

# het visserijblad

Vrijdag 21 september - nr. 35

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

## Oostendse vissershaven geen yachthaven

In uw blad van 14 september 1979 beweert U dat de Rederscentrale en de visgroothandel voor de modernisering van de vroegere haringhalle in de vorm van koelhuisen niet te vinden waren.

Niets is minder waar.

Het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw heeft, enkele jaren terug, de politiek van nieuwbouwsubsidies laten varen en richtte zich meer tot het subsidiëren van kwaliteitsverbeterende investeringen. Met een boutade zou ik kunnen zeggen dat de landbouwer niet langer aangemoedigd werd, door subsidies, tot het bouwen van een varkenskwekerij, maar voortaan werd aangespoord zijn bestaande zwijnenstal te saneren om het varkensvlees beter en gezonder te maken. Eenvoudiger gezegd: men verlangt niet zozeer meer de kwantiteit maar wel de kwaliteit.

In het kader van de EEG-verordening zou men dus ook die kwaliteitsverbetering van vis subsidiëren.

De verordening stelde als project de materiele investering van de overheid, van semi-overheidsinstanties of van particulieren, gericht op gebouwen en uitrusting, bestemd voor de rationalisatie van de opslag, het marktklaar maken, de verduurzaming en de behandeling of verwerking.

Het is duidelijk dat vooral voor de 3 gemeentebesturen, die een vismijn uitbaten, de verordening kan aangewend worden.

Het bijdragen tot de verbetering van de kwaliteit, de aanbiedingsvorm en het marktklaar maken van de producten of tot een beter gebruik van de bijproducten, d.w.z. het opnieuw voor gebruik geschikt maken van afvalstoffen, kan tot maximaal 30 pct worden gesubsidieerd.

### WAAROM WERD

#### DIE STEUN GEWEIGERD ?

Het is ons bekend dat ambtenaren van het Ministerie van Landbouw besprekingen hebben gevoerd ter vismijn en alle mogelijke hulp en ondersteuning hebben toegezegd, opdat van deze mogelijkheid tot modernisering van de bestaande infrastructuur zou worden gebruik gemaakt. Dat de gemeentebesturen daar niet op ingegaan

zijn, ligt uitsluitend aan die gemeentebesturen zelf.

1. Buiten de «politieke» aantrekkelijkheid in perioden van verkiezingen, is de visaanvoer en -verkoop voor de Stad weinig rendabel; onderhoud en personeel kost het Bestuur meer dan wat aan mijnrechten e.d. in de Stadskas komt.
2. De vroegere investeringen van hallen en mijnen drukken nog altijd op de schuldenlast in de begroting; het bouwen in functie van de EEG-verordening zou nieuwe gemeentelingen meebrengen, want 30 pct subsidie vereist nog altijd 70 pct eigen investering.
3. Natuurlijk kan men betogen dat de regering regelmatig over verlieslatende investeringen beslist, zij het om een bepaalde nijverheid kunstmatig in leven te houden, zij het om niet nog meer werklozen te moeten tellen.

Men zou zelfs — met betere argumenten — hebben kunnen verwijzen naar de moderne vismijnen langs de Nederlandse kust.

Maar méér dan waar ook staat men bij ons tegenover het enorme vraagteken van de toekomst der Belgische zeevisserij.

### YACHTHAVEN OF

#### VISSERSHAVEN ?

Zonder chauvinisme moet men durven erkennen dat de visserij te Oostende niet zo heel veel perspectieven biedt.

Voor onze 3 Belgische vissershavens is de toekomst nogal somber geprojecteerd door de vangstbeperkende maatregelen van de EEG en door de eenzijdige maar halsstarrige houding van Groot-Brittannië in het bijzonder.

Er rest nog meer dan hoop dat uiteindelijk een eerlijke en logische weg zal gevonden worden, waarlangs de visserij, wellicht traagjes, naar betere tijden zal worden geleid. Maar kan men op deze wankelende pijler gaan beslissen tot een modernisering die, benevens alle subsidie, enorm veel geld zal kosten !

(Vervolgt blz. 2)

## Er worden minder grote treilers gebouwd

Het jaar 1977 heeft volgens de «Lloyds - lijst» voor de eerste maal een vermindering van de globale tonnage van treilers boven de 100 Brt. aangetoond in de groep van de landen, leden van de O.C.D.E. (Organisaton de Coopération et de Développement Economique, vrij vertaald door de organisatie voor Economische samenwerking en ontwikkeling).

De landen - leden hiervan zijn de negen lidstaten van de E.E.G., met daarbij nog Australië, Canada, Groenland, Verenigde Staten, Finland, Griekenland, IJsland, Japan, Noorwegen, Nieuw-Zeeland, Portugal, Zweden, Turkije en Joegoslavië.

Voor wat de wereldvloot betreft, is de global tonnage, met inbegrip dus van de overige landen, toch gestegen voor vissersvaartuigen boven de 100 Brt., maar dan in een trager tempo dan de voorgaande jaren. Vooral in de Oostbloklanden is dit een opmerkelijk verschijnsel. Aldus voor wat Rusland betreft, kwam er in 1977 slechts 85.000 Brt. bij in de categorie van treilers boven de 100 Brt., terwijl dit in de overige jaren nog altijd rond de 300.000 Brt. was.

Dit is natuurlijk een gevolg van de praktisch reeds algemene uitbreiding door de kuststaten van de visserijlimieten tot 200 mijl en de tendens voor vele van deze kuststaten om de eigen wateren voor de eigen visserij te willen behouden. Door het uitvallen van zeer uitgestrekte vangstgebieden, werden de mogelijkheden van de verre - visserij voor heel wat landen gevoelig verminderd, met als eerste gevolg een mindere behoefte aan grote treilers. Dit is zowel voor Japan, de Sowjet-Unie, Spanje, Korea, als zelfs voor Gr. Brittannië, (wegvallen der IJslandvisserij) in het bijzonder het geval geweest.

Voor de verdere evolutie voor de bouw en de inzet van grote treilers, zal ook veel afhangen van het tot stand komen van bilaterale of multilaterale overeenkomsten met ontwikkelingslanden die nu wel plots over een groot vispotentieel beschikken, maar niet over de middelen voor de uitbating hiervan. In die landen die over een zeer ontwikkelde verre-visserij beschikken en nu beperkt worden in hun bewegingsvrijheid, hebben we vooral het opleggen van veel grote treilers vastgesteld. Anderzijds werden er heel wat tot de schroot hoop veroordeeld en nog anderen aan het buitenland verkocht. In

ieder geval zal in de eerstkomende jaren, de structuur van de vloot zich onvermijdelijk aanpassen aan de nieuw geschapen toestand, hetgeen van aard is een verdere beweging op gang te brengen die zich slechts na deze aanpassingsperiode zal stabiliseren.

Een opmerking moet ons toch wel uit de pen, dat wat de verrevisserij betreft, het hier wel in de eerste plaats gaat over vaartuigen die ver boven de 100 Brt. gaan, want vaartuigen van iets meer dan 100 Brt. zijn toch nog altijd geen treilers voor de verre - visserij. We hadden dan ook liefst nog een onderverdeling in de statistieken van «Lloyds» gezien.

Inderdaad stellen we vast dat by. in Groot Brittannië de grote rederijen hun diepzee-reilers vervangen door middenslagtreilers en vooral door seinenettreilers die doorgaans toch iets meer dan 100 ton meten. In de «Lloyds - lijst» worden de treilers onderverdeeld in drie klassen, namelijk van 100 tot 500 Brt., van 500 tot 1000 Brt en boven de 1000 Brt. Behoren de treilers van boven de 1000 Brt en zelfs deze van 500 tot 1000 ton praktisch tot dezelfde categorie van diepzee- of verre-visserij, dan is dit niet hetzelfde voor de categorie van 100 tot 500 Brt, waar men zowel met middenslagtreilers of met diepzee-reilers kan gekonfronteerd worden.

In elk geval heeft de 200-mijlszone een nieuwe toestand geschapen wat de structuur van de vloot betreft. Nu bouwt men treilers en een vloot volgens hetgeen nog kan en mag gevist worden en volgens de beschikbare kwota. Vroeger bouwde men schepen volgens hetgeen men wenste te gaan vissen, Aldus zien we nu, dichter bij ons, dat veel vaartuigen in Engeland gebouwd of verbouwd worden voor de makreelvisserij, omdat voor deze vissoort nog voldoende kwota bestaan.

Dit is ook een nieuwigheid, want er werd voorheen niet zo veel op makreel gevist, en dan nog hoofdzakelijk door een lokale en beperkte visserij, die nu het slachtoffer is geworden van een nieuwe rage op de makreel. Vroeger bouwde men zonder aandacht te verlenen aan de visstocks. Aldus zag men in Nederland het ontstaan van een machtige kottersvloot op de tong, zonder rekening te houden met

(Vervolgt blz. 2)

# Oostendse vissershaven geen yachthaven

(Vervolg van blz. 1)

En voor Oostende is de toekomst dan nog een ietsje somberder: sinds jaren is er immers een afvloeien van het bemanningspotentieel naar de RMT (ook Zeebrugge kan bemanningsproblemen krijgen als de werkgevers van de havenuitbouw blijven de voorkeur geven aan varende vissers); zodat een mirakuleuse heropflakking een illusie blijft. Maar, en niet in het minst, is de verstedelijking te Oostende DE grote oorzaak dat een ambachtelijke visserij geen toekomst heeft. De maatschappelijke status van een visserman is in een evoluerende stad heel wat minder aantrekkelijk dan in Nieuwpoort of Zeebrugge; nog niet gesproken van de sociale voor- en nadelen.

Ver van ons te beweren of te be trachten de visserij te Oostende totaal te zien leegbloeden, zou men op regeringsvlak de toekomst van onze visserij in het algemeen en te Oostende in het bijzonder, moeten onder ogen nemen. Men is het in België echter niet gewoon tienja renplannen op te stellen, en men is het nog minder gewoon zulks te doen op louter wetenschappelijke basis d.i. zonder sentiment en zonder politieke beïnvloeding van een of andere burgemeester of persoonlijke najver van een of andere particulier, die koppig vecht

voor het behoud van eigen bedrijf en niet wil horen van enige om schakeling.

Maar beter dan de haringhalle te laten verkrotten, zou men er een sportcomplex kunnen van maken, als zwart op wit bewezen werd dat iets anders onmogelijk is geworden. Maar pas dan, als het bewijs op tafel ligt!

Y.

NOTA VAN DE REDACTIE: We hopen in ons volgend nummer op deze zeer opbouwende overwegin gen terug te komen, omdat ons al ler streven, wars van alle politiek en egoïstische belangen moet zijn: hoe die haven voor de toekomst en de visserij en vishandel leefbaar houden.

P. Vandenberghe.

**REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD**

# Er worden minder grote treilers gebouwd

(Vervolg van blz. 1)

het feit of deze vissoort dergelijke visserij-inspanning kon doorstaan. Thans bouwt men volgens de mogelijkheden van de visstocks.

Er is zelfs nog maar sinds kort een nieuwe faktor ontstaan waar mede men thans rekening wenst

te houden bij de uitrusting van een treiler, namelijk de verhoogde brandstofprijzen. Jaren terug was de prijs van de brandstof zo gunstig dat men niet op enkele honderden PK zag. Het waren terug onze Noorderburen, die hier de spits afbeten met, in onze ogen, een over laat aan overtollige P.K.'s

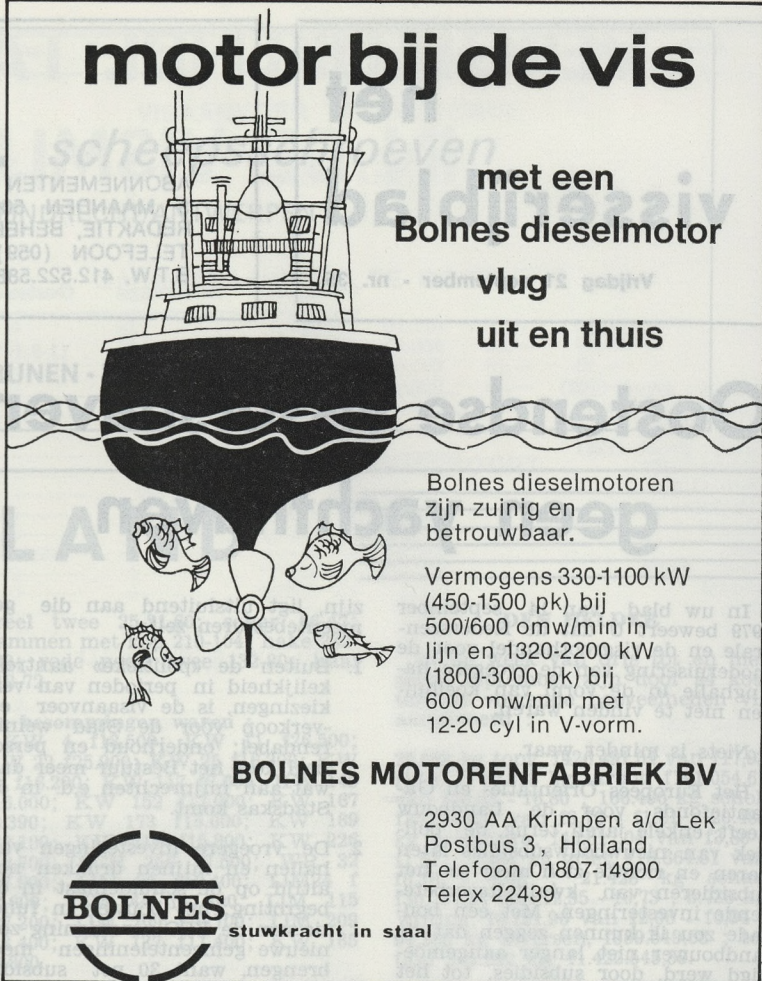
## VAN MANNEN EN DE ZEE

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

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

## motor bij de vis

met een  
**Bolnes dieselmotor**  
vlug  
uit en thuis



Bolnes dieselmotoren zijn zuinig en betrouwbaar.

Vermogens 330-1100 kW (450-1500 pk) bij 500/600 omw/min in lijn en 1320-2200 kW (1800-3000 pk) bij 600 omw/min met 12-20 cyl in V-vorm.

**BOLNES MOTORENFABRIEK BV**

2930 AA Krimpen a/d Lek  
Postbus 3, Holland  
Telefoon 01807-14900  
Telex 22439

**BOLNES**  
stuwkracht in staal

## De tunnel onder het kanaal duikt weer op

Deze tunnel die, ongeveer de nauwste overgang tussen Frankrijk en Engeland ter hoogte van Calais zou verbinden, duikt regelmatig weder op. Men zou praktisch reeds een bibliotheek kunnen vullen met de studies, de ontwerpen en voorstellingen die hieromtrent reeds verschenen zijn. Naar het schijnt zou de Brusselse EEG-Commissie, nog vóór het einde van het jaar zich buigen over twee projecten ter zake. Het eerste, is het sinds jaren gekend project uitgaande van de Franse en Britse spoorwegen. Hier gaat het om een tunnel die in de zeebodem zou gegraven worden en plaats bieden voor één enkele spoorlijn. Dit zou waarschijnlijk toelaten dat om het kwartier een snelle passagierstrein hiervan zou kunnen gebruik maken, terwijl het goederenverkeer in de nacht zou gebeuren zoals dit trouwens overal het geval is met de spoorwegen te land. Hier tegenover staat echter een project verdedigd door een Europese groep waarin Frankrijk, Groot-Brittannië, Nederland en West-Duitsland in het presidium vertegenwoordigd zijn. Dit project is, wat de aanleg betreft, totaal verschillend van het eerste, doordat men hier de tunnel niet in de grond zou graven, maar

met geprefabriceerde elementen op de zeebodem zou laten rusten door deze eenvoudig te laten zinken en aan elkaar te brengen. Ook zouden deze ringen groot genoeg zijn voor een wegdek voor een dubbel spoor, hetgeen het vervoerprobleem tussen het continent en Groot-Brittannië aanzienlijk zou vereenvoudigen. Het is duidelijk, dat de kwestie van de bouwkosten eveneens een rol zal spelen, terwijl anderzijds op bepaalde plaatsen de zeebodem niet diep genoeg is, om nog een voldoende vrije scheepsruimte boven de ringen toe te laten. Dit kan men natuurlijk wel opvangen met kunstmatige eilanden, maar het is toch een bijkomend probleem. Ook meent men dat de Europese groep nooit vóór het einde van het jaar kan klaar komen met de studie van haar project, alhoewel woordvoerders van dit project het tegendeel beweren. In elk geval, zelfs indien de Brusselse Commissie toch de 2 projecten tegen het einde van dit jaar te bestuderen krijgt, dan zullen ook nog wel jaren voorbijgaan vooraleer een beslissing valt en nog meer tijd vooraleer men eventueel met de werken een aanvang zal nemen. Of de eventuele voleinding nog voor deze eeuw is, is ook voor velen problematiek.

**VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN**

# Minder rijkssubsidie voor het sanerings- en ontwikkelingsfonds in Nederland

## EN WAT BIJ ONS ?

Volgens een memorie van toelichting over de begroting van Landbouw en Visserij voor het jaar 1980, krijgt het Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de visserij een aanzienlijk gedeelte minder dan het voorgaande jaar. Toen was dit nog 45 miljoen B.fr., en nu wordt dit slechts 15 miljoen B.fr. Dit komt omdat, eendeels de sanering reeds voor het grootste gedeelte gerealiseerd werd, anderzijds omdat het Fonds nog over voldoende kapitaal zou beschikken voor de diensten die het moet verlenen. In 1979 werd door het Fonds voor 90 miljoen B.fr. uitgegeven, vooral bestemd voor tussenkomsten in stilligregelingen voor de kleine zeevisserij waarvoor de kwota aan tong en schol opgebruikt waren en voor de grote haringtreilers waarvan 25 schepen gemiddeld 12 weken niet uitvaardend.

## MEER AANVOER, MINDER OPBRENGST

Niettegenstaande de totale aanvoer uit zee verleden jaar 4 procent hoger lag dan in 1977 en 284 duizend ton bedroeg, verminderde de opbrengst toch met ruim 10%, n.l. van nagenoeg 6,7 miljard B.fr. naar 6 miljard frank. Dat is natuurlijke een gevolg van aanvoer van minder waardevolle vis. Vooral dan van minder tong en de meer-aanvoer van makreel die de prijsvergelijking niet kan doorstaan met deze voor de haringaanvoer. Gezien algemeen aangenomen wordt

# Parkeerruimte in de vismijn voor sportvissers

Het is onze lezers bekend dat om de deficitaire kosten van de vissershaven tot een minimum te herleiden, schepen Dumarey en de directie van de haven, verschillende toelatings hebben verleend aan sportvissers en andere om er ongebruikte plaatsen te bezetten.

Het is ook elkeen bekend dat de sportvisserij een feit is en honderden met schepen 's zaterdags uitvaren om deze gezonde sport te beoefenen. Het gaat hier om lijnvissers die meestal van het binnenland afgezwaaid komen met hun auto en zo 's zaterdags en 's zondags op die wijze hun vakantie of weekends-verblijven doorbrengen.

Waar we dit kunnen toejuichen, wil het niet zeggen dat er daardoor misbruiken moeten ontstaan.

En dit is het geval geworden. Tientallen auto's nemen in de haringhalle deze als parkeerruimte in en zelfs in zoverre dat de vishandelaars die er pakhuizen hebben, zelfs niet meer in staat gesteld

minstens in de middens van biologen en wetenschapsonderzoekers, dat de haring in de Noordzee, trager herstelt dan verwacht, vrees men dat de haringschepen, of wat daarvan overblijft, ook voor 1980 niet aan hun trekken zullen komen en dat ook een verliesjaar wordt voor deze grote schepen.

## HET INSTITUUT VOOR VISSERIJPRODUKTEN

Uit de memorie voor toelichting vernemen we ook dat dit Instituut een studie gewijd heeft aan het marineren van makreel en om de kwaliteit van de garnaal op te voeren. Anderzijds werden er door dit Instituut nog andere onderzoeken uitgevoerd, onder meer naar het invriezen van de schol.

Deze studies worden ondernomen opdat er in periodes van overaanvoer aldus meer afzetmogelijkheden voor handen zouden zijn en minder zou moeten doorgedraaid worden. Ook het probleem van de overbevissing van bepaalde visserijsoorten zal nader onderzocht worden, maar dan in de optiek van de multi-species en niet meer in het enge kader van één enkele vissoort, zoals dit voor de haring gebeurde.

We hadden graag langs deze weg vernomen wat de plannen en het werkprogramma zijn van onze landbouw en visserijdiensten, die veel te weinig mededeelzaam zijn, als of de vraagstukken die zich in de visserij stellen, niet van openbaar belang zijn.

worden er nog hun zaken te doen, hun vis te laden of te lossen en er hun eigen kamion voor hun pakhuist te plaatsen.

Ook de plaatsen waar bij grote aanvoer eventueel vis of misschien straks haring, makreel of sprat zou moeten gelost worden, worden meer en meer vervuld en de reders van vissersvaartuigen die er ophangen of herstellen, vinden er ook geen plaats.

Het komt ons voor dat er de zaterdag achter de werkhuisen van SCAP genoeg parkeerruimte is en ook achter de weg die naar de vismijn leidt.

Wat baten de aanduidingen «privaat parkeerruimte» als ze niet gevolgd worden ?

En waar is de politie belast met de orde en het toezicht in de vismijn om op een verstandige manier de lijnvissers die een of twee dagen daar staan, een andere parkeerruimte aan te duiden ?

# Primeert bij de Nederlandse minister Van der Stee, de landbouw boven de visserij ?

Volgens de protesten vanwege de IJsselmeervissers tegen de voorgestelde inpoldering

van de Markerwaard, zou duidelijk blijken, dat minister Van der Stee de landbouwbelangen laat primeeren boven deze van de visserij. Zonder het een beroepsmisvorming te te noemen, is dit wel een gevolg van het feit dat de landbouw een heel wat groter en betekenisvoller bedrijf is dan de visserij en voor een politiek bewindsman maakt dit nog altijd iets uit. In het geval van de Markerwaard zit de minister tussen twee vuren, waarvan het kleinste vuurtje, mits een weinig beeldspraak toe te laten, dit van de binnenvisserij is. Wij zelf vresen dan ook voor de IJsselmeervissers, dat de inpoldering er zal komen, misschien een weinig afgezwakt en in fasen, maar men heeft het nu toch algemeen voor, dat landbouwgrond, groter rijkdom betekent dan water, dat men ten slotte toch maar opschuift. Dit is natuurlijk van uit een zeer eng oogpunt bekeken, maar de IJsselmeervissers zullen hier ter dege mede rekening moeten houden. Dat ze dit deden, bewijst hun nieuwe protestdemonstratie, waarvoor vooral uit Volendam, een zeer grote belangstelling bestond. Ook verscheidene leden van de Tweede Kamer, onder wie de voorzitter van de Vaste Commissie voor de Visserij, de heer P.A. Roels, waren aanwezig. De woordvoerders op deze manifestatie wezen er op, dat het bestaan en het lot van vele binnenvissers en bedrijven afhangt van de al dan niet inpoldering van de Markerwaard, die een verlies van 25 t.h. zal betekenen van de beschikbare visgrond en een verlies van ongeveer 40 t.h. aan vangsten. Er is inderdaad vastgesteld dat, hoe kleiner het waterareaal wordt, hoe minder de vispopulatie van het ganse gebied hier op gesteld is, hetgeen tot een meer dan evenredige afvloeiing aanleiding geeft. In het IJsselmeer telt men nog altijd 450 vissers en dit geeft, samen met de verwerkingsbedrijven, toch nog altijd een werknemerspopulatie van een kleine 2 duizend man.

De voorzitter van de organisatie van Rand- en IJsselmeervissers nam geen blad voor de mond, waar hij het Rapport van de Raad van de Rijkswaterstaat in strijd met de waarheid noemt en zelfs beledigend voor de vissers. Volgens dit rapport, zou na inpoldering van de voorgenomen 40 duizend hectaren, voor de vissers nog ruimschoots voldoende viswater overblijven. In elk geval is de konklusie van de IJsselmeervissers, dat zij voor de zoveelste maal door de overheid in de steek zijn gelaten en dat

de visserij stiefmoederlijk behandeld wordt. Minister Van der Stee verdedigt de belangen van de Nederlandse Visserij, onder meer te Brussel en ook wel daar waar ze niet tegengesteld zijn aan de landbouwbelangen. Maar in het tweede geval is het zeker de visser die moet wijken en het gelag moet betalen. Nochtans, wat het land is voor de boer, is het water voor de visser en mag men de belangen van de één niet verkwanselen voor die van de andere, ook al betekenen de vissers een kleiner kiespotentieel dan dat van de landbouwers.

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

## SLECHT WEER STEEKT STOKKEN IN DE GARNAALVISSERSWIELEN

De garnaalvangst zijn zeer sterk toegenomen. Dat was dan vooral maandag duidelijk merkbaar toen de topaanvoer van dit jaar bereikt werd : 3.270 kg. Dat was meteen het sein voor een gevoelige prijsdaling die echter dinsdag reeds ongedaan gemaakt werd toen wegens slechte weersomstandigheden de dagaanvoer terugliep tot amper 490 kg. Ook zaterdag was de aanvoer wegens de minder gunstige wind erg gering, 300 kg van één schip. We mogen dus wel zeggen dat bij goed weer de aanvoer bij de 10.000 kg zou gelegen hebben en dat de prijs in dat geval tot rond de 30 F zou gezakt zijn. Voor de prijsvorming heeft dit slechte weer dus wel zijn goede kant. De handel heeft een paar dagen de jd om de grote aanvoer te verwerken en kan bij nieuwe aanvoer na een paar dagen tussenpoos, weer volop kopen. Zeker interessant voor de visser die voor goedkope garnaal evengoed zijn bult moet opsteken als voor dure.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# Nieuwsjes uit de Oostendse vismijn

## DE MOP VAN DE DAG

Te Oostende hoorde men maandagmorgen, even vóór de verkoop van de vis een aanvang zou nemen, de mop van de dag. Door de Stad werd mededeling gedaan dat men terzelfdertijd op twee plaatsen zou verkopen, dat wil zeggen, boven, en de kleine vis onderaan, gezien... de grote aanvoer. Inderdaad er was bijna 3/4 van de mijn bezet met vis, met tussendoor grote gaten! Toch een ongewoon verschijnsel voor de Oostendse vismijn. Een jaar eerder zou men wellicht gezegd hebben voor eenzelfde aanvoer dat, gezien de geringe aanvoer, men slechts op één plaats zou verkopen.

## OOSTENDSE IJSLANDERS VERKOCHTEN ACHTERAAN

Eveneens een curiositeit in de Oostendse vismijn was het feit dat de twee verkopende IJslanders, de O.334 en de O.202 beiden achteraan lagen, zodat men met de verkoop van de vis van de middenslagtreilers kon starten, in plaats van gewoontegedrag met de vis van de IJslanders. Dit is maar juist IJslanders.

Dit is maar juist, bijzonderlijk wanneer de aanvoer van gul door de middenslagtreilers tijdig aangekondigd werd.

## VOOR WAT DIENEN DE PRIVAAT-PARKINGS ?

Sommige pakhuishouders van de tweede helft van de haringhal, beklaagden er zich over, dat de vreemde sportvissers, die de zaterdagmorgen in zee steken, de volledige parkeerterruimte voor deze pakhuizen in beslag nemen. Er is nochtans een parkeerterruimte voor privaatwagens een honderd meter verder bij het binnenkomen van de vismijn en achter de mijn. Er staat dan nog een duidelijke aanwijzing «privaat-parkeerterruimte». Wie houdt hier eens de hand aan dit reglement? En waarom wordt hierop niet gewezen door de handelaarsbond of bestaat die alleen nog op papier?

## MOOIE PRIJZEN VOOR MOOIE VIS

De N.709 die maandag met mooie vis aan de markt kwam kreeg 4.500 F voor zijn kabeljauw in bakken en 3.600 F in bennen. Beste grote gullen gingen van de hand aan 3.100 F, een slag kleiner aan 2500 F enz... We geloven niet dat het deze maal beter zou zijn geweest in Engeland. Zeer verzorgde vis van de rederij Rammeloo, die dan ook verzorgde prijzen kreeg.

## GARNALEN WORDEN «PINNE» GEWOGEN

Er bereikten ons klachten van verscheidene garnalkopers dat de bennen garnaal, hetgeen men

noemt «pinne» gewogen worden, zodanig dat men praktisch niet aan zijn 30 kgr komt. Met de huidige lage prijzen voor de garnaal kan dit zeker geen drama zijn voor de garnalkopers.

## DE 0.190 ALLEEN OP DE ZATERDAG-

### GARNAALMARKT

De 0.190 zorgde voor de verrassing op de garnaalafslag op zaterdagmorgen. Het was de eerste maal dat dit vaartuig aan de markt kwam, zodat iedereen blij was «Smitje» terug te zien en terzelfdertijd was dit het enigste vaartuig dat in het relatief slecht weder, toch zee had gekozen. De tien bennen van «Smitje» kregen rond de 60 F het kg.

## VERANDERINGEN IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERS- VAARTUIGEN AUGUSTUS 1979

### VERANDERING VAN EIGENDOM + NAAM :

N.719 „MARLU” wordt N.719 „AT-LANTIC”.  
Eigendom : Rederij DECRA-CAL P.V.B.A. Hoefijzerlaan 2, 8401 BREDENE.  
Zeebrief : 3.8.1979

### VERANDERING VAN EIGENAAR, THUISHAVEN EN NAAM :

O.180 „HENDRIKA - JUDITH” wordt Z.180 „TORNADO”.  
Eigendom : DE VOOGT François - VAN PRAET 8330 ZEEBRUGGE - BRUGGE 5  
Zeebrief : 24.8.1979.

### NIEUW VAARTUIG :

Z.98 „OP HOOP VAN ZEGEN”.  
Roepnaam : O.P.D.T. - Bt. 156.49 - Nt. 60.04 - bouwjaar 1970 - werf 44 - staal - motor Stork - P.K. 900 - nr. 18647 - bouwjaar 1970 - Navigatie-instrumenten : RF - 2 US - R - OP - DN - DNP - 2 VHF.  
Eigendom : Amedée VAN-TORRE-DOBBELAERE, Kustlaan 244, 8380 ZEEBRUG - BRUGGE 5.  
Tel. 050/54.49.73.  
Zeebrief : 23.8.1979.

### ERRATUM TELEFOONNUMMER :

Rederij CLEMENT P.V.B.A., Zandstraat 21, 8401 BREDENE. Tel. 059/32.34.81.

Blt. 61 bij de Lijst der Scheepswerven bijvoegen :  
44 - Scheepswerf De Lastdrager - DEN HELDER - Nederland.

## BIJ HET VERBOND VAN ORGANISATIES UIT DE E.E.G. LANDEN OP HET GEBIED VAN HET VERDUURZAMEN VAN VIS

Bij het verbond van organisaties uit de EEG landen op het gebied van het verduurzamen van vis, heeft te Rome op 7 september de Jaarlijkse Algemene Vergadering van A.P.C.E.E. / C.E.P. (Federaties van Europese Groeperingen van Visnijverheden en Visgroot-handel plaats gehad.

Afgevaardigden van alle lidstaten waren aanwezig op deze samenkomst die doorging in het Istituto Nazionale per la Conservazione onder leiding van de Belgische voorzitter h. Maurice Van den Abeele.

Na afhandeling van de statutaire Verplichtingen werd overgegaan tot benoeming van de nieuwe

Voorzitters, hetgeen volgens beurtrol is vastgesteld.

Op voorstel van de uittredende Voorzitter werden, met algemeenschap van stemmen tot deze functies aangeduid :  
voor AIPCEE : de Italiaanse kandidaat Sr. Pedole.

voor CEP : de franse woordvoerder h. A. Decostes.

Het mandaat van ondervoorzitter voor AIPCEE zal door Frankrijk worden opgenomen.

Met eenparigheid werd dhr. M. Van den Abeele verzocht verder te blijven optreden als verbindingsman tussen AIPCEE / CEP en de Nationale en Communautaire Instanties.

## Bouw industrie-eiland Noordzee niet wenselijk

Het is onze lezers bekend dat onlangs ook bij ons ter hoogte van de Oostkust de gedachte is geopperd een industrie-eiland te bouwen.

Ook in Holland heeft men sedert 1975 dezelfde mening gehad, maar heeft men daaraan een studie gewijd.

Deze studie schijnt thans beëindigd en het is interessant de besluiten van de Hollandse commissie hiervoor samengesteld, te kennen.

De bouw van een industrie-eiland in de Noordzee is op dit moment niet wenselijk, noch vanuit het gezichtspunt van het bedrijfsleven noch vanuit de verantwoordelijkheid van de overheid. Dit is de conclusie van het rapport : «Wenselijkheid industrie-eiland», dat door de Hollandse minister Tuinman van Verkeer en Waterstaat is aangeboden.

Het rapport is samengesteld door de stuurgroep Studie Noordzee-eilanden en Terminel (STUNET) die in opdracht van de Hollandse regering in 1975 is ingesteld. De voorzitter van de STUNET, Mr. B. Biesheuvel, noemde de bouw van een eiland voor economische activiteiten echter niet ondenkbaar. Hij zei dat men moet denken aan activiteiten waarbij het risicoaspect en de afstand tot de omwonende bevolking een essentieel element vormen in de keuze van de vestigingsplaats, het aantal werknemers beperkt is en de hoge kosten van produceren op een eiland te dragen zijn.

Volgens de stuurgroep pleit er meer tegen dan voor de bouw van een industrie-eiland in de Noordzee. De samenstellers van het rapport menen dat door de vertraagde groei die voor de zeehavenindustrie geraamd wordt, op het vasteland nog zeer veel terreinen beschikbaar zijn. Volgens het rapport is nog bijna 4300 hectare industrieterrein op het vas-

teland beschikbaar. Bij Amsterdam, Vlissingen, Terneuzen, de Moerdijk en op de Maasvlakte zijn nog volop vestigingsmogelijkheden aldus het rapport. Voorts pleit tegen een industrie-eiland dat de produktiekosten er ruim vijftig procent hoger zijn dan op het vasteland. De bereidheid van mensen om op een eiland te werken zal waarschijnlijk ook moeilijkheden geven, aldus Biesheuvel.

Als voordelen van een eiland worden in het rapport genoemd : minder risico's voor de bevolking en minder stank- en lawaaioverlast. De oud-premier zei echter dat een eiland aan de beperking van de verontreiniging van lucht en water maar een geringe bijdrage kan leveren.

In een reactie op het STUNET-rapport zegt de Werkgroep Noordzee (WN) het niet eens te zijn met de conclusie van het rapport dat de bouw van een industrie-eiland op dit moment niet gewenst is. De WN vindt zo'n eiland volstrekt ongewenst en meent daar om dat nooit tot de bouw moet besloten worden. Een industrie-eiland zal een enorme bedreiging vormen voor het verhoudingsgewijs nog weinig vervuilde Noordzeemilieu, aldus de WN.

Een industrie-eiland levert volgens de organisatie geen bijdrage tot de oplossing van milieuproblemen. Integendeel, die problemen worden verlaatst, met zo mogelijk nog ernstiger gevolgen, aldus de WN.

Totdaar de zienswijze van die commissie. Het is daarenboven een feit dat onze Noorderburen inzake waterwerken zeer sterk zijn en dat hun besluiten op dat gebied gesteund zijn op zeer geloofbare meningen.

Wij zien ten andere niet in, hoe dergelijk eiland vóór Zeebrugge van groter nut zou zijn, nadat reeds miljarden verspild werden aan het realiseren van wat nu reeds gepland is.

# Weetjes...

— De Amerikaansc senator en voorvechter voor eigen visserij-rechten, de heer Warren G., heeft de buitenlandse vissers verwittigd dat zij zich best kunnen klaar maken om de 200 mijlszone van de Verenigde Staten te verlaten en te vergeten. Het gaat hier om een uitgestrekt domein zowel in de Stille als in de Atlantische Oceaan met Alaska als bepalend in het hoge Noorden.

X X X

— Een nieuw type hekreiler voor de rederijen van de Verenigde Staten is onlangs in bedrijf genomen. Het gaat hier over de hekreiler «American nr. 1» van 48 meter lengte die 210 miljoen B. Fr. heeft gekost. De treiler is bestemd voor de visserij in het Noorden van de Stille Oceaan en in Bering Zee.

X X X

— Zolang de Verenigde Staten nog niet volledig uitgerust zijn om zelf het ter beschikking staand vispotentieel in hun 200 mijlszone weg te vissen, zullen buitenlandse vissersvaartuigen binnen bepaalde perken nog in Amerikaanse wateren toegelaten worden.

X X X

— Niettegenstaande het visserij-bedrijf en de verwerkende industrie in de Verenigde Staten voor ruim 20 miljard B. Fr. aan het bruttonationaal produkt toevoegen en rechtstreeks en onrechtstreeks 250 duizend mensen te werk stellen, is de handelsbalans tussen in- en uitvoer toch deficitair voor zo-wat 63 miljard B. Fr. Veel wordt ingevoerd uit IJsland en Canada.

X X X

— Van de totale vangst aan vis uit de 200-mijlszone van de Verenigde Staten (met inbegrip Alaska) wordt nog altijd meer dan 30 t.h. door buitenlandse vaartuigen weggevisst. Van de beschikbare te vangen bodemvis rond Alaska, hetzij 1,5 miljoen ton, zouden de Verenigde Staten er slechts 15.000 ton wegvissen, hetzij 1 t.h. ! Aldus de senator Warren G.

X X X

— De inspanningen van Spanje om betere visserijfaciliteiten in Portugese wateren te bekomen hebben gefaald. Aldus kreeg Spanje slechts 9500 ton tonijn toegekend, waarvan 7.000 ton in het gebied van de Azoren, 2000 ton rond Madeira en 500 ton in de eigen Portugese wateren. Daarenboven moet nog een vangstaks van 18 B. fr. per ton en per dag visserij betaald worden. De Spaanse vissers hebben hiertegen een luid protest laten horen.

X X X

— De Cubaanse aanvoer van vis, schaal- en schelpdieren bereikte in 1978 ruim 213 duizend ton. Uitvoer van een gedeelte hiervan beliep 3 miljard B. Fr. waarbij slechts 2 uitvoerprodukten beter

deden, namelijk de suiker (suikerriet) en het nikkel. In Cuba elf is het gemiddeld visverbruik per inwoner 11,2 kg per jaar.

X X X

— De Britse diepvries-hekreiler «Cordella» heeft in de maand augustus eksperimentele visserij uitgevoerd op de horsmakreel ten Westen van Ierland, dit voor een midzomervisserij voor de Britse grote treilers. In de meeste gebieden voor de Westkust van Ierland werd horsmakreel gevangen, maar de hoeveelheden liepen nog al fel uiteen. In ieder geval waren de vangsten van dien aard dat de «Cordella» verder zal eksperimenteren.

X X X

— Een Zuid-Koreaanse werf heeft een order van Kenia losgekregen voor de bouw van 2 tonijnlijnvissersvaartuigen van 250 Brt. De bouwkosten per vaartuig moeten echter onder de 70 miljoen B. fr. blijven. Ieder vaartuig zal kunnen 150 ton tonijn aan boord invriezen.

X X X

— Een Koreaanse treiler die zonder vergunning, 130 mijl diep in de ekonomische zone van Nieuw Zeeland aan het vissen was en door een marinefregatschip van dit land werd opgebracht, kreeg 'n gepeperde rekening te betalen, namelijk 300 duizend B. fr. boete, 1,575 miljoen brandstofkosten voor de Nieuw-Zeelandse fregat, 30 duizend frank gerechtskosten, 3 miljoen fr geschatte waarde voor het aangeslagen vaartuig, 3,3 miljoen fr geschatte waarde van de aangeslagen vis, en 15 duizend fr. voor getuigenkosten en ereloon aan de aangeduide verdediger, hetzij in totaal 6,22 miljoen fr. !

X X X

— Op de Amerikaanse tonijn-schepen van enig belang, heeft men een speciale jobman aan boord, namelijk de bestuurder van de helikopter die de scholen moet opsporen. De helikopter vindt plaats op een platform boven de turruhut.

X X X

— Slechts 2 van de 11 schepen van de staatsvisserijdienst in Ghana, zijn operationeel. Men ontbeert de nodige buitenlandse de-viezen om de noodzakelijke uitrustingsstukken en brandstof aan te kopen. Het is dus opgepast geblazen voor het «duizend-en-één-nacht»-sprookje voor toekomstmogelijkheden voor vissers en reders uit de industrielanden. Daar zal reder A. Van Lul ook wel over mede kunnen spreken.

X X X

— De zomer-capelinvisserij in Noorwegen startte verleden maand met meer dan 200 Noorse treilers. Prijzen zijn echter niet zo goed als in 1978 omdat het vetgehalte in de capelin dit jaar aan de lage kant ligt zodanig, dat veel schippers menen dat de vangsten niet loond zullen zijn, vooral verre reizen naar de Barentssee. De capelin wordt uitsluitend voor vismeel gevangen.

— In Spanje liep de, voor dit land, grootst gekende nieuwe treiler in Santa Pola (Alicante) van stapel. Het gaat over een 24,5 m. treiler van 83 Brt.

X X X

— De «Ateliers et Chantiers Maritimes» van Honfleur in Frankrijk, hebben opnieuw een treiler in glasvezel afgeleverd. Het gaat hier om een 18,50 meter eenheid voor de vissersplaats «Port - en - Bessin» Een motor van 450 PK. dient voor de voortstuwing en aandrijving. Er werd uitgemaakt dat de bouwkosten voor een vissersvaartuig in hout, ijzer of plastic praktisch op dezelfde hoogte liggen, maar de onderhoudskosten heel wat minder zijn. We vragen ons af voor wanneer de eerste Belgische treiler in glasvezel ? Een zaakje waaraan het Rijksstation een interessante studie zou kunnen wijden.

X X X

— Een paar vaartuigen op de sardinienvisserij uit het Franse vissersplaatsje Sables - D'Olonnes zijn overgegaan tot hetgeen men noemt een «wilde verkoop». Gezien hun sardienen geen afnemer vonden in de afslag, zijn ze overgegaan tot een direkte verkoop in het klein. Zij namen inderdaad geen genoegen met de opvangprijs van 6 B. fr. per kg. die nog de brandstofkosten niet dekt. En ze deden goede zaken !

X X X

— Te La Rochelle in Frankrijk beklagde men er zich verleden week over dat slechts over 4 dagen van de week, vis in de afslag te koop aangeboden werd. Deze kopers moeten maar eens hun licht in Oostende komen opsteken.

X X X

— De heer Gauvin, Minister van de Canadese provincie «New Brunswick» die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, bracht op 4 en 5 september een bezoek aan Nederland. De Minister en zijn gezelschap wensten een beeld te krijgen van de Nederlandse visserij en hebben ook geïnformeerd of er in Nederland afzetmogelijkheden waren voor Canadese visserijprodukten. Vergeten we ook niet dat Canada aan een grote uitbreiding van zijn visserij toe is, sinds de uitbreiding van de visserijlimieten tot 200 mijl.

X X X

— In 1978 heeft de kleine zeevisserij in Nederland volgens de officiële cijfers terug winst geboekt. Een zelfde vloot bracht in 1978 zo-wat 15 procent meer vis binnen met een waardevermeerdering van 16 procent. Goede perspectieven dus voor de Nederlandse kleine zeevisserij. Wat de gewone zeevisserij betreft, was de aanvoerhoeveelheid 17 procent hoger, maar de aanvoerwaarde 12 proc. minder. Men wijt dit aan het feit dat er geen haring kon aangebracht worden die een duurdere prijs maakt in de afslag.

X X X

De Deense visserijplaats Skagen, gelegen op de uitloper die de Baltische Zee en Noordzee van elkaar scheidt, beschikt over een indrukwekkende vloot van 500 zeer goed uitgeruste eenheden, dit voor slechts 15 duizend inwoners. Het is dus duidelijk dat alles in Skagen bijna van de vis leeft, hetzij rechtstreeks of onrechtstreeks. Tevens is het inkomen in Skagen het grootst per hoofd in Denemarken. Ook al niet te verwaarlozen.

De Chippewa Indianen hebben een proces tegen de Staat gewonnen wat hun visrechten betreft op het Michigan-, Huron- en Bovenmeer. Staatsambtenaren (Verenigde Staten) hadden de Indianen in overtreding genomen bij het uitoefenen van de visserij. Een rechter van het Federaal gerechtshof heeft nu bepaald, dat de Indianen hun visrechten niet mede verkochten, toen zij hun uitgestrekte gebieden verkochten, vastgelegd in de verdragen van 1836 en 1855.

X X X

Een Noorse firma heeft een kontrakt met een Afrikaans land afgesloten voor de levering van gedroogde blauwe wijting. Er zou belangstelling voor dit produkt op de Afrikaanse markt zijn ontstaan. Voor de Noren een welkome gelegenheid om een goedkoop produkt, dat anders toch maar voor vismeel bestemd is, als een verbruiksgoed af te zetten.

X X X

In het Ierse Marine-Instituut dat slechts 18 zetels telt, heeft voor de eerste maal een vrouw haar intrede gedaan. De enige voorwaarde dat zij bij haar aanstelling stelde was, dat zij er niet kwam om de rol van het thee zetten waar te nemen.

X X X

Een kleine treiler uit glasvezel, versterkt met staal, gebouwd op de Franse werven van «Les Ateliers et Chantiers de la Manche» brengt een bezoek aan verscheidene Ierse vissersvaartuigen, waar het vaartuig kan bezocht worden. Het is een intelligente verkoopsstunt vanwege deze Franse werf. Waar blijven de onze met zo'n initiatieven.

X X X

In uitvoering van een besluit door de producentenorganisaties genomen op de bijeenkomst van 2 maart '79 te Dublin, werd op vrijdag 14 september een bijeenkomst gehouden te Parijs in het paleis van de U.N.E.S.C.O., waar de Franse nationale organisatie van producenten, de vertegenwoordigers moest ontvangen van de voornaamste producentenschappen van de E.E.G.

X X X

Een kleine treiler van 45 Brt van het eiland Guernsey, namelijk de «Tol» die het vervoer verzekert van schelp- en schaaldieren tussen dit eiland en het Franse vasteland is door een lek in het vaartuig met hebben en houwen vergaan. De 3 bemanningsleden werden uit hun reddingsvlot, aan boord van een ter hulp gesnelde vedette van de Franse marine overgenomen.

X X X

Een Noorse inleggerij heeft een nieuw produkt op de markt gebracht in een inlegdoos, namelijk een visgerecht met rijst. Dit vooral met het oog op de ontwikkelingslanden waar de rijst een hoofbestanddeel van de voeding vormt. zelfs de markt in Gr. Brittanië heeft voor dit nieuw produkt belangstelling.

X X X

— Noorwegen heeft een kontrakt afgesloten met Birma voor een visserij - onderricht project ten bedrage van 9 miljoen B.fr., dit nadat Birma bereid werd gevonden Noorse treilers voor de visserij aan te schaffen. Kwestie van een visje te offeren om een snoek te vangen.

# Weetjes

— De vroegere Franse tonijnvisserijtreiler de «Vendome» uit Douarnes die in juni aangekocht werd door een Afrikaanse rederij uit Dakar en door Baskische en Afrikaanse vissers bemand werd, is op zijn eerste reis vergaan als gevolg van een stoot op een zich onder water bevindend voorwerp. De «Vendome», thans «Pierette» geheten, was een stalen treiler van 32 meter uit het jaar 1959.

X X X

— Op zaterdag 8 september werd een memorial ingehuldigd dop het kleine kerkhof van Barry in Ierland, ter nagedachtenis van de slachtoffers van de petroleumtanker «Bettelgeuse» die bij de aanlegsteiger tot ontploffing kwam met 42 dodelijke slachtoffers als gevolg. Van Ierse zijde was de Minister Fitzgerald aanwezig, en van Franse zijde de Minister van Verkeerswezen Le Theule en de Franse ambassadeur van Ierland. Verder nog de vice - president van de petroleummaatschappij Gulf en vele vooraanstaanden.

X X X

Volgens een onderzoek ingesteld door het nationaal syndikaat van de Franse Marine, zijn het vooral de bemanningsleden aangeworven uit Indië en Bangla - Desh, die op de schepen varende onder goedkope vlag, het grootste slachtoffer zijn van de miserabele loonuitbetalingen. Onderzoekingen in de Griekse haven Pireea, Genua en Rotterdam, op de kruisvaartschepen van reder Chandris, voorzitter van de rederskamer van Griekenland, hebben uitgewezen dat deze categorie van bemanningsleden 2.000 B.fr. per maand wordt uitbetaald en de overuren aan 13 B.fr. !. Ook dat mag men aanklagen als uitbuiting van het menselijke leed.

X X X

Het Japanse visserijbedrijf «Nichiro», het 3e belangrijkste bedrijf van dit land, is in onderhandelingen met het Amerikaanse zeevoedingsbedrijf «Peter Pan Seafoods» om het gehele aandelenpakket ter waarde van meer dan 700 miljoen B.fr. over te nemen. In 1978 had «Nichiro» reeds een lening aan het Amerikaans bedrijf toegestaan van 180 miljoen B.fr. Japan die het militair niet kon halen in de tweede Wereldoorlog, is op weg naar een economische wereldoverheersing.

X X X

— Een bilaterale overeenkomst tussen Canada en Spanje heeft aan het eerste land toegelaten zijn invoer van vis in Spanje te zien verhogen, waardoor Spaanse vissers toegelaten werd hun kwota in de Canadese wateren te verhogen van 4.500 naar 7.000 ton.

X X X

— De internationale vereniging van vismeelfabrikanten zal dit jaar haar jaarlijkse conferentie in Venetië (Italië) houden, en dit van 17 tot 21 september. Een aantal experts zullen er op het belang wijzen van de voortbrengst voor deze bedrijven van de noodzakelijke proteïnen voor menselijk en dierlijk verbruik. Het zijn natuurlijk dezelfde experts en wetenschappelijke onderzoekers die altijd beweerd hebben dat de pufvisserij en de visvangst voor vismeel doeleinden geen nadelige gevolgen had op de visstand.

— Te Courcelles in Frankrijk is de eerste van een serie van vier tonijn - treilers voor de Seychellen-eilanden van stapel gelopen. Het gaat hier om de «Albadra», 38 m. lang, 8,30 m. breed en met een motor van 1100 PK. met een laadvermogen van 430 ton. Kostprijs van het vaartuig : 63 miljoen B.fr. Op de Seychellen wordt Port Victoria de nieuwe thuishaven. Het tweede vaartuig wordt in februari afgeleverd.

X X X

In Nieuw - Caledonië, overzees Frans gebied, zal door een topambtenaar van de Franse visserijdienst een bijeenkomst gehouden worden tussen de hoge Franse ambtenarij en vertegenwoordigers van de Franse overzeese gebieden in verband met het beter in waarde stellen van de Franse economische zone in de Stille Oceaan. Het gaat hier over de gebieden rond Polynesië, Nieuw-Caledonië, de Franse archipellen van Wallis en Fortuna, hetzij over, in totaal zowat 7 miljoen Km2 visserijgebied behorende tot de 200-mijlszone.

X X X

De Franse -vissers-reders beklagen zich niet alleen over de verhoogde brandstofprijzen die te Boulogne rond de 6 B. fr. de liter bedraagt, wat nog goedkoper is dan bij ons (6.86 fr.) maar ook over de afschaffing door de petroleummaatschappijen van de betalingsfaciliteiten. Gezien de kostende faktor van de brandstofprijzen thans berekend wordt op 30 % van de uitbatingskosten, wordt dit een uiterst zware dobber voor de visserij.

X X X

— Niettegenstaande men, met de begrenzing tot 200 mijl van de visserijlimieten, voor 1978 een mindere totale wereldvangst verwacht heeft, zou zelfs het rekordcijfer van 1976 (74,9 miljoen ton) gehaald worden. West-Europa, Japan, Spanje en de Oostbloklanden zouden mindere resultaten behaald hebben, maar de ontwikkelingslanden zouden betere cijfers geven, hetgeen dan de onverwachte hoge cijfers van de wereldvangst uitlegt.

X X X

— West-Duitsland is één van Ierlands grootste afnemers voor visserijproducten. In 1978 voerde Ierland naar dit land voor 330 miljoen BF uit, hetgeen voor een land met een toch nog altijd geringe visserij, een heel groot cijfer is. In 1977 bereikte het uitvoercijfer slechts 240 miljoen B.fr., hetgeen in een jaar een verhoging uitmaakt van 90 miljoen frank.

X X X

— De Ierse federatie van Marinebedrijven zal de Ierse Nationale bootshow 1980 volgend jaar houden van 22 tot en met 25 februari in de grote hal van de Royal Dublin Society, Ballsbridge.

X X X

— In Dingle in Ierland werd door de zeevisserijdienst aan boord van een zalmvisser, 150 zalmen aangeslagen en een net van..... 3 mijl lengte. De schipper deed aan onwettelijke zalmvisserij.

## HEILBOTKONFLIKT TUSSEN DE VERENIGDE STATEN EN CANADA

De beschikbaar gestelde te vangen kwota heilbot in de Stille Ocean in het gebied gaande van Alaska tot aan Californië wordt geregeld door de «Pacific Heilbot Commissie», die de beschermingszorg heeft over deze vissoort. Door deze Commissie werd beslist 60 t.h. van het beschikbaar gesteld kwotum aan de Canadese vissers toe te kennen en 40 t.h. aan de vissers uit de Verenigde Staten. Aldus zouden de Canadezen recht hebben op een kontingent van 2450 ton en de U.S.A.-vissers op 1630 ton.

Toen de Commissie het licht op groen zette voor de visserij, vlogen de USA-vissers er onmiddellijk in en toen het gezamenlijk kwotum bereikt was, stelde men vast dat de Amerikanen reeds 2086 geregistreerde ton binnen hadden en de Canadezen slechts 2040 ton. Hiermede was, het gezamenlijk toegekend kwotum zelfs reeds overschreden, maar dit maakte de rekening niet van de Canadezen, die 440 ton te weinig hadden tegen-

over de Amerikanen bijna 450 ton te veel. Toen besliste de Commissie een bijkomend kontingent toe te kennen aan de Canadezen van slechts 227 ton, hetgeen deze laatste niet namen. De Canadese heilbotvissers gingen dan maar in staking. De Commissie, die in de eerste plaats in het leven geroepen werd voor het uitvaardigen van vangstbeperkingen voor de bescherming van deze vissoort zit nu natuurlijk met de handen in het haar. Het, volgens de biologen haalbaar kontingent is reeds met ongeveer 50 ton overschreden en men zou bereid zijn hieraan nog 227 toe te voegen, maar nu it men met het ultimatum van de Canadese vissers die hun recht opeisen, zodanig dat men in dit geval met een overschreiding van het toegekend kwotum van ongeveer 460 ton zou zitten of anders uitgedrukt 46 duizend stuks met een gemiddeld gewicht van 10 kg, hetgeen voor de instandhouding n het herstel van een overbeviste soort toch kan tellen.

## MOEILIJKE VISSERIJ-ONDERHANDELINGEN TUSSEN RUSLAND EN NOORWEGEN

Rusland stelt zich op tegen de Joden, maar ze hebben er toch iets van geleerd. Dit blijkt duidelijk uit hun onderhandelingen met Noorwegen, waarin zij zich even moeilijk en taal tonen.

In een bijeenkomst die verleden maand te Oslo gehouden werd tussen de Noorse minister van visserij de heer Evind Bolle en zijn Russische kollega Vladimir Kamentsev, hebben zij zich bereid verklaard om..... onderhandelingen aan te gaan over een eventuele opvoering van de netmaaswijdte voor de vangst op kabeljauw van 120 mm tot 155 mm. Niettegenstaande men zou veronderstellen dat zij hier zelf profijt kunnen uithalen, is dit niet volledig juist. Inderdaad de jonge kabeljauw verplaatst zich naderhand naar de Noorse kust en verder naar de Atlantische Oceaan en de Noordzee. De Russen oordelen dus dat zij alleen maar vele jonge en kleine kabeljauw zullen sparen voor... anderen en daarom vragen zij aan de Noren een compensatie. Deze compensatie zou bestaan uit de toegang voor hun schepen tot zekere gebieden uit de Noorse zone en meer speciaal, west van de Lofoten en Vesteraalen. Dit zal na-

tuurlijk in slechte aarde vallen bij de Noorse vissers, maar het is ondertussen duidelijk gebleken, dat de Russen slechts een verhoging van netmaaswijdte op de kabeljauwvangst zullen aanvaarden, wanneer hen deze faciliteiten geboden worden. Inderdaad, zou deze maatregel voor gevolg hebben, dat Rusland zijn vangst op de Noordelijke IJszee kabeljauw zou zien terugbrengen tot 390 duizend ton. Noorwegen die hierdoor wel zou profiteren, moet nu een tegenprestatie leveren die moeilijk door de eigen vissers zal geslikt worden. De jonge kabeljauw die hier door in groter hoeveelheid zal kunnen uitzwermen, zal echter ook n goede komen aan nog andere landen, onder meer zelfs aan de gemeenschap. Om hieruit echter te besluiten, dat de EEG dan ook maar een compensatie aan Rusland zou dienen te geven, is toch wel te ver gezocht, want ten slotte zou het middel veel slechter uitdraaien dan de kwaal. Noorwegen moet nu echter uitmaken of de door Rusland geëiste tegenprestatie niet duurder zal uitvallen dan het profijt die uit de verhoging van de netmaaswijdte voor dit land zal vloeien.

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

# Schepen, Mensen en de Zee

**Haven** — Aan de golf van de IJzer, dat is waar de IJzer nu nog ongeveer uitmondt, werd vroeger de zogenaamde «zeedijk» gebouwd. Nu nog leeft deze naam voort in de volksmond en van deze dijk bestaan nog hier en daar grote stukken. Deze dijk liep vanaf de zee, tussen Oostduinkerke en Nieuwpoort, oostelijk van Wulpen, over Boitshoeke en 's Heren Willemskapelle, west van Avekapelle en Zoutenaai, oostelijk van Lampernisse, naar Oudekapelle en eindigde aan de Knokke. Blijkbaar was deze dijk opgeworpen om de streek van Lampernisse, Lo, Alveringem, Pollinkhove, Steenkerke, Veurne en verderop te vrijwaren tegen het zeewater en de vloed. Nog vele keren werd deze dijk verhoogd, want dit bleek nodig tengevolge van de voortdurende daling van de kustbodem. Deze bodemdaling gaat trouwens heden ten dage nog voort en we kennen allemaal de vraagstukken in verband met de verhoging en de versterkingen van de bestaande dijken evenals trouwens de opspuitingen van de stranden.

In deze westhoek ontstonden later vier grote abdijen: die van Lo in 1050, die van Emerse (Stavele) in 1091, die van Ter Duinen in Koksijde in 1107 en die van St. Niklaas te Veurne in 1119. Het is dankzij de werking van deze gemeenschappen dat de dijken rond de IJzergolf stuk voor stuk hersteld en gebouwd werden en dat de landbouwgronden gewonnen werden. Er werden grote grachten en vaarten gegraven waarvan de naam nu nog wel eens herinnert aan de bouwmeesters.

In de 11e eeuw strekte de Herisse of Herdernisse zich uit over het huidige St. Jacobskapelle, Oudekapelle, Stuivekenskerke en Kaaskerke; destijds een groene schorre vormend waarop schapen graasden. Van Diksmuide liep een arm van de IJzer in de richting van Handzame - Kortemark, die lange tijd langs Beerst, Esen en Zarren bevaarbaar bleef. Esen was toen een aanlegplaats voor vissersvaartuigen. En stel u voor beste tijdgenoten van de kust, dat de toren van Esen lange tijd diende als lichtbaken voor de zeevarenden.....!

**Haven (2)** — Diksmuide en Ieper waren in de 11e en in het begin van de 12e eeuw twee grote havens. Het was trouwens te Diksmuide dat de vloot van Godwin scheep ging. En Kervin de Lettenhove meldt dat Godwin, graaf van Essex, die in Vlaanderen bezoek gebracht had en er enige tijd verbleef, bij graaf Boudewijn de Vijfde, er zijn zoon ten huwelijk schonk aan Judith, dochter van de graaf van Vlaanderen, met zijn zoon inscheepte in de haven van de IJzer en van daar naar Engeland voer op 13 augustus 1052.

In 1160 ontstond Nieuwpoort als haven aan de IJzermouwing, in vervanging van het vroegere Sandeshove, dat ten onder was gegaan in een verschrikkelijke vloedgolf.

In 1166 maakte Diksmuide nog deel uit van de Hanze van Londen en de geschiedenis vermeldt dat Gistel in 1771 nog op de IJzergolf gelegen was.

Nochtans ontstonden hoe langer hoe meer schorren en werden grote hoeven opgericht die aanleiding gaven tot het ontstaan van nieuwe dorpen en parochiën, wier naam eindigt op «kerke» of «kapel». In 1080 Oostduinkerke, in 1119 Avekapelle, Bovenkerke in 1116, Eggewaartskapelle in 1120, Ramskapelle en Oostkerke, in 1237 Kaaskerke, in 1293 Nieuwkapelle, in 1212 Oudekapelle, in 1246 St. Jacobskapelle, in 1293 Middelkerke en in 1240 Stuivekenskerke.

De laatste dijk die gebouwd werd is de Grave Jansdijk waarvan heden nog gedeelten zijn overgebleven in de streek van Blankenberge en Knokke en in het noorden van Oost-Vlaanderen. De dijk liep parallel met de kust van Kales naar Grevelingen, Mardijk, Groenedijk, Nieuwpoort, Westende, Raversijde, Wenduine, Heist, Knokke en verder over Bouchoute naar het Waasland. Deze dijk was 9 meter hoog en was aangelegd door graaf Jan van Namen op het einde van de 12e eeuw. Later werd hij versterkt door Jan zonder Vrees in de eerste helft van de 15e eeuw na het verschrikkelijke tempeest van 1404.

**Zee (1)** — En als ge dan bijna dood zijt van het rollen en het stampen, dompen, gieren, verzetten, slingeren en schrikken van het schip, in ieder geval, er zijt meer gedachten daarover dan dat er zeezieken bewat moet ge dan wel eten? 't Is ongelooflijk het aantal meningen dat daarover bestaat. En ook hier zullen de beste stuurlieden wel aan wal staan. achteruit voor dergelijk type! Wij hebben nooit gedacht dat het geWie weet het? In ieder geval hebben wij steeds geweten dat we niet lang met een volle maag liepen en dat de meeuwen algauw welvaarden met onze aanwezigheid in het zoute midden. Wat wel duidelijk schijnt te zijn is dat men niet te veel mag gedronken hebben of dat men geen alcohol moet drinken, geen zwarte koffie noch spuitwater. Wellicht kan een goed stuk in de kraag de weerstand verbeteren.

In aangenaam gezelschap, met luchtige kledij, gezeten in het zonnetje en met een goed uitzicht op de (boze) zee, met een uitgerust lichaam en een frisse geest kan men de plas te lijf gaan, lazen we. De zee slaat achteruit voor dergelijk type! Wij hebben nooit gedacht dat het gezelschap waarin we vertoefden oorzaak was van onze zeeziekte. Aange naam of onaangenaam, braken moesten we onder het hoongelach van de meeuwen. Maar als ge in de wijngaard des heren hebt vertoefd de avond voordien of als ge erg moe zijt van boemelen, als ge natte kleren aan hebt, als ge niet weet waar ge zijt, of als de zeeziekte van uw buurman

uw aandacht gaande houdt en zijn erwtjes en worteltjes over dek rollen, als het stinkt naar mazout en als ge een gloeiende hekel hebt aan de schipper, wel dan zijt ge toch eerste kandidaat. Zeezieken moeten nodig geholpen worden maar als er een ziekte is die weinig aandacht krijgt van de omstaanders dan is het wel die plaag. Best ligt men nog in zijn kooi, warmpjes ingedekt..... in de «opper» achter moeders' rug!

**Haven (3)** — Misschien al drie eeuwen voor de komst van de Romeinen was Dover al een havenstad. Dit is de konklusie die de archeologen trekken uit de bijlen, speerpunten en dolken die de Dover - Sub - Aqua Club anderhalf jaar lang heeft opgedoken in de baai ten oosten van Dover. Een negentigtal antieke wapens uit het bronzen tijdperk (1200 tot 1000 voor Christus) werden kortgeleden tentoongesteld in het Dovermuseum. Het wapentuig is ongeveer 3000 jaar oud. Vermoed wordt dat het hier gaat om een wapenzending van een smid of een handelaar. Van het veronglukte schip is helemaal niets teruggevonden.

**Wrak** — Britse amateurduikers hebben anderzijds bij de Scilly-eilanden het wrak van een oud oorlogsschip gevonden, waarvan aangenomen werd dat het de «Colossus» is, een 1610-ton groot schip dat in december 1798 bij de rotsachtige kust strandde en verging. Aan boord van het vaartuig bevonden zich behalve gewonde Britse en Franse militairen, en de zeldzame klassieke vazen van Sir William Hamilton, de Britse diplomatieke vertegenwoordiger in Napels (zijn echtgenote was de minnares van Nelson). Na de scheepsramp kon slechts een klein deel van de kostbare verzameling aan land worden gebracht. Hoewel de naar schatting 300 vazen meer dan 2400 jaar oud zijn en bijna 200 jaar in het water gelegen hebben, bevinden de naar boven gebrachte stukken zich in een uitstekende staat.

**Wrak (2)** — En in de Tobermorybaai aan de Schotse kusten werd geruime tijd geleden al op 20 meter diepte het wrak van een galjoen van de onoverwinnelijke vloot ontdekt. De naam van het schip dat in 1588 gezonken is na een ontploffing in de munitiekamer is niet bekend en evenmin is bekend of het schip een deel van het geld van de Armada aan boord had. De vloot van Philips de Tweede van Spanje werd in 1588 door storm bij de kust van Noord - Engeland en Ierland uit elkaar geslagen.

## POOLSE VISSERIJ GEVOELIG ACHTERUIT

De Poolse jaarlijkse aanvoer die in 1975 nog 800 duizend ton bedroeg, is al over 1977 met 710 duizend ton, naar 656 duizend ton in 1978 teruggevallen. Polen kent een grote visserij-ontwikkeling zoals trouwens veel Oostbloklanden waar men in feite met een Staatsvisserij te doen heeft, zodat de bouw van grote kustelijke diepzee- en fabrieksschepen geen probleem was. Zoals veel landen die over een uitgebreide vloot beschikken, veel te groot voor de eigen wateren, is ook dit land slachtoffer geworden van de uitbreiding door praktisch alle kuststaten van de visserijlimieten tot 200 mijl. Dichter bij huis viel aldus de Noordzee weg en een lang uitgestrekte zone voor de Noorse kusten. Niettegenstaande Polen dit verlies trachtte te herstellen door een bilaterale overeenkomst met eru, waar het een gemengde maatschappij oprichtte en hierdoor visrechten verkreeg en zijn inspanningen verlegde op de zuid-oost Pacifiek en de zuidelijk poolzee respectievelijk op de horsmakreel (poer) en de krill (soort kleine garnaal), heeft het toch deze gro-

te terugval niet kunnen vermijden. In elk geval hebben deze visserijen, vooral dan in de zuid-oost Pacifiek, waar de vangst op horsmakreel, verdubbelde en opliep tot 157 duizend ton, dit land toch behoeft voor een catastrofale inzinking. Het is vooral in de Noordwest, Oostelijke en Centrale gebieden van de Atlantiek, dat de aanvoer gevoelig terugliep, onder meer in beide laatste gebieden van 203 duizend tot 43 duizend ton. Dit is onder meer ook de reden waarom ook voor de verdere uitbreiding van de Poolse visserijvloot voorzichtig opgetreden werd. Al met al, beschikt Polen toch nog over een verre zeevisserij bestaande uit 140 schepen waarvan er meer dan 90 hektorelfaktorischepen zijn. De aanvoer uit de Baltische Zee, dus in de eigen wateren, verhoogde licht in 1978 ten overstaan van 1977 en situeerde zich rond de 174 duizend ton. Zoals men ziet is het aandeel uit de eigen wateren ten overstaan van de totale aanvoer, slechts één vierde. In vorige jaren was dit één vijfde, namelijk 160 duizend ton op een totaal van 600 duizend ton.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# Nieuw vijfjarenplan voor ontwikkeling Ierse visserij

De Ierse regering verleent steun aan een nieuw vierjarenplan voor de ontwikkeling van de Ierse visserij en het bedrijf zodanig, dat de groei in de periode 1980-1984 de 300 pct zou moeten halen. Een eerste ontwikkelingsperiode liep over de jaren 1975-1979, waarin de Ierse vloot alleen reeds in 1977, dank zij eveneens de steun uit Brussel, van 2.330 tot 2.775 eenheden opliep. Is dit aantal voor onze begrippen zeer groot, dan laten we opmerken, dat het hier doorgaans over heel kleine vaartuigen gaat, want in 1977 telde men nog maar 83 treilers van meer dan 22 meter, terwijl dit in 1975 nog maar 59 waren. De meeste Ierse vaartuigen zijn dan nog van een bepaald verouderd type. In 1978 was de uitvoerwaarde van de zeeproducten reeds opgelopen tot 2,38 miljard BF, terwijl in dezelfde periode voor 400 miljoen BF geïnvesteerd werd in verwerkingsbedrijven. In dezelfde periode verhoogde het te werkgesteld personeel in het bedrijf van 9.300 tot meer dan 11 duizend. Ierland is inderdaad het enige land uit de gemeenschap, dat nog de vissersvloot mag uitbreiden en hiervoor gesteund wordt door Brussel. Dit komt omdat we wel mochten zeggen van dit land, dat nochtans over een uitgestrekte visserijzone beschikt, dat het eerder onderontwikkeld was op het gebied der visserij, vooral wat de scheepsuitrusting betreft. Ierland, dat een groot visserij-areaal medebracht voor de EEG, mocht dus wel op enigerlei manier bevoordeeld worden door die gemeenschap.

Het nieuwe vierjarenplan is dan ook nog altijd gesteund op de aanbeveling tot expansie van de Ierse visserijvloot genomen in een resolutie van de ministerraad van de EEG te Den Haag. Het Ierse nieuw vierjarenplan voorziet visserij op nieuwe gronden en op nieuwe vissoorten, het waarmaken van nieuwe visserijtechnieken en een strekking tot het bouwen van vaartuigen van 27 m en meer, waardoor verder gelegen visserijgronden zullen kunnen bereikt worden. Voor het ogenblik zijn er onderhandelingen aan de hand voor het aanschaffen van 36-meter treilers door 5 Ierse reders. Dit alleen reeds betekent een investering van 350 miljoen BF, namelijk 70 miljoen per eenheid.

Anderzijds wordt meer waarde gelegd op het ter plaatse bewerken van de vis omdat aldus de waarde van het produkt verhoogt, zowel voor inlands als voor buitenlands verbruik. Hierdoor kunnen ook meer werknemers in het bedrijf ingeschakeld worden. Gezamenlijk opgezette bedrijven met een aandeel buitenlandse kapitaal worden eveneens gestimuleerd.

In verband met de steeds stijgende brandstofprijzen, zal door de Raad van de Ierse visserij gestreefd worden naar de verwezenlijking van de bouw van een modelvaartuig en een model uitrusting en techniek. Men rekent er anderzijds op, dat aanlandingen door vreemde vaartuigen die in Ierse wateren vissen, meer en meer zullen toenemen, eveneens vanwege

het kostensparend effect voor deze vreemde vaartuigen op het brandstofverbruik, aldus een heen- en terugreis naar de eigen haven uitsparend. Dit zal eveneens ten goede komen aan de eigen verwerkende industrie. Wat de eigen landingen betreft, wenst men voor 1984 aan een streefcijfer te geraken van 300 duizend ton ! Indien dit doel bereikt wordt, heeft men uitgerekend, dat dit een uitvoerwaarde van 7 miljard BF zou mogelijk maken. Voor 1980 streeft men naar een eigen aanvoer van 150 duizend ton vis en van 175 duizend ton voor 1981.

Over dezelfde periode 1980-1981 voorziet men een investering voor expansie van de vloot ten bedrage van 10 miljard BF ! Hiermede gepaard gaande, wenst men dan ook het onderricht in de visserij scholen en deze scholen zelf uit te breiden. Verder zal men voor het Iers produkt in het buitenland aan marktprospectie en marktpromotie doen. Zoals we vaststellen gaat het over een gans plan waarin geen enkel aspect over het hoofd wordt gezien. Voor landen als het kleine Ierland is de EEG op het gepaste ogenblik gekomen, want we menen dat van dergelijke expansie geen sprake zou geweest zijn, of minstens dat de ontwikkeling heel wat meer tijd in beslag zou genomen hebben. De Brusselse EEG-steun en hulp heeft tdit proces vergemakkelijkt en bevordert.

# EEN GROTE MOTORKRACHT ZOU NIET MEER ZO RINDEREND ZIJN

Volgens een studie van de hand van de heren Drs W Smith en Drs D. J. de Wilde van het Landbouw-Economisch Instituut in Nederland, zou het gunstige rendement voor de vissersvaartuigen, niet meer op ongeveer 1250 PK liggen, zoals vroeger het geval was, maar daar onder. Dit heeft natuurlijk met de oliecrisis te maken en met de zeer opgevoerde brandstofprijzen.

Het schijnt nu zelf, volgens een bijdrage hieromtrent in de Visserijwereld verschenen, dat een reder uit de vaartuigengroep van 400 tot 600 PK het meest van zijn besomming overhoudt. Het is duidelijk dat hiermede het gemiddeld inkomen bedoeld wordt, want in alle kategoriën heeft men «buitenbeentjes» en omgekeerd. Indien de brandstofprijzen nog verder hun stijgende trend aanhouden, dan kan het gunstig rendement misschien nog verlegd geraken volgens de klasse vaartuigen en de aanwending van een bepaalde motorsterkte. Mocht het natuurlijk nu ooit tot een Staatssubsidie komen, tot technische toepassingen of vervangingsenergie die de brandstofprijzen of het brandstofverbruik beïnvloeden, dan kunnen we terug tot omgekeerde conclusies komen. Gezien anderszins de categorieën vaartuigen, die we zouden indelen volgens hun motorsterkte, niet altijd dezelfde visserij uitoefenen, moeten we dan opnieuw re-

kening houden met de visstand en de ter beschikking gestelde kwota, die, ofwel voor bepaalde visserijen een maximum bevissing, ofwel een beperkte bevissing mogelijk maken of voorschrijven. Er komt dus nog heel wat meer bekijken en voor het ogenblik kan men alleen maar zeggen, dat de vaartuigen uitgerust met een 400 à 600 PK motor het gunstigst aan de wal komen.

Volgens de heer K. Hoekstra, met de ervaring dat, als de kosten van olie, apparatuur, ijs, enz meer dan 40 t.h. van de besomming uitmaken, er niets meer overblijft. Hierin is de motor de zwaarste kostende factor en is de aard van de visserij verantwoordelijk voor de sterkste van de andere kosten. Onlangs konden we aantonen dat de brandstofprijzen zowat 30 t.h. bij een gemiddelde brutobesomming wegvreet. Met de bijkomende kosten zoals door de heer Hoekstra aangegeven, komt men dan wel benaderend aan de 40 t.h., zonder de «paaien» en anderen zodat de gemiddelde brutobesomming dan helemaal niet meer aan zijn trekken komt. In ditzelfde artikel haalt men een voorbeeld aan dat er in Nederland reeds een vaartuig is, dat de bokkervisserij uitoefent zonder wekkers, namelijk de UK47.

Men zegt echter niets over het resultaat. De heer Hoekstra vraagt zich ook af, of het werkelijk nodig is, om duizende kgr ketting over de grond te slepen ten koste van een zware brandstofverbruik en de inbouw van een grote motorkracht. Verder wijst zelfde heer er op, dat in België vaartuigen vissen met een boomkor waarvan de bomen niet langer zijn dan 4 meter. We menen echter, dat dit niet zozeer is om aan brandstofverbruik te doen, dan wel omdat deze maat het maximum is dat mag gebruikt worden wanneer men voor de kusten van Groot-Brittannië binnen de 12 mijl gaat vissen. Wij zelf hebben hier nog niet gehoord dat dit uit redenen zou zijn van brandstofverbruik. Inderdaad met een zware motor die toch aan boord aanwezig is, zich vrijwillig gaan beperken tot boomkorvisserij met 4 meter-bomen, is ook niet precies best aangewezen.

## HET AANDEEL VAN DE VISSERIJ IN DE FRANSE BEGROTING VAN VERKEERSWEZEN

De Franse minister van verkeerswezen, de heer Le Theule, heeft aan de pers de begroting voor verkeerswezen bekend gemaakt, namelijk 220 miljard BF. Het aandeel voor de marine, waartoe eveneens de visserij behoort, is 30 miljard en hierin vertegenwoordigt het budget voor de visserij 1,35 miljard BF.

Alhoewel dit, tegenover het voorgaand jaar een verhoging is van 36 pct, menen wij toch, dat voor een naaije met dergelijke visserijvloot en uitgestrekte visserijkusten, dit toch enigszins aan de lage kant ligt, vooral als we de doeleinden nagaan die de departementale visserijdienst zich gesteld heeft. Deze zijn namelijk het opvoeren van het rendement der vaartuigen door een betere uitrusting en uitrusting, een verspreiding en inzet van Franse vaartuigen over verschillende visserijzones en het begrenzen van het groot deficit op de buitenlandse handelsbalans met betrekking tot de zeevisserijproducten. Het deficit op de handelsbalans, uitvoer tegenover invoer, vertegenwoordigde voor 1978 de indrukwekkende som van 17 miljard BF. Om dit te kunnen wegwerken menen we echter, dat er een beter

en groter financiële inspanning zou dienen geleverd te worden. Inderdaad, van de voorziene 1.350 miljard BF voor de visserij, zou er ongeveer 290 miljoen besteed worden voor een investeringsdotatie, dat wil zeggen via hulp en subsidies voor investeringsdoeleinden. Voor het spreiden van de visserij, waarbij vooral aan de wateren van Polynésie, de Antillen, Guyana en St Pierre et Miquelon gedacht wordt, zou 250 miljoen BF beschikbaar gehouden worden. Voor de aquacultuur verhoogt de tussenkomst van 7 miljoen BF in 1979 tot 14 miljoen voor 1980. Voor het vermindere van het deficit op de handelsbalans wenst men vooral de uitvoer van oesters te bevorderen omdat dit een produkt is met grote waarde en zal men omgekeerd de invoer van zeeproducten met hoge waarde, zoals zalm, kreeft en krabbenvlees, verminderen of de eigen produkten hierin aanteschermen. Er werd niet gesproken over een eventuele tussenkomst in de fel verhoogde brandstofprijzen, zoals dit onder meer in Spanje gebeurt, zodanig dat de brandstof, door een aangepaste subsidie daar op het vroeger peil te behouden wordt voor de visserij.

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Meer dan twintig schepen aan de Oostendse afslag, iets wat maandenlang niet meer voorkwam. Maandag lag de mijn zelfs bijna vol. Toch werden flinke prijzen betaald voor bijna alle vissoorten.

Alleen kleine wijting en de kleine sortering totten haalden soms de minimumprijs niet. Kabeljauw was zeer duur en steeg dinsdag zelfs boven de 90 F het kg. De duurste gul noteerde tot 65 F. Rode zeebaars steeg eveneens tot bij de 50 F het kg terwijl blauwe leng van IJsland tot 62 F noteerde. Tongen hebben we maandag en dinsdag ge-

kregen, samen zowat 8500 kg. Alleen de kleine en heel kleine sortering zakten onder de 200 F al kreeg kleine tong dinsdag ook al tot 198 F het kg. Zeer hoge prijzen ook voor harder, maandag tot 185 F. Rog bleef duur als gewoonlijk en noteerde tussen 32 en 75 F. Voor zeehaai viel de prijs dinsdag iets terug toen de aanvoer ook veel groter was. Toen werd evenwel nog 30 F en meer het kg betaald.

Het aantal vangsten van de Monkey Bank is toegenomen. Dit doordat de spanvisserij grotendeels werd stilgelegd en deze schepen nu ofwel op de West ofwel op de Monkey Bank trachten aan hun trekken te komen. Dat bracht deze week een stijging van de schelvisaanvoer mee die redelijk goed opgevangen werd. Alleen de kleinste tottensortering deed het niet en haalde amper de minimumprijs. Soorten als zeevolf, steenschol (vooral de grote) leng, pollak en gul werden zeer vlot verkocht. Er konden dan ook flinke resultaten bereikt worden. Dit was overigens ook het geval voor de schepen van de West. Hier werd het opmerkelijkste cijfer bereikt door de O.709: 1.097.354 F voor 475 bennen. Kleine IJslandse vangsten, ook deze week. Twee schepen geraakten samen slechts aan 1300 bennen, meest koolvis en schelvis. Rode zeebaars, leng en kabeljauw waren schaars. De uitvoer gaf voor koolvis rond de 25 fr. Kabeljauw noteerde hier tot 48 fr het kg. Een opbrengst van 1,3 miljoen voor de O.202 met een vangst van 760 bennen.

## EINDELIJK EEN VISSERSWIJK!

Maandag wordt ten stadhuis de akte verleden voor de verkoop van de gronden door Godtschalck aan de Oostendse Haard.

Het is onze lezers bekend dat sedert jaren door de heer Vandenberghe geijverd werd om over het Godtschalck instituut een visserswijk als sociale woningen te zien optrekken. Door de verkoop van die gronden en gezien de prachtige ligging hoopt men thans de realisatie van dit plan in 1980 te zien verwezenlijken. Trijke moeilijkheden inzake urbanisatie, grondruilingen en nog meer dienden uit de weg geruimd.

Over dit plan zullen we het in een later stadium nog hebben. We hopen hierop dan ook ten gepaste tijde te kunnen terugkomen.

## OOSTENDÉ

VRIJDAG 14 SEPTEMBER 1979

MONKEY BANK

Z.62 13 295 — 531.434

WEST

N.40 10 280 — 491.190

N.579 10 250 — 429.705

N.736 7 130 — 307.780

O.279 10 250 — 422.357

MAANDAG 17 SEPTEMBER 1979

IJSLAND

O.202 18 760 — 1.303.914

O.334 18 530 — 938.830

NOORDZEE

N.719-O.309 12 485 — 841.590

KANAAL

Z.34 18 125 5910 1.291.947

WEST

N.408 8 210 — 410.928

N.709 11 475 — 1.097.354

O.303 11 210 — 447.355

O.26 12 255 — 565.814

O.243 10 355 — 616.900

MONKEY BANK

O.275 12 285 — 513.030

DINSDAG 18 SEPTEMBER 1979

MONKEY BANK

O.135 14 380 — 659.522

O.118 12 260 — 437.910

WEST

O.134 12 265 — 572.680

O.283 10 300 — 472.570

O.306 13 260 — 408.025

N.706 8 280 — 390.751

KANAAL

O.518 17 150 2523 831.626

## ZEEBRUGGE

DONDERDAG 13 SEPTEMBER 79

Z.16 11 1800 225 991.897

Z.14 10 1700 160 869.850

1.861.747

VRIJDAG 14 SEPTEMBER 1979

Z.180 Ka 15 1500 120 500.638

Z.307 Kr 10 — 155 504.650

Z.512 Kr 7 200 150 396.390

Z.431 Kr 9 800 30 393.380

1.795.058

MAANDAG 17 SEPTEMBER 1979

Z.537 Ku 5 300 20 168.010

Z.98 N 11 1400 310 1.014.760

Z.560 W 7 — 40 129.300

Z.599 W 9 — 130 437.850

Z.564 W 11 1000 60 532.914

Z.510 W 12 1400 70 623.540

2.906.374

DINSDAG 18 SEPTEMBER 1979

Z.578 Ku 4 700 50 266.710

Z.126 N 12 200 230 465.980

Z.574 N 12 300 230 509.795

Z.506 W 2 1200 230 851.570

Z.516 Kr 6 — 70 259.980

Z.128 Kr 8 — 90 487.070

Z.481 Ku — — — 18.530

2.859.655

WOENSDAG 19 SEPTEMBER 1979

Z.55 — — 600 20 246.190

Z.324 12 200 180 572.470

Z.582 9 — 80 336.620

Z.12 W 8 900 20 225.350

Z.569 Kr 11 — 160 628.200

Z.189 N 12 250 310 817.890

2.826.720

## VERWACHTINGEN

VRIJDAG 21 SEPTEMBER 1979

Monkey Bank : O.123.

MAANDAG 24 SEPTEMBER 1979

IJsland : O.129

Noordzee : Z.72

Monkey Bank : O.114

Kanaal : N.705 Z.502 O.127

West : N.41 N.710 Z.583

DINSDAG 25 SEPTEMBER 1979

Noordzee : Z.209-Z.509

West : N.708 O.279 Z.183

WOENSDAG 26 SEPTEMBER 1979

West : N.40 O.206 N.579

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

## 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	17-9-1979
Schelvis midden	47.60- 52.40
Schelvis klein	33.60- 36.—
Kabeljauw	27.20
Gul	41.— 47.40
Wijting	35.20- 37.40
Schaat	—
Zeebaars	—
Leng	45.40- 49.80
Schartong	42.60- 62.40
Heilbot	19.60- 32.—
Koolvis	162.—257.—
Hondstong	23.40- 28.60
Zeewolf	—
Staart	33.20- 53.—
	157.—166.—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	17-9-1979	18-9-1979	19-9 1979
Lappen	225-	228-231	-
Grote	211- 214	207-214	-
3/4	213-218	216-219	-
Blok	213-227	223-227	-
Voor-kleine	199-	15-219	-
Kleine	172-186	190-198	-
slips	—	—	—

Zeebrugge

Grote	235-242	237-241	241-247
Blok	204-214	211-223	230-234
Fruit	14-218	222-236	239-253
Schone kleine	211-213	222-246	242-265
Kleine	189-201	214-224	222-224
Tout petit	193-199	198-202	201-210
Slips	191-199	182-194	180-194

Nieuwpoort

Tong I	222-	-	226-230
Tong II	206-	-	222-228
Tong III	205-	-	246-254
Tong IV	200-	-	238-246
Tong V	201-	-	212-
Kleine	190-	-	181-184

PLADIJS

Oostende

	17-9-1979	18-9-1979	19-9-1979
Grote	42-	40- 43	-
Grote iek	38-	40-	-
Kleine iek	36-	26-	-
Derde slag	24-	24-26	-
Platjes	—	—	—

Zeebrugge

I	—	—	—
II	36- 38	38- 46	38- 42
III	35- 37	34- 399	36- 40
IV	30- 34	31- 32	30- 34
V	26- 28	26- 27	28- 30

Nieuwpoort

Moeien	—	—	—
Grote pladijs	50-	-	50-
Platjes	36-	-	36-
Drielingen	25-	-	30-

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

14-9	5	60.250	2.209.637			
17-9	11	190.410	8.081.512			
18-9	7	97.273	3.799.154			
-	23	347.933				

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

15-9	1	300	17.880	57.—	61.—	
17-9	10	3.270	141.898	35.—	52.—	
18-9	6	33.880	33.880	63.—	78.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

14-9	4	334	43.039			
17-9	3	25.971	1.388.057			
19-9	4	12.054	561.297			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

13-9	2	285	17.929	55.—	68.—	
14-9	3	362	23.718	58.—	72.—	
17-9	3	543	32.912	50.—	69.—	

NIEUWPOORT

VRIJDAG 14 SEPTEMBER 1979

N.88	7.811
N.788	11.386
N.211	14.042
N.349	9.800

Slechts vier kustvaartuigen op de vrijdagmarkt. Hun geringe tongvangst werd dan ook tegen peperdure prijzen door de winkeliers der Westkust opgekocht. Tong nr 1 werd geboekt tegen de prijs van 226 F per kg en tong nr 2 tegen 246 F per kg. Tong nr 3 werd genoteerd aan de fraaie prijs van 282 F per kg en tong 4 aan 264 F per kg. Voor tong nr 5 werd 238 F per kg betaald en de kleine tong behaalde zelfs de prijs van 216 F per kg. De weinig aangevoerde pladijs werd eveneens tegen dure prijzen door de handelaars opgekocht.

MAANDAG 17 SEPTEMBER 1979

N.597	340.970
N.15	1.036.985
N.211	10.102

Eén vaartuig van de West, één bokkevisser en een kustvisser losten hun vangst op de maandagmarkt. Er was tevens variatie op de markt zodat iedere handelaar zijn gading vinden kon. De prijs van tong nr 1 bedroeg 222 F per kg, tong nr 2 206 F per kg en de tong nr 3 werd tegen 205 F per kg geveild. Voor tong nr 4 werd 200 F per kg betaald en tong nr 5 201 F per kg. De kleine tong werd verkocht tegen prijzen variërende van 187-198 F per kg.

Grote tarbot werd opgekocht tegen de prijs van 305 F per kg en de middenslag tarbot werd geveild tegen 165 à 238 F het kg. Variatie werd opnieuw duur betaald, griet werd genoteerd tegen 150 F per kg, koningsvis tegen 90 F het kg en zonnevis tegen 202 F het kg. De roep prijs der kabeljauw bedroeg 74 F het kg en de prijs der gul schommelde van 45-65 F per kg. Moerrog werd genoteerd tegen de prijs van 78 F per kg en de tilten aan 70 F per kg en scherpstaarten aan 60 F per kg. Grote wijting werd aan de man gebracht tegen 1800 F de ben en kleine wijting tegen ongeveer 900 F de ben. De pladijs

werd als volgt genoteerd : 50 F per kg voor de grote pladijs; 36 F per kg voor de drieling of middenslagpladijs en de visjes tegen 25 F per kg. Een goed marktverloop met stabilisatie der prijzen en een lichte tendens tot prijsstijging. De N.15 loste ongeveer 2.500 kg tong en 150 bennen vis en besomde 1.036.985 F zodat het leeuwenaan-deel der aanvoer dan ook door dit vaartuig opgeëist werd. De N.15 loste benevens zijn tong een mooie partij pladijs en wat varia die tegen lonende prijzen aan de man gebracht werd. Alles samen ongeveer 26.000 kg vis voor de totale som 1.388.057 F.

WOENSDAG 19 SEPTEMBER 1979

N.346	137.091
N.738	68.199
N.720	219.864
N.590	136.143

Vier Westkustvaartuigen op de woensdagmarkt. Deze vaartuigen dienden hun reis te onderbreken tengevolge van het stormweer die onverhoeds als spelbreker opdaagde. Het waren dan ook slechte weervangsten, dit echter met uitzondering van de N.720 die zijn reis beëindigd had en toch een fraaie besomming lukte van 219.864 F.

De grote tong kreeg 230 F per kg en de tong nr 2 226 à 234 F per kg. Tong nr 3 werd verkocht tegen 254 F per kg en tong nr 4 tegen 246 F per kg. Voor tong nr 5 betaalde men 224 F en de kleine tong boekte de prijs van ongeveer 190 F het kg. Varia werd vlot tegen dure prijzen opgekocht. Zo noteerde men 340 F per kg voor grote tarbot en 110 F per kg voor koningsvis terwijl de zonnevis 218 F per kg haalde.

Kabeljauw kreeg ongeveer 4.000 F de ben en de prijs der gul varieerde van 1700 à 3000 F de ben. Grote wijting werd verkocht tegen 1700 F de ben en de kleine wijting aan ongeveer 20 F per kg.

Moerrog werd geveild tegen 3.800 F de ben en voor de scherpstaarten boekte men zelfs nog 2.700 F de ben.

Er was een grote belangstelling van diverse groothandelaars, overwegende dat in de andere havens de aanvoer heel miniem vernoemd kon worden. Een vlot marktverloop met dure prijzen en een vraag die ruimschoots het aanbod overtrof.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

Vrijdag 28 september

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	17-9-1979	17-9-1979	18-9-1979	18-9-1979	19-9-1979	19-9-1979	17-9-1979
Farbot : groot (123)	-	325-330	226-269	337-345	-	324-343	305-
middel (123)	-	205-214	150-215	234-255	-	224-262	165-238
klein (123)	-	125-146	109-133	134-167	-	138-151	70-
Griet : groot (123)	150-	134-150	145-150	165-	-	150-156	150-
middel (123)	122-	126-128	119-126	131-	-	134-141	-
klein (123)	99-	105-114	94-	104-	-	108-112	-
Schelvis : groot	34- 41	-	35- 40	-	-	-	-
middel	31- 33	-	31- 34	-	-	-	-
klein	20- 24	-	14- 27	-	-	-	-
Heek : groot	118-	-	103-118	-	-	-	-
middel	81- 85	-	94-	-	-	-	-
klein	72-	-	72-	-	-	-	-
Lom	42-	-	-	-	-	-	-
Leng	40- 76	80- 85	30- 66	58-	-	49- 50	78-
Rog (1)	-	90-	-	-	-	43- 72	76-
Keilrog (123)	-	-	-	-	-	-	-
Rog (23)	-	-	-	-	-	-	-
Tilten (23)	-	69-	-	49-	-	43- 46	70-
Scherpstaart (23)	-	72- 77	-	54- 64	-	54- 57	60-
Halve mans (23)	-	46- 50	-	42- 46	-	39- 40	-
Teelt (2)	-	44- 47	-	41-	-	36- 38	-
Katrog (2)	-	35-	-	29- 30	-	30- 39	-
Kabeljauw	58- 90	48- 50	57- 91	74-	-	70- 74	74-
Gul (groot)	22- 61	44- 48	22- 67	55-	-	54- 62	45- 65
Gul (middel)	-	36- 39	-	46- 51	-	46- 50	-
Gul (klein)	-	34- 37	-	36- 37	-	40- 46	-
Hozemondhamme	178-	-	86-186	-	-	-	-
Wijting : groot	17- 40	34- 38	13- 28	30- 36	-	20- 24	36-
klein	-	24- 26	-	14- 16	-	14- 16	18- 22
Schar	18- 21	20- 22	17- 23	18- 20	-	25- 30	35- 45
Steeschol	43- 91	70- 84	27- 94	71- 83	-	78- 80	16- 20
Zeehaai	18- 44	40- 42	31- 34	-	-	21- 26	14- 20
Hondshaai	24-	-	18- 21	-	-	-	-
Doornhaai	-	-	-	-	-	-	-
Pieterman	-	-	-	-	-	-	-
Makreel	-	-	-	-	-	-	-
Horsmakreel	-	-	-	-	-	-	-
Zeekeeft	-	-	-	-	-	-	-
Schaat	-	-	-	-	-	-	-
Zeebaars (klipvis)	-	-	-	-	-	-	-
Kongeraal	-	-	-	-	-	-	-
Schartong	-	-	-	-	-	-	-
Volle haring	-	-	-	-	-	-	-
IJle haring	-	-	-	-	-	-	-
Haringshaai	-	-	-	-	-	-	-
Steenholk	17- 19	-	-	-	-	-	-
Heilbot	-	-	-	-	-	-	-
Koolvis	-	-	-	-	-	-	-
Zeewolf	-	-	-	-	-	-	-
Pollak	42- 45	-	48- 55	-	-	-	-
Zonnevis	36- 53	-	-	-	-	-	-
Koningsvis	-	-	-	-	-	-	202-
Vlaswijting	117-120	-	-	-	-	-	90-
Zeeduivel	-	42-	-	-	-	-	-
Schotse schol	-	105-195	-	119-213	-	117-153	-
Zeehond	-	-	-	-	-	-	-
Bot	-	22-	-	-	-	20- 24	35-
Rode Poon (robaard)	-	-	-	-	-	-	15-
Grauwe Poon (knorh.)	-	32- 40	-	-	-	-	70-
Rode Knorhaan	19- 26	24-	-	23-	-	-	20-
Posten	55- 74	-	-	-	-	-	25-
Langoesten (midden)	-	22-	-	15-	-	12- 25	-
(klein)	-	-	-	-	-	-	-

Lees "HET VISSERIJBLAD"



# LIPS n.v. sloopsschroeven

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 dinsdagmarkt van 11 september werd aangevoerd : 225 kg tong; 4 kisten tarbot en griet; 3 kisten kabeljauw; 1 kist schelvis; 166 kisten wijting; 75 kisten schol; 28 kisten schar; 43 kisten makreel en 94 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 16,94; grote tong 18,01-17,64; grootmiddel tong 15,72-15,26; kleinmiddel tong 15,39-14,86; tong één 15,73-15,26; tong twee 13,17-13,09.

Per 40 kg.: tarbot 531-273; griet 280-240; kabeljauw drie 124; kabeljauw vier 114; kabeljauw vijf 85; schol één en twee 152-136; schol drie 125-100; schol vier 94-76; schelvis drie 108; wijting drie 74-38; makreel twee 34-22; schar 90-38; horsmakreel 48-32; bot 32-30; rode poon drie 132; poontjes 41-38.

#### De besommingen waren

KW 74 f7.300; VD 18 f3.100; VD 19 f6.300; VD 20 f1.800; WR 71 f1.500; WR 211 f1.200; YE 25 f3.000.

X X X

Aan de woensdagmarkt van 12 september werd aangevoerd : 265 kg tong; 7 kisten tarbot en griet; 5 kisten wijting; 89 kisten schol; 48 kisten schar; 4 kisten makreel en 76 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 17-18; grote tong 18-20; grootmiddel tong 16,18-15,94; kleinmiddel tong 16,53-16,09; tong één 17,08-16,36; tong twee 13,98-13,50

Per 40 kg.: tarbot 414-293; griet 450-258; kabeljauw vijf 124; schol één en twee 144; schol drie 126-102; schol vier 86-74; schar 84-72; makreel vier 27; wijting drie 90-68; horsmakreel 40-37; bot 35-32; rode poon één 196; rode poon twee 184-132; rode poon drie 102-77; poontjes 31; krab 46.

#### De besommingen waren :

VD 18 f3.200; VD 19 f6.300; VD 20 f2.200; WR 71 f1.100; WR 211 f1.100; YE 25 f1.000; IJM 18 f6.700.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 13 september werd aangevoerd : 610 kg tong; 17 kisten tarbot en griet; 149 kisten wijting; 118 kisten schol; 91 kisten schar; 32 kisten makreel; 1 kist schelvis en 64 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 19,84-18,15; grote

tong 18,43-18,13; grootmiddel tong 17,05-16,46; kleinmiddel tong 17,69-16,72; tong één 16,69-15,87; tong twee 14,35-14,06.

Per 40 kg.: tarbot 474-314; griet 416-262; schelvis drie 80; schol één en twee 130; schol drie 132-106; schol vier 100-86; wijting drie 88-67; schar 77-57; makreel twee 50-16; steenbolk 50-38; bot 35-33; horsmakreel 35-31; rode poon één 192-172; poontjes 47-41.

#### De besommingen waren :

UK 17 f4.300; UK 78 f3.800; VD 18 f3.500; VD 19 f4.700; VD 20 f1.630; WR 71 f1.300; VD 6 f6.000; YE 25 f1.600; IJM 18 f1.400; IJM 25 f1.200; verder waren er één Goedereder en één Texelaar welke tezamen f20.000 besomden.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 14 september werd aangevoerd : 3.690 kg tong; 80 kisten tarbot en griet; 298 kisten kabeljauw; 5 kisten schelvis; 318 kisten wijting; 860 kisten schol; 110 kisten schar; 110 kisten makreel en 94 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens :

Per kg.: tarbot 19,70-18,11; grote tong 17,58-17,21; grootmiddel tong 15,61-14,88; kleinmiddel tong 14,19-14,13; tong één 15,93-14,50; tong twee 13,86-12,96.

Per 40 kg.: tongschar 224-108; rode poon twee 120-94; krab 40-36; hammen met kop 244-154; hake 264; witte koolvis drie 108; ham 324; tarbot 598-248; griet 422-239; kabeljauw één en twee 224-123; kabeljauw drie 190-130; kabeljauw vier 170-126; kabeljauw vijf 146-70; schelvis één en twee 160-126; schelvis drie 144; schol één 132-106; schol twee 122-98; schol drie 124-92; schol vier 104-84; wijting drie 85-66; makreel één 24; makreel twee 38-21,60; schar 71-55; poontjes 43-34; horsmakreel 55; haai 120-108; steenbolk 56-51.

#### De besommingen waren :

KW 45 f25.600; KW 117 f6.000; UK 235 f6.800; IJM 19 f12.000; verder acht Texelaars met in het totaal f115.000; twee Deense vaartuigen de RI 11 met f30.200 en de VE 244 met f5.400 aan besomming.

X X X

Aan de maandagmarkt van 17 september werd aangevoerd : 5.920 kg tong; 203 kisten tarbot en griet; 225 kisten kabeljauw; 93 kisten schelvis; 1.985 kisten wijting; 1.143

kisten schol; 135 kisten schar; 92 kisten makreel en 160 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 19,12-17,57; grote tong 18,41-16,99; grootmiddel tong 15,12-14,51; kleinmiddel tong 14,69-14,22; tong één 15,32-14,61; tong twee 13,86-13,00.

Per 40 kg.: hammen met kop 236-118; hake 288-128; leng 118; tongschar 240-88; tarbot 552-256; griet 443-256; kabeljauw één 246-222; kabeljauw twee 222-160; kabeljauw drie 188-132; kabeljauw vier 148-122; kabeljauw vijf 134-66; schelvis vier 90-53; schol één 124-100; schol twee 120-102; schol drie 106-94; schol vier 98-90; wijting drie 62-40; makreel één 51; makreel twee 27-21,60; schar 80-50; steenbolk 56-24; poontjes 56; haai 124-120; krab 56-40.

#### De besommingen waren :

KW 4 f23.560; KW 11 f27.870; KW 22 f38.500; KW 29 f13.790; KW 51 f15.310; KW 88 f32.180; KW 113 f19.180; KW 137 f12.360; KW 141 f11.740; KW 152 f9.050; KW 167 f10.320; KW 173 f10.040; KW 175 f17.530; KW 185 f15.370; KW 189 f25.650; KW 214 f14.880; KW 221 f19.030; KW 226 f7.460; SCH 256 f12.680; WR 37 f23.560; IJM 20 f9.890; IJM 44 f32.530; IJM 154 f9.170; IJM 207 f6.702; IJM 209 f8.370.

X X X

Aan de dinsdagmarkt van 18 september werd aangevoerd : 233 kisten kabeljauw; 1.349 kisten koolvis; 41 kisten schelvis; 30 kisten wijting; 3 kisten schol; 16 kisten schar; 25 kisten makreel en 32 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens :

Per 40 kg.: kabeljauw één 270-268; kabeljauw twee 234-146; kabeljauw drie 196-122; kabeljauw vier 158-122; kabeljauw vijf 150-94; koolvis één 65-59; koolvis twee 75-65; koolvis drie 86-76; koolvis vier 94-84; schol vier 126; makreel twee 40-25; wij-

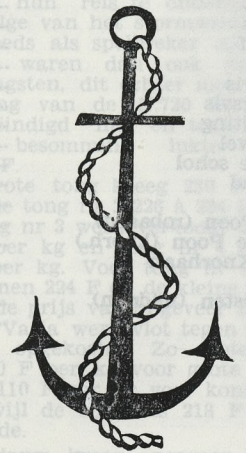
ting drie 87-78; schar 114; rode poon twee 132; schelvis één 148-146; schelvis twee 120-74; schelvis drie 77-63; schelvis vier 59-41; leng 118-107; blanke koolvis 124; hammen met kop 218.

#### De besommingen waren :

KW 123 f141.700; IJM 18 f2.100; verder een Deens vaartuig de RI 11 f31.200.

#### DEN HELDER

In de week van 10 tot en met 14 september werden door 91 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd (resp. hoeveelheid in kg; vissoort; opbrengst en prijs in kg.): 30.627 kg tong, f452.277,93 van f18,61 f12,69 ; 17.635 kg tarbot, f154.065,91 van f20,49, f5,09 ; 138.250 kg schol, f303.718,75 van f3,11, f1,54 ; 16.925 kg kabeljauw, f32.221,94 van f4,90, f1,01 ; 1.828 kg griet, f11.873,70 van f7,15, f3,50 ; 22.345 kg schar, f29.421,17 van f2,08, f0,63 ; 8.990 kg wijting, f11.779,49 van f1,68, f0,94 ; 90.436 kg diversen f322.877,97. Totaal 327.026 kg, f1.318.236,86.



## REDERS LEEST UW VAKBLAD