tweede koppel. Inderdaad besomde het eerste koppel nog 1,258 miljoen voor 765 bennen en het tweede koppel nog slechts 1,193 miljoen voor 835 bennen, hetzij 61 duizend fr. in min, voor 70 bennen meer. De gemiddelde prijs voor de doorgaans zelfde vis, was voor het eerste koppel 1.640 fr. en voor het tweede koppel slechts 1.430 fr. We hebben eens getracht bij de grote kopers de reden hiervan te achterhalen. Volgens sommigen speelde het feit dat men geen vrouwen meer kan hebben in de verwachtingen en vooral het feit dat zovelen naar het buitenland gaan verkopen, een groter. Inderdaad hebben nu reeds

kopers zich min of meer ingesteld op het betrekken van visfilets uit het buitenland of hebben hun invoer verhoogd. Men kweekt aldus bij bepaalde kopers, die zich vroeger specifiek op de binnenlandse afslagen instelden, gewoonten aan die zich later zouden kunnen wreken of een terugslag krijgen wanneer de «rage» om in het buitenland te gaan verkopen, voorbij is. Met andere woorden wanneer het profijt dat men in het buitenland heeft aan het teruglopen zou kunnen zijn. De kopers zijn inderdaad verplicht zich aan de markt aan te passen en verlaten een onvoorzijnde bevoorradde markt, of zoeken het elders. Dit is wat we enigzins vrezen wanneer nu plots de meeste schepen weer aan de eigen afslag zouden komen. Dan zou het wederom enige tijd kunnen duren vooraleer men weer op elkaar ingesteld geraakt en het zou hier dan ook de visser zijn die voor deze bepaalde tijd het slachtoffer zou kunnen worden. Hopen we dan ook maar dat het terug opvoeren van het eigen aanbod op de eigen afslagen geleidelijk gebeurt.

## AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS IN DE MAANDEN JANUARI TOT EN MET MEI VAN 1977 — '78 — '79

SOORTEN	Gewicht	1977			Gewicht	1978			Gewicht	1972 (2)		
		Waarde	G.P.	G.P.		Waarde	G.P.	Waarde		G.P.		
<b>1. DEMERSALE VIS</b>												
a) Schelv. v. vis.	457.091	11.428.212	25,00	469.643	12.103.895	25,77	353.745	10.549.735	29,82			
andere schelv.	872.411	21.816.624	25,00	406.954	9.968.473	24,49	136.051	3.592.616	26,40			
Kabelj v. vis.	714.392	21.015.312	29,41	554.053	15.885.029	28,67	470.962	14.101.800	29,94			
andere kabelj.	1.536.063	52.850.215	34,40	5.901.990	146.876.655	24,88	3.917.716	113.092.392	28,86			
Koolvis	482.132	10.252.905	21,26	1.421.764	26.529.542	18,65	230.480	5.461.034	23,69			
Wijting	1.488.859	32.753.598	21,99	317.389	7.526.156	23,71	1.823.804	32.010.958	17,55			
Schol	1.964.616	40.290.448	20,50	1.747.386	38.595.251	22,08	1.126.416	49.212.258	23,14			
Roggen	602.686	20.949.255	34,75	615.219	23.387.157	38,01	740.368	24.605.926	33,23			
Noorse schelv.	602.428	20.076.655	33,32	494.826	19.757.390	39,92	544.244	18.694.898	34,35			
Andere	2.483.641	90.531.203	36,45	2.980.459	158.045.826	53,02	2.300.566	92.413.461	40,16			
<b>TOTAAL :</b>	<b>11.204.319</b>	<b>321.964.427</b>	<b>28,73</b>	<b>14.909.683</b>	<b>458.675.374</b>	<b>30,76</b>	<b>12.644.352</b>	<b>363.735.078</b>	<b>28,76</b>			
b) Tong	1.587.620	244.459.721	153,97	1.477.295	239.058.222	161,82	2.122.298	318.975.184	150,29			
<b>TOTAAL DEMERS. VIS :</b>	<b>12.791.939</b>	<b>566.424.148</b>	<b>44,27</b>	<b>16.386.978</b>	<b>697.733.596</b>	<b>42,57</b>	<b>14.766.650</b>	<b>682.710.262</b>	<b>46,23</b>			
<b>2. PELAGISCHE VIS</b>												
Haring	53.258	676.726	12,70	1.085	31.370	28,91	1.938	61.150	31,55			
Sprot	—	—	—	—	—	—	998	17.410	17,44			
Overige	38.001	343.779	9,04	7.421	85.719	10,07	4.962	60.778	12,24			
<b>TOTAAL PELAGISCHE VIS</b>	<b>91.259</b>	<b>1.020.586</b>	<b>11,18</b>	<b>8.506</b>	<b>85.719</b>	<b>10,07</b>	<b>7.898</b>	<b>139.338</b>	<b>17,64</b>			
<b>3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN</b>												
Garnaal	337.073	33.120.910	98,26	27.665	5.663.789	204,72	75.514	10.443.192	138,29			
Noorse kreeft	90.006	10.507.283	116,73	114.496	15.025.920	131,69	25.399	4.759.390	187,38			
Overige	626.020	13.338.395	21,30	711.180	17.855.038	25,10	575.227	14.000.635	24,33			
<b>TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN</b>	<b>1.053.099</b>	<b>56.966.588</b>	<b>54,09</b>	<b>853.341</b>	<b>38.544.747</b>	<b>45,16</b>	<b>676.140</b>	<b>29.203.217</b>	<b>43,19</b>			
<b>ALGEMEEN TOTAAL</b>	<b>13.936.297</b>	<b>624.411.241</b>	<b>44,80</b>	<b>17.248.825</b>	<b>736.364.062</b>	<b>42,69</b>	<b>15.450.688</b>	<b>712.052.817</b>	<b>46,08</b>			

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens  
(2) voorlopige cijfers.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Gul is zowat de enige soort die tijdens de voorbije week op de Oostendse markt gebracht werd. Moeilijkheden om in Engeland te verkopen wegens een grote aanvoer van Deense vaartuigen had een viertal koppels naar de maandagmarkt gebracht. Slechts een tweetal hadden zich tijdig opgegeven, de beide andere kwamen eerst de zaterdagmiddag op het bord. Voor de handel te laat want die had dan al vis besteld in het buitenland. Het is immers van groot belang, dat de te verwachten aanvoer tijdig gekend is. Men moet zich immers ook op tijd opgeven wil men in Engeland gaan verkopen. Waar-

om doen sommige reders het dan hier ook niet? Het was in elk geval dank zij de handelaars die uitvoeren naar Frankrijk dat de prijs van de kleine gul nog enigszins op peil gehouden werd. Toch een daling voor de «5e» sortering van 1.200 naar 990 fr. de ben. Vrijdag waren de prijzen doorgaans beter. Dinsdag was het voor de beide Westschepen, die reisjes maakten van minder dan een week en levend verse vis aanvoerden, een echte tegenvaller. De schone shelfcodgul kreeg nog amper 1.500 fr. en kabeljauw in bakken zakke tot 1.880 fr. om nadien weer lichtjes te stijgen tot 2.130 fr. Een toeh al erg lage prijs voor dergelijke kwaliteit, vooral als men weet dat ingevoerde kabeljauw 100 fr. en meer kost. zij het dan gekopt. Het werden voor die beide Westschepen natuurlijk nog wel aardige resultaten, ze werden bereikt na 5 en 6 dagen. De O.206 had in die tijd 450 bennen aan boord gehaald en besomde rond de 700.000 fr. Bij de spanvissers ging het hoogste cijfer naar de Z.209-Z.509 die samen 1 milj. 548.930 fr. besomden.

Tong hebben we alleen vrijdag gekregen. Toen zorgde de O.518 voor 5.640 kg. samen met 90 bennen andere vissoorten.

Dit bracht 968.844 fr. op. De tongprijzen waren erg goed en varieerden tussen 125 ene 210 fr. het kg. Driekwartsortering en grote tong waren veruit de duurste sorteringen.

## VERWACHTINGEN

### VRIJDAG 29 JUNI 1979

NOORDZEE : N.708-N.709 (420 m.) ; O.309-N.719 (380 m.)  
KANAAL : N.705 (95 m., 2.000 tong).

### MAANDAG 2 JULI 1979

KANAAL : Z.183, Z.583 ;  
NOORD : O.82.  
WEST : N.720.

### DINSDAG 3 JULI 1979

KANAAL : Z.502.  
WEST : O.123, N.736.

### WOENSDAG 4 JULI 1979

NOORDZEE : O.135-O.275.

## OOSTENDE

### VRIJDAG 22-6-1979

KANAAL  
O.518 19 90 5.640 968.844  
NOORDZEE  
O.26/285 11 375 — 602.050  
O.134/118 13 920 — 1.304.920  
MONKEY BANK  
Z.38 14 260 — 384.320

### MAANDAG 25-6-1979

NOORDZEE  
Z.209/509 11 1.160 — 1.548.930  
O.306/N.752  
11 1.240 — 1.523.270  
O.127/303 11 850 — 1.014.760  
N.45/706 12 810 — 996.910

### DINSDAG 26-6-1979

WEST  
O.35 5 290 — 444.720  
O.206 5 455 — 670.730  
N.172 6 185 — 343.158

### WOENSDAG 27-6-1979

NOORDZEE  
N.3/O.279 10 670 — 893.190

## TWEE SCHEPEN FAILLISSEMENT VAN LUL VERK.OCHT

Onze lezers weten dat de O.180, de O.181 en de O.182 van het faillissement Van Lul te koop waren.

We vernemen bij het ter perse gaan dat de O.180 Hendrika Judith thans verkocht werd aan de reder François Devoocht van Zeebrugge, die tevens eigenaar is van de Z.542.

De O.181 «Cleopatra» werd verkocht aan de rederij en scheepswerf Roger Degraeve van Zeebrugge.

De O.182, welke een onzer laatste Ijslandvaarders is, en een prachtschip is nog te koop gesteld voor de meest biedende.

Op dat schip is er nog een lening van het NMKN ten belope van ongeveer 2.100.000 fr. welke door de koper kan overgenomen worden in voorwaarden door dit organisme en het Ministerie van Verkeerswezen te bepalen

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 21 JUNI 1979

K  
Z.564 4 400 15 180.460  
Z.507 8 500 30 262.920  
W  
Z.189 9 400 110 421.020  
K  
Z.570 7 600 35 165.410  
**1.029.810**

### VRIJDAG 22-6-1979

KRP  
Z.516 8 — 80 371.920  
K  
Z.492 9 1.800 75 518.230  
KRP  
Z.307 10 — 110 528.000  
K  
Z.481 2 400 10 52.190  
**1.470.340**

### MAANDAG 25-6-1979

K  
Z.462 14 1.800 140 503.260  
KN  
Z.42 17 5.000 220 1.221.935  
N  
O.313 13 — 600 966.040  
KRP  
Z.69 10 — 35 228.040  
KN  
Z.162 — 7.500 350 2.290.785  
W  
Z.12 — 300 20 124.910  
N  
Z.324 — 400 175 671.930  
KRP  
Z.128 10 — 170 654.500  
**6.661.400**

### DINSDAG 26-6-1979

K  
Z.405 — 1.800 120 448.240  
N  
Z.571 — — 350 523.550  
W  
Z.580 — 700 40 200.890  
KRP/W  
Z.37 — — 65 283.940  
W  
Z.560 — — 70 215.580  
N.710 — — 80 170.220  
KN  
N.542 — 3.500 120 617.920  
KRP  
Z.569 — — 150 631.345  
Z.599 — — 5 29.150  
**3.120.835**

### WOENSDAG 27-6-1979

W  
Z.568 — 300 90 290.240  
KN  
Z.30 — 1.000 300 961.458  
Z.483 — 4.000 250 1.200.419  
W  
Z.506 — 1.300 150 524.560  
**2.976.677**

## 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

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	25-6-1979	26-6-1979	27-6-1979
Lappen	.....	.....	.....
Grote	.....	.....	.....
3/4	.....	.....	.....
Blok	.....	.....	.....
Voor-kleine	.....	.....	.....
Kleine	.....	.....	.....

Zeebrugge

	208 -214	209 -215	209 -214
Grote	.....	.....	.....
Blok	216 -234	226 -230	211 -235
Fruit	215 -244	232 -245	222 -247
Schone kleine	185 -219	199 -226	203 -231
Kleine	158 -176	137 -114	162 -185
Tout petit	128 -146	125 -143	131 -152
Slips	120 -126	116 -119	118 -134

Nieuwpoort

	207	200
Tong I	.....	.....
Tong II	225	230
Tong III	253	258
Tong IV	250	250
Tong V	223	200
Kleine	170	145 -170

PLADIJS

Oostende

	25-6-1979	26-6-1979	27-6-1979
Grote	.....	.....	.....
Grote iek	.....	40, .....	.....
Kleine iek	.....	.....	.....
Derde slag	.....	38,20	.....
Platjes	25, .....	27,60	34, .....

Zeebrugge

	27, -29, -	29, -30, -	29, -34, -
I	.....	.....	.....
II	28, -32, -	25, -31, -	28, -30, -
III	27, -32, -	25, -31, -	27, -29, -
IV	17, -26, -	20, -23, -	20, -24, -
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

	50, .....	48, .....
Moelen	.....	.....
Grote pladijs	50, .....	48, .....
Platjes	48, .....	50, .....
Drielingen	30, .....	24, .....

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

22-6	6	87.890	3.340.908			
25-6	8	202.500	5.088.780			
26-6	3	46.500	1.495.808			
27-6	2	33.780	1.138.700			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

23-6	6	330	41.440	108,-	139,-	
26-6	7	468	59.797	110,-	150,-	
27-6	7	333	43.304	119,-	160,-	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

23-6	2	84	12.588	142,-	158,-	
------	---	----	--------	-------	-------	--

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

22-6	4	958	86.965			
25-6	5	28.657	844.057			
27-6	7	9.652	466.147			

NIEUWPOORT

VRIJDAG 22-6-1979

N.788	13.760	N.700	30.600
N. 88	13.959	N. 1	28.646

Vier vangstjes van kustvisserij, met wat tongen en elk één koopje platjes, en een paar bennen bot ! Dat de tongen dure beestjes zijn, bewijzen de volgende prijzen : de lappen 205 fr., de 2e 240, de 3e 253, de 4e 245, de 5e 220 fr. en voor de kleinste soort 170 fr.

MAANDAG 20-6-1979

N.579	198.270	N.597	224.343
N.590	150.400	Z.512	144.624
N.346	126.420		

De vijf vaartuigen op de maandagmarkt, met samen 29.400 kg vis soorten, met inbegrip van slechts 250 kg tongen. Tarbot, griet, zonnevis en ook de rode soldaten werden heel duur verkocht. De tongen werden gekocht aan 207 fr. voor de lappen, de 2e 225, de 3e 253, de 4e 250, de 5e 223, zelfs de kleine gingen de laan uit aan 170 fr. de kg. Op kabeljauw en gullen speelde de kwaliteit de grote rol. Zo werd de duurste kabeljauw verkocht aan 95 fr. de kg. De gulsoorten van 3200 fr. voor de grootste à 1400 fr. de

benne. De filé gulletjes of „voor-kleine“ van 1400 à 1100 fr. Grote wijting van 2400 à 2700 fr. Kleine wijting van 1550 à 1300 fr. Grote platvis 2500, drielingen 2400, en op de visjes werd geroepen aan 1400 en 1600 fr. Weinig rogsoorten die dan ook voor de kleine hoeveelheden die er stonden 80 fr. kregen voor de moersorten, en 65 fr voor de tilten ! Speerhaaien en zeehonden rond de 2000 fr de benne. Knorhaan was goedkoop, deze kregen van 300 à 450 fr de benne ! Het eindcijfer gaf 844.057 fr.

WOENSDAG 27-6-1979

N.720	194.325	N.470	166.935
N. 1	10.063	N.700	26.784
N.788	21.652	N. 88	31.008
N.349	14.700		

Twee vaartuigen van de West, en de kustvisserij losten samen 9.600 kg vis, met inbegrip van 900 kg tongen. De koopjes tarbot kregen 150 à 250 fr de kg, zonnevis 140 fr, grieten van 100 tot 145 fr. De tongen werden nverkocht, van 200 à 260 fr de kg. Zelfs de klein van 145 à 170 fr. Kabeljauw 3740 fr de benne. De gullen van 2570 à 1600. De voorkleine 1350 fr. Platvis 45 à 50 fr de kg. Kleine platjes 1050 à 1200 fr. Zeehonden 1940 fr de benne. Grote wijting 2600 fr, kleine 1500 fr. Rogsoorten 60 à 67 fr. Tongscharren kregen voor de drie gesorteerde soorten : 97, 80 en 63 fr de kg. Zo was de woensdagmarkt met een eindcijfers van 466.147 fr.

REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	25-6-1979	25-6-1979	26-6-1979	26-6-1979	27-6-1979	27-6-1979	25-6-1979	27-6-1979	25-6-1979	27-6-1979	25-6-1979	27-6-1979	25-6-1979	27-6-1979
Farbot : groot (123)		170 -214		190 -216		192 -212	225 —,—	250 —,—						
middel (123)		145 -158		144 -160		145 -164	150 —,—	150 —,—						
klein (123)		92,—105		117 -120		100 -120	120 —,—	125 —,—						
Griet : groot (123)		118 -124	132 —,—			134 -152	140 —,—							
middel (123)		150 -110				110 -119								
klein (123)		78,—86,—				100 -110								
Schelvis : groot														
middel	50,40,—													
klein	31,—33,—								33,—38,—					
Heek : groot														
middel	54,—59,—													
klein									50,—51,—					
Lom														
Leng														
Rog (I)		74,—81,—	46,—68,—	60,—63,—		62,—78,—	75,—,—	65,—,—						
Keilrog (123)														
Rog (23)														
Tilten (23)		69,—73,—		55,—58,—		50,—54,—	64,—,—	60,—,—						
Scherpstaart (23)		70,—80,—		60,—65,—		60,—64,—	65,—,—	64,—,—						
Halve mans (23)		36,—46,—		40,—42,—		40,—48,—	50,—,—	50,—,—						
Teelt (2)		40,—44,—		40,—42,—		40,—46,—								
Katrog (2)		12,—20,—		20,—24,—		30,—32,—								
Kabeljauw	48,—61,—	78,—88,—	34,—42,—	40,—45,—	34,—49,—		95,—,—	75,—,—						
Gul (groot)	19,—34,—	60,—68,—	22,—33,—	36,—38,—	21,—30,—	45,—54,—	28,—60,—	27,—55,—						
Gul (middel)		32,—38,—		30,—32,—		40,—42,—								
Gul (klein)		30,—36,—		25,—28,—		34,—40,—								
Hozemondhamme			175 —,—											
Wijting : groot	28,—35,—		31,—53,—				50,—,—	52,—,—						
klein		25,—36,—		30,—32,—		38,—42,—	30,—,—	30,—,—						
Schar		10,—16,—	25,90,—	15,—,—		17,—18,—	17,—32,—	17,—28,—						
Steenschol		62,—102	38,—95,—	60,—78,—	65,—95,—	66,—78,—								
Zeehaai		24,—30,—	29,—33,—	32,—,—		32,—38,—	40,—,—	37,—,—						
Hondshaal														
Doornhaai														
Pieterman														
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekreeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal														
Schartong														
Volle haring														
IJle haring														
Haringshaal														
Steenholk			17,20,—											
Heilbot														
Koolvis														
Zeewolf														
Pollak			32,—,—											
Zonnevis														
Koningsvis														
Vlaswijting														
Zeeduivel		92,—117				80,—186								
Schotse schol		34,—,—				43,—,—								
Zeehond		12,—17,—		15,—16,—		20,—22,—	40,—,—	40,—,—						
Bot								7,—,—						
Rode Poon (robaard)														
Grauwe Poon (knorh.)		12,—21,—				20,—34,—	35,—70,—							
Rode Knorhaan		6,—,—		11,—,—		12,—16,—	10,—,—	12,—,—						
Posten														
Langosten (midden)		10,—16,—		17,—,—		12,—16,—								
(klein)														

Lees "HET VISSERIJBLAD"

# NEDERLAND

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt werd aangevoerd : 1804 kg. tong; 31 kisten tarbot en griet; 12 kisten kabeljauw; 20 kisten wijting; 136 kisten schol; 89 kisten schar en 80 kisten diversen.

**Prijzen in guldens : per 1 kg :** tarbot 12,55-11,77; grote tong 15,17-14,60; grootmiddel tong 15,75-15,40; kleinniddel tong 15,87-15,50; tong één 14,20-13,00; tong twee 12,01-11,52.

**Per 40 kg. :** tarbot 393-210; griet 296-196; kabeljauw drie 184; kabeljauw vier 170; kabeljauw vijf 144-102; schol één 122-98; schol twee 122-104; schol drie 122-92; schol vier 84-74; wijting drie 108-92; schar 54-32; rode poot één 200-11; rode poot twee 122-70; bot 33-24; hoorsmakreel 24-21.

**De besommingen waren :** UK.78 f 3.500; VD.18 f 3.900; V.D. 19 f 6.700; WR.13 f 1.130; IJM.18 f 1.570; IJM. f 2.500; verder waren er twee Goedereders met een totale besomming van f 30.000.

Aan de donderdagmarkt van 21 juni werd aangevoerd : 2803 kg. tong; 87 kisten tarbot en griet; 579 kisten kabeljauw; 146 kisten wijting; 498 kisten schol; 126 kisten schar; 1 kist hake 35 kisten makreel en 112 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg. :** tarbot 12,32-10,56; grote tong 15,38-14,84; grootmiddel tong 16,17-15,21; kleinniddel tong 14,98-14,05; tong één 13,52-12,65; tong twee 11,73-11,14.

**Per 40 kg. :** tarbot 388-160; griet 372-160; kabeljauw één 204-186; kabeljauw twee 178-154; kabeljauw drie 134-116; kabeljauw vier 122-108; kabeljauw vijf 134-92; schol één 122-86; schol twee 128-84; schol drie 118-84; schol vier 82-70; wijting drie 88-46; schelvis één 116; schelvis drie en vier 192-140; schar 56-24; makreel twee 60-46; mullets 540-464; rode poot 240 61; hake 202; bot 24.

**De besommingen waren :** WR.17 f 17.600; UK.137 f 23.400; UK.234 f 7.200; VD.18 f 3.800; VD.19 f 4100; VD.128 f 18.400; WR.13 f 1.400; WR.211 f 1.200; IJM.18 f 1.700; IJM.19 f 9.600; IJM.47 f 300; verder één D.ens vaartuig de E 456 met f 11.800 aan besomming.

Aan de vrijdagmarkt van 22 juni werd aangevoerd : 4988 kg tong; 195 kisten tarbot en griet; 1404 kisten kabeljauw; 20 kisten schelvis; 846 kisten wijting; 1113 kisten schol; 126 kisten schar; 182 kisten makreel; 6 kisten hake en 262 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg. :**

tarbot 12,09-11,90; grote tong 15,93-14,79; grootmiddel tong 16,06-14,99; kleinniddel tong 14,90-14,22; tong één 14,12-13,45; tong twee 13,03-12,14; zalm 15,00.

**Per 40 kg. :** tarbot 352-184; griet 272-180; kabeljauw één 214-180; kabeljauw twee 176-134; kabeljauw drie 104-94; kabeljauw vier 104-94; kabeljauw vijf 92-64; schelvis één 126; schelvis twee 130; schelvis drie 130-122; schelvis vier 140-100; schol één 110-84; schol twee 96-69; schol drie 102-86; schol vier 80-55; wijting drie 61-37,60; makreel twee 40-22; haring 126; schar 54-24; mullets 440-420; hoorsmakreel 34-30; steenbolck 43-29; krab 40-36; rode poot 184; rode poot twee 120-51; tongsschar 211-179.

**De besommingen waren :** KW.34 f 27.600; KW.214 f 9.300; KW.185 f 18.200; UK.272 f 23.500; UK.17 f 20.000; UK.18 f 24.200; UK.20 f 21.400; UK.78 f 6.000; UK.135 + UK.145 f 21.600; UK.138 f 26.200; UK.234 f 2.300; VD.18 f 2.700; VD.19 f 4.400; IJM.18 f 2.500; IJM.19 f 4.400; WR.32 f 22.700; 7 Texellaars + 1 goedereder f 185.000.

Aan de maandagmarkt van 25 juni werd aangevoerd : 7.310 kg tong; 215 kisten tarbot en griet; 1.340 kisten kabeljauw, 9 kisten schelvis; 1.462 kisten wijting; 884 kisten schol; 63 kisten schar; 110 kisten makreel en 97 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg. :** tarbot 12,51-11,40; grote tong 15,82-14,99; grootmiddel tong 15,39-14,81; kleinniddel tong 14,45-13,77; tong één 14,09-12,96; tong twee 13,51-12,82; zalm 23,51-13,65.

**Per 40 kg. :** tarbot 394-176; griet 283-172; kabeljauw één 210-100; kabeljauw twee 142-112; kabeljauw drie 98-86; kabeljauw vier 98-82; kabeljauw vijf 86-72; schelvis twee 110-104; schelvis vier 122-80; wijting drie 50-36,60; schol één 102-72; schol twee 100-80; schol drie 98-80; schol vier 82-70; schar 55-32; makreel twee 42,50-21,60; mullets 318-180; rode poot twee 92-45; haai 80; krab 30-20; tongsschar 216-144.

**De besommingen waren :** KW.4 f 21.800; KW.22 f 36.500; KW.25 f 16.800; KW.29 f 17.600; KW.51 f 20.500; KW.55 f 25.700; KW.88 f 19.200; KW.137 f 13.300; KW.145 f 31.900; KW.152 f 20.300; KW.167 f 22.300; KW.173 f 20.400; KW.175 f 26.500; KW.189 f 25.800; KW.221 f 14.500; KW.226 f 15.000; SCH.256 f 5.700; IJM.20 f 9.700; IJM.24 f 18.400; IJM.44 f 21.400; KW.115 f 21.000; KW.154 f 24.100.

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 18-6 t/m 22-6-79

Door 92 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
21.574 kg.	Tong	f 305.265,78	van f 15,91 tot f 11,05
18.499 kg.	Tarbot	f 120.870,49	van f 12,47 tot f 2,94
93.805 kg.	Schol	f 191.976,33	van f 3,19 tot f 0,99
18.460 kg.	Kabeljauw	f 50.993,81	van f 7,68 tot f 1,28
3.003 kg.	Griet	f 15.656,55	van f 5,79 tot f 4,24
15.520 kg.	Schar	f 14.374,18	van f 1,28 tot f 0,60
8.735 kg.	Wijting	f 9.279,19	van f 2,27 tot f 0,94
106.909 kg.	Diversen	f 303.924,78	
<b>286.505 kg.</b>		<b>f 1.012.341,11</b>	

## 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 weekbladverkopers 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 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.

# REDERS LEEST UW VAKBLAD