

# het visserijblad

Vrijdag 31 augustus - nr. 32

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

Een andere stem :

## De Nederlands - Belgische Visserijkontaktdagen te Breskens

Men schrijft ons :

Over deze visserijkontaktdagen, waarover wij het vorige week hadden, wensen we toch te laten opmerken dat we gekonfronteerd werden met, langs de ene zijde de biologen, voor België, de heer Dr. De Clerck van het Rijksstation voor de Zeevisserij uit Oostende en voor Nederland, de heer J.F. De Veen, langs de andere zijde de woordvoerders uit België en Nederland voor de producentenorganisaties.

Als de E.E.G.-kommissie te Brussel rekening moet houden met wat door beide partijen gevraagd wordt dan kunnen we even goed verklaren dat men dan best met geen enkele der partijen rekening houdt, want de ene trekken en de andere duwen.

Volgens de biologen wordt er te vroeg en te veel jonge vis gevangen en is het noodzakelijk dat men, via beschermingsmaatregelen langzaam naar een maximum vangstmogelijkheid overgaat, die zeker niet mag overschreden worden en in functie staat tot de paai- en voortzettingmogelijkheden van de bestaande visstocks. Hiervoor zou zelfs niet mogen gearzeld worden de netmaaswijdten op 90 mm te brengen. Beide heren scherden terecht om een minimum aan paai- broed te doen handhaven.

De vertegenwoordigers van de producentenorganisaties waren niet akkoord met de stelling verdedigd door de biologen. Volgens één der sprekers mag men zelfs niet geloven dat de Noordzee kan leeggevestigd worden ! Alsof men nog nooit gehoord heeft over het verdwijnen van de Noordzee-haring, ook al hadden bepaalde zieners vroeger ook al verkondigd dat de haringstand in de Noordzee en Atlantische Oceaan onuitputtelijk was ! Ook de tong heeft er moeten aan geloven. Het is duidelijk dat de hoofdbekommernis van de vertegenwoordigers van de producentenorganisaties het onmiddellijk gewin was en blijft. We hoorden dan ook zeggen dat het bedrijf nooit de 90 mm netmaaswijdte zou aanvaarden. Maar dat is een persoonlijke visie, maar niet die van vele reders, die vooruitziend zijn.

Als resultaat van de konfrontatie van de stellingen van de biologen en woordvoerders van de producentenorganisaties, kan men

duis horen, dat de vis moet beschermd worden, dat men niet over bepaalde maximumkwota heen mag dat de netmaaswijdte op 90 mm moet gebracht worden en aan de andere kant dat de vis niet moet beschermd worden omdat de Noordzee niet kan leeggevestigd worden, dat het moet uit zijn met maximumvangsten en dat het bedrijf geen netmaaswijdte op 90 mm zal aanvaarden.

Sturen we dit nu als konklusie van de visserijkontaktdagen door naar de E.E.G. en dan kunnen we besluiten dat de kontaktdagen, ten minste wat hier bovengaande betreft, een maat voor niets zijn en dat de stellingen van biologen en producenten nog hemelsbreed uit elkaar liggen.

Van de biologen kan men anderzijds wel zeggen dat hun adviezen tenslotte maar kunnen leiden tot aangroei van de visserijstocks en tot de konklusie dat men op een bepaald ogenblik de hypotheek van de kwotering in grote mate zou kunnen lichten. Moest men echter te veel de adviezen van de woordvoerders van de producenten volgen, zou dit omgekeerd tot onaangename verrassingen kunnen leiden door een bepaalde overbevising, en tot nog verdere uitdunning van de visserijstapel en vissertjvloten.

In verband met de visserijvloeten van België en Nederland zegde Dr. H.A. Boelmans Kranenburg uit Nederland nog dat beide regeringen **minstens de huidige vloeten dienen op peil te houden.**

In dit verband wees deze spreker er op, dat België nog slechts over 219 visservaartuigen beschikt met een gezamenlijke bemanning van ongeveer duizend opvarenden. Er zouden volgens uitlatingen gehoord op deze visserijkontaktdagen alleen reeds in het jaar 1977 een 77-tal Belgische vissersvaartuigen uit de vloot zijn genomen, hoofdzakelijk door saneringsmiddelen. Nederland verloor er door 't toepassen van een aantal saneringsmiddelen een veelvoud van.

Als paradoks wees spreker er op, dat intussen Ierland en Groot-Brittannië, met steun van de Europese Commissie hun vloot aan het uitbreiden zijn. Als dit voor Ierland vooral waar is, dan mogen we van Groot-Brittannië eerder zeggen, dat heel wat rederijen, die vroeger de

diepzevisserij uitoefenden en dan in het bijzonder op IJsland, nu overschakelen op de visserij op de Noordzee. Hierdoor wordt de vloot op de Noordzee wel groter, maar intussen zijn toch ook veel grote vaartuigen uit de Oostbloklanden weggevallen, zodat wij menen dat de Noordzee, voor het ogenblik toch minder overbevestigd wordt dan een paar jaar terug.

In feite werden op de visserijkontaktdagen veel zaken herhaald die vroeger reeds meermalen afzonderlijk gezegd werden en aan de beurt kwamen. Wat het samengaan van de Nederlandse en de

Belgische bedrijven betreft, zien we niet in waartoe dit kan leiden, behalve dan wat het eensgezind standpunt betreft tegenover de eisen van Groot-Brittannië.

Anderzijds is het toch duidelijk dat het slechts belangenintresten zijn die richtinggevend zijn. Wanneer deze voor België en Nederland samen vallen in bepaalde domeinen, zal men zich wel vinden. Wanneer de belangen van bepaalde Nederlandse en Belgische visserijen uiteenlopend mochten blijken te zijn, dan zien we ook niet in, dat een samengaan van boven uit, aan de basis nog haalbaar zou zijn.

## Het vangen van ondermaatse vis door sport- en gelegenheidsvissers

Reeds talrijke malen hebben we kunnen wijzen op het gebrek aan een doelmatige controle op de aanvoer van ondermaatse vis die wat men er ook over zegge of schrijve, de beroepsvisserij zeer nadelig is.

En dan spreken we nog niet over de vreemde bokkevisser die binnen onze 12 mijlszone de rest in een paar weken wegvagen waar- onder ook veel ondermaatse vis.

Dagelijks worden we aan de Westkust gekonfronteerd met staan- de netten en met allerlei sport- en gelegenheidsvissers, welke veel ondermaatse vis aanbrengen en..... verkopen.

Daarop is bij ons als in Frankrijk, niettegenstaande alle wetten en besluiten, geen controle.

Bij ons bij gebrek aan materiaal en volk, bij de Fransen bij gebrek aan daadwerkelijk optreden met het materiaal waarover men daar toch beschikt.

Maar de Franse vissers zijn geen «lamme goedzakken» zoals de onzen. Deze van Oleron, die ook zeer veel met deze onwettelijke aanvoeren af te rekenen hebben, maken er thans korte metten mee.

Zij zelf hebben aan de sport- en gelegenheidsvissers de oorlog verklaard. Deze sport- en gelegenheidsvissers zijn ten andere zeer modern uitgerust en kennen de beste plaatsen om er hun vistuig uit te gooien. Zij vagen hun pollevijnen aan de minimummaaswijdten en het verbod ondermaatse vis aan te brengen.

De beroepsvissers vernietigen met hun schepen en materiaal al wat ze in dat opzicht kunnen in het oog krijgen op gevaar af zelfs de schroef van hun schip in netten verward te zien geraken.

Het is spijtig genoeg te moeten erkennen, dat het soms de enige manier is om de aandacht van de Overheid op de toestand te vestigen en maatregelen te zien nemen.

# FANTASTISCHE ANTI ROEST

## FANTASTISCH ... ! NIET TE GELOVEN ...

een ANTI-ROEST ongeveer twee jaar geleden met de borstel aangebracht in EEN ENKELE LAAG... op EEN DIKGEROESTE TRAPLEUNING BUITEN (aan de havengeul van Zeebrugge) ZONDER de MINSTE AFBORSTELING vooraf vertoonde na zoveel tijd GEEN TIKKELTJE ROEST ! ...meer nog: de enkelvoudige laag bleef weerstaan aan een energieke wrijving met een hamer ! Een deel van de reeling, vóór de kajuit van de Z.200 blijft sinds dezelfde periode ongeschonden... Sinds midden 79 worden meerdere nieuwe Belgische Visserij-schepen volledig afgewerkt, eindlaag inbegrepen, en andere voortaan herschilderd..., met

### D'RUST van Rolland's Company

Nu de urenlonen het zwaarst op de onderhoudskosten drukken, betekent het uitsparen van één enkele schilderbeurt een enorm bedrag ! Het verantwoord de toepassing van « Het Beste » verkrijgbaar produkt... en de bewijzen zijn nu geleverd dat D'RUST bij het beste behoort...

Specialisten in het (her-)schilderen van schepen, zoals D. Verbeke en Zn. uit Assebroek, zijn na ernstige beproevingen tot hetzelfde besluit gekomen...

IETS MERKWAARDIGS is het feit dat D'RUST rechtstreeks op roest mag aangebracht worden ! Natuurlijk liefst na eerst de losse schilfers afgeborsteld te hebben. Afbikken of zandstralen is geen noodzakelijkheid meer om goede uitslagen te bekomen...

Wanneer er toch gezandstraald wordt is het bijna een mirakel dat het werk niet eens zou onderbroken worden door een regenvlaag... Zonder D'RUST had men de zandstraling kunnen herbeginnen...

Zelfs op een geroeste oppervlakte vormt D'RUST een effen gesatineerde film, volkomen hard na 24 u., met een buitengewone duurzaamheid en EEN SPECIALE WEERSTAND aan ZEELUCHT & ZEEWATER.

**D'RUST is NIET TOXISCH  
is STOFVRIJ NA 30 min.**

Een degelijke toepassing vereist minstens twee lagen, met rol of kwast- ook verstuifbaar na lichte verdunning met White-Spirit.

### D'RUST

is leverbaar in wit, grijs, zwart, geel, blauw, donkergroen, levendig rood, bruin, rood, oranje en in alle andere kleuren mits minimum hoeveelheid van 500 kg.

### D'RUST

is een produkt van ROLLAND'S Company-Belgium en is verkrijgbaar, voor de Belgische Zeevisserij en Breskens, bij :

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

**H. Baelskaal 27, 8400 Oostende  
Tel. (059) 32.09.31**

aan wie U ook inlichtingen kunt vragen over het indring-smearmiddel ULTRA-LUB, in aerosol-spray busjes, waterafstotend en bestand tegen de uiterste temperaturen van - 45 tot + 1.500° C !

(8340V)

# Visserijmuseum plant 3 nieuwe uitgaven over Visserij- en Modelbouw

Het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke blijft dank zij konservator Gaston Desnerck, bijgestaan door Willem Lanszweert, Danny Pyliser en Marcel Vermote, een museum vol „aktief leven”.

Voor de komende wintermaanden staan thans een drietal nieuwe uitgaven op het getouw.

Van de hand van konservator Gaston Desnerck, zal ondermeer in „Het Strandvissen”, deze weinig bekende vormen van visserij langs onze kust worden behandeld. Zo zal de lezer worden ingelicht over het garnaalvissen te paard, het kruwen met het boomnet, het seinvissen te paard, de stelnetvisserij, het tongnet, het warrelnet, het kordeelvissen, het kartezetten, enz. Anne-Marie Vermote zorgde voor een prachtige titeltekening, die Alois Cloet, voormalig paardevisser, voorstelt. De technische tekeningen zijn van de hand van Raymond Blomme, uit Oostende, die reeds het standaardwerk „De Vlaamse Zeevisserij” verlichtte. Dit boek zal zowat 120 bladzijden tellen, benevens tal van foto's en tekeningen.

### MODELBOUW

Van de hand van Gaston Desnerck en van Gaby Casier, uit Oostende — deze laatste is werkzaam als te-

kenaarster op een scheepswerf te Oostende — voorziet men rond de jaarwisseling ook het verschijnen van een boek over „Modelbouw”. Het is nu eenmaal zo, dat in ons land nog nimmer een technisch werk werd uitgegeven over modelbouw van vaartuigen. Betreffend boek, 100 bladzijden dik, zal stap voor stap het bouwen van een scheepsrump toelichten tot in zijn kleinste details toe. Nu reeds bestaat heel wat belangstelling voor deze uitgave, ondermeer van de zijde van de modelbouwclub „De Dis-sel”, die in geheel België leden telt.

### IJSLAND

Tot slot kan nog een derde uitgave worden aangekondigd, ditmaal van de hand van Willem Lanszweert. Onder de titel „Wat IJslandvaarders vertellen”, zal dit boek handelen over het leven van de gebroeders Jules en Henry Desmet, uit het Noordfranse Bray-Dunes, die meerdere reizen op IJsland meemaakten. Ook hier zal een prachtige kafftekening van Anne-Marie Vermote de blikvanger vormen. Het boek zal zowat 33 illustraties, foto's en tekeningen tellen.

Voor bovenvernoemde drie uitgaven, kan nu reeds worden voor-ingeschreven in het Nationaal Visserijmuseum, Pastoor Schmidtstraat te Oostduinkerke.

# Schadegevallen in de zeevisserij

— De in de Zeebrugse vissershaven gemeente Z.500 werd aangevaren door de Z.501 aan stuurboordzijde. Volgens de schipper-eigenaar van laatst vernoemde vaartuig gebeurde de aanvaring omdat de keerkoppeling weigerde op achteruit te slaan. De Z.500 liep een lichte deuk op maar de iets verderop geïnstalleerde brandstoftanks van het vaartuig werden niet geraakt.

— Op visvak 313 kreeg de Z.506, tijdens het winden van de boelen, een hevige klop in de winch te verduren waarna deze blokkeerde. De hulp werd ingeroepen van de Z.30 om de netten te winden, maar tijdens dit manoeuvre is een tros van het korretouw in de schroef terecht gekomen. Daarop werd de Z.506 door de Z.30 naar Great Yarmouth opgesleept waar motorist Rappé Willy er in slaagde de kultouw uit de schroef te verwijderen.

— In de haven van Grimsby werd tijdens het verhalen van de Z.27 een zware klop gehoord in de achtersteven. Bij het achteruit en vooruit manoevreren bleek alles

normaal. Bij het opvaren van de Humber werd vastgesteld dat het toerental van de motor plots hoog op liep. Een onderzoek wees uit dat de bedieningshandle vanaf de brug naar de motor gebroken was. Op eigen kracht kon nog de sluis binnen gevaren worden maar een doksleepboot moest het vaartuig verder slepen naar het visserijdok. Tijdens het manoevreren om tegen de kade te komen stootte men tegen een houten dwarsbalk die brak. De Z.27 liep geen schade op.

— Terwijl de Z.183 naar het Bristol Kanaal koers liep werd rook opgemerkt die uit de motorkamer kwam. Bij nader toezicht bleek dat de dynamo vuur had gevat. De hulpdynamo werd ingeschakeld en de terugreis aangevat. Op terugreis brak tot overmaat van ramp de toevoerleiding van de verstuiver. Gezien met eigen middelen niet kon hersteld worden werd de haven van Boulogne binnen gelopen voor herstelling. Pas terug op de visgronden brak de toevoerleiding opnieuw waarop schipper De Groote beslissende koers te zetten naar Oostende.

# Weetjes...

In Groot-Brittannië heeft het Nationaal Instituut voor Zeewezen een film uitgegeven over de stabiliteit van de vissersvaartuigen en meer in het bijzonder van de kleine treilers. Dit werd beslist ten overstaan van de veelvuldige totale verliezen, vooral onder de kleinere treilers. De film geeft de basisprincipes weer voor een goede stabiliteit met menigvuldige voorbeelden en dit voor alle soorten visserij, zowel voor hektreilers als voor het zijdelings vissen. Voor beelden worden gegeven op welke manier de stabiliteit van een vaartuig kan aangetast worden en tot kapseizen leiden. Dit bevat eveneens het opbergen van de vis, van brandstof en water aan boord en het stouwen van het ijs. Ook het gevaar van de bewegingsvrijheid van bepaalde zware gewichten en voorwerpen aan boord wordt op de film weergegeven.

X X X

De IJslander «Sigfirdingur» die verleden week aan de markt was te Fleadwood, met 2.500 van onze bennen, maakte slechts 3,2 miljoen. De reden hiervan was, dat deze treiler met te weinig kabeljauw en gul op de markt kwam, maar integendeel met teveel schelvis en totten en rode zeebaars. Een andere IJslander die op dezelfde dag te Fleadwood verkocht besomde 4,2 miljoen met 2.500 bennen, maar die had 1900 bennen kabeljauw en gul aan boord. De nationale Britse visschotel is nog altijd de kabeljauw zoals zij dit werden gewoon gemaakt ten tijde van de Britse grote diepzeevloot op de IJsland visserij.

X X X

De Peterhead havenautoriteiten hebben het licht op groen gezet voor een nieuwe slip met mogelijkheden voor zeven vaartuigen. Het gaat hier om een vertikale lift-slip. Kosten van het project : 110 miljoen B.fr. Met de bestaande slip worden hierdoor Peatersheads mogelijkheden zeer verruimd.

X X X

Schotse kreeftenvangers hebben nu zelf bij de regering stappen aangewend voor het uitvaardigen van beschermende maatregelen om de verdere achteruitgang van de kreeftenstand tegen te gaan. Schotse kreeftenvissers kunnen de twee eindjes van het jaar niet meer aan elkaar knopen.

X X X

In de Spaanse haven Vigo op enkele mijlen van de Noordkust van Portugal, langsheen de Atlantische Oceaan, telt men bijna 1.500 vissersvaartuigen ! Enkelen gaan zelfs tot in de Amerikaanse wateren. Mocht het ooit gebeuren dat men deze vloot, in eventueel EEG-verband, op de gemeenschapswateren loslaat, dan zouden we toch voor een overbevissing mogen vrezen, of voor een opdeling van de vis uit de gemeenschapswateren, zodanig dat de huidige partnerlanden niet meer aan hun trekken komen.

De in olie, in dozen opgelegde sardiënen, kwamen voor het eerst op de markt rond 1825 ten behoeve van de bemanning van de grote driemasters te Nantes die met hun lange omvaart - reizen vele maanden voor de boeg hadden. Het was de Nantels Colin die ermee voor de dag kwam, zeer tot tevredenheid van de zeelieden, gezien sommige doosjes, toen reeds, het een jaar lang uithielden in goede staat, ingepakt in olie alleen en zonder toevoeging van bewaringsmiddelen. De voorouder van de sardiëndoosjes is dus reeds meer dan 150 jaar oud.

X X X

De Verenigde Staten, als protest tegen het uitblijven van een verdrag op het zeerecht, zullen vliegtuigen en marinevaartuigen laten opereren in de zones van de kuststaten vanaf 3 mijl uit de kust, dus in de economische zone. Een groep van meer dan 70 kuststaten zal hiertegen een protestverklaring uitgeven en zich trachten te verzetten.

X X X

De kust van Texas, in het zuiden van de Verenigde Staten is reeds over een afstand van 34 km. vervuld door opborrelende olie uit een aangeboorde bron in de zeebodem en waarover men alle controle verloren heeft. Ook een bepaald gedeelte van de kust van Mexico, dat begrensd is aan Texas, is reeds bezoedeld. Het is vooral de Lagune Madre en de baai Matagorda die het zwaarst getroffen zijn. Ondertussen gaat men voort met het risicohoudend aanboren van oliebronnen in de zeebodem, terwijl men anderzijds tot geen overeenkomst geraakt op de internationale conferentie van het zeerecht in het opstellen van een sluitende anti-bezoedelingsreglementering.

X X X

Een Franse vliegboot, de «Ingénieur Jean-Bertin» die de verbinding Boulogne - Dover en Calais - Dover verzorgde, kreeg een motordefekt in zee met aan boord een kleine 400 reizigers, een dertigtal personenwagens en één autobus. De boot zag zich verplicht in zeer woelig water zich op zee te zetten en sleephulp te vragen aan Calais. Twee sleepboten brachten de vliegboot naar het strand waar deze aan de grond kwam, maar niet het strand kon oprijden. De sleepbeurt duurde 8 uur, Tientallen reizigers waren zwaar zeeziek en de meeste overigen sinds uren zonder eten. Er was wel drank genoeg aan boord !

X X X

Toen in Breskens de marine-eksperten het op een bepaald ogenblik hadden over een noodzakelijke netmaaswijdteverhoging tot 90 mm. hoorden we van de woordvoerder van de Belgische producentenorganisatie dat er genoeg vis zit in de Noordzee en dat de vissers dergelijke verhoging niet zouden nemen !

Een typisch voorbeeldje van eigen ruitensnijderij.

In de Franse vissershaven Douarnez had voor de eerste maal het lossen van de vis aan boord van de treiler «Trescadec» machinaal plaats met een rollend tapijt. De reders wensden hiertoe over te gaan om hun uitbatingskosten te verminderen, vooral gezien de zo gestegen brandstofprijzen. In plaats van de 25 man lossers, werd dit werk nu gepresteerd door 21 man. De vakbond heeft reeds laten weten, dat zij niet gekant zijn tegen mechanisatie wanneer dit het werk van de ingezette lossers kan vergemakkelijken, maar in geen geval een vermindering van het aantal lossers kan aanvaarden. Met andere woorden, de rederijen investeren omdat de lossers het gemakkelijker zouden hebben.

X X X

Deze week heeft nog maar eens een nieuwe, in Noorwegen gebouwde purse - seiner de vloot van onze Britse overburen versterkt. Het gaat hier om een vaartuig van 43 meter uitgerust met een motor van 1.740 PK ! Het is een hektreiler met zes tanks voor betere bewaring van de gevangen vis aan boord. In het wielhuis treft men nog onder meer drie Furoono - sounders en drie echo - sounders aan.

X X X

Uit een onderzoek van de Britse marinerechtbank is vastgesteld dat de schipper van het Britse vaartuig de «Carinthia», die spoorloos verdween een paar maanden terug met vijf bemanningsleden aan boord, weigerde op aanraden van in de nabijheid varende schippers, bij een opkomende storm, bescherming te gaan zoeken in de Stromness. De vaartuigen waren toen aan het vissen in de Noupwateren op 2 mijl W.N.W. van het Noup - Head lichthuis.

X X X

Te Stable - Hobba, Newlyn werd een vergunning voor een vismeelfabriek geweigerd met een geplande investering van 100 miljoen B.fr. Reden is de voorziene milieuhinder, voor de omringende wijk, nl. de reuk, het gerucht en ook de vrees voor het lozen van een groeiende hoeveelheid afvalwater in de zee.

X X X

Ook te Falmouth werd een verzoek om een vismeelfabriek met een investering van 150 miljoen B.fr. afgewezen, eveneens wegens de milieuhinder. De fabriek zou nl. langs een snelweg komen. De vissers wijzen erop dat de vismeelfabriek een gunstige uitkomst zou zijn, waarna de overheid de firma ertoe aangezet heeft naar een andere implantingsplaats uit te kijken. Deze heeft echter geweigerd. De fabriek zou aan 150 man werk bezorgd hebben.

X X X

Van de Britse rederij «British United Trawlers» alleen reeds werden tien diepzeetrelers in gereedheid gebracht voor de makreelvisserij. De aanpassingswerken aan de laatste vijf diepvriezers om op de makreelvisserij ingeschakeld te kunnen worden, hebben de rederij een gemiddelde van 8 miljoen B.fr. per vaartuig gekost. Vijf van deze schepen worden naar de makreelgronden van de Minch gezonden.

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

Het rampfonds, dat na het vergaan van de lokale kusttreiler uit Newhaven, de «Sylvia Marita» ingesteld werd, bracht bijna 2 miljoen B.fr. op. Het geld werd verdeeld onder de weduwen van de drie verdrinken bemanningsleden en aan een weduwe van een visser die in een ander ongeval verdrong. In ieder geval een mooi voorbeeld van solidariteit hoofdzakelijk onder de vissersbevolking.

X X X

De reddingsboot van Lerwick is uitgevaren nadat in de nacht 4 vuurpijlen in de Quendale baai afgeschoten werden. Het uitvaren was echter tevergeefs en niemand werd ter plaatse aangetroffen en een vermissing werd niet aangegeven.

X X X

Een Fransman kwam te St. Ivers een overeenkomst afsluiten met de plaatselijke visserij voor de aankoop van schaaldieren, waaronder vooral kleine en grote kreeft. Een bankwaarborg, ter hoogte van 200 duizend B.fr. werd door de Fransman bezorgd, maar de eerste levering bedroeg reeds 560 duizend B.fr. Sindsdien horen de vissers van St. Ives niet meer van de Fransman. Een delegatie van lokale vissers overweegt naar Frankrijk te reizen om er de Fransman op zijn adres (?) op te zoeken.

X X X

Een Deense anker - seiner bracht het tot een nieuwe rekord - besomming in Grimsby voor dergelijke vaartuigen met bijna 1,5 miljoen B.fr. na een reis van tien dagen voor nagenoeg 600 van onze bennen. De kabeljauw was van eerste klasse kwaliteit en besomde dan ook 3.000 B.fr. de ben, met verder door elkaar een gemiddelde voor extra-verzorgde vis, van 2.500 fr. de ben.

X X X

Waarnemingen hebben uitgewezen, dat de indertijd getroffen maatregel door IJsland voor netmaaswijdte verhoging van 120 mm naar 155 mm. nu reeds haar vruchten begint op te leveren. Hier naar verwijzend, vragen de Grimsby-vissers een supplementaire maaswijdteverhoging tot 90 mm. Als we zien welke mini-gulletjes nog in de afslagen komen, waarvoor men toch maar met moeite 800 fr. de ben krijgt en die men, door het opleggen van een groter netmaaswijdte, later dubbel zo dik in het net zou krijgen dan kunnen we niet anders dan akkoord gaan met de Grimsby-visserijfederatie.

X X X

Treilereigenaars uit Peatershead zoeken middelen om het verbruik van brandstof voor hun treilers te verminderen. Brandstofkosten voor een pairtreiler van ongeveer 26 m. kunnen tegenwoordig oplopen tot 100.000 Belgische frank per week. Dit stelt een ernstig probleem voor de rendabiliteit van de vaartuigen.

(vervolg blz. 4)

# Weetjes

Ook te Hull waren twee IJslanders vorige week aan de afslag. Met 6.445 bennen maakte de «Videy» 7,2 miljoen Belg. frank en de «Snorri Sturlusson» maakte met 4330 bennen een bruto besomming van 7,9 miljoen B. fr. Het gemiddelde van deze laatste was dus heel wat beter. Het havenrekord te Hull blijft echter aan de «Videy» die in juni een Europees besommingsrekord waar maakte van 9,2 miljoen B. fr. Het lossen van de twee vaartuigen werd echter gespreid over twee dagen vanwege de opname, verwerking- en verzendingsmogelijkheden der kopers.

X X X

In de eerste vier komende maanden verwacht Ierland een bedrag van 1 miljard B. fr. te investeren in nieuwbouw om dan voor 1984 een aanvoer te kunnen bereiken van ongeveer 300.000 ton per jaar. Voor het jaar 1979 verwacht men een aanvoer door Ierse vaartuigen van iets meer dan 100.000 ton.

Ierland is in feite het enige EEG-partnerland dat met de hulp van de gemeenschap haar visserijvloot dichtig uitbreidt. In Groot-Brittannië gaat de uitbreiding meer ter vervanging van de weggevallen Britse IJslandvloot. Door de grote Ierse vissersvlootuitbreiding worden echter nog heel wat treilers geleid door niet gebevettende schippers. Dit zou na 1982 niet meer toegelaten worden.

X X X

De twee laatste treilers van de British United Trawlers werden van de Noorse kusten teruggeroepen vanwege niet renderende visserij. Zij zullen ook in de makreelvisserij op de Zuid-westkust van Schotland ingezet worden.

X X X

Aan de Schotse makreelvisserij die in volle omvang start in september staat het nu reeds vast, dat er ongeveer 200 treilers uit Groot-Brittannië zullen deelnemen. Over het ganse jaar mogen de Britten 300 duizend ton vangen, waarvan reeds 130 duizend ton op de Cornwallkusten in Zuid-Engeland in het voorjaar werden gevangen. De resterende 170 duizend ton werden onderverdeeld in een contingent van 100 duizend ton op de Schotse zuidwestkust en dan in de laatste 2 maanden van het jaar 70 duizend ton voor het wintercontingent 1979 op Cornwall.

X X X

Als we het Britse contingent voor makreel op de Schotse zuidwestkust ontleden, dan vertegenwoordigt de 100 duizend ton voor 200 treilers, meest seinetreilers, toch maar 500 ton gemiddeld per vaartuig, hetgeen niet overloopt, vooral gezien meer dan eens reeds vangsten per treiler opgetekend werden van 100 ton per reis. Gezien het doorgaans met overladingen op zee op faktorijschepen uit de Oostblokklanden gebeurt, mogen we wel rekenen met een toemaatje. Overladingen zijn nu toch wel moeilijk te controleren door de Britse overheid.

# WILLY PINCKET

## GARNAALKRUIERSKONING

### Demonstratie te Klemskerke gaf de doorslag

Voor de garnaalkruisers van de Vuurtorenwijk zit het seizoen er weer op. Zondag 26 augustus werd de laatste demonstratie tellende voor het toekennen van de titel van garnaalkruiskoning gehouden te Klemskerke aan de Vosse-slag. Zeggen we maar direkt dat de garnaaltjes de kruisers gunstig gezind waren. Door 19 kruisers werden maar liefst 63.940 kg. van die grijze beestjes boven gehaald, gewogen, gezift, gekuist, gekookt en uitgedeeld aan de omstaanders. Een gebaar dat erg op prijs gesteld werd door de toeristen.

Bij het opmaken van de uitslag kwam dan nog een serieuze aap uit de mouw. Jean Pierre Debrauwer, die lange tijd aan de leiding stond in het klassement, werd in ekstremis voorbijgebeend door de koning van verleden jaar Willy Pincket. Willy had 2.115 kg meer grijze beestjes uit zee gehaald te Klemskerke en dat leverde hem uiteindelijk de eerste plaats op in de eindrangschikking, met de minieme voorsprong van 0,345 kg. Voor de tweede opeenvolgende keer werd Willy Pincket van de Vuurtorenwijk dus tot koning gekruist, o sorry, gekroond. Meteen werd een succesvol seizoen voor de garnaalkruisers afgesloten.

#### Uitslag garnaalkruisersdemonstratie te Klemskerke 26-8-1979

1 Pincket Willy	12,875 kg
2 Debrauwer J.P.	10,760
3 Bulteel H.	7,210
4 Rau G.	5,070
5 Azaert H.	4,985
6 Moerman D.	3,730
7 Willems R.	3,055
8 Gernaey Chr.	2,730
9 Huys A.	2,150
10 Nierynck A.	2,120
11 Pierre J.	1,970
12 Vlaeminck F.	1,535
13 Decroos J.	1,205
14 Vanpeteghem W.	1,125
15 Bienstman A.	0,975
16 Deman A.	0,960
17 Borny W.	0,775
18 Verbrugge A.	0,365
19 Croos Ch.	0,345

Totaal : 63,940 kg

#### Eindrangschikking 1979

1 Pincket Willy	33,950 kg
2 Debrauwer J.P.	33,605
3 Bulteel H.	25,710
4 Rau G.	20,830
5 Azaert H.	20,790
6 Willems R.	19,320
7 Moerman D.	15,970

8 Gernaey Chr.	15,155
9 Bruysse M.	14,580
10 Pierre J.	11,420
11 Bienstman A.	11,210
12 Bulteel A.	8,920
13 Verbrugge A.	8,425
14 Nierynck A.	8,370
15 Decroos J.	6,590
16 Huys A.	6,095
17 Deman A.	4,625
18 Vanpeteghem W.	4,395
19 Vlaemynck F.	4,065
20 Rys A.	3,455
21 Croos Ch.	2,840
22 Borny W.	0,775

Totaal : 281,095 kg

### IERSE MIJNENVEGER OP BEZOEK TE OOSTENDE

De Ierse kustmijnenveger «L.E. GRAINNE» zal te Oostende aanleggen op een niet-officieel bezoek, van 28 augustus tot 3 september 1979.

De Kapitein-ter-Zee van het schip «L.E. Grainne» is Luitenant Commandant Kieran Rory Costello.

Tijdens het aanleggen van het schip zullen de volgende beleefdheidsbezoeken door Lt. Com. Costello worden afgelegd :

— Aan Cdt. off. Van de vlootbasis te Oostende, CPC BEM Claus.

— Aan Cdt Commando Marine-operaties en Training FKP M. Verboven.

— Aan burgemeester J. Piers.

— Aan de Mil. Com. van de Provincie West-Vlaanderen, Col. Van Heester.

— Aan H. Exc. Miss M. Tinney, Ambassadeur van Ierland te Brussel.

Een bloemenkroon zal worden neergelegd op het memorial der Zeelui te Oostende.

### IJSLANDSE MARINE HOUDT SCHIP «GREENPEACE» AAN

De IJslandse marine heeft zaterdagavond het schip van de organisatie Greenpeace, de Rainbow Warrior, aangehouden en opgebracht naar Reykjavik. De leider van de organisatie, Pete Wilkinson is gearresteerd.

Het schip werd aangehouden een aantal IJslandse walvisvaarders belemmerden door zich binnen het schootsveld van de harpoenen te begeven.

De schipper is het verhinderen van de walvisvangst ten laste gelegd. Greenpeace werd al eerder wegens hetzelfde vergrijp veroordeeld. Volgens de organisatie voer

men zaterdag in internat. wateren en had de IJslandse marine niet het recht het schip op te brengen. Bovendien protesteerde men tegen het feit dat de advocaat noch de bemanning van de Rainbow Warrior de mogelijkheid heeft contact te onderhouden met Wilkinsons. Meer hierover in een uitgebreid afzonderlijk artikel.

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

MIJNHEER

**Marcel RABAEY**

Echtgenoot van Mevrouw Maria DENDUYVER

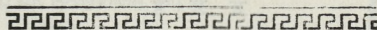
Geboren te Vinkem op 21 maart 1912 en overleden te Nieuwpoort op 21 augustus 1979

De plechtige rouwdienst greep plaats op maandag 27 augustus in de O.L. Vrouwerk te Nieuwpoort-Stad.

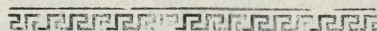
Personen, die bij vergetelheid geen rouwbericht zouden ontvangen hebben, waarvoor de familie zich langs deze weg verontschuldigt, worden verzocht huidige melding als dusdanig te willen aanzien.

De families RABAEY, PATTOU, DENDUYVER en FARAZIJN danken voor de blijken van rouwbeklag.

(8730N—8341V)



**REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD**



## WAAR BLIJFT DE GEZONDHEIDSKONTROLE VOOR DE INGEVOERDE GARNAAL ?

DE BELGISCHE GARNAAL  
NOG ALTIJD DE BESTE

Als we titelen dat de Belgische garnaal nog altijd de beste is, dan is dit zeker niet uit overwegingen van «mijn kind, schoon kind». Met de open grenzen en het vrij verkeer in de E.E.G. worden we nog al wat gekonfronteerd met ingevoerde garnalen, die natuurlijk het eigen produkt in de prijs konkureren en ook mede bepalend zijn voor de prijsvorming. Niettegenstaande goedkope ingevoerde garnalen stellen we echter toch vast, dat doorgaans de Belgische garnaal een betere prijs krijgt dan de ingevoerde. Dit komt niet alleen door de aard van de Belgische garnaal zelf, maar vooral door het feit, dat alle ingevoerde garnaal van de bewaringsbus gekregen heeft, hetgeen de smaak van deze lekkernij noodzakelijk aantast. Daar zouden de inspecteurs van het Ministerie van Openbare Gezondheid eens beter een behoorlijke controle op doen, daar deze ingevoerde garnaal met boorzuur besprenkeld is. We moeten maar eens onze Belgische garnaal vergelijken wat uitzicht, kleur en stevigheid betreffen met de ingevoerde garnaal of met de garnaal die men ergens van over de grens medebrengt. Goedkoop is deze medegebrachte garnaal wel, maar het uitzicht is doffer, ze «ruttelen» niet zoals men dit hier zo typisch uitdrukt, en als men er een bepaalde hoeveelheid gegeten heeft, voelen we onze tong branden. We menen dat deze waarheid wel eens mag geschreven worden en we hopen, dat dit onze mensen in de eerste plaats tot een voorkeur voor het verbruik van onze garnaal zal brengen. We doen hier zeker niet aan partikularisme maar we stellen feiten vast.

Daar zijn in het buitenland zeker ook wel garnalen die niet gezegend werden met bewaringsmiddelen die de smaak aantasten, maar wat we hier uit het buitenland krijgen, heeft er wel van gekregen. Van uit dit standpunt gezien, is onze eigen garnaal dus heel wat meer waard, zowel wat de smaak betreft, als voor de gezondheid. Daar zou wat meer publiciteit dienen aan besteed te worden.

Typerend in dit verband was dan ook het opschrift op een bord dat steller van dit artikel kon lezen voor de gevel van een viswinkel hier ter plaatse, namelijk twee woorden die toch een grote betekenis inhouden „Oostendse garnaal”. Voor sommige mensen wellicht niet bevattelijk genoeg, maar voor ons duidelijk.

Er werd hier afstand genomen van het ingevoerde produkt, dat vooral voor kenners, niet hetzelfde te bieden heeft. We raden onze mensen dan ook aan, proefondervindelijk, onze garnaal met de, uit het buitenland ingevoerde of van over de grens medegebrachte garnaal, te vergelijken, zowel wat uitzicht, wat kleur en glans betreffen, als van smaak en..... het afwezig blijven van een prikkelend gevoel op de tong na het eten van een dosis van ons eigen produkt. Omgekeerd kan men echter gemakkelijk de ingevoerde garnaal voor verscheidene dagen bewaren. Of dit echter nu, voor de gewone verbruiker, het neusje van de zalm is, daaraan twijfelen we ten zeerste. Boorzuur boven de 0,50 t.h. gebruiken is verboden en we vragen ons af, waar de fameuze keurders van het Ministerie van Openbare Gezondheid blijven, nu ze zo rap zijn om als dierenartsen zo gemakkelijk vis afkeuren, welke normaal niet afgekeurd wordt.

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

## BRITS MILIEUSCHIP «RAINBOW-WARRIOR» AAN IJSLANDSE KETTING

De «Rainbow-Warrior» is een oude treiler die zich tot doel gesteld heeft, het leven van bepaalde grote zeevissen, zoals de zee-robben en de walvissen te beschermen door desnoods de vangst hiervan te storen. Dit was nu terug het geval toen dit vaartuig de walvisvangst van IJslandse vaartuigen stoorde door verscheidene kleine bootjes uit te zetten die zich dan liefst in het gezichtsveld van de harpoenman moesten opstellen, dat wil zeggen zoveel mogelijk tussen de geviseerde walvissen en harpoenjager.

IJsland heeft wel de beslissing van de vergadering van de Internationale Walvisvangstkommissie aanvaard namelijk het verbod op walvisvangst in volle zee, maar de walvisvangst van uit de kust is door IJsland ook het jachtverbod op de potvissen te erkennen.

### DE RAINBOW-WARRIOR GEËNTERD

Toen de uitgezette rubberbootjes van het milieuschip op zaterdag 18 augustus, maar al te veel de jacht van een IJslandse walvisjager stoorden door zich zoveel mogelijk op te houden in het schootsveld van het harpoenkamion, kreeg de kapitein het op zijn heupen en vroeg tussenkomst van de IJslandse kustwacht. Gezien ook nog andere IJslandse walvisjagers zich bij de kustwacht gingen beklagen, besloot deze in te grijpen en verzocht de kapitein van het milieuschip een IJslandse haven aan te doen. Gezien deze weigerde werd de «Rainbow-Warrior» geënterd door de IJslandse kustwacht en naar Reykjavik opgesleept. Dit was de tweede maal dat dit vaartuig aan de ketting gelegd werd in IJsland.

Gezien dit nu in internationale wateren gebeurde, noemen voorstanders van het milieuschip dit een piraterij. Men heeft dan ook aan de Britse regering verzocht om tussen te komen. IJsland zelf heeft nog geen stelling genomen wat de entering en het aan de ketting leggen betreffen.

### DE REACTIES

Het is duidelijk dat deze zullen verschillen en werkelijk verschillen maar gelang de hoek waaruit deze komen. De milieubeschermers zullen het natuurlijk als een piraterij aanzien omdat de entering gebeurde 100 mijl uit de kust van IJsland, dus wel in de economische zone, maar nog altijd in internationale wateren. We herinneren ons in dit verband ook de vele tranen met tuiten die geschreid werden door heel wat mensen die in de kijker van de internationale publiciteit wensten te lopen, onder andere een paar Amerikaanse filmsterren dit onder meer in verband met de jacht op zee-robben.

We menen echter dat men ook rekening moet houden met het bedrijf. Ook het slachten van koeien en zwijnen is een doderij en misschien kunnen de mensen van «Greenpeace» zich daar ook eens tegen komen verzetten. Het gaat hier echter, niet alleen voor het behoud van een bedrijf, maar vooral ook, en dan bijzonder voor wat de zee-rob betreft, voor de bescherming van de vissstapel. Zo kunnen we in dit geval de woorden herin-

neren van de heer Dr. Declercq van het Rijkstation voor zeevisserij die nog zo lang niet geleden op de visserdagen te Breskens, er op wees dat de grijze zee-rob zeker 100 duizend ton vis in de Noordzee wegvrat. Walvissen zijn nu wel geen visjagers, maar zij zeven toch het water van massa's kleine plantjes, visjes en zeediertjes.

Verder zijn we de overtuiging toegedaan dat de mensen van «Green-peace» zich zelf niet mogen uitroepen als heiligen en hier van uitgaande als politie-agent mogen optreden. Het recht op arbeid, vooral dan wanneer dit, volgens IJslandse wetten recht- en wetmatig geschiedt en dan nog in hun eigen visserijzone, moet door anderen geëerbiedigd worden. Vergeten we evenmin dat het optreden van de milieumensen van de «Rainbow-Warrior», ook wel eens aanleiding zou kunnen geven tot dodelijke ongevallen en dat niemand blijft verdragen in de uitvoering van zijn beroep belemmerd te worden.

We zien het optreden van de IJslandse kustwacht dan ook veel eerder van uit deze hoek, namelijk het doen respecteren van de orde op zee en van het recht op het uitvoeren van een economische activiteit.

We zijn dan ook de overtuiging toegedaan dat deze zaak heel wat complexer is en niet eenzijdig vanuit de gezichtshoek van de op de geslagen milieumensen en afhankelijk van «Green-peace» dient bekeken te worden. Als morgen eventueel een beperkte haringvisserij opnieuw toegelaten wordt, dan zou dit de «Green-peace»-mensen misschien niet kunnen bevalen en zouden zij ook al tegen de haringvangers in het geweer kunnen komen. De internationale organisaties hebben in de laatste tijd heel wat beschermende maatregelen genomen voor het herstel van de visstocks en de instandhouding van de vissoorten, zodat we de «Green-peace» niet kunnen volgen waar zij beweren dat er niets gedaan wordt. Daarbij gaan die internationale maatregelen uit op advies van marine-eksperten en biologen die heel wat meer competent zijn dan de mensen van de «Rainbow-Warrior». Er zijn nu voor het ogenblik grote gebieden die verboden zijn voor de jacht op de walvissen en waaraan de landen zich houden. Gevaar voor uitsterving van deze grote zoogdieren is er dus voor het ogenblik nog niet. Het beletten en ten slotte het niet-doorkomen van de jacht op de zee-rob op bepaalde Britse eilanden, werk dat door Noorse schutters verricht zou worden en waarvan de Britse regering ook het nut en de noodzakelijkheid van inzag, zal zich omgekeerd op de instandhouding van de vissstapel wreken en we zijn dan ook de overtuiging toegedaan dat aan dergelijke acties van de «Rainbow-Warriors» best, door een inlijpen zoals door IJsland, zou paal en perk gesteld worden. De vissers worden al voldoende aan de band gelegd door regeringsbeslissingen of door supra-nationale beslissingen die steunen op adviezen van wetenschappelijke onderzoekers. Laten we het dus aan de juiste mensen op de juiste plaats om de stem te verheffen, om beschermingsmaatregelen door te drukken.

# BESTAAN ER NOG OVERLEVINGSKANSEN VOOR DE FRANSE VERRE-VISSERIJ ?

Door de praktisch algemene uitbreiding van de economische zones der kuststaten tot 200 mijl, zijn heel wat verre-visserijen van bepaalde landen in het gedrang gekomen. Dit is ook het geval voor Frankrijk dat nu nog hoofdzakelijk teert op enkele kontingenten langs de Noorse kust, en een overeenkomst met Canada voor kabeljauwvangst in de Golf van St. Laurens, overeenkomst die in 1986 afloopt, een kwotum voor de kusten van Namibië, visserijrechten in de omgeving van Groenland en de Franse eilandjes St. Pierre en Miquelon.

De Franse verre-visserij «Société Nouvelle de la pêche Lointaine» heeft dan ook besloten tot een proefondervindinglijke visserij over te gaan voor de kusten van de Franse archipel de «Kerguelen».

Deze archipel bestaat uit een 300 tal kleine eilandjes in de Indische Oceaan en voor het ogenblik zijn het vooral Russische en Japanse faktorijsschepen die er de vis wegvangen. De Franse Verre-visserij «Société Nouvelle» vertegenwoordigt met zijn vijf ultra moderne treilers toch nog altijd 50 procent van de vangstkapaciteit van deze visserij. Wil deze rederij overleven, dan moet zij beslist naar andere visgronden uitzien.

Met de hulp van de Franse regering werd dan ook één der vaartuigen, de «Jutland» uitgerust voor een experimentele visserij in de wateren van de Kerguelen-archipel. Aan boord zullen eveneens marinebiologen en wetenschappelijke vorsers inschepen, ook experten in de vangsttechnieken.

De Franse Staat komt voor ongeveer 30 miljoen frank tussen in deze experimentele reis, maar toch rekent de rederij nog met een verlies van 15 miljoen Belgische fr.

De archipel Kerguelen ligt zowat 27.000 km. ver en de campagne zal 125 dagen in beslag nemen. Men kan zich dus de problemen voorstellen die met een eventuele verre-visserij op de Kerguelen om de hoek komen kijken.

Een vreemde visserij, vissoorten die hier nog niet gekend zijn, waardoor men ook nog de eigen verbruikers voor deze nieuwe vissoorten dient te winnen, een bemanning die minstens vier maanden afwezig zal zijn en vangsttechnieken, die men zich nog dient eigen te maken. Wanneer de betrokken rederij in het bijzonder, en de Franse verre-visserij in het algemeen, echter wenst te overleven, dan moet er naar nieuwe visserijen uitgekeken worden.

De rederij «Société Nouvelle» is dan ook bereid gevonden geweest, zelf een paar tientallen miljoenen aan deze reis te offeren.

# KWOTERINGSSYSTEEM OF VERGUNNINGENSTELSEL ?

Men schrijft ons.

Mijnheer, we hebben al veel over kwotering en vergunningstelsels gelezen en zijn zo vrij ook onze mening naar voren te brengen.

Voor het wegvangen van de beschikbare vis kunnen in feite twee systemen gangbaar gemaakt worden, namelijk het kwoteringssysteem en het vergunningstelsel. Wat het kwoteringssysteem betreft, namelijk het voorschrijven van kwota voor de verschillende vissoorten, is hier nog al wat kritiek op te zeggen. Het is inderdaad oneconomisch voor vele rederijen omdat men plots, in volle ontplooiing geremd wordt vanwege het overschrijden van de vangstkwota. Daarom ook hoort men nu meer en meer stemmen opgaan voor een vergunningstelsel. Een typisch voorbeeld van het uit de hand lopen bij het kwoteringstelsel, geeft ons de makreelvisserij in Groot-Brittannië. Voorheen bleek de makreelvisserij meer beperkt uitgeoefend te worden door de lokale visserij voor de Engelse Cornwallkusten en voor de Schotse kust. Door het verbod op de haringvangst, kreeg de makreel echter groter kansen en dus ook groter afzetmogelijkheden. De belangstelling betoond door de oostbloklanden die met hun faktorijsschepen voor directe overlading op zee zorgden, zorgde verder voor een absolute zekerheid in de afzet. Het gevolg hiervan was een ongekende uitbreiding van de purse-seinevloot, vooral vanwege Schotse rederijen, die zich in Noorwegen talrijke, wegens de haringstop, overtalig geworden seinetrellers gingen aanschaffen. Voeg daarbij de omschakeling op de makreelvisserij van heel wat Britse diepzeetrellers, die hun visserij in IJsland zagen verloren gaan en plots komt men voor het probleem te staan van een overkapaciteit aan vaartuigen op de makreelvisserij. Voor het beschikbaar gesteld kontingent makreel zijn er nu inderdaad te veel schepen beschikbaar.

Het kwoteringssysteem leidt inderdaad niet rechtstreeks tot een aanpassing van het aantal vaartuigen aan de voorhanden zijnde kwota. Een vergunningstelsel in bepaalde zin opgevat, zou dit wel doen. Uitgaande van wat een bepaald land aan verschillende kwota naargelang de vissoort, toegekend wordt, kan men enigszins benaderend berekenen hoeveel vaartuigen dit de mogelijkheid biedt op een renderende visserij. Men kan dan ook overeenkomstige vergunningen voor deze visserij toekennen. Nog een stap verder gaande zou men zelfs de nieuwbouw van vissersvaartuigen kunnen aanpassen aan de beschikbare kwota zodanig, dat een volle visserij voor de in bedrijf zijnde schepen gewaarborgd blijft.

Dit systeem zou dan ook automatisch leiden tot een soort aanpassing van het aantal vissersvaartuigen aan de kwota. Gezien het beleid van de E.E.G., die hiervoor in het bijzonder de adviezen volgt van de biologen, gericht is op een aangroei van de bestaande visgaande verhoging van de stocks, zou de hiermede gepaard kwota, een verhoging van de vangstkapaciteit van de ingezette visserijvloot mogelijk maken.

Wanneer anderzijds met een vergunningssysteem gewerkt wordt waarbij de vissersvaartuigen een volle visserij verzekerd worden, vervalt ook de heimelijke en/of openlijke overschrijding van de toegekende kwoteringshoeveelheden weg.

Te intensieve visserij kan dus beter bestreden worden door een vermindering van de produktiecapaciteit dan door het vaststellen van kwota. Met een vergunningstelsel zouden er altijd, of bijna altijd niet meer schepen ingezet kunnen worden dan de kwota die zij mogen opvissen. Voor België komt hier dan nog bij, dat we voor het ogenblik nog aan geen overkapaciteit in de produktie toe zijn, zoals dit bv. wel het geval zou kunnen worden voor onze Britse overburen wanneer eveneens de vroegere rederijen op de verre visserij, zich nu in hun geheel tot de gemeenschapswateren zouden richten. Een eerste resultaat hiervan is reeds de overkapaciteit van de ingezette middelen in de makreelvisserij. Indien men zich aan de kwota houdt, dan zou, ofwel de E.E.G. zelf, ofwel bij middel van delegatie aan de partnerlanden, de mogelijkheden moeten voorbehouden worden, om op basis van de beschikbaar gestelde kwota, een vergunningssysteem uit te bouwen.

## TWEE EGYPTISCHE FAKTORIJSCHEPEN NAAR DE SHETLAND VOOR OVERLADING MAKREEL

Van faktorijsschepen uit Afrika die naar onze gemeenschapswateren komen om de makreel over te nemen, hebben we nog niet gehoord. Wel krijgen we daar regelmatig faktorijsschepen uit het Oostblok, Polen, Rusland, Bulgarië enz..... maar nu zendt ook Egypte 2 faktorijsschepen om makreel over te laden en te bewerken. Het gaat hier om de schepen „Rasbanas” en „Hung Hada” respectievelijk 10 en 12 duizend ton groot. Dit zou onder meer moeten wijzen op een tekort aan vis in Egypte. In ieder geval waren de 2 Egyptische schepen op weg naar Canada toen hen radiografisch medegedeeld werd dat zij zich naar de haven van Lerwick in Schotland dienden te begeven voor het overladen van makreel. Gezien de schippers over geen kaarten van de Noordzee beschikten hebben zij in Brixham en Dover een loods aan boord genomen voor hun verdere reis. Beide schepen kunnen zowat 50 ton makreel per dag verwerken en invriezen. Of de Egyptische schepen aan hun trekken zullen komen is echter een andere zaak, vermits de vangsten op makreel in het gebied van Shetland zeer aan de lage kant liggen en in ieder geval niet voldoende zijn om de daar reeds vijf aanwezig faktorijsschepen uit het Oostblok aan het werk te houden.

De Britse seiners vangen weinig of geen makreel. Alleen de Noren hebben af en toe een vangst mede, hetgeen toch beduidt dat de Noren nog altijd een iets betere kennis hebben van seinetvisserij en van de technieken en vangstplaatsen. Het waren ook de Noren die in de Noordzee en in de Atlantische Oceaan aan de basis lagen van het uitmoorden van de haringstapels.

# Eerste gebouwen nieuwe zeevaartschool van Antwerpen verrijzen op linkeroever

De eerste gebouwen van het nieuwe complex waarin de Hogere Zeevaartschool, thans gevestigd aan de Oosterweelsesteenweg nabij de Royenssluis, zal worden ondergebracht, verrijzen reeds op de Linkeroever tussen het Burchtse Weel, de E3-snelweg en de Beatrijkslaan. Deze gebouwen vormen het internaatsgedeelte en zullen in de loop van de maand oktober van volgend jaar door de studenten kunnen betrokken worden. Voorlopig zullen de internen zich nog gedurende ruim een jaar tevreden moeten stellen met de twee slaapzalen, één met 60 en één met 40 bedden in het nu circa vijftig jaar oude gebouw aan de Royerssluis. In het nieuwe internaats zal men over 197 studentenkamers beschikken, elk ongeveer 7 m<sup>2</sup> groot waarbij nog een kleine ruimte voorzien is uitgerust met wastafel en kleerkast.

Voor wat de klaslokalen en la-

boratoria betreft zal echter nog geruime tijd geduld moeten geïeerd worden. De aanbesteding voor deze gebouwen zou eerst voor volgend jaar gebeuren zodat er aan de voltooiing van dit gedeelte vooreerst nog zelfs niet moet gedacht worden.

De twee vleugels van het thans in aanbouw zijnde internaatsgedeelte zullen een vloeroppervlakte hebben van 5.800 m<sup>2</sup>. Buiten de studentenkamers, die zich uitsluitend op de bovenverdiepingen bevinden, zal in de ruimte v.h. gelijkvloers een eetzaal, een keuken en een leeszaal worden ingericht. Bovendien voorziet men daar ook nog een lokaal bestemd voor de vrijetijdsbesteding van de studenten. Van zodra het nieuwe internaats in gebruik genomen wordt overweegt men het inleggen van een pendeldienst om de studenten van het ene naar het andere gebouw te vervoeren.

## TE WATER GERAACKE PERSONEN MOETE N WARMTEVERLIES LICHAAM VOORKOMEN

Het Australische Departement van Verkeerswezen heeft een studie gemaakt over de overlevingskansen van te water geraakte personen. Indien deze drijvende gehouden worden door een lijfboei, dan worden de te water geraakte personen, waarvan de reddingsmogelijkheden niet te nabij liggen, verzocht niet te zwemmen en zo min mogelijk te bewegen. Inderdaad verhoogt het zwemmen en het bewegen een warmteverlies van het lichaam, hoofdoorzaak van de dood van te water geraakte en niet op tijd geredde personen. In water met een temperatuur van 10° C is het praktisch onmogelijk om meer dan 1500 meter te zwemmen vooraleer onpasselijk en verlamd te worden door de koude. Als men te water komt en er is ergens geen uitzicht om zwemmende, de wal of een reddingsboot te bereiken, dan houdt men zich liefst zo bewegingsloos mogelijk wanneer men opgehouden wordt door de lijfboei en dus niet hoeft in beweging te blijven om zich boven te houden. Nog beter is een houding aannemen met de knieën en benen in elkaar geplooid, de dijen tegen de onderbuik en de benen tegen de billen, de armen gekruist tegen de borst. Aldus vermindert men de lichaamsoppervlakte die rechtstreeks in aanraking komt met het koude water en vermindert men dus ook het warmteverlies.

Het bewegingsloos blijven schijnt

op het eerste zicht wel bevreedend omdat men toch geneigd is aan te nemen, dat het in beweging blijven het lichaam zou doen warm houden. Is dit het geval buiten het water -- denk maar eens aan het warm slaan van handen en aan het warm trappelen met de voeten -- dan is dit niet juist in het water.

Men schat de overlevingskansen in het water van 10° C met het lichaam gewoon hangende op 2 tot maximum 3 uur, dit eveneens naar gelang de fysieke gesteldheid en weerstand van de persoon. Met opgetrokken benen en knieën en armen gekruist, kan dit 3 tot 4 uur worden volgens de fysieke gesteldheid van de persoon. Het is duidelijk dat in water beneden de 10° C, de overlevingskansen gevoelig verminderen, vooral naargelang men het vriespunt nadert. Dit kan zich tot minuten herleiden.

## AANGEKONDIGDE BLOKKADE VOOR DE HAVEN VAN NICE DOOR DE VISSERIJ UITGESTELD

Het is reeds een paar jaren dat de beroepsvissers uit Nice hun protesten laten horen tegen de aangroei van de pleziervisserij, die hen minstens tijdens de drie zomermaanden, niet meer toelaat te vis-

## NEDERLANDS MOSSEL- EN OESTERBEDRIJF VECHT VOOR GROTER DOORLAATOPENING IN OOSTERSCHELDAM

Het Nederland mossel- en oesterbedrijf blijft doorvechten voor een grotere doorlaatopening in de Oosterschelde. Zoals men weet heeft het Nederlandse parlement dat de keus had tussen verscheidene doorlaatopeningen in de te bouwen polderdam die van de Oosterschelde een soort binnenmeer zou maken, gekozen voor een opening van 14 duizend m<sup>2</sup>.

Een partijlid van de PVDA heeft nu onlangs te Goes, in aanwezigheid van woordvoerders van het getroffen bedrijf, gepleit voor de grootst mogelijke doorlaatopening, namelijk 20 duizend m<sup>2</sup>. Er werd er nl. aan toegevoegd dat het parlement maar toch tot een herroeping van de eerst genomen beslissing moest overgaan.

De PVDA zit nu echter in de oppositie en we menen enigzins dat het nu gemakkelijker is te vragen en te beloven. Dit neemt anderzijds niet weg dat, voor een gewaarborgde instandhouding van het mossel- en oesterbedrijf, de grootst mogelijke doorlaatopening noodzakelijk is, zonet kan niet voldoende voor getijden, eb en vloed, gezorgd worden en zou het water te brakkig worden, dat betekent niet meer op voldoende zoutgehalte kunnen komen voor een goede kweek- en waterverplaatsen voor mossel en oester.

De argumenten die te Goes gebruikt werden zijn inderdaad wel gerechtvaardigd als men zegt dat de meerkosten voor een grotere doorlaatopening met de zee zowat 2,5 miljard B.fr. bovenop zou bedragen, maar dat omgekeerd de vergoedingen die eventueel zouden moeten uitbetaald worden wegens schade aan mossel- en oesterteeft 3,2 miljard B.fr. zou bedragen!

Hierbij komt dan nog om de hoek kijken dat er een kleine 2000 plaatselijke jobs zouden verloren gaan. Als al deze mensen nu zouden ten laste van het Rijk vallen, dan is het overduidelijk dat Nederland er werkelijk alle belang bij heeft om een nieuwe beslissing te nemen en liefst de oude beslissing van het parlement herroepen in de zin van een grotere doorlaatopening.

Theoretisch kan dat men nu altijd doen, maar of dat nog in de praktijk te bereiken valt, is moeilijker te voorzien, alhoewel nog andere motieven spreken ten gunste van een herziening ten voordele van een grotere doorlaatopening.

Daarvan is vooreerst nog de natuur en milieuzorg. Het is duidelijk dat een verandering in de samenstelling van het zout- en zee-mineraalgehalte van het water ook een afbrekende invloed zal hebben op de huidige flora en fauna. Verder werd altijd aangenomen dat de Oosterschelde een rijke kinderkamer is voor heel wat paaigebroed hetgeen natuurlijk een onvermijdelijke weerslag zou hebben op de vispopulatie van dit gedeelte van de Noordzee.

Op de bijeenkomst werden verder nog enkele cijfers medegedeeld, onder andere dat in 1978 de mosselen ongeveer 600 miljoen B.fr. opbrachten en de oesters 23 miljoen. Vooral aardige cijfers voor de mosselen. Wij vrezen dat het Nederlandse parlement niet meer zal terugkomen op haar eerste beslissing omdat daar altijd iets van een gezichtsverlies komt bij kijken als men iets dient te herroepen. Anderzijds zou dit eveneens teruggaan moeten gaan met nieuwe plannen, berekeningen, studies, werkzaamheden enz. die zeker een enorm werk zal vergen. Dit neemt niet weg dat de aanhouder meer dan eens als winnende partij te voorschijn komt.

Trouwens, eerst was er zelfs van geen doorlaatopening sprake. We duimen dan ook voor onze Zeeuwse vrienden uit het mossel- en oesterbedrijf, want België is één van de grootste afnemers van deze heerlijke Zeeuwse produkten.

## VISSERIJ-ONTWIKKELINGSHULP VOOR ARME LANDEN

De F.A.O., dit is de Voedsel- en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties, heeft één miljard B.fr. uitgetrokken voor de studie en de ontwikkeling van visserijprojecten in de ontwikkelingslanden. In deze arme landen is er grote nood aan eiwitten en proteïnen en deze kunnen vooral bezorgd worden aan de bevolking door de plaatselijke visserij te helpen ontwikkelen, vooral nu zoveel landen over een uitgebreid visserij - arsenaal beschikken door de uitbreiding van hun economische zone tot 200 mijl uit de kust.

Het is de directeur-generaal van de afdeling visserij, de h. Kenneth L., die dit op een perskonferentie te New-York mededeelde. Het is niet het eerste visserijproject dat uitgaat van de F.A.O. Verscheidene projecten, maar dan meer bescheiden opgevat, kregen reeds uitvoering of een begin van uitvoering. Dit laatste is onder meer het geval in Malesië, de Filipijnen, de Seychellen en een paar andere landen. Het eerste doel is de mogelijkheden nagaan die de respectievelijke visserijzones van deze landen bieden om tot ontwikkeling van bepaalde visserijgronden te kunnen overgaan of tot een uitbreiding van de bestaande.

Het visverbruik neemt steeds merkbaar toe in de kuststaten van Afrika en Azië, mede dankzij enkele projecten van de F.A.O. en ook dankzij enkele gemeenschapsprojecten van de kuststaat in samenhang met een visserijmogelijkheid.

Het bedrag van één miljard B.fr. zou door de F.A.O. gebruikt

worden om in de eerst volgende drie jaar bepaalde projecten te verwezenlijken. Bepaalde visserijmogendheden, zoals Noorwegen, hebben ook al toelagen toegezegd.

Het is duidelijk dat deze landen een vooruitstrevende rol wensen te spelen om in de eerste plaats ook wel in aanmerking te mogen komen voor het leveren van aangepast uitrustingsmateriaal en eventueel prototype vissersvaartuigen waarvoor deze landen zelfs bereid zouden gevonden worden om minstens in de beginjaren techniekers ter beschikking te stellen. Dit alles mondt dan tenslotte uit in gevestigde handels- en leveringsrelaties. Wij zelf herhalen, dat we het spijtig vinden, dat de Belgische ontwikkelingshulp in haar geheel opgaat in landbouwprojecten en dat men er bij ons nooit eens aan gedacht heeft aan ontwikkelingshulp in de vorm van een visserijproject, waarvoor in het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende competente techniekers en biologen voldoende aanwezig zijn.

Anderzijds is er in dat milieu toch een merklijke verbetering te bespeuren ten opzichte van onze eigen visserij. De contacten met het bedrijf worden veelvuldiger en de projecten welke men in het proefstation uitwerkt, doelmatig.

En dat is een pluspunt.

Het is anderzijds een feit dat onze reders veel te conservatief zijn, weinig mededeelzaam en veel te weinig beroep doen op wetenschapsmensen en technici. Hopen we dat men op de ingeslagen weg voortgaat. Onze visserij kan er slechts bij winnen.

sen. Inderdaad zijn er, alleen al voor het gebied van Nice zowat 37.000 pleziervissers ingeschreven.

Hierbij komt nog de diepzeedukkerij met het oog op het vissen. Gezien de beroepsvissers ter hoogte van de kusten van Nice slechts over een beperkte diepte uit de kust kunnen vissen, omdat er in dat gebied geen kontinentaal plat bestaat, is het duidelijk dat deze tienduizenden pleziervissersvaartuigen de uitoefening van de beroepsvisserij kwasi onmogelijk maken.

Gezien de bezwaren uitgaande van de visserij geen gevolg kregen had men beslist met de beroepsvissersvloot om de haven van Nice te blokkeren.

In laatste instantie besloot de overheid toen een vertegenwoordiging van de visserijvloot uit te nodigen voor een bespreking, waarbij hen, binnen een bepaalde tijd, een oplossing voor hun moeilijkheden beloofd werd. Intussen is de zomer praktisch voorbij, gaan de pleziervissersvaartuigen zich klaar maken voor hun winterslaap in de haven of zullen andere oorden opzoeken waardoor de behandeling van de problemen en de oplossing niet meer zo dringend zal overkomen. We zeggen dan ook aan de beroepsvisserij van Nice dat ze op hun zaak moeten waken, zonet worden zij volgende zomer met het zelfde probleem gekonfronteerd.

Anderzijds leert deze dreiging om de haven te blokkeren en de uiteindelijke reactie van de overheid hierop, weer eens dat men slechts door het dreigen met probate en spektakulaire middelen, gehoor kan verkrijgen bij de meeste overheden. Ter overweging geven aan onze vissers die sedert jaren aandringen op een afschaffing van de staande netten door sportvissers die een zeer schadelijke toestand tweeweg brengen en het behoorlijk controleren van de twaalf-mijl zones voor alle vaartuigen boven de 50 Brt. en 300 PK.

Ook bij ons wordt hierover veel gepalaberd maar er is nog niets daadwerkelijk bereikt.

# AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS IN DE MAAND JULI PERIODE 1977 - 1979 (1)

SOORTEN	Gewicht	1977 Waarde	G.P.	Gewicht	1978 Waarde	G.P.	Gewicht	1979 (2) Waarde	G.P.
<b>1. DEMERSALE VIS</b>									
a) Schelv. v. vis.	51.146	1.026.285	20,06	38.021	675.124	17,75	11.549	291.160	26,35
andere schelv.	123.942	2.410.035	19,44	104.213	2.228.839	21,39	26.753	731.773	27,35
Kabelj v. vis.	115.225	2.836.930	24,62	88.618	1.960.799	22,13	40.739	1.293.650	31,75
andere kabelj.	884.122	20.937.360	23,68	1.237.727	28.960.977	23,40	853.828	28.277.531	33,12
Koolvis	89.103	2.259.707	25,36	45.961	910.150	19,80	55.778	1.387.090	24,87
Wijting	100.222	1.980.784	19,76	119.052	2.254.660	18,94	109.462	2.459.290	22,47
Schol	268.451	5.821.897	21,68	284.492	7.568.874	26,60	342.940	9.534.806	27,80
Roggen	65.301	2.587.560	39,62	81.294	3.238.705	39,84	66.877	3.169.012	47,39
Noorse schelv.	99.706	2.240.427	22,47	144.244	3.541.268	24,55	143.898	3.762.188	26,14
Andere	338.994	10.643.182	31,39	332.207	14.592.498	43,92	340.295	12.836.679	37,72
<b>TOTAAL :</b>	<b>2.136.212</b>	<b>52.744.167</b>	<b>24,69</b>	<b>2.475.829</b>	<b>65.931.894</b>	<b>26,63</b>	<b>1.991.619</b>	<b>63.743.179</b>	<b>32,00</b>
b) Tong	132.323	22.326.522	168,72	134.279	22.900.972	170,55	99.252	21.351.066	215,12
<b>TOTAAL DEMERS. VIS :</b>	<b>2.268.535</b>	<b>75.070.689</b>	<b>33,09</b>	<b>2.610.108</b>	<b>88.832.866</b>	<b>34,03</b>	<b>2.090.871</b>	<b>85.094.245</b>	<b>40,70</b>
<b>2. PELAGISCHE VIS</b>									
Haring	—	—	—	147	7.370	50,14	—	—	—
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	4.094	32.696	7,98	4.672	39.236	8,40	2.482	15.830	6,38
<b>TOTAAL PELAGISCHE VIS</b>	<b>4.094</b>	<b>32.696</b>	<b>7,98</b>	<b>4.819</b>	<b>46.606</b>	<b>9,67</b>	<b>2.482</b>	<b>15.830</b>	<b>6,38</b>
<b>3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN</b>									
Garnaal	53.623	7.414.239	138,26	67.953	7.884.314	116,03	104.145	10.445.600	100,30
Noorse kreeft	83.693	7.219.010	86,25	55.888	7.098.880	127,02	70.335	8.330.350	118,44
Overige	64.356	1.505.595	23,39	58.999	1.411.480	23,92	41.686	1.401.305	33,61
<b>TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN</b>	<b>201.672</b>	<b>16.138.844</b>	<b>80,02</b>	<b>182.840</b>	<b>16.394.674</b>	<b>89,67</b>	<b>216.166</b>	<b>20.177.255</b>	<b>93,34</b>
<b>ALGEMEEN TOTAAL</b>	<b>2.474.301</b>	<b>91.242.229</b>	<b>36,87</b>	<b>2.797.767</b>	<b>105.274.146</b>	<b>37,63</b>	<b>2.309.519</b>	<b>105.287.330</b>	<b>45,59</b>

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

(2) voorlopige cijfers.

# AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS VAN JANUARI TOT JULI INBEGREPEN - PERIODE 1977 - 1979 (2)

SOORTEN	Gewicht	1977 Waarde	G.P.	Gewicht	1978 Waarde	G.P.	Gewicht	1979 (2) Waarde	G.P.
<b>1. DEMERSALE VIS</b>									
a) Schelv. v. vis.	563.660	14.026.347	24,84	513.539	12.977.875	25,27	372.115	11.150.335	29,96
andere schelv.	1.106.603	26.901.957	24,31	543.425	13.029.042	23,96	178.824	4.812.169	26,91
Kabelj. v. vis.	965.113	27.504.202	28,49	720.964	19.919.228	27,62	559.210	17.127.604	30,62
andere kabelj.	3.300.362	99.452.596	30,13	8.674.542	210.029.146	24,21	5.725.844	169.304.009	29,56
Koolvis	633.195	13.896.332	21,94	376.490	8.777.896	23,31	296.178	7.100.644	23,97
Wijting	1.689.076	37.082.126	21,95	1.649.432	31.206.946	18,92	2.019.579	36.523.031	18,08
Schol	2.520.613	52.985.920	21,02	2.242.715	51.797.917	23,10	2.709.663	65.258.730	24,08
Roggen	783.272	27.299.788	34,85	797.189	30.494.148	38,25	892.790	31.678.738	35,48
Noorse schelv.	717.753	22.838.388	31,81	663.169	24.078.213	36,30	691.098	22.605.556	32,70
Andere	3.216.513	116.709.062	36,28	3.701.509	192.094.138	51,89	2.930.282	116.448.301	39,73
<b>TOTAAL</b>	<b>15.97.160</b>	<b>483.696.718</b>	<b>28,30</b>	<b>19.882.974</b>	<b>594.404.549</b>	<b>29,89</b>	<b>16.375.583</b>	<b>482.009.117</b>	<b>29,43</b>
b) Tong	1.915.058	299.092.522	156,17	1.823.069	294.244.281	161,40	2.483.714	383.943.059	154,58
<b>TOTAAL DEMERS. VIS</b>	<b>17.412.218</b>	<b>737.789.240</b>	<b>42,37</b>	<b>21.706.043</b>	<b>888.648.830</b>	<b>40,94</b>	<b>18.859.297</b>	<b>865.952.176</b>	<b>45,91</b>
<b>2. PELAGISCHE VIS</b>									
Haring	53.288	677.626	12,71	1.248	39.210	31,42	2.489	79.080	31,77
Sprot	—	—	—	—	—	—	998	17.410	17,44
Overige	45.633	403.625	8,84	16.541	129.209	7,81	11.161	101.667	9,10
<b>TOTAAL PELAGISCHE VIS</b>	<b>98.921</b>	<b>1.081.251</b>	<b>10,93</b>	<b>17.789</b>	<b>168.419</b>	<b>9,47</b>	<b>14.648</b>	<b>198.157</b>	<b>13,52</b>
<b>3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN</b>									
Garnaal	430.082	47.505.180	110,45	128.477	18.283.658	142,31	231.055	26.081.198	112,87
Noorse kreeft	233.312	24.378.763	104,48	251.017	30.636.940	122,26	132.613	18.070.350	136,26
Overige	811.282	17.550.483	21,63	855.867	21.090.428	24,64	667.582	17.120.580	25,64
<b>TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN</b>	<b>1.474.676</b>	<b>89.434.426</b>	<b>60,64</b>	<b>1.235.361</b>	<b>70.011.026</b>	<b>56,67</b>	<b>1.031.250</b>	<b>61.272.128</b>	<b>59,41</b>
<b>ALGEMEEN TOTAAL</b>	<b>18.985.815</b>	<b>828.304.917</b>	<b>43,62</b>	<b>22.959.193</b>	<b>958.828.275</b>	<b>41,76</b>	<b>19.905.195</b>	<b>927.422.461</b>	<b>46,59</b>

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

(2) voorlopige cijfers.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een week waarin op elke dag vis aangevoerd werd. Dat is de laatste tijd spijtig genoeg niet altijd het geval te Oostende. Drie spannen met gul, een IJslandse vangst, een paar kanaalvangsten en twee schepen die na korte reizen van de West terugkeerden. Ook van de Monkey Bank een vangst die voornamelijk uit schelvis en totten bestond. Vrij behoorlijke prijzen voor de verschillende soorten. Tong was wel iets goedkoper dan de voorgaande weken maar noteerde toch nog tussen 180 en 266 fr. het kg. waarbij de lappen het duurst en de slijpst het minst duur waren.

Voor IJslandse soorten werden goede prijzen betaald. De vangst bestond voornamelijk uit koolvis die door de uitvoer opgekocht werd en prijzen kreeg tussen 1170 en 1500 fr. de ben. Rode zeebaars steeg tot 2150 fr. de ben en blauwe leng bereikte nog eens de 60 fr. het kg. Schelvis was niet bijzonder duur, de aanvoer van die soort werd immers ook verzorgd door schepen van de Noordzee en de Monkey Bank. Kabeljauw en gul van IJsland kreeg prijzen tussen 28 en 40 fr. en was dus niet bepaald duur. De uitslag viel voor de O.202 toch wel goed uit en bedroeg 2.422.280 fr.

Voor de schepen die na min of meer korte reizen van de West terugkeerden werden het mooie resultaten. Vrijdag bereikte de O.114 zelfs 769.949 fr. met een vangst die zowat 380 bennen bevatte. Het gemiddelde lag dus rond de 2.000 fr. de ben. Was kabeljauw niet bijzonder duur, de verschillende gulsorteringen vertoonden weinig prijsverschillen. Voor de in span vissende schepen werden het evenmin tegenvallers al daalden de prijzen van maandag naar woensdag. De hoogste opbrengst werd bereikt door de O.232 - O.274 die samen 1.424.600 fr. besomden.

## DRIE NIEUWE KUSTTREILERS

### TE LA ROCHELLE

Niettegenstaande de hoge bouwprijzen en de onzekere toekomst, vooral in verband met het uitblijven van een visserij-overeenkomst in de gemeenschap, hebben enkele reders te La Rochelle het toch aangedurd op nieuwbouw te gaan overschakelen. Het gaat hier om een kusttreiler van het hektreier-type van 16,75 m. en 2 treilers van het zelfde type van 20,60 m. De eerste kost toch nog altijd rond de 14 miljoen B. fr. en de andere 18 miljoen ! Vanwege het relanceplan krijgen de eigenaars een toelage van 9 % en van de algemene Departementale en Gewestelijke Raad zowat 5 %. Al met al toch nog een grote kapitaalinvestering en ten slotte een gewaagde onderneming, vooral met de stijgende uitbatingskosten waarvan in de eerste plaats de brandstofprijzen.

De kleine kusttreiler van 16,75 m. wordt aangedreven door een motor Poyaud van 400 PK, hetgeen zeker aan de hoge kant ligt voor een vaartuig van slechts 29 Brt. Het groter type meet 49 ton uitgerust met een Poyaud van 440 PK. Deze vaartuigen kunnen 10 knopen lopen en zullen de visvangst hoofdzakelijk in de Ierse wateren uitoefenen.

Twee van deze treilers werden reeds geleverd en de derde komt in oktober de vloot van La Rochelle vervoegen.

Andere reders en schippers wensen eerst de resultaten van deze nieuwe vaartuigen na te gaan vooraleer nieuwbouw te wagen.

De 3 nieuwe schepen zijn voor een polyvalente visserij opgevat, zowel voor de pelagische visserij, als de visserij op de kreeftjes en de tong.

Deze nieuwbouw blijft verrechtvaardigd voor zover de vloot niet vergroot.

In België werden tientallen vaartuigen gesloopt of verkocht naar het buitenland. Als men er hier dan een 10-tal bouwt of invoert, zien we niet in wat daartegen in te brengen is.

Of is het de wens van sommigen onze visserij zoals onze Oostendse vismijn ook tot de folklore te zien herleiden ?

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 23-8-1979

Z.405	700	30	249.570
Z.578	500	35	254.710
Z.516	—	135	412.956
Z.512	300	40	279.800
			1.197.036

### VRIJDAG 24-8-1979

W				
Z.497	10	1.000	60	365.114
KRP				
Z.600	8	—	100	181.490
Z.128	9	—	160	607.003
Z.519	7	1.000	100	540.818
				1.694.425

### MAANDAG 27-8-1979

Z.568	500	50	283.790	
Z.12	700	35	248.630	
Z.176	400	250	786.365	
Z.69	—	210	341.776	
Z.30	400	270	1.035.750	
KRP				
Z.533	20	20	283.890	
				2.980.201

### DINSDAG 28-8-1979

Z.462	800	40	319.240	
Z.16	1.000	200	797.970	
Z.575	—	100	336.980	
Z.402	—	105	352.100	
Z.559	—	230	568.332	
				2.374.622

### WOENSDAG 29-8-1979

KRP				
Z.599	—	80	231.775	
W				
Z.465	600	30	395.420	
KRP				
Z.573	—	180	453.440	
W				
Z.37	—	220	560.260	
				1.640.895

## VERWACHTINGEN

### VRIJDAG 31 AUGUSTUS

WEST :  
0279 (320 m. ttz. 100 shelfcod - 200 gul - 20 varia)  
N708 (250 m. ttz. 60 shelfcod - 180 gul - 10 varia)

### MAANDAG 3 SEPTEMBER

IJSLAND :  
0317 (1000 m. ttz. 50 kab.-gul, - 70 grote koolvis, 160 middenslag koolvis, 100 schelvis en totten, 600 bonen)  
0129 (700 m. ttz. 70 kab.-gul, 250 koolvis, 250 schelvis en totten, 50 bonen, 50 gutvis, 25 varia)  
WEST : N709 - 026 - N3 - Z502

### DINSDAG 4 SEPTEMBER

Noord : Z483.  
Noordzee : 0141 - 0369  
West : N408 - Z183

### WOENSDAG 5 SEPTEMBER

West : 035 - 0114

## OOSTENDE

### VRIJDAG 24-8-1979

MONKEY BANK				
Z.38	11	450	—	604.655
WEST				
O.35	9	245	—	499.100
O.114	10	380	—	769.949

### MAANDAG 27-8-1979

IJSLAND				
O.202	17	1.500	—	2.422.280
NOORDZEE				
Z.209-509	13	750	—	1.065.370
KANAAL				
Z.34	17	80	2.700	847.524

### DINSDAG 28-8-1979

NOORDZEE				
O.274-232	10	750	—	1.424.600
KANAAL				
O.518	15	130	1.500	777.611

### WOENSDAG 29-8-1979

NOORDZEE				
O.309-719	9	950	—	1.343.700
WEST				
O.206	6	310	—	677.020

### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

— Dagelijks te 02u25, te 05.20, te 08u35, te 11u05, te 15u40 en te 20u45

### Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 08u15, te 14u15, te 17u15 en te 20u15  
— Op 3, 4, 5, 6, 7 en 8-9-1979 bijkomende afvaart te 02u15  
— Op 2, 3, 7 en 8-9-1979 bijkomende afvaart te 11u15  
— Op 2, 3, 4, 5, 6 en 7-9-1979 bijkomende afvaart te 23u15

### Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

— Dagelijks te 01u45 en te 06u00  
— Op 4, 5, 6, 7 en 8-9-1979 bijkomende afvaart te 03u45

### Afvaarten uit Dover Western Docks :

— Dagelijks te 01u00, te 10u40, te 12u40, te 16u45 en te 19u45

### Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 00u20, te 03u20, te 09u30, te 12u20, te 18u20 en te 21u20  
— Op 3, 4, 5, 6, 7 en 8-9-1979 bijkomende afvaart te 06u20  
— Op 2, 3, 7 en 8-9-1979 bijkomende afvaart te 15u20

### Afvaarten uit Folkestone :

— Dagelijks te 19u00 en te 23u30  
— Op 3, 4, 5, 6 en 7-9-1979 bijkomende afvaart te 21u15.

## 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

	27-8-1979		
Schelvis grote	36,20-40,—		
Schelvis midden	27,—31,—		
Schelvis klein	24,—30,40		
Kabeljauw	31,—40,—		
Gul	28,—32,—		
Wijting			
Schaat			
Zeebaars			
Leng	36,80-43,—		
Schartong	43,80-60,—		
Heilbot	20,40,—		
Koolvis	142 -250		
Hondstong	23,40-29,80		
Zeewolf	32,—48,—		
Staart	40,—57,—		

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

	27-8-1979	28-8-1979	29-8-1979
Lappen	250 -266	229 -232	
Grote	247 -255	227 -230	
3/4	242 -252	229 -233	
Blok	239 -241	224 -231	
Voor-kleine	218 -229	210 -215	
Kleine	185 -186	187 -194	
slips			

#### Zeebrugge

	27-8-1979	28-8-1979	29-8-1979
Grote	260 -267	236 -264	232 -237
Blok	245 -277	244 -250	232 —,—
Fruut	244 -265	245 -256	256 -277
Schone kleine	229 -238	231 -247	250 -273
Kleine	203 -210	215 -223	221 -249
Tout petit	189 -194	198 -200	213 -228
Slips	161 -167	160 -188	199 —,—

#### Nieuwpoort

	27-8-1979	28-8-1979	29-8-1979
Tong I	246 —,—		244 —,—
Tong II	266 —,—		278 —,—
Tong III	274 —,—		282 —,—
Tong IV	264 —,—		286 —,—
Tong V	224 —,—		246 —,—
Kleine	185 —,—		188 -204

### PLADIJS

#### Oostende

	27-8-1979	28-8-1979	29-8-1979
Grote	50,20,—	40,—,—	
Grote iek		37,60,—	
Kleine iek			
Derde slag	36,70,—	29,—,—	
Platjes	25,60,—	18,90,—	

#### Zeebrugge

	27-8-1979	28-8-1979	29-8-1979
I	33,—40,—	46,—48,—	38,—40,—
II	30,—38,—	30,—37,—	37,—40,—
III	31,—33,—	30,—34,—	30,—40,—
IV	18,—23,—	24,—26,—	29,—30,—
V			

#### Nieuwpoort

	27-8-1979	28-8-1979	29-8-1979
Moeien			
Grote pladijs	50,—,—		
Platjes	35,—,—		
Drielingen	28,—,—		

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

24-8	3		1.873.704			
27-8	4		4.335.174			
28-8	3		2.202.211			
29-8	3		2.020.720			
-	13		10.431.809			

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

24-8	3	9.840	447.178			
27-8	5	24.036	894.468			
29-8	5	6.998	277.267			

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

24-8	1	124	8.700	70,—	71,—	
28-8	2	223	14.778	64,—	70,—	
29-8	3	324	20.797	63,—	67,—	

## NIEUWPOORT

### VRIJDAG 24 AUG.

N.738	168.397	N.597	267.251
N.349	11.530		

Twee vaartuigen van de West en één kustvisser boden hun vangst op de vrijdagmarkt te koop aan. Het gans marktverloop werd gekenmerkt door een prijsdaling die voor iedere soort te noteren viel. Grote tong werd verkocht aan 268 fr. het kg. en 288 fr. het kg. voor tong 2 Tong 3 of bloktong werd geveild tegen 303 fr het kg en voor fruitong of tong 4 noteerde men 298 fr het kg. Tong 5 werd geveild tegen de prijs van 256 fr het kg. en de roepwaarde der kleine tong bedroeg 173 fr. het kg. Kabeljauw kreeg de afslagwaarde van 65 fr het kg. en de gul werd verkocht tegen de prijs van 1650 fr. tot 2300 fr. de ben, dit volgens sortering en kwaliteit.

Een nieuw was er en mooie partij rog en doornhaai op de markt die aangevoerd werd door de N.597 «De Jupiter» die dan ook de fraaie besommingen van 267.251 fr. boekte. Moerrog werd verkocht aan 3710 fr de ben, de tilten werden aan de koper gebracht tegen de prijs van 3450 fr. de ben en voor de scherpstakten werd zelfs nog 3570 fr de ben genoteerd. Een goed marktverloop met en lichte neiging tot een dalende prijzendentens in vergelijking met de woensdagmarkt.

### MAANDAG 27 AUG.

N.723	271.429	N.706	299.170
Z.525	213.402	N.172	97.642
N.88	12.355		

Drie vaartuigen van de West, één bokkevisser en één kustvaartuig losten hun vangst op de maandagmarkt. Een matige aanvoer der diverse soorten en tevens variatie en tong op de markt, zodat ieder handelaar zijn gading kon.

Grote tong kreeg de prijs van 248 fr. het kg en 268 het kg. voor tong 2. Tong 3 of bloktong werd verkocht aan 274 fr het kg en de tong 4 an 264 fr het kg. Tong 5

werd genoteerd aan 224 fr het kg. en de kleine tong aan 185 fr het kg. De roepprijs der grote tarbot bedroeg 303 fr het kg. en die der middenslagtarbot 200 fr het kg. Kabeljauw werd geveild aan 3250 fr de ben en voor de gul werd

de prijs van 1550 fr tot 2400 fr. de ben genoteerd dit volgens de sortering. Grote wijting werd aan de man gebracht tegen de prijs van 2250 fr de ben en de kleine wijting werd geveild aan 1.000 fr de ben.

De aanvoer der wijting overtrof ruimschoots de vraag zodat zelfs een partij kleine wijting tegen de minimumwaarde diende gestopt te worden.

X X X

Voor de fijnproevers was er opnieuw aanvoer van kreeftjes of langoustines die tegen volgende prijzen geveild werden 180 fr. het kg. voor de grote en 135 fr het kg voor de kleine. Die delicatessen werd door de N.723 «De Palieter» aangevoerd, die met zijn vangst de som van 271.429 fr besomde.

Een bevredigende maandagmarkt met goede prijzen en een totale aanvoer van 24.036 kg vis voor de boekwaarde van 894.468 fr.

### WOENSDAG 29 AUG.

N.720	210.635	N.700	16.363
N.88	26.620	N.788	12.849
N.788	12.849	N.349	10.800

Op de woensdagmarkt werd slechts de vangst van één vaartuig van de West en van vier kustvisser te koop aangeboden.

Er was weinig anvoer van tong en variatie, voor welke soorten dan hoge prijzen werden genoteerd.

Tong 1 kreeg de prijs van 244 fr het kg, tong 2 278 fr het kg. de roepprijs van de tong 3 of bloktong bedroeg 282 fr het kg en de veilwaarde van de tong 4 of fruitong bedroeg 286 fr het kg. Tong 5 werd genoteerd aan 246 fr het kg en de kleine aan 204 fr. het kg.

Kabeljauw werd verkocht aan 3250 fr de ben en de gul werd geboekt aan 1200 fr tot 2250 fr de ben dit volgens sortering.

Voor de grote wijting werd 1750 tot 2250 fr de ben betaald. Een vlot marktverloop met matige prijzen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	27-8-1979	27-8-1979	28-8-1979	28-8-1979	28-8-1979	29-8-1979	29-8-1979	27-8-1979	28-8-1979	27-8-1979	28-8-1979	27-8-1979	28-8-1979	
Farbot : groot (123)	216	329	192	355	240	309	303	216	329	192	355	240	309	303
middel (123)	140	222	127	142	152	270	200	140	222	127	142	152	270	200
klein (123)	185	139	142	160	173	152	80	185	139	142	160	173	152	80
Griet : groot (123)	120	155	142	160	173	152	160	120	155	142	160	173	152	160
middel (123)	82	78	96	115	121	82	78	82	78	96	115	121	82	78
klein (123)	27	37	36	40	37	27	37	27	37	36	40	37	27	37
Schelvis : groot	20	22	14	16	14	20	22	20	22	14	16	14	20	22
middel	68	102	96	88	88	68	102	68	102	96	88	88	68	102
klein			31,80	56	56					31,80	56	56		
Lom														
Leng	51,60		23	41	34	51,60		51,60		23	41	34	51,60	
Rog (I)	25	76	20	72	70	25	76	25	76	20	72	70	25	76
Keilrog (123)	83,80	83	82	82	90	83,80	83	83,80	83	82	82	90	83,80	83
Rog (23)		82		82	80		82		82		82	80		82
Tilten (23)		71		76	38		71		76		76	38		71
Scherpstaart (23)		75			80		75					80		75
Halve mans (23)		57			50		57					50		57
Teelt (2)		48			54		48					54		48
Katrog (2)		31			32		31					32		31
Kabeljauw	41	48	43	44	30	41	48	41	48	43	44	30	41	48
Gul (groot)	22	42	24	37	14	22	42	22	42	24	37	14	22	42
Gul (middel)		36		32	34		36		32		34	36		36
Gul (klein)		36		32	32		36		32		32	36		36
Hozemondhamme	122	180	104	32	21	122	180	122	180	104	32	21	122	180
Wijting : groot	20	30	15	30	25	20	30	20	30	15	30	25	20	30
klein		14		14	14		14		14		14	14		14
Schar	33	20	15	30	35	33	20	33	20	15	30	35	33	20
Steenschol	38	94	60	97	47	38	94	38	94	60	99	47	38	94
Zeehaai	42	38	43	50	39	42	38	42	38	43	50	39	42	38
Hondshaai	27,60		23,60			27,60		27,60		23,60			27,60	
Doornhaai														
Pieterman														
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekeeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal			25							25				
Schartong														
Volle haring														
IJle haring														
Haringshaai														
Steenholk														
Heilbot														
Koolvis														
Zeewolf														
Pollak					55							55		
Zonnevis	50				28	50		50				28		
Koningsvis														
Vlaswijting														
Zeeduivel														
Schotse schol	98	195			189	98	195	98	195			189	195	
Zeehond														
Bot				25									40	
Rode Poon (robaard)													14	
Grauwe Poon (knorh.)	50	52		58		50	52	50	52		58		80	85
Rode Knorhaan	34,50	34		28		34,50	34	34,50	34		28		25	
Posten														
Langoesten (midden)												18		
(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

## NEDERLAND

### VAN DAG TOT DAG

#### IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 22 oogst werd aangevoerd : 410 kg tong; 4 kisten tarbot en griet; 53 kisten kabeljauw; 18 kisten wijting; 19 kisten schol; 16 kisten schar; 30 kisten makreel; 2 kisten haring; 40 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: grote tong 21,61-21,56; grootmiddel tong 18,19-17,83; kleinmiddel tong 18,38-18,00; tong één 17,52-16,81; tong twee 13,74-13,27.

Per 40 kg.: tarbot 512-290; griet 260-230; kabeljauw drie 162; kabeljauw vier 146; kabeljauw vijf 140-72; wijting drie 76-70; schol drie 134-120; schol vier 112-104; schar 112-81; makreel twee 21-22; haring één 72; rode poon drie 176-138; horsmakreel 56-50; poontjes 42-40; bot 30-24.

#### De besommingen waren :

VD 18 f3.300; VD 19 f3.200; VD 20 f2.700; WR 71 f450; WR 221 f400; IJM 18 f4.800; UK 135 en UK 145 f6.200.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 23 oogst werd aangevoerd : 1.555 kg tong; 30 kisten tarbot en griet; 460 kisten kabeljauw; 108 kisten schelvis; 292 kisten wijting; 315 kisten schol; 291 kisten schar; 77 kisten makreel en 125 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 20,80-29,40; grote tong 21,73-21,57; grootmiddel tong 18,59-16,49; kleinmiddel tong 16,71-15,94; tong één 15,13-14,50; tong twee 13,46-12,98.

Per 40 kg.: horsmakreel 41-16; rode poon één 170-120; rode poon twee 160-100; mullets 364; poontjes 35-24; steenbolk 46-41; bot 24; tong-schar 185; tarbot 452-224; griet 349-212; kabeljauw twee 132; kabeljauw drie 142-130; kabeljauw vier 134-120; kabeljauw vijf 134-57; schelvis één 146; schelvis twee 120; schelvis drie 110-108; schelvis vier 78-57; schol één 128; schol twee 130-124; schol drie 140-86; schol vier 78-57; wijting drie 59-41; makreel twee 27-21,80; schar 67-27; hammen met kop 204-130; witte koolvis drie 94.

#### De besommingen waren :

KW 137 f15.500; UK 17 f9.500; UK 78 f11.100; UK 235 f16.500; VD 6 f8.500; VD 54 f11.700; IJM 18 f6.000; IJM 19 f8.800; verder een

Engels vaartuig de GY 243 met f14.100 aan besomming.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 24 oogst werd aangevoerd : 3.320 kg tong; 63 kisten tarbot en griet; 1.009 kisten kabeljauw; 14 kisten schelvis; 593 kisten wijting; 473 kisten schol; 220 kisten schar; 122 kisten makreel en 83 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 16,35-14,79; grote tong 21,93-21,20; grootmiddel tong 17,99-16,99; kleinmiddel tong 15,43-14,60; tong één 14,62-14,01; tong twee 13,59-13,04.

Per 40 kg.: tarbot 484-236; griet 343-216; kabeljauw één en twee 206-94; kabeljauw drie 142-124; kabeljauw vier 134-114; kabeljauw vijf 122-64; schelvis twee 134-130; schelvis drie 98-94; schelvis vier 75; schol één 154-142; schol twee 144-108; schol drie 132-96; schol vier 94-70; wijting drie 75-38; makreel twee 38-21,60; schar 56-27; horsmakreel 30-25; poontjes 42-25; rode poon twee 140; rode poon drie 112-80; steenbolk 31-27; haai 110-94; bot 24; tong-schar 160-131.

#### De besommingen waren :

UK 17 f1.900; UK 18 f9.300; UK 135 en UK 145 f7.500; UK 138 f21.400; UK 272 f17.800; VD 6 f1.000; VD 18 f1.280; VD 19 f2.000; VD 20 f1.740; VD 54 f5.800; VD 77 f3.300; IJM 18 f2.900; IJM 19 f2.600; verder waren er 8 Texelaars met een totale besomming van f160.000.

X X X

Aan de maandagmarkt van 27 oogst werd aangevoerd : 5.950 kg tong; 216 kisten tarbot en griet; 1.241 kisten kabeljauw; 55 kisten schelvis; 1.831 kisten wijting; 1.320 kisten schol; 241 kisten schar; 464 kisten makreel; 5 kisten haring en 296 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 18,26-16,06; grote tong 18,91-18,50; grootmiddel tong 15,72-15,01; kleinmiddel tong 15,40-14,53; tong één 15,79-15,01; tong twee 13,39-13,00.

Per 40 kg.: haai 116-96; steenbolk 35-24; hammen met kop 192-88; hake 170; tarbot 549-256; griet 384-210; kabeljauw één 180-170; kabeljauw twee 204-140; kabeljauw drie 144-108; kabeljauw vier 120-84; ka-

beljauw vijf 114-54; schelvis één en twee 1620; schelvis drie 120-90; schelvis vier 120-68; schol één 118-100; schol twee 112-98; schol drie 102-84; schol vier 90-70; wijting drie 48-37,60; makreel twee 27-21,60; haring één 55-50; schar 55-53; tong-schar 244-124.

f59.000; IJM 115 f20.100; IJM 154 f20.900; IJM 207 f12.600; IJM 209 f8.200.

#### DEN HELDER

In de week van 20 tot en met 24 oogst werden door 100 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

#### De besommingen waren :

KW 4 f20.900; KW 11 f28.700; KW 22 f35.500; KW f35.500; KW 25 f12.400; KW 34 f25.900; KW 51 f18.300; KW 74 f9.000; KW 88 f22.400; KW 145 f28.500; KW 137 f4.400; KW 167 f27.500; KW 173 f18.000; KW 185 f15.100; KW 189 f26.400; KW 214 f13.200; KW 226 f14.000; SCH 256 f10.900; WR 32 f15.400; WR 57 f12.100; IJM 20 f13.600; IJM 24 f15.600; IJM 44

36.836 kg tong, f558.235,19 van f23,53 f11,27 ; 20.442 kg tarbot, f167.509,08 van f18,86 f3,61 ; 186.390 kg schol, f389.242,88 van f3,03 - 1,29 ; 31.895 kg kabeljauw, f58.628,72 van f4,50 - f1,19; 2.256 kg griet, f13.576,86 van f6,79 - f4,04 ; 31.310 kg schar, f38945,55 van f2,00 - 0,63 ; 8.875 kg wijting, f9.594,56 van f1,50 - f0,44 ; 89.027 kg diversen, f420.992,17. Totaal 407.031 kg, f1.656.725,01.

## 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.