

# het visserijblad

Vrijdag 19 oktober - Nr. 39

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. BAELSKAAI 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

## IJslands Staatshoofd drie dagen in België EEN HARTELIJK WELKOM VANWEGE ONZE VISSERS

De IJslandse president, de h. Christyian Eldjarn, vergezeld door zijn echtgenote en door de minister van Buitenlandse Zaken zijn voor een driedaags bezoek aan ons land te Brussel aangekomen. Het is koning Boudewijn vergezeld van koningin Fabiola die de hoge bezoekers te Zaventem zelf verwelkomde.

Voor ons een verkeken kans, maar de IJslandse president en genodigden mogen gerust weten dat onze vissers de zeer tegemoetkomende houding van IJsland ten overstaan van onze vissers ten zeerste naar waarde schatten. Onze vissers wensen dan ook een hartelijk welkom aan de hoge IJslandse gasten.

Volgens de verslagen uit de dagbladen, heeft men er te Brussel niet aan gedacht IJsland te danken omdat zij nog altijd onze vissers in hun visrijke wateren toelaten. We hebben reeds herhaaldelijk geschreven dat men soms te Brussel niet weet dat er ergens aan de kust nog een Vlaamse visserij bestaat. Wel kregen onze bestuurders een lesje van de hoge gasten uit IJsland, wanneer de h. Eldjarn verwees naar de herhaaldelijk uitgedrukte lotsverbondenheid. Hij had het over de steden Oostende en Nieuwpoort die een niet gering aandeel van hun welvaart hebben te danken aan het feit dat hun vissers zich dikwijls een leven lang op de visserij in de omgeving van IJsland konden uitleven. De president verwees hierbij natuurlijk naar onze vroegere IJslandvaarders. Wij zelf menen dat het voor een gedeelte, vooral voor Oostende, nog altijd zo is, voor wat onze IJslanders betreft en dat onze voorzittersaanstand dit te Brussel in het bijzonder dik in de verf hadden mogen zetten. We zijn overtuigd dat dit de hoge gasten uit IJsland zeker een groot genoegen zou gedaan hebben en de positie van onze vissers, die ten slotte veel te danken hebben aan de gematigde en zeer tegemoetkomende houding van IJsland tegenover onze visserij, zeer zou gesterkt hebben. Indien dit ergens niet gebeurd is, dan vinden wij dit een betreutenswaardige tekortkoming vanwege onze verantwoordelijken van Landbouw, die eveneens de visserij onder hun bevoegdheid hebben. In elk geval had men de IJslandse president zelf moeten vóór zijn om wel aan te tonen dat België de mooie IJslandgeste voor de Vlaamse vissers naar waarde weet te schatten. We vinden het beschamend dat de hoge bezoekers ergens zelf naar deze lotsverbondenheid hebben moeten wijzen. Wie zou er, in het verre Brussel ook maar aan een visserij denken die dan nog in het Vlaamse land ligt.

## Groot-Brittannië voor een vroegere eenzijdige genomen maatregel veroordeeld

Beginnen we eerst met de opmerking, dat in het hieronder gaand geval, het Europees Hof van Justitie, zeker geen bewijs geleverd heeft van spoed, zoals tegenwoordig bij alle ambtelijke administraties. Het gaat hier inderdaad over een geval van oktober 1977 toen een Franse schipper door de Britten opgebracht werd op beschuldiging, één door Groot-Brittannië eenzijdige genomen beschermingsmaatregel niet geëerbiedigd te hebben, namelijk daar waar de Britten op 15 maart 1977 gedekreteerd hadden dat de bijvangst bij visserijen met speciale netten, zoals op de langoustines, niet groter mocht zijn dan 20 %.

Zonder over het nut van deze beschermingsmaatregel te willen oordelen, heeft het Hof echter Groot-Brittannië veroordeeld op grond van het feit, dat de Britten deze maatregel genomen hadden zonder de goedkeuring van de Commissie te Brussel. De Commissie had deze goedkeuring niet willen verlenen omdat de, door de Britten genomen beschermingsmaatregel niet overeenstemde met de door de ministerraad in oktober 1976 te Den Haag genomen beslissing, dat eenzijdige beschermingsmaatregelen, klaar en duidelijk dienen te zijn, niet diskriminerend en slechts beperkt in de tijd. Deze maatregelen kunnen dan eventueel

## Franse kreeftenvissers behouden hun netmaaswijdte

De Franse kreeftjessissers hebben te Parijs de Franse president niet kunnen te pakken krijgen, maar ze hebben een onderhoud gehad met de directeur - generaal van de Franse Marine, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, namelijk de heer Essig.

Deze ontving de woordvoerders van de 200, naar Parijs, uit Concarneau, Douarnenez, Culvinec,..... gekomen vissers en heeft deze laatste aanbevolen verder met de ge-

wone netmaaswijdte in de Britse wateren te gaan vissen. Verder gaf hij hen de verzekering dat hij te Brussel uit alle macht de vissers zou verdedigen en dat Frankrijk eveneens de eventuele opgebrachte vissers voor de internationale rechtbank zou verdedigen.

Wat de economische schade betreft door het opbrengen en het visserijverlies, kon de heer Essig niet waarborgen dat de Franse regering zou instaan voor het verlies, maar dat deze bij het Centraal Comité van de Visserij zou aandringen opdat het verlies aan inkomen zou vergoed worden.

Beide antwoorden zijn natuurlijk niet van aard om de vissers algehele voldoening te geven, maar toch werd hierop beslist om terug zee te kiezen. Ondertussen was het Centrale Comité voor de Visserij samengekomen en daar werd beslist een som van 7 miljoen Belgische fr. ter beschikking te stellen voor de periode tot 25 oktober, dag voor een nieuwe bijeenkomst van het comité, voor de eventueel opgebrachte vissers en dit naar rato van 56.000 fr. per dag en per vaartuig.

Nochtans heeft het Comité wel gestipuleerd dat het hier slechts om het voorschieten van sommen zou gaan die dan later zouden dienen gerekupereerd te worden op de schadevergoeding - eisen, die door Frankrijk zullen gevorderd worden wegens schade geleden door de Bretoense vissers. Verder wenst het Centraal Comité van de heer minister Le Theule de verzekering te bekomen dat Frankrijk, wat het ook moge kosten, de huidige netmaaswijdte, wegens vitaal nationaal belang te Brussel zou verdedigen, indien men daar bereid zou worden gevonden naar de 70 mm over te stappen. Verder heeft het Centraal Comité de eis gesteld dat de visserijreglementering door de Staatshoofden zou behandeld worden, gezien men te Brussel toch niet tot een overeenstemming komt.

Het is nu afwachten of de Franse kreeftjessissers in massa de Britse, eenzijdig genomen maatregelen tot verhoging van de netmaaswijdte tot 70 mm, zullen trotseren en zich laten opbrengen naar een Britse haven, of wel dat de Britse regering eerst de kat uit de boom zal kijken tot Brussel zelf

(Vervolg op blz. 2)

# Franse kreeftenvissers behouden hun netmaaswijdte

(Vervolg van blz. 1)

een regeling op de maaswijdte voorstelt, dit om ergere spanningen tussen beide landen te vermijden en het antagonisme dat zich op de bijeenkomst in Ierland tussen de vertegenwoordigers van beide landen merkbaar was, niet op de spits te drijven.

De Franse kreeftjessissers hebben hun traditionele visserij voor de Britse kusten in de Keltische Zee. Wij zelf menen dat noch het ene, noch het andere land zal wensen van gezichtsverlies te lijden, hetgeen de verstandhouding onder de «Negen» zeker niet zal bevorderen. Nu reeds heeft de West-Duitse vertegenwoordiger en minister Ertl die het tot een zeer goede verstandhouding met de nieuwe konservatieve minister van Gr. Brittannië Peter Walker bracht, reeds min of

meer afstand genomen van het strakke Franse standpunt. Men is inderdaad ook onder de andere partners te Brussel gewonnen voor een netmaaswijdteverhoging. Alleen wil men de zaken er niet zo snel doordrukken als Groot - Brittannië dat deed. Gezien de formele afspraak en waarborgen die de Franse regering aan de eigen vissers gaf, en er desnoods een vitaal nationaal Frans belang van te maken, kunnen er gemakkelijk spanningen tussen de kontinentale partners ontstaan, des te meer omdat de andere EEG - landen, behalve Ierland, praktisch met geen belangrijke eigen kreeftjessissers opgescheept zitten en hier aanvoelen dat ze dus voor zuiver Franse belangen zouden moeten vechten en hierdoor een verdere verwijdering van Groot - Brittannië riskeren, zeker ten nadele van een interne visserijgemeenschapsreglementering.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Tijdens de jongste zitting werden drie aanvaringen behandeld waarbij vissersvaartuigen betrokken waren.

Een eerste geval betrof de aanvaring die zich op 31 januari jl. voerde tussen de Oostendse treiler O.129 «Amandine» en het Deense vrachtschip «Yanka». Terzake wordt schipper Kamiel Hallemeersch aan een onderhoor onderworpen maar die weet bitter weinig te vertellen over de feiten gezien hij dan bendendeks verbleef. Volgens de schipper bedroeg de zichtbaarheid zo'n zes tot zeven mijl en is het gebied van Cross Sand helemaal niet zo druk. Het was dus niet nodig dat hij op de brug verbleef. Volgens getuige moet de wachtsman-met-dienst onvoldoende peilingen genomen hebben van het aanvarende schip.

xxx

Een tweede geval was de aanvaring die zich voerde tussen de Z.516 «Jacoba» en de Nederlandse treiler OD.18 (Ouddorp). Omdat één uur voor de aanvaring, plots een dikke mist kwam opzetten, verminderde schipper William De-meulenaere, die wordt onderhoord, de snelheid tot vijf knopen. De schipper weet te vertellen dat wel aandachtseinen gegeven werden en kort voor de aanvaring hoorde hij ook seinen van het Nederlandse

vaartuig. Er werd een stuurboord manoeuvre uitgevoerd en toen men dacht vrij te zijn van het andere vaartuig werd weer naar bakboord gemaneuvreerd. Kort hierop gebeurde de aanvaring tegen de bakboordbok van de Nederlandse treiler.

xxx

Een laatste geval tenslotte betrof de aanvaring tussen de N.597 «Jupiter» en een vooralsnog onbekend gebleven tanker. De «Jupiter» onder het bevel van de jonge schipper Gilbert Vercouter, die aan zijn eerste reis als bevelvoerder toe was, lag aan de korre en droeg de voorgeschreven seinen. Voornoemd schipper beging echter een resem fouten. Zo voer zijn vaartuig tegen de voorgeschreven verkeersrichting in, was men vissend in een verboden zone, bleek dat de radar onvoldoende werkte en was de zichtbaarheid uiterst miniem. Niettemin oordeelde betrokken schipper het nodig om de scheepsbrug te verlaten en een kop koffie te gaan halen. Er werd wel een oplopend vaartuig geplot op de radar maar men dacht dat dit schip zo'n driekwartmijl verder op zou voorbijvaren. Dit bleek helaas niet het geval, hetgeen de aanvaring voor gevolg had. Volgens wachtsman Patrick Coulier was het aanvarende schip zo dicht genaderd dat het zelfs niet meer kon geplot worden.

# WAAROM OOK BIJ ONS NIET ?

Wij zijn fervente kijkers naar de uitzendingen van TF I, II en III.

Tussen de grote programma's in, wordt er aldaar, benevens de reclame, ook driemaal in de ewek, daar een aankondiging uitgaande van de Franse regering, bij de huisvrouw medegegeeld welke groenten, vlees of vis het voordeligste zijn voor haar beurs. Aangezien wij reeds sinds zoveel jaren vergroeid zijn met het visbedrijf, is het vanzelfsprekend uitsluitend de vis die onze aandacht trekt ! Bestendig wordt langs de Franse TV om, de goedkope 's, wanneer er grote aanvoer is, geprezen, zoals makreel, haring of wijting, dewelke trouwens uitermate goed en gezond zijn. Ook de heer P. Vandenberghe brak enkele weken geleden hierover een lans in ons blad. Als badgasten naar de kust komen, dan zijn het steeds de dure vissoorten, zoals tarbot, tong, griet of staartvis die ze zich bij de vishandelaars aanschaffen en zijn dan uitermate verwonderd over de dure prijzen die ze hiervoor hoeven te betalen. Waarom de goedkope soorten niet kopen ? Het huidige leven is trouwens al kostelijk genoeg. De «stimulant» hiertoe zou natuurlijk door onze regering moeten gegeven worden langs de radio en het kleine scherm om. Kan onze huidige minister van PTT of Landbouw geen opdracht geven, dit om de week aan de kijkers en luisteraars mede te delen zoals in Frankrijk ? Ik denk dat iedere huisvrouw hem ervoor uiterst dankbaar zou zijn, maar insgelijks manlief die moet zorgen dat vrouwlief met haar maandelijks budget rondkomt.

Groshart O.  
Knokke-Heist

## NOTA VAN DE REDACTIE

De heer Groshart heeft hier overschot van gelijk. De meeste mensen kennen slecht de dure soorten. Bij sommigen zal dit wel uit snobisme zijn, maar bij velen uit onwetendheid. Het zijn vooral deze laatsten die men moet trachten te bereiken door er op te wijzen dat ook goedkope vis lekker en smakelijk is. Als de visverbruikers gekonfronteerd worden met de dure prijzen van tong, tarbot, heilbot, staart, zonnevis, enz... dan vormt dit zeker geen aantrekkingspool voor meer visverbruik, maar werkt integendeel remmend hierop. Bij ons weten geeft men op de radio wel de prijzen van de vis, maar, zoals de heer Groshart zegt, zou men meer het aksent dienen te leggen op de goedkope, de zoge-

naamde volksvis. Een TV-plaatje van een versierde visschotel zou hierin zeker ten zeerste nuttig zijn. Voor wanneer een Belgisch initiatief in die zin ?

Waar blijft de fameuze Propagandacommissie voor Visverbruik waaraan het ministerie van Landbouw 1,5 miljoen elk jaar op haar budget verspilt om een paar vergaderingen te houden en niets nuttigs voort te brengen, waarvan zou kunne gezegd dat het werkelijk propaganda is ?

## VOOR DE REINHEID VAN ONS VISSERSDOK

Mijnheer,

Overall wordt er geklaagd over het gebrek aan reinheid in onze stad. En daar is reden voor.

Ook het dok van onze vissershaven is erg bevuild en straks zullen de schroeven van onze schepen er moeten aan geloven, want weiers, trossen, allerlei vuil worden dagelijks door om het even wie er in gegooid. Destijds stonden op de kaai enkele grote betonnen vuilbakken welke eens om de week geleidigd werden. Sinds de modernisering van de kaai, welke een zeer goede zaak geweest is voor al wie er moet zijn en werkt, zijn deze betonnen bakken verdwenen, maar verdwijnt ook al het vuil en stukken touwwerk, netten en weiers in het dok in plaats van in die bakken.

Het zou interessant zijn eens na te gaan wat er allemaal uit het dok van de vissershaven bij een baggering wordt gehaald.

Men zou er verstomd van staan. Maar niemand trekt het zich aan.

Onlangs hadden we bij het verlaten van het dok, zo'n stuk weier in de schroef. We moesten rechtsomkeer maken, tijd verliezen en hadden kosten.

Is het zoveel gevraagd om op een drietal plaatsen opnieuw betonnen bakken aan te brengen ?

Een redeur.

## NOTA VAN DE REDACTIE :

Zeer juist. We vernemen dat Hulp in Nood bij het stadsbestuur heeft aangedrongen om daaraan te verhelpen.

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

# NIEUWPOORTSE TREILER KREEG "TREKKERSVIS" IN DE NETTEN

Op de visgronden, amper een paar mijlen buiten Nieuwpoort, kreeg de N.597 «Jupiter» een zeldzame vis in de korre. Het exemplaar werd overgemaakt aan het Rijksstation voor de Zevisserij te Oostende waar, na opzoekingen, werd uitgemaakt dat het gaat om een «Trekkersvis». Deze vissoort is

normaal te vinden in de subtropische wateren zoals de Middellandse Zee maar komt toch ook vaak voor in de gebieden langsheen de Ierse Westkust. Voor onze kust is deze «trekkersvis» echter uiterst zeldzaam. Volwassen kan de «Trekkersvis» een lengte van ongeveer een halve meter bereiken maar het exemplaar dat door de «Jupiter»

gevangen werd was slechts 30 cm lang. Men vermoedt dat dit visje een jong exemplaar is, dat door de stromingen door het Kanaal is mee getrokken. De «Trekkersvis» is immers een zwakke zwemmer die vermoedelijk geen weerbaarheid heeft kunnen opbrengen tegen de te machtige stroming voor onze kust.

## Reder Charles Christiaens is niet meer



Dinsdag 16 oktober is Charles Christiaens, bijna op zijn 75e verjaardag, overleden. Hij was sinds enige tijd in de kliniek, waar hij een heilkundig ingrijpen had ondergaan. Alle dagen opgebeurd en gesteund door zijn familie, scheen hij er terug bovenop te komen, tot een onverwachte maagbloeding hem veldde.

Charel ! Wie heeft hem niet gekend. Hij was een stukje vismijn- en kaaifolklore apart. Het was een harde als het moest maar hij had een gouden hart. Men kon het daarbij maar moeilijk tegen hem halen. Had men een woordje te plaatsen, dan had Charel er twee. Had men een potje, dan had Charel een dekseltje op dat potje. Zijn dag was goed als hij op de kaai, op het schip of in de vismijn was geweest en daar zijn woordje kon meepraten.

Ik herinner mij nog dat hij eens zei : «k mag een whisky hebben van Pros !». Toen hij hem uitgedronken had, zei hij : «t was wel niet waar van die whisky, maar zeg toch maar dat het een goeie was !». Hij was daarenboven een harde voorstander van de Coöperatieve geest en zijn maatschappijen SCAP, Hulp in Nood en de Verenigde vissersreders waren zijn ideaal.

Charel werd geboren op de

Oosthoek in De Panne op 31 oktober 1904, als zoon van Kamiel, die met zijn panneschuit op een mijn liep bij Dieppe in 1917. Als elfjarige werd hij in 1915 als jongetje tewerk gesteld in het soldatenbad te De Panne, dat nooit door de Duitsers werd bezet.

### DE TREK NAAR ZEE

Charel had de zee in het bloed en dat jobke aan land kon hem niet bevredigen. Op 17-jarige leeftijd monsterte hij aan als scheepsjongen op de 0.117 van zijn oom Edmond Christiaens, die later zijn vennoot zou worden op de 0.282. Toen kwam de militaire dienst en in 1924 zou hij in de Zeemacht komen op één van de fregatten onder leiding van Henri Ghys, vader van de huidige havenkapitein van Oostende.

In 1928 komt hij bij de rederij Henri Lambrecht, zijn schoonbroer, aan boord van de 0.26, een stalen vissersvaartuig, dat als eerste een Diesel aan boord had van 150 pK. In 1932 werd hij dan schipper aan boord van de 0.25 Henri Lambrecht. Het is aan boord van dit vaartuig, dat hij op 15 oktober 1934 in de Golf van Biskaje in zeer zwaar stormweder het toch zou klaarspelen om 7 Portugese vissers van de verdrinkingsdood te redden. Hiervoor kregen hij en zijn bemanning verscheidene onderscheidingen uitgereikt, onder meer deze van het «Carnegie Hero-fund» en de Portugese erkenning van de «Medalha de Onro».

In 1936 liet Charel, samen met zijn nonkel Edmond, de 0.282 bouwen bij Bellard & Crighton met een motor van 240/300 pK (!) die in november van dat jaar in dienst kwam, met Charel als schipper. Tijdens de oorlog van 40-45 ging Charel met de familie naar Engeland en kwam te Milford-haven terecht. De 0.282 werd echter door de Navy opgeëist en dan maar een jaar lang knecht bij de boeren gaan spelen. Nadien vaarde hij de rest van de oorlog op een dienstboot in de Baai van Milford.

Na de oorlog, in 1945 kwam hij terug naar Oostende met de

0.121 van wijlen Henri Blondé tot hij in 1946 terug de beschikking kreeg over de 0.282, die eerst opnieuw voor de visserij moest klaargemaakt worden. De kanons moesten uitgebouwd worden en het vroeger visruim dat tijdens de oorlog als logies werd ingericht, terug in de oorspronkelijke toestand hersteld, evenals de nodige uitrusting en vistuig aan boord genomen worden.

Na een periode aan land te zijn geweest, stak Charel na de lock-out en de slechte periode voor de visserij, zelf terug in zee van 1951 tot 1955. Toen kwam het afsterven van zijn vennoot, nonkel Edmond Christiaens, en Charel kwam alleen te staan met de 0.282. Het ging niet te goed in de visserij en er werd beslist de 0.282 uit te lengen en te moderniseren voor de IJslanvisserij. Als schipper kwam toen de schoonzoon aan boord, Roger Verleene die het schip van 1957 tot 1977 gevoerd heeft, terwijl Charel de klusjes en zaken aan wal bleef afhandelen.

We zien hem nog zitten tot de laatste dag van het in de vaart zijn van de 0.282, bij het lossen van de vis in de Oostendse afslag op een omgekeerde ben met de rug tegen de poort, alles in de gaten houdende en dirigeren. Charel was werkelijk met zijn schip, met de vis en met de zee vergroeid.

Heden zaterdag 20 oktober, wordt hij, na een plechtige mis om 10 uur in de kerk van St. Antonius op de wijk Vuurtoren, bijgezet in de familiegrafkelder op de begraafplaats aan de Stuiverstraat.

Charel, velen zullen U gedenken en een warme herinnering aan U overhouden. Gij waart een harde, kende alleen uw werk maar achter die ruwe schors stak een gouden hart. Rust in vrede, beste vriend. Wij vergeten U niet en ook niet wat gij voor de visserij zijt geweest.

Aan de familie en vrienden, de bijzondere deelneming en het medevoelen vanwege het Nieuwsblad en het Visserijblad in de zware rouw welke U komt te treffen.

De redactie

## DE LLOYD ANVERSOIS EN DE LLOYD

Elkeen kent de dagelijkse uitgave te Antwerpen van het dagblad voor het grootste gedeelte in het Frans opgesteld, de «Lloyd Anversois». Dit bij uitstek uitgegeven dagblad voor alle maritieme mededelingen zowel van te lande als van het buitenland en waarop praktisch alle maritieme zakenlui en firma's geabonneerd zijn, heeft sedert oktober ook een Vlaamse uitgave welke dagelijks verschijnt onder de titel «De Lloyd» en praktisch de Vlaamse uitgave is van de in het Frans opgestelde dagblad.

Voor de transportwereld zowel van binnen- als buitenland is dit een uitstekende berichtgevendende editie waarvan de abonnementsprijs gesteld is tot 31 december '80 op 3.550 fr.

Wij kunnen de verantwoordelijken van dit blad met hun Vlaamse uitgave slechts gelukwensen en zijn overtuigd dat ook zij met deze dezelfde levensduur zullen hebben als de «Lloyd Anversois» die in 1858 gesticht werd en dus meer dan 122 jaar oud is.

TE HUUR: GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr. Z.w. «Mon Séjour», Londenstraat 8, Oost. Inl. tel. '059' 50 19 71 - 80 27 52.  
(7116N-8199V)

## OOSTENDE - DOVER- LIJN

De Regie voor Maritiem Transport heeft een verhoging van de tarieven voor de mailboten Oostende-Dover in overweging genomen. Nochtans zou deze slechts doorgedreven worden in zulke mate dat de competitiviteit t.o.v. concurrerende maatschappijen niet in het gedrang zal worden gebracht. Dit is het antwoord dat de minister van van verkeerswezen gegeven heeft aan senator Lagneau die daarover een vraag gesteld had. De senator was namelijk ongerust over het feit dat dit de mailbotendienst in een nadelige positie zou plaatsen ten overstaan van de Engelse ferrydiensten die wegens de koers van het pond en lagere kosten minder hoge prijzen vragen. En dit vooral gezien in het licht van het feit dat 85 procent van de reizigers geen Belgen zijn.

## VISSERSVAARTUIG TE KOOP

bouwj. 1967 - 280 P.K. - 60 ton

Inlicht. : Hand in Hand,  
Zeebrugge

(8350V)

# Fons Vermoote is niet meer ...

Fonsje Vermoote is op 97-jarige ouderdom in de Augustinuskliniek te Veurne overleden. Een stukje visserijfolklore, een stuk geschiedenis uit de Nieuwpoortse visserij is heengegaan. Wij uit Nieuwpoort, die vurig gehoopt hadden Fonsje als honderdjarige te mogen viëren, zullen er toch even moeten aan wennen zijn vertrouwde figuur, onafscheidelijk aan het Nieuwpoortse kaai- en vissersleven verbonden, niet meer te zien.

Deze zo typische, graag geziene visser van de oude stempel, zag het levenslicht op 15 augustus 1882 te Oostduinkerke.

## FONSJE ALS VISSER

Zoals het te dien tijde, in de visserijmiddens de gewoonte was, trok ook Fonsje op 10-jarige leeftijd het zeegeat in. Wij, mensen van de latere generaties, kunnen ons moeilijk voorstellen, dat dergelijke peuters zich reeds konden nuttig maken!

In die tijd was het echter in al die kroostrijke gezinnen «moetenwerken» en ieder stuivertje kwam er ten zeerste van pas. Zijn eerste tijd was hij aan boord van de N.48 bij Henri Couiller. Op achttienjarige leeftijd ging hij dan uitvaren met de haringschepen van de firma «Carbonez-Billiau» voor een maandloon van 90 fr en een premie van één frankske per duizend kg gevangen vis. Deze haringschepen bedreven de visserij met de «beeg» of «drijfnetten». Het waren vooral Franse schippers die aan boord waren en Fonsje sprak nog dikwijls van «patron Gustave». Deze schepen hadden 250 tot 300 netten aan boord, die een totale lengte van 4 tot 5 km hadden. Het ophalen alleen al duurde 3 tot 4 uur, want het was toen nog hoofdzakelijk mankracht. De schenen konden 75 duizend kg haring bergen die ingezouten werd. Deze visserij begon begin mei om te eindigen eind januari van het volgend jaar. De reizen duurden verscheidene weken. In het begin van het haringseizoen werd gevist noord van de Faroë, later in zuidelijke richting naar de Doggerbank en eindigend in het Kanaal.

Fonsje kon daar uren over vertellen en onder meer ook hoe zij hun schip verloren op de terugreis op de bank van Hazebroek (Haisborough voor de Engelsen). Het was met de N.5 de «St Antoine de Padua» in een augustusnacht van het jaar 1912. «Ik ga het nooit vergeten», zei Fonsje. Ze hadden 55 duizend kg haring aan boord en 5 duizend kg kabeljauw. De kabeljauw werd binst de dag gevangen met de lijnen, wanneer de vorige nacht de haringvangst niet te veel werk had gevraagd. De «St Antoine de Padua» liep licht vast op de bank, maar door de zware kloppen op de grond begon het vaartuig spoedig water te maken en tegen de morgen ging het naar de diepte. Ze waren met zijn één

en twintig aan boord, 18 mannen en 3 jongens. Ze gingen allen de reddingboot in, want toen was er natuurlijk nog geen kwestie van vlotten. De reddingboot was natuurlijk overladen, maar roeiend haalden ze toch het lichtschip van «Haisborough» waar ze aan boord genomen werden. De reddingboot van «Hoek van Cramer» kwam toen de bemanning ophalen en bracht ze aan wal. 't Was precies of Fonsje het opnieuw meemaakte toen hij dit vertelde. Hij had ook veel lof over de goede ontvangst en de zorgen die ze kregen.

Met een ander schip beleefde hij eveneens een hachelijk avontuur. Dit was met de Ibis 77. Bij een zware storm geraakten zij hun mast kwijt en dreven verscheidene dagen stuurloos rond, tot zij de aandacht konden trekken van een Engelse «smack» die hen begon op te slepen. In het slechte weder ging dat echter niet gemakkelijk en het was een puur toeval dat een Oostendse mailboot langs die kanten was en hen vanaf Vlissingen naar Oostende bracht. In de oorlog van 14-18 vluchtte Fonsje met zijn kroostrijk gezin, het waren er negen, geloof ik, naar Frankrijk om na de oorlog terug naar Oostduinkerke te komen. Fonsje was toen nog altijd in de «fleur» van zijn leven, zowat 37 jaar en ging toen aan boord van de N.18 mede varen met Door Ghys. Toen Fonsje het stilleigde, had hij 56 jaar op zee doorgebracht.

Fonsje kende ook zware tegenslagen, onder meer, toen zijn zoon Marcel op zee bleef tengevolge van een mijnontploffing. Zijn zoon was toen stuurman aan boord van de O.293 van de N.V. Motorvisserij en het ongeval gebeurde op 13 november 1940 voor Milfordhaven.

## FONSJE AAN DE KAAIE

Voor Fonsje was het eerst wennen toen hij geen schip meer onder zijn voeten had. Hij was dan ook alle dagen aan de kaai en liet zich nooit pramen om te vertellen over de «tijd van toen», de «oede tied» waarmede de visserij nu geen vergelijking meer heeft. Fonsje was iedereen vriend en het waren al zijn maats die hij tegenkwam. Hij was gelukkig met een nintje en in zijn babbelties met de toeristen, kwam het in zijn vertelment, ook al eens niet op een leugentje aan, vooral als daar een pintje bij te pas kwam. Nooit verliet hij de kaai en de vismijn zonder door 't vensterje van het bureel van de vismijn te komen kijken, waar de foto van zijn vroeger schip, de N.5 «St Antoine de Padoua» aan de muur hing. Hij wuifde dan met de hand naar de bed'nden en kon nooit nalaten te roepen «'t was toch een schoon schip, hé!».

Fonsje is heengegaan, we zullen hem missen... vaarwel maat!

Zo'n kranijske zeebonken kom je nog moeilijk tegen.

Jef Verbanck.



Fonsje Vermoote in zijn vertrouwde midden.....  
de Nieuwpoortse Vismijn.

De kinderen, kleinkinderen en familie melden U diep bedroefd het heengaan van

DE HEER

## Karel CHRISTIAEN

rustend Reder-  
veduwnaar

1e huwelijk van mevrouw Magdalena WILDEMEERSCH  
2e huwelijk van mevrouw Mathilde DESCHRYVERE

Geboren te Adinkerke op 31 oktober 1904 en overleden te Oostende op 16 oktober 1979.

De uitvaartplechtigheid heeft plaats in de parochiekerk van St. Antonius Vuurtoren (Opex) op zaterdag 20 oktober 1979 te 10 uur gevolgd door de bijzetting in de familiegrafkelder op de begraafplaats aan de Stuiverstraat.

Samenkomst aan de kerk                      Geen bloemen, geen kransen

Bij vergetelheid wordt dit bericht als kennisgeving beschouwd.

St. Antoniusstraat, 32, 8400 Oostende

Begraaf. Crematies VERLINDE - Tel. 32 16 91

(8386N - 8355V)

## N.V. PESCATOR in vereffening

H. Baelskaai 14, Oostende  
H.R. Oostende 175.

De heren aandeelhouders worden verzocht deel te nemen aan de algemene vergadering op zaterdag 27 oktober 1979 te 11 uur, ten maatschappelijken zetel.

Dagorde :

1. Verslag van de vereffenaars
2. Jaarrekeningen per 30 juni 1979
3. Volmachten aan vereffenaars
4. Benoeming van een vereffenaar

De aandelen moeten neergelegd worden ten maatschappelijken zetel, of bij de Bank van Brussel, bijhuis Oostende, vijf dagen vóór de vergadering.

(8349V)

## NIEUW REUSACHTIG RUSSISCH FAKTORIJSCHIP VOOR VERWERKING MAKREEL

Rusland heeft een nieuw moederschip in bedrijf genomen, de «Konstituaia Russia». Het schip werd op een Poolse werf gebouwd en behoort wel tot één der grootste in zijn soort. Het meet 177 meter! met een brutotonnemaat van 11.500.

Aan boord is er een bemanning van 392 eenheden. Het vaartuig zal misschien ingezet worden voor de makreelverwerking voor de Engelse kust. Het uiterst modern uitgerust vaartuig kan per dag 320 ton makreel verwerken, hetgeen overeenkomt met zowat 220 duizend blikjes ingelegde makreel. Het vaartuig zou zelf gebouwd geweest zijn voor de verwerking van makreel en vooral omdat in beide laatste jaren het verbruik van deze vissoort gevoelig is opgelopen evenals de vraag naar verwerkte makreelprodukten. Dit vaartuig is mechanisch en technisch heel wat beter uitgerust dan de vroegere Russische moederschepen. Er zou-

den twee onderwaterpompen kunnen gebruikt worden om bv. makreel onmiddellijk uit de netten van de aanvoerende treilers in het schip te pompen. De zijde langs waar de treilers zouden aanmeren, werd ekstra versterkt, zodat hieruit wel duidelijk blijkt, dat het opzet min of meer het onmiddellijk overnemen en verwerken van door seinenetvissers gevangen vis is.

Dergelijke vaartuigen waarvan de bouwkosten enorm hoog oplopen, kunnen alleen maar door een geleide staatseconomie gedragen worden. Dit is dus slechts mogelijk bij de Oostbloklanden. Zelfs het verenigd privaat-initiatief kan dergelijke projecten niet aan. Aan boord werd er ook beter dan vroeger gezorgd voor de akkomodatie van het personeel. Bijna 400 man aan boord is toch een hele bezetting. Men kan zich dan ook voorstellen wat dergelijke vaartuig met deze hoge personeelstand aan afval en vuil in zee dient te lozen.

### VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# VERHURING HARINGHAL AAN DE YACHTWERVEN

Men schrijft ons :

Mijnheer,

In uw vorige uitgave van het Visserijblad heb ik gelezen, dat de Vissershavencommissie de beslissing genomen heeft om een gedeelte van de haringhal ter beschikking te stellen van de yachtwerven, waardoor men veronderstelt en-of hoopt dat hierdoor heel wat meer yachten zullen aangetrokken worden om hun onderhoud- en herstellingswerken te Oostende te laten gebeuren, ofwel dat wellicht meer yachtwerven zich hier zullen komen vestigen, waardoor nieuwe werkplaatsen zouden ontstaan. In aanmerking genomen dat deze verwachtingen niet zullen beschaamd worden, lees ik dat de vergunningen slechts voor één enkel jaar zouden uitgereikt worden. Hierop heb ik wel bepaalde bedenkingen. Normaal als men een pacht toestaat komt dit wettelijk wel ergens in de categorie van de handels- en bedrijfshuren, zodat dan, normaal gezien ook de wet op deze huren van toepassing is. Ik vraag me af, hoe men dit zal kunnen omzeilen, want een overeenkomst tussen twee partijen, hier in casu de Stad en de Yachtwerf, kan geen wettelijke beschikkingen veranderen of ondermijnen wanneer deze van openbare orde zijn. Het is voldoende dat een dergelijke partij dan beroep doet op de wet, om er de voordelen te kunnen van genieten, die ten minste de betaling van een uitwin-

ningsvergoeding zijn wanneer de verhuurder op zijn stelling blijft. Dit kan zeer zwaar aankomen en verschillende malen meer bedragen dan de betrokken huur.

Anderzijds vraag ik me af, welk bedrijf er zich zal komen vestigen, wanneer dit bedrijf weet dat het reeds na een jaar kan opgezegd worden. Weet men wat in feite de installatiekosten bedragen voor een bedrijf, al was het maar een yachtwerf. Men zal zeker de plaatsruimte die men in de haringhal toegevoegd krijgt, moeten afzetten, minstens met wegneembaar prefabmateriaal, maar dat toch nog altijd in de honderdduizenden zal lopen. Men moet er eveneens burelen, of minstens een bureeltje voorzien, opslagruimte voor materialen en tuigage, ergens een heftruck of kraan, enz., enz. Nu stel ik de vraag aan de heren van de havencommissie, welke persoon zal al die installatiekosten riskeren, wanneer hij om het jaar, en dus vanaf het eerste jaar reeds, kan opgezegd worden. Dat is dus een onzinnig voorstel, ten ware de zich daar vestigende bedrijven toch ergens een zekerheid ontdekken om er minstens een bepaald lange duur te kunnen hun beroep uitoefenen. In dit laatste geval moet men dan afstand doen van de haringhal voor de doeleinden waarvoor deze voorzien is, ook al brengen de volgende jaren ons een haringseizoen, (na herstel van de visstocks) die terug de goede jaren in herinnering brengen en minstens de be-

schikking over de volledige haringhal benodigen.

Het voorstel van de Havencommissie moet dus altijd ergens fout lopen, ofwel dat het de bedrijven de onmisbare zekerheid niet verschaft, hun dure installatiekosten te kunnen waarmaken en verhalen op een voldoende lange huurtermijn, ofwel dat op een bepaald ogenblik men voor de haringvissers ruimte zal missen.

Verder komt er nog een kleiner probleem om de hoek kijken, namelijk, dat ook de pakhuisbezitters van de haringhal, en dan in het bijzonder deze die voor de yachtwerven gelegen zijn, wel in hun parkeer-, los- en vervoermogelijkheden kunnen gehinderd worden door de yachtwerven, die ergens ook vrachtwagens en auto's voor hun werf zullen parkeren. In feite worden deze pakhuisen gediskrimineerd ten overstaan van pakhuisen die een vrijer ruimte voor zich hebben, tenware men de huur voor deze pakhuisen ergens zou verminderen.

In elk geval moet men ergens wel inzien, dat de zaak veel complexer is dan men op het eerste zicht wel zou geneigd zijn aan te nemen en dat nog wat probleemstelling om de hoek komt kijken. Steller van dit artikel is toch benieuwd hoe men deze zaak zal oplossen zodanig, dat beide partijen op hun recht blijven staan of over voldoende waarborgen zullen beschikken. Inderdaad zijn deze nu juist tegengesteld. B.L.

# HET PARKEREN VAN AUTO'S IN DE VISMIJN

Het is al wie de vismijnen van onze kust bezoekt, maar al te goed bekend dat er veel te weinig aandacht besteed wordt aan de vele auto's en kamions die door de vismijnen komen en er zelfs parkeren.

Waar men steeds spreekt van gezondheid, bestrijding van al wat nadelig is voor die gezondheid, schijnt er veel te weinig aandacht besteed aan de werkelijke bevuiling van onze vismijnen en het gebrek aan reinheid. In dat opzicht is Nieuwpoort een uitzondering en netjes gekuist.

Bakken en allerlei rommel zijn er niet te vinden.

Gaat men echter de zaterdag of zondag een bezoek brengen aan de

vismijn van Oostende en de vissershaven, dat mag men van een catastrofe spreken. Vuilnis, oude bakken en rommel liggen overal en buiten de vele pakhuisen is er weinig netheid te bespeuren. Ook de vismijn en vooral de haringhal worden er voor allerlei doeleinden gebruikt.

En nu de lijnvissers hier in de vissershaven een tehuis hebben, wat een gevolg is van de vermindering van de vloot, vinden de amateur lijnvissers die 's zaterdags en 's zondags hun sport komen beoefenen niet beter dan de hallen en in het bijzonder de haringhallen te gebruiken als garage in zoverre zelfs dat de vissers er hun vistuig niet meer kunnen herstellen.

Door de heer Vandenberghe werd de aandacht van het stadsbestuur hierop gevestigd, tevens op het onaanvaardbare wijzend dat zelfs de vishandelaars die er pakhuisen huren er belemmerd worden in hun handelszaak.

En dan spreken we niet van de bezoedeling der lucht en plaveiing met olie, benzine, enz., waar bij grote aanvoer er vis uitgesteld wordt.

Deze zaak werd ook in de Vissershavencommissie herhaald.

Thans werden door het gemeentebestuur als gevolg van dit alles, maatregelen beloofd.

Wij hopen nu maar dat de sportvissers, die over genoeg parkeerplaatsen buiten de vismijn op 50 m van de aanlegplaats beschikken, zullen verlicht worden daar te stationeren en dat de vismijn niet kosteloos nog een parkeerplaats zal blijven.

Dit schrijven luidt :

Mijnheer de Directeur,

In antwoord op uw brief van 19.9.1979 i.v.m. de moeilijkheden ondervonden door de visserijmiddelen door het parkeren van persoonswagens, eigendom van sportvissers, in de haringhal en de daaraan palende straat, heb ik de eer u ter kennis te brengen dat de eigenaars van sportvissersvaartuigen gevraagd werd hun Klanten aan te sporen daar geen auto's meer te plaatsen. Door onze dienst zal eveneens meer toezicht geschieden.

Anderzijds zal het verkeersbord aan de parking bij de ingang van de Vismijn voorzien worden van een nieuwe tekst, nl. «Voorbehouden aan bezoekers en sportvissers». Ik hoop dat deze maatregelen tegemoet komen aan uw wensen.

Totdaar dit schrijven.

# Weetjes...

Een Ierse werf uit Bromborough (Merseyside) kreeg een order uit Noord-Ierland voor het bouwen van twee 25 meter treilers, bestemd voor een vader en zoon. Het bouworder voor de twee treilers samen is zo-wat 90 miljoen B. fr. waard ! Er zijn drie speciale vistanks aan boord met verkoeld zeewater voor betere houdbaarheid van de vis en verder droge visopslagruimte. De motor is een Blackstone van 990 pk en twee hulpmotoren die een 80 kW alternator aandrijven. Onder de uitrusting vindt men op dek een nettamboer, een hefkraan en een vispomp. Er is ook een installatie voor het maken van ijs uit zeewater. Verder de modernste apparatuur en technische snuffjes. Mag ook wel voor 90 miljoen voor twee 25-meter treilers. Maar hoe zal men dat economisch renderbaar maken, is de vraag ? Een gedurfd plan, zeggen wij.

X X X

In Noorwegen zijn nog altijd een 25 duizend vissersvaartuigen, waaronder heel wat kleine, geregistreerd. Met de verwerkingsindustrie, de scheeps- en herstelbedrijven, de vismeel- en oliefabrieken, zou dit, bij verkiezingen 300 duizend stemgerechtigden uitmaken. Het is dus begrijpelijk dat Noorwegen een afzonderlijk ministerie voor de visserij heeft en dat de Noorse visser in regeringsmiddelen gehoor krijgt.

X X X

Men zegt wel dat, ware Noorwegen tot de E.E.G. toegetreden, de gemeenschap over een machtig en uitgebreid vissersgebied zou beschikt hebben. Of dit de vissers uit de huidige gemeenschap echter voordelig zou geweest zijn, is een andere rekening. De Noorse vloot beschikt inderdaad over een uitgebreide vangkapaciteit waarvoor de eigen wateren niet voldoen. Het ware dus te wikkelen en te wegen of we met de Noorse visserijgronden er bij, maar eveneens de Noorse vloot op de hals, in feite profijt zouden gehaald hebben uit de Noorse toetreding.

X X X

In de Ierse haven Ballycotton, beklagt men zich over de Nederlandse vissers die zich bedrinken en, hetzij onderling een robbertje uitvechten, hetzij met inwoners. Ook gebruiken zij de roei-bootjes die langs de kade gemeerd liggen om hun schepen of omgekeerd de kade te bereiken. Het zijn grote Nederlandse makreeltreilers, waarvan de Ieren ook vermoeden, dat ze het niet te nauw nemen met het verbod op de haringvisserij.

X X X

In de Noorse vissershaven Bergen, die zo ongeveer het middelpunt is van de Noorse visserij, ligt een machtige vloot treilers op, omdat er niet genoeg vis meer te vangen is voor..... industriële doeleinden. Na de moord op de haring, waaraan vooral de Noren schuldig zijn, zijn er overal kwota gekomen, behalve voor de blauwe wijting en is er nu niet meer genoeg voor alle Noorse treilers. Hopen wij dat de Noorse vissers, en ook wel de Dene hieruit de nodige lessen zullen

getrokken hebben. Een wilde uitbreiding van de industriële visserijvloot met als gevolg een uitmoording van bepaalde vissstapels en nadien een zielig opblazen van honderden miljoenen ondoordacht geïnvesteerd kapitaal.

X X X

Ierse visserijkringen beklagen er zich over, dat de door hen, naar andere partnerlanden uitgevoerde vis, in het bijzonder naar Groot-Brittannië, ter platase zware concurrentie ondergaat van vis ingevoerd uit derde landen, vreemd aan de E.E.G., onder meer haring uit Canada, verse vis uit IJsland en visproducten uit Latijns Amerika. De Ieren wensen dat een heffing op de invoer van vis uit derde landen zou geheven worden.

X X X

West-Duitsland dat één der grootste verbruikers is van paling, namelijk jaarlijks een slordige 6 duizend ton, en die zelf maar 1.000 ton voortbrengt, heeft in Ierland ge-tracht aan meer paling te geraken. De Ierse republiek voerde in 1978 slechts iets over de 50 ton paling uit naar West-Duitsland en dit trachten de Westduitsers te zien verhogen. Voornaamste invoerder in West-Duitsland is nog altijd Denemarken met bijna 2 duizend ton.

X X X

Niettegenstaande de haring haar verschijning heeft gemaakt in de buitenmonding van de Theems werden visvergunningen op de haring geweigerd aan de vissers van Kent en Essex vanwege de, volgens de biologen, arme haringstand. Ook de vertegenwoordigers van het haringkomité van de Theems hebben tevergeefs bij de ministeriële diensten te Londen om vergunningen verzocht voor haringvisserij in de monding van de Theems.

X X X

De besprekingen te Brussel, verleden week gehouden tussen Denemarken, Groot-Brittannië en de Brusselse Commissie over de, door de Britten ingevoerde verruiming van het gebied waar geen Noorse pout (steenbolk) meer mag gevangen worden en die vooral de belangen van de Deense industriële visserij schaadt, heeft tot geen resultaat geleid. De Deense eerste minister Anker Joergensen had aan de voorzitter van de Commissie, de heer Roy Jenkins geschreven om de door de Britten genomen maatregel te vernietigen tot de uitspraak van de Deense klacht bij het Hof van Justitie zou gekend zijn. De Commissie heeft verkozen een afwachtende houding aan te nemen.

X X X

Volgens Deense cijfers zouden de vangsten van Noorse pout door de Deense vaartuigen als gevolg van de beperkende Britse maatregelen, van 135 duizend ton in de winter van 1977-78 teruggevallen zijn tot 87 duizend ton in de winter van 1978-79. Wat ons betreft, hebben wij nog nooit bijzonder warm kunnen lopen voor de bescherming van de belangen van een industriële visserij. Daaruit is onder meer het haringdrama voortgesproten.

Op klachten geuit door Ierse scheepsbouwers en leveranciers van uitrustingsstukken dat de eigen reders hun schepen in het buitenland laten bouwen en hun uitrusting van daar betrekken, heeft de Ierse Vissersorganisatie geantwoord dat de eigen werven te duur zijn, hetgeen voor een middenklastreiler tot 1,5 miljoen B.fr. kan maken en dat de in het buitenland gebouwde treilers ook beter uitgerust zijn. De Ierse Visserijorganisatie wenst dan ook vrijheid voor haar leden orders te plaatsen, waar zij het best en voordeligst zijn.

X X X

Een doktersteam uit Plymouth heeft bekend gemaakt, dat het lossen van rioolwater door de stad in de laatste tien jaar zo groot geworden is, dat sommige vissoorten de eens zo visrijke zeeëngte voor Plymouth verlaten hebben of er uitgestorven zijn. Dit zal wel niet alleen voor Plymouth het probleem zijn.

X X X

De aanvoer te Lowestoft zal uitgroeien naar een rekordjaar en de besomming van 140 miljoen B.fr. overtreffen. De Noordzeevloot telt rond de 65 treilers en de aanvoer had verleden jaar reeds een waarde van 900 miljoen B.fr. Verder zijn er 60 treilers uit de vloot van Lowestoft die nu ingezet zijn voor de bevoorrading van de booreilanden, hetzij voor andere doeleinden buiten de visserij.

X X X

Een groep viskopers uit Fleetwood is verleden week naar Londen gereisd voor een ontmoeting met de IJslandse ambassadeur, de heer Byarnasson. Reden hiertoe was 'n verzoek gericht aan de ambassadeur om meer IJslandse vis naar Fleetwood te laten aanvoeren. Dit was duidelijk tegen Grimsby gericht, die in de laatste tijd het gross van de IJslanders aan de afslag krijgt. Volgens de Fleetwood delegatie zou het aandoen van de Fleetwoodse haven in plaats van Grimsby, de vaartuigen een besparing bijbrengen van 350.000 B.fr. in verloren tijd en zowat 70.000 B.fr. in brandstof.

X X X

De jaarlijkse aanvoer van vis kan Brazilië dit jaar wel eens de één miljoen ton overschrijden. Sinds 1977, toen dit nog iets beneden de 800.000 ton was, en voor 1979 reeds 900.000 ton, zou dit dus een jaarlijkse verhoging van 100 duizend ton maken ! Ook het visverbruik is in Brazilië gevoelig gestegen en meer dan verdubbeld in minder dan vier jaar tijd, namelijk van 391 duizend ton in 1975 naar 850 duizend ton in 1979, hetzij van 4 tot 8 kg per hoofd.

X X X

Twee treilers uit Lorient werden het lossen van hun vis te La Rochelle geweigerd omdat ze, met hun manier van vissen regelmatig de potten en de lijnen van de lokale vissers vernietigen. Deze laatsten hadden met een veertigtal plaats genomen op de kade en verinderden het lossen van de beide treilers uit Lorient, die terug in zee dienden te steken. Een tussenkomst van de maritieme en de lokale overheden konden de manifestante nhet hoofd niet doen buigen.

X X X

— Niets nieuws onder de zon. Het vrachtschip de «Betty» uit Cyprus, toebehorende aan een Griekse reder, vertrok uit een haven van Joegoslavië met een vracht voor een waarde van 120 miljoen B.fr. voor Saoudi Arabië. Onderweg deed dit vrachtschip, op order van de reder, een Griekse haven aan en kreeg er de nieuwe nam «Five Stars». Hierna vaarde het schip naar Libanon en verkocht er zijn vracht voor 30 miljoen B.fr.. Hierop vertrok het schip, terug onder een nieuwe naam, de «Anis». De Arabieren die de vracht reeds betaald hadden, zijn nu in onderhandelingen met de Libanezen, die de goederen ter goeder trouw hadden gekocht, om deze terug te krijgen. Waarschijnlijk is het vrachtschip een hoop oud roest en zal de Griek nog eens proberen hetzelfde spelletje te spelen, vooraleer het schip ergens te laten liggen rotten.

X X X

— In 1979 zal de totale jaarproduktie van de visfarms in Noorwegen de 5.000 ton bereiken. Men plant echter een gevoelige uitbreiding om de jaarproduktie tegen 1982 op te drijven tot 50.000 ton. Noorwegen, met zijn vele baaien, inhammen en eilandjes is inderdaad uitstekend geschikt voor de visfarming.

X X X

— Noorwegen die in de wereldranglijst van de visaanvoerende landen de vierde tot de vijfde positie inneemt met in 1977 een aanvoer van 3,2 miljoen ton, dat nochtans aanzienlijk minder werd in 1978, neemt anderzijds de tweede plaats in op de ranglijst van de uitvoerende landen na Japan. De vis is dan ook een belangrijk produkt op de Noorse handelsbalans.

X X X

— In Ierland ging de «Menhaden» een nieuw gebouwde treiler van iets minder dan 27 meter lengte, voor zijn maiden-trip in zee. Het schip werd in feite in Ierland voltooid op een naakte romp gebouwd in Nederland op de Hakvoort - werf. Storkwerkspoor zorgde voor de 1.200 pK - motor ! Het vaartuig kost zomaar eventjes 72 miljoen B.fr., namelijk 1,2 miljoen Ierse pond. Voor een schip van 27 meter, toch om van te duizelen ! Het is duidelijk dat het hier om een uiterst gesofistikeerde uitrusting gaat. Drie-vierden van de treiler is onder dek gebracht. Het op visserijgebied sinds lang onderontwikkeld Ierland, neemt een buitengewone snelle moderne uitbreiding.

X X X

— Te Concarneau zijn er in de loop van verleden week twee tonijnreilers met paviljoen van de «Kaaïman - eilanden» hun lading tonijn komen aanvoeren. Daar waar de plaatselijk verwerkende tonijnindustrie praktisch geen tonijn meer kan opnemen wegens stockagegebrek is dit toch eerder verwonderlijk, vooral omdat het hier gaat om samen bijna duizend ton.

# Weetjes

— Te Douarnenez ontving de visserijschool voor volwassenen meer dan 100 inschrijvingen, van personen meestal tussen de 20 en de 30 jaar en sommigen zelfs tot 40 jaar, voor het behalen van een brevet van motorist, schipper, enz. Er is een afzonderlijke school voor jonge leerlingen. Zo te zien heerst er te Douarnenez en omgeving, niet-tegenstaande de onzekere toestand, nog heel wat belangstelling voor de visserij.

X X X

— De drie visserijscheepswerven uit het gebied van Guilvinec in Frankrijk, hebben hun orderboek voor nieuwbouw reeds voor de periode van één jaar gevuld. Dit is wel het gevolg van de nieuwe subsidiepolitiek van de Franse regering die aan jonge vissers een betere gelegenheid voor nieuwbouw biedt.

X X X

— Een vissersvaartuig uit Northshield, de «Conduan», liep op de klippen te Brown Point. Het zusterschip «Congener» kon het vaartuig lostrekken dat nochtans zware schade had opgelopen en voor een paar maanden in herstelling zal moeten komen te liggen.

X X X

— Het nieuws van het vergaan van de «Margarethe Boyen» uit Grimsby met verlies van de zes bemanningsleden ging onmiddellijk over de radio, zodat velen nog eerder deze tragische kennis vernomen hadden dan de familie zelf, die slechts later door de rederij op de hoogte werd gesteld, nadat volledige zekerheid heerste over het lot van alle bemanningsleden.

X X X

— Een nieuwe herrie is ontstaan tussen Engelse en Schotse vissers. Schotse kustvissers van het Gairloch - gebied beschuldigen Engelse diepvriestrelers die op makreel op de Minch visten, grote hoeveelheden haring gevangen te hebben en 70 ton daarvan aan een bedrijf te Ullapool te hebben afgezet. Dit zou het geval geweest zijn met de diepvriestrelers «Artic Raiders». In dit verband wijst men naar de regelmatige controles die Schotse treilers op de Engelse kusten dienen te ondergaan en dat dit ook in omgekeerde richting moet gebeuren op de Engelse treilers voor de Schotse kusten. Wie sprak weer van één enkele producentenschap, wanneer men in éénzelfde land nog tot geen eensgezindheid kon komen!

X X X

— Heel wat makreel die voor de Engelse kust gevangen wordt, is bestemd voor Nigeria. Een gespecialiseerde firma in makreelvervoer heeft de nieuwe visbevrachter, de «Boston Sea Lance» gecharterd om vanuit de Milford - haven, de makreel te laden voor Nigeria.

X X X

— Een nieuw bemanningslid uit het Schotse Killingworth, aan boord van de treiler «Burton Fleming», die voor de eerste maal de reis meemaakte, is voor de Deense kust over boord gegaan en verdronken. Men veronderstelt dat de man, die zeeziek was, naar boven geklommen is op het dek en zo over boord gevallen is.

— De koelinstallaties te Boulogne die reeds 200.000 m3 bedragen met zeer lage temperaturen, zullen nog uitgebreid worden door de wezenlijk van een nieuwe koelopslagplaats waarvan de bouwkosten rond de 35 miljoen Belgische frank zullen lopen. Een overheids-subsidie van 5 miljoen B. fr. werd hier toegewezen.

X X X

— Te Boulogne kwam de Japanse koel-vrachter «Komesima - Maru» een duizend ton diepgevoren vis lossen die door Poolse treilers in de Peruaanse wateren gevangen werd. Te Boulogne bewerkt men thans evenveel buitenlandse ingevoerde vis, als deze door eigen treilers aangevoerd.

X X X

— Te Dover in Groot-Brittannië werd een nieuwe reddingboot in dienst gebracht. Het vaartuig meet 16 meter en kan een snelheid van 17 mijl ontwikkelen. De reddingboot wordt officieel gedoopt op dinsdag 30 oktober met als meter niemand minder dan de Britse Koningin-moeder. Ondertussen nam de bemanning van de reddingboot er reeds het zijne van door een uitstapje naar Boulogne, aan de Franse kust te maken.

X X X

— De Sealink-lijn tussen Cherbourg en Groot-Brittannië kende voor de eerste negen maanden van het jaar reeds een overtocht - bezetting van 642.000 passagiers, hetgeen ten overstaan van 1978 een verhoging van 22 procent uitmaakt. Het totaal van 650.000 passagiers die men voor het ganse jaar 1979 gesteld had, is dus nu al bijna bereikt. Eén van de car - ferries van deze lijn, de «Maid of Kent» nam voor zich alleen reeds 210.000 passagiers en 49.000 voertuigen voor zijn rekening.

X X X

— Niettegenstaande men 7 procent minder aanlandingen noteerde in de vismijn te St. Malo aan de Noordfranse kust, steeg in de eerste negen maanden van 1979 de visaanvoer toch met 14 procent voor een totale waarde van bijna 160 miljoen B.fr. De gemiddelde prijs is bovendien eveneens met 5 procent verhoogd tegenover de prijs van het voorgaande jaar.

X X X

— Te St. Brieuc in Frankrijk hebben de vissers eveneens een protest laten horen tegen de zandwinning die er onder de kusten en in de baai plaatsgrijpt. Zoals bij ons gaat deze zandwinning door op plaatsen die bekend staan als goede visgronden. Het gemeentebestuur van het kleine vissersplaatsje Fréhel heeft eveneens een protest aan de bevoegde maritieme overheid overgemaakt.

X X X

— Op de opening van de jaarlijkse kermistoonstelling te Lorient in Frankrijk, heeft de burgemeester in het bijzonder de moeilijke toestand van de visserij onder de aandacht van de overheden gebracht. Er werd vooral gewezen op de immer stijgende kosten voor de brandstof, terwijl de staatssubsidie op hetzelfde niveau blijft. De

onlangs aangestelde prefekt van het departement beloofde in dit verband kontakten te zullen leggen met de betrokken visserijkringen. Zoals men ziet worden hier tegen alle EEG - normen in, staatssubsidies gegeven voor mazout door Frankrijk.

X X X

— Te Concarneau is men gestart met een lokale waarborgkas voor hulp aan de kleine visserij getroffen door inactiviteit wegens het slechte weder. Hiervoor moet men echter getroffen worden door minstens 15 op elkaar volgende opligdagen wegens slecht weder, waarvoor men als criterium kracht 6 genomen heeft. Of dit dikwijls zal voorkomen, valt fel te betwijfelen. De vissers die in aanmerking komen moeten gemonsterd zijn op kustvaartuigen van minder dan 50 Brt.

● Te koop : GARNAALTREILER O.22 «Norbert». Bouwjaar 1963. Motor Cummun, 150 p.k. 1963. Volledig uitgerust, o.a. met sorteer-spoelmachine. Z.w. Eereboot Edgard, Notelaarstraat 37, 8400 Oostende. Tel. (059)-80.01.54.

(8353V)

Door het Nederlands landbouweconomisch instituut is een studie uitgebracht over de marktverkenning van de mossel. Deze studie geeft informatie over de aanvoer, afzet en prijsvorming van de Nederlandse mossel. Een onzeker element is nog altijd de invloed die de pijlerdam in de Oosterschelde zal hebben op de mosselverwaterplaatsen te Yerseke en op de percelen in Zeeland. Zoals men weet kampt de mosselindustrie nog altijd voor een grotere doorlaatopening naar de zee.

X X X

Van 24 tot 27 oktober gaat in de Verenigde Staten een wereldtentoonstelling door in Seattle waar men nieuwe types van treilers, alsmede allerlei vismateriaal, uitrustingsstukken, winches, netten, enz. zal kunnen bezichtigen. Er zijn 300 standen met als voornaamste tentoonstellende firmas uit de Verenigde Staten, Groot-Brittannië, Noorwegen, Denemarken, West-Duitsland en Zweden.

VIS ETEN IS

VERANTWOORD ETEN

## ZWARE BRAND AAN BOORD VAN DE FRANSE TREILER „PIERRE PLEVEN”

Te Saint-Malo, thuishaven van de grote rederij «Pleven» is de brandweer moeten uitrukken om een brand te blussen aan boord van de grote diepzee-reiler de „Pierre Pleven”. Deze reiler was nog maar onlangs, op 29 september teruggekeerd van een eerder niet te succesrijke campagne voor de Afrikaanse kusten. Het is de waker die alleen aan boord was die in de late avond het alarm doorgaf. Het vuur zou ontstaan zijn in de voorruimte van de reiler waar de vis bewerkt wordt en waar heel wat inpakkarton opgestapeld ligt. Gezien de grote rookontwikkeling werd de brandblusserstaak van het korps van St.-Malo ten zeerste bemoeilijkt vooral omdat de toegangen tot de ruimten in een vissersreiler gewoonlijk zeer eng gehouden worden. Verder bevond er zich ook een opslagplaats van flessen gas die gebruikt wordt bij de bewerking van vis voor een betere bewaring. Dit gas betekende een gevaar voor ontploffing waarmee de brandweer diende rekening te houden.

Door de onderzoeksrechter werd een deskundig onderzoek door de brandweer bevolen omdat kwaadwilligheid niet zou uitgesloten zijn. Het is inderdaad reeds de tweede

maal in een paar maanden, dat een brand ontstaat op één, aan de kaai gemeerd schip. Verder wordt er op gewezen, dat het in de inzichten van de rederij „Pleven” ligt, enkele van zijn grote treilers aan de wal te houden omdat de laatste campagnes weinig succesrijk waren. Gezien de syndikale acties gevoerd tegen het stilleggen of het verkopen van vissersvaartuigen aan het buitenland, moet men eventueel rekening houden met een soort protestdaad van, door de syndikaten opgejaagde bemanningsleden of militanten. De Franse diepzee-reilers zijn in de laatste paar jaren op zoek- en trektocht naar visgronden geweest, omdat door de uitbreiding van de visserijlimieten, door praktisch alle kuststaten, vele visgronden voor diepzee-reilers weggefallen zijn. Dit legt dan ook het eerder ongunstig rendement uit van bepaalde grote treilers met de daarbij aansluitende eventualiteit van een stilleggen der vaartuigen, niettegenstaande dit niet door de syndikaten genomen wordt, alhoewel zij, door hun eisen voor een minimum aantal bemanningsleden, kortere werkduur aan boord, loonsverhoging en dergelijke, de voornaamste oorzaak zijn van het niet meer renderen van deze vaartuigen.

REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD

## DE Z.69 WEIGERDE ILLEGALE ZENDERS TE BEVOORRADEN

De reder van de Z.69 werd in de haven van Zeebrugge benaderd door een vertegenwoordiger van een sluikzender, die in de Theemsmoeding illegaal uitzendt, om proviand en cassetten over te brengen.

Met de voorgaande voor ogen, waarbij bepaalde schippers die zich aan deze zaakjes waagden, zeer zwaar bestraft werden, hebben de reder en schipper van de Z.69 echter gemeend daar niet te kunnen op ingaan en aldus kreeg de rijks-wacht de „tip” door de reder overgemaakt dat op een bepaalde dag en uur men met proviand, uitrusting en cassettes zou afkomen voor de sluikzender Caroline. Het andere kan men natuurlijk raden. De rijks-wacht legde zich in hinderlaag en de man, afkomstig uit Kortemark

werd op heterdaad gesnapt. De goederen en cassettes werden in beslag genomen evenals de personenwagen die gediend had voor het vervoer. Later kwam aan het licht dat dit voertuig een huurrijtuig was uit Nederland. Dit was waarschijnlijk een voorzorg omdat men wellicht wist, dat, zo dit met een eigen voertuig zou gebeurd zijn, men dit eveneens in beslag zou genomen hebben. Waarschijnlijk is de reder van de Z.69 eerst benaderd geweest voor het uitvoeren van het goederenvervoer waarvan men het illegaal karakter verzweeg en is naderhand maar het vermoeden bij de schipper en reder opgekomen. In ieder geval schijnt de eigenaar en schipper volledig vrij uit te gaan en zeer ter goeder trouw.

## SCHIPPERS KORREKTIONEEEL BEBOET

Door de rechtbank te Brugge werden verscheidene schippers korrektioneel beboet door in het Kanaal verkeerde manoeuvres te hebben uitgevoerd. Ze werden door de Britten in overtreding genomen en het dossier werd aan het Belgisch gerecht overgemaakt. Men begint zo langzaam aan zwaarder te tillen aan het overtreden van veiligheidsvoorschriften en ook de Belgische rechtbanken beginnen ter zake straffen toe te passen alhoewel dit nog beperkt blijft tot boeten.

De advocaten haalden tevergeefs aan, dat in het ene geval het in feite om een zaak van heirkracht ging, daar het zeer slecht weder was met kracht „negen” en dat men dan niet zo gemakkelijk het schip in de hand houdt en dan volgens de weersomstandigheden de veiligste weg neemt die niet altijd met de, door de overheid voorgeschreven koersrichtingen overeenkomt. Dit

kon de rechter echter niet overtuigen en schipper Henri S. uit Heist kreeg een boete van 2.000 fr. toegemeten, nochtans met uitstel omdat het de eerste maal was.

De andere schippers, André V.T. uit Heist en Fr. V. eveneens uit Heist kregen respectievelijk een boete van 4.000 fr. en van 2.000 fr. aangemesmeerd, ditmaal niet voorwaardelijk.

Het is dus opgepast geblazen voor onze schippers uit de visserij met overtredingen van de trafiekroutering en de veiligheidsvoorschriften, vooral omdat de grote vrachtschepen en tankers zich gesterkt voelen door het trafiekrouteringsysteem, dat vroeger niet officieel bindend was, maar nu wettelijk verplicht. Ze gaan dan ook niet meer uit de weg voor een overtreder, hetgeen toch zeer veel gevaar inhoudt voor de overtredende visser en voor bemanningsleden en voor het vaartuig.

## DE FAROER EN NOORWEGEN KRIJGEN MEER NOORSE GARNAALRECHTEN VAN DE EEG

De EEG had, onder meer, vangstkquota vastgesteld voor Noorse garnaal die mogen gevangen worden door de Faroer en Noorwegen in het gebied van ICNAF, deelgebied 0 en 1, zijnde ten zuiden van de 68° Noorderbreedte en ten Oosten van de middenlijn. Tussen de EEG en Canada was verder overeenstemming bereikt over de hoeveelheid Noorse garnaal die door de vaartuigen van de ene partij mogen worden gevangen in de visserijzones van de andere partij. Gezien Canada nu aan de Gemeenschap heeft laten weten dat het oorspronkelijk aan Canada toegevoegde kwotum voor Noorse garnaal niet volledig zal benut worden, heeft dit laatste land voorge-

steld, het niet door Canadese vaartuigen gevangen gedeelte, toe te wijzen aan vaartuigen die de vlag van Noorwegen voeren of die geregistreerd zijn op de Faroer. De Gemeenschap heeft met dit voorstel ingestemd en aan Noorwegen en de Faroer, het niet door Canada benut kwotum toegewezen, dit met ingang van 12-10-1979.

Aldus werden in twee nieuwe bijlagen, de vangstkquota voor Noorse garnaal voor Noorwegen en Faroer respectievelijk gebracht op 4.891 en 4.212 ton, te vissen ten Oosten van de middenlijn en ten Zuiden van 68° Noorderbreedte. We mogen zeggen een buitenkansje voor de vissers op de Noorse garnaal van de Faroer en Noorwegen.

## SCHOTSE PRODUCENTENORGANISATIE VERWIJLT REGERING ONKUNDE

In verband met de beslissing genomen door de Britse regering om de Noordzee- en Westschotse schelvisvangsten te beperken en terug te brengen van 1.200 kgr. per man en per week tot 900 per bemanningslid en per week, is de voorzitter van de Schotse Producentenorganisatie, de heer James Lovie, fel in zijn wiek geschoten. Volgens deze woordvoerder is de Britse regering totaal onbekwaam om een kwotaregeling te besturen. Aldus werd einde mei de kwota per man en per week verhoogd van 1.000 kgr. tot 1.200 kgr., op een ogenblik dat er moeilijke afzet was en de prijzen laag waren. Op dit ogenblik verzocht de producentenorganisatie aan de regering de individuele kwota per man en per week niet te verhogen, maar de regering dreef toch haar wil door. Nu echter, met de winter voor de deur, die altijd een groter visverbruik stimuleert en anderzijds met eveneens meer kans op slecht weder, waardoor de effectieve zeedagen beperkt worden, gaat de regering nu tot een omgekeerde maatregel over. De verwerkingsindustrie zal dan maar terug beroep moeten doen op invoer uit het buitenland, zeer tot schade van de eigen vis-

serij. In het zomerseizoen, toen men van regeringszijde domweg de individuele kwota verhoogde, heeft de Producentenorganisatie hierdoor, wegens opvang, moeten tussenkomen voor zo ongeveer 17 miljoen Bfr. voor hetgeen men zou mogen noemen, wegslijtmateriaal voor diervoeding en vismeel. Ook de voorzitter van de producentenorganisatie uit Aberdeen, de heer Robert Allan, sprak in die zin. Deze wees er ook op, dat de plots en onverwachte opgelegde beperking totaal voorbarig en ontijdig is. Door deze woordvoerder kwam dan nog het gekend refrein-tje dat intussen de vissers van het continent, met andere woorden dus uit de partnerlanden van de E.E.G., de vis in onbegrensde hoeveelheden komen wegvissen.

Of het brevet van onkunde in het beheren van de viskwota, dat James Lovie de regering heeft aangemeten, goed zal aankomen en ontvangen worden door het betrokken departement, is een andere zaak. Daar gaat men gewoonlijk uit van beschermingsmaatregelen voor de visstand, waarbij inderdaad wel te weinig het akcent op het commercieel, financieel en economisch gevolg gelegd wordt.

## TE MARSEILLE KIPTE MEN DE SARDIENEN IN DE STRATEN

Door een belangrijke aanvoer van sardienen te Marseille, die men in feite zou moeten danken aan het mooie weder, zijn de prijzen in de afslag totaal ingevallen. Gezien anderzijds de stockageruimten in de koelkamers reeds volledig zijn ingenomen, hebben de vissers zich verplicht gezien de sardienen terug in zee te kippen, onder vorm van een spektakulaire aktie, in de straten en op de pleinen van de stad. Het is aldus dat twee zwaar geladen vrachtwagens, telkens verscheidene onderden kgr. sardienen op de rijbaan verspreidden en dit zowel voor het gemeentehuis, voor het huis van de Kamer van Handel en Nijverheid, het beurspaleis de burelen van het departement van de handelsmarine, enz..... alsof het de schuld is van het gemeentebestuur.

Door de politie werden de vrachtwagens tot staan gebracht en de identiteit van de bestuurders opgenomen, doch deze mochten dan terug vertrekken. Ook voor een tweetal viswinkels waar de sardienen 100 B. Fr. het kgr. zouden geprijsd staan, werd een lading op het voetpad gedeponeerd ten gerieve van de sardie-

nenklienten. Vooraleer de reinigingsdienst ter plaatse was om te «boel» op te kuisen, was reeds heel wat van de verse sardienen verdwenen in emmertjes en plastic zakken van de voorbijgangers die zich voor éénmaal een goedkope vismaaltijd zullen kunnen verschaft hebben.

Een woordvoerder van de visserij wist te zeggen, dat het probleem van de sardienvisserij bij onverwachts grote aanvoer in al de vele jaren nog nooit veranderd is. Telkens als er grote aanvoer is, blijft de visser met zijn waar zitten of krijgt er een vismeelprijs voor. Men wijst er tevergeefs op dat er in voldoende koelruimte zou dienen voorzien te worden opdat de overaanvoer zou kunnen opgevangen worden. Volgens deze woordvoerder is het dan ook begrijpelijk dat de vissers op een bepaald ogenblik hun geduld verliezen en tot spektakulaire akties overgaan.

Anderzijds moet begrepen worden dat bij grote aanvoer alleen een wel doordachte propaganda daaraan kan verhelpen. Veel handelaars verkopen echter graag weinig met grote winsten, in plaats van veel met kleine winstmarges.

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Voor de meeste scheper vielen de opbrengsten tijdens de voorbije week nogal teleurstellend uit. De prijzen waren inderdaad niet op het peil van de voorgaande week en daalden zelfs van maandag tot woensdag. W' ting vooral kende een zeer slechte week met de meeste kleine sortering opgevangen en naar vismeel verwezen. Zelfs de grote sortering haalde dinsdag geen 20 fr het kg meer.

Voor de enige IJslander die maandag verkocht, vielen de prijzen wel goed uit maar was de vangst dan weer beneden alles. Kwaliteit uitstekend, maar kwantiteit veel te klein. De nog geen 300 b. brachten echter toch nog 618.000 fr op. Rode zeebaars, blauwe leng en schelvis kregen de hoogste noteringen. Koolvis steeg toch ook weer tot 36 fr en voor witte leng werd tot 45 fr betaald.

De tongprijzen zijn op een goed peil gebleven al lag dat toch enigszins lager dan verleden week. De bijvangst kregen eveneens minder goede prijzen zodat de resultaten wel iets lager uitvielen.

Kabeljauw en gul kregen zoals gezegd dalende prijzen waarbij kabeljauw woensdag weer onder het 40 fr peilde daalde. De kleine gulden bleven in verhouding nog behoorlijke noteringen halen al was woensdag ook hier de slechtste verkoopdag.

## ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE

### UURTABEL DER OVERVAARTEN

de week van 21 tot 27 oktober 1979.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 1.30 7.35 10.05 14.40

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 16.15 19.15

Op 22, 23, 24, 25 en 26 oktober 1979 bijkomende afvaart te 4.15

Op 21, 26 en 27 oktober 1979 bijkomende afvaarten te 7.15 13.15

Op 27 oktober 1979 bijkomende afvaart te 10.15.

Op 21, 22, 23, 24, 25 en 26 oktober 1979 afvaart te 22.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 5.10.

Op 22, 23, 24, 25, 26 en 27 oktober 1979 bijkomende afvaart te 2.30 6.40

Afvaarter uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 12.40 16.45 19.40

Op 22, 23, 24, 25 en 26 oktober 1979 bijkomende afvaart te 8.00

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20 9.20 21.20

Op 22, 23, 24, 25, 26 en 27 oktober bijkomende afvaart te 3.20

Op 21, 26 en 27 oktober 1979 bijkomende afvaarten te 12.20 18.20

Op 27 oktober 1979 bijkomende afvaart te 15.20.

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 23.45

Op 22, 23, 24, 25, 26 en 27 oktober 1979 bijkomende afvaart te 1.10

Op 21, 22, 23, 24, 25 en 26 oktober 1979 bijkomende afvaart te 21.00.

## OOSTENDÉ

VRIJDAG 12 OKTOBER 1979

MONKEY BANK  
O.142 14 290 — 442.442  
WEST  
N.736 7 125 — 153.590

MAANDAG 15 OKTOBER 1979

IJSLAND  
O.129 18 290 — 618.305  
WEST  
N.709 11 265 — 587.942  
O.243 11 120 — 332.888  
O.275 11 295 — 329.788  
O.279 10 370 — 418.415  
O.114 11 190 — 337.628  
O.303 13 400 — 493.843  
N.752 13 400 — 581.100

KANAAL

O.127 18 140 4880 1.135.543  
O.369 19 220 1012 602.114

DINSDAG 16 OKTOBER 1979

WEST  
Z.499 9 70 1000 451.582  
O.26 12 180 — 220.010  
O.306 11 300 — 417.100  
O.285 8 180 — 347.394  
O.229 8 200 — 313.070

WOENSDAG 17 OKTOBER 1979

WEST  
O.134 11 250 — 357.715  
NOORDZEE  
Z.209-509 13 560 — 729.420

## ZEEBRUGGE

DONDERDAG 11 OKTOBER 1979

O.313 N 13 1500 250 802.957  
Z.465 W 8 900 50 461.343  
Z.69 W 10 — 140 232.435  
Z.481 K 1 — 20 27.670  
GUL  
Z.471-472 69.600  
Z.201-560 116.730  
1.710.735

VRIJDAG 12 OKTOBER 1979

Z.405 W 2 100 10 85.780  
Z.324 N 1300 250 789.129  
Z.72 N 13 900 130 473.764  
Z.307 Kr 10 — 125 499.860  
Z.512 W 300 100 383.637  
Z.471-472 20 62.820  
2.294.990

MAANDAG 15 OKTOBER 1979

Z.126 N 10 — 220 385.559  
Z.519 W 14 600 240 705.288  
Z.526 W 12 2000 200 1.018.006  
Z.582 W 5 100 170 449.847  
Z.12 K 9 300 25 139.780  
Z.176 N 12 200 330 650.619  
Z.55 K 9 300 25 199.835  
O.186 Kn 19 4000 300 1.386.105  
Z.584 N 11 300 330 713.006  
Z.471-472 15 37.150  
Z.554-538 50 126.730  
GUL 5.811.925

DINSDAG 16 OKTOBER 1979

Z.42 13 1600 120 551.070  
Z.19 Kn 16 3000 250 972.660  
Z.563 W 4 300 50 158.349  
Z.569 Kr 10 — 135 531.596  
Z.37 W 12 — 170 374.017  
Z.162 Kn 17 4000 330 1.582.474  
Z.533 W 400 130 347.919  
4.518.085

WOENSDAG 17 OKTOBER 1979

Z.583 K 1500 220 394.965  
Z.183 K 600 150 771.198  
Z.506 N 10 800 310 673.585  
GUL 63.394  
Z.578-580 107.420  
Z.201-560 132.830  
Z.436-558 2.143.392

## VERWACHTINGEN

VRIJDAG 19 OKTOBER 1979

WEST :

O.118 (160 m. t.t.z. 100 gul, 25 wijting, 20 posten, 15 varia)  
N.710 (100 m. t.t.z. 40 gul, 40 wijting, 20 varia).

MAANDAG 22 OKTOBER 1979

IJSLAND

O.81 (1000 m. t.t.z. 600 bonen, 225 bl. leng, 75 kools, 20 kab-gul, 15 schol, 65 varia, 4 st. heilbot).  
O.216 (700 m. t.t.z. 150 bl. leng, 200 koolos, 300 bonen, 50 varia).

KANAAL :

N.705 — Z.502  
MONKEY BANK :

O.232

NOORD :

O.33 — Z.62

WEST :

O.309 — Z.583 — N.3 — N.706 —

O.274 — N.41

DINSDAG 23 OKTOBER 1979

WEST :

O.206 — N.708

WOENSDAG 24 OKTOBER 1979

WEST :

O.123

## TECHNISCH COMITE VAN HET SCHEEPSKREDIET

Bij ministerieel besluit van 13 augustus 1979 wordt de heer D. Van den Stockt benoemd tot effectief lid van het Technisch Comité van het Scheepskrediet in vervanging van de heer V. De Bock, van wie hij het mandaat zal voltooien.

De heer V. De Bock is immers ook directeur van onze Loods- en Reddingsdienst en schikt einde van het jaar op pensioen te gaan, waardoor ook hier een uitstekende ambtenaar de diensten verlaat.

## 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

	15-10-1979
Schelvis grote	57,—
Schelvis midden	47,80- 51,—
Schelvis klein	47,80
Kabeljauw	40,—
Gul	34,— 35.60
Wijting	.....
Schaat	.....
Zeebaars	76,—
Leng	43.80- 51.60
Schartong	45,— 67.60
Heilbot	27.60- 51.60
Koolvis	195,—240,—
Hondstong	34.20- 36.20
Zeeewolf	27.60- 53.20
Staart	54,—
	137,—183,—

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### Oostende

Lappen	229-239	243-	-
Grote	204-208	197-212	-
3/4	207-212	220-215	-
Blok	207-213	215-223	-
Voor-kleine	193-209	216-225	-
Kleine	173-191	193-205	-
slips	-	-	-

### Zeebrugge

Grote	238-255	230-239	235-242
Blok	203-210	199-206	216-222
Fruit	197-12	201-214	217-224
Schone kleine	195-212	206-215	220-228
Kleine	196-202	202-206	212-219
Tout petit	181-190	188-196	197-201
Slips	173-184	176-180	187-191

### Nieuwpoort

Tong I	250-	-	-
Tong II	211-	-	-
Tong III	216-	-	-
Tong IV	211-	-	-
Tong V	208-	-	-
Kleine	190-200	-	-

## PLADIJS

### Oostende

Grote	34- 36	45-	-
Grote iek	32-	-	-
Kleine iek	-	39-	-
Derde slag	28-	40-	47-
Platjes	23- 26	18-	32-

### Zeebrugge

I	.....	.....	.....
II	28- 30	28- 30	36- 48
III	28- 30	27- 29	44- 52
IV	27- 30	29- 31	43- 54
V	20- 24	20- 22	24- 28

### Nieuwpoort

Moeien	-	-	-
Grote pladijs	40-	-	-
Platjes	35-	-	40-
Drielingen	26-	-	-

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

12-10	2		598.072			
15-10	10		5.593.260			
16-10	5		1.749.096			
17-10	3		722.425			
-	20		8.662.853			

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

11-10	10	2.308	102.896	36.—	53.—	
12-10	12	3.063	103.847	29.—	44.—	
13-10	10	2.300	81.713	25.—	50.—	
15-10	8	2.633	110.556	38.—	53.—	

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

12-10	4	15.155	501.332			
15-10	7	41.980	1.588.259			
17-10	4	6.880	200.621			

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

11-10	4	535	28.163	51.—	57.—	
12-10	3	639	32.706	45.—	54.—	
13-10	4	803	31.466	36.—	43.—	
15-10	2	524	28.170	49.—	59.—	
16-10	4	531	26.719	48.—	54.—	

## NIEUWPOORT

VRIJDAG 12 OKTOBER 1979

N.597	226.821
N.172	79.750
N.788	79.750
N.590	53.015
N.470	53.016
N.349	8.980

Op de vrijdagmarkt boden zich één Westvisser, twee spanvissers en één kustvisser aan. Tong, tarbot en variatie ontbraken op de veiling. Rog en doornhaai (speerhaai) werden tegen lonende marktprijzen verkocht. Zo noteerde men 3700 fr de ben voor de moerrog en 3100 fr de ben voor de tilten en 3300 fr voor de scherpstaarten.

De speerhaai werd geboekt tegen 1800 fr de ben. De roep prijs der kabeljauw bedroeg 3350 fr de ben en de grote gul 2350 fr de ben. De prijs der gul varieerde van 32 tot 43 fr de kg.

Wijting werd tegen volgende prijzen aan de koper gebracht en kende praktisch geen afzetgebied; ongeveer 900 fr de ben voor grote wijting en 700 fr de ben voor de kleine.

Samen 16.200 kg vis voor een bruto-opbrengst van 501.332 fr en een marktverloop met matige prijzen

MAANDAG 15 OKTOBER 1979

N.470	17.787
N.590	17.788
N.172	25.705
N.788	25.705
N.15	927.183
N.346	91.978
N.579	237.740
N.720	69.330
N.723	173.743

Zeven vaartuigen veilden hun vangst op de maandagmarkt, waaronder één bokkevisser, vier vaartuigen van de West en 2 koppels spanvissers. Er werd variatie en vis van diverse soorten aangevoerd, zodat eenieder zijn gading

vinden kon. De tong kende een afzetgebied tegen volgende prijzen : tong nr 1 250 fr het kg; tong nr 2 211 fr; tong nr 3 216 fr; tong nr 4 211 fr; tong nr 5 208 fr en de kleine tong van 190 tot 200 fr het kg. Grote tarbot werd verkocht tegen 288 fr het kg en de middenslag tarbot van 160 tot 200 fr het kg. Kabeljauw werd geboekt tegen de prijs van 2600 fr tot 3000 fr de ben en de prijs der gul varieerde van 1500 fr de ben tot 2000 fr de ben. De prijs voor de rog genoteerd werd gekenmerkt door een dalende prijstendenz. De moerrog werd aangekocht tegen ong. 2500 fr de ben en de tilten tegen 2400 fr de ben. De prijs voor de wijting betaald kende opnieuw een recessie, zo werd de grote wijting geveild tegen ongeveer 850 à 800 fr de ben en de kleine wijting diende opnieuw aan de minimumwaarde gestopt te worden. Ongeveer 5000 kg kleine wijting werd tot diervoeiding verwezen. Samen werden er ongeveer 850 bennen vis aangevoerd voor de globale bruto besomming van 1.588.259 fr waarvan het leeuwenaandeel door de N.15 «De Kottens» werd opgeëist, namelijk 927.183 fr. Deze besomming werd geboekt door de aanvoer van ongeveer 2000 kg tong en 150 bennen vis.

WOENSDAG 17 OKTOBER 1979

N.470	10.965
N.590	10.965
N.172	12.325
N.788	12.325
N.738	141.413
N.211	6.314
N.1	6.314

Eén vaartuig van de West en drie koppels spanvissers op de woensdagmarkt.

Geen variatie op de markt, de aanvoer bestond hoofdzakelijk uit gul en wijting. Kabeljauw werd verkocht aan 3.000 fr de ben, gul 3 aan 2.800 fr de ben en gul 4 aan 2.600 fr de ben. Grote wijting werd aan 700 fr. de ben opgekocht. De kleine wijting kende opnieuw geen afzetgebied en diende aan de minimumprijs uit de veiling onttrokken te worden niettegenstaande de uitstekende kwaliteit. Een matig marktverloop met weinig animatie vanwege de handelaars.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	15-10-1979	15-10-1979	16-10-1979	16-10-1979	17-10-1979	17-10-1979	15-10-1979	17-10-1979	15-10-1979	17-10-1979	15-10-1979	17-10-1979	15-10-1979	17-10-1979
Farbot : groot (123)	247-259	245-289	256-	274-324	-	289-304	288-	-						
middel (123)	124-	95-112	-	180-184	-	198-205	160-200	-						
klein (123)	163-175	174-184	-	100-120	-	143-150	80-	80-						
Griet : groot (123)	121-	124-134	-	120-128	-	1 34-148	150-	-						
middel (123)	-	102-118	-	100-110	-	108-124	-	-						
klein (123)	66-	84-100	-	90-100	-	94-112	-	-						
Schelvis : groot	-	-	-	-	-	-	-	-						
middel	-	-	-	-	-	-	-	-						
klein	-	-	-	-	-	-	-	-						
Heek : groot	-	-	-	-	14- 20	-	-	-						
middel	-	-	-	-	-	-	-	-						
klein	-	-	-	-	-	-	-	-						
Lom	-	-	-	-	-	-	-	-						
Leng	-	-	-	-	-	-	-	-						
Rog (I)	23- 54	58- 62	30- 55	40- 44	-	45- 62	-	-						
Keilrog (123)	66- 81	34- 76	63-	58- 64	-	-	50-	-						
Rog (23)	-	-	-	-	-	-	56-	60-						
Tiltel (23)	-	-	-	36- 40	-	44- 45	50- 55	55-						
Scherpstaart (23)	-	46- 50	-	46- 40	-	54- 58	50- 52	55-						
Halve mans (23)	-	52- 58	-	34- 36	-	38- 40	45-	-						
Teelt (2)	-	34- 38	-	32- 34	-	36- 39	-	-						
Katrog (2)	-	34- 38	-	12- 16	-	26-	-	-						
Kabeljauw	-	10- 14	-	-	32- 36	-	55- 60	60-						
Gul (groot)	-	-	35- 43	38- 42	25- 40	40- 44	30- 40	42- 60						
Gul (middel)	38- 57	-	28- 40	30- 40	-	36- 39	-	-						
Gul (klein)	21- 46	40- 44	-	34- 36	-	34- 37	-	-						
Hozemondhamme	-	36- 38	-	-	-	-	-	-						
Wijting : groot	-	30- 34	-	-	-	-	-	-						
klein	114-199	-	92-165	14- 18	14- 15	14- 18	14- 18	14- 17						
Schar	14- 19	20- 26	14- 21	14- 15	-	14-	14- 16	14-						
Steeschol	-	14- 16	-	20- 22	21-	18-	20- 30	25- 35						
Zeehaai	24- 27	20- 23	18- 25	70- 72	32- 91	77- 79	-	-						
Hondshaal	107-	46- 82	27- 98	30- 34	14- 32	34-	8- 14	10- 14						
Doornhaal	-	30- 36	-	-	-	-	-	-						
Pieterman	15-	-	26-	-	-	-	-	-						
Makreel	-	-	-	-	-	-	-	-						
Horsmakreel	-	-	-	-	-	-	-	-						
Zeekreeft	-	-	-	-	-	-	-	-						
Schaat	-	-	-	-	-	-	-	-						
Zeebaars (klipvis)	-	-	-	-	-	-	-	-						
Kongeraal	-	-	-	-	-	-	-	-						
Schartong	-	-	-	-	-	-	-	-						
Volle haring	-	-	51-	-	-	-	-	-						
Ijle haring	-	-	-	-	-	-	-	-						
Haringshaal	-	-	-	-	-	-	-	-						
Steenholk	-	-	-	-	-	-	-	-						
Heilbot	-	-	-	-	-	-	-	-						
Koolvis	-	-	-	-	-	-	-	-						
Zeewolf	-	-	-	-	-	-	-	-						
Pollak	-	-	-	-	-	-	-	-						
Zonnevis	-	-	-	-	-	-	-	-						
Koningsvis	-	-	-	-	-	-	-	-						
Vlaswijting	-	-	51-	-	-	-	-	-						
Zeeduivel	-	-	-	-	-	-	-	-						
Schotse schol	-	-	-	-	-	-	-	-						
Zeehond	-	-	-	83-175	-	-	-	-						
Bot	-	81-164	-	37-	-	-	-	-						
Rode Poon (robaard)	-	38-	-	14- 18	-	11- 15	-	-						
Grauwe Poon (knorh.)	-	12- 14	-	-	-	-	40-	-						
Rode Knorhaan	-	6- 12	24- 12	6- 18	-	27-	12-	12-						
Posten	8- 36	6-	6-	6-	-	-	50- 70	70						
Langosten (midden)	6-	-	12- 42	-	61-	-	10- 16	12- 19						
(klein)	27- 68	-	-	6- 14	-	14-	-	-						
	-	8- 10	-	-	-	-	-	-						

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 donderdagmarkt van 11 oktober werd aangevoerd : 145 kg tong, 10 kisten tarbot en griet; 117 kisten kabeljauw, 58 kisten koolvis; 295 kisten schelvis; 119 kisten wijting; 95 kisten schol; 104 kisten schar; 16 kisten makreel en 81 kisten diversen.

#### Prijzen in gulden :

Per 1kg.: tarbot 13,50; grootmiddel tong 13,94; kleinmiddel tong 15,33-14,20; tong één 15,46-14,20; tong twee 14,30-13,30; zalm 23,00.

Per 40 kg.: krab 37; bot 24; poontjes 66; haai 54; horismakreel 51; rode poon één 96; rode poon twee 114-92; rode poon drie 67-49; hammen met kop 196-136; tong-schar 154; tarbot 457-232; griet 244-196; kabeljauw één en twee 114; kabeljauw drie 154-90; kabeljauw vier 126-90; kabeljauw vijf 120-37; schelvis één 114; schelvis twee 94-76; schelvis drie 100-48; schelvis vier 57-35,20; koolvis één 93-80; schol één en twee 114-98; schol drie 98; schol vier 84-42; wijting drie 66-37,60; schar 82-38; makreel één 50-44; makreel twee 27-25; witte koolvis drie 100; witte koolvis vier 84.

#### De besommingen waren :

KW 74 f11.100; KW 123 f23.500; UK 17 en UK 18 f3.140; UK 18 en UK 20 f1.250; UK 35 f1.570; UK 135 en UK 145 f1.150; UK 141 en U. 271 f2.350; VD 18 f3.300; YE 25 f1.900; IJM 20 f8.600.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 12 oktober werd aangevoerd : 4.380 kg tong; 138 kisten tarbot en griet; 270 kisten kabeljauw; 142 kisten koolvis; 171 kisten schelvis; 770 kisten wijting; 2.744 kisten schol; 261 kisten schar; 289 kisten makreel en 212 kisten diversen.

#### Prijzen in gulden :

Per 1 kg.: tarbot 19,18-17,73; grote tong 19,25-18,19; grootmiddel tong 15,61-15,37; kleinmiddel tong 15,69-15,15; tong één 15,64-15,27; tong twee 14,51-13,98; zalm 23,20.

Per 40 kg.: rode poon één 148-100; rode poon twee 94; rode poon drie 88-69; steenbolck 41-28; krab 41-28; poontjes 24; koolvis één 100; koolvis twee 104-100; koolvis drie 104; koolvis vier 114; tarbot 616-248; griet 337-200; kabeljauw één 162-114; kabeljauw twee 190-110; kabeljauw drie 182-124; kabeljauw vier 154-124; kabeljauw vijf 102-57; schelvis één 132-84; schelvis twee 82-67; schelvis drie 67-51; schelvis vier 92-38; schol één 124-88; schol

twee 104-88; schol drie 106-70; schol vier 88-54; wijting drie 61-24; makreel twee 34,00-21,60; schar 82-27; tongschar 244-116; harders 170-124; leng 102-85; hake 252-202.

#### De besommingen waren :

KW 25 f24.200; KW 34 f66.100; KW 170 f29.800; KW 173 f11.100; UK 17 en UK 48 f4.800; UK 18 en UK 20 f2.930; UK 35 f2.490; UK 78 f2.700; UK 135 en UK 145 f3.550; UK 141 en U. 271 f3.780; UK 205 f4.900; UK 207 f7.700; UK 235 f11.900; VD 6 f1.020; VD 18 f2.450; VD 20 f1.340; WR 32 f60.300; IJM 18 f2.230; IJM 19 f18.000; verder een Engels vaartuig de GY 243 f29.700; ee nDeen VE 244 f30.800; acht Texelaars met totaal f120.000 aan besomming.

X X X

Aan de maandagmarkt van 15 oktober werd aangevoerd : 8.625 kg tong; 281 kisten tarbot en griet; 160 kisten kabeljauw; 223 kisten schelvis; 1.423 kisten wijting; 1.365 kisten schol; 224 kisten makreel; 345 kisten schar en 226 kisten diversen.

#### Prijzen in gulden :

Per 1 kg.: grote tong 17,81-17,43; grootmiddel tong 14,77-14,36; kleinmiddel tong 14,82-14,53; tong één 15,05-14,13; tong twee 14,18-15,13; tarbot 16,69-14,79.

Per 40 kg.: hake 222-140; haai 100-64; krab 38-24; rode poon 130-126; rode poon twee en drie 81-80; tongschar 240-140; tarbot 537-221; griet 309-182; kabeljauw één 180-108; kabeljauw twee 160-124; kabeljauw drie 144-100; kabeljauw vier 132-96; kabeljauw vijf 98-33; schelvis één 154; schelvis twee 144; schelvis drie 114-90; schelvis vier 60-35,20; schol één 104-90; schol twee 96-76; schol drie 88-77; schol vier 76-70; wijting drie 62-37,60; makreel één 41-32; makreel één 41-32; makreel twee 24,40-21,60; schar 63-45; kleine kreeft 176; hammen met kop 222-144.

#### De besommingen waren :

KW 4 f23.700; KW 11 f21.600; KW 22 f42.200; KW 29 f11.100; KW 45 f17.500; KW 51 f18.300; K W88 f31.200; KW 113 f26.300; KW 117 f18.800; KW 141 f14.500; KW 145 f20.000; KW 152 f10.400; KW 167 f10.600; KW 175 f21.100; KW 185 f2.500; KW 189 f26.600; KW 214 f11.100; KW 221 f13.800; KW 226 f11.900; SCH 256 f10.500; WR 57 f22.200; IJM 24 f20.100; IJM 44 f26.600; IJM 115 f28.800; IJM 154 f14.400; IJM 207 f7.300; IJM 209 f9.800.

#### DEN HELDER

In de week van 8 tot en met 12 oktober werden door 95 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd : 33.487 kg tong, f508.877,08, prijs in kg f18,69-13,13 ; 21.132 kg tarbot, f179.580,99, 21,02-5,81; 161.160 kg schol, f330.756,40, 2,85-1,58 ; 24.385 kg kabeljauw, f49.330,09, 4,00-1,19 ; 2.598 kg griet, f16.023,79, 6,89-5,30 ; 23.200 kg schar, f36.796,42, 2,41-0,80 ; 16.070 kg wijting, f16.947,68, 1,65-0,94 ; 133.708 kg diversen, f460.445,77. Totaal 415.750 kg, totaal f1.598.760,22.

VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN

### te koop VISTRAWLER

ref. nr. 2189

Bouw : Boot-Alphen a/d Rijn

Afm. 44.30 X 7.20 X 4.20 m.

Bouwjaar 1963

Hoofdmotor 1000 pk

Winchmotor 232 pk

Lichtmotor 90 pk

Bedrijfsklaar

Diepvriescapaciteit 5.000 kg

4 hutten, 17 kooien

Vraagprijs Hfl. 950.000,-

Jahmakelaardij De Valk

Postbus 33

1230 AA LOOSDRECHT

Tel. : (02158) 3717/4028

(8354V)

REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD