

het visserijblad

Verslijnt wekelijks

Vrijdag 4 september - Nr. 31

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

NATIONALE MAATREGELLEN TOT INSTANDHOUDING VAN DE VISSERIJBESTANDEN IN DE E.E.G.

De Commissie van de EEG heeft zopas een lijst gepubliceerd die alle nationale maatregelen omvat genomen door de verscheidene landen-lidstaten tussen 1 juli 1980 en 30 april 1982.

Hieraan ontleen we onder meer de goedkeuring op 23-7-80 door de Commissie van een K.B. van 3-3-80 tot instelling van een verbod tot haringvisserij door België genomen, in de Noordzee en het oostelijk gedeelte van het Kanaal. Het is onder meer als gevolg van dit K.B. dat over 1980 de Rederscentrale geen heffingen kon leggen op de haringaanvoer van zijn leden. Voor 1981 heeft men echter vergeten het K.B. te verlengen zodat dit ten zeerste welkom werd voor de Rederscentrale, kwestie van de heffingen op haringaanvoer, alhoewel deze toch onwettelijk bleven, met of zonder K.B.

Aan de hand van motiveringen van de EEG werden bijna altijd de nationale maatregelen goedgekeurd wanneer zij betrekking hebben op strikt lokale vispopulaties van het betrokken land en die praktisch al-

leen van belang zijn voor de eigen vissers van het betrokken land.

Onder de 6 door Groot-Brittannië genomen nationale maatregelen wat de krabben en de kreeft betreft, werden er verscheidene verworpen. De verhoging van de ruglengte van de in Groot-Brittannië en in het stukje Noord-Ierland aangevoerde zeekreeft van 80 tot 83 mm. werd goedgekeurd. De tweede verhoging tot 85 mm, die zou ingaan op 1-6-82 werd echter niet goedgekeurd omdat het een maatregel geldt die pas twee jaar later ingevoerd wordt en dus niet als tussentijdse maatregel kan aangezien worden. Inderdaad mogen nationale beschermingsmaatregelen slechts genomen worden wanneer het gaat over tussentijdse maatregelen. Het verbod tot aanvoer in Groot-Brittannië en Noord-Ierland van delen van krabben en zeekreeft die gescheiden zijn van de romp (bedoeld wordt de rijsers en poten) werd goedgekeurd door de Commissie. Andere nationale maatregelen door Groot-Brittannië genomen, werden door de Commissie verworpen zoals onder meer de vaststelling van een minimummaat voor de St-Jacobschelpen, namelijk 95 mm, de verhoging van de voor Noordzeekrab geldende minimummaten van 108 mm. tot 115 mm. en voor de spinkrab tot 120 mm. De motivering door de Commissie ter zake gegeven luidt: inzake de instandhouding van schaal- en weekdieren, het nog niet noodzakelijk is gebleken dat dergelijke maatregelen voor de instandhouding van de schaal- en weekdierpopulaties nodig zijn en het gemeenschappelijk beleid ter zake bovendien in het gedrang kan komen door de vaststelling van nationale maatregelen.

Alle andere nationale maatregelen door verscheidene landen-lidstaten genomen in de betrokken periode worden goedgekeurd.

E.E.G. - VOORSTELLEN VOOR BILATERALE VISSERIJ - OVEREENKOMST DOOR IJSLAND ALS ABSURD AFGEWEEZEN !

De juli-besprekingen die plaats vonden tussen de EEG en IJsland in verband met een visserijovereenkomst over de capelin, de rode poon en de Groenlandse garnaal, zijn abrupt door IJsland afgebroken wegens hetgeen hun vertegenwoordigers noemen, de absurde eisen van de EEG-onderhandelaars. De EEG onderhandelt hier als partner in de kwotaverdeling van betrokken vis via een vertegenwoordiging voor Groenland, die nog niet zolang geleden de visserijlimieten tot 200 mijl heeft uitgebreid, waardoor vooral de IJslandse capelinvisserij in het gedrang werd gebracht.

Volgens de IJslandse vertegenwoordigers had, op basis van de EEG-voorstellen, het absoluut geen zin de besprekingen aan te vangen. Inderdaad was IJsland slechts bereid 5 % van de algemene vangstkota aan de EEG toe te kennen en 15 % aan Noorwegen. Aldus zou 80 % aan IJsland toekomen.

Wat de rode poon en de Groenlandse garnaal betreft, vroegen de EEG-onderhandelaars, van de in gemeenschap vastgestelde totaal-kwota een aandeel van 35 tot 40 %, terwijl de IJslandse onderhandelaars slechts 15 % wensten toegekend te zien. Volgens laatste onderhandelaars waren de eisen van de EEG dan ook te absurd en werden de besprekingen afgebroken.

Dat de EEG in deze onderhandelingen door IJsland betrokken werd, komt door het feit dat de capelin een visje is, dat, in bepaalde perioden van het jaar hoofdzakelijk in de Groenlandse 200-mijlszone verblijft om dan terug de IJslandse wateren en gedeeltelijk de Noorse 200-mijlszone via het eiland Jan Mayen, aan te doen. IJsland wenste dan ook tot een overeenkomst te komen om te beletten dat EEG-trei-

lers, binst het verblijf van de capelin in de Groenlandse 200-mijlszone, met volle macht hierop jacht zouden maken. Door IJslandse biologen werd 'n aanvaardbaar jaarkwotum voor capelin op 700 duizend ton bepaald. Hiervan wenst IJsland 80 %, hetzij 560 duizend ton, verder 105 duizend ton voor Noorwegen en slechts 35 duizend ton voor de EEG. Of dit ergens ook niet absurd klinkt voor de EEG-onderhandelaars, laten we anderszijds in het midden. Wel is geweten, dat de capelinvangst voor IJsland van uitermate groot belang is voor de vismeelindustrie. Anderszijds dient deze vis gevoelig beschermd te worden want IJsland heeft in voorgaande jaren op dergelijke grote schaal de capelin weggevangen, dat de stock dient beschermd te worden.

Tegenover vorige jaren worden dan ook honderdduizenden tonnen minder aangevoerd, vooral wegens een gevoelige minderaanvoer. Hieruit werden dan de besluiten getrokken dat het tijd werd om beperkingen op te leggen, hetgeen natuurlijk altijd hard aankomt. Voegt men dan de uitbreiding van de Groenlandse wateren tot 200 mijl hierbij, met de onmogelijkheid voor IJsland, zonder bilaterale afspraken, nog in deze wateren te komen vissen, met daarbij nog de voorhanden zijnde dreiging dat de stock gevoelig zou kunnen aangetast worden door EEG-vissers binst de trek van de capelin naar de Groenlandse kust, dan werd het duidelijk, dat IJsland persé aan afspraken wenste te komen. Of 'n aandeel van 35 duizend ton voor de EEG wel een basis voor onderhandelingen kan vormen is omgekeerd ook twijfelachtig. Als men toch tot afspraken wenst te komen zullen beide onderhandelaars, naar onze mening, toch water in hun wijn moeten doen en elkaar ergens halfweg moeten tegemoet komen.

**Oersterke
vislijnen**
Zwaar gevet, dubbel
gegalvaniseerd



**BEL
YMUIDEN
STORES**

Ymuiden - 02550-19122*
Oostende - SCAP 059-322951
Zeebrugge-Hand in Hand
050-544117

Nieuwe Politie- en Scheepvaartreglementen voor de Belgische territoriale zee

Door een K.B. op voorstel van de ministers Feaux en Chabert, is een nieuw politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee en de havens en de stranden verschenen dat in werking treedt vanaf 1.10.81. Ten behoeve van onze lezers lichten we hier het voor-naamste uit.

Door territoriale zee verstaat men een strook van 3 zeemijl (5556 m.), vanaf het uiterste punt bij ebbe, en vanaf het uiterste punt van de staketsels. Onder vaartuig verstaat men elk drijvend getuig, gebruikt of geschikt als middel van vervoer of verplaatsing te water. Hieronder is dus praktisch alles begrepen, hoe klein ook.

ALGEMENE BEPALINGEN:

Behoudens andersluidende bijzondere bepaling moet ieder vaartuig op de romp of op de bovenbouw, op een goed zichtbare plaats, zijn naam en die van z'n thuishaven voeren. Die namen moeten in duidelijk met de achtergrond contrasterende letters aangebracht worden en bij helder weer op een afstand van ten minste 50 m leesbaar zijn. Zijn die namen op de zijkant van het schip aangebracht, dan moeten ze aan beide zijden voorkomen.

Behalve wanneer het een zeebrief of een vlaggebrief heeft, moet elk vaartuig dat geheel of gedeeltelijk aan een in België gevestigde persoon toebehoort en dat een Belgische thuishaven heeft of dat gewoonlijk een Belgische haven aandoet, ingeschreven zijn in het register dat daartoe door de hoofdwaterschout van de kust wordt gehouden, en het hem toegewezen kennummer voeren.

Met uitzondering van de vissersvaartuigen die gewoonlijk een Belgische haven aandoen, moet elk vaartuig zijn nationale vlag hijsen wanneer het een haven in- of uitvaart.

SCHEEPVAARTBEWEGINGEN

Vaartuigen met een lengte over alles van minder dan 20 m moeten zo dicht als veilig en uitvoerbaar is de stuurboordwal of het stuurboordstaketsel aanhouden, en in ieder geval bijtijds en ruim uit de weg van andere vaartuigen blijven.

Zelfvaartuigen mogen niet laveren in de toegangseulen tot de havens van de Belgische kust of in de wateren van die havens; indien zij uitgerust zijn met middelen tot werktuiglijke voortbeweging, moeten zij deze in die wateren gebruiken.

Pleziervaartuigen nemen in de havens van de Belgische kust de kortste weg om hun bestemming te bereiken, zonder de veiligheid van de scheepvaart in gevaar te brengen.

Het is verboden in de vaargeulen van de havens en op de reden van die havens op enigerlei wijze te vissen. Vanaf kunstwerken of aan-

horigheden van de havens mag echter met kruisnetten of lijnen worden gevist in zover daardoor de scheepvaart niet wordt gehinderd.

VERPLICHTINGEN VAN EIGENAARS, EXPLOITANTEN, KAPITEINS OF SCHIPPERS

Ieder kapitein of schipper of bij dezen ontstentenis, iedere eigenaar of exploitant van een vaartuig is gehouden:

1) zijn vaartuig behoorlijk vast te maken of te verankeren;

2) het vaartuig zo bij nacht als bij dag te bewaken of te doen bewaken;

3) steeds de nodige manschappen aan boord te hebben of onmiddellijk ter beschikking te stellen, om de manoeuvres die door de ambtenaren of bedienden van de overheid zouden bevolen worden, onmiddellijk te kunnen uitvoeren;

4) aan dek van een geankerd vaartuig voldoende bemanning te houden om het zwaaien van 't vaartuig bij het kenteren van het tij gade te doen slaan, en om bijtijds de vereiste manoeuvres te kunnen uitvoeren, onder meer, om het schip sneller te doen zwaaien of om meer ketting te steken;

5) tuig of takelwerk dat buiten boord uitsteekt in te halen, wanneer het zo geplaatst is dat het de veiligheid van de scheepvaart of de goede orde in de aanhorigheden van de haven in gevaar kan brengen;

6) wanneer het vaartuig gemeerd ligt, het buitenste anker, en wanneer het de sluisen nadert en doorvaart, alle ankers in kluis te trekken;

7) de aan staketsels en kaaien of ter zijde van andere vaartuigen liggende of gemeerde vaartuigen buitenboord te voorzien van behoorlijke onzinkbare wrijfhouten of worsten;

8) gevolg te geven aan elk verzoek om een tros aan te nemen en vast te maken, en eventueel eigen meertouwen los te gooien om het verhalen van andere vaartuigen te vergemakkelijken;

9) elke voorzorgsmaatregel te treffen opdat het proefdraaien van motor met ingeschakelde schroeven geen schade aan derden zou kunnen veroorzaken.

De eigenaar, exploitant, kapitein of schipper van een vaartuig dat aan de grond gelopen of gezonken is, moet onmiddellijk na het ongeval:

1. langs de kortste weg van het feit kennis geven aan de dichtstbijzijnde ambtenaar of bediende van de overheid, die onmiddellijk, voor zover het geen ambtenaar van de zeevaartpolitie of van het loodswezen is, deze laatste diensten hiervan op de hoogte stelt;

2. het aan de grond zittend of gezonken vaartuig door middel van de reglementair voorgeschreven lichten en dagmerken aanwijzen.

PLEZIERVAART

Roeiboten van welke omvang ook, en pleziervaartuigen waarvan de lengte over alles 6 m. of minder bedraagt, mogen geen zee kiezen indien buitengaats de van uit zee waaiende wind kracht 3 Beaufort of de van uit land waaiende wind kracht 4 Beaufort heeft of te boven gaat.

Paragraaf 1 is niet van toepassing op pleziervaartuigen die aan georganiseerde wedstrijden of zeilkursussen deelnemen, op voorwaarde dat die vaartuigen er onder afdoende toezicht van de organisatoren blijven.

UITZETTEN VAN NETTEN

Het uitzetten vanaf het strand van netten of lijnen met haken mag slechts geschieden:

1) buiten de krachtens artikel 32, § 1, aangeduide plaatsen en de zones die door de gemeenteoverheid als badzones worden aangeduid; en

2) in een zone waarvan de zee-waartse grens niet verder reikt dan op een afstand van 150 m te rekenen vanaf de laagwaterlijn waarvan sprake in artikel 32 § 1.

Die netten of lijnen worden op afdoende wijze door middel van een of meerdere goed zichtbare gele merken gesignaleerd.

3) Netten, andere dan treilnetten, of lijnen met haken welke vanaf vaartuigen worden uitgezet, moeten bestendig aan een bemand vaartuig worden vastgemaakt. De netten mogen per vaartuig niet langer zijn dan 50 m. Het vaartuig voert bovendien de lichten en dagmerken bepaald bij voorschrift 26, c.

4) Voor zover het praktisch mogelijk is, wordt het in deze paragraaf bedoelde visgerei gemerkt met de letters en het nummer van het vaartuig waartoe het behoort.

Elk vaartuig waarop dit besluit van toepassing is, moet een exemplaar van dit reglement en een bijgewerkte officiële kaart van de Belgische territoriale zee aan boord hebben. Deze bepaling is niet van toepassing op vaartuigen bestemd voor strandvermaak alsook op zeilplanken.

VERHOOGDE VEILIGHEID VOOR HET PLANKZEILEN

Ook het plankzeilen wordt gereguleerd. Plankzeilers zullen slechts vanaf bepaalde plaatsen langs de kust in zee steken en mogen zich aldaar niet verder dan 200 m. uit de kust verwijderen. Bovendien zullen de plankzeilers een reddingsvest van een opvallende kleur moeten dragen.

Het totale politie- en scheepvaartreglement dat op 18 bladzijden van het Staatsblad gepubliceerd wordt voorziet slechts enkele aanpassingen en bijwerkingen. Wij hadden

echter gehoopt dat men ook strenger zou opgetreden zijn wat de zee-waardigheid en de kennis van de navigatiereglementen betreft, voor, wat men zelf in het K.B. noemt: «elk drijvend tuig». Feit is toch dat roeiboten en pleziervaartuigen van min dan 6 meter niet meer mogen uitvaren bij windkracht 3 Beaufort en dat zij hier zelf niet over te beslissen hebben, maar de overheid het verbod zal aanduiden, bij dag door een zwarte figuur bestaande uit twee kegels met de punten tegen elkaar loodrecht staande en bij nacht door een rondom zichtbaar violet flikkerlicht.

Over te nemen centrum Antwerpen. — Reuze VISHANDEL in volle werking — ma. gemaakt fortuin — Tel. 031/33.55.85 vóór 19 u. 's avonds. (8732V)

NIEUWE AANWINST VOOR VISSERIJMUSEUM VAN OOSTDUINKERKE

Tijdens de visserij werd door de N.723 «Pallietor» van Norbert Vercoutter een wrakstuk opgevist op ongeveer 3 mijlen ten oosten van de Haisborough Bank op een diepte van 16 vadem. Het gaat met name om een korijzer dat rond de jaren 1900 en later werd gebruikt aan boord van de Engelse smacks. Heel speciaal dan vaartuigen uit Rams-gate; de korijzers die door de smacks uit Lowestoft werden gebruikt hadden een heel ander model.

Schipper Norbert Vercoutter stelde dit korijzer ter beschikking van het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke. Het korijzer werd gemaakt in smeedwerk. Tussen de zool en het oog, waarin de korre-stok paste, is er een hoogte van ongeveer 1,25 m. Dat het wel degelijk gaat om een korijzer van de smacks uit Grimsby wordt bewezen door het bijzonder oog langs de achterzijde, dat diende om het lood-zeil aan vast te maken. Bedoeld korijzer staat trouwens weergegeven in het boek «Sailing Trawlers».

Langs deze weg dankt de vereniging «Vrienden van het Visserijmuseum» schipper Vercoutter en zijn bemanning voor het schenken van dit waardevol stuk, waardoor het museum andermaal merkwaardig werd verrijkt.

De Heer Marcel Vanden Bosch vervangt Pol Vanden Steen

Waar ministers en staatssecretarissen veelvuldig gaan en komen, is dit gelukkig niet het geval voor de ambtenaars van de Belgische administratie, zoniëet ware het voor de bevolking en het land in veel gevallen een ramp.

Vorige week hadden wij het over de officiële overname van de Heer Pol Vanden Steen, bestuursdirecteur bij het ministerie van Verkeerswezen, na gedurende 42 jaar in Staatsdienst op verschillende niveaus ons land, en vooral de koopvaardij en de visserij te hebben gediend.

Deze week willen we het hebben over een niet minder verdienstelijke ambtenaar, die hem vanaf heden, in dit ambt in de administratie van Verkeerswezen zal vervangen en die sedert meer dan 25 jaar in onze visserijmiddens zeer bekend is en er zeer veel voor heeft gedaan, vooral in zijn functies van attaché en kabinetsadviseur van verschillende ministers van Verkeerswezen. Van deze ambtenaar kunnen we niet alleen zeggen: hij heeft voortreffelijk zijn ministers voorgelicht, maar als attaché en kabinetsadviseur in moeilijke perioden enorm veel diensten aan de visserij en koopvaardij bewezen.

Zijn benoeming in het Zeewezen is voor zijn ministers, zijn mede ambtenaars, en voor al wie in de zeevisserij en koopvaardij thuis hoort, ene van de meest toegejuichte en verrechtvaardigde in een tijd dat politieke benoemingen allerhande schering en inslag vormen.

De Heer Vanden Bosch is weliswaar geen West-Vlaming, maar toch een echte Vlaming geboren in het Vlaamse land en wel te Kessel-Lo. Hij is thans 55 jaar en kan nog gedurende tien jaar enorm veel diensten aan koopvaardij en visserij bewijzen.

Na in het hoger middelbaar onderwijs in de Wetenschappelijke afdeling afgestudeerd te zijn, kwam hij immers in augustus 1944 als tijdelijk opsteller in dienst van hetzelfde ministerie.

Hij werd achtereenvolgens in vast verband benoemd tot opsteller, onderbureauchef, bureauchef, afdelingschef, directeur en bestuursdirecteur.

Maar in de visserij heeft men hem in al zijn doen en laten en zijn inzet voor de visserij, best als attaché en adviseur van verschillende ministers (eren kennen. Hij was immers sedert 17 november 1958 tot 24 januari 1974 als attaché verbonden aan het kabinet van verschillende ministers, waaronder we slechts kunnen noemen de Heren P.W. Seghers, Bertrand en Urbain, om tijdens het ministerschap van de Heren Anseele en Ramaeckers tijdelijk het Zeewezen te vervoegen en opnieuw kabinetsadviseur te

worden tijdens het Ministerschap van Chabert.

Want op 15 mei 1974, na enkele maanden als zodanig inactief te zijn geweest, werd hij opnieuw aan het kabinet van de heer Chabert, Minister van Verkeerswezen verbonden, om er tot zijn heengaan te blijven.

Het was vorig jaar en wel toen het Ministerie van Verkeerswezen, van minister veranderde, en de Heer Feaux het werd, dat hij als adviseur vervangen werd. Dat werd in visserijmiddens ten eerste betreurd omdat een ambtenaar als deze, die meer dan 22 jaar al het wel en wee van de verschillende ministers van verkeer en hun kabinet kende en wist in welke zin voorstellen, vragen en antwoorden dienden geadviseerd, alle aangelegenheden zeevisserij en koopvaardij aanbelangend, doorwintert was en niet zo gemakkelijk te vervangen is, welke opvolger het ook weze.

Wie in de visserij in al die jaren voor talrijke aangelegenheden waarin vooral de ministeriële beslissingen van belang waren, op hem beroep deed, kan getuigen steeds met een korrekt, bekwaam en werkzaam ambtenaar te doen gehad te hebben. Steeds was hij behulpzaam, maar nooit liet hij zich beïnvloeden om beslissingen te doen nemen, die hij als niet gerechtvaardigd aanzag.

Het dient ten andere gezegd, dat het juist de visserij is welke in al die jaren zeer veel beroep heeft moeten doen op dat ministerie en op dat kabinet, welke dit best heeft ondervonden.

De behandeling van talrijke dossiers over VOZOR, toelating tot aankoop van schepen, tussenkomsten inzake scheepskredieten, enz., zijn er de beste getuigen van.

Het is onze lezers ook bekend dat diezelfde ambtenaar van in de aanvang voorzitter is van de vereniging zonder winstgevend doel, het schootschip «Mercator» in 1961 gesticht en die in de haven van Oostende gans opgesmukt jaarlijks tienduizenden toeristen lokt. Aan het verblijf van dat prachtig schip in onze haven hebben we alles aan de Heer Vanden Bosch en zijn medewerkers te danken.

Tijdens een zijner veelvuldige bezoeken aan ons historisch schoolschip hadden we hem te pakken, en konden we hem vorige week geluk wensen met zijn benoeming. We vroegen hem ons eens enkele anekdotes uit zijn reeds veelomvattende loopbaan te vertellen, want dat was het moeilijke bij hem, Wat bij ons ten andere onmiddellijk opviel, was zijn genegenheid, zijn fierheid terug voor dat vissersmilieu iets te kunnen doen.

En toen kwam hij los:

«U vraagt om enkele anekdotes uit mijn loopbaan. Ik denk soms dat gij meer van mij weet, dan ikzelf of... de zaken toch anders ziet dan ik (en: dikwijls meer in mijn voordeel).

Misschien weet gij minder over Zaventem, maar alvorens daarover te spreken, zou ik nog even willen blijven stilstaan bij de visserij, al was het maar om te zeggen: — hoe ik, 25 jaar geleden, onder de indruk kwam van de levens- en de werkomstandigheden aan boord van onze oude schepen (gelukkig nu bijna allemaal verdwenen);

— hoe ik, die zoveel «grote» tewaterlatingen had meegemaakt, een rilling doorheen mijn lichaam voelde gaan wanneer «mijn petekind» van stapel liep op de werf De Weerd. Het was in 1966, de Z.424 «Zeepaard» van René Vandierendonck. Daarna was het in 1970, toen ik pater werd van de Z.583 «Angelina» van de rederij Hertsens, waarvan mevrouw Hertsens de meter was. Dit waren voor mij de gelukkigste ogenblikken van mijn loopbaan.

— hoe gelukkig ik was tijdens die voorlichtingsvergadering in Oostende wanneer ik, samen met Dries Claeys uitleg kwam geven over het ontwerp van Kon. Besluit over de slooppremieregeling;

— hoe overtuigd ik werd van het harde leven aan boord, zelfs van moderne vaartuigen. Enkele keren kon ik mee naar zee, o.a. met de «Lans» O.288;

— hoe sympathiek ik die vissersfamilies steeds opnieuw kan ervaren bij een tewaterlating, soms zoals in Heist met een eenvoudige koffietafel, maar met des te meer gehechtheid aan mekaar, geloof in hun eigen kunnen en toekomst, liefde vooral voor hun beroep.

Ik zou over die 20 jaren tijdens dewelke ik vele contacten mocht hebben met deze sector veel kunnen zeggen. Maar vandaag is voor mij het bijzonderste, dat ik met mijn aanstelling verder dat contact zal kunnen bestendigen en hopelijk ook uitdiepen. En laat ons hopen, nog voor vele jaren.

Zaventem! Dat is iets anders. Dat is politiek. Wellicht even adembenemend en soms passionant, maar zeker minder menselijk, minder vriendelijk.

Sedert 1953 sta ik in de politiek in Zaventem (ik was toen reeds voorzitter van de plaatselijke C.V.P. afdeling). Sedert 1958 ook als mandataris. Ik was eerste schepen van de Federatie Zaventem. Nu ben ik fractieleider... van de oppositie. Dat is politiek!

Ook de politiek in Zaventem heeft mij veel vreugde verschaft, door de hulp die kon verleend worden aan



De Heer Marcel Vanden Bosch

zovele kleine mensen. Hartversterkend was daarbij de grote vriendschap en dankbaarheid die ik mocht ondervinden van de «kleinsten». De groten eten mekaar niet op zeggen ze, ik zou er echt aan twifelen (of zijn het alleen zij die zich groot wanen).

Administratieve en/of politieke loopbaan? Het is soms zo dicht verweven. 20 jaar op een kabinet zitten, kan echter alleen met succes worden bekroond, als men ten volle op de vrouw kan rekenen. En U weet, dat ik dat kan, meer dan 100 %.

Daar heb ik echt de hoofdvisjevangen, want thuis was ik zelden. En ook zij is in 1964 meter geweest van de Z.593 «Dries», gebouwd op de werf Bocher te Zeebrugge, waar Dries Claeys toen de pater van was. En dat was ook voor mijn vrouw een der gelukkigste dagen in mijn ambtenaarsleven.

En nu beginnen we een nieuwe bladzijde. In feite zal ik een nieuw hoofdstuk schrijven dat op het Kabinet begon met de koopvaardij met de visserij, met het onderwijs, met de havens.

Ik hoop dat ik uw geliefde visserij nog vele diensten zal kunnen bewijzen. Ik weet dat ik op U allen mag rekenen. Gij moogt op mij rekenen».

Dat waren de eenvoudige woorden, komende uit de mond van een man die overgelukkig is opnieuw in dat zeemansmidden te kunnen herleven, die onze kust, onze koopvaardij, het zeewezen en vooral onze visserij ingezwoegen heeft.

Good luck, Mijnheer Vanden Bosch. De zeevisserij weet dat zij op U mag rekenen.

P. Vandenberghe

Uurtabel der afvaarten

UURTABEL DER OVERVAARTEN SCHEPEN

Voor de week van 6.9 tot 12.9.1981

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 07.35 u., te 10.05 u. en te 14.50 u.
- Dagelijks te 19.45 u., behalve op 12.9.1981
- Op 12.9.1981 bijkomende afvaart te 10.45 u.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 5.00, te 8.00 u., te 14.00 u., te 17.00 u. en te 20.00 u.
- Dagelijks te 2.00 u., behalve op 6 en 7.9.1981
- Dagelijks te 23.00 u., behalve op 12.9.1981
- Op 6, 11 en 12.9.1981 bijkomende afvaart te 11.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folke- stone:

- Dagelijks te 1.45 u.
- Dagelijks te 3.30 u. en te 5.15 u., behalve op 6.9.1981.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 00.30 u., te 11.40 u. en te 15.45 u.
- Op 7, 11 en 12.9.1981 bijkomende afvaart te 10.10 u.
- Dagelijks te 19.10 u., behalve op 12.9.1981
- Op 12.9.1981 bijkomende afvaart te 15.15 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 9.00 u., te 12.00 u., te 18.00 u., te 21.00 u. en te 23.59 u.
- Dagelijks te 3.00 u., behalve op 6.9.1981
- Dagelijks te 6.00 u., behalve op 6 en 7.9.1981
- Op 6, 11 en 12.9.1981 bijkomende afvaart te 15.00 u.

Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 19.00 u.
- Dagelijks te 20.55 u. en te 22.45 u., behalve op 12.9.1981

UURTABEL DER OVERVAARTEN

JETFOIL

(DRAAGVLEUGELBOOT)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 8.40 u., te 11.50 u., te 13.50 u., te 16.40 u. en te 19.45 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:

- Dagelijks te 10.25 u., te 13.25 u., te 15.25 u., te 18.00 u. en te 21.05 u.

DE BOELWERFSTAKING VOORBEELD VAN SYNDIKALE AGITATIE

Betreuenswaardige houding van een Minister

Tierwijl elkeen in het land en vooral bij de Scheepswerven en herstellingsbedrijven al doet wat mogelijk is om herstellingen van uit het Buitenland te bekomen, aan scheepsbouw te doen en noodzakelijke wijze prijzen moet dumpen, zijn er in ons land onverantwoordelijke agitateurs, die er slechts op uit zijn het werkvolk aan te manen langzaam aan te werken of stakingen uit te lokken voor allerlei onaanvaardbare redenen welke de werkloosheid en de armoede meer en meer in de hand werken.

Velen schijnen nog niet te beseffen dat ze hun beste tijd hebben meegemaakt en dat het niet de stakingen en opruiersmethoden zijn, die het land uit het moeras zullen helpen tengevolge van een regeringsbeleid welke alles behalve voorbeeldig en krachtig mag genoemd worden.

De meer dan vijf maanden lange staking op de Scheepswerf Boel te Temse, is er een typisch voorbeeld van de wijze waarop regeringsverantwoordelijken om aan syndikale agitatie tegemoet te komen, tussen komen, is niet alleen onverantwoord, maar een bewijs van een zeer triestig beleid, alleen syndikaten en niet 's lands belangen dienend.

Wat in de laatste weken op de Boelwerf gebeurt omdat 128 werknemers moeten afvloeien op de 6.000 er werkzaam, grenst aan het anarchisme welke meer en meer ons land overmeestert en de wilkeur waarmee deze agitateurs mogen optreden.

Wij zeggen: mogen optreden, omdat een minister dan nog de lef heeft na het afbreken van de poorten van het bedrijf, het verhinderen met teer en allerlei baricaden de werkwilgen aan het werk laten te gaan, die Rijkswacht orders geeft bij deze baldadigheden niet tussen te komen en met lede ogen toe te kijken, hoe de vrijheid van arbeid verhinderd wordt, hoe werkwilgen met rotte eieren bestookt worden en met kleerscheuren het bedrijf betreden.

Dit alles is mogelijk omdat allerlei vreemd gespuis opgeroepen wordt om uit alle provincies de werkwilgen te beletten aan het werk te gaan.

En dan is men verwonderd, dat het landelijk gezag meer en meer naar de vaantjes wordt geholpen, dat er in ons land minder en minder initiatieven worden genomen om werk te verschaffen. Men is verwonderd dat velen de deuren sluiten en het kapitaal naar de vreemde uitwijkt.

Want als Boel sluit, gaan er opnieuw zes duizend plaatsen verloren. En wie is er die schuld van?

De regering zelf, die een kleinke benedeleiders laat begaan, welke

geen ander doel hebben, dan het land naar de vaantjes te helpen, maar die nog nooit een zaak hebben opgericht om mensen te werk te stellen en integendeel zich weerdig laten betalen als syndikale leiders zoals Debunne en Houthuys.

Als het zover gekomen is, dat men honderd rijkswachters moet laten toekijken, op bevel van een minister en zijn kabinet, hoe mensen die ook op scheepswerven willen werken bekogeld worden met rotte eieren en hun klederen aan vanden mogen worden getrokken, zonder dat die rechterlijke macht ingrijpt, dan vraagt elk rechtgeaard mens zich af, waar het heen gaat en hoe lang men dit nog zal duldend.

Politieker worden is tegenwoordig een rijk betaald ambt waar de meesten van profiteren en alleen nog bekommerd zijn hun postje te behouden.

Het is niet meer het land en het volk dienen, maar hoe kan ik er blijven!

Reagan en Thatcher hebben in hun land klaar gezien. Ons land heeft zo'n mensen nodig. Langs deze weg brengen we een ere-salut aan de directie van Boelwerf en in 't bijzonder de heer Saverys, die moed te hebben aan deze agitatie in 't belang van de verdere uitbating van de werf en de zes duizend mensen die er werken, krachtig op te treden en niet te versagen.

Liever 128 mensen afdanken dan een werf te moeten sluiten waar zes duizend mensen goed hun brood verdienen. Het volstaat met die arbeiders te spreken om niet te kunnen aanvaarden dat een kleinke gewetenlozen een gans land naar de vaantjes mogen helpen.

P. Vandenberghe

NOTARIELE AANKONDIGING

Kantoor van Notaris
EDOUARD VAN CAILLIE
te 8390 Knokke-Heist
Graaf d'Ursellaan 36
(tel. 050 - 51 13 53)
en Notaris
PIERRE DE MAESSCHALCK
te 8400 Oostende
Prinses Stefanieplein 9
(tel. 059 - 70 23 29)

ENIGE ZITDAG VOOR TOEWIJZING
Op DINSDAG 8 SEPTEMBER 1981
om 16 uur stipt in de Conferentie-
zaal van het Stadhuis te Oostende
van:

TWEE HANDELSHUIZEN EN TWEE WOONHUIZEN

(samen één blok vormende)

gelegen te OOSTENDE,
Voorhavenlaan nr 61-63 en 65
en Noord Edestraat nr 36

KOOP EEN:

WOONHUIS Voorhavenlaan nr 61,
groot 72 m², bevattende kelders
en 3 appartementen.
Onmiddellijk vrij mits betaling.

KOOP TWEE:

HANDELSHUIS, Voorhavenlaan nr
63, groot 110 m², bevattende: kel-
ders, winkelruimte en 2 apparte-
menten.
Gebruik: wachtzaal en bureau ver-
huurd mits 6.180 fr. om de 3 maand
overige onvergeld gebruikt.

KOOP DRIE:

HANDELSHUIS, Voorhavenlaan nr
65, groot 106 m², bevattende: kel-
ders, winkelruimte en 2 apparte-
menten.
Gebruik: eerste verdieping ver-
huurd mits 2.500 fr. per maand, an-
dere plaatsen onvergeld gebruikt.

KOOP VIER:

BERGPLAATS met APPARTEMENT,
Noord Edestraat 36, groot 138 m²,
bevattende: grote werkruimte met
inrijpoort en appartement.
Gebruik: werkruimte vrij en appar-
tement verhuurd mits 2.438 fr. per
maand.

BEZOEKEN: iedere woensdag van
af 17 uur tot 19 uur en iedere za-
terdag vanaf 14 uur tot 16 uur
(sleutels te bevragen Voorhaven-
laan nr 63).

Alle verdere inlichtingen ten kan-
toore van voornoemde Notarissen.

● TE HUUR: GEMEUBELDE
KLEINE appartementen, stu-
dio's, kamers en STUDEN-
TENKAMERS, douche, spe-
ciale winterprijs, nl. 2.000 fr
Z.w. « Mon Séjour », Londen-
straat 8, Oost. Inl tel (050)
50 19 71 - 80 27 52.
(7116N-8199V)

h
netten
probleem?

BEL
YMUIDEN
STORES

Ymuiden - 02550-19122*
Oostende - SCAP 059-322951
Zeebrugge-Hand in Hand
050-544117



VISPROPAGANDA ZONDER PROPAGANDAKOMITEE

Dat er aan de Kust door de hotelscholen, Horeca en ontmoetingscentra veel aan culinaire propaganda gedaan wordt en dit met eigen middelen, is een feit. Na Heist, Blankenberge, Oostende en Nieuwpoort zal nu ook daarmee te De Panne uitgepakt worden.

De keukens van Mellipark in De Panne worden op 13 september weer het ontmoetingscentrum van de plaatselijke keukenpieten, die geen moeite zullen sparen om de eerste prijs weg te kapen in de „Culinaire wedstrijd in visgerechten”. Jonge tarbot vormt de basis van de gerechten, die alle in Meli moeten bereid worden.

De jury zal samengesteld worden uit twee gastronomische journalisten, een vertegenwoordiging van de hotelscholen van De Panne en Koksijde, de voorzitter van Horeca, een afvaardiging van het schepencollege, een afvaardiging van Meli en twee commissarissen, één voor de zaal en één voor de keuken. Voor 3 september moeten de deelnemers anoniem opgave doen van het visgerecht, benaming, ingrediënten en wijze van bereiding.

De jury die vooraf in het bezit van de teksten zal gesteld zijn, zal punten toekennen voor de streek-

gebondenheid, de smaak, de eenvoud van bereiding, de originaliteit en de gastronomische waarde van het gerecht. In tegenstelling tot vorig jaar zal slechts één witte wijn geschonken worden.

Dit jaar krijgt de winnaar de Wisselbeker van de Dienst voor Toerisme.

EN WAAR IS HET FAMEUZE VISPROPAGANDAKOMITEE ?

Zoals we reeds vroeger schreven wordt hier door het ministerie van Landbouw nutteloos twee miljoen in het budget van de Staat ingeschreven op een ogenblik dat elk een de mond vol heeft over besparingen.

Het zou interessant zijn openbaar te zien maken waaraan die twee miljoen frank besteed wordt en hoe.

Reisjes van visbakkers en allerlei futiliteiten zonder te spreken van de administratiekosten welke waarschijnlijk het grootste deel van het budget opslorpen.

Als men daarentegen ziet op welke nuttige wijze onze hotelscholen, keukenpieten, enz. aan werkelijke praktische propaganda doen en dat vooral nog een groter propaganda voor volksvis kan doorgevoerd, dan steekt dit schrij af tegen de zoete slaap waarin de officiële propagandakommissie voor visverbruik door het ministerie van Landbouw in stand gehouden, ingedommeld is.

Hoelang nog, Mijnheer de Minister van Landbouw, zullen jaarlijks op die wijze miljoenen zonder het minste nut verkwist worden ?

REDERS LEEST UW VAKBLAD

SCHADEGEVALLLEN IN DE ZEEVISSERIJ

● Tijdens de visserij kreeg de O.127 «Okeanos» af te rekenen met een defekte koelwaterpomp. Koers werd gezet naar Birkenhead waar de motor, met zeewater, werd afgekoeld waarop de visserij werd verder gezet. Weer op de visgronden kreg de schipper van de O.127 een oproep van de O.303 die was aangevaren door de Liberiaanse tanker «Valiant Porpoise». Nadien bleek echter dat assistentie niet nodig was, zodat de visserij werd verder gezet. Op terugreis naar Oostende werd een hevige klop gevoeld op het achterschip. Koers werd gezet naar Newlyn waar een tros uit de schroef werd verwijderd.

x x x

● Op de visgronden kreeg de Z.510 «Zeemansblik» af te rekenen met een defekt aan de keerkoppeling. Gezien herstellen onmogelijk bleek werd de sleephulp ingeroepen van de Z.209 «Onedin» die de sleep naar Zeebrugge volbracht.

x x x

● Terwijl de O.313 «Falcon» de haven van Grimby verliet, moest de treiler uitwijken voor een ander vaartuig dat het midden van de vaargeul aanhield. De «Falcon» werd gegrepen door de tij en kwam in aanvaring met een boei. Deze bleek evenwel geen schade te hebben opgelopen.

Wat gebeurt er aan de Oostkust ?

REDERS OPGEPAST

Te Zeebrugge Heist, zou een fiskale raadgever, terzelfdertijd boekhouden van sommige reders., hun R.M.Z.-afhoudingen sedert twee jaar gebruikt hebben om eigen schulden te dekken en deze sedert een of meer jaren aan de bevoegde instanties niet gestort hebben.

Gevolg : reders in kwestie zouden door gebrek aan naleven van hun wettelijke verplichtingen voor de Rechtbank zijn gedaagd en veroordeeld. Het gaat hier over meer dan een paar miljoen waarvoor ze moeten opdraaien.

We vragen ons af waarom deze brave mensen geen klacht neergelegd hebben voor misbruik van vertrouwen.

Naar het schijnt zouden nog andere zaakjes aan het licht komen. van het uitgeven van checks zonder dekking enz.

We kunnen de reders niet genoeg aanraden met zo'n zaken zeer voorzichtig te zijn en steeds het wettelijk bewijs van hun financiële verplichte stortingen te vragen en te controleren.

Te Zeebrugge is er een sterke beroepsvereniging Hand in Hand waar ze om raad kunnen gaan en te Knokke zijn er toch ook sterk ingerichte boekhoudkundige en fiskale bureaus om niet in de handen te moeten vallen van gewetenloze aftrogelaars, die deze gelden gebruiken om eigen zaakjes te financieren of schulden te betalen.

Te Oostende hebben ze de O.V.A., die een rederskoöperatieve is of ook de beroepsvereniging Hand in Hand, waar alle fiskale, sociale en beroepsaangelegenheden op een ernstige manier afgehandeld worden en waar de kosten gering zijn.

Men vergeet daarbij niet dat de winsten of overschotten einde van het jaar door deze verenigingen gemaakt, deze zijn van de leden.

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

Kustjachthavens worden overgedragen naar Vlaamse Gemeenschap

Op vrijdag 4 september a.s. geven minister van Openbare Werken Chabert en staatssecretaris voor Cultuur, Toerisme en Huisvesting De Backer de eerste spadesteek van de nieuwe rolschaatspiste en het nieuw refter- en keukenpaviljoen van het Rijkssportcentrum van Bloso aan de Bruggesteenweg te Nieuwpoort.

Na deze plechtigheid te 15.50 uur komt de voorzitter van de Vlaamse Executieve Gaston Geens zich bij hen voegen voor de plechtige overdracht van de kustjachthavens naar de Vlaamse Gemeenschap. Op de terreinen van Novus Portus te Nieuwpoort (te 16.45 uur) worden toespraken gehouden door burgemeester G. Mommerency, mevr. De Backer, de hh. Chabert en Geens.

UW KLEUREN-TV en HI-FI STEREO-VIDEO-SPECIALIST

BARCO



pvba CAZAUX JVC

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

Vindictivelaan 11 — Zandvoordestraat 19
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

HET EEUWIG GEZANNIK OVER DE ROGGEN

Door een lid van het Europees Parlement, de heer Hord, werd aan de Commissie van de EEG een vraag gesteld betreffende het feit dat Frankrijk de invoer van huiden van jonge zeerobben toelaat.

Aan de hand van het antwoord, zal de heer Hord intussen reeds geleerd hebben, dat hij zeker niet bijzonder op de hoogte is van de wetgeving ter zake en aldus zo maar zijn onwetendheid ten toon spreidt en hiermede een grote bok schiet. Hij was inderdaad nog altijd niet op de hoogte dat het hier slechts om een aanbeveling gaat aan de landen-lidstaten en niet om een uitgevaardigd gebod. We vragen ons af hoe vaak de heer Hord op de vergaderingen van het Europees Parlement aanwezig is, of anderzijds hoe actief hij zich met de werking bezig houdt.

Hierna volgt de schriftelijke vraag gesteld door de heer Hord en het antwoord hierop.

Betreft:
Doden van zadelrobber tijdens de jaarlijkse slachting van robben in Canada.

De Franse Regering laat, naar verluidt, de invoer van huiden van jonge zeerobben uit Canada toe.

Algemeen wordt aangenomen dat de Regeringen van alle Lid-Staten, behalve de Franse Regering, zich hebben gehouden aan het uitgevaardigde verbod deze huiden te importeren.

1. Is de Commissie bereid te verklaren welke maatregelen zij denkt te treffen om te garanderen dat Frankrijk rekening houdt met dit verbod?

2. Is de Commissie bereid te ver-

klaren welke maatregelen zij denkt te treffen tegen Frankrijk wegens het niet langer verbieden van de invoer van huiden?

Antwoord van de heer Haferkamp namens de Commissie

De Commissie moge er op wijzen dat zij geen maatregelen tegen Lid-Staten kan overwegen voor zo-

ver er geen overtreding van een formeel communautair voorschrift is vastgesteld. In het geval van Frankrijk, kan er van enig optreden van de Commissie in die zin geen sprake zijn, aangezien er geen formele communautaire maatregel is ter beperking van de invoer van robbenhuiden.

TE KOOP

Prachtig

STENCILPAPIER

Afname per 2.000 bladen
325 fr. per 1.000
Z.w. : H Baelskaal 30.
8400 Oostende

(3937N)

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

HOEVEELHEID VERHANDELDE VIS IN BELGISCHE AANVOERHAVENS

MAAND JULI 1981

SOORTEN	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS			
Schelvis - verre visserij	1.969	94.270	47,88
Anderse schelvis	30.976	758.244	24,48
Kabeljauw - verre visserij	3.820	216.660	56,72
Anderse kabeljauw	913.042	27.779.620	30,43
Koolvis	3.365	105.680	31,41
Wijting	85.566	2.066.810	24,15
Schol	232.988	7.686.218	32,99
Roggen	87.884	4.047.730	46,06
Noorse schelvis	14.695	681.180	46,35
Anderse	339.813	14.064.134	41,39
TOTAAL :	1.714.118	57.500.546	33,55
Tong	92.244	26.558.767	287,92
TOTAAL DEMERSALE VIS :	1.806.362	84.059.313	46,54
2. PELAGISCHE VIS			
	2.641	22.942	8,69
3. SCHAAL- & WEEKDIEREN			
Garnaal	91.728	10.828.930	118,05
Noorse kreeft	68.223	8.896.173	130,40
Anderse	37.962	1.052.640	27,73
TOTAAL SCHAAL- & WEEKDIEREN	197.913	20.777.743	104,98
ALGEMEEN TOTAAL :	2.006.916	104.859.998	52,25

TENTOONSTELLING VAN MODELBOTEN TE OOSTENDE

De plaatselijke Oostendse Model Yachtclub Noordzee bestaat 15 jaar en ter gelegenheid van dit, toch wel reeds markant bestaan, wordt een tentoonstelling ingericht door deze club van modelboten. Deze tentoonstelling gaat door in het Stedelijk Feest- en Kultuurpaleis en het is duidelijk dat het stadsbestuur hier haar medewerking geeft. Bij het ter perse gaan waren reeds vele tientallen boten ingeschreven en de inrichters hopen zeker wel het honderdtal te bereiken. Men zal er de ganse gamma aantreffen van boten en vaartuigen, speedboten, zelljachten, onderzoeksvaartuigen, slaapboten, passagiersvaartuigen, reddingsvaartuigen. Een blikvanger op de tentoonstelling zal wel het model van de „Roi Bauduin” een RMT mailboot van de lijn Oostende-Dover zijn. Dit model is inderdaad 2,34 m. lang. Tegenover de vele tentoongestelde modelboten en de grote diversiteit van de boten en vaartuigen zal er zeker grote belangstelling heersen in het Stedelijk Feest- en Kultuurpaleis op zaterdag 5 en zondag 6 september en dit telkens van 10 tot 18 uur.

**REDERS,
KOOPT UW NAVIGATIELANTAARNS
BIJ UW REDERSCOOPERATIEVE**

S.V. SCAP

**NU NAVIGATIELANTAARNS MET
KEUR ZEEVAARTINSPECTIE EN LAMP
OP 24 V VOOR DE ONGEDACHT LAGE
PRIJS VAN 1.300 Fr.**

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

Een nogal gunstige week voor onze vissers die maandag voor een ruime aanvoer zorgden die tamelijk vlot en aan behoorlijke prijzen verkocht werd.

De IJslandse aanvoer vooral deed het uitstekend en haalde een gemiddelde van ruim 2.100 fr. de ben. Rode zeebaars, schelvis en leng waren de best verkochte soorten. Voor rode zeebaars werd zelfs een prijsstijging genoteerd van 38,80 naar 49 fr. het kg. Blauwe leng steeg van 50 naar 58 fr. terwijl voor schaat rond de 80 fr. betaald werd.

Een paar mooie en zeer geëerde vangsten van de West. Vooral de N.597 zette een mooie vangst in de afslag, gul en rog waren de voornaamste onderdelen er van, en besomde dan ook meer dan 800.000 fr.

Voor witte kabeljauw lag de prijs rond de 70 fr., gul werd verkocht tussen 22 en 60 fr. het kg. en voor grote witing werd 40 fr. en meer meergeteld.

De roggrijzen van de West waren een stuk hoger dan die welke voor kanaalrog betaald werden. Zo kreeg grote rog tot 80 fr. (van de West) terwijl dezelfde sortering van het Kanaal tot rond de 50 fr. terugviel.

De tongprijzen zijn tamelijk hoog gebleven. Wel dalende prijzen voor kleine sorteringen waarbij slips tot 150 fr. terugzakken. Voor middensorteringen blijft de prijs boven de 320 fr. het kg.

Een paar, zichtbaar welkome, platvisvangsten. De prijs ervoor was zeker niet slecht en schommelde tussen 31 en 40 fr. het kg. volgens de sortering. Steenschol, die wel duidelijk meer aangevoerd werd dan gewoonlijk, deed het minder goed. Toch haalde grote sortering nog tussen 95 en 115 fr. en werd middensortering verkocht tussen 65 en 75 fr. het kg.

Soorten die het minder goed deden deze week waren heek, schotse schol, schar en hondshaal. Deze laatste soort was niet altijd van de beste kwaliteit wat de belangstelling drukte.

De kustvisserij begint duidelijk meer garnaal aan te voeren. De prijs is al een stuk gedaald en schommelde tijdens de voorbije week tussen 60 en 120 fr. het kg. De visvangsters doen het blijkbaar ook niet slecht, anders zouden ze wel op garnaal gaan vissen. Kleine tong is naar het schijnt nog altijd voldoende te vangen.

VRIJDAG 28 AUGUSTUS 1981

MONKEY BANK			
N.752	13	310	— 475.864

MAANDAG 31 AUGUSTUS 1981

IJSLAND			
O.317	18	1120	— 2.365.823
O.318	18	720	— 1.587.005
KANAAL Tong			

Z.502	12	95	1025	403.938
O.274	20	145	1965	933.549
Z.34	17	115	1830	668.612
Z.583	13	60	1675	607.335
WEST Tong				

O.35	12	335	—	610.573
N.736	4	85	—	181.784
N.597	10	300	—	811.430
Z.14	8	135	1065	550.321

MONKEY BANK

O.232	14	390	—	579.625
NOORD Tong				
O.231	12	555	—	1.172.670
Z.53	12	445	235	948.620

DINSDAG 1 SEPTEMBER 1981

WEST				
O.79	7	225	—	534.547
KANAAL Tong				
O.114	17	135	1870	743.191

WOENSDAG 4 SEPTEMBER 1981

WEST				
O.306	11	290	—	588.169

NIEUWPOORT

DONDERDAG 27 AUGUSTUS 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.211	119	19.184
N.788	88	14.344
GARNAAL		
N.22	139	960.9
N.700	76	9.609
N.782	101	14.127

VRIJDAG 28 AUGUSTUS 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.575 IK	475	29.662
N.211 K	90	14.915
N.349 K	86	13.553
N.88 K	249	34.436
GARNAAL		
N.22	106	17.559
NK700	100	12.740

Op de vrijdagmarkt losten vier kustvaartuigen hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 280 à 286 fr./kg. en tong nr. 2 310 à 338 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 400 à 410 fr./kg. en fruitong of tong nr. 4 402 à 412 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 390 à 400 fr./kg. opgekocht en kleine tong tegen 145 à 160 fr./kg. Grote tarbot haalde 265 à 290 fr./kg. en middenslag tarbot 210 à 260 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 60 à 70 fr./kg. opgekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 55 à 65 fr./kg. en visjes tegen 28 à 31 fr./kg.

Grote zandschar noteerde men aan 1.600 tot 1.750 fr. de ben en kleine zandschar aan 1.100 tot 1.250 fr. de ben. Robaard werd tegen 40 à 65 fr./kg. aangekocht, wijf men voor knorhaan 30 à 35 fr./kg. betaalde.

MAANDAG 31 AUGUSTUS 1981

VIS	Kg.	Fr.
Z.43	7.108	524.902
N.723	9.481	282.058
N.738	4.466	185.775
N.590	5.698	192.846
N.211	112	18.387

N.88	201	21.253
GARNAAL		
N.22	73	15.816
N.700	94	13.403

Drie vaartuigen van de West, twee kustvaartuigen en één bokkennisser losten hun vangst op de maandagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 268 à 270 fr./kg. en tong nr. 2 326 à 330 fr./kg. Voor bloktong of tong nr. 3 werd 368 à 372 fr./kg. betaald en voor fruitong of tong nr. 4 370 à 374 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 324 à 330 fr./kg. aangekocht en kleine tong tegen 158 à 168 fr./kg. Grote tarbot haalde 270 à 334 fr./kg., middenslag tarbot 225 à 240 fr./kg. en griet 160 à 200 fr./kg. Tongschar bekwam 94 à 140 fr./kg., staartvis 228 à 236 fr./kg. Zonnevis 262 à 270 fr./kg. en koningsvis 188 à 194 fr./kg.

Grote pladijs werd tegen 2.250 à 2.500 fr. de ben opgekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 1.700 à 1.800 fr. de ben en visjes tegen 1.300 à 1.400 fr. de ben. Kabeljauw noteerde men aan 3.350 tot 3.750 fr. de ben en gul aan 2.250 tot 2.750 fr. de ben. Keilrog boekte men aan 4.200 tot 4.300 fr. de ben, moerrog aan 4.100 tot 4.250 fr. de ben, tilten aan 3.350 tot 3.500 fr. de ben en scherpstaarten aan 2.850 fr. tot 3.000 fr. de ben.

Grote wijting haalde 2.500 à 2.800 fr. de ben en kleine wijting 750 à 950 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 1.100 à 1.200 fr. de ben en kleine zandschar 750 à 900 fr. de ben. Zeehond werd tegen 1.800 à 2.000 fr. de ben opgekocht, doorn- of speurhaai tegen 2.000 à 2.250 fr. de ben en zeehaai tegen 700 à 800 fr. de ben. Voor robaard betaalde men 45 à 65 fr./kg., voor rode soldaten 57 à 65 fr./kg. en voor knorhaan 7 à 16 fr./kg.

Samen werden er 27.000 kg. vis aangevoerd voor een totaal bruto waarde van 1.234.000 fr.

Goede belangstelling vanwege de handelaars en lonende prijzen kenmerkten de maandagmarkt.

DINSDAG 1 SEPTEMBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.211	116	12.127
N.788	113	8.797
N.88	178	12.934
GARNAAL		
N.22	99	11.249

WOENSDAG 2 SEPTEMBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.346	4.450	158.156
N.172	4.087	163.457
N.575	1.045	73.862
N.788	115	16.216
N.88	166	14.857
N.349	262	18.401
N.211	110	13.255
GARNAAL		
N.700	99	14.590
N.22	110	14.258

De woensdagmarkt werd gekenmerkt door een geringe aanvoer. Slechts twee vaartuigen van de West en vijf kustvaartuigen losten hun vangst.

Voor tong nr. 1 werd 280 à 290 fr./kg. betaald en voor tong nr. 2 376 à 386 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 376 à 390 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 380 à 396 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 340 à 350 fr./kg. en kleine tong 151 à 165 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 290 à 320 fr./kg. betaald, middenslag tarbot tegen 230 à 245 fr./kg. en griet tegen 160 à 200 fr./kg. Tongschar noteerde men aan 90 tot 130 fr./kg., staartvis aan 216 tot 230 fr./kg. en koningsvis aan 190 tot 195 fr./kg.

Grote pladijs boekte men aan 50 tot 60 fr./kg., middenslag pladijs aan 50 tot 55 fr./kg. en visjes aan 22 tot 30 fr./kg.

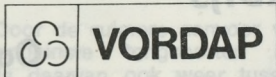
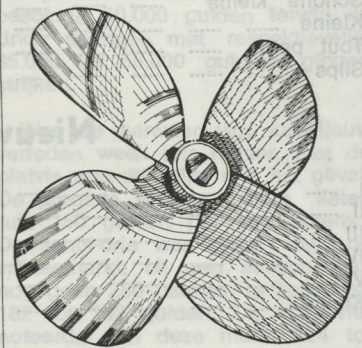
Kabeljauw werd tegen 3.350 à 3.700 fr. per ben geveild en gul tegen 2.250 à 2.500 fr. de ben. Grote

(Vervolg op blz. 8)

VANVOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VanVoorden 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

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	21-8-1981
Grote schelvis	36,— 43,40
Middelmatige schelvis	31,— 34,—
Kleine schelvis	19,— 26,—
Kabeljauw	43,— 50,20
Gul	46,60 - 52,—
Wijting	.....
Schaat	78,— 82,40
Zeebaars	20,20 - 49,—
Leng	43,— 59,60
Schartong	17,— 21,—
Heilbot	144,— 231,—
Koolvis	24,— 31,40
Hondstong	16,—
Zeewolf groot	33,— 74,—
Staart	176,— 201,—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	31-8-1981	1-9-1981	2-9-1981
Lappen	230 263	242 243	.....
Grote	272 326	295 304	.....
3/4	344 - 362	331 - 346	.....
Blok	332 - 362	323 - 332	.....
Voor-kleine	270 - 338	247 - 273	.....
Kleine	167 - 209	190 - 200	.....
Slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	272 290	265 - 270	285 - 300
Blok	336 - 351	294 - 331	316 - 343
Fruit	393 - 402	337 - 381	375 - 324
Schone kleine	380 - 384	335 - 380	392 - 340
Kleine	263 268	240 - 276	271 - 289
Tout petit	205 - 210	152 - 171	209 - 216
Slips	149 158	130 - 147	136 - 146

Nieuwpoort

I	268 - 270	.....	280 - 290
II	326 - 330	.....	376 - 386
III	368 - 372	.....	376 - 390
IV	370 - 374	.....	380 - 396
V	324 - 330	.....	340 350
Kleine	118 - 168	.....	151 - 165

PLADIJS

Oostende

	31-8-1981	1-9-1981	2-9-1981
Grote	32 - 35	27	.....
Grote iek	33 - 36	24	.....
Kleine iek	.....	.....	.....
Derde slag	31 - 33	24	.....
Platjes	19 - 29	24	.....

Zeebrugge

I	33 - 36	28 - 32	28 - 34
II	36 - 38	30 - 34	30 - 36
III	30 38	34 - 36	30 - 33
IV	22 - 28	24 - 30	24 - 30
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Grote pladijs	.....	.....	.....
Platjes	45 - 50	.....	50 - 60
Drielingen	34 - 36	.....	50 - 55
Moeien	26 - 28	.....	22 - 30

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
27.8	2	230	36.472			
28.8	4	945	98.111			
29-8	1	122	17.923			
31-8	6	27.120	1.234.272			
1-9	3	413	34.602			
2-9	7	10.270	463.019			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

27-8	3	316	36.677	108	123
28-8	2	206	24.754	112	122
29-8	2	190	23.713	122	127
31-8	2	167	20.168	116	124
1-9	1	99	10.505	105	110
2-9	2	209	24.033	101	125

(Vervolg van blz. 7)

wijting haalde 2.300 à 2.400 fr. de ben en kleine wijting 1.050 à 1.200 fr. de ben. Moerrog werd tegen 3.250 à 3.500 fr. de ben verkocht, tiiltten tegen 3.000 à 3.300 fr. de ben en scherpstaarten tegen 3.000 à 3.200 fr. de ben.

Robaard betaalde men aan 55 tot 70 fr./kg., rode soldaten aan 60 tot 70 fr./kg. en knorhaan aan 80 tot 45 fr./kg. Grote zandschar kreeg 1.500 à 1.750 fr. de ben wijl de prijs voor kleine zandschar daalde van 800 tot 650 fr. de ben. Zeehond werd slechts sporadisch aangevoerd en opgekocht tegen 1.750 à 2.000 fr. de ben.

Er werden slechts 10.270 kg. vis aangevoerd.

ZEEBRUGGE

Tengevolge van een vakantie kon onze medewerker ons de uitslagen van de opbrengsten ter vismijn niet mededelen. Hierna volgen ze voor de velen die het aanbelngt.

DONDERDAG 6 AUGUSTUS 1981

Vaartuig Tong Vis Zeed. Besom. mg bennen ming

NOORD	Z.198	—	290	—	479.870
KREEFTENPUT	Z.431	—	170	—	497.214
	Z.180	—	120	—	320.881

1.297.965

VRIJDAG 8 AUGUSTUS 1981

KREEFTENPUT	KUST	Z.408	300	50	9	316.830
KREEFTENPUT	Z.573	—	190	10	513.165	
	Z.559	—	190	9	470.072	

1.300.067

VRIJDAG 4 SEPTEMBER 1981

NOORDZEE : O.141/O.369 (850 m. t.t.z. 400 gul, 450 schelvis en totten).
O.309/N.719 (400 m. t.t.z. 60 grote gul, 200 kleine gul, 130 schelvis en totten).
NOORD : O.118 (350 m.).
WEST : N.706 (270 m. t.t.z. 70 gul, 160 wijting).

MAANDAG 7 SEPTEMBER 1981

IJSLAND : O.81 (800 m. t.t.z. 260 rode zeebaars, 350 schelvis en totten, 50 kb. en gul, 25 koolvis, 25 bt. leng, 10 zeevolf, 80 varia).
KANAAL : N.36 — O.127 — O.168.
NOORD : O.118 — O.275.
WEST : N.3.
MONKEY BANK : O.135.

DINSDAG 8 SEPTEMBER 1981

KANAAL : O.131.
WEST : O.26 — N.45.

WOENSDAG 9 SEPTEMBER 1981

WEST : O.123.

MAANDAG 10 AUGUSTUS 1981

KANAAL	Z.589	1000	180	17	784.839
WEST	Z.564	400	90	11	419.230
	Z.525	300	100	12	281.197
	Z.578	700	50	8	325.392
	Z.507	1500	60	11	421.879
NOORD	Z.84	500	370	12	1.106.801
	Z.526	1100	80	17	649.144
KREEFTENPUT	Z.563	—	100	10	380.480
	Z.38	—	100	14	356.149
	Z.307	—	160	10	449.421

5.174.532

DINSDAG 11 AUGUSTUS 1981

NOORD	Z.497	200	160	11	438.896
	Z.99	800	300	12	942.442
	Z.324	200	200	12	573.913
KUST	Z.568	100	50	7	177.690
KREEFTENPUT	Z.181	—	220	11	627.570
KANAAL	Z.176	800	150	21	602.560

3.363.071
(Vervolg op blz. 9)

ZEEBRUGGE

(Vervolg van blz. 8)

DONDERDAG 13 AUGUSTUS 1981

NOORD				
Z.315	500	300	12	468.091
KREEFTENPUT				
Z.40	—	220	11	546.446
WEST				
Z.574	900	70	5	374.887
				1.389.424

VRIJDAG 14 AUGUSTUS 1981

WEST				
Z.509	600	80	—	256.095
Z.578	100	6	2	64.190
Z.512	400	60	7	350.183
KREEFTENPUT				
Z.41	—	200	10	407.740
Z.427	—	90	9	190.880
Z.533	—	80	7	213.585
Z.569	—	250	10	460.255
Z.582	—	150	10	365.145
				2.308.073

MAANDAG 17 AUGUSTUS 1981

Z.484				435.720
Z.584				757.500
Z.321				331.740
Z.506				781.800
Z.209				390.975
Z.510				526.920
				3.224.655

DINS DAG 18 AUGUSTUS 1981

Z.507				67.840
Z.200				843.242
Z.576				507.820
Z.55				197.985
Z.30				784.980
				2.401.867

WOENSDAG 19 AUGUSTUS 1981

Z.189				582.190
Z.559				574.970
				1.157.160

DONDERDAG 20 AUGUSTUS 1981

Z.180				290.120
Z.424				547.550
Z.580				255.730
				1.093.400

VRIJDAG 21 AUGUSTUS 1981

Z.408				422.500
Z.402				234.380
Z.512				103.320
Z.462				432.193
Z.431				547.355
Z.573				513.721
				2.253.469

MAANDAG 24 AUGUSTUS 1981

Z.162				733.750
Z.462				381.760
Z.313				649.900
				4.067.205

Z.563	410.810
Z.55	137.440
	2.313.660

DINS DAG 25 AUGUSTUS 1981

Z.307	645.535
Z.196	873.430
Z.596	705.450
Z.564	414.530
	2.638.945

WOENSDAG 26 AUGUSTUS 1981

Z.98	812.400
Z.533	351.560
Z.27	1.029.240
Z.84	1.358.070
Z.569	639.885
	4.191.155

DONDERDAG 27 AUGUSTUS 1981

KREEFTENPUT				
Z.181	—	230	—	848.715
NOORD				
Z.497	100	200	—	5.13.920
				1.362.635

VRIJDAG 28 AUGUSTUS 1981

WEST				
Z.509	1300	40	10	552.530
Z.16	2000	240	11	1.233.287
KANAAL				
Z.512	250	35	4	222.040
Z.319	—	30	—	77.000
Z.55	150	40	2	88.919
KREEFTENPUT				
Z.582	40	110	9	421.126
				2.594.902

ZONDAG 30 AUGUSTUS 1981

WEST				
Z.507	500	100	12	438.470
Z.560	—	80	6	165.590
Z.176	1200	50	14	506.320
Z.484	900	30	10	320.700
Z.424	300	20	3	207.000
NOORD				
Z.198	100	400	14	720.490
Z.324	—	400	12	805.950
Z.289	200	290	10	807.950
KREEFTENPUT en WEST				
Z.427	—	110	12	315.576
KREEFTENPUT				
Z.209	—	130	8	429.559
				4.717.605

WEST				
Z.507	500	100	12	438.470
Z.560	—	80	6	165.590
Z.176	1200	50	14	506.320
Z.484	900	30	10	320.700
Z.424	300	20	3	207.000
NOORD				
Z.198	100	400	14	720.490
Z.324	—	400	12	805.950
Z.289	200	290	10	807.950
KREEFTENPUT en WEST				
Z.427	—	110	12	315.576
KREEFTENPUT				
Z.209	—	130	8	429.559
				4.717.605

DINS DAG 1 SEPTEMBER 1981

Z.331	500	30	3	188.870
NOORD				
Z.296	300	350	12	965.480
Z.99	500	270	14	787.030
KANAAL				
Z.589	1200	180	18	814.842
KUST				
Z.578	600	35	9	285.720
Z.574	900	60	13	404.600
Z.559	—	240	9	620.663
				4.067.205

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

AAN DE DINS DAGMARKT VAN 25 OOGST WERD AANGEVOERD : 2550 kg. tong; 8 kisten tarbot en griet; 69 kisten schol; 3 kisten wijting; 2 kisten schar; 1 kist makreel en 40 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS, PER 1 KG. : tarbot 22.10-20,57; grote tong 20,95-20,07; grootmiddel tong 25,21-24,24; kleinmiddel tong 27,55-26,61; tong één 20,55-19,93; tong twee 13,04-12,77.

PER 40 KG. : tarbot 661-508; griet 440-420; schol één en twee 184-156; schol drie 166-132; schol vier 112-84; wijting drie 96; makreel twee 70; schar 124-98; bot 36-28; rode poot drie 144.

AAN DE WOENSDAGMARKT VAN 26 OOGST WERD AANGEVOERD : 1360 kg. tong; 8 kisten tarbot en griet; 464 kisten kabeljauw; 7 kisten schelvis; 13 kisten wijting; 32 kisten schol; 4 kisten schar; 6 kisten makreel en 31 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS, PER 1 KG. : tarbot 21,27-20,30; grote tong 21,43-20,33; grootmiddel tong 25,31-24,18; kleinmiddel tong 27,66-26,63; tong één 20,27-19,70; tong twee 13,20-12,74.

PER 50 KG. : tarbot 692-490; griet 448-420; kabeljauw één en twee 364-244; kabeljauw drie 192-168; kabeljauw vier 162-144; kabeljauw vijf 160-130; schelvis drie 192-162; schol drie 144; schol vier 148-84; wijting drie 130; makreel één 62; makreel twee 56-54; schar 132-98; bot 26-24; rode poot 152; krab 62.

AAN DE VRIJDAGMARKT VAN 28 OOGST WERD AANGEVOERD : 1.345 kg. tong; 31 kisten tarbot en griet; 4 kisten koolvis; 3.175 kisten kabeljauw; 672 kisten schelvis; 1.083 kisten wijting; 243 kisten schol; 136 kisten schar; 54 kisten makreel en 122 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS, PER 1 KG. : tarbot 21,95-19,37; grote tong 22,84-22,49; grootmiddel tong 27,13-25,03; kleinmiddel tong 27,10-24,83; tong één 19,81-19,20; tong twee 12,80-12,34.

PER 40 KG. : witte koolvis drie 134; tong 118-96; horsmakreel 92-62; poontjes 50-35; rode poot één en twee 318-230; rode poot drie 190-162; steenbol 42; harders 120; tarbot 642-488; griet 520-424; kabeljauw één 156-114; kabeljauw twee 166-132; kabeljauw drie 132-110; kabeljauw vier 122-96; kabeljauw vijf 120-70; schol één 182-180; schol twee 190; schol drie 182-152; schol vier 124-100; wijting drie 100-48; makreel één 70; makreel twee 69-23; schar 106-47; tong-schar 276-120; hake 236-164; inktvis 350; klein kreeft 202-144; bot 26-24.

Voor de handel was het verleden week woensdag 26 oogst een hele verademing weer eens een aanvoer

voorgeschiedeld te krijgen waar men lange tijd verstoken van is geweest. Een groot contrast met de maandag toen er van aanvoer nauwelijks sprake was. De vangst was sterk beïnvloed door het bijzonder matige visweer. Als gevolg daarvan zaten de prijzen meteen al in de sterren.

De dinsdagaanvoer van 25 oogst beperkte zich tot enkele dagschuiten en voor de woensdag werd het ergste gevreesd. Het viel dus allemaal nogal mee, mede dankzij de komst van het span UK.207 en UK.209. Dit span was maandag naar zee gegaan en had een leuk partijtje kabeljauw en gul. De partijtje ging er in als koek en bleek goed voor een besomming van 60.000 gulden.

Aan de donderdagmarkt kwamen naast de dagschuiten drie spannen de zaak opvijzelen. Het span WR.108 en WR.109, dat reeds meerdere malen het alleenvertoningsrecht voor zich opeiste, kreeg nu stevige concurrentie van de spannen UK.18 en de UK.20, de UK.141 en de UK.271. Toch werd er met elkaar een aardig centje boven water gevaren. Eerstgenoemd span besomde 50.000 gulden terwijl de Urker spannen met respectievelijk 85.000 en 58.000 gulden gingen strijken.

Was de aanvoer van kabeljauw verleden week iets ruimer, met de platvis was dit zeker niet het geval. De grootste soorten schol lieten ruib 150 gulden per bak noteren. De schol-drie was zelfs aan de vrijdagmarkt, bij een aanvoer van nog geen 250 bakken, te koop van 182 tot 152 gulden. De schol-vier noteerde aan deze markt 124 tot 100 gulden per bak.

Door de ruimere aanvoer van de allerkleinste tongsoorten is de prijs daarvan ook weer tussen de 12 en 13 gulden blijven hangen. De grote en kleinmiddel tong liet zich echter goed verkopen rond de 27 gulden per kilogram. Al met al kwamen de platvissers toch nog aan een redelijke besomming. De aanvoer van schelvis en wijting was niet te kort. Toch brachten een paar kisten wijting woensdag nog 130 gulden op.

Het is opmerkelijk dat steeds meer schepen de IJmuider hallen komen opzoeken. Men lijkt er zelfs duir transport voor over te hebben om „hier” te markten. Ook de grote vriestrawlers waren afgelopen week weer met de regelmaat van de klok voor de wal. Makreel en leuke partijtjes „ouderwetse” steurharing. Het ziet er naar uit dat deze steurharing zijn weg naar de consument makkelijker zal vinden dan de haring die nu door de vriestrawlers wordt aangevoerd.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	31-8-1981	31-8-1981	1-9-1981	1-9-1981	2-9-1981	29-1981	31-8-1981	2-9-1981
Grote tarbot	158 - 290	284 - 312	145 - 211	308 - 323	.....	320 - 334	270 - 334	290 - 320
Middelmatige tarbot	.....	259 - 263	.....	217 - 234	.....	240 - 247	225 - 240	230 - 245
Kleine tarbot	.....	219 - 230	.....	208 - 214	.....	198 - 240	.....	.....
Grote griet	116 - 185	207 - 215	110 - 144	190 - 200	.....	184 - 193	160 - 200	160 - 200
Middelmatige griet	.....	189 - 190	.....	169 - 180	.....	160 - 173	.....	.....
Kleine griet	.....	116 - 150	.....	131 - 136	.....	130 - 137	.....	.....
Grote schelvis	31 - 43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middelmatige schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine schelvis	16 - 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote heek	22 - 78	.....	27 - 68	.....	.....	.....	.....	.....
Middelmatige heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	24 - 78	.....	26 - 44	.....	38 - 70	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	60 - 68	84 - 86	.....
Rog	.....	70 - 73	.....	60 - 68	.....	60 - 64	82 - 85	65 - 70
Tilten	.....	65 - 68	.....	54 - 60	.....	56 - 60	67 - 70	60 - 66
Scherpstaarten	.....	73 - 78	.....	68 - 74	.....	64 - 69	57 - 60	60 - 64
Halve mans	.....	58 - 61	.....	45 - 50	.....	45 - 64	57	.....
Teelt	.....	59 - 60	.....	42 - 46	.....	40 - 46	.....	.....
Katrog	.....	28 - 31	.....	20 - 24	.....	20 - 26	.....	.....
Kabeljauw	55 - 70	55 - 57	68	56 - 70	50 - 56	70 - 94	67 - 75	67 - 74
Grote gul	22 - 55	50 - 53	21 - 56	50 - 56	20 - 54	54 - 18	45 - 55	45 - 50
Middelmatige gul	.....	43 - 50	.....	38 - 56	.....	48 - 51	.....	.....
Kleine gul	.....	40 - 43	.....	40 - 46	.....	44 - 47	.....	.....
Hozemondhamme	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote wijting	14 - 43	32 - 35	24	28 - 36	16 - 35	28 - 34	50 - 56	48 - 48
Kleine wijting	.....	15 - 20	.....	15 - 18	.....	14 - 16	15 - 19	21 - 24
Schar	8 - 14	16 - 18	.....	10 - 16	15 - 17	12 - 16	18 - 24	16 - 35
Stenschol	12 - 105	105 - 173	46 - 57	79 - 82	27 - 114	79 - 95	.....	.....
Zeehaai	46	52 - 54	.....	.....	.....	.....	14 - 16	7 - 12
Hondshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	10 - 33	.....	.....	.....	.....	.....	94 - 140	90 - 130
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	12 - 20	.....	22 -	.....	12	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	48 - 56	.....	52	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	249	.....	241	.....	262 - 270	.....
Koningsvis	.....	.....	147	.....	125 - 135	.....	188 - 194	190 - 195
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	110 - 205	105 - 216	122 - 192	184 - 233	196	.....	228 - 236	216 - 230
Schotse schol	.....	.....	.....	20	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	24	.....	20	.....	.....	36 - 40	35 - 40
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 - 15	10 - 14
Rode poon (roobaard)	10 - 36	36	18	30 - 38	66 -	.....	45 - 65	55 - 70
Grauwe poon (knorhaan)	21	16 - 20	.....	6	15	.....	7 - 16	30 - 45
Rode knorhaan	61 - 85	.....	.....	.....	42 - 93	.....	.....	.....
Posten	.....	16	.....	12 - 18	.....	.....	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD"

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

IJsland

In IJsland heeft men nu te doen met een nieuw soort dieven, namelijk deze van warm water. Maatschappijen die de warmwatergeysers uitbaten, zijn er achter gekomen dat op bepaalde plaatsen, aansluitingen gebeurden op hun ondergrondse afvoerbuizen. Dit aftappen was natuurlijk een goed profijtje voor de heetwaterdieven. Schone liedjes duren echter nooit lang en door het volgen van de aftapleidingen, en het inzetten van een speciaal apparaat die de ondergrondse ligging aanduidde, kwam men recht bij de overtreder aan huis.

x x x

Aan de hand van een vrijgegeven mededeling in IJsland blijkt het dat praktisch geen overtredingen door buitenlandse vissersvaartuigen van de 200-mijlszone vastgesteld werden. In de zeer schaarse gevallen dat dit toch gebeurde, bleek dan nog, dat de goede trouw van de schippers kon aanvaard worden. Zij werden dan ook slechts gemaand de territoriale wateren te verlaten daar zij er slechts eventjes met het schip waren overgevaard.

x x x

Zalmonforellenvissers in een plaatsje in Zuid-Oost IJsland Hornafjörður kregen onverwachts haring in hun net in plaats van de vis, waarvoor zij aan het vissen waren. Dit was jaren niet meer gebeurd en het Marine Onderzoekingsinstituut die de haring onderzocht, stelde vast dat het om 2-, 3- en 4-jarige haring ging. Een bewijs van het herstel van de IJslandse haringstock?

x x x

Na zes maand vissen was de aanvoer van kabeljauw in IJsland door IJslandse vaartuigen 308.770 ton hetzij 6,4 % meer dan het voorgaande jaar sluitende op 30 juni. Het waren niet de grote treilers die hier voor zorgden, integendeel hun aanvoer was zelfs 1 % minder, maar het waren de kusttreilers die heel wat meer kabeljauw aanbrachten.

x x x

De totale aanvoer van alle vissoorten in IJsland was voor de eerste zes maand 618.300 ton, hetgeen een vermindering betekent met 26 %! Hoofdzakelijk was deze vermindering het gevolg van een ineenstorten van de aanvoer van het capelinvisje voor de vismeelfabrieken en dit met 50,70 %.

x x x

IJslandse marine-biologen zijn van oordeel, dat de tonnage van de IJslandse vissersvloot te hoog is

voor de huidige staat van de pelagische visstocks. Van de 400 duizend ton kabeljauw, die de IJslandse vissers in 1989 mogen vangen, zijn er eind juni intussen reeds 308 duizend ton aangevoerd. Er blijft dus nog slechts 25 % over voor het tweede semester. Er zullen zeker verscheidene kabeljauwloze perioden dienen ingellegd.

x x x

Op 10 augustus werd het licht op groen gezet door de IJslandse regering voor het nieuwe seizoenkampagne 1981-1982 op de capelin. Voor 52 grote treilers werd een kwantum vrijgegeven van 617 duizend ton. Hiervan gaan 18.800 ton naar één treiler, 17.300 ton naar een tweede en verder vergunningen gaande van 9.400 tot 16.500 ton voor de overigen. In het capelinseizoen 1978-79 werd 1,2 miljoen ton aangevoerd. Hieraan wordt duidelijk hoe sterk de capelinstock in de laatste jaren is teruggelopen. Deze visserij is voor één van de belangrijkste takken van de visverwerkende IJslandse bedrijven, namelijk de vismeelindustrie van enorm belang.

Schotland

Een zalm van meer dan 18 kgr. werd in het Schotse vissersplaatsje aan land gebracht door een zalmvisser. Men moet zestig jaar terug gaan voor een landing van een zalm met dergelijk gewicht.

x x x

Van uit het Schotse «Iverness» is een nieuwe luchtdienst voor de controle op eventuele visserij-overtredingen ingelegd met een «Piper-Aztec». Dit vliegtuig is uitgerust met aangepast fotografisch materiaal en in voortdurende verbinding met de visserijpatrouillevaartuigen. Het ganse Schotse kustgebied zal door deze nieuwe lijn bestreken worden.

x x x

Door vissers van het Schotse Eyemouth werden 4 orders geplaatst voor de bouw van 24,4 m. moderne treilers die elk 40 miljoen zullen kosten. Alle 4 vaartuigen zullen op de Schotse Campbeltown-werf gebouwd worden hetgeen ook een meevallertje wordt voor deze werf.

Australië

In Australië hebben de biologen aangedrongen op een totale bescherming van de langoustekreeft. Als gevolg hiervan, heeft de Australische regering de vangst hiervan tot 1 oktober 1981 verboden.

EET MEER VIS

Rusland

De Russische handelsmissies zitten evenmin stil en de Russen zijn nu zelfs in het olie-rijke Koeweit om dit land bij te staan in de organisatie van een visserijoverheid, zijnde de eigenlijke visserij, het verwerken van de vis, het instellen van een koelketen enz...

x x x

Tussen Rusland en Japan is het tot een nieuwe overeenkomst gekomen op de zalmvisserij in de Stille Oceaan. Aan Japan werd een contingent van 42.500 ton toegewezen, wel moet dit land zijn bijdrage leveren ten bedrage van 780 miljoen B. fr. in de kosten voor bescherming van het zalmbroed. Vele Japanse schepen namen het hiermede niet te nauw en gingen zelfs vissen in, door beide landen aangevaarde verboden visserijzone.

Oost-Duitsland

In Oost-Duitsland zijn de nationale volksverven begonnen met de bouw van een serie nieuwe diepvriestrellers van 62 meter, voorzien voor een bemanning van 37 personen. Het verwerken en diepvriezen van de vis zal aan boord van deze treilers gebeuren, waarna de lading dan in speciaal uitgeruste cargo-koelschepen zal overgeladen worden. Deze nieuwe serie wordt gebouwd voor Rusland en is heel wat kleiner dan de vroegere gebouwde 100 meters van de Atlantiekklassen.

Nederland

Aan de Dienst van de Domeinen werd door de belanghebbenden gevraagd om op de Nederlandse oesterbedden van de Grevelingen, liefst 2,3 miljoen oesters te mogen gaan opvissen. De oesters zouden er van zeer goede kwaliteit zijn. Door het geslaagd uitzetten van oestergebroid in de Grevelingen zou Nederland weer een belangrijk exportland kunnen worden van de oester, waarvan Duitsland en België de voornaamste afnemers zijn. Tegenover de hoeveelheden oestergebroid die uitgezet werd in de Oosterschelde, is het Grevelingemeer toch nog altijd een klein broertje.

x x x

In de laatste tijd is er in het buitenland, Nederland niet te na gesproken, terug veel meer belangstelling voor de bouw van het eerder kleiner treilertype, vooraan in de twintig-meter. Met de zware brandstofkosten en gezien deze vaartuigen geen te verre afstanden af te leggen hebben voor het bereiken van hun visgrond, zou de uitbating van het kleinere treilertype renderender zijn geworden. Volgens uitlatingen van Belgische reders die in schepen geïnvesteerd hebben van dertig meter en meer, is de uitbating hiervan, wegens de

te zware brandstofrekening niet meer haalbaar.

x x x

Bepaalde kringen in Breskens zouden niet afkerig zijn het teveel aan ruimte in de stedelijke vismijn voor... rekreatiedoeleinden te gebruiken. Had men daar eerder aan gedacht te Oostende, dan ware de bouw van een sportballon op de Opex niet nodig geweest, want in de haringhal is er ruimte te over voor... een sporthal! Of hoe het kan verkeren!

x x x

In juli is het zaaien van mossel-schelpen in het Grevelingenmeer in Nederland beëindigd. Het is het, zich in het water bevindend oesterbroed dat deze schelpen nodig heeft om er zich op vast te zetten. Anderzijds heeft men in het Grevelingenmeer vastgesteld dat er veel oesterbroed aanwezig is, zodat men een gunstige aanslag tegemoet ziet.

Noorwegen

Ook de Noren menen het ernstig met onder meer de strikte toepassing van de reglementen die zij voorgeschreven hebben aan de EEG-vissers die, volgens de bilaterale overeenkomst, in de Noorse wateren worden toegelaten. Het gaat niet alleen om de netten, maar ook om de vasthechtingspunten voor de beschermingslappen van het kuilnet, waardoor de enkele mazen waar deze vastgemaakt zijn te samengetrokken zijn en hun wijdte niet meer hebben! Een Franse treiler werd hiervoor opgebracht, maar na 24 uur terug vrij gegeven. Ondertussen verloor de schipper, met opbrengen en terug varen toch 48 uur visserij!

x x x

De Franse treiler «Cap St-Jacques» die door de Noorse marine in Noorse wateren opgebracht werd, kreeg een boete wegens netmaaswijdovertreding van 125 duizend kronen, hetzij ongeveer 800 duizend van onze franken. Ook voor het niet-blijhouden van het logboek waarin, trek per trek de vangst met aanduiding der verschillende soorten dient ingeschreven, kunnen de vaartuigen opgebracht worden.

x x x

Zes Noorse firmas die vooral bedrijvig waren in de nettenfabrikatie, hebben zich verenigd en een uitvoerfirma gesticht om een plaatsje op de wereldmarkt te veroveren. Door deze firmas wordt ook materiaal voor de akwakultuur gefabriceerd.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Engeland

— De aanpassings- en verbouwingen werken, met onder meer een uittenging van twee diepvriezers die sinds einde verleden jaar oplagen in Milfordhaven, zullen de kleinigheid van 450 miljoen B. fr. kosten. Deze diepvriezers behoorden aan de British United Trawlers (B.U.T.) en maakten eens de roem van Engeland uit in de IJslandse visserij. Naderhand werden zij omgebouwd voor de makreel en pelagische visserij en nu onlangs verkocht aan Noorwegen om ingezet te worden in de Noordzee petroleumrijverheid. Twee Britse scheepswerven evenals een Deense werf, trachten nu dit belangrijk order op zak te steken.

x x x

— Ook te Fleetwood hebben de reders hun protest laten horen tegen de immer stijgende dok- en aanlandingskosten. Volgens betrokken reders zijn deze kosten tweemaal zo hoog als bv. in Milford Haven en de ligkosten zelfs viermaal hoger. De oorzaak daarvan is het uitvallen van de Britse IJslanders en van de grote delgingskosten die het gevolg waren van de eertijds uitgevoerde modernisatiewerken aan dokken en losplaatsten hetgeen grote investeringen had genoodzaakt. Thans moeten deze kosten verhaald worden op de middeslag- en kustvisserij.

x x x

— Britse, waaronder vooral de Schotse kreeftenvisserij, klagen geweldig over een verminderde vangst die tot 50 % bedraagt. Men geeft hiervoor de schuld aan de nieuwe maaswijdtereglementering die sinds enkele maanden in voege is gekomen. Het is voor het ogenblik een magere troost voor de kreeftenvisser, dat hij eerlang, de thans ontsnapte kreeften, terug zal kunnen aan boord halen met een groter gewicht als voorheen, maar de maatregel is in hun belang genomen.

x x x

— Niettegenstaande de Britse vissers geneigd zijn het anders te denken, is de invoer in Groot-Brittannië, van zowel verse als bevroren vis, in de twee eerste maanden van het jaar met 24 % in waardecijfers gedaald, waarover men reeds een volledige detail bezit. De invoerwaarde viel inderdaad terug van 5,4 miljard B.fr. tot 4,1 miljard ten overstaan van dezelfde periode over 1980.

x x x

— De twee grote Britse middenslagtreilers, de «Idena» en «Norina» maakten verleden week in Fleetwood een zeer goede beurt, wanneer zij, in paar vissende, samen 3.400 van onze bennen (2.700 kits)

in de afslag konden zetten, meestal kabeljauw, gul en in mindere mate koolvis en schelvis. Samen besomden zij 5,7 miljoen B.fr. het zij gemiddeld 1.680 fr. de ben.

x x x

— De Britse «Boston Stirling» een grote middenslagtreiler die zopas uit Frankrijk terug kwam waar zij uitgerust werd met Frans vistuig en netten, maakte voor haar eerste reis een goed resultaat met 1.310 van onze bennen voor een brutobesomming van 2,4 miljoen B.fr. De Britse schipper had echter in de brug een Franse schipper die hem moest vertrouwd maken met het nieuw Frans vistuig. Hoofdzakelijk werd gul aangevoerd met schelvis, koolvis en leng. Gemiddeld werd 1.800 fr. per ben genoteerd.

x x x

— In Groot-Brittannië zijn er terug van uit verscheidene lokale redersfederaties, moties uitgegaan naar de regering om de bokkenvisserij binnen de twaalf mijl te verbieden. Men heeft het hierbij vooral gemunt op de treilers en kotters uit Nederland, België, enz. Het zijn vooral de lokale federaties van kustvissers die hierop bij de regering aandringen.

x x x

— In Petershead gaat men overwegen een cursus te openen voor het aanleren van het fileteren van vis. Inderdaad gaat er een stijgende vraag uit vanwege de verwerkingsbedrijven voor visfileerders, vraag waaraan niet kan voldaan worden. Voor de visverwerkende nijverheid komt het natuurlijk heel wat meer gelegen getrainde visfileerders ter beschikking te krijgen dan deze zelf te moeten gaan opleiden.

x x x

— Ter gelegenheid van de honderdjarige verjaardag van het tragisch gebeuren op de Shetland op 20 juli 1881 toen er, bij een plotseling opstekende storm 58 vissers het leven lieten, werd een memorial ingehuldigd met alle namen van de slachtoffers. Het geld werd door middel van kollekten onder de visserij rondgehaald.

x x x

— De haringvisserij op de Manx zal heel waarschijnlijk, volgens een beslissing van de Manxoverheden nog deze week en dus vervroegd gesloten worden. Het vrijgegeven kwotum van 6 duizend ton werd inderdaad onder druk van de marine-eksperten teruggebracht tot 3.400 ton. Ondertussen zijn er de prijzen van de haring gezakt tot 620 B.fr. het honderd kgr., hetzij 310 fr. de ben!

x x x

— Twee schippers van de grote en goed bekende Britse rederij J. Marr & Son kregen een meerderheidsparticipatie in de uitbating van de door hen gevoerde treilers. Beide schippers besloten hierop samen aan de paarvisserij te doen. Het zijn vaartuigen van het 27-meter type.

x x x

Het eiland Manx dat halverwege tussen Engeland en Ierland ligt in de Ierse Zee en op een totale autonomie kan bogen, behalve voor landsverdediging en buitenlandse zaken waarvoor dit eiland van Engeland afhankelijk, kent op zijn bodem geen belastingen op de maatschappijen! Dit is waarschijnlijk de reden waarom heel wat Britse maatschappijen er hun intrek namen. Binnenkort wordt het eiland eveneens een land met goedkope vlag, hetgeen kadert in dit, voor maatschappijen belastingvrije land.

x x x

In Engeland wordt er op gewezen dat in feite de Producentenorganisaties niets doen voor een betere marktordening. Dit heeft zich vooral aangetoond bij de wilde aanlandingen door Britse vaartuigen van de vrij gegeven haring, zodanig zelfs dat de regering is moeten tussenkomen. We vergeten hierbij maar al te veel, dat het bestuur van de Producentenorganisaties samengesteld is uit reders die altijd maar oog hebben voor het onmiddellijk belang en dan zelfs nog gewoonlijk voor het onmiddellijk belang van de categorie vaartuigen waarvan zij reder zijn. De leiding hiervan zou in feite moeten berusten bij personen die een grote kennis hebben van de visserij en marktordening maar onafhankelijk staan tegenover de visserij.

x x x

De schippers van twee Britse vaartuigen van 80 voet (iets meer dan 24 m.) uit Ulster, Noord-Ierland, werden elk beboet voor 20 duizend B. fr. terwijl hun „pairmet“-uitrusting ter waarde van meer dan 1 miljoen B. fr. aangeslagen werd. Ze werden in overtreding genomen voor het vissen binnen de 3 mijl uit de kust van het eiland „Manx“, terwijl dit slechts toegelaten is voor vaartuigen beneden de 50 voet (iets meer dan 15 m.).

x x x

Met de opening van het makreel-seizoen op de „Minch“ kreeg Hull kort nadien 4 Schotse purseseiners aan de afslag met te samen liefst meer dan 2 duizend ton of veertig duizend van onze bennen. Behalve 2400 bennen ging de overige makreel naar de vismeelfabrieken. Na de haring is het nu terug de beurt aan de makreel om naar de vismeelfabrieken verwezen te wor-

den. Met de grote Schotse purse-netseiners kan praktisch niet meer gesproken worden over een visserij voor consumptie wat de haring en de makreel betreft.

x x x

Verleden week was er te Grimsby veel vis aan de markt, toen zowat 27 duizend „kit“ of 34 duizend van onze bennen aan de afslag kwam, doorgaans gulsoorten. Hiervoor kwamen 108 vaartuigen aan de beurt, namelijk één IJslandvaarder, 4 van de Westerly, 75 van de Noordzee en 28 kusttreilers. Niettegenstaande deze grote aanvoer hield de kabeljauwprijs toch stand.

x x x

— Volgens de Britse firma «Newage Marine Propulsion Ltd» uit Shaw in Lancashire, kan de Britse visserij gezamenlijk 800 miljoen B.fr. brandstofkosten uitsparen door het installeren van een voortstuwings-systeem met 2 schroeven met verstelbare snelheid. Dit kan aange-toond worden aan de hand van de vaartuigen die hierop reeds ingesteld zijn. Een kolfje voor ons Proefstation.

België

— Twee Belgische bokkenvisserij aan de afslag in Grimsby besomden respectievelijk 1,5 miljoen en 1,45 miljoen B.fr., respectievelijk de «Atlas» Z.105 en de «Jan Breydel» Z.289. Hiervoor had de «Atlas» 690 bennen van doen en de «Jan Breydel» 580 bennen. Zij kregen aldus voor hun vis, hoofdzakelijk gulschelvis, platvis en haai, respectievelijk 2.170 en 2.500 fr. de ben. De hoog oplopende dok- en lossingskosten in Grimsby zijn echter van dien aard, dat de verkoop in België veel voordeliger uitvalt, zelfs met een minder brandstof verbruik.

Pakistan

— Een expert van de F.A.O. heeft bij Pakistan aan de alarmbel getrokken door op een overbevis-sing te wijzen voor de kusten van dit land. In enkele jaren tijd is het aantal van de Pakistaanse vissersvaartuigen van 400 tot 1300 opgevoerd zodanig, dat de vangsten nu tot meer dan de helft gedaald zijn. Verder eerbiedigen de vissers de opgelegde beperkingen niet en vissen zij met veel te klein netmaas-wijde. Ook heeft de regering te veel gezamenlijk vissersrijen met het buitenland toegestaan.

Allerlei

— Pas in het najaar 1981 zal België waarschijnlijk akkoord gaan met de wijziging van het Protokool van Oslo, waardoor de Belgische regering de verplichting op zich zal nemen, eveneens een vergun-ningsstelsel voor verwerking van chemisch afval op zee in te voeren.

Grimsbyreders overwegen de dokrechtenverhoging door de syndikaten opgelegd te negeren

We brachten verleden week uitvoerig commentaar over de, door de Grimsbytransport eenzijdig uitgevaardigde verhoging met 25% van de dokrechten. Het is duidelijk dat dit een groot ongenoegen onder de betrokken reders en vissers teweeg heeft gebracht, zodat men overweegt de verhoging die vanaf 1 september zou ingaan, weigeren te betalen. De redersfederatie heeft in elk geval aan de betrokken dokkertransport reeds gevraagd de verhoging in te trekken en het liefst in besparingen te zoeken. Of de syndikaten voor dergelijke gezonde redenering echter vatbaar zijn is meer dan twijfelachtig. In elk geval heeft de transportbond reeds het verwijt van de reders afgewezen dat zij onwettelijk opgetreden zijn door deze verhoging middenin het jaar af te kondigen. Volgens het syndikaat is deze verhoging noodzakelijk en dit als gevolg van de overeenkomst tussen de Grimsbyreders en de bond in 1974 gemaakt; waarbij deze laatste zou moderniseren, hetgeen 200 miljoen zou kosten. De reders zouden deze modernisatie betalen door heffingen op de aangevoerde vis, dit zowel voor de grote als de kleine reders. Toen waren er echter nog

heel wat grote ijslandrederijen en de lasten kwamen hoofdzakelijk ten laste van de Ijslandvisserij. Thans worden deze praktisch uitsluitend gedragen door de kleinere rederijen, dit door het wegvallen van de Ijslandvisserij met de zeer madelige weerslag voor de middenslag- en kustvisserij. De indertijd gedane grote investeringskosten, de delingen, de betaling van de interesten, moeten nu verhaald worden op de middenslag- en kleine visserij. Volgens deze laatste is er zelfs geen uitkomen aan, indien de dokkersbond zich terzelfdertijd geen bezuinigingen en beperkingen oplegt. Men zal echter wel aan het verkeerd adres kloppen wanneer men aan de betrokken bond zou vragen om bv. hun loodzware topmanagers en personeel te beperken, laat staan uit te dunnen, of van hun profijtjes en presentjes allerlei alsmede van hun faciliteiten afstand te doen. De mentaliteit bij de bond is zelfs zo, aldus een woordvoerder van de rederijen, dat, mocht er nog slechts één enkel vaartuig overblijven, men dan maar alles zou verhalen op dit ene vaartuig. In elk geval heeft de redersfederatie zich reeds tot de regering gewend opdat deze bij de bond zou tussenkomen, precies of deze «Staat in de Staat» zich daaraan gelegen zou laten. Volgens de heer N. Atkins, hoofd van de nationale Redersfederaties, heeft de bond bewezen, door vijf naenvolgende verhogingen, dat zij met grote willekeur gebruik maakt van haar monopolistische positie van het alleenrecht oplossing en aanverwante. Zonder de nieuwe verhoging zijn deze lasten reeds ondragelijk geworden besloot de hr. Atkins. Als men echter te biecht moet bij de syndikale duivel zelf, om er iets te kunnen afnijpen, dan zullen er zeker de aller grootste middelen dienen gebruikt.

JACHTHAVENS INTERESSANTER DAN VISSERIJHAVENS

Heden vrijdagmiddag worden te Nieuwpoort de Kustjachthavens overgedragen aan de Vlaamse Gemeenschap. Niet minder dan drie ministers hebben ondanks 's lands zorgen, de tijd gevonden om er tegenwoordig te zullen zijn en er veel geld te verspillen.

Het moet zijn dat veel jachtbarons veel meer invloed hebben dan de visserij waar men het zo nauw niet voor neemt, niettegenstaande er duizenden mensen bij tewerk gesteld worden.

EEN REDDINGSSLOEP BESTAND TEGEN 1000° C.-HITTE !

In Groot-Brittannië heeft men een test ondernomen om een speciaal gebouwde reddingssloep een letterlijke vuurproef te laten ondergaan. Het gaat hier over sloepen die in het bijzonder van nut zouden kunnen zijn voor tankers, booreiland-

platforms, enz. waar zich bepaalde vuurrampen zouden kunnen voordoen. Twee vereisten zijn in dit geval noodzakelijk, namelijk een zeer snelle bereikbaarheid en toegang tot de reddingssloep en een uitzonderlijke weerstand tegen grote hitte vanwege de sloep minstens gedurende een bepaalde tijd.

Het prototype van deze reddingssloep werd in een speciale afgebouwde ruimte geplaatst die opgevuld was met vierduizend liter kerazène. Toen dit goedje in brand gestoken werd, werden op de romp temperaturen gemeten van 1000° C.! De reddingssloep verbleef in deze vlammenzee gedurende ruim vijf minuten en dit zonder schade behalve enkele schroeiplekken. Het is duidelijk dat vooral de temperatuur van binnenin van belang is. Deze ging nooit boven de 27%, zodat we mogen zeggen, dat de reddingssloep, minstens wat het kort verblijf van 5 minuten betreft, glansrijk haar examen heeft afgelegd. We weten niet of de sloepkonstruktie voor langer dan een weerstand van 5 minuten voorzien is, maar in vijf minuten kan men misschien met volle motoren uit de vlammenzee geraken. Ook de druk binnenin de sloep was slechts iets hoger dan normaal. De sloep is gebouwd in glasvezels en bevat een sproeisysteem waarmee voortdurend de romp afgekoeld wordt. Dit sproeisysteem moet voldoende water over de romp verspreiden opdat deze minstens altijd nat gehouden is. Zolang aan deze voorwaarde voldaan is, kan er zelfs geen schroeidefekt optreden en is de voortdurende in stand gehouden waterfilm omheen de romp een voldoende bescherming.

De betrokken reddingssloepen kunnen in verschillende maten bekomen worden met een bezetting tot 60 man. Dank zij 4 deuren en een groot sas kunnen de inzittenden in iets meer dan één minuut aan boord geraken, wanneer er natuurlijk geen paniek optreedt. De sloepen hebben dieselmotoren met brandstoftanks waarmee 24 uur kan gevaren worden aan iets meer dan zes mijl per uur. Ze worden door een Britse firma vervaardigd. Het zullen zeker heel dure beestjes zijn, spijtig genoeg konden we niet achter de prijs komen van deze miljoenensloepen.

INTERNATIONALE VISSERIJ-TENTOONSTELLING

Van 15 tot 20 september heeft te Nantes (Frankrijk) een Internationaal Salon van de Visserij plaats, waarop, naar we vernemen, zeer gemoderniseerde aangelegenheden inzake visserij zullen te zien zijn.

VOOR NIEUWBOUWERS

Te koop NIEUWE aluminium MEWAF KANTELPOORT plus skin plaat, hoog 2 m. breed 2,50 m. met nodige aanhang. Zich wenden bureau blad nr. 7755N.

MINDER SCHEPEN EN MINDER GOEDEREN IN ZEEBRUGSE HAVEN TIJDENS EERSTE HELFT 1981

Tijdens de eerste helft van dit jaar liepen 4502 zeeschepen de haven van Zeebrugge binnen, wat een daling met 164 eenheden betekent in vergelijking met vorig jaar. Men noteerde een daling bij het aantal ferry-schepen 2704 in 1980 tegen 2628 dit jaar en het aantal petroleum-schepen kleiner dan 15.000 ton namelijk 213 vorig jaar en 179 dit jaar. Men noteerde eveneens een daling van het aantal bruto register ton van 23 miljoen 315.000 vorig jaar naar 22 miljoen 716.000 ton dit jaar. Het goederenverkeer tijdens de eerste zes maanden van dit jaar bedroeg 7.175.265 ton tegenover 7.485.078 ton vorig jaar. Terwijl het goederenverkeer lichtjes achteruit liep noteerde men echter een stijging van het passagiersverkeer van 869.832 passagiers vorig jaar naar 966.720 passagiers voor de eerste helft van dit jaar. Het voertuigenverkeer liep achteruit van 368.483 voertuigen vorig jaar naar 360.122 voertuigen dit jaar. Bij de invoer van goederen noteerde men een daling van de aanvoer van ruwe petroleum, van chemische, bouwen metaalproducten en van stukgoederen. Daarentegen was er een stijging van de aanvoer van voedingsmiddelen, melasse en cokes.

PUBLICITEIT IN HET VISSERIJBLAD DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

Alle petroleum-producten en smeermiddelen

Verzekerde bevoorrading * Stipte bediening

Vertegenwoordiger:

HERMAN FAICT

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

Te veel ruimte in de Oostendse visafslag

Men schrijft ons.

Voor elk een is het duidelijk dat de afslag te Oostende haar beste dagen gekend heeft wat het aantal vaartuigen betreft die er nog komen aanleggen. We mogen gerust schrijven dat de haringhalle er, behalve voor het meren van enkele vaartuigen, het uitlopen, herstellen en in elkaar steken van het vistuig, praktisch van geen nut meer is. Dat deze ruimte nog gebruikt wordt voor haringaanlandingen is zelfs geen vereiste meer, want dit kan even gemakkelijk in de eerste mijn gebeuren.

Eigenaardig is het anderzijds wel, dat wij nog altijd de initiatieven afwachten uit die hoek waaruit zij in feite zouden moeten komen, om de oorzaken op te sporen van het mindere gebruik van onze afslagen in het algemeen en vooral om hiaraan te verhelpen. Om initiatieven in die zin te kunnen nemen dienen echter eerst de oorzaken gekend.

Als oorzaken kunnen we stellen:

- 1) het teruglopen van het aantal in bedrijf zijnde eenheden of van de totale vangcapaciteit;
- 2) de verkoop door heel wat van onze vaartuigen in buitenlandse afslagen;
- 3) de grote financiële investering die men zich voor nieuwbouw of voor het aanschaffen van een rendabel vaartuig moet getroosten, die praktisch voor enkelingen onmogelijk geworden is;
- 4) de uit de hand gelopen uitbatingkosten, waarbij wij vooral aan de enorme brandstofprijzen denken, hetgeen eveneens de belanghebbenden er van weerhoudt zich een vissersvaartuig aan te schaffen en die anderzijds verplicht, aan wanhopig vechtende en marginale bedrijven, er ten slotte het bijltje bij neer te leggen;
- 5) de onzekere toekomst in EEG-perspektief, wat het blijvend bevissen van de huidige vanggebieden betreft. Tot deze onzekere toekomst rekenen we eveneens de visserijbeperkingen in de vorm van opgelegde kwotastelsels.

Telkens als dus de invloed van deze factoren kan uitgeschakeld of verminderd worden, vermeerderd men het uitzicht op een uitbouw van de vloot en dus eveneens de kans om meer vaartuigen aan de afslag te krijgen. Anderzijds moet men wel toegeven dat, het aantal vaartuigen niet alleen maatgevend is, maar wel in de eerste plaats de vangcapaciteit. We mogen ons dus niet blind staren op het zoveel kleinere aantal vaartuigen, die de afslag thans aandoen, maar op wat in de afslag gezet wordt.

We stellen vast dat sinds 1970, toen er nog nagenoeg 340 eenheden in de Belgische vloot waren, dit thans, voor 1980, teruggelopen was tot 208. In de laatste zes jaar, dat wil zeggen tegenover 1975 is de vloot met een vijftigtal eenheden teruggelopen of circa 20 %, ter-

wijl de aanvoer in de Belgische havens van 1976 tot 1980 van 38.286 ton tot 32.763 ton of circa 14,4 % terugliep. Nochtans valt op te merken, dat, vooral in de laatste paar jaren, de verkoop door Belgische vaartuigen in vreemde havens, een zekere uitbreiding genomen heeft, zodat in feite, niettegenstaande een gevoelig teruglopen van het aantal eenheden, de vangst van onze vloot niet zoveel zou verminderd zijn, hetgeen duidt dat onze vaartuigen aan individuele vangcapaciteit gewonnen hebben.

Het is duidelijk dat we, in het algemeen gezien, opdat de Belgische afslagen betere cijfers zouden kennen, zoveel mogelijk de nieuwbouw en de inbreng van moderner eenheden moeten stimuleren.

Initiatieven van Staatswege zoals ter beschikking stellen van ruime scheepskredieten, het verlenen van premies voor jonge schippers, provinciale bouwpremies, enz... moeten nog aangevuld worden, zoals onder meer door stedelijke bouwpremies, het vrijstellen of gedeeltelijk vrijstellen voor de eerste jaren van de betaling van dok-, sluis- en vismijnrechten, enz... zoals dit onder meer gebeurt bij nieuwgebouwde woningen waar men voor de eerste tien jaar, wanneer men aan zekere voorwaarden voldoet, van de kadastrale gemeentelijke taks kan vrijgesteld worden.

Om de verkoop in de eigen afslag te bevorderen, en gezien de grote afslagkosten in het buitenland, ware het zelfs van belang dat men eerder de dok-, sluis- en vismijnrechten zou verminderen.

Om verder de uitbouw van de vloot te benaastigen, is het anderzijds van belang, dat er ruimer perspectieven geopend worden voor de initiatiefnemers inzake nieuwbouw, voor een rendabele uitbating en bijgevolg kostendrukkende uitbating, waarvoor in de eerste plaats initiatieven van de regering verwacht worden voor brandstofsubsidies. Het is inderdaad het bestendig stijgen van de gasolieprijzen die in 1978 gemiddeld slechts 4,55 fr. bedroegen en in 1980 reeds 8,81 fr. om heden de kaap van de 11,70 fr. te bereiken, die een grote rem vormen voor de nieuwbouw. Het is inderdaad meer dan vijf vóór twaalf opdat hier iets aan gedaan wordt zoniet zal dit niet alleen een betsef vormen voor nieuwbouw, maar zullen vele in bedrijf zijnde reders nog verplicht worden hun vaartuig aan de wal te gaan leggen. Dan komt er beslist nog meer ruimte vrij in de Belgische afslagen in het algemeen en in de Oostendse in het bijzonder.

Een gedeelte van de Oostendse haringhalle werd nu reeds aan een inleg- en verwerkend bedrijf verpacht na de nodige formaties. We vragen ons af wat er nog zal volgen.

Van invloed is eveneens een aantal maatregelen te treffen om de afslagprijzen gunstig te trachten te beïnvloeden ten voordele van de visser en reder. Hiertoe moeten de

referentie- en opvangprijzen aangepast worden, gepaard gaande met een aangepaste publiciteit voor meer visverbruik.

Inderdaad zijn de visprijzen in de laatste jaren niet evenredig gestegen met de oplopende uitbatingkosten en hier loopt gewis één en ander fout.

Aan de invoer uit derde landen moeten zo niet een einde, dan toch bepaalde beperkingen opgelegd worden en dit kan best in het ka-

der van de EEG, onder meer door het optrekken van de referentie-prijzen.

De visserij is een heel klein broertje van de landbouw. Dat be- duidt echter niet, dat men lijdzaam op een stiefmoederlijke be- handeling moet blijven toezien.

Hier is een functie de Reders- centrale toebedeeld, welke men ver van behoorlijk verdedigt en te veel bekijkt in het kader van kortzich- tige belangen. B.V.

Slotzitting van Zeerechtkonferentie in 1982

De Konferentie van het Zeerecht heeft op haar latste sessie, gehouden te Genève, besloten dat de slotzitting het volgend voorjaar moet gehouden worden te New-York. De afgelopen vierwekenzitting te Genève betekende nochtans eerder een stap achteruit, gezien de verhar- ding in de houding van de Verenig- de Staten tegenover de eisen van de ontwikkelingslanden. De Reagan- administratie is niet meer bereid gevonden aan deze eisen zover te- gemeet te komen, zoals de Carter- administratie bereid was dit te doen. We vragen ons dan ook af, vooral in verband met de uitbating van de zeebodems ertsen en vóelbare rijkdommen, of er wel iets voor alle deelnemende landen aanvaard- baars uit de bus zal komen. Een volledige mislukking zal het in elk geval niet worden omdat in andere domeinen toch heel wat bereikt werd. De slotzitting zal doorgaan van 8 maart tot 30 april 1982 te New-York. De ondertekening van het verdrag zal dan in Caracas gebeuren in september van dit- zelfde jaar. Het was ook in deze stad dat de Internationale Konfe- rentie over het Zeerecht startte nu zowat 8 jaar terug. Hierdoor wordt het tijdschema geëerbiedigd dat door de Commissie vooropgesteld was.

Anderzijds is het toch typerend, dat we juist in de laatste maanden heel wat gebeurtenissen mede- maakten die onmiddellijk verband houden met het zeerecht, of met overtredingen hierop. Aldus werd het radiopiraatschip „Magda Maria” buiten de territoriale wate- ren door de Nederlandse marine gepraaid begin augustus. Een kluit voor de specialisten van het zee- recht. We kregen kort hierop een overval en een miterij op het Iraans oorlogsschip „Tabarzin”, dat door een kommando van tegenstan- ders van de huidige Iraanse leiders, overvallen en overmeesterd werd ter hoogte van Cadiz. Hoe moeten der- gelijke overvallers en muiters vol- gens het internationaal zeerecht behandeld worden? Mocht Marok- ko dit vaartuig, onder een miterij- kommando, bevoorraden en voor bunkering zorgen? Mag Frankrijk politiek asiel verlenen aan muiters, vermits de huidige Iraanse leiders

erkend worden als de wettelijke re- gering van dit land? En dan kren- gen we nog de incidenten in de Golf van Syrta voor de kust van Libië, waar door de luchtmacht van de Verenigde Staten twee Libische vliegtuigen neergeschoten werden, volgens dit land, in het luchtruim van Libië, in de hoge zee volgens de Amerikanen. Maakt een Golf die, wanneer men de uiterste punten van een land verbindt hier volledig in valt, deel uit van de territoriale wateren? Zal de Konferentie op het Zeerecht al deze zaken oplos- sen en de mogelijkheden tot eigen gerede interpretaties, naargelang de kant waar men staat, kunnen ver- mijden?

Vraagtekens waaromtrent we graag het antwoord zagen.

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

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ANDERE WERKNEMERS

**DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :
EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD !**

KNIELAARS		395
LAARS gevoerd met wol		385
DIJLAARS		700
HEUPLAARS		915
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	672
	maat 58	737
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	401
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	414
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	539
	maat 56	595
JUMPERS blauw goed		
	small en medium	500
	large	500
	extra-large	500
ZUIDWESTER (lange kap)		190
OLIEHEMD zonder kap		565
	met kap	675
OLIESCHORT		470
GUTTERS		70
AIRCOAT BROEKEN		465
	broeken met bretel	
	maat 42 54	903
	56 58	994
	60	1.030
JUMPERS aircoat		455

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

**DEZE PUNTEN KUNNEN OMGEZET WORDEN BIJ S.C.A.P.,
H. BAELSKAAL 27, OOSTENDE BIJ HAND IN HAND ZEEBRUGGE**

AANVOER VAN VIS IN DE MAAND JULI 1981 IN BELGISCHE AANVOERHAVENS

PERIODE 1979 - 1981

SOORTEN	1979			1980			1981		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis verre visserij	11.049	291.160	26,35	36.056	916.610	25,42	1.969	94.270	47,88
andere schelvis	26.753	731.773	27,35	39.696	855.171	23,39	47.522	1.027.314	21,62
Kabeljauw verre visserij	40.739	1.293.650	31,75	2.994	104.740	34,98	3.820	216.660	56,72
andere kabeljauw	853.828	28.277.531	33,12	763.550	22.465.322	29,48	931.841	27.975.918	30,02
Koolvis	55.778	1.387.090	24,87	43.420	1.019.130	23,47	3.365	105.680	31,41
Wijting	109.462	2.459.290	22,47	124.873	2.679.282	21,46	158.843	3.146.673	19,81
Schol	342.940	9.534.806	27,80	315.066	8.177.726	25,96	276.769	8.601.502	31,08
Roggen	66.877	3.169.012	47,39	66.391	3.151.328	47,47	90.656	4.064.362	44,83
Noorse schelvis	143.898	3.762.188	26,14	142.569	3.147.162	22,07	14.695	681.180	46,35
Andere	340.355	12.842.079	37,72	305.652	13.714.617	44,93	360.472	14.210.929	39,42
TOTAAL :	1.991.679	63.748.579	32,00	1.840.267	56.231.088	30,56	1.889.952	60.124.488	31,81
b) Tong	99.252	21.351.066	215,12	113.816	25.878.583	227,37	92.244	26.558.767	287,92
TOTAAL DEMERSALE VIS :	2.090.931	85.099.645	40,70	1.954.083	82.109.671	42,02	1.982.196	86.683.255	43,73
2. PELAGISCHE VIS	2.482	15.830	6,38	1.052	8.270	7,86	2.656	22.972	8,65
3. SCHAAL- & WEEKDIEREN									
Garnaal	104.085	10.440.200	100,30	99.644	10.357.277	103,94	91.728	10.828.930	118,05
Noorse kreeft	70.335	8.330.350	118,44	64.341	7.982.057	124,06	68.291	8.896.275	130,27
Overige	41.686	1.401.305	33,61	55.625	1.250.735	22,49	37.962	1.052.640	27,73
TOTAAL SCHAAL- & WEEKD. :	210.106	20.171.855	93,34	219.610	19.590.069	89,20	197.981	20.777.845	104,95
ALGEMEEN TOTAAL :	2.309.519	105.287.330	45,59	2.174.745	101.708.010	46,77	2.182.833	107.484.072	49,24

OPGEHOUDEN EN AFGEKEURDE VIS IN BELGISCHE AANVOERHAVENS

MAAND JULI 1981

SOORTEN	OPGEHOUDEN		AFGEKEURD		GEWICHT	
	Gewicht	Waarde	Gewicht	Waarde	Januari t/m juli	
					Opgehouden	Afgekeurd
1. DEMERSALE VIS						
Schelvis - verre visserij	—	—	—	—	2.554	400
Andere schelvis	16.546	269.070	—	—	75.058	38
Kabeljauw - verre visserij	—	—	—	—	500	—
Andere kabeljauw	13.899	187.968	4.900	8.330	132.274	10.500
Koolvis	—	—	—	—	310	—
Wijting	73.277	1.079.863	—	—	320.489	1.175
Schol	43.781	915.284	—	—	454.445	—
Roggen	2.772	16.632	—	—	8.645	162
Noorse schelvis	—	—	—	—	—	—
Andere	20.609	146.710	50	85	137.029	5.362
TOTAAL DEMERSALE VIS :	170.884	2.615.527	4.950	8.415	1.131.304	17.637
2. PELAGISCHE VIS	15	30	—	—	1.886	—
3. SCHAAL- & WEEKDIEREN						
Garnaal	—	—	—	—	—	—
Andere	68	102	—	—	403	—
Noorse kreeft	—	—	—	—	—	—
TOTAAL SCHAAL- & WEEKDIEREN :	68	102	—	—	403	—
ALGEMEEN TOTAAL :	170.967	2.615.659	—	—	1.133.593	17.637

Lees "HET VISSERIJBLAD,"