

# het visserijblad

Verschijnt wekelijks  
Vrijdag 31 juli Nr. 27

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

## Werd het tweede Visserijvlotdok te Oostende gebouwd voor een baggermaatschappij ?

### *En is de Vissershaven een meerplaats voor afgedankte schepen ?*

Het is negen maanden geleden dat de vissershavencommissie, een zoveelste commissie is geworden van waar geen praktisch werk meer uitgaat en als ze dan nog vergadert, alleen over kleine aangelegenheden handelt, waarvan de beslissingen of wensen achteraf spoedig vergeten zijn en voor nijverheid en handel niet het minste belang hebben.

In de laatste zitting van september van vorig jaar werd het stadsbestuur gewezen op het feit, dat sedert meer dan een jaar afgedankte vissersvaartuigen links en rechts en vooral aan de Hendrik Baelskaal, waar vissersvaartuigen en tankschepen regelmatig moeten laden en lossen, in de weg liggen.

Door de Staat werd jaren gele-

den, een tweede vlotdok gebouwd, dat met de nieuwe prachtige ophaalbrug honderd miljoen kostte, om als hersteldok te dienen alsook voor het onderbrengen der scheepsbouwerven, daar het in de bedoeling lag het huidige vlotdok aan de vismijn van een honderdtal meter te verlengen, daar waar de werven nu zijn, vermits er daar nog een mo-

gelijkheid toe bestond en de getalsterkte van de vloot, het toch ver-eiste.

Door de langzame vermindering van de Oostendse vloot, het verkopen in vreemde havens, het minder komen aanleggen van veel Zeebrugge vaartuigen en ook van Nieuwpoortenaars, oordeelde men toen voorlopig van 't plan van verlengen af te zien, zodat men dacht dat het tweede dok ruim voldoende was, om wat niet hoorde in het eerste dok, daarheen te loodsen, 't zij voor herstelling of opliggen of uit de vaart genomen, zoals de O.333, de Z.62, een afgedankte loodsboot die als lijnvisser niet meer uitvaart, enz..

Op die vergadering werd door de havendirectie eenvoudig opgemerkt, dat het Vuurtorendok, zoals het tweede dok wordt genoemd, dat op dat ogenblik druk gebruikt werd door de passagiers-lijn (P en O) en een baggersfirma, geen kerkhof is voor afgedankte en onzeewaardige schepen. En dan voegde men er aan toe om de commissieleden wat zand in de ogen te strooien, dat om de afgedankte en onzeewaardige vaartuigen te verplichten spontaan de haven te doen verlaten, de havenrechten voor deze verviervoudigd werden. Men had dus de moed niet om een nuttige maatregel te nemen, want men zou sommige persoonlijke belangen schaden. En daarmee was de frank en de stads-kas gered en bleven de visserijvloot en andere schepen voor het jaden aan de willekeur van de havendienst overgeleverd, die zich maar al te weinig om de vissershaven bekommert of er geen tijd voor heeft.

Ondertussen vergeet men te zeggen dat het voornaamste doel van de havenautoriteiten was, een bag-

(zie vervolg blz. 3)



Wat het 2de dok betreft, geeft die foto nog niet alles weer. De bewering als dat het 2de dok geen dok moet zijn voor afgedankte schepen, stelt zich de vraag waarom de ene wel en de andere niet. Nu liggen daar als afgedankt de O.333, de Z.62 en nog twee grote lijnvisserij die niet meer varen. Waarom die wel en andere niet? En is die haven gemaakt om buizen van Declodt er in onder te brengen?

# HET KON. WERK IBIS

## INLICHTINGEN

Het Koninklijk Werk «IBIS» staat open voor jongens vanaf de leeftijd van 6 jaar. Prioriteit wordt verleend aan wezen van vissers, zeelieden en binnenschippers. Bijaldien voldoende plaats worden ook andere kinderen opgenomen na voorafgaandelijk onderzoek. Voor elk geval wordt het bedrag van de bijdrage in de onderhoudskosten bepaald door het Directiecomité. De kinderen moeten fysisch geschikt zijn voor opnemering en voldoen aan een intelligentieproef.

Aanvragen tot opnemering als leerling dienen schriftelijk gericht tot de Heer Directeur van het Koninklijk Werk «IBIS», Prinses Elisabethlaan 1 te Bredene (8401). (Tel. 059-322484).

Voor elke aanvraag wordt een uitgebreid onderzoek ingesteld alvorens tot eventuele opnemering van de kandidaat-leerling over te gaan. Tijdige indiening van de schriftelijke aanvraag is zeker wenselijk.

## SCHOOLJAAR 1981-1982

Alle leerlingen worden terug verwacht op maandag 31 augustus tussen 16 en 18 uur. Het schooljaar 1981-1982 vangt aan op dinsdag 1 september 1981.

## DE AFGESTUDEERDEN

Vorige week werd ons de lijst overgemaakt van de afgestudeerden in deze instelling. Deze luiden:

## Afgestudeerden die het einddiploma van aspirant-schipper ter visserij behaalden

Bonnet François, Bonnet Henri, De Swaef Henri, Dierickx Alain, Durie Marc, Rosseel Alain, Willemkens Frank.

## Beste zwemprestatie

Durie Bernard.

## Buitengewone reeks ere-prijzen geschonken door «Fonds Commandant Henri Couteaux Zeejeugd Oostende»

Eerst geklasseerde aspirant-schipper ter visserij (Z.V.A. 3): Rosseel Alain.

Tweede geklasseerde aspirant-schipper ter visserij (Z.V.A. 3): Bonnet Henri.

Derde geklasseerde aspirant-schipper ter visserij (Z.V.A. 3): Bonnet François.

Eerst geklasseerde scheepsjongen (Z.V.A. 2): Derudder Peter.

Tweede geklasseerde scheepsjongen (Z.V.A. 2): De Decker John.

Eerst geklasseerde eerste jaarsleerling (Z.V.A. 1): Coulier Boudewijn.

Aspirant-schipper met hoogste kwotering voor «Opvoeding in internaat» (Z.V.A. 3): Bonnet François.

Scheepsjongen met hoogste kwotering voor «Opvoeding in internaat» (Z.V.A. 2): Kerckaert Eddy.

Leerling uit het eerste jaar met hoogste kwotering «Opvoeding in internaat» (Z.V.A. 1): Vlietinck Peter.

## Geslaagd in eindexamens met Grote Onderscheiding

3e jaar Z.V.A.: Rosseel Alain, Bonnet Henri, Bonnet François.

2e jaar Z.V.A.: Derudder Peter, De Decker Johnny.

1e jaar Z.V.A.: Coulier Boudewijn, Marchand Redgy, Van Der Veen Rudy, Vlietinck Peter.

## Zwembrevetten behaald in het kader van de interscolaire provinciale zwemwedstrijden

(Lagere school en zeevisserij-school).

### 1. Lagere school

a) Schoolbrevet van zwemmen (25 m): Vlamincx Koen, Eligius Jimmy, Pieters Patrick, Vantielcke Frédéric, Cammermans Chris, Derudder Steve, Depaeppe Marc, De Ruyter Joeri, Frackiewicz Johan, Law James, Law John, Maes Fabrice, Vandendriessche Patrick, Bocher Norbert, Bricteux Jean-Claude.

b) Elementair brevet van zwemmen (50 m): Cammermans Chris, Derudder Steve, D'Hondt Lorenzo, Frackiewicz Johan, Law James, Maes Fabrice, Bricteux Jean-Claude.

c) Voorbereidend zwembrevet (100 m): Baert Hans, Catrysse Mario, Savells Jan, Tanghe Chris, Vandamme Robert, Dekemje Wim, Schepens Johnny, Vandervorst Johan.

d) Brevet van zwemmer: Baert Bertrand, Casier Danny, Dekempe Luc, Depaeppe Johan, Derycke Alain, Vandervorst Johan, Vileyn Stefaan.

e) Elementair reddingsbrevet: Ennouar Noël.

f) Brevet van volkomen zwemmer: Ennouar Noël.

### 2. Zeevisserij-school

a) Schoolbrevet van zwemmen (25 m): Vandenberghe André, Vlietinck Peter, Wisse Phillip, Verbeke Jan.

b) Elementair brevet van zwemmen (50 m): Vandenberghe André, Wisse Phillip, Verbeke Jan.

c) Voorbereidend zwembrevet: Coulier Boudewijn, Coulier Erwin, Vandenberghe André, Verbeke Jan.

d) Brevet van zwemmer: Verbeke Jan.

e) Brevet van halve afstand (400 m): Deprez Marcell, Durie Bernard, Gondry Danny, Calus Danny, Derudder John, Derudder Peter, Kerckaert Eddy, Wille Thierry.

f) Brevet van 800 m.: Calus Danny, De Decker Johnny, Derudder John, Derudder Peter.

g) Brevet van lange afstand (1000 m): Verbeke Jan.

h) Elementair reddingsbrevet: Durie Bernard, Marchand Redgy, Praet Mario, Vanderveen Rudy, Calus Danny, Dezutter Jean-Paul, Wille Thierry.

i) Brevet van volkomen zwemmer: Bonnet François, Rosseel Alain.

# De nieuwe IJslandse-Belgische visserijovereenkomst verschenen in de IJslandse pers

Aan de IJslandse in het Engels verschijnende pers, ontlenen we de manier van het voorstellen en het voorbrengen aan het IJslandse publiek van de nieuwe visserijovereenkomst met België, evenals de motivering hiervan.

Aldus lezen we, dat de Belgische treilers onlangs uit de IJslandse wateren werden gezet omdat ze het akkoord van 1975 overtreden hadden. Volgens dit akkoord mochten de Belgen 5 duizend ton wegvissen, waaronder 750 ton kabeljauw. Volgens de IJslandse nieuwsbladen leerden de cijfers van de Belgische verkopen in Groot-Brittannië echter duidelijk dat de schippers zich niet hielden aan de betrokken overeenkomst en deze overtraden. Daarom ook werden zij uit de IJslandse wateren geweerd.

Na bilaterale besprekingen is er dan echter een herziene overeenkomst tussen IJsland en België gekomen, die op 11 juni te Reykjavik ondertekend werd, waarbij het de betrokken Belgische treilers terug geoorloofd wordt vanaf 15 juli in IJslandse wateren te komen vissen. Hun activiteiten, aldus de IJslandse pers, zullen echter aan bijkomende te volgen regelen onderworpen worden en de IJslandse controle over de vangsten zullen heel wat strenger bijgehouden worden dan voorheen.

Voor de resterende maanden van het jaar zal er door de Belgen nog 2 duizend ton vis mogen weggevangen worden waaronder 200 ton kabeljauw. Elke schipper moet de dagelijkse vangst van elke soort, dag per dag doorseinen aan de IJslandse kustwacht. Alle aanlandingen van vis moeten in België gebeuren, terwijl anderzijds de regelen voor de toegang tot bepaalde sectoren van de IJslandse wateren omgewerkt werden, terwijl de hoeveelheid gevangen kabeljauw per reis nooit hoger mag liggen dan 10% van de totale aanvoer en dit tot het einde van het jaar. Voor 1982 wordt een kwota van 4400 ton voorzien voor de Belgische vaartuigen.

We noteren dus duidelijk, dat het IJslandse publiek als motivering voor het buitenzetten van de Belgische treilers, de overtreding is van het overschrijden van het toegekend kwantum kabeljauw, iets waarvoor men in IJsland zeer kit-telorig is, vermits de eigen vissersvaartuigen reeds een 150 dagen kabeljauwloze visvangstdagen opgelegd worden om de kabeljauwstocks te beschermen die de voornaamste rijkdom van de IJslandse visserij uitmaken. Verder blijkt het werkelijk zo te zijn, zoals wij trouwens hiervoor herhaaldelijk verwittigd hebben, dat het de verkoop te Grimsby, onder de neus van de IJslanders en in concurrentie met de eigen IJslandse schippers, de zaak aan het rollen gebracht heeft. Anderzijds wordt

toch ook in de IJslandse pers het aksent gelegd dat het hier in feite over heel kleine hoeveelheden gaat, die bijna te verwaarlozen zijn, tegenover de 350 quizend ton kabeljauw die de eigen visserij toegemeten krijgt. De 750 ton kabeljauw die de Belgen mogen wegvissen is inderdaad te veroorloven en van dien aard dat het geen aanleiding kan geven tot enig concurrentieel bezwaar.

## OEFENINGEN MET MINI-HOVERCRAFT IN OOSTENDSE HAVEN

Tijdens het weekend van de Nationale feesten werden heel wat wandelaars opgeschrikt ter hoogte van de Werfbank en het Tijdok.

Enkele personen testten een vreemdsoortig zwevend toestel uit, welke een mini-hovercraft bleek te zijn, welke kan bemand worden door maximum twee personen. De romp van dergelijk "vaartuig" bestaat uit fiberglas en roestvrije materialen en kan een snelheid van gemiddeld 50 km. per uur bereiken. In feite kan het toestel tevens te land gebruikt worden.

In onze drukke haven zijn deze oefenstonden misplaatst daar tevens heel wat kapriolen werden uitgevoerd. Na zekere tijd verliep 't varen of "vliegen" wat beter alhoewel een kademuur onderweg niet gemist werd.

Hoe is het toch mogelijk dat de bestuurders van dergelijk vaartuigje geen kalmere wateren gaan opzoeken om uit te testen en proefvaarten te doen? Beroepsvaarders worden heden reeds teveel in de weg gevaren. Nu komt dat er nog bij.

## BREVETTEN NIJVERHEIDSHELPER

Een vijftal deelnemers aan de Rode Kruiscursussen voor Nijverheidshelper slaagden glansrijk in de praktische en theoretische proeven. Alle personen maakten deel uit van een groep bestaande uit personeelsleden van "Ostend Stores and Ropeworks", "Firma Scheepswerven Seghers" en Baggerwerken Declodit uit Oostende.

Verheugend dat in deze sectoren een nieuwe belangstelling gewekt is om de E.H.B.O. tot op het werk te brengen zodat veiligheid een primordiale faktor blijft.

# HET VISSERIJVLOTDOK

(vervolg blz. 1)

germaatschappij die daar niet thuis hoort, een behoorlijke schuil- en reparatieplaats te bezorgen en de helft van het dok door haar te zien gebruiken om buizen van haar baggerschepen te leggen.

De bewering als zouden de dokrechten voor opgelegde en uit de vaart genomen schepen in het eerste dok verviervoudigd worden, is even bedriegelijk omdat dit nooit gestemd werd in de gemeenteraad, dus onwettig, en als die tarieven zo winstgevend zijn voor de stad, het volstaat het reglement te bekijken en te zien hoe belachelijk deze bewering is en praktisch niets in de stadskas opbrengt. Integendeel!

Wij stellen ten andere de vraag of de O.333, de Z.62, de grote loodsboot die als lijnvisser sedert maanden in het tweede dok onbeheerd liggen, daar ook het viervoudig haventarief moeten betalen en wat dit opbrengt? Het vissersvaartuig dat sedert een week in het eerste dok aan de H. Baelskaai gezonken ligt en reeds meer dan een jaar aan de Hendrik Baelskaai onbeheerd lag, betaalt 250 fr. per maand, en zo men het verviervoudigt 1.000 fr.

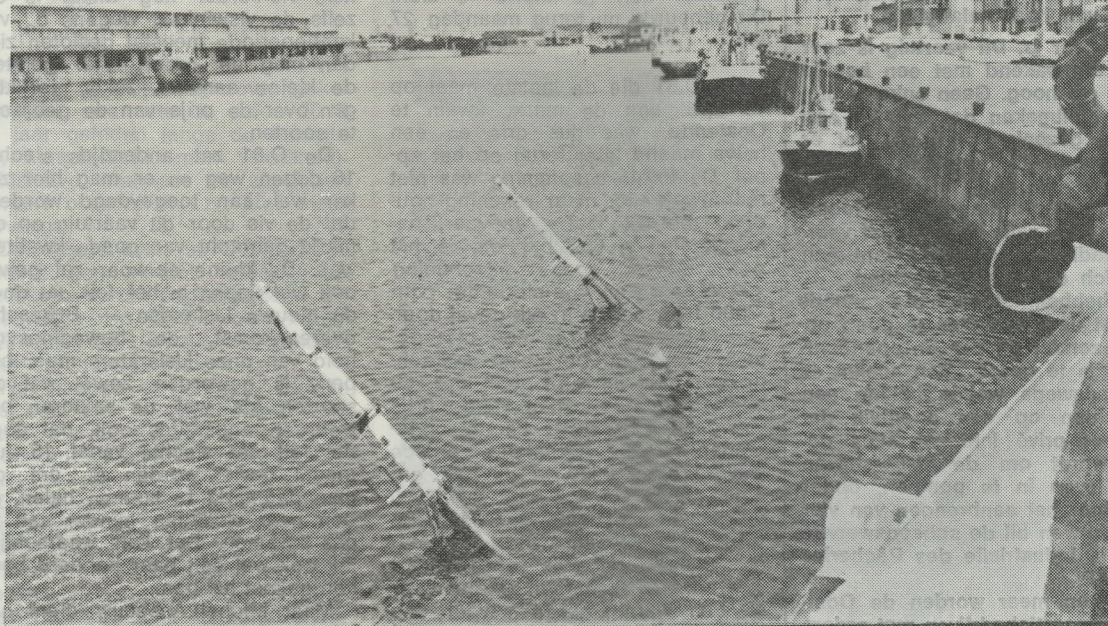
De O.334 die er reeds meer dan twee jaar afgetakeld in de weg ligt van te laden schepen, betaalt voor 210 Brt, 3 fr. per brutoton met een minimum van 800 fr. per maand. Is dat de maatregel welke men genomen heeft, om die eigenaars te verplichten het dok te verlaten en de stadskas goed te spijzen?

Wekelijks komen mazouttankschepen in het eerste dok bij Purfina, Chevron, B.P. of SCAP, ladingen lossen van één à drie miljoen liter volgens de noodwendigheden. Deze schepen hebben een lengte van ongeveer 90 meter en hebben al de moeite van de wereld om aan de kade te kunnen komen liggen en zelfs in tweede rang moeten lossen. Vissersvaartuigen om plaats te hebben, moeten, wanneer deze tankschepen in eerste rang lossen in tweede rang gaan liggen om te laden of herstellingen uit te voeren met het gevaar ongelukken of brand te zien ontstaan.

Deze tankschepen brengen ter haven meer dok- en sluisrechten op in een week, dan die afgedankte vissersvaartuigen in een jaar. En wat meer is, zij vergroten de bedrijvigheid aan die haven, daar talrijke brandstoffen-handelaars zich aan deze installaties komen bevoorraden. Hier wordt in een jaar niet minder dan 80 à 100 miljoen liter brandstof verhandeld. Zij betalen per reis aan sluis- en dokrechten minstens 2.500 fr.

Enkele maanden geleden heeft zich ter hoogte van de Purfina een zwaar ongeval voorgedaan, daar de bokken van een vissersvaartuig op een tanker die twee miljoen liter gasoil aan het lossen was, terecht kwamen. Het had een drama kunnen worden.

De havenautoriteiten werden hierover ingelicht en gevraagd dat men



Het volstaat dit boeltje te bekijken om te kunnen vaststellen dat dit door geen enkel vaartuig kan gezien worden en in elk geval geen bebakening is.

De stad stelt deze kerel verantwoordelijk voor het lichten maar hij bezit niets en het is een stadskas, waarvoor de stad, niettegenstaande dok en sluisreglementen, burgerlijk verantwoordelijk is voor de ongevallen. De stadsadvokaten zouden dat moeten weten en ook de havenkapitein.

er in de toekomst zou voor zorgen, dat de tankschepen behoorlijk zouden kunnen meren.

Dit werd beloofd, maar sedertdien is men dat al lang vergeten en is dit dok praktisch zonder de minste controle of leiding.

Het is tevens een feit, dat meer en meer Zeebrugse vissersvaartuigen de vissershaven opnieuw komen aandoen, 't zij om te verkopen en terzelfdertijd te herstellen. Van de Nieuwpoortenaars kan hetzelfde gezegd.

Sedert een paar maanden komen nog andere, een Hollands en één onder Engelse vlag varende vissersvaartuig van 40 m lengte, verkopen, herstellen en zich bevoorraden. Dit noemen wij werkverschaffing en een merklijke verbetering op het ogenblik, dat ons land een zware economische crisis doormaakt en het een geluk mag genoemd, dat mensen hier niet moeten afgedankt.

Om op bepaalde dagen aan de Hendrik Baelskaai te gaan liggen, moet men in tweede rang gaan liggen.

De bewering van de stad, dat het tweede dok geen kerkhof mag worden is misschien aanvaardbaar. Maar is dit ook gemaakt om een baggermaatschappij ter wille te zijn!

En zouden wij mogen vernemen wat die maatschappij aan dokrechten betaalt om de helft van het dok te mogen in beslag nemen met slijk- en zandbuizen?

Nooit werd de vissershavencommissie daaromtrent geraadpleegd omdat bepaalde belangen vereisen, dat daartegen niet zou geprotesteerd worden. Alles gebeurt achter de schermen, is de barre werkelijkheid.

En waarom mag of moet de ene daar wel liggen en de andere niet?

De O.333 ligt er al meer dan twee jaar. In de laatste tijd zijn er nog bijgekomen, nl. de Z.62 en de O.300. Het volstaat er heen te gaan om dit te kunnen vaststellen. En in dat tweede dok liggen ook nog andere vaartuigen vreemd aan de visserij die er niets te zien hebben, zoals een afgedankte lijnvisser. Is het dan geen kerkhof voor die vaartuigen?

In afwachting van een heropstanding van de vissershaven, zien wij niet in waarom afgedankte vissersvaartuigen daar niet zouden mogen blijven liggen. Maar wat hebben andere en bijzonder lijnvisserij daar ook al te maken. Ze bezetten al de drie vierden van het tijdvak voor de kantine, waar ook al voor het grootste gedeelte de plaats aan onze garnaalvissersvaartuigen ontgenomen werd, zonder dat de havendirectie iets meent te kunnen ondernemen om ook daaraan te verhelpen om het onze nachtvisserij mogelijk te maken daar te kunnen lossen in plaats van in het Montgomerydok.

En sedert wanneer moet dat nieuw dok, dat honderd miljoen gekost heeft, als buizenleggerij dienen?

● 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)

## KRACHTDADIG PROTEST

Vorige week werd door belanghebbende firma's, die jaarlijks talrijke mensen werk verschaffen en die terzelfdertijd aan de stad voor die plaatsen en hun aanhorigheden honderdduizenden franken belastingen betalen en die bijna dagelijks over ruimte moeten beschikken om te laden en te herstellen, protest aangetekend. Aan de ijsfabriek van Everest, waar de meeste vaartuigen ijs laden, moet er soms gewrongen worden en in tweede rang geladen om ijs te nemen.

Hetzelfde geldt wanneer op bepaalde dagen mazout geladen of gelost moet worden bij SCAP, zonder van Purfina, Chevron of BP te spreken.

Is het dan zo'n zware en ondoelmatige maatregel, vaartuigen die in het 1e dok niet thuis horen, naar het tweede te doen verhuizen, waar ze tenminste uit de weg liggen?

Het vaartuig welke vorige week in het 1ste dok gezonken is, ligt er nog steeds. De eigenaar laat sedert maanden van zich niets horen. Het lag er al meer dan een jaar onbeheerd in de weg. Maanden geleden is het al eens gezonken en werden de havendiensten daarop gewezen, maar het was aan dove-mansdeur.

Thans werd de eigenaar door de Stad een aangetekend schrijven gestuurd, dat hij het vaartuig moet lichten, zoniet dat de stad het zal doen op zijn kosten. En als hij het

(zie vervolg blz. 4)

## HET KON. VISSERIJVLOTDOK

(vervolg van blz. 3)

niet doet of niet kan betalen, wie zal het dan betalen? De stad zelf, gevolg van haar nalatigheid.

Wat meer is. Dit vaartuig is zeer slecht afgebakend met een boeijs van 20 cm hoog. Geen enkel schipper kan uitmaken dat er daar een vaartuig gezonken ligt. Wie zal er verantwoordelijk gesteld worden wanneer, bij dag en vooral bij nacht er een vaartuig op loopt, schade lijdt, zelfs zinkt of het vaartuigje radikaal verpulvert. Want men mag zich daaraan verwachten.

Wij hebben tot op heden steeds getracht deze kwesties te doen oplossen zonder dit aan de openbaarheid prijs te geven. Men schijnt er van stadswege weinig belang aan te hechten op een ogenblik dat door het privé initiatief alles gedaan wordt om de vissershaven nieuw leven in te pompen, onder meer door het aanbrengen van vier nieuwbouwen bij de scheepswerven Seghers, Industrielle des Pêcheries en SCAP.

Meer en meer worden de Oostendse reparatiebedrijven met orders voor herstel en vernieuwing aangesproken.

Onder tussen wordt de vissershaven eenvoudiger als van geen belang meer aanzien en schijnen andere belangen interessanter.

Dat noemt men de stadskas spijzen de werkverschaffing aanmoedigen!

P. Vandenberghe

# AVIA

## N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★  
Alle  
petroleum-  
produkten  
en  
smeermiddelen

Verzekerde  
bevoorrading

★  
Stipte  
bediening

Vertegenwoordiger :

HERMAN FAICT

Steenovenstraat 28,  
8401 Bredene  
Tel : (059) 32.16.76

## MOOIE PRIJZEN VOOR DE 0.81 IN OOSTENDSE AFSLAG

We zouden bijna mogen zeggen dat het een evenement was in de Oostendse afslag, terug eens een IJslander aan de markt te zien. Dit gebeurde nu terug maandag 27 juli.

De 0.81 die de laatste maal op 13 april aan de markt kwam te Oostende, was dus drie en een halve maand later terug op het appel. De totale besomming was niet indrukwekkend, maar rekening houdend met de kleine aanvoer, namelijk slechts 606 bennen, is het een relatieve goede besomming geworden. Een gemiddelde van 2500 fr. per ben is in elk geval door een IJslander, zeker nog niet gemaakt geweest. De meest gebrachte soort was de rode poot met 289 ben die aan een gemiddelde prijs van 2480 fr. door de handel opgenomen werd. Kabeljauw prijsde van 2770 tot 2950 fr. de ben, gul naar gelang de grootte van 2100 tot 2880 fr., blauwe leng klom op tot 3540 fr. de ben, witte leng haalde 2980 fr., schelvis van 1900 tot 3200 fr. en schaten, waarvan er 46 ben waren, hetgeen voor een IJslander uitzonderlijk veel is, ging van de hand van 3130 tot 3250 fr. de ben. We geloven niet, dat het in Engeland beter zou geweest zijn.

## HET MUSEUM VOOR VOGELS EN SCHAALDIEREN TE NIEUWPOORT

Vermits de weermaker nog altijd zijn slechtste kant laat zien en van zonneklappen tot nog toe niet veel in huis kon komen willen we de vakantiegangers zo maar niet doeleloos laten rondtoeren. Er zijn te Nieuwpoort tal van exposities en musea te bezoeken en één daarvan is het museum voor Vogels en Schaaldieren, ondergebracht in de stadshalle. Een museum dat sedert zijn bestaan ontzettend veel bijval kent.

Het is een merkwaardig museum, dat reeds duizenden natuur- en milieuvrienden over de vloer kreeg. Het is enig in zijn soort en het bevat bovendien ook een mooie fresco over een stuk mooie en heerlijke natuur. Het muurschilderij is op doek aangebracht, doek van 60 m. lengte uit één stuk vervaardigd.

Het museum is gedurende de maand augustus nog iedere dag toegankelijk van 10 tot 12 uur en van 14 tot 18 u. behalve op zondag. Nadien is het enkel nog te bezichtigen op vrijdagen 4, 11, 18 en 25 september van 10 tot 12 uur.

Geluide bezoeken voor groepen van minimum 20 personen kunnen het jaar door gebeuren. Men dient alleen tijdig een aanvraag te richten tot de stedelijke dienst voor Toerisme en Cultuur, tel. (058) 23.55.94.

Als we in aanmerking nemen, dat dit dan nog in volle vakantieperiode plaats heeft, wanneer geen enkele visleerder nog actief is en zelfs de viswinkels wegens de vakantieperiode meestal gesloten zijn dan mag de reder, daar gelaten de kleine aanvoer, zeker niet klagen over de prijs van de gebrachte soorten.

De 0.81 zat anderzijds slechts 16 dagen weg en er mag hier zeker wel aan toegevoegd worden, dat de vis door dit vaartuig op de markt gebracht van goede kwaliteit was. De kleine aanvoer zal gewis ook wel liggen in het feit dat door de nieuwe IJslandse — Belgische overeenkomst, de bewegingsvrijheid van onze IJslanders meer beperkt is geworden, zowel wat de soorten als wat de sektoren betreft, en anderzijds ook, dat door het feit dat slechts vanaf 15 juli mocht gevist worden en om de maandagmarkt te kunnen halen, er een paar visdagen minder aan te pas kwamen. Dat kan waarschijnlijk ook wel een paar honderd bennen gekost hebben.

Maar Michel Anseeuw dient geluk gewenst met zijn vangst, kwaliteit en initiatief, na een korte reis kwaliteiten in goede variatie aan de markt gebracht te hebben.

## INSCHRIJVING LEERLINGEN ZEEVISSERIJ- ONDERWIJS

De inschrijvingen van nieuwe leerlingen welke hun studies wensen te volbrengen in de Stedelijke Visserijschool "John Bauwens" te Oostende, wordt verricht vanaf de laatste week van augustus. Elke morgen kunnen tevens inschrijvingen gewonnen worden tot 12 uur, Mercatorlaan 15.

De Oudleerlingenbond en Vriendenkring van de Stedelijke Visserijschool komt tussen in de verplaatsingskosten der leerlingen van deze inrichting.

Vanaf één september is de school de ganse dag open en kunnen eveneens inschrijvingen gebeuren.

## ZEEVAARTPOLITIE IN DE WEER !

We hielden de laatste weekends onze Zeevaartpolitie tijdens haar bezigheden in de gaten en kwamen tot de vaststelling dat zij in de Oostendse haven enorm nuttig werk verricht.

Talrijke plezierbootjes maken enorme blunders bij het varen en worden door de Zeevaartpolitie prompt terecht gewezen op een beleefde doch kordate wijze.

Terecht dient gezegd dat niet altijd proces-verbaal diende opgemaakt en dat bij kleine vergissingen de politie helpend tussenbeide kwam.

In vele gevallen houden kleine bootjes de rechterkant van de vaargeul niet. Sommigen varen flagrant links en op goed vallen het uit.

De havenseinen worden in de wind geslagen. Vooral in- en/of uitvaren b.v. (van Staatspakketboten e.d.) wordt hierbij bellemmerd. In een bepaald geval stelden we werkelijk vast dat de pakketboot midden de haven praktisch diende te stoppen voor enkele zeiljachten die niet snel genoeg de weg wisten te ruimen. Dit is natuurlijk levensgevaarlijk en hier kent de politie terecht geen pardon ! Het hinderen van vaartuigen wegens ondoordachte manoeuvres is een echte plaag geworden in en om de havengeul, welke reeds zeer zware trafiek kent.

Daarnaast komen een resem kleine zaken voor die de moeite niet zijn om op te noemen, doch die steeds bijdragen tot de veiligheid van alle zeevarenden die de Oostendse haven aandoen.

Dit alles dagelijks vaststellend dient toch de gedachte even geopperd te worden van het uitvoeren van de verplichting ten minste een miniem vaarbrevet te bezitten opdat iedereen de elementaire vaartreglementen zou kennen en kunnen eerbiedigen. Nog te veel mensen gaan het zeegat in, niet wetende welk gevaar ze kunnen betekenen voor anderen. Het wordt dus hoog tijd dat aan deze wanordelijke toestand een einde wordt gesteld.

In afwachting doen we de hoed af voor onze Zeevaartpolitie, vooral dat ze zoveel mogelijk preventief optreden.

Maar dat mag niet als een zwakteheid misbruikt worden ten opzichte van velen, die eenvoudig alles negeren.

## RESTAURANT 'T SCHURKE

Voorhavenlaan 20, Oostende — Tel. (059) 32 36 03

- Patroon aan het fornuis
- Specialiteiten van visgerecht
- Paling op grootmoeders wijze
- Ribstuk op 't Schuurkes wijze

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

Zalen ter beschikking voor alle feesten.  
alsook bij U thuis of in uw zaak.

Neem contact met Guido Devolder  
't Schuurke. Tel. (059) 32 36 03

(10885N)

# De verwaarloosde toestand van de meerpalen in de kusthavens

Het is onze lezers bekend dat op het huidige ogenblik zowel te Zeebrugge als te Oostende en te Nieuwpoort voor de bevoegde rechtbanken verscheidene processen aanhangig zijn tegen reders van vissersvaartuigen, waarvan het vaartuig in de ene haven een paal die rot was afgelopen heeft, in een andere, een paal schade heeft berekend en nog in een andere, een verroeste trap, waarboven gemeld staat «gevaar, op eigen risico», ook nog meer zou beschadigd hebben.

In september wanneer de rechtbanken opnieuw in volle actie zullen treden, zullen zij deze geschillen moeten trachten te beslechten, niet naar willekeur van de Staat of de stad zoals te Oostende die menen alles op de schuld van de vissers te mogen afhandelen, maar naar waarheid.

Wanneer men al die zaken bekijkt, dan kunnen we ons van de indruk niet ontdoen dat de administratie ten huidige dage de zaken zeer lichtzinnig bekijkt en haar eigen tekortkomingen, vergissingen of verwaarlozingen tracht op an-

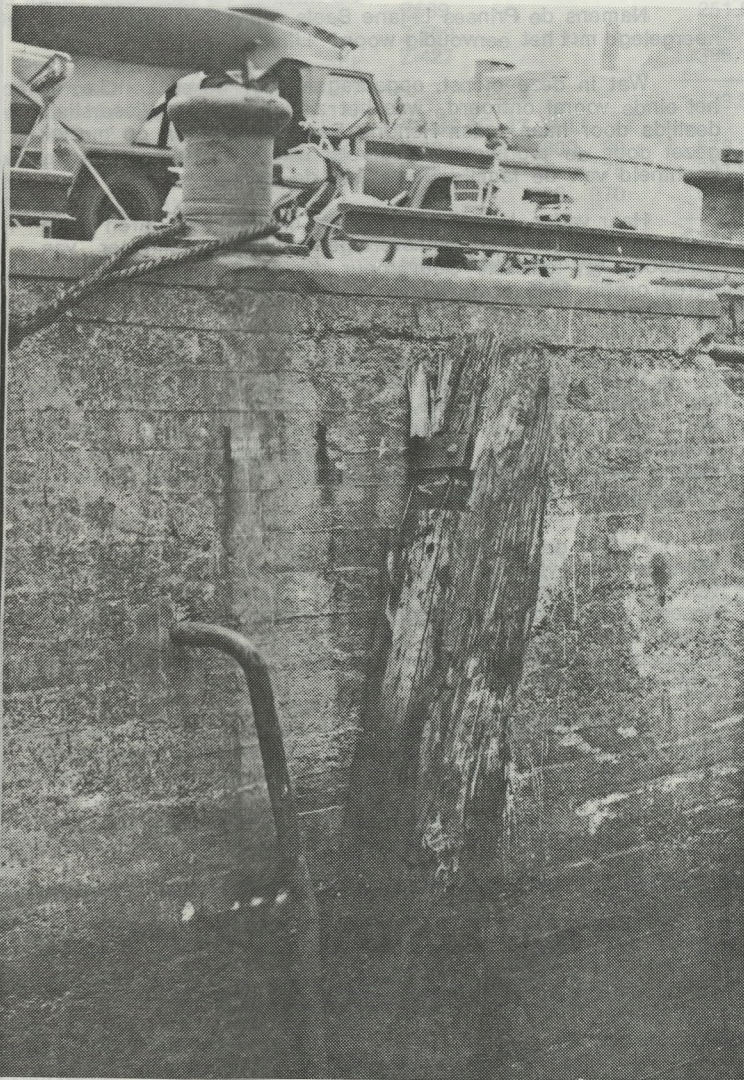
deren te verhalen.

Het is te Oostende zover gekomen dat, naarmate de palen 20 à 30 jaar geleden langs de kaaimuren aangebracht, men verstandigheidshalve, wanneer ze afgelopen worden of afvallen, ze niet meer vervangt.

De vissershavens te Oostende is immers een vlotdok volledig op stadskosten te onderhouden. Te Zeebrugge en Nieuwpoort, deze een tijdok zijnde, zijn die dokken door de Staat te onderhouden.

We hadden het reeds dikwijls over de zeer verwaarloosde toestand van de ladders en palen te Zeebrugge, waarvoor processen sedert jaren aanhangig zijn.

De advocaten van de Staat hebben immers al de tijd nodig vooraleer ten gronde te pleiten. Dit is ten andere een ernstige ziekte geworden bij veel advocaten, die zelfs voor de rechtbank komen zonder hun dossier te kennen en steeds middel vinden om voor de ene of andere reden hun zaak te zien uitstellen. En dan geschiedt dit met maanden later te behandelen.



## DE TOESTAND IN DE HAVEN VAN NIEUWPOORT

Ook hier staan we voor dezelfde feiten, alhoewel minder erg dan in de andere havens en vooral te Zeebrugge, waar het een werkelijke schande is geworden.

Praktisch werden de wrijfhoutpalen te Nieuwpoort alle geplaatst in de jaren 1950-53. Deze waren van een **zachtere** houtsoort dan deze welke men **nu** plaatst.

Na 10 à 15 jaar, waren de bovenste gedeelten van deze palen zodanig verrot, dat men er «kopstukken» op plaatste, t.t.z. de palen werden afgezaagd even onder de hoogwaterlijn, en... het bovenste gedeelte vernieuwd.

De daaropvolgende «miserie» kwam, daar het oud gedeelte verder aan verrotting en afbrokkeling onderhevig was en dat er tussen het vernieuwde kopstuk en het oud

gedeelte, een dergelijke grote inkeping kwam, dat de vaartuigen er met de verschansing, bij wasserid getij, onder kwamen te liggen. Het gevolg: vaartuigen die op «ondervloeien» staan, met het water tot in 't midden van het dek, gebroken relingen, versplinterde verschansingen, waarvoor in feite de Staat verantwoordelijk had dienen gesteld te worden!

Jaar per jaar werden er enige palen (van de honderden) volledig vernieuwd, dit met een veel **hardere** houtsoort, maar die bij de minste duw of stoot van een vaartuig van boven tot onder... opensplijten! De aanhechtingsijzers die in de betonnen muur zijn aangebracht, houden geenszins de palen op hun vaste plaatsen. Het is alleen de bout, die dwars door de paal gaat, die het stuk op zijn plaats houdt, met het gevolg dat het geboorde gat veel te lijden heeft, en mede oorzaak is van het zo gemakkelijk opensplijten van de palen.

(zie vervolg blz. 6)

## MEVROUW ELZA BAELS IS NIET MEER

Vrijdag had in de Dekanale kerk S.S. Petrus en Paulus te Oostende de uitvaart plaats van Mevrouw Elza Baels, 75 jaar en zuster van Prinses Liliane Baels, de huidige echtgenote van Koning Leopold III.

Namens de Prinses Liliane Baels, werd een mooie ruiker neergelegd met het eenvoudige woord "Liliane".

Wat in deze dienst, opgedragen door deken Loncke, op het einde vooral ontroerd, was het zingen van het Visserlied, destijds door haar vader Hendrik Baels gedicht en op muziek gezet door de toondichter Keurvels, wat eens te meer de gehechtheid van de familie Baels aan de visserij bewees.

Haar vader, Hendrik Baels, was immers vele jaren Schepen van de vismijn, volksvertegenwoordiger, Minister van Landbouw en tenslotte Gouverneur der Provincie West Vlaanderen om in 1946 onverwachts te Knokke waar hij woonde te overlijden.

De Heer Henri Baels lag samen met Minister Ed. Anseele, de vader van de enkele jaren geleden afgetreden Minister van Verkeerswezen Anseele, aan de basis van de bouw van de huidige vismijn en vissershaven welke in augustus 1934 te Oostende ingehuldigd werd en waarvan hiervan de grote promotors waren: Minister Edward Anseele, Gouverneur Baels en Burgemeester Moreaux.

Het is de ouderen goed bekend, dat Henri Baels ook voorzitter was van de Hogere Raad voor Zeevisserij, beheerder van de Motorvisserij en van Froid Industriel zoals Edward Anseele met Leonce Verbrugghe de stichters waren van de Oostendse Rederij genoemd de "Rode Vloot", en van de visverkoopscoöperatieve "La Maree", die vele jaren in coöperatieve vorm vis verkocht.

Zij die vrijdag aanwezig waren op deze kerkelijke plechtigheid, gingen ontroerd heen omdat dit lied deed terugdenken aan hen die toen zo veel voor onze visserij gedaan hebben.

Aan de familie Baels biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de rouw welke hen komt te treffen.

## DE VERWAARLOSDE TOESTAND DER MEERPALEN

(vervolg van blz. 5)

Nu er zelfs een kustvaarder, een vroeger koopvaardijship, uitgebaat wordt als lijnvisserijvaartuig, en zijn aanlegplaats gekregen heeft aan de handelskaai waar ook vissersvaartuigen meren voor opligperiode of herstellwerk, is het er zeker niet op verbeterd.

Dit schip vergt heel wat zee-manschap om te manoeuvreren in de Nieuwpoortse haven. Te meer daar dit schip, een ingebouwde motor heeft die «omwendbaar» is, t.i.z. geen omkeerkoppeling heeft, maar telkens bij verandering van «vooruit» naar «achteruit», moet die motor stil gelegd, terug in de gang gezet worden, maar in andere richting draaiend. Zo moet er manoeuvreerd worden.

Bovendien heeft het vaartuig geen lading in zijn ruim en ligt heel hoog boven water, met het gevolg, dat het onderhevig is aan wind, en tij, en heel rap uit zijn koers «waait» of «afzwaait». We zijn benieuwd hoeveel palen daarvan het slachtoffer zullen worden, daar ze bij de minste druk over heel hun lengte openbarsten.

En dan is het de normale administratieve bedreiging: betalen of processen.

Het zou voor onze bevoegde havenautoriteiten en verantwoordelijken nuttig zijn eens les te gaan nemen in Holland, waar evenveel palen, aan veel zwaarder stormen en zware getijden hoeven te weerstaan.

Wat nog zieliger voorkomt, is te moeten vaststellen, dat in sommige havens o.a. te Nieuwpoort, er sedert maanden en misschien meer dan een jaar van die palen, toen nieuw wanneer ze er gelegd werden, op de kaai gereed liggen, om wanneer een verrotte paal bij de minste stoot afvalt, deze te vervangen.

Wie iets van hout kent, kan zich inbeelden in welke toestand die nieuwe palen welke maanden aan regen, wind en zon op de kaai blootgesteld liggen, nu al verkeren wanneer ze een ander moeten vervangen. Dat noemen we het werk van onze administratie die met de centen van Jan en Alleman nog weinig beroepsfierheid moet hebben om dagelijks zulke toestanden niet te willen begrijpen of er hun zollen aan vagen. Triestiger kan het niet.

## De Britse Labour-party dreigt met uittreding uit de E.E.G.

### Groter vergissing zouden de Britten niet kunnen begaan

De Britse Labour-party, dat wil zeggen, wat er van over blijft, vermits er zich een splitsing in deze partij voorgedaan heeft, heeft nu reeds laten weten, dat zij Groot-Brittannië uit de EEG wenst te doen treden, zo de partij bij de volgende verkiezingen de meerderheid haalt. Wat dit zou kunnen betekenen hebben voor de visserij van de overige partnerlanden, is van verstrekkend belang. Het is duidelijk dat een uittreden van G.-Brittannië uit de EEG als één der eerste consequenties zou hebben, het uitvaardigen van de 200 mijlszone, of van een gemeenschappelijke scheidingslijn waar de afstand tot de overbuur geen 400 mijl zou bedragen. Begrijpelijk dat de visserij en de aanverwante bedrijven zeker voor een uittreden zouden gewonnen zijn. We herinneren ons in dit verband nog goed dat de voorgaande Britse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid had in het Labourkabinet, vooraleer Miss Thatcher van de conservatieve partij de verkiezingen won, zeker anti-EEG gezind was, alhoewel er over de EEG houding van de nieuwe premier, de ijzeren lady zoals ze genoemd wordt, ook niet te boffen valt. Een uittreden uit de EEG wordt echter door de conservatieven niet overwogen.

Normaal is het bij onze overburen bijna om de 4 jaar "haasje-over" voor wat de regeringsverantwoordelijkheid betreft, zodat we ons in feite aan een Labourregering zouden kunnen verwachten bij de volgende verkiezingen. Nochtans zijn de kansen van de Labour nu wel verkleind als we rekening houden met het feit dat de, eerder gematigde sociaalvoelende vleugel zich uit de Labour losgewerkt heeft om een afzonderlijke partij te stichten waartoe ondermeer de

heer Jenkins behoort die, in de eerste zes maanden van 1981 als voorzitter fungeerde van de Brusselsse Commissie en waarvan we toch mogen aannemen, dat hij zeker de stap tot het uittreden van Groot-Brittannië uit de EEG niet zou zetten. Het is zowat de conservatieve, minder radikaal-linkse, gericht vleugel die de Labour heeft verlaten. In een traditionele Labour kiesomschrijving heeft de linkse Labour-kandidaat het onlangs zelfs maar heel nipt gehaald tegen de conservatieve Labourkandidaat, zodat het nog zo duidelijk niet wordt dat Labour-links bij de volgende verkiezing van het traditioneel «haasje-over» zal profiteren om de regering te vormen.

Maken we ons dus nog niet voorbarig ongerust, alhoewel dit al toch niet van aard is om toekomstzekerheid te bieden voor onze reders en jonge schippers om onbezorgd nieuwbouw te wagen.

## INSCHRIJVINGEN "JACHTMAN" EN "JACHT- NAVIGATOR"

Geïnteresseerden kunnen zich vanaf heden richten tot het Stadsbestuur van Oostende om inlichtingen te verkrijgen in verband met de lessen van "jachtman" en "jachtnavigator".

Inschrijvingsformulieren kunnen verkregen worden bij het sekretariaat van de Stedelijke Visserijschool "John Bauwens", Mercatorlaan 15 te Oostende.

## ROUW IN DE HOLLANDSE SCHEEPSBOUW

Vrijdag bereikte ons het droevig bericht van het afsterven van de heer Peter Maaskant, scheepsbouwer van de Machinefabriek Maaskant te Bruinisse. De heer Pliet Maaskant was 81 jaar en was lange tijd steeds zeer bedrijvig. Wanneer ze hem opmerksaam maakten het wat kalmer aan te doen, dan was zijn antwoord: Er zijn er die 90 jaar zijn en nog evenveel doen als ik.

Met deze «self made» man verliest de Nederlandse scheepsbouw en werf, een man vol werklust, initiatieven en uitstekend zakenman. De begrafenis had heden dinsdag 29 juli te 14.00 u. plaats op de algemene begraafplaats te Bruinisse, voorafgegaan van een rouwdienst in het Ned. Herv. Verenigingsgebouw te Bruinisse.

Aan zijn kinderen en familie biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## OOSTENDE

Eerder matige prijzen kenmerkten onze markten ter Vismijn gedurende de jongste weken. Daarvoor verantwoordelijk waren in hoofdzaak de 14de en de 21ste juli, 2 hoogdagen dan nog in volle vakantieperiode. Hierop echter volgde dan een kentering met de week van 27 juli, een reële heropflakking die tevreden gezichten creëerde ter Vismijn, dan voornamelijk in het milieu van onze reders.

Kabeljauw bereikte eventjes de piek van 99 fr./kg. voor onze West-sortering terwijl 72 fr./kg. werd toegekend aan dezelfde koopwaar afkomstig van de spannevisserij. De prijzen der gulvangst van onze koppels evolueerden trouwens zeer gunstig en dit naar een toppunt op 28 juli jl. toen de O.309/N.719 een gemiddelde prijs kregen toegewezen van 2270 fr./ben, wat werkelijk als een recordprijs mag worden beschouwd in zijn categorie visserij.

Alleen in de week van 20 juli werden enige hoeveelheden fijne vis aangevoerd die dan wel als uitzondering met de gewone ronde vis puike prijzen in de wacht sleepten. Wij noteerden: 260 fr./kg voor grote tarbot, griet aan 190 tot 220 fr./kg naargelang grootte en kwaliteit, 239 fr./kg voor de duurste staartvis. Mooie meid deed het iets minder goed en reikte slechts tot 75 fr./kg alsook steenschol die net de kaap van de 100 fr. overschreed. Aansluitend op beschouwde week zeker niet te verontachtzamen: de tong, schaars in aanbod met als oorzakelijk gevolg duur en nog eens duur: van 280 naar 376 fr./kg. voor de grote, van 355 tot 380 fr. voor middenslagtong, gewone kleine tegen 280 fr.; de «slips» werden tenslotte gemijnd aan 226 fr. het kg.

De lopende week bracht weinig diversiteit op de dagorde. Kabeljauw en gullen bij de vleet (overigens van prima origine en hoge kwalitatieve waarde). Her en der kon men er een schulletje tussen rapen (slechts 30 fr. in de mijn verbruiker!), een paar grietjes zagen de zon en waren in «afslag»: 175 fr./kg. Platvis in normaal verteerbare grootte werd verkocht tegen toch wel 53 fr./kg., platjes met belangstelling: 25 fr. In deze tijd van crisis werd schelvis gegeten op de nationale feestdag en deze vis werd aldus betaald tegen 70 fr./kg, na de feestelijkheden haalde deze soort nog met moeite 55 fr.

Voor de corisument met enige smaak raden wij verder aan: knorhaan, overigens betaalbaar (27 fr./kg), wijting ook goed voor de maag en voor de portemohnee: 46 fr./kg, dat is dan hele dure en van die goeie jonge zeehaai: 33 fr. voor een hele kilo zeg!

Wat betreft IJsland kunnen we

kort zijn: iedereen kon content zijn: de bonen waren er weer en werden gretig van de markt weggeleurd tegen 50 fr. het kg. Koolvis was voor zijn soort ook erg duur: 1.850 fr. de mand, schelvis van 50 naar 60 fr./kg. De zeewolven die kwamen aangerukt werden letterlijk weggerukt aan 65 fr. voor grote en zelfs aan 34 fr. voor die hele kleine wolfjes. Mensen, wat een festijn, iedereen stond op hete kolen om toch maar een paar bennen blauwe leng te bemachtigen. Dat moest ie dan doen door 70 fr. het kg neer te tellen ofte 10 fr. minder te geven voor de witte. Tevreden kopers dus en een naar werk beloonde schipper Anseeuw die 2.500 fr. gemiddeld de ben kreeg voor zijn extra marchandise. Proficiat! (Als u weet dat in het eerste nemeester van dit jaar slechts 1.700 fr. gemiddeld per

ben werd bereikt, dan zal iedereen met mij toegeven dat het hier ging om een super geslaagde IJsland verkoop!). Commentaren als «t zijn precies goudvissen» en «die bonen zijn zeker geveerd» waren niet uit de lucht! Geprezen en gerezen die IJslandvis!

En... tenslotte was er dan ook nog garnaal ter Oostendse vismijn. De prijs hiervan varieerde van 117 fr. naar 152 fr. op maandag jl. Zaterdag toen de Z.500 onze garnaalafslag de eer aardeed werd nog 179 fr./kg. betaald!

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 16 JULI

Z.589	251.841
Z.509	535.491
Z.427	386.171

1.173.503

### VRIJDAG 17 JULI

Z.424	1300	80	578.206
Z.560		75	201.924
Z.30	300	270	538.377

1.318.507

### MAANDAG 20 JULI

Z.176	600	140	17	680.295
Z.209		100	11	377.915
Z.526	1200	100	14	588.099
Z.465	200	25	7	249.060
Z.289	400	260	9	775.934
Z.321	800	70	12	531.999
Z.12	300	25	7	160.570

3.363.872

### WOENSDAG 22 JULI

Z.198	250	210	12	540.930
Z.533		240	9	378.477
Z.84	750	350	12	974.485
Z.525	250	130	12	238.156
Z.196	200	55	12	332.840
Z.510		210	10	581.220
Z.55	100			55.190

3.101.298

### DONDERDAG 23 JULI

Z.573		15	400.160
Z.578	200	15	166.300

566.460

### VRIJDAG 24 JULI

Z.580	100	5	62.270
Z.180		80	269.035
Z.431		210	481.177
Z.16	1400	200	801.281
Z.564	400	70	398.863
Z.507	900	50	341.522
Z.38		210	413.751

2.767.899

### MAANDAG 27 JULI

Z.512	150	40	8	234.742
Z.98	200	15	7	138.050
Z.42	1000	120	18	771.196
Z.331	2000	70	13	522.060
Z.563		100	9	370.101
Z.559		170	11	435.244
Z.307		170	11	388.465
Z.324	200	320	14	628.235

3.488.093

### DINSDAG 28 JULI

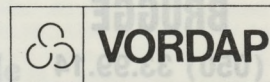
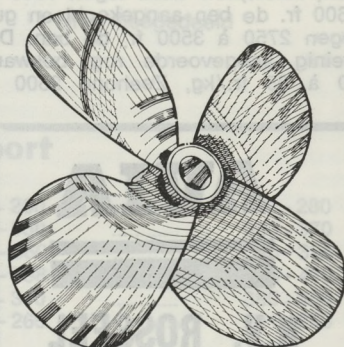
Z.402		140	11	319.565
Z.574	1400	90	16	546.228
Z.560		110	7	289.262
Z.181		190	11	521.822

1.676.877

## VAN VOORDEN GROEP

### Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø  
Mangaanbrons en  
nikkelaluminiumbrons



### Van Voorden Zaltbommel b.v.

Tel.: 00-31-4180-2654  
Postbus 67  
5300 AB Zaltbommel  
Nederland  
Telex 50140

### Vertegenwoordiger België

J. Theunissen  
Terneuzen Nederland  
Tel.: 00-31-1150-94117

Reparatie  
Van Voorden België  
Scheepswerf van  
Rupelmonde N.V.  
Dijkstraat 7  
Rupelmonde  
Tel.: 031-742051

### VRIJDAG 17 JULI

NOORDZEE				
O.141	369	11	720	980.932

### MAANDAG 20 JULI

O.705				
	17	142+1578	tg	693.907
N.45	11	494		732.757
O.309/N.719				
	13	855		1.231.752
N.3/O.279				
	11	976		1.378.010

### WOENSDAG 22 JULI

N.36	18	268+3398	tg	1.547.749
O.26/O.285				
	13	619		791.576
O.206/O.229				
	13	598		918.414
O.243/N.706				
	9	605		597.290
O.127	18	125+1512	tg	535.186
N.597	9	194		368.500
Z.44	8	178		240.601
Z.43	8	117		153.968
BM.274				
	11	190+1164	tg	802.214

### MAANDAG 27 JULI

N.752	12	341		621.330
O.35	11	339		612.301
N.708/N.709				
	9	1066		1.954.678
N.736	11	165		410.200
IJSLAND				
O.81	16	606		1.506.794

### DINSDAG 28 JULI

NOORDZEE				
O.309/N.719				
	5	450		1.020.768

### WOENSDAG 29 JULI

O.135/O.275				
	700	13		983.662
O.134	320	13		466.525
O.123	333	11		594.342

1.676.877

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

# NIEUWPOORT

## DONDERDAG 16 JULI 1981

VIS	Kg	Fr.
N.349	69	9.515
GARNAAL	Kg	Fr.
N.106	34	4.777
N.22	89	13.103

## MAANDAG 20 JULI 1981

VIS	Kg	Fr.
N.470 W	2171	172.088
N.551 K	400	39.694
N.738 W	4371	170.899
N.172 W	5175	186.354
N.349 K	135	10.786
N.88 K	174	13.965
GARNAAL	Kg	Fr.
N.700	100	16.300

Drie vaartuigen van de West en drie kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt.

Tong nr. 1 kreeg 270 à 280 fr./kg en tong nr 2 344 à 370 fr./kg. Voor bloktong of tong nr 3 betaalde men 380 à 390 fr./kg en voor tong nr 4 of fruittong 382 à 395 fr./kg. Tong nr 5 haalde 355 à 370 fr./kg en kleine tong 210 à 260 fr./kg. Grote tarbot kocht men tegen 320 à 340 fr./kg aan, middenslag tarbot tegen 250 à 280 fr./kg en griet tegen 230 à 260 fr./kg. Voor robaard betaalde men 85 à 110 fr./kg, voor rode soldaten 80 à 100 fr./kg, voor staartvis 268 à 276 fr./kg en voor tongschar 80 à 145 fr./kg.

Grote pladijs kende tegen de prijs van 3250 à 3750 fr. de ben zijn afzetgebied, middenslag of drieling pladijs tegen 2750 à 3250 fr. de ben en visjes tegen 1250 à 1750 fr. de ben. Kabeljauw noteerde men aan 4500 tot 5350 fr. de ben en gul aan 2750 tot 4100 fr. de ben. Moerrog boekte men aan 3750 tot 4250 fr. de ben, tilten aan 3500 tot 4000 fr. de ben en scherpstaarten aan 3250 tot 3500 fr. de ben. Grote wijting kocht men tegen 2300 à 2500 fr. de ben op en kleine wijting tegen 1400 à 1600 fr. de ben. Grote zandschar haalde 1400 à 1700 fr. de ben, kleine zandschar 800 à 900 fr. de ben en knorhaan 1500 à 2000 fr. de ben. Doorn of speurhaai kreeg 2000 à 2500 fr. de ben, zeehaai 2000 à 2250 fr. de ben en zeehaai 400 à 900 fr. de ben. Samen werden 12.400 kg vis aangevoerd voor ongeveer 600.000 fr., dit tegen een lonende prijsnotering.

## WOENSDAG 22 JULI 1981

VIS	Kg	Fr.
N.720	6393	262.123
N.211	77	10.894
GARNAAL	Kg	Fr.
N.700	40	6.053

Slechts één vaartuig van de West en één kustvisser losten hun vangst op de woensdagmarkt.

Tong nr 1 kreeg 280 à 285 fr./kg, tong nr 2 355 à 370 fr./kg. Bloktong of tong nr 3 haalde 380 à 390 fr./kg en tong nr 4 of fruittong 384 à 394 fr./kg. Tong nr 5 werd tegen 350 à 365 fr./kg opgekocht en kleine tong tegen 255 à 280 fr./kg. Middenslag tarbot haaf-

de 240 à 260 fr./kg, tongschar 90 à 140 fr./kg, rode soldaten 75 à 85 fr./kg en robaard 85 à 100 fr./kg. Grote pladijs werd aan 3250 tot 3500 fr. de ben geboekt, middenslag of drieling pladijs aan 2500 tot 3000 fr. de ben en visjes aan 1300 tot 1750 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5000 à 5500 fr. de ben geveild en gul tegen 3000 à 4000 fr. de ben. De weinig aangevoerde rog kende een goede prijsnotering. Moerrog haalde 75 à 85 fr./kg, tilten 70 à 80 fr./kg en scherpstaarten 70 à 75 fr./kg. Grote wijting werd tegen 2400 tot 2750 fr. de ben angekocht en kleine wijting tegen 1300 tot 1500 fr. de ben. Grote zandschar werd aan 1600 tot 1750 fr. de ben genoteerd, kleine zandschar aan 1200 tot 1300 fr. de ben en knorhaan aan 1500 tot 1750 fr. de ben. Doorn of speurhaai kreeg 1350 tot 1500 fr. de ben als marktprijs toegewezen en zeehaai 600 tot 800 fr. de ben. Goede belangstelling vanwege de handelaars en een lonende prijsnotering kenmerkten de woensdagmarkt, doch de aanvoer was te gering om aan de behoeften van alle kopers te kunnen voldoen.

## VRIJDAG 24 JULI 1981

VIS	Kg	Fr.
N.211	74	10.814
GARNAAL	Kg	Fr.
Nihil		

## MAANDAG 27 JULI 1981

VIS	Kg	Fr.
N.551 W	312	20.638
N.723 W	9079	311.447
N.590 W	3411	172.488
N.88 K	218	18.862
N.788 K	127	13.721
N.211 K	85	9.408
N.349 K	218	30.654
GARNAAL	Kg	Fr.
N.22	39	7.374
N.782	62	9.648

Drie vaartuigen van de West en vier kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt.

Tong nr. 1 kreeg 270 à 280 fr./kg en tong nr 2 340 à 350 fr./kg. Voor de tong nr 3 of bloktong betaalde men 365 à 380 fr./kg en voor de tong nr 4 of fruittong 386 à 398 fr./kg. Tong nr 5 haalde 310 à 340 fr./kg en tong der kleinste sortering 255 à 265 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 250 à 290 fr./kg opgekocht, middenslag tarbot tegen 230 à 250 fr./kg en griet tegen 190 à 230 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3000 à 3500 fr. de ben opgekocht, drieling of middenslag pladijs tegen 2750 à 3250 fr. de ben en visjes tegen 1250 à 1750 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5500 à 6000 fr. de ben angekocht en gul tegen 2800 à 4000 fr. de ben, dit volgens de grote der sortering. De weinig aangevoerde rog haalde een lonende prijsnotering. Moerrog kreeg 4000 à 4250 fr. de ben, tilten 3800 à 4000 fr. de ben en scherpstaarten 3300 à 3600 fr. de ben. Zeehaai werd tegen 2500 à 2700 fr. de ben opgekocht, doorn- of speurhaai tegen 2000 à 2750 fr. de ben en zeehaai tegen 700 à 800 fr. de ben. Grote wijting boekte men aan 2800 tot 3000 fr. de ben en kleine wijting aan 1100 tot 1500 fr. de ben. Grote zandschar kocht men tegen 900 à 1000 fr. de ben aan, kleine zandschar tegen 600 à 700 fr. de

ben en knorhaan tegen 1250 à 1750 fr. de ben. Robaard bekam 70 à 90 fr./kg., rode soldaten 90 à 100 fr./kg en staartvis 230 à 263 fr./kg. Samen werden er 13.500 kg vis aangevoerd voor een brutowaarde van 597.230 fr., dit tegen een lonende prijsnotering.

## DINSDAG 28 JULI 1981

VIS	Kg	Fr.
N.211	117	13.681
GARNAAL	Kg	Fr.
N.22	42	5.520
N.782	90	14.223

## WOENSDAG 29 JULI 1981

VIS	Kg	Fr.
N.470	2021	151.038
N.738	4114	179.542
N.349	108	12.144
N.88	165	20.469
GARNAAL	Kg	Fr.
N.22	43	7.411
N.106	25	4.025

Slechts twee vaartuigen van de West en twee kustvaartuigen losten hun vangst op de woensdagmarkt. Voor tong nr 1 betaalde men 270 à 280 fr./kg en voor tong nr 2 360 à 370 fr./kg. Tong nr 3 of bloktong kreeg 390 à 395 fr./kg en tong nr 4 of fruittong 398 à 410 fr./kg. Tong nr 5 werd tegen 380 à 386 fr./kg angekocht en kleine tong tegen 221 à 253 fr./kg. Grote tarbot haalde 260 à 286 fr./kg, middenslag tarbot 230 à 250 fr./kg en griet 180 à 230 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3000 à 3500 fr. de ben opgekocht, drieling of middenslag pladijs tegen 2750 à 3250 fr. de ben en visjes tegen 1000 à 1500 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5500 à 5600 fr. de ben angekocht en gul tegen 2750 à 3500 fr. de ben. De weinig aangevoerde rog bekam 70 à 85 fr./kg, Zeehaai 2500 à

2800 fr. de ben, doorn- of speurhaai 1750 à 2250 fr. de ben en zeehaai 600 à 1250 fr. de ben. Grote wijting noteerde men aan 2500 tot 2800 fr. de ben en kleine wijting aan 1000 tot 1500 fr. de ben. Grote zandschar boekte men aan 1200 tot 1250 fr. de ben, kleine zandschar aan 600 tot 800 fr. de ben en knorhaan aan 1500 tot 1750 fr. de ben. Variatie werd tegen dure prijzen aan de man gebracht. Zo bekam staartvis 260 à 280 fr./kg, zonnevis 190 à 220 fr./kg, tongschar 90 à 160 fr./kg, robaard 65 à 80 fr./kg en rode soldaten 80 à 100 fr./kg. De vraag overtrof ruimschoots het aanbod op de woensdagmarkt.

# Verwachtingen

## VRIJDAG 31 JULI

WEST : O.306 : 300 b.  
NOORDZEE : O.309/O.141 : 450 b.  
(DEEN) Torino E.202 :  
200 kab. + gul  
WEST : Z.583 : 1500 tong, 80 vis

## MAANDAG 2 AUGUSTUS

IJSLAND : O.129 : 900 b.  
IJSLAND : O.202 : 850 b.

# Diploma's Hogere Zeevaartschool Antwerpen

Behaalden het diploma officier werktuigkundige eerste klasse :  
Grootste onderscheiding  
Willemotte D.E.M.G.

Grote onderscheiding  
Belmans H.A.M. en Pottiau C.L.A.A.

Onderscheiding  
Hermans R.M.L.E., Moens H., Verhaeghe, De Meersman F.K., Rami Larbi, Schrauwen M.A.M.L. en Beninis A.

Volgende wijze  
Theus M.J.L., Cooleman U. en Moanda Kangi.

Verder slaagden 13 studenten in het examen officier werktuigkundige tweede klasse en vier in het examen officier werktuigkundige derde klasse. Twintig studenten behaalden het diploma van kandidaat officier ter lange omvaart en 36 studenten behaalden het diploma van aspirant officier ter lange omvaart.



**N.V. ROSSEEL  
BRUGGE**

**(050) 33.99.14**

★  
**Alle  
petroleum-  
produkten  
en  
smeermiddelen**

**Verzekerde  
bevoorrading**

★  
**Stipte  
bediening**

**Vertegenwoordiger  
HERMAN FAICT**

**Steenovenstraat 28,  
8401 Bredene  
Tel. : (059) 32.16.76**

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
<b>VISAANVOER TE NIEUWPOORT</b>						
16-7	1	69	9.515			
17-7	—	—	—			
18-7	—	—	—			
20-7	6	12.426	593.786			
21-7	—	—	—			
22-7	2	6.470	273.017			
<b>GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT</b>						
16-7	2	123	17.880	138	148	
17-7	—	—	—	—	—	
18-7	—	—	—	—	—	
20-7	1	100	16.300	161	169	
21-7	—	—	—	—	—	
22-7	1	40	6.053	148	155	

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

	27-7-1981	28-7-1981	29-7-1981
Lappen	.....	.....	.....
Grote	.....	.....	.....
3/4	.....	.....	.....
Blok	.....	.....	.....
Voor-kleine	.....	.....	.....
Kleine	.....	.....	.....
Slips	.....	.....	.....

#### Zeebrugge

Grote	.....	.....	.....
Blok	.....	.....	.....
Fruit	.....	.....	.....
Schone kleine	.....	Niet meegedeeld	.....
Kleine	.....	.....	.....
Tout petit	.....	.....	.....
Slips	.....	.....	.....

#### Nieuwpoort

I	.....	270 - 280	.....	270 - 280
II	.....	340 - 350	.....	360 - 370
III	.....	365 - 380	.....	390 - 395
IV	.....	386 - 398	.....	398 - 410
V	.....	310 - 340	.....	380 - 386
Kleine	.....	255 - 265	.....	221 - 253

### PLADIJS

#### Oostende

	27-7-1981	28-7-1981	29-7-1981
Grote	.....	30	.....
Grote iek	.....	53	.....
Kleine iek	.....	.....	.....
Derde slag	.....	.....	.....
Platjes	.....	25	.....

#### Zeebrugge

I	.....	.....	.....
II	.....	.....	.....
III	.....	.....	.....
IV	.....	Niet meegedeeld	.....
V	.....	.....	.....

#### Nieuwpoort

Grote pladijs	.....	.....	.....
Platjes	.....	60 - 70	.....
Drielingen	.....	25 - 35	.....
Moelen	.....	55 - 65	.....

Drink **Apo**  
bij uw maaltijd

zoveel beter voor de vertering

\* **Apollinaris**

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN

#### IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Grote schelvis	.....	62
Middelmatige schelvis	.....	52
Kleine schelvis	.....	—
Kabeljauw	.....	59
Gul	.....	57
Wijting	.....	—
Schaat	.....	65
Zeebaars	.....	—
Leng	.....	60
Schartong	.....	—
Heilbot	.....	182-266
Koolvis	.....	37
Hondstong	.....	—
Zeewolf groot	.....	65
Zeewolf midden	.....	52
Zeewolf klein	.....	34
Blaauwe leng	.....	71
Witte leng	.....	60
Steenschol groot	.....	85
Steenschol midden	.....	58
Schotse schol groot	.....	26
Mieten	.....	36
Noorse schelvis groot	.....	50
Noorse schelvis klein	.....	23

## BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD V.D. KUST

De aandacht van onze lezers wordt er op gevestigd dat hier navolgende werken, zeekaarten, visserijplaten, enz. op onze drukkerij verkrijgbaar zijn.

1. De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen deel I en II door Gaston en Roland Desnerck.  
Deel I verkoopprijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW  
Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW
2. De Belgische Nederlandse Zeemansalmanak 1981.  
Prijs 950 fr. plus 57 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.  
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981  
aangevuld tot einde december 1980  
Prijs 200 fr. + 12 fr. BTW
4. De nieuwe kaart der Vlaamse Banken  
Prijs 215 fr. plus 37 fr. BTW
5. Moderne Autosnelwegenkaart van België  
Prijs 200 fr. en verzendingskosten 11 fr
6. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen  
verschillende soorten zeevis  
schaal- en weekdieren  
sport- en lijnvis  
Noord Amerikaanse vis  
Prijs 404 fr. plus 52 fr. verzendingskosten.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	27-7-1981	27-7-1981	28-7-1981	28-7-1981	29-7-1981	29-7-1981	27-7-1981	29-7-1981
Grote tarbot							250 - 290	260 - 280
Middelmatige tarbot							230 - 260	230 - 250
Kleine tarbot							100	100
Grote griet	175						190 - 230	180 - 230
Middelmatige griet								
Kleine griet								
Grote schelvis	55							
Middelmatige schelvis								
Kleine schelvis	16 - 30							
Grote heek	65							
Middelmatige heek								
Kleine heek								
Lom								
Leng								
Rog	54							
Keilrog								
Rog							70 - 85	85
Tilten							76 - 80	80
Scherpstaarten							66 - 72	75
Halve mans							65 - 70	70
Teelt								
Katrog								
Kabeljauw	72						110 - 120	110 - 120
Grote gul	50						55 - 80	55 - 70
Middelmatige gul								
Kleine gul								
Hozemondhamme								
Grote wijting	46						55 - 60	50 - 56
Kleine wijting							22 - 30	20 - 30
Schar							15 - 20	12 - 25
Steenschol	111 - 125							
Zeehaai	33						14 - 16	12 - 25
Hondshaai								
Doornhaai							40 - 55	35 - 45
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal								
Schartong							80 - 155	90 - 160
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk								
Heilbot								
Steur								
Koolvis								
Zeewolf								
Pollak								
Zonnevis								190 - 220
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel							230 - 236	260 - 280
Schotse schol								
Zeehond							50 - 54	50 - 55
Bot							12 - 16	12 - 16
Rode poon (roobaard)							70 - 90	65 - 80
Grauwe poon (knorhaan)	27						25 - 35	30 - 55
Rode knorhaan								
Posten								

**Lees "HET VISSERIJBLAD"**

## VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN. — AAN DE VRIJDAG-MARKT VAN 17 JULI WERD AANGEVOERD: 1409 kg tong, 65 kisten tarbot en griet; 1368 kisten kabeljauw; 1 kist koolvis; 1 kist leng; 76 kisten schelvis; 1088 kisten wijting; 275 kisten schol; 104 kisten schar; 49 kisten makreel en 83 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. Per 1 kg: heilbot 20,01; grote tong 21,01-20,84; groot-middel tong 24,44-23,00 klein-middel tong 24,37-23,59; tong één 24,48-23,42; tong twee 18,87-18,14; tarbot 16,79-13,81.

Per 40 kg.: hammen met kop 228-146; hake 150-122; mullets 590-570 kleine kreeft 214-200; bot 26-24; rode poot 148-134; poontjes 24-21 krab 28; haai 114; tarbot 545-451; griet 535-394; kabeljauw twee 240-170; kabeljauw drie 162-142; kabeljauw vier 120-96; kabeljauw vijf 110-46; koolvis drie 114; leng 120; schelvis één 122-84; schelvis twee 90-72; schelvis drie 100-67; schelvis vier 94-66; makreel twee 71-21,60; schol één 144-104; schol twee 146-90; schol drie 114-90; schol vier 79-61; schar 70-41.

x x x

IJMUIDEN. — AAN DE MAANDAG-MARKT VAN 20 JULI WERD AANGEVOERD: 3340 kg tong; 188 kisten tarbot en griet; 818 kisten kabeljauw; 236 kisten schelvis; 2 kisten leng; 2201 kisten schol; 1509 kisten wijting; 74 kisten schar 34 kisten makreel; 15 kisten hake en 155 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. Per 1 kg: tarbot 15,29-14,41; grote tong 19,90-19,41; groot-middel tong 22,29-21,46 klein-middel tong 23,23-22,07; tong één 23,61-22,52; tong twee 18,71-18,00; zalm 18,99-7,52.

Per 40 kg.: tongschar 227-100; krab 28-25; haai 132-108; rode poot 82-80; mullets 284; poontjes 26; kukkels 42; tarbot 524-448; griet 479-340; kabeljauw één 186-156; kabeljauw twee 194-180; kabeljauw drie 160-118; kabeljauw vier 152-130; kabeljauw vijf 142-75; schelvis één 100; schelvis twee 72-61; schelvis drie 82-71; schelvis vier 86-45; makreel twee 45-21,60; wolf 244; schol één 132-80; schol twee 120-84; schol drie 102-66,40; schol vier 60-56,80; schar 62-41; wijting drie 48-41.

x x x

IJMUIDEN. — AAN DE DINSDAG-MARKT VAN 21 JULI WERD AANGEVOERD: 1236 kg tong; 5 kisten tarbot en griet; 40 kisten kabeljauw; 34 kisten schol; 4 kisten schar en 22 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS: Per 1 kg: tarbot 15,71; grote tong 20,41-19,90 groot-middel tong 22,71-21,92; klein-middel tong 24,14-23,16; tong één 23,63-23,14; tong twee 18,51-16,70; ongestripte tong twee 17,50-16,70.

Per 40 kg.: tarbot 566-524; kabeljauw één 276; kabeljauw twee 312-302; kabeljauw drie 268; kabeljauw vier 196-174; kabeljauw vijf 168; schol één en twee 168-140; schol drie 130-114; schol vier 100-71; schar 108-74; rode poot 174; horsmakreel 72.

x x x

IJMUIDEN. — AAN DE WOENSDAG-MARKT VAN 22 JULI WERD AANGEVOERD: 375 kg tong, 7 kisten tarbot en griet, 175 kisten kabeljauw, 34 kisten schelvis, 43 kisten wijting, 7 kisten schol, 3 kisten schar, 24 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS: Per 1 kg: grote tong 23,60-21,10, groot-middel tong 24,80-23,97, klein-middel tong 25,34, tong één 23,11-22,82, tong twee 17,94-17,60.

Per 40 kg.: tarbot 584-528, griet 472-380, kabeljauw drie 288-268, kabeljauw vier 198-182, kabeljauw vijf 172-118, schelvis drie 156-134, schelvis vier 146-126, schol één en twee 172, schol drie 142, schol vier 128-80, wijting drie 122-102, schar 136-130, bot 25, horsmakreel 21, steenbolk 78, rode poot 166-120.

x x x

AAN DE VRIJDAG-MARKT VAN 24 JULI WERD AANGEVOERD: 1653 kg tong; 48 kisten tarbot en griet; 2532 kisten kabeljauw; 4 kisten koolvis; 205 kisten schelvis; 1254 kisten wijting; 888 kisten schol; 215 kisten schar; 7 kisten hake; 49 kisten makreel; 233 kisten varia.

PRIJZEN IN GULDENS: Per 1 kg: tarbot 17,13-15,65; grote tong 21,97-21,62; groot-middel tong 25,55-24,67; klein-middel tong 25,31-24,51; tong een 24,41-23,44; tong twee 18,41-17,63; zalm 21,97-15,90.

Per 40 kg.: horsmakreel 65-45; fint 16; kleine kreeft 184-144; rode poot twee 150; poontjes 35-23; bot 24; steenbolk 55-30; mullets 600; haai 124; hammen met kop 182-148; hake 154-152; tarbot 562-501; griet 528-396; kabeljauw één 236-232; kabeljauw twee 310-228; kabeljauw drie 206-158; kabeljauw vier 138-118; kabeljauw vijf 134-47; schelvis één 156-140; schelvis twee 140-126; schelvis drie 130-70; schelvis vier 112-70; schol één 180-76; schol twee 156-86; schol drie 128-88; schol vier 108-72; wijting drie 73-38; makreel twee 71-35; schar 102-28; tongschar 209-80; wolf 210; witte koolvis 116.

x x x

OOK IN DE VISHALLEN is het goed merkbaar dat de vakantietijd is aangebroken. Niet alleen door de aanwezigheid van vakantiegangers maar ook door afwezigheid van vaste aanvoerders. Meerdere schepen blijven binnen voor het ondergaan van een onderhoudsbeurt of

opnieuw in een verfjas te worden gestoken. De schepelingen maken van de gelegenheid gebruik eveneens van een stuk welverdiende rust te genieten. Het binnenblijven van schepen heeft een verminderde aanvoer tot gevolg. Meerdere kleinhandelaren doen de deur dan ook maar een tijdje dicht. Bij de groothandel lijkt dat er wel nooit van te (kunnen) komen!

AAN DE MAANDAG-MARKT VAN 20 JULI was er verleden week toch wel weer het vertrouwde beeld van «dat er van alles te koop was». Terwijl men in het midden van de week weer aangewezen was op de aanvoer van dagschuiten die dankzij het goede weer naar hartelust hebben kunnen opereren. Maandags nemen de Katwijkse schepen het leeuwendeel van de aanvoer voor hun rekening. Op de overige dagen zijn het de Texellaars, Urkers en Goedereeders die de aanvoer verzorgen. Het lijkt deze vakbroeders goed te bevallen want hun aantal neemt gestaag toe.

OOK VAN WIERINGEN verschijnen er regelmatig meer schepen ten tonele terwijl een niet onbelangrijke hoeveelheid vis van de Noord-Nederlandse havens per auto naar hier wordt gevoerd. Niet onopgemerkt bleef de komst van het span WR-126 en WR-175 die een besomming kon maken van ruim f 40.000,- en het span UK-36 en UK-136 dat zijn inspanningen aan de woensdagmarkt met ruim 38 mille belood zag.

DE GROOTSTE EENHEDEN kwamen thuisgevangen met de ruimen goed gevuld met makreel, wat horsmakreel en haring. Een betrekkelijke geringe hoeveelheid haring was voor de Ierse politie weer eens aanleiding om «toe te slaan». De Sch-22 werd naar Cork opgebracht. De gevolgen moeten nog worden afgewacht. Wel is bekend dat de meeste vis gevangen wordt op de grens van de gestelde limieten. Het kost de schippers de nodige hoofdbreken om buiten de verboden zones te blijven.

### Reders

voor uw **ZANDSTRALEN**  
en alle **SCHILDERWERKEN**

EEN ADRES:

**GUST LAUWEREINS en zonen**

Hendrik Baellskaai 48  
Telefoon 059/32.22.77 — 32.23.18

Oostende  
(8695V)

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 13-7-81 tot en met 17-7-81

Door 91 Kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

16.951 kg.	Tong	f 350.183,23	van f 25,41	— f 17,50
11.779 kg.	Tarbot	f 152.080,85	van f 17,69	— f 17,50
91.500 kg.	Schol	f 194.062,34	van f 3,26	— f 1,20
14.685 kg.	Kabeljauw	f 21.123,05	van f 6,00	— f 0,93
2.650 kg.	Griet	f 26.528,69	van f 11,09	— f 7,52
15.880 kg.	Schar	f 18.790,31	van f 1,51	— f 0,60
2.730 kg.	Wijting	f 3.403,45	van f 1,33	— f 1,03
87.146 kg.	Diversen	f 319.479,53	van f —	— f —

**243.321 kg.**

**f 1.085.651,45**

Aanvoerbericht van 20-7-81 tot en met 24-7-81

Door 99 Kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

25.920 kg.	Tong	f 538.610,68	van f 26,26	— f 16,61
13.310 kg.	Tarbot	f 175.736,58	van f 17,32	— f 4,09
119.575 kg.	Schol	f 265.367,24	van f 3,43	— f 0,91
15.330 kg.	Kabeljauw	f 33.675,79	van f 5,48	— f 1,20
3.859 kg.	Griet	f 39.813,63	van f 11,67	— f 7,92
20.795 kg.	Schar	f 27.977,80	van f 2,33	— f 0,91
2.710 kg.	Wijting	f 4.331,58	van f 2,18	— f 1,01
149.833 kg.	Diversen	f 553.704,16	van f —	— f —

**351.432 kg.**

**f 1.639.217,45**

DE GERINGE AANVOER in de week van 20 tot 25 juli is er oorzak van geweest dat de aangevoerde vis voor «winterse» prijzen werd verhandeld. Aan de maandagmarkt kon niemand nog bevroeden dat het pas vrijdag zou worden voordat er weer enige aanvoer van belang zou zijn. Grote kabeljauwen brachten het tot boven de 300 gulden per bak. De kleinste soorten waren altijd nog goed voor 150 gulden per bak. In de loop van de week konden er dan ook leuke besommingen worden gemaakt, waar de handel overigens wel niet zo blij mee is geweest. Door enkele kleine dagschuiten kon zelfs 10.000 gulden per nacht bij elkaar gevist worden.

AAN DE VRIJDAGMARKT van 24 juli verscheen een span Wieringers dat een besomming kon maken van 52.000 gulden. Een enorm succes dus. Maar aan de woensdagmarkt waren het de UK-135 en de UK-145 die met elkaar 20.000 gulden mochten delen. Minder gelukkig was het span van de TX-29 en de UK-208 dat zijn helle spannet verspeelde. Er zullen weer heel wat reisjes gemaakt moeten worden voor dit vries is terugverdiend.

IN DE AANVOER VAN diepgevroren makreel zat verleden week weinig schot. Men moest zelfs zoeken naar een vangetje. De afvoer daarentegen ging onverminderd voort. Een van de beide kusters die zee koos kon echter niet geheel afgeladen worden met vis. Eén ruim werd volgestouwd met diepvrieskip. Door een en ander is er in de vriescellen hier en daar weer wat ruimte ontstaan.

NAAST DE AANVOER van haring uit Denemarken is er verleden week ook haring aangevoerd vanuit Ierland en het eiland Mann. De aanvoer vanuit deze gebieden is overigens wel erg tegengevallen. Men heeft zijn hoop nu gevestigd op het moment dat er uit deze gebieden «volle» haring zal worden aangevoerd.

DE BERICHTEN OVER het deelnemen van Nederlandse schepen aan de haringvangst in de zuidelijke Noordzee zijn met gemengde gevoelens ontvangen. Nu de tijd van «maatjesharing» is verstreken hebben de traditionele haringschepen weinig belangstelling voor deze vangst. Het wordt pas aantrekkelijk als er in de makreelvangst weinig werk is. Dan zal men geneigd zijn «hurry up» haring te vangen, want het streven blijft er op gericht «vol en zoet» binnen te lopen.

DONDERDAGMIDDAG 24 JULI ARRIVEERDE in de Haringhaven de Engelse trawler St. Jason. Aan boord 600 ton ongestripte schelvis bestemd om te worden verwerkt tot diertlijk voedsel. Voorlopig zal deze partij, «verpakt» in diepvriesblokken van elk 50 kilogram, worden opgeslagen. Deze «buit» geeft voedsel aan de geruchten die de laatste tijd langs de waterkant circuleren dat er onder de Schotse

kust grote partijen schelvis te vangen zouden zijn. De vangsten zouden zelfs zo groot zijn dat de «verwerkingsgrens» zou zijn bereikt en een schip zijn vangst terugzette in zee. Het is merkwaardig dat niet een of ander Nederlands vaartuig ter plekke eens poolshoogte is gaan nemen. De aangevoerde ingevroren schelvin was overigens wel klein van stuk. Hoofdzakelijk «drietjes» en «viertjes». Toch zou daarvoor — speciaal midden in de week — best een gaatje te vinden zijn.

## Nederlandse trawler door Ieren opgebracht

De Ierse marine heeft vorige week de Nederlandse trawler Sch-21 «Hoeker» van de Scheveningse rederij Jaczon opgebracht naar de Ierse haven Cork. Het schip had veel haring aan boord die volgens de marinemensen gevangen zou zijn in dat deel van de Ierse Zee waar niet op haring mag worden gevist.

Dit laatste wordt door de schipper van de Sch-21 natuurlijk ten stelligste ontkend. Alles wordt in het werk gesteld om schip en lading tegen storting van een borgsom vrij te krijgen. Daarbij zou het, volgens een woordvoerder van de rederij, gaan om een bedrag van 6 miljoen B.fr.

# AVIA

---

## N.V. ROSSEEL

### BRUGGE

(050) 33.99.14

★  
Alle  
petroleum-  
produkten  
en  
smeermiddelen

---

Verzekerde  
bevoorrading

★  
Stipte  
bediening

Vertegenwoordiger:  
HERMAN FAICT

Steenovenstraat 28,  
8401 Bredene  
Tel.: (059) 32.16.76

## Engeland

— Volgens inlichtingen vrijgegeven door de Britse Herring Industry Board, bedroeg de totale aanvoer van verse haring door Britse vissersvaartuigen 5,2 duizend ton in 1980. (5,2 miljoen kgr. of 104 duizend van onze benen). Deze haring werd gevangen voor de Schotse Westkust en in het Zuiden van de Noordzee, waar elk jaar bepaalde kleine kontingenten voor het vangen van haring vrijgegeven worden.

x x x

— De zeer bekende Britse seiniertreiler «Irvana» één der top-treilers uit de Britse vloot van de J. Marr & Son-rederij heeft een proefvaart ondernomen met speciaal Frans vistuig en een Franse technische raadgever aan boord. Het gaat om een nieuw net van een bijzonder type door de Britse rederij aangekocht van een Franse firma voor 1,6 miljoen B.fr. De «Irvana» viste gewoontegetrouw in paar met de «Navena», van dezelfde rederij, maar hier gaat het om een net dat door één enkel vaartuig getrokken wordt. Indien dit experiment slaagt, zal de Britse rederij ook zijn andere hektreilers met dit nieuwe nettype uitrusten.

x x x

— Een klein Brits kustvissersvaartuig bekwaam verleden week de verrassing van zijn jeven toen zij een haai die 220 kgr. woog, met een lengte van kop tot staartvin van 3,50 m. in zijn net kreeg en dit slechts een kleine mijl buiten de kust. De twee bemanningsleden konden het gevaarte aan boord nemen en de haai werd verkocht voor aas aan krabbenvissers.

x x x

— De Britse schipper Peter Craven van de Boston Deep Sea Fisheries en de rederij zelf, werden gezamenlijk tot bijna 900 duizend B.fr. boete veroordeeld door een Britse rechtbank voor twee overtredingen op de makreelvisserij. Door de kustwacht werd de 240 Brt-treiler 2 maal in de 3 mijlzone opgemerkt, waaruit zij buiten moeten blijven.

x x x

## Duitsland

— In West-Duitsland besteedt men per maand en per inwoner zowat 165 B.fr. aan visprodukten. Aan vleesprodukten is dit zestien maal meer of ongeveer 2.640 B.fr. per inwoner en per maand, terwijl het verbruik in gewicht 1200 gram is voor vis per inwoner en per maand en voor vlees 15,6 kgr. of een verhouding van één tegen dertien. Dit leert ons dat de prijs van de vleesprodukten 23 % duurder ligt dan voor visprodukten.

## Frankrijk

— In de haven van Arcachon, Frankrijk, hebben twee lijnvisserij in hun open bootje een rog van 35 kgr. aan de haak geslagen. Dit is wat men uit een lokaal blad kon vernemen. Nu kan men daar wel aan toevoegen dat het opgepast is geblazen voor wat jagers en... vissers over hun vangst vertellen of... opscheppen.

x x x


— Na een inspectie van de net-maaswijdte aan boord van de Franse treiler «Jean Mermoz» waarbij 25 mazen te klein werden bevonden, was de Franse schipper op de vlucht gegaan naar Boulogne met een Britse juitenant en verscheidene Britse matrozen aan boord, allen onbewapend. Ten slotte werd hij toch opgebracht naar Grimsby, waar hij thans veroordeeld werd tot een boete van 530 duizend B.fr. Het is duidelijk dat het wegvlugten en het gijzelen van de Britse bemanning mede het zwaar verdikt heeft helpen bepalen.

x x x

— Een stemming ingericht door het Franse bemanningssyndikaat over het verlengen van de wettelijke rust met 24 uur op de grote Franse treilers, gaf 209 voor en 21 tegen, zodat men het vertrek naar zee blijft saboteren met 24 uur vertraging. Volgens de syndikaten moeten de vissers die niet mede gedaan hebben aan de stemming deze volgen. Van dictatuur gesproken en Vrijheid van Arbeid.

x x x

— De nieuwe reglementen op de Franse westkust voorgesteld voor het vervoer van oesters, namelijk met isothermische vrachtwagens, worden door de meeste oesterkwekers als onaantvaardbaar verworpen omdat heel wat vrachtwagens uit het vrachtwagenpark zullen moeten verdwijnen en anderzijds grote investeringen zullen moeten gebeuren in deze moeilijke tijden. Waar de kwekers echter beweren dat het transport hierdoor duurder zal worden en dus ook de oester, vergeten zij echter, dat zij hierdoor een oester van betere versheid en dus betere kwaliteit zullen kunnen leveren, die dus een betere prijs zal kunnen maken.

  
**REDERS**  
**LEEST UW**  
**VAKBLAD**

# Moeilijk haringkraambed

## Belgie stiefmoederlijk behandeld

In tegenstelling met wat wij in bepaalde dagbladen reeds te lezen kregen over haringkwota en verdelingen, hebben de besprekingen die maandag 27 juli te Brussel gehouden werden, hoofdzakelijk over een eventuele haringvisserij, niet tot een overeenkomst geleid.

Het is zo, dat de Commissie een algemeen kwotum voor het zuidelijk gedeelte van de Noordzee en het Engels Kanaal en ten Westen van Schotland van 74 duizend ton heeft voorgesteld, zijnde 55 duizend ton voor het gebied ten Westen van Schotland en 19 duizend ton voor de twee overige gebieden.

Wat de opdeling van de 19 duizend ton voor het Zuidelijk gedeelte van de Noordzee betreft en die ons dus rechtstreeks aangaat, werd een VOORSTEL van nationale opdeling door de Commissie als volgt gedaan :

Nederland	9000 ton
Frankrijk	5000 ton
Groot-Brittannië	2000 ton
België	1000 ton
Denemarken	1000 ton
West-Duitsland	1000 ton

19.000 ton

Met deze opdeling kon de Belgische afvaardiging en verscheidene andere, zich niet akkoord verklaren. Hierdoor kon tot geen overeenkomst gekomen worden, zodat nieuwe onderhandelingen zullen nodig zijn. We vragen ons inderdaad af wat Denemarken en West-Duitsland die op geen traditionele haringvisserij in het zuidelijk deel van de Noordzee kunnen bogen, in deze opdeling kwamen doen. Anderzijds is 1000 ton voor onze vissers zodanig onbetekenend, dat 10 koppels bv. amper een drietal malen zouden kunnen uitvaren. Beslist zeker de moeite niet waard om zich hiervoor met haringnetten te gaan uitrusten en optuigen. Zelfs Nederland met de toegekende 9000 ton, maar in acht genomen de grote en machtige haringkottervloot, zou eveneens maar zeer karig aan haar trekken komen.

Volgens de voorzieningen zou de haringkampagne ten Westen van

Schotland reeds op 28 juli een aanvang hebben moeten nemen, terwijl de haringkampagne in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee, en dus voor België enkel vanaf 1 oktober geprogrammeerd staat. Als er geen overeenkomst en in elk geval geen groter contingent vrijkomt, dan voorzien we terug een wilde haringvisserij zoals we dit verleden jaar en in het bijzonder voor de Franse kust meegemaakt hebben. We hebben vroeger reeds geschreven dat het "vijf voor twaalf" is ter zake en blijven bij deze mening. Een meer substantiële haringvisserij zou ten hoogste het herstel van de haringstand tot op de door de Commissie gewilde hoogte, slechts met enkele jaren kunnen vertragen maar zeker geen gevaar voor de haringstock voor de toekomst kunnen opleveren.

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

### Noorwegen

— In 1980 hebben de Noren viermaal meer garnalen uitgevoerd naar de Verenigde Staten als het jaar voorheen. De garnalenvissers v. de Westkust van de Verenigde Staten werden hiervan het eerste slachtoffer. Door een overvloedige Noorse garnalenvangst en omgekeerd een mindere vangst aan garnaal in de Verenigde Staten, waardoor de plaatselijke prijzen in de hoogte gingen, hadden de Noren het gemakkelijk hun aanbod en invoer op te drijven. Men schrijft de overvloedige vangst aan garnaal in Noorwegen toe aan de vermindering van de kabeljauwstock die garnaal als hun voornaamste voedsel op hun menu staan hebben.

# JACHTVERBOD OP DE WALVISVANGST VERWORPEN

Op de 33ste jaarvergadering van de Internationale Walvisvaartcommissie haalde het voorstel om een verbod in te voeren op de walvisvangst geen drie-vierde meerderheid der deelnemende landen, zodat ook nog voor dit jaar er geen walvisvangstverbod komt. Gewoon- tegetrouw waren op de konferentie die dit jaar te Brighton in Groot-Brittannië gehouden werd, twee groepen landen aanwezig waarvan de gedachten tegenover elkaar staan, namelijk de landen die nog wel actief de walvisvangst bedrijven en de landen die deze bedrijvigheid niet meer uitoefenen. Het is duidelijk dat het vooral deze laatste zijn, die voor een vangststop gewonnen zijn, terwijl de eerste hiervan niet willen weten. Onder de voornaamste walvisvangende landen tellen we Japan en Rusland die onder hen beiden reeds voor de drie-vierden van de walvisvangst in staan en aldus begrijpelijk aan het hoofd staan van de landen die een absoluut walvisvangstverbod niet aanvaarden. Omgekeerd zijn het vooral Engeland en de Verenigde Staten die de leiding hebben voor het stopzetten van de walvisvangst, waaraan we onmiddellijk moeten toevoegen, dat deze landen niet meer tot de walvisvarenden behoren. Hun houding in dit licht gezien, is dus begrijpelijk en laten we maar zeggen, gemakkelijk. Ze schaden geen eigen belangen. Een verklaring van president Reagan werd op de konferentie voorgelezen waarin deze aandrang om te zorgen dat de schitterende schepselen die de walvisven zijn, niet zouden uitsterven. Objectief gezien menen we dat hiertoe geen gevaar is, vermits er nu reeds kwota aanvaard zijn door alle deelnemende landen, ook door de walvisvarenden, die toch een zekere waarborg van overleven voor deze soort inhouden. Bepaalde soorten mogen zelfs niet meer gevestigd worden zoals de Blauwe Vinvis, de Groenlandse Walvis, de Grijze Walvis, de Bultrug en de Noordkaper. Dit zijn de beschermde soorten. Gevangen mogen nog de volgende soorten: de Gewone Vinvis, de Potvis, de Dwergvinvis, de Noorse Vinvis en de Bryde's Vinvis. Voor deze soorten werden kwota vastgesteld.

Op de konferentie werd over vier voorstellen gestemd, waarvan twee uitgaande van de Verenigde Staten en de Seychellen die een betere waarborg geven voor de bescherming van de nog bejaagde soorten. Maar ook de walvisvarende landen hebben twee voorstellen ingediend, waarvan één voorstel door IJsland en één voorstel door Japan.

Millieugroeperingen zoals onder meer «Greenpeace» noemen deze voorstellen zelfs een verslechtering van de bestaande reglementering. Wat er ook van zij, de 29 landen

die lid zijn van de Internationale Walvisvaartcommissie zijn zelfs niet gebonden door de resoluties van de konferentie en mogen zelfs uit de commissie stappen. Daarbij beschikken de walvisvarende landen over een grote troefkaart, namelijk dat een nieuwe reglementering, zoals een verbod op de walvisvangst de drie-vierden der stemmen moet halen vooraleer geldig te kunnen zijn. Hierbij komt nog, dat elk land dan nog over zestig dagen beschikt na het sluiten van de vergadering om ergens bezwaar aan te tekenen, tegen een door de konferentie genomen beslissing.

Men zou er ook moeilijk iets kunnen aan doen wanneer een walvisvarend land zich totaal niet stoort aan het beheersregiem opgesteld en aanvaard door de commissie. Wel zijn er landen, zoals onder meer Groot-Brittannië die, bij monde van de onderminister voor de visserij, reeds een voorstel aangekondigd hebben om desnoods een verbod in te stellen voor verbod van de walvisvangst in de Noord-Atlantische Oceaan, maar zullen de walvisvarende landen zich ook hier aan houden? Volgens de Japanse woordvoerder is het toegelaten vangen van 890 stuk in het Noorderlijk deel van de Stille Oceaan, nog niet eens 1% van de totale walvispopulatie. Dit kan juist zijn, maar ook elders worden er walvisven gevangen en dit vermeerderd dan natuurlijk het gevangen ten honderd ten overstaan van de totale populatie. Wat er ook van zij, toegegeven moet, dat een ongecontroleerde walvisvangst zeker aanleiding zou geven tot een zeer bedenkelijke weerslag op de walvisstand, maar omgekeerd mag men evenmin een gekontingenteerde vangst niet verbieden. De walvis heeft inderdaad geen natuurlijke vijanden, hetzij een eventueel gebrek of tekort aan voedsel. Het is nu echter zo, dat het voedsel van de walvisachtigen eveneens het voedsel uitmaakt van heel wat andere vis. De walvis filtert inderdaad grote hoeveelheden water van de kleine visjes, larven en alles wat het planeton en zelfs mesotone inhoudt. Ook hier moet men dus een gulden regel volgen, namelijk deze van een toelaatbare walvisvangst die de walvisstand niet in gevaar brengt. Verder moet men ook kunnigen aannemen dat bepaalde groepen kustbewoners, zoals bv. de Eskimo's praktisch aangewezen zijn op de visvangst waaronder ook de walvisvangst en dat men dit moeilijk aan deze bevolkingsgroepen kan verbieden, minstens wanneer dit niet buiten de economische levensnoodzaak gaat.

**VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN**

## VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :

Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

## FRANKRIJK VOERDE VOOR 34 MILJARD FR. VIS IN

Volgens het Franse Centraal Comité voor de Visserij voerde Frankrijk in 1980 voor 34 miljard B.Fr. vis in, terwijl de uitvoer zich beperkte tot 10,5 miljard Fr. Als we de balans hiervan maken, is dit toch een nadelig saldo van 23,8 miljard Fr.! De invoercijfers in waarde uitgedrukt, hebben nu reeds drie jaar naéén de aanvoercijfers van de Franse productie op de eigen afslag overtroffen. Het Centraal Comité voor de Visserij stelt zich dan ook vragen in het licht gezien dat Frankrijk beschikt over een eigen grote uitgestrekte kust langs de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee en zuiver mathematisch gezien over elf miljoen km<sup>2</sup> eigen wateren. Verder beschikt dit land eveneens over een zeer goed getraind visserijpersoneel en over wetenschappelijk gevormde onderzoekers, onderzoeksvaartuigen, instituten en stations voor de zeevisserij en voor de akwakultuur, enz.

Het Comité heeft dan ook naar de oorzaken van het regelmatig en aangroeiend tekort op de handelsbalans gezocht, wat de visserijproducten betreft en komt tot het besluit dat dit aan verscheidene oorzaken te wijten is.

Eerstens is de communautaire regelling te streng, zelfs veel te streng. Hiermede wordt waarschijnlijk bedoeld dat men te veel de

door de biologen opgelegde beperkingen aanhoudt, waardoor de visserij in haar ontwikkeling geremd en belemmerd wordt. Zonder het voorbeeld van de wilde haringvisserij aan te halen, denkt men hier waarschijnlijk, namelijk aan de grote Franse haringvisserij met als bijzondere aanvoerhavens Boulogne en dit in de late herfst en winter van 1980. Ook zouden de kwota te streng begrensd zijn. Een tweede reden zou het gemak zijn waarmee men producten uit derde landen de EEG binnen laat. Dit heeft voor gevolg een naar beneden halen van de eigen visprijzen. Volgens het comité komt daar nog bij, dat de vraag naar dure soorten, namelijk zalm, kreeft, tong, tarbot, enz... zich meer en meer laat gevoelen en juist in deze soorten een sterke achteruitgang in de eigen aanvoer en zelfs in die van de ganse EEG vast te stellen valt. Er is ook geen voldoende nieuwbouw met de daarbij gepaard gaande ultra-moderne opsporings- en vangstechnieken die de aanvoer zouden kunnen opvoeren. Tot slot haalt het comité nog de onvoldoende aflossing aan door jonge ambitieuze schippers en vissers, die zich wel zwichten om zich te wagen in een ondankbaar beroep. Wij zelf voegen er nog de miseries bij die de Franse syndikaten de rederijen aandoen.

## DOUANERECHTEN OP VIS OVERGENOMEN OP ZEE VAN VREEMDE VISSERSVAARTUIGEN

Verleden jaar deelden we in Het Visserijblad mede dat Britse vries-treilers uit Hull in de Oostzee jonge kabeljauw overnamem gevangen in de Poolse visserijzone door Poolse treilers. Dit gebeurde terwijl het grootste deel van de Duitse en Deense kottervloot door het vangstverbod voor jonge kabeljauw, door de EEG uitgevaardigd, in de havens lag. Nu werd door de heren Gautier, van der Vring en Walter, allen leden van het Europees Parlement, aan de Brusselse Commissie de vraag gesteld of het overnemen door Britse diepvriestreilers van door Polen in de Poolse zone van de Oostzee gevangen kabeljauw wel in overeenstemming is met de EEG-reglementering. Verder of de Commissie van plan was tegen dergelijke praktijken op te treden en of het hier gaat om invoer waarop rechten moeten worden betaald.

In haar antwoord is de Commissie voorbijgegaan aan de vraag of deze Brits-Poolse akte in overeenstemming is met de EEG-reglementering. Wel werd door de Commissie geantwoord, dat de vis vrij van douanerechten in Groot-Brittannië ingevoerd werd, terwijl, volgens de Commissie op dergelijke praktijken

wel invoerrechten betaald moeten worden omdat deze vis niet kan beschouwd worden als geheel en al in de Gemeenschap verkregen, maar als ingevoerd uit derde landen. De Commissie zal derhalve de overheid van Groot-Brittannië verzoeken de douanerechten, die voor de invoer van deze vis hadden moeten worden betaald, alsnog in te vorderen.

Zeggen we nog dat de Pools-Britse akte zo wat kan beschouwd worden als een variatie op de Brits-Oostbloklanden-akte met de makreel, die ook op zee, voor de Britse kust, van uit de netten van de Britse treilers rechtstreeks aan boord van de betrokken fabrieksschepen overgeladen wordt. Voor de Britten die aan de akte met de Polen medewerkten zal die navordering maar onoverwinnelijk aankomen. Omgekeerd zal de overlading op zee van de makreel op fabrieksschepen van de Oostbloklanden dan waarschijnlijk moeten aanzien worden als een uitvoer naar derde landen, waar dan een uitvoerpriemie voor de Britten zou kunnen aan te pas komen. Deze uitvoerpriemie kwam tot nog toe niet in aanmerking.

## TWEEDE DRAAGVLEUGELBOOT IN DE VAART

Het is dus maandag 3 oogst dat de tweede prachtige draagvleugelboot van de Regie voor Maritiem Transport zijn maiden trip doet en te 8.40 uur van uit Oostende zal afvaren.

De heer Feaux, Minister van Verkeerswezen zal met zijn staf techniciërs en raadgevers insgelijks aan deze reis deelnemen, waarover we hopen in ons volgend nummer terug te komen.

Te Dover wordt er 's middags geluncht en zal men de balans opmaken na twee maanden exploitatie van de eerste vleugelboot, van de RMT, ten aanzien van de regelmatigheid van de diensten en de bezettingsgraad.

De terugkeer na de receptie en de lunch is voorzien voor 18 uur.

De RMT gaat dus voort met zijn modernisering en commercialisering in gunstige zin en geeft aan duizenden mensen van onze kust werk.

## 40 MILJOEN E.E.G.-SUBSIDIES VOOR ELF BRITSE VISPROJKTEN Nog vier miljard voorzien voor volgende 4 jaar

De EEG heeft 40 miljoen B.fr. subsidie toegekend voor de uitvoering van elf Britse projekten verdeeld over Engeland, Schotland en Wales. Deze F.E.O.G.A.-subsidies uit het Landbouw-Waarborgfonds van de EEG worden toegekend voor visverwerkingsbedrijven een bedrijf voor de verwerking van krab en kreeft en voor de uitbreiding en modernisatie van de visafslag en vismarkt van de Schotse vissershaven Kinlochbervie.

Verder werd nu reeds door het betrokken Brits ministerie van Landbouw en Voeding die de visserij onder haar bevoegdheid heeft, eveneens een projekt voor toelagen aan de visverwerkende Britse bedrijven aangekondigd lopende over de vier volgende jaren voor een totaal bedrag van 4 miljard B.fr.!

We vragen ons voor de zoveelste maal af of de visverwerkende bedrijven en havenautoriteiten van

onze Belgische afslagen, wel voldoende op de hoogte zijn van de mogelijkheden die de F.E.O.G.A. aan toelagen biedt voor de uitbreiding van de havenakkommodaties voor de visserij en de uitbreiding en modernisering van onze visverwerkende nijverheden. Ook vragen we ons af of zelfde autoriteiten en bedrijven anderzijds wel voldoende ingelicht worden door ons betrokken ministerie. De toelagen zijn inderdaad als een financiële hulp voorzien die gratis gegeven wordt, dus niet onder vorm van een terugvorderbare lening. Inderdaad valt het ons op, dat wij zelden in de lijst van de door de F.E.O.G.A. toegekende subsidies, Belgische projekten of namen van Belgische verwerkingsbedrijven aantreffen.

Alles schijnt langs geheime wegen gelooft en alleen zij die invloeden kunnen doen gelden, genieten er van.

## KUSTWATER- EN ESTUARIUMVERONTREINIGING

Begin oktober organiseert het T.I. Genootschap Milieutechnologie te Brugge een studiedag over Kustwater- en Estuariumverontreiniging.

De Problematiek van de kustwaterverontreiniging is voldoende bekend. Nauw hiermee verwant is het probleem van de achteruitgang van de waterkwaliteit in de grote estuaria, zoals in België dat van de Schelde. Verschillende professionele groepen zijn nochtans rechtstreeks afhankelijk van de kwaliteit van dit open water; dit geldt bij uitstek voor de zeevisserij en het toerisme, maar ook voor industrieën en agglomeraties die afvalwater of vaste afvalstoffen na volledige of gedeeltelijke behandeling wensen af te voeren. Hier stelt zich de vraag hoe optimaal gebruik maken van 't zelfzuiverende vermogen en de regelende werking v. deze ecologische systemen zonder ze schade te berokkenen. Op een algemener niveau sluit dit trouwens nauw aan bij de langetermijnplanning en het bepalen van de prioriteiten in de

sanering van de inlandse waterlopen.

Deze studiedag beoogt de wetenschappelijke kennis terzake, in ruime mate aanwezig in ons land, te vertalen naar een technisch niveau. Het interpreteren van de fysisch-chemische en biologische achtergrond, en de mathematische modelvorming vormen de leidraad tot het formuleren van richtlijnen en aanbevelingen inzake de lozingspolitiek van diverse soorten huishoudelijke en industriële afvalstoffen. Hopen we dat het hier bij geen studie blijft, maar in het belang van de gemeenschap nuttige gevolgen zal hebben.

VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN

## Uurtabel der afvaarten

### UURTABEL DER OVERVAARTEN

#### SCHEPEN

Voor de week van 2.8.1981 tot  
8.8.1981

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 10u05 en te 14u50
- Dagelijks te 07u35, behalve op 2.8.1981.
- Dagelijks te 19u45, behalve op 8.8.1981
- Op 8.8.1981 bijk. afv. te 10u45

#### Afvaarten uit Oostende naar Do- ver Eastern Docks :

- Dagelijks te 05u00, te 08u00, te 11u00, te 14u00, te 17u00, en te 20u00.
- Dagelijks te 02u00, behalve op 2 en 3.8.1981.
- Dagelijks te 23u00, behalve op 8.8.1981

#### Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks te 01u45.
- Dagelijks te 03u30 en te 05u15, behalve op 2.8.1981.

#### Afvaarten uit Dover Western Docks :

- Dagelijks te 00u30, te 11u40 en te 15u45.
- Op 2, 3, 7 en 8.8.1981 bijk. afv. te 10u10.
- Dagelijks te 19u10, behalve op 8.8.1981.
- Op 8.8.1981 bijk. afv. te 15u15.

#### Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 09u00, te 12u00, te 15u00, te 18u00, te 21u00 en te 23u59.
- Dagelijks te 03u00, behalve op 2.8.1981.
- Dagelijks te 06u00, behalve op 2 en 3.8.1981.

#### Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 19u00.
- Dagelijks te 20u55 en te 22u45, behalve op 8.8.1981.

### UURTABEL DER OVERVAARTEN

#### JETFOIL

(DRAAGVLEUGELBOOT)

#### Afvaarten uit Oostende naar Do- ver Western Docks :

- Dagelijks te 06u50, te 08u40, te 11u50, te 13u50, te 16u40 en te 19u45.

#### Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

- Dagelijks te 08u25, te 10u25, te 13u25, te 18u00 en te 21u05.

## NOOD OP ZEE !

De reddingsdiensten aan onze Belgische kust verzorgen dag in, dag uit een levensnoodzakelijke taak welke bij alle zeelieden vele bewondering wekt.

Soms wordt wel eens te laat op deze diensten gewacht om hulp in te roepen en dikwijls nodeloos.

Een tijdje geleden kregen we te horen dat bij een windkracht van om en bij de 6 Beaufort de ganse bemanning van een pleziervaartuig varende ter hoogte van het Kanaal compleet zeeziek zou geworden zijn.

Zeeziekte kan ellendig zijn voor meevarende mensen doch om daarvoor de reddingsdiensten lastig te vallen, is dit nogal wat overdreven.

Heden zijn reeds heel wat middelen op de markt om aan dit ongemak een noodoplossing te geven zodat de reis naar een dichtbijgelegen haven of schuilplaats kan aangevat worden. Daarnaast bestaat een gratis geneeskundige hulpverlening welke over de radio kan ingeroepen worden.

Aan onze vrienden jachtlui raden we aan hun E.H.B.O.-kistje aan te vullen met de voor hen hoogstnoodige zaken en de Belgisch-Nederlandse Almanak aan boord te bezitten waarin de uiteenzetting wordt gegeven in welke gevallen en over welke frekwentie eventueel een noodoproep mag gebeuren.

Wie in nood verkeert, moet kunnen beroep doen op alle nodige reddingsdiensten doch "voorkomen" is nog steeds beter dan genezen. En heel wat narigheden kunnen opgelost worden, dank zij de goede voorbereiding van elke reis.

# AVIA

## N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★  
Alle  
petroleum-  
produkten  
en  
smeermiddelen

Verzekerde  
bevoorrading  
★  
Stipte  
bediening

Vertegenwoordiger :

HERMAN FAICT

Steenovenstraat 28,  
8401 Bredene  
Tel. : (059) 32.16.76

## OPNIEUW DRIE GROTE SPAANSE TREILERS ONDER BRITSE VLAG

Opnieuw werden drie Spaanse grote treilers onder Britse vlag ingeschreven met als thuishaven Falmouth en dit niettegenstaande de voorwaarden om het bekomen van een registratie onder Britse vlag, nog maar onlangs moeilijker gemaakt werden. Een woordvoerder van het Britse departement van verkeerswezen via dewelke de registratie dient plaats te grijpen, verklaarde dat deze vaartuigen aan de nieuwe registratiereglementen voldaan hebben die voorzien, dat Groot-Brittannië hun voornaamste zetel van bedrijf dient te zijn. Niettegenstaande deze drie vaartuigen ingeschreven werden onder drie verscheidene Britse eigenaars en rederijen, hebben ze toch allen hetzelfde Brits adres, namelijk «Leadenhall Street, 27, Londen». Het is dus duidelijk dat ook aan de nieuwe wet nog voldoende achterpoortjes open blijven om vreemde treilers uit derde landen onder Britse vlag te doen herregistreren. Het is

echter even duidelijk, dat dit herhaald inschrijven van treilers uit derde landen onder Britse vlag, de Britse vissers en eigen rederijen ten slotte wantrouwig maakt en men zeker eerstdaags hier toch op straat zal komen. Juridisch gezien schijnt het echter volledig in orde te zijn omdat het aantrekken van vreemde treilers, een verwerking in het buitenland of aankoop is van treilers uit derde landen door Britse onderdanen of Britse maatschappijen. Op die manier komt er echter toch reeds een gedeelte van de Spaanse vissersvaartuigen onder EEG-vlag, voorafgaandelijk aan de eventuele toetreding van dit land tot de EEG. Gezien de landenlidstaten echter over een eigen kwantum beschikken, kan dit, gezien in het gemak waarmee buitenlandse vissersvaartuigen in Groot-Brittannië een herregistratie krijgen, toch alleen maar de belangen van de andere Britse rederijen en Britse vissers schaden en niet deze van de vissers uit de andere landenlidstaten, tenware men ook in deze landen mogelijkheden tot herregistratie vindt, waardoor telkens het nationale kwantum dan maar opgedeeld moet worden met de uit derde landen bijgekomen vreemde vissersvaartuigen en toch ook wel voor een goed gedeelte, vreemde belangen.

VIS ETEN  
IS VERANTWOORD  
ETEN

## DE TOTALE WERELDVISVANGST LOOPT ACHTERUIT

De totale wereldaanvoer van vis, is voor 1980 zowat één miljoen ton onder de verwachtingen gebleven, nadat 1978 en 1979 telkens een verhoging kende. Men wijt dit aan verscheidene factoren toe, waarvan de voornaamste reden de overbevissing is van verschillende stocks, terwijl andere stocks nog altijd niet aan een volledig herstel toe zijn, zodanig dat men bepaalde beschermingsmaatregelen nog versterkt heeft, hetgeen dan natuurlijk aanleiding geeft tot kwotaregelingen en kontingenteringen met een beperkt aanvoer voor gevolg. Een andere reden is het instellen door verscheidene onderontwikkelde landen in ontwikkeling, die over een lange en visrijke kust beschikken, van een stelsel van vergunningsrechten waarvoor zwaar moet betaald worden door diegenen die er vroeger vrij en naar hartelust konden komen vissen. Ook worden door bepaalde van deze landen verplichtingen opgelegd aan vreemde rederijen om het land die de vergunning aflevert te betrekken in de uitbating van de visserij in hun 200-mijlszone, door een verplichte aanwerving van inlandse bemanningsleden, het participeren in de uitbouw van inlandse verwerkingsbedrijven en/of het ter plaatse aan land brengen van minstens een gedeelte van de gevangen vis. Als derde reden wordt door sommigen de onmogelijkheid opgegeven om tot een gemeen-

schapsregelling voor de visserij te komen in de EEG, waardoor er in deze landen in visserijkringen een onzekerheid blijft heersen over de toekomst. Wijzelf menen dat deze laatste reden wel over het paard getild is, omdat men in de EEG een voorlopige visserijregeling toepast, die praktisch in weinig of niets zal verschillen van een definitieve regeling, minstens wat het totaal te vangen kwantum zal betreffen. Trouwens, volgens de inlichtingen en statistieken waarover de F.A.O. de wereldorganisatie voor de voeding, beschikt, werd er zelfs in 1980 een verhoging van de totale EEG-aanvoer genoteerd tegenover het jaar 1979 met 177 duizend ton. Van de topnaties houdt Japan nog altijd de leiding met bijna 11 miljoen ton!, terwijl de Sovjet-Unie over dit jaar zijn aanvoer met 200 duizend zag slinken om nog juist de 9 miljoen ton niet te halen. China kende een lichte verhoging van de aanvoer en bracht deze tot 4,135 miljoen ton, terwijl de Verenigde Staten een goede jump voorwaarts deden en in 1980 een jaaraanvoer lieten optekenen van bijna 3,6 miljoen ton. Als we het aandeel van België met rond de 40 duizend ton vergelijken met de totale wereldaanvoer, dan betekent dit voor ons 0,0006 % ! Voor Japan betekent dit 14 % van de totale wereldaanvoer en voor Rusland 12,7 %.

# Nog steeds de tunnel over het kanaal

De Europese Kanaal tunnel groep (European Channel Tunnel Group) heeft in Londen twee varianten gepresenteerd van een spoortunnel onder het Engelse kanaal tussen Engeland en Frankrijk.

Beide varianten betreffen een geboorte spoortunnel: een met een diameter van 6,02 m, de ander met een doorsnede van 6,85 meter. Op basis van het prijspeil van januari 1980 zijn de kosten resp. ca. 47,7 miljard B.F.R. en 51,15 miljard B.F. In deze prijzen is ook de bouw van de stations in Engeland en Frankrijk begrepen, alsmede de benodigde infrastructurele werken.

De ECTG bestaat uit vier grote Europese aannemers: Costain Civil Engineering Ltd. uit Groot-Brittannië, SPIE Batiignolles uit Frankrijk, Philipp Holzmann AG uit West-Duitsland en Koninklijke Boskalis Westminster NV uit Nederland. De vier maatschappijen hebben in totaal 87.000 man personeel.

De nieuwe voorstellen zijn een bijgewerkte versie van de ontwerpen, die begin 1981 aan de Britse minister van Verkeer werden aangeboden.

Volgens Sir David Nicolson, lid

van het Europese parlement en mede-voorzitter van de ECTG, bieden de aangepaste plannen de spoorwegdirecties en regeringen van beide landen de keus tussen twee van de meest praktische oplossingen: een tunnel met een diameter van 6,02 m voor het vervoer van passagiers en goederen van niet al te grote omvang en een wat duurdere tunnel met een doorsnede van 6,85 meter.

De Britse parlementaire commissie geeft de voorkeur aan een tunnel met een diameter van 6,85 m, dit met het oog op eventuele toekomstige toenemende behoeften. Het Europese parlement steunt een tunnel met eenzelfde diameter. De Britse en Franse spoorwegen daarentegen geven de voorkeur aan de tunnel met een kleinere doorsnede.

Op de persconferentie in Londen werd gesteld dat het door het bankiershuis N.M. Rothschild and Sons Ltd. ontwikkelde financieringsplan uitgaat van financieringssteun uit de particuliere sector, zonder dat daar overheidsgaranties of dergelijke tegenover staan. Desondanks zal de Staat wel de politieke risico's moeten dekken, zoals het

eventueel stopzetten van de bouw. De spoorwegen dienen een bepaald minimum aan transport te garanderen. Het plan vraagt geen garanties voor het eventueel overschrijden van de kostprijs.

De H. John Sargent, voorzitter van de commissie van financiën van de Kanaal tunnel groep, zei: «Sinds de stemming in het Europese parlement in mei pro-tunnel bleek uit te vallen is er voortdurend gespeculeerd over mogelijke EEG-steun. Wij hopen nu dat de EEG financiële en politieke steun zal verlenen, zodat de financiering wordt vergemakkelijkt».

## KANAALTUNNEL FINANCIËEL ONVERANTWOORD

De bouw van een tunnel onder het Kanaal zou een financiële strop, vergelijkbaar met die van het supersonische passagiersvliegtuig «Concorde» kunnen zijn. Dit staat in een rapport van de vorig jaar opgerichte werkgroep «Kanaaltunnelstudies» waarin vertegenwoordigers van Britse scheepvaartmaatschappijen en van Dover zitten.

Volgens het rapport kunnen schepen het vervoer over het Kanaal tot het einde van deze eeuw goedkoper verzorgen dan een kostbare tunnel. Door het gebruik van nieuwe schepen is het gelukt de tarieven voor het transport van passagiers en vracht te verlagen zo stelt de werkgroep vast.

Anderzijds zijn plannen voor 'n spoorwegtunnel met enkel spoor pas enkele maanden voorgelegd aan de Britse spoorwegen. De Britse regering heeft echter al laten weten geen belastingsgeld in het project te willen steken.

## OVER HENGELAARS EN ZEEVAARTUIGEN

Ga je even wandelen naar het eind van het staketsel te Oosten-de, dan merk je wel zeker enkele hengelaars die er hun lijnen uitwerpen in de hoop een visje aan de haak te slaan. Blijf je wat verpozen bij deze "gezonde" - lucht-happers, zie je al gauw dat heel wat schepen angstwekkend dicht bij de vislijnen voorbijkomen zonder te denken aan de lijnvisser van het staketsel. Soms is er al gehele paniek wanneer zo'n vaartuig doorheen de nylondraden vaart zonder zich van iemand aan te trekken. Verlies aan vismateriaal wordt met gemor en gevloek geïncasseerd doch bepaalde pleziervissers laten het daar niet bij en trekken op inlichting om een eind te stellen aan het "lijntjetrok".

Het reglement voor de Belgische territoriale wateren, artikel 8 § 4 zegt dat zeilvaartuigen, kleine motorboten en roeiboten op veilige afstand moeten blijven van andere varende of manoeuvrerende vaartuigen alsook OP EEN AFSTAND VAN 10 METER VANAF DE AANHOUGHEDEN VAN DE HAVEN VAN WAAROP MET VISLIJNEN WORDT GEVIST.

Hieruit dienen we te besluiten dat ter hoogte van de havenwateren alle jachten (zeil- of motorvaartuig) e.d. bovengenoemde afstand dienen te respecteren tegenover het staketsel op gevaar af de vernietigde vislijnen dienen te betalen aan de hengelaars die hiervoor klacht indienen bij de bevoegde diensten.

Verwittigd is men altijd het dubbele waard, ook op zee!

## ONDERZOEK OVER TE VROEG GEOPEND MOSSELSEIZOEN IN NEDERLAND VOLLE BAK IN RESTAURANTS TE SLUIS

Eén van de grootste Nederlandse mosselveraniers in de grensstreek van Nederland met België heeft een te vroege start genomen met de mosselleveringen zodanig, dat in het week-end van 11 op 12 juli, men in de restaurants, onder meer te Sluis volop van grote porties nieuwe zeer goede kwaliteitsmosselen kon genieten. Nochtans de officiële opening van het nieuwe mosselseizoen was slechts gepland voor maandag 13 juli. In het mossel-eksportcentrum te Yerseke klaagt men deze gang van zaken ten zeerste aan. Door het Nederlandse ministerie van Landbouw en Visserij werd een onderzoek ingesteld. Inderdaad wordt de openingsdatum voor de mosselconsumptie altijd bepaald volgens de kwaliteit en de zuiverheid van de mossel. Als men deze, ook wegens gezondheidsredenen, slechts vrij geeft vanaf 13 juli, dan is het natuurlijk een overtreding wanneer reeds enkele dagen voorheen volop mosselen aan de verbruiker in de restaurants geserveerd worden. Wij zelf vragen ons echter af of er in het reglement een onderscheid gemaakt wordt tussen levering en verbruik. Indien slechts het verbruik gereguleerd is om vanaf 13 juli te mogen starten, dan is aari een vroege levering aan het restaurant misschien geen overtreding verboden. Om verbruiksklaar

te staan op 13 juli is het aannemelijk dat de restaurants en zelfs de viswinkel misschien wel graag de mosselen eerder toegeleverd zien. Aldus zouden het de restaurants en de viswinkels zijn die aan de verleiding niet hebben kunnen weerstaan om een zoet winstje in het week-end van 11-12 juli mede te pakken. In Zeeuws-Vlaanderen staan de mosselen in de winkel thans aan 35 B.fr. geprijsd, terwijl dit verleden jaar rond hetzelfde tijdstip toch beduidend meer was, namelijk 52 fr.! Dit vindt natuurlijk zijn oorzaak in het feit, dat het een echt mosseljaar is, namelijk veel mosselen, groot van stuk en zeer vol van vlees van goede hoedanigheid. Verleden jaar was het niet omgekeerd: weinig mosselen op de percelen, klein van stuk en aan de lage kant wat het vleesgehalte betreft. We kunnen dus besluiten dat het, vooral voor de verbruiker een mosseljaar wordt. Ons land, ten eerste bekend als een mosselverbruikende gemeenschap, zal zeker wel haar beste beentje voorzetten. Voegen we daar aan toe, dat het mosselvlees een zeer gezond voedsel is en daarenboven zeer smakelijk, alhoewel de Belg daar gewoon tegetrouw een ferme portie fritten bij nodig heeft. Ons land staat immers ook bekend als het «frittenland».

## Schippers opgepast !

## WRAK «GRETHE DANIA» WAARSCHIJNLIJK GELOKALISEERD

Nadat de Deense kintvaarder, «Grethe Dania», in de nacht van donderdag op vrijdag drie weken geleden was gezonken en de bemanning met helikopters was gered, is een speuractie op touw gezet door Rijkswaterstaat, directie Noordzee, naar de juiste positie van het wrak. Aanvankelijk werd deze uitgevoerd door vaartuigen van D.G.S.M. (betonningsvaartuigen, onderzoekingsvaartuigen) maar later werd alleen de «Vollans» van Hollandse Rijkswaterstaat voor deze moeilijke taak ingezet.

In het gebied waar de «Grethe Dania» vermoedelijk was gezonken ligt het vol met vliegtuig- en scheepswrakken, die niet allemaal op de zee kaarten zijn vermeld. In de loop van vorige week werd het wrak met een hoge graad van waarschijnlijkheid gelokaliseerd in positie 51-35-36 N en 03-12-48 E.

Dit is ten opzichte van de Z.S.B.-boei (Zuid Steenbank) in de richting van 230° op een afstand van 1,8 zeemijl.

Het vermoedelijke wrak is gemarkeerd met twee cardinale westlichtboeien welke zijn gemerkt met een «W» met als karakter Qk FI (9) 15 sec, en die zijn uitgelegd op resp. 150 meter en 225 meter afstand van de wrakpositie.

Het waterpeil boven het wrak bij G.L.L.W.S. bedraagt circa 10 meter. (de H.).

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN