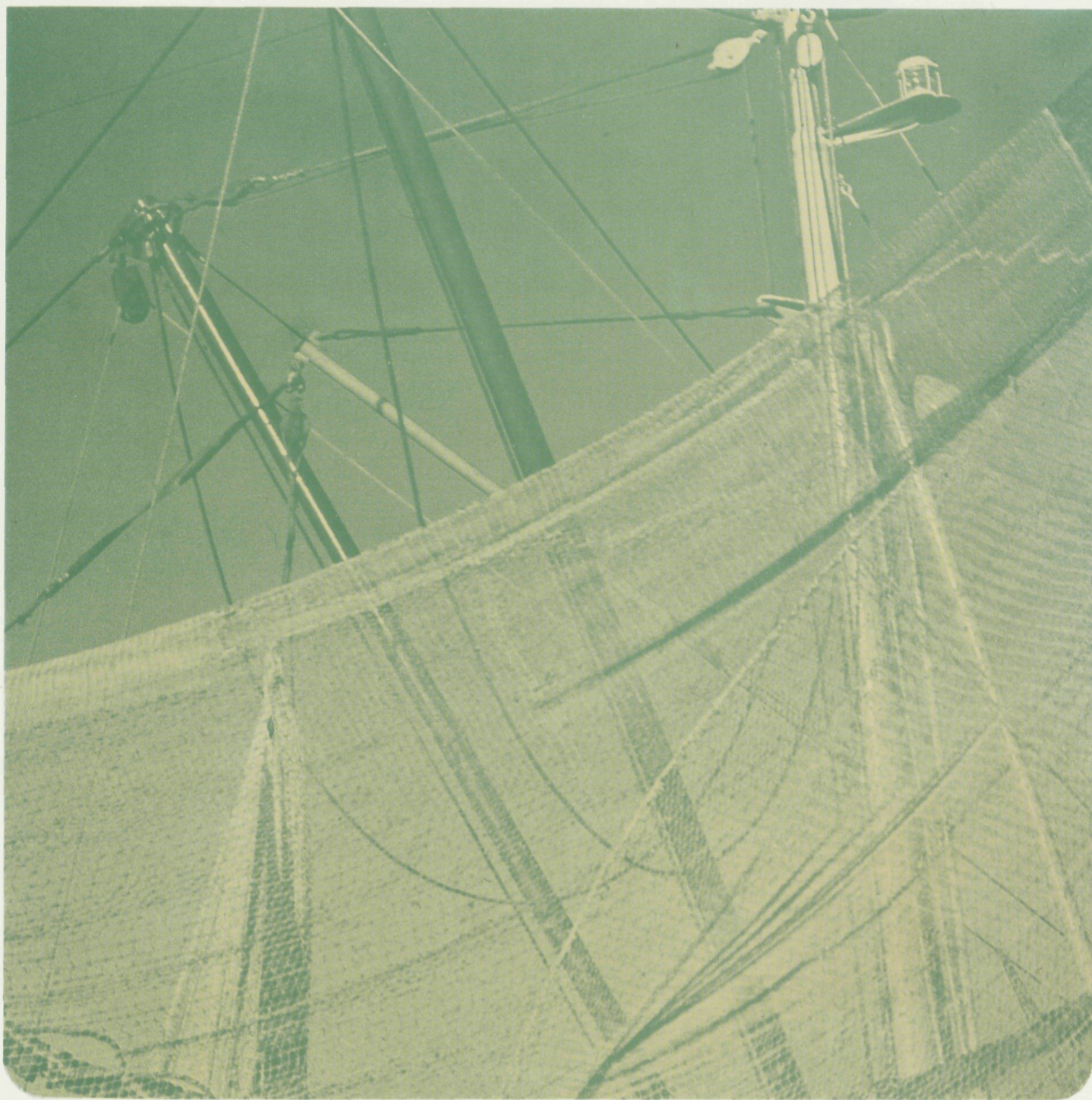


het  
visserij  
blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

VRIJDAG 22 NOVEMBER 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 46 — 41e JAAR





---

NU HET

**WINTER**

---

WORDT

VERSCHAF U

EEN PRACHTIGE

EN WARME

ZEER GOEDKOPE ECHTE

**ENGELSE  
DUFFLECOAT**

---

---

**VAN 900 TOT 1800 F.**

B.T.W. niet inbegrepen

---

BIJ DE VISSERSCOOPERATIEVEN

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

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE  
TEL. 059/70.29.51 70.09.31 - 32

**HAND IN HAND**

REDERSKAAI ZEEBRUGGE

TEL. 050/54.41.17

# het visserijblad

Vrijdag 22 november 1974 — Nr. 46

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1000 FR. — 6 MAANDEN 500 FR. — 3 MAANDEN 250 FR. — BUITENLAND 1100 FR. — HOLLAND 70 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, BUPUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL 70.77.13/70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

## DE TOESTAND VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ ONHOUDBAAR

Op het ogenblik dat we deze regels schrijven, heeft de minister van Landbouw in zijn kabinet een afvaardiging van de Belgische reders, die hem hun nood zijn komen beklagen.

Die nood is er niet alleen tengevolge van de brandstoffenkwestie, maar het vraagstuk moet in zijn geheel beschouwd worden.

De spijtige splitsing vooral in de Oostense redersmilieus, waar elkeen van de leiders zich menen geroepen te voelen, heeft in gans deze kwestie welke van vandaag niet dateert, veel kostbare tijd doen verliezen.

En als men thans met overheidshulp en overheidssteun nog nergens staat dan is de schuld daarvan niet bij de Overheid, maar alleen bij de reders zelf gelegen.

Het is mooi praten : verenigt U of blijft verenigd, welke persoonlijke veten de ene ook tegen de andere heeft. Maar om ze het te doen begrijpen is wat anders.

Ondertussen is er van herverenigen al wel veel gegalaberd, maar is er van nog niets positiefs in huis gekomen omdat de enen willen dat gans de beheerraad zich herkiesbaar stelt, de anderen niet uit vrees geen beheerder meer te worden gekozen en nog anderen de naam willen zien veranderen. Nog anderen bekladen op nationaal en internationaal vlak een representatieve positie welke ze niet willen prijsgeven en waarover ze in hun beheerraad zo weinig mogelijk vertellen, enz... En al die onbenulligheden zijn oorzaak dat de grootste crisis welke we ooit meegeemaakt hebben niet grondig is bestudeerd en bekend gemaakt.

Woensdagnamiddag kwamen de beheerders van beide verenigingen opnieuw bijeen, ditmaal niet om over de fusie te spreken, maar omtrent : wat men de minister zou ZEGGEN of wijsmaken en wat men zou doen in geval men geen voldoening bekam.

Men sprak er van het verlenen van 85 t.h. krediet voor de bouw in plaats van 70 t.h., alsof dit de crisis zou oplossen.

Men sprak er van een verhoogde toelage voor gasoil wat zeker nuttig zou zijn, maar men vergat hiervoor als argument te gebruiken, het feit dat alleen de vissers en koopvaardij een nieuwe verhoging van 30 cent. kennen en de rest van het land niet. Men vergat daarenboven een tweede argument en dit is dat aan het wegvervoer een soepeler en goedkoper oplossing is gegeven, wat ook voor de visserij zou kunnen geschieden.

Men zou de minister wijs maken dat dit jaar aan elk vaartuig een overheidssteun van 5 fr. per P.K. en vaartdag zou moeten verleend wat, in achtnemend dat er gemiddeld 225 d. per jaar gevaren wordt en de vloot 90 duizend P.K. telt, op een steun van een slordige honderd miljoen zou neerkomen.

Dit alles is mooi praten, mooi geëist, maar zo gemakkelijk van de Staatskas niet bekomen voor een bedrijf dat onvoorbereid, zo maar de eis op tafel legt.

Niemand betwist de noodtoestand.

Elkeen is overtuigd dat de gasolieprijs een zware slag toebrengt zonder te spreken van alle andere kosten van visserijtuig en herstellingen.

Maar het is niet alleen de Overheid welke dient aangesproken.

Men moet zijn eigen fouten ook durven onderzoeken en naar de middelen tasten om ze te genezen.

Maar al te gemakkelijk werd twee, drie jaar geleden met abnormale lonen omgesprongen en schippers van het ene schip naar het andere gesjacherd voor een half tot één en twee ten honderd meer.

Men heeft de toestand zo bedorven dat op IJsland sommige schippers met 800.000 fr. jaarloon naar huis gaan, zonder hun drinkgeld.

Scheepsjongens van min. dan 18 jaar krijgen niet alleen een steun per vaartdag van 300 fr. en geen sociale lasten te betalen, maar daarentegen zijn er reders die ze nog 2 à 3 t.h. bij geven, zonder van het drinkgeld te spreken.

Er zijn scheepsjongens die tot 300 duizend frank verdienen.

En niemand durft die zieke plek aanpakken uit vrees voor het feit dat de syndikaten zullen tussenkomen.

Zijn het de syndikaten die de schulden van de reders zullen betalen ?

En als ze een staking uitlokken, denken zij misschien dat deze 1.500 vissers plus al de rest, in het binnenland zullen werk vinden ?

Vóór de oorlog was men veel dichter bij het maatschap dan nu.

Waarom wordt er geen algemene regeling getroffen, waarbij de lonen voortaan op de netto besomming worden betaald ?

Het zou het voordeel hebben, dat men aan boord bezorgder zou zijn voor materiaal en schip. Het zou elkeen meer verantwoordelijkheid geven en doen bewust zijn dat het voortbestaan van de rederij, ook dat is van de rest.

Wat er te Brussel vandaag besproken wordt, weten we niet. We willen daarom de verdere behandeling van de nood waarin we verkeren tot volgende week uitstellen omdat we overtuigd zijn dat het ook de bedoeling zal zijn van de Eerste Minister en deze van Landbouw en Economische Zaken, de visserij niet teloor te laten gaan, maar ze zal helpen in het kader van wederzijdse openhartige gesprekken, gesteund op het feit dat, waar de Overheid het zieke bedrijf helpt, dit bedrijf ook zich zelf moet helpen gezond maken. En dat is het moeilijke in een bedrijf welke in de eerste plaats artisanaal is ingesteld.

We komen hierop terug.

P. VANDENBERGHE.

## DE VERPACHTING VAN HET RESTAURANT TER VISMIJN VAN OOSTENDE

Zoals we kunnen lezen uit het verslag van de gemeenteraad, is door de stad tegen de uitbater van de kantien van de vismijn, een proces ingespannen omdat deze zijn pacht niet betaalt, welke reeds méér dan één miljoen frank bedraagt.

Om dergelijk bedrag op te brengen, moet er nog al wat gegeten en getapt worden. Anderzijds waren er aan deze verpachting verschillende voorwaarden verbonden, waaronder deze dat niemand in het gebied van de vissershaven een drankgelegenheden mocht uitbaten, noch restaurant, enz...

De uitbater mocht ook een of meer rollende wagens in de vismijn met soep, dranken, enz., laten rondgaan.

Dat de uitbater niet alle normen van gewenste aantrekkelijkheid van er te gaan eten, enz... zoals vóór de oorlog dit het geval was in acht nam, is mogelijk.

Maar wat onaanvaardbaar is, is het feit dat onder het oogluikend gezag (?) van de stadsdiensten der vismijn, daar allerlei sluikse verkopen plaats hebben zonder dat van deze zijde daar streng tegen opgetreden werd.

Ook op de H. Baelskaai mochten geen geheime noch andere dranklijkerijen geopend worden.

En wat is daar gebeurd? Men is begonnen met geheime cafétjes in de keukens, waarvan alle de overheid geen kennis had. Achteraf is er een club ge-

komen waar, mits lid te zijn voor 20 fr., men er kon drinken zoveel men wou.

Een tweede club kwam er en andere zullen waarschijnlijk volgen niettegenstaande alle verbodsbepalingen, enz...

Voor de Staat gaat het er immers niet meer om gezonde maatregelen maar om geld te slaan, op welke wijze ook.

In die omstandigheden kan men niet verwonderd zijn, dat een uitbater die meer dan één miljoen frank pacht te betalen heeft, in de onmogelijkheid verkeert het te doen.

Waarom werden de sluikhandelaars die pieren en alcohol verkopen in de mijn zelf, niet vervolgd en beboet?

Het is onze taak niet de verdediging op te nemen van de uitbater die er mogelijks geruineerd zal uitkomen.

Maar in zijn plaats zouden wij, na gedane vaststellingen per huis-sier, van de stad zelf schadevergoeding eisen.

Want de openbare besturen leuren veel te gemakkelijk met de centen en de goodwill van de belastingbetalers.

Het is ons niet bekend wanneer de rechtbank uitspraak zal doen, maar wat we zeker zijn is dat, zo vaststellingen gedaan zijn van geheime verkopen, deze schade onberekenbaar is en toch niet op de nek van een eenvoudig mens zou mogen gelegd, die ten andere niet goed zijn rechten heeft overwogen of gekend.

## MOTIE VOOR DE ZEEVISSERIJ

Men mag er zich aan verwachten dat volgende mo ie, op voorstel van dhr. Vansteenkiste, eemparig door de Oostendse raad zal goedgekeurd worden op vrijdag, 22 november a.s. :

### DE GEMEENTERAAD VAN OOSTENDE, IN OPENBARE ZITTING BIJEENGEKOMEN

— neemt kennis van de inzichten van de Noordoost-Atlantische Visserijkommissie te Hamburg bijeen, met betrekking tot de maatregelen tegen de overbevissing;

— wijst op de onvoorstelbare gevolgen van de voorgenomen beperkingen voor de Belgische zeevisserij, gevolgen die als een genadeslag voor het visserijbedrijf zullen neerkomen;

— brengt weliswaar begrip op voor het probleem van de overbevissing doch wijst op de noodzaak van overheidshulp voor deze bedreigde sektor;

— wijst anderzijds ook op de voorgenomen beperkingen van de visserijzones, wa de economische teruggang die vandaag de visserijsector aantast, niet zal ten goede komen;

— Vestigt ten slotte de aandacht op de voor durende stijging der exploitatiekosten waarmede de

visserij te kampen heeft;

— doet een dringend beroep op de heer Minis er van Landbouw om de bedreiging, die thans weegt op de zeevisserij, maximaal te w eren door het reffen van de nodige hulpverleningsmaatregelen;

**Nota der Red. :** Eens temeer niets dan holle woorden maar de noden werkelijk aantonen en de remedies er voor aan te duiden, waarvan 25 t.h. van de bevolking rechtstreeks en onrechtstreeks van de visserij leeft, daarvoor is deze triestige gemeenteraad niet bekwaam. We komen hierop terug.

## NOG DE BALDADIGHEDEN IN DE HAVEN VAN NIEUWPOORT

Door de burgemeester van Nieuwpoort werd, na raadpleging van zijn baldadigheden, waarbij de meer-vismijndirekteur als gevolg van de touwen van de vissersvaartuigen losgegooid werden, veiligheidsmaatregelen aanbevolen om niet alleen te beletten dat vaartuigen afrijven maar om de baldadigaards te knippen.

## WERKGROEP ZEEBRUGGE

Bij het ter perse gaan vernemen we dat de werkgroep Zeebrugge, die vorige week reeds op het kabinet van de minister van landsverdediging was ontvangen, dinsdag laatst aan minister Vanden Boeynants de plannen voor de herstructurering van de vissershaven van Zeebrugge heeft voorgelegd.

Zoals vroeger reeds medegedeeld zou het ministerie van openbare werken geneigd zijn de huidige vissershaven om te bouwen tot een dok met toegang via een sluis, maar werd de uitvoering ervan belet omdat de sluis moet getrokken worden door gronden, die toebehoren aan het ministerie van landsverdediging, voor de uitbouw van de zeemachtbasis.

De werkgroep, verzegeld door burgemeester Van Maele en sche-

pen Raes van Brugge, heeft minister Vanden Boeynants op de levensnoodzakelijkheid van deze sluis gewezen en, dank zij de steun van burgemeester Van Maele, heeft zij de principiele toezegging bekomen de sluis te mogen traceren doorheen voornoemd militair domein.

Dit is een eerste resultaat, waarvoor de werkgroep alle lof verdient. Maar nu moet verder geijverd worden opdat de plannen niet onder het stof zouden geraken en de zaak niet op de lange werkgroep verder kan rekenen op baan worden geschoven. Als de steun van het Brugs stadsbestuur, zijn we overtuigd dat uiteindelijk Zeebrugge de akkommodatie zal krijgen die haar vissersvloot sinds lang nodig heeft en verdient. P.V.

## WERKEN AAN WESTERHAVENHOOFD

Alhoewel de werken aan de eigenlijke nieuwe zeeluis van 125.000 ton nog steeds stilliggen, wordt aan de noordzijde van de plaats, waar de zeeluis komt, daarentegen zeer degelijke arbeid gepresteerd. Momenteel is de ankering van het westerhavenhoofd klaar en is men bezig aan het gieten van de hiel. Ook de funderingsbakken zijn gemonteerd, waarvoor men een hele rij damplanken geheid heeft. Deze steken 27 m. diep onder laagwaterpeil. Bij het uitbaggeren van deze gleuf voor de bouw van de eigenlijke kaai muur, heeft de cutterzuiger een aldaar in 1945 gezonken baggerboot blootgelegd. Naar verluidt betrof het hier een baggerschuit van de firma Decloedt die op een mijn gelopen was. Kort daarna, dus ook in 1945 stootte een andere boot nabij het ooststaket op een mijn en zonk. Men besloot toen de vaargeul te verleggen. De cutterzuiger wordt nu gedemonteerd en in gedeelten naar de slipway overgebracht voor verzending naar Olen.

## PRIJSVOORSTELLEN VOOR DE VISSERIJ IN EEG-VERBAND

De Europese Commissie, het dagelijkse bestuur van de EEG, heeft de Europese ministerraad nieuwe prijsvoorstellen voor de visserijsector voorgelegd. Die voorstellen slaan op het komende verkoopseizoen dat loopt van 1 januari 1975 tot de 31e december van dat jaar.

Ze voorzien in een prijsverhoging voor schol en koolvis met 25 pct, terwijl de interventieprijs voor sardines en ansjovis vastgesteld zijn 45 pct van de oriëntatieprijzen. De prijzen voor haring en makreel zijn niet verhoogd.

De commissie heeft er op gewezen dat de verhoging van genoemde prijzen geen invloed heeft op de consumptieprijs, omdat voor de meeste produkten de marktprijzen al minstens 20 tot 25 pct hoger liggen dan de minimumprijzen die uit de nieuwe voorstellen voortvloeien voor het Europese landbouwfonds, zijn zeer gering. Ze zullen beneden de 100 miljoen frank blijven, aldus de commissie.

## BIJNA 400 MILJOEN VOOR MODERNISERING VAN DE VISSERSHAVEN VAN ZEEBRUGGE

Minister van Openbare Werken Defraigne gaf op verzoek van volksvertegenwoordiger F. Vandamme een samenvatting van het moderniseringsplan voor de vissershaven van Zeebrugge.

1. Vergroten van de diepgang in het oud gedeelte van de visserijhaven :

- a) Versterken van de glooingen aan de ingang van de haven; ramming 35 miljoen frank;
- b) Versterken van de kaaimuur voor de vismijn (zuidelijke kaai) : 60 miljoen fr.;
- c) Versterken van de kaaimuur op de noordkant (rederskaai) : 45 miljoen fr.;
- d) Verdiepingsbaggerwerken : 8 miljoen fr.

2. Uitbreiding in oostwaartse richting van het Prins Albertdok;

- a) Nieuwe kaaimuren ter vervanging van het bestaand talud : 60 miljoen fr.;
- b) Nieuwe aanlegsteiger, haaks op deze kaaimuur : 20 miljoen fr.

3. Bouwen van een slipway van 1.000 ton in de achterhaven met afzetmogelijkheid en zone voor herstel en bouw van schepen : 150 miljoen fr.

De uitvoering van het volledig programma vereist dus een uitgave van dichtbij de 400 miljoen frank.

Prioriteiten voor de uitvoering van de werken werden tijdens het bezoek van de minister in Brugge op 9 oktober 1974 besproken; het is inderdaad onmogelijk, aldus de minister, alles ineens uit te voeren. Hierbij zal ook dienen rekening gehouden te worden met de financiële en budgetaire mogelijkheden.

Nota der Red. : Deze beloften werden al zo dikwijls gegeven dat we nog steeds wachten op hun verwezenlijking vooraleer het te geloven.

# DE DEENSE ZEEVISSERIJ

## 1. De Deense exportpositie in de E.G.G.

Met de aansluiting van Denemarken bij de Europese Gemeenschap is geen eind gekomen aan het tekort aan visserijprodukten dat binnen de Gemeenschap bestond. Wel kan de behoefte aan verse, gekoelde en diepgevroren produkten, waaruit de Deense export voor het grootste deel bestaat, beter worden gedekt dan voorheen, maar mede door het buiten blijven van Noorwegen zijn nog steeds aanzienlijke importen nodig. Door de gelijktijdige toetreding van Groot-Brittannië wordt een groot deel van het uitvoeroverschot dat Denemarken en Ierland opleveren weer opgeslokt — zij het voornamelijk in de sektor van de (al dan niet luchtdicht) verpakte produkten — zodat over het geheel genomen de positie van de voorzieningsbalans nauwelijks is verbeterd.

Zo globaal gezien lijkt de Europese markt dus nog ruimte genoeg te bieden om de reeds door de grote exportlanden Denemarken en Nederland veroverde posities te blijven behouden of zelfs uit te breiden. Men ontmoette dan ook in Denemarken rond de toetreding nauwelijks de gedachte dat men Nederland wel eens van de markt zou kunnen gaan verdringen.

Voor de toetreding was omstreeks 55 t.h. van de Deense uitvoer bestemd voor de landen van de huidige E.E.G. (bijlage II, tabel F), er ging dus nog een zeer aanzienlijk gedeelte naar andere landen. Daaronder zijn belangrijke afnemers als de Verenigde Staten, Zweden en Zwitserland, die ongeveer een derde van de totale Deense visexport voor hun

rekening plachten te nemen. Dit is een geheel ander beeld dan dat van de Nederlandse uitvoer, die voor bijna 90 t.h. op de huidige E.E.G.-leden is gericht.

Hoewel dus het Deense uitvoeroverschot aan visserijprodukten in beginsel een betere voorziening van de E.E.G. mogelijk maakt, wordt hiervan door de omvangrijke handelsstromen naar derde landen in werkelijkheid slechts een deel gerealiseerd.

In deze situatie kan verandering komen onder invloed van het vrijmaken van de handel binnen de verruimde E.E.G. Hiervoor en voor het opbouwen van de douane-tarieven langs de nieuwe buitengrenzen van de E.E.G. is een overgangperiode vastgesteld die eindigt op 30 juni 1977. In deze periode worden, algemeen gesteld, jaarlijks de heffingen met 20 t.h. verminderd respectievelijk opgebouwd, zodat thans de Deense export naar E.E.G.-partners nog met 60 t.h. van de bestaande tarieven wordt belast.

Voor rond- en platvis in verse, gekoelde of bevroren toestand bedraagt het buitentarief op enkele uitzonderingen na 15 t.h. evenals voor bevroren filets.

Verse of gekoelde filets worden bij invoer in de E.E.G. met 18 t.h. belast en gezouten of gedroomde filets van kabeljauw zelfs met 20 t.h. Voor verse, gekoelde of bevroren haring wordt geen invoerrecht geheven (het tarief van 15 t.h. dat voor de periode van 16 juni tot en met 15 februari bestaat is voor onbepaalde tijd geschrapt), terwijl voor gezouten haring een tarief van 12 t.h. geldt.

Het verdwijnen van deze tarieven maakt voor Denemarken de uitvoer naar de oude E.E.G.-landen goedkoper, waarmee het aantrekkelijker kan worden de handel op hen te richten dan op vanouds belangrijke handelspartner buiten de E.G. Een voorwaarde daartoe is, dat de door E.G.-lidstaten geboden prijzen hoger komen te liggen dan die van de niet-leden, rekening houdend met eventuele extra transportkosten e.d.

Men kan zich afvragen in hoeverre dit zal gebeuren, waar het gaat om welvarende landen als de Verenigde Staten, Zweden en Zwitserland. Op langere termijn lijkt enige uitbreiding van het aandeel van de E.E.G. echter wel verwacht te kunnen worden.

In het Deense visserijbedrijf was men van mening dat de aansluiting bij de E.E.G. en daarmee de afbraak van de tariefmuren, tot verhoging van de prijzen voor de producenten en daarmee de afbraak van de tariefmuren, tot verhoging van de prijzen voor de produkten zou leiden. Het verdwijnen van de heffingen zou dus geen verlaging van de prijzen voor de konsument — en daarmee verscherpte konkurentie met de Nederlandse export-tengevolge hebben.

In 1973 zijn inderdaad voor de Deense vissers flinke prijsstijgingen optreden. Het blijft echter dat de prijzen in Nederland zeker niet minder stegen (afgezien van hoeveelheids- en seizoensinvloeden).

De aansluiting heeft te kort geleden plaatsgevonden om uit de beschikbare gegevens reeds konklusies te kunnen trekken.

De Deense positie op de Euromarkt is vooral sterk waar het rondvis — in verse, eventueel gefileerde vorm — betreft. Nederland heeft in dit opzicht weinig meer te bieden doordat de produktie van deze soorten sterk is ingekrompen en zelfs nauwelijks meer aan de binnenlandse vraag kan voldoen. Mocht men, onder druk van eventuele regulerende maatregelen ten aanzien van haring en platvis — waarbij ook de rondvis vermoedelijk niet buiten schot zal blijven — willen proberen de Nederlandse visserij op rondvis uit te breiden, dan verkeert de handel bij het opbouwen van de export sterk in het nadeel ten opzichte van de Denen. Afgezien van het feit dat zij — door de nabijheid van de visgronden — in beginsel goedkoper kunnen produceren, leveren zij om die zelfde reden een betere kwaliteit (in grote hoeveelheden).

Hoewel de laatste punten ook gelden voor de Deense schol, heeft Nederland zich met dit produkt een zeer krachtige positie opgebouwd. Weliswaar kan Denemarken een wat betere kwaliteit leveren, maar de omvang van de vraag en de mate waarin Nederland daaraan kan voldoen maken dat van een werkelijke bedreiging geen sprake is.

Ook wat haring betreft vormt het Deense lidmaatschap van de E.E.G. nauwelijks een bedreiging van de Nederlandse exportpositie. Nederland voert vooral haring uit die op specifieke wijze bewerkt is — gezouten — zodat hier van een produkt sprake is, dat door Denemarken niet geleverd wordt. Dit land kent weer eigen bewerkingswijzen van haring, die een specifiek produkt opleveren, dat naast het Nederlandse kan bestaan. De Deense uitvoer bestaat echter voor het grootste deel uit verse, gefileerde en/of diepgevroren haring. Voor Nederland is deze vorm met name door de aanvoer van diepgevroren verse haring van de laatste jaren ook een niet te verwaarlozen exportprodukt. Er bestaat echter in de wereld aan deze soort een dermate grote behoefte, dat gesproken kan worden van een basis-wereldmarktprijs, die op gunstig niveau ligt. Afzetproblemen vallen hier dus niet te verwachten. Voor Denemarken kan het bovendien wellicht als een handikap beschouwd worden dat het voor de aanvoer grotendeels afhankelijk is van buitenlandse vaartuigen.

(Vervolg volgende week)

## HENDRIK VAN DE WALLE ADJUNKT KABINETCHEF VAN LANDBOUW

Bij het ter perse gaan, vernemen we dat Minister Lavens, heden woensdag de heer Hendrik Van de Walle tot adjunkt kabinetchef van het Ministerie van Landbouw heeft benoemd.

De heer Van de Walle was sedert 1960 als landbouwingenieur aan dit Ministerie verbonden waar hij zich bezig hield met de teeltproduktie,

voornamelijk granen. Hij is een Bruggeling van geboorte en 44 jaar oud.

Hij was sedert enkele tijd eerst-aanwezend ingenieur geworden in onze internationale betrekkingen bij de economische diensten van landbouw en heeft zich vooral dienstelijk gemaakt zowel op nationaal als internationaal vlak in het kader van de EEG.

In september 1971 werd hij naar de visserijdienst te Oostende afdeling economische diensten van het ministerie van landbouw overgeheveld, waar hij zich in 't bijzonder toelegde op de ingewikkelde studie van al onze visserijvraagstukken en in drie jaar tijd, er een rijke ervaring kon opdoen, dank zij zijn omgeving en de ambtenaars die hem omringden.

Hij heeft dus inzake visserij te Oostende en aan de Kust, een zeer goede proefperiode doorgemaakt en was er reeds zeer geliefd voor zijn bekwaam en bezadigd optreden.

Na het heengaan van de Heer Van de Moortel als kabinetchef om secretaris-generaal te worden, was er in het kabinet van de minister van landbouw voor de visserijproblemen een grote leemte ontstaan.

De benoeming van de heer Van de Walle is voor de visserij een zeer welkome zaak op een ogenblik dat de crisis haar hoogtepunt bereikt.

Wij kunnen deze slechts toejuichen omdat ze beantwoordt aan een dringende noodzakelijkheid en daardoor iemand op het kabinet van Landbouw is overgeheveld, welke de minister op bewaame en nuchtere wijze zal kunnen voorlichten inzake visserijproblemen.  
P. Vandenbergh.

Zij  
hadden  
pech...

— De Z.459 Brabo van schipper Romain Van Massenhove, sloeg ter visserij opeens vast met de stuurboordboel aan een rots. Tijdens pogingen om los te komen, is deze boel verloren gegaan.

— Op de terugreis van de garnalvisserij, bleef de Z.481 Firmin Lievens, van schipper-motorist Lucien Soreyn, ter hoogte van de Texaco-tankerkaai eventjes liggen om de boelen in orde te maken. Tijdens dit werk is de bakboordkuil losgeraakt en door het afdrijven van het schip is deze kuil in de schroef terecht gekomen. Het defekte vaartuig werd door de redboot Nr 5 naar de schuilhaven op sleeptouw genomen.

# STEEDS DE AFSLUITING VAN DE OOSTERSCHELDE

Volgend het jongste nummer van „De Visserijwereld”, het Nederlandse vakblad voor de zeevisserij, zou de strijd om de Oosterschelde tussen betrokken partijen thans in de laatste fase zijn getreden. Waarom onze konfrater dit aldus weet te stellen kunnen wij in onderstaande bijdrage lezen, verschenen in vernoemd vakblad :

De nacht van 8 op 9 november 1974 zou voor de strijd rond de Oosterschelde van even groot belang kunnen blijken als de nacht van Schmelzer destijds voor de Nederlandse politiek in het algemeen. Wanneer men de persberichten mag geloven zou zelfs een kabinetskrisis hebben bedreigd, iets wat door velen in den lande evenzeer gevreesd schijnt te worden als een herhaling van de overstromingsramp in 1953. Het veel omstreden kabinetsbesluit houdt in dat de Oosterschelde weliswaar zal worden afgesloten, maar dat de keuze is gevallen op een zogenaamde storm-stuw-caisson-dam, een dam waarbij onze grootste zee-arm door een half open en toch sluitbare dam wordt afgesloten. De bouw van deze dam zal in 1985 kunnen worden gerealiseerd. Om in die tussentijd de veiligheid zo veel mogelijk te vergroten heeft het kabinet besloten in overleg met de waterschappen en de provinciale waterstaat van Zeeland de zwakste dijkgedeelten rond de Oosterschelde nog in de jaren zeventig te verhogen. De gewijzigde plannen zullen zo spoedig mogelijk door de minister van verkeer en waterstaat aan de Tweede Kamer in een brief worden medegedeeld.

## GEMATIGD OPTIMISTISCH

Toen kort na de beslissing het besluit van het kabinet aan een aantal voorstanders van de Open Oosterschelde werd voorgelegd toonden deze zich gematigd optimistisch. Naar onze mening heerste er terecht nog geen jubelstemming; te dikwijls immers heeft het er naar uitgezien dat voor het milieu van de Oosterschelde en degenen die ervan afhankelijk zijn met hun beroep een stap voorwaarts werd gedaan, die door latere besluiten of besluiteloosheid weer ongedaan dreigde te worden gemaakt.

Eén groep is in ieder geval gedesillusioneerd en dat zijn degenen die het geheel openhouden van de Oosterschelde als enige juiste oplossing beschouwden en die hun strijd als verloren moeten erkennen. In het kabinet was de half-open dam de enig haalbare beslissing; een open Oosterschelde schijnt geen kabinetskrisis waard te zijn. Dat betekent overigens niet dat de openhouders ongelijk hadden, want de open Oosterschelde is en blijft de goedkoopste en voor het milieu de beste oplossing. De strijders voor de open Oosterschelde vertegenwoordigen volgens een destijds gehouden enquête de meerderheid van de rond de Oosterschelde levende bevolking, doch zij hebben de machtige groep van de landbouworganisaties tegen zich, die bij het openhouden van de Oosterschelde met een aandeel in de lasten van de dijkverhoging zouden worden opgeknapt. Dit laatste overigens ten onrechte, want als de strijd tegen overstromingen via het deltaplan een Nederlandse en geen Zeeuwse zaak is, dan dienen ook bij dijkverhogingen de lasten door de gehele gemeenschap te worden gedragen.

Voor de andere groepen, voorzover het milieu behouden wordt en er zich een getijbeweging kan handhaven die voldoende is om de mosselteelt en oesterkultuur voortgang te doen vinden, betekent het alternatief een bruikbare oplossing. Daarbij zal in de verdere uitwerking gestreefd moeten worden naar een zo groot mogelijk behoud van het milieu, met andere woorden het behoud van een maximaal deel van de kom van de Oosterschelde. Dat zal dan moeten neerkomen op de Oosterdam uit het rapport Klaasesz.

## AFSLUITING IN 1985 GEREED

Verstandig is het besluit van de regering de einddatum te verplaatsen naar 1985. Waterstaatkundige werken van deze omvang en van een ingewikkeldheid als voorheen in ons land nog niet zijn uitgevoerd kunnen niet in een op enkele jaren te bepalen tijdschema worden geperst. Om op grond van een tijdsverschil van enkele jaren de « blunder van de eeuw » te maken door maar gewoon een dam te leggen, die onherroepelijk schade aan een uniek natuurgebied zal toebrengen en bedrijven met een hoge toegevoegde waarde zal vernietigen, is tegenover het hageslacht niet te verdedigen.

Toch zou het ons niet verwonderen dat afgevaardigden uit de Tweede Kamer, die veel stemmen trekken uit Zeeuwse landbouwkringen nog met dit formele argumenten als het « heilige » jaar 1978 op de proppen zullen komen. Daarom is het goed dat de regering tegelijkertijd gekomen is met een voorstel bepaalde dijkgedeelten nog in de jaren zeventig te verhogen en het staat wel vast dat de provinciale waterstaat van Zeeland reeds lang weet om welke dijkgedeelten het hier gaat.

## ERNSTIGE NALATIGHEID

Eigenlijk is het een ernstige nalatigheid geweest dat in de periode tussen 1953 en 1978 aan de verzwaaring en het op deltagoogte brengen van deze dijken relatief weinig is gedaan. Open of gesloten Oosterschelde, er waren gevaarlijke stukken, die in de overgangperiode een zeker risico opleverden en wij kunnen slechts dankbaar zijn dat er intussen geen ongelukken zijn gebeurd.

Dat voorts 1985 als streefdatum voor de open dam wordt gesteld is heel verstandig. Voor Zuid-Beveland, het dichtst bevolkte deel van het deltagebied rond de Oosterschelde, geldt voor wat de beveiliging tegen de Westerschelde betreft, dat de beveiliging aan die kant ook pas in 1985 optimaal zal zijn. Welnu, het maakt bij zeer hoge waterstanden niet uit, van welke kant het water komt en de keuze van 1985 houdt in dat in dat jaar deltagoogte aan alle kanten bereikt zal zijn.

## DOOR VELER INSPANNING

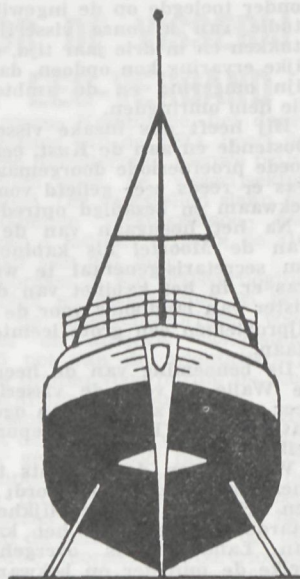
Wanneer wij de strijd rond de Oosterschelde nog eens de revue laten passeren, dan kan gezegd worden dat dit resultaat door veler inspanning werd bereikt. In het beroepskader werd hij ingeluid door « Zevibel »; in algemene zin werd het bouw materiaal voor de verdediging van de open Oosterschelde van 1967 af aangedragen door de Studiegroep Oosterschelde. Daarna heeft de strijd zich uitgebreid via aktiegroepen en milieu organisaties, tot een brede stroom, die in vele lagen van de Nederlandse bevolking aanhang verwierf. Door deze stromingen werd de publieke opinie zodanig beïnvloed, dat de commissie Klaasesz werd ingesteld, en het was deze commissie, die een aantal alternatieven van afdamming met behoud van het milieu op tafel legde. Al is dan nu een andere oplossing gekozen dan de eenvoudige blokkendam van Klaasesz, de geest van het rapport heeft duidelijk het kabinetsraad beïnvloed.

(Vervolg blz. 5)

## West-Vlaamse scheepswerven

N.V.

A. VANDER CRUYSSÉ



LEGEWEG,

8020 OOSTKAMP

TEL. 050/33.33.60

PRIV. 050/31.34.42

NIEUWBOUW

VISKOTTERS

(7651V)

(Vervolg van blz. 4)

Dit laatste werd ongetwijfeld mede versterkt door het feit, dat alles van wat tegenstander genoemd kan worden van een volledig gesloten Oosterschelde in de laatste week voor de beslissing via telegrammen en besprekingen een ware stormloop op de betrokken ministeries heeft verricht. De nog steeds actieve studiegroep Oosterschelde, de Stichting natuur en milieu, de Landelijke vereniging tot behoud van de Waddenzee, het Zeeuws Coördinatie-orgaan voor Natuur, Milieu- en Landschapsbescherming, de vereniging milieudefensie en nog vele anderen hebben zelfstandig of in samenwerking met gelijkgezinden de ernst van de situatie onder ogen van vele bewindslieden gebracht.

Op grond van berichten was het uiterst onzeker, hoe de kabinetsbeslissing zou uitvallen, doch de eerste indruk is dat alle omstandigheden in aanmerking genomen een nationaal gezien gunstig besluit werd genomen. Het is te hopen, dat hiermede de strijd ten einde is en dat in 1985 niet alleen maximale veiligheid zal zijn bereikt, daar dat tevens het milieu zal zijn behouden, de mosselteelt en de oesterkultuur tot in lengte van jaren voortgang zal blijven vinden en de kinderkamerfunctie voor de visserij zal zijn gewaarborgd. Misschien — en dat is geenszins futurologie — zal daarboven in een niet te verre toekomst de zee « farming » voor luxe vissoorten in de Oosterschelde haar intrede kunnen doen als welkome aanvulling op een zeevisserij, die door quotering aan maxima is gebonden.

#### STRIJD NOG NIET TEN EINDE

Het bovenstaande werd onmiddellijk na het bekend worden van de beslissing van de regering geschreven. Intussen verschenen de maandagkranten, die in grote opmaak de heftige kritiek brengen, die het besluit van het kabinet bij de voorstanders van een definitieve afsluiting van de Oosterschelde heeft uitgelokt. Het begon trouwens vorige week al met de ongepaste uitlatingen van het ARP-kamerlid, de heer Schakel, die met een op niets berustende zelfverzekerdheid zich tot woordvoerder maakte van niet met name genoemde waterstaatsdeskundigen om iedere andere oplossing dan een definitieve afsluiting tot lichtzinnige dwaasheid te betitelen. Nu de regering inmiddels gekozen heeft voor zulk een andere oplossing, worden nogmaals alle politieke krachten gemobiliseerd om deze oplossing onmogelijk te maken. Men noemt de oplossing te riskant, Zeeland zou te lang moeten wachten op veiligheid en het gaat te veel kosten. Andriessen (KVP) zegt zeer gereserveerd tegenover de oplossing te staan, en voegt daaraan toe, dat het kabinet praat over miljarden alsof het niets is. Men zou kunnen opmerken, dat de heer Andriessen spreekt over hetgeen hier aan unieke natuurlijke rijkdom tegenover staat alsof het niets is. De KVP-waterstaatsdeskundige Cornelissen gaat het vooral om een garantie voor de veiligheid. Maar wonderlijk genoeg heeft deze deskundige zich blijkbaar nooit het hoofd gebroken over de risico's, die nu reeds sedert jaren aan de uitvoering van het deltaplan zijn verbonden, risico's die eenvoudig hadden kunnen worden opgeheven door onmiddellijk de dijken op deltagoogte te brengen. Het bontst maakt het Aantjes (ARP) die met onverhulde demagogie beweert, dat het een beslissing van mensen is, die de stormramp van 1953 niet hebben meegemaakt. In ieder geval is het duidelijk, dat de strijd nog niet ten einde is, temeer omdat minister Westerterp ook nog een slag om de arm houdt, door in zijn brief aan de Tweede Kamer te schrijven: « Mocht blijken, dat realisering op onoverkomelijke bezwaren stuit of dat de meerkosten de f 1600 tot f 1700 miljoen wezenlijk te boven gaan, dan zal worden overgegaan tot afsluiting overeenkomstig het oorspronkelijk deltaplan ».

Inderdaad de laatste fase van de strijd om de Oosterschelde is ingegaan en het is te hopen, dat de voorstanders van een ten dele open Oosterschelde in het kabinet, die de thans voorgestelde oplossing hebben weten te bereiken, voet bij stuk zullen houden en de politieke stormloop tegen de beslissing zullen afslaan. Totdaar « Visserijwereld ».

#### G.S. ZEELAND WILLEN TOTALE AFSLUITING OOSTERSCHELDE

Gedeputeerde Staten van Zeeland hebben met 31 stemmen vóór en 15 tegen een motie aangenomen waarin zij zich uitspreken voor de afsluiting van de Oosterschelde volgens het oorspronkelijke Deltaplan: dat wil zeggen totale afsluiting. Omdat, zoals de motie zegt, de veiligheid, zoals die was voorzien in het oorspronkelijke Deltaplan in de zeventiger jaren bereikt moet zijn en deze garantie alleen geboden wordt in het oorspronkelijk Deltaplan en dat alle andere plannen deze veiligheid verschuiven naar een later tijdstip. Alle andere varianten laten te veel technische onzekerheden open, vinden de staten.

De in het CDA samenwerkende fracties van de CHU, de KVP en de ARP in de Staten van Zeeland, hebben in een telegram aan de Tweede Kamerfracties van deze partijen erop aangedrongen om bij de beslissing ten aanzien van de Oosterschelde-problematiek dinsdag in de Tweede Kamer met het standpunt van de CDA-statenfracties in Zeeland ernstig rekening te houden.

Maandag zal een delegatie Zeeuwen haar opwachting bij de regering gaan maken. Zij zullen daar alle Zeeuwse moties overhandigen die vrijdag in de Staten en zaterdag door vijftien gemeenten rond de Oosterschelde zijn aangenomen, evenals het standpunt van de Zeeuwse waterschappen. De gemeenteraden rond de Oosterschelde met uitzondering van Reimerswaal, zijn vanmorgen bijeengekomen. Nagenoeg alle gemeenten rond de Oosterschelde spreken zich uit voor de afsluiting van de Oosterschelde volgens het oorspronkelijk Deltaplan. Zoals bekend is, wil de regering een stuwcaissondam, waardoor de getijdenbeweging in de Oosterschelde blijft bestaan.

## HET GROOT VERDRIET

De Unie en Het Visserijblad dreigen met een blokkade van de haven. Men overweegt een lock-out, en zelfs de syndikalistenvrijwilligers zouden van eventuele medewerking niet afkerig zijn.

Als ik genoeg whisky heb gedronken om te beginnen geloven dat IEDER-EEN zal meewerken aan de blokkade en de staking, dan nog blijft in mijn suffe geest de vraag: HOE kan de regering, hopeloos vastgelopen in de inflatie en internationaal onbenullig maar met handen en voeten gebonden, aan onze eisen tegemoet komen?

Eenieder voelt zijn eigen « zeer » het best, maar dit betekent niet dat de ganse belgische economie niet aan aderverkalking zou lijden, niet potentieel een hartinfarkt kan krijgen en niet zou moeten worden opgepept.

Willy Declercq, hoe erg hij ook aan simpatie mag gewonnen hebben en hoe democratisch vals dergelijke kiezersgenegenheid ook mag zijn, zit met zijn handen in zijn lege zakken en heeft maar één opdracht: onze zakken leeg te halen.

Stroop een geraamte en ge zult nog geen vel hebben.

Maar Eddy Merckx verdient jaarlijks miljoenen, hoera! Onze heren voetbalisten schoppen een groter kapitaal bijeen dan Baudrin voor zichzelf heeft durven dromen, alle Van Himst, alle Staatsambtenaren met een levenslange werkwaarborg en een enorme pensioenszekerheid gillen om de slogan: gelijk loon voor gelijk werk, Merci Aziel!

En ik ben een wijsneus omdat ik de wereld wil veranderen, en ik schrei tranen met tuiten in mijn whisky, zottemanstranen bij zoveel dwaasheid, dronkenmannsnikken bij zo'n groot verdriet..... de syndikaten van het overheidspersoneel hebben nog eens MILJARDEN van de regering afgedwongen om het dure leven van de gemeentesekretaris te compenseren, die slechts 750.000 Fr verdient per jaar, of van de directeur-generaal met slechts 800.000 Fr., van de ontvanger met 900.000 Fr.....

Wie of wat willen wij dan blokkeren? Zullen we de visventers onder hun broek schoppen en de bureauchef met rust laten? Wie zijn eigenlijk onze vijanden, wat wurgt ons in onze mogelijkheden?

Tenandere, bij een lock-out zullen er « toevallig » een twintigtal vaartuigen op zee zijn, die gepland hadden in Engeland te verkopen enz....., en zullen die een frankske verdienen, zeg.....

Blokkade tegen de tankers? Dat is toch helemaal niet nodig! Laten we allen, ALLEMAAL, naar Scap gaan of naar Lou Aspeslagh met deze éne eis: er moet voor de visserij één leverancier zijn, één maatschappij met één prijs, een prijs van 2,50 Fr, en als meneer Oleffe dat niet kan, als meneer Dumarey en meneer Decorte dat niet kunnen, als Wittevrongel en Decroton dat niet vermogen, dat we dan de deur van onze brug blokkeren en ons groot verdriet in onze kooi uitschreien.

En ook nog, wat hebben we met een minister te maken, die zijn politieke glimlach moet behouden voor het gehele land en niet voor Oostende alleen? Wat willen wij lock-outen als we in West Vlaanderen 40 parlementairen hebben, die dank zij ons, koekebrood verdienen en waarom wij verdienen dat zij ons danken!

40 Parlementairen die BP, Shell, Calpam, Avia, Fina, Trading en tutti quanti onder de voeten kunnen lopen; 40 parlementairen die, op kerstdag, hun ontslag moeten indienen, als ze niet lukken en wier opvolgers, op nieuwjaar, moeten hun ontslag indienen als ze mislukken.....

We hebben 40 parlementairen die we, als ze weigeren, zeer gemakkelijk iedere dag overal kunnen belachelijk maken, die we zelfs zeer gemakkelijk zeer regelmatig een pak slaag kunnen geven, wier huizen we kunnen zwart maken, wier wagen we kunnen wit kalken, tot ze jankend van hun partij gaan eisen wat wij gerechtigh zijn te eisen. We kunnen alles.

Maar met een lock-out doen we alleen onszelf « zeer »; laten we het veel liever de anderen voelen, laten we zowel hen die het goed menen als de smoehelden doen beseffen dat wij hen het leventje van parlementair zullen onmogelijk maken, als ze nu niet allemaal samen ONZE streng trekken; laten we die 40 verdedigers samenkomen op het Oostendse stadhuis om hen beleefd te laten luisteren wat wij brutaal eisen om in leven te blijven; wie afwezig is, wie weigert, wie de schouders ophaalt kunnen we eerstdaags over straat gooien, juist naast de Mercator.

Ik heb een slag van Don Quichotte's molen gekregen nietwaar, want eendrachtig zullen, die 40 prolijtigen EN het merendeel onzer reders mij de cholera wensen!

En dat is mijn grootst verdriet:

dat we ons vlamming wanen om uitgezogen europeër te worden, dat we ons verenigde profeten noemen die een korrupte elite vetmesten, dat we dankbare kinderen van de kerk zijn die vol eerbied leren kreperen dat we kl..... zijn.

HORATIUS

GEVRAAGD voor Zaire  
SCHIPPER TER KUSTVISSERIJ  
Interessante voorwaarden

Z.w. bureel blad onder nr 173N—7646V.

# PRAKTISEREN

## STROMING (1)

Vijftig scheepswerven voor de zeevisserij, 158 vismeelfabrieken, 1410 seinevissers. Daarmee staan de Peruviaanse vissers zelf stomverbaasd over hun eigen vooruitgang. In de buiten ziet men allerhande, moderne en ouderwetse hoge en lage, kromme en scheve schoorstenen oprijzen. In Callao, een vissershaven, verrijst meteen een schitterend gebouw: het „Zeewetenschappelijk Instituut”. Er worden geen kosten gespaard. Nochtans het zeewetenschappelijk onderzoek loopt ver ten achter op de aanvoer. A volonté wordt de ansjovis uit de zee geschept. En de wetenschappelijke waarneming dan van de vissen? Deze werd eerst maar aangevangen toen de ansjovis werd „ontdekt”.

Er is dus niemand die ook maar het minste besef heeft van wat er kan en gaat gebeuren met het kleine visje. Geen alarmbel dus. En maar doorvissen! En nemen we nu aan dat er wel eens aan de noorderem zou getrokken geweest zijn. Wees gerust niemand zou bij machte geweest zijn de kracht waarmee gevestigd werd af te remmen. Trouwens het „Ministerie voor de Zeevisserij” werd eveneens maar opgericht in 't jaar 1969. En eensklaps, de vangsten verminderden. Nog is de aanvoer reusachtig, maar ze valt terug op 10.305.700 ton. Maar dit geeft nog geen aanleiding tot paniek. Trouwens het valt nog tamelijk goed uit, want men stelt een vertraging vast van de verkoop. De voorraad vismeel stijgt tot een nooit gezien peil. Om deze reusachtige voorraad weg te kunnen werken worden maatregelen genomen. In 1971 wordt het aantal visdagen begrensd tot 78. In 1968 en in 1969 waren er 165. Op hetzelfde moment verplicht het Ministerie van de Zeevisserij de vismeelfabrieken ernstige beleggingen te gaan doen om betere uitrustingen aan te schaffen. Daarop vermindert het aantal bedrijvige fabrieken van 158 naar 103.

## STROMING (2)

En in 1972 is 't de ramp: te midden van het eerste visseizoen verschijnt plots een warme zeestroming. Sedert lange tijd was deze stroom reeds gekend, evenwel onder de naam „el mino”. Deze stroming komt in aanraking met de koude en rijke wateren die vanaf de zuidelijke ijszeeën op de Zuid-Amerikaanse kust komen. De „Nino” laat deze rijke wateren afslaan in een andere richting met het treurig gevolg, dat de ansjovis haar geliefkoosde voedsel, het plankton, niet meer op tafel krijgt.

Het eerste en niet het minste gevolg van deze rampzalige omleiding is, dat de jonge vis er aan ten onder gaat. Dan gaan tengevolge van de zeestroming ook de volwassen visscharen zich gaan verspreiden op zoek naar voedsel in vervanging van hun plankton, dat van het toneel verdwenen is.

De tien jaren van zeevisserijbedrijvigheid hadden hun terugslag gehad: de visserij had danig veel ansjovis uit het water gehaald, dat er meteen veel meer plankton beschikbaar was voor de overblijvende ansjovisbanken. Doch dit is niet allemaal voordeel. De natuur heeft haar eigen wetten. Door de verjonging tengevolge van de uitdunning van de scharen waren de visbanken ook brozer geworden en gevoelig aan de „nino”. De slinkende vangsten van 1972 zouden het trouwens gaan bewijzen..... want de aanvoer zal de 4.463.259 ton niet bereiken! En dit is inderdaad een indrukwekkende inzinking..... Ten opzichte van 1970 een terugloop van 60%. Dit is veel meer dan het bedrijf kan torsen, veel meer dan de vismeelfabrieken die door de Staat verplicht werden zich te gaan moderniseren, kunnen verdragen. Dit is meer dan een vloot die steeds maar moderniseert en waarin grote kapitalen opgehoopt zitten kan verdragen.

## STROMING (3)

In 1973 opent het visseizoen op hoop van zegen. Maar het gaat steeds maar slechter. Nochtans er waren al heel wat maatregelen getroffen in een wanhopige, laattijdige poging om de boel te redden: er waren kwota's vastgelegd, sluitingsdagen voor de vangst bepaald, de beperking van het aantal reizen per schip..... Allemaal boter aan de galg. In de lente van 1973 besluit de minister voor zeevisserij dat de Staat het monopolie heeft over de vismeelfabrieken, die werken met ansjoveta als grondstof. En ondertussen doet het kersverse „Zeewetenschappelijk Instituut” haar best om de toestand te keer te gaan. Zij voerspelt voor het jaar 4 miljoen ton. Maar de minister twijfelt eraan. „We zullen zien”, zegt hij, „wat de zee daarvan denkt”...! En de man had niet helemaal ongelijk. Want de voortbrengst van 1973 zal niet boven de 1,8 miljoen ton gaan. Maar men moet daar onmiddellijk aan toevoegen, dat de tweede ansjovisslag niet werd uitgevoerd door het nieuwe staatsorganisme, dat de onteigende vaartuigen onder haar toezicht gekregen had. Ze verkondigt een tweede campagne. We maken nu eigenlijk mee dat „Pesca Peru”

de Staatsrederij, de kat uit de boom kijkt. Sedert een jaar wacht ze met gesloten deuren de toestand af. Van de ene vissershaven naar de andere, zijn de baaien die de vissersvloten beschutten afgesloten met spookachtige, stille voor anker liggende schepen. De fabrieken draaien op kleine toeren. Voor 103 fabrieken die open gebleven waren, werden 5.000 vissers belast met het onderhoud. Verschillende duizenden, vissers worden op alle soorten manieren te werk gesteld: als kantonnier in het bouwbedrijf, enz... Er wordt niet verteld hoeveel vissers de weg naar de..... kopermijnen terug genomen hebben. De seinevissers liggen op in de lege droogdokken, de fabrieken verspreiden hun stank niet meer in de omgeving. Van zodra er op de muren van de fabrieken geschreven werd „Pesca Peru”, de nieuwe naam van het Staatsbedrijf, is men verplicht geweest elders werk te gaan zoeken!

## STROMING (4)

Toch een lichtpuntje in de duisternis van de Peruviaanse zeevisserij. Er werd een waarnemingsveldslag op stapel gezet met de vleierende benaming „eureka”. Misschien vinden ze inderdaad wel eens de ansjovis terug. De temperatuur van 't water en het onderzoek van de plankton laten vermoeden, dat de ansjovis wel eens plots terug zou kunnen opdruken. De opening van het visseizoen dit jaar werd voorzichtig ingezet met een vangsttoelating van 500.000 ton voor de eerste 3 weken. En dit getal werd bereikt..... Meteen werd een kwota van 7000.000 ton toegestaan. De nieuwe staatsrederij had evenwel maar 570 seinevissers van de 1410 in de vaart gebracht. De zuidelijke kust schijnt op adem te komen van de strijd met „nino” en reeds spreekt men opnieuw van een bewerking van 3,5 miljoen ton ansjovis voor dit jaar die 1 miljoen ton vismeel zouden moeten kunnen opleveren.

Het „Ministerie voor de Zeevisserij” van Peru heeft zich een computer aangeschaft en men hoopt aan de hand van de gegevens, die dit ingewikkeld apparaat zal kenbaar maken, te weten te komen, wat er zal gebeuren met de ansjovis in de onmiddellijke toekomst. Alles belooft voor het succes van het visserijwezen, dat een groter plaats moet gaan innemen in de economie van het grote land. De visserijnijverheid heeft in Peru een fundamenteel belang omdat er aldaar ook een groot gebrek bestaat aan eiwit van dierlijke oorsprong. En precies daardoor allemaal moet er daar een ernstige samenwerking gebeuren. Er is echter een tekort aan wetenschappelijke werkers, mensen die de ontwikkeling van de zeevisserij kunnen schatten. Maar het ander uitzicht van het Peruviaanse vraagstuk verschilt gevoelig: het is van financieel en commercieel belang.

## STROMING (5)

De Peruviaanse zeevisserij maakt een inzinking door, beslist. Maar dan op gebied van voortbrengst. Nochtans een nijverheid leeft niet van haar produktie maar van haar verkoop. En de vermindering van de voortbrengst van de verschillende visfirma's, heeft op de wereldmarkt een reusachtige en plotse vraag doen ontstaan naar vismeel. Deze prijs is nagenoeg verdubbeld sedert 1973! De crisis bij de soja bonen nijverheid is daar helemaal niet vreemd aan. Daar ging het verleden jaar ook zo slecht. Zodat men weeral eens kan zien hoe in deze wereld het ene afhangt van het andere.

Zo gezien, hadden de Peruviaanse ondernemingen helemaal niets te vrezen van de conjonktuur: een minimum produktie zou het binnenkomen van vreemde deviezen, niet hebben verminderd in de verhouding van de vermindering van de aanvoer van ansjovis. Er zou zeer zeker een sociaal vraagstuk gerezen zijn voor de 27.000 mensen die in de zeevisserijnijverheid bedrijvig zijn. Maar nu stelt zich toch de vraag: is dit treurige vooruitzicht inderdaad van de baan? Als het volstaat dat een zeestroming lichtjes haar koers verandert om de wereld te spenen van vismeel dan moeten we ook niet te hoog van de toren gaan blazen!

## WELK GEVOLG HEeft DE NATIONALISATIE VAN DE ZEEVISSERIJNIJVERHEID GEHAD IN PERU?

Het is wel boeiend te vernemen wat een nationalisatie kan veranderen aan dergelijke ingewikkelde vraagstukken!

Om te beginnen heeft deze nationalisatie belet dat er een verschijnsel van wereldomvang zou kunnen ontstaan. Zouden private ondernemingen een gemeenschappelijke doctrine hebben kunnen uitwerken om het hoofd te bieden aan de gevolgen van een verwarrende leiding van de uitbating der visserijrijdommen? Vanzelfsprekend, het experiment ge-

(vervolg blz. 7)

(Vervolg van blz. 6)

waagd worden : indien ze had plaatsgegrepen dan zou er een voorgaande geweest zijn en met een ernstig voorbeeld. Maar men kan toch niet optimistisch zijn ! Het is veel waarschijnlijker dat men een verdwijning heeft meegemaakt van alle rederijen en werven van enig belang, evenals vismeelfabrieken trouwens ten voordele van grotere groeperingen die op verschillende paarden tegelijk kunnen spelen.

### STROMING (6)

Eigenlijk heeft de revolutionaire regering van Peru een sociale maatregel getroffen, die haar niets zou kosten op het ogenblik, dat ze door de omstandigheden in een zeer gunstige politieke situatie verkeerde.

De vrije onderneming heeft evenwel door de nationalisatie een harde klap gekregen. De visserijfirma's begonnen zich aardig in de wereldhandel in te werken en hadden zich netjes losgemaakt om belangwekkende vrije ondernemingen te worden. De onteigenden zijn niet te spreken over die nationalisatie..... !

### STROMING (7)

We horen zoveel van die Peruviaanse zeevisserij, van de vangst van ansjoveta, maar eigenlijk hebben we geen zo'n goede kijk op de gehele zaak, wat de schepen en de visserijtechniek aangaat. In 1963 waren er in dit land 1778 seinevisserij. In 1969 waren er nog 1410, en dit was dus nog te veel. Een seinevisserijvaartuig uit Peru is helemaal geen schip dat elders in een ander land zou kunnen dienstig zijn. Misschien in Chili dat, gezien het feit, dat het eveneens aan de Stille Oceaan ligt, ook op ansjovisvangst gaat. Van ver gelijkt het Peruviaanse seineschip op een Franse tonijnvisser. De brug staat helemaal van voor op het schip, een laag achterschip en een „powerblock”. Maar de vormen zijn veel lomper en gedrongen dan deze van een tonijnvisser omdat men van een dergelijk vissersvaartuig alleen maar verwacht dat het veel vis kan laden, men zou kunnen zeggen dat men er van verwacht wat men van een binnenlander verwacht : veel laden in buik ! Er is geen reden om bezorgd te zijn over de bewaring van de vis bij middel van de koude, geven reden om bezorgd te zijn voor bemanningslogies waar de mensen zouden moeten kunnen verblijven. Niets daarvan is nodig, vermits er alleen maar uitgevaren wordt voor korte reisjes. Het scheepsmodel was anderzijds gemakkelijk te bouwen en is een reekstype dat alleen maar verschilt in de lengte en de breedte. De reusachtige vloot van Peru is helemaal eenvormig. Maar deze bouw heeft evenwel op gebied van materialen een grote ontwikkeling ondergaan. Wanneer de visserij is begonnen, waren er geen schepen om te vervangen : ze waren allemaal nog te bouwen. Men werd spoedig gewaar, dat het hout moeilijker te bekomen en te verwerken was, dan het staal. Nochtans is nu nog 37 % van de vloot uit hout. Naargelang de middelen van de rederijen, werden de rompen van de schepen min of meer vervolmaakt en voorzien van moderne uitrustingen. Maar het staat nu vast, dat de Staatsrederij „Pesca Peru” een vloot geförd heeft, die voor voor het grootste gedeelte bouwvallig en zelfs gevaarlijk is. De kleine reder liet een romp bouwen tegen een schappelijke prijs, gezien het gebouwd werd in reeksverband. De boot werd naargelang de middelen van de kleine reder uitgerust met verschillende technische hulpmiddelen. De vis moest niet worden opgespoord en er was geen uitrusting nodig om de vis te bewaren aan boord. Maar het cijfer van de scheepsrampen lag ontstellend hoog ! Daartegenover stonden dan de groter ondernemingen, die al bereid gevonden werden veiliger schepen te houden en te voorzien van uitrustingen, die aan de opvarenden een zekere graad van veiligheid boden.

Reeds bestaat er een seinevisser helemaal vervaardigd uit glasvezel van 350 ton. Daarnaast bedraagt de vloot van deze ondernemende reder nog zeven schepen van staal en van dezelfde tonnemaat. Op sommige scheepswerven in Peru wordt zeer modern gewerkt. Daar wordt onder andere een seinenetvisser gebouwd voor Equador helemaal uit glasvezel.

Door het verdwijnen van de ansjoveta, is in Peru veel veranderd. Veel werven zouden begonnen zijn aan de bouw van schepen op „vorm” en door de reeksbouw zouden ze meteen de markt hebben belegd. Maar de nationalisatie heeft de toekomstplannen wel eventjes in de war gestuurd. En dit allemaal omdat een zee­stroming van koers veranderde.....

### GANDA - POLY

de Jonghe en Robert

Mieregoedstraat 41, 9720 De Pinte, 091-22.98.64.

\* bijhuis te Knokke-Heist, 050-51.14.36.

#### Bekleding van visruimen in Polythilène

DAKGOTEN : gespecialiseerd in het overtrekken van dakgoten in PVC. (plastic).

EVENEENS ALLE VERANDERINGSWERKEN BINNENHUIS  
o.a. rolluiken - venster­ramen - deuren - plafonds - muurbekledingen e.a.

WATERDICHT MAKEN van dakgoten en platforms.

Vraagt vrijblijvend inlichtingen

10 jaar en meer waarborg op de geleverde werken.

(7640V)

TE KOOP :

## VISSERSVAARTUIG

« Vierge Marie » (DK. 1191)

gebouwd eind 1952 op de werven Delpierre te Grand Fort Philippe en verbouwd in 1968 — steeds varende — Motor Baudouin 150 pk — hydraulische keerkoppeling — lengte 15 m., breedte 4,86 m., diepgang 1,80 m. — radio en dieptemeter (eigendom) — vislier « Digne et Francoise » 1973 — pelagische rol — 3 stel visplanken — bodemnet en pelagisch net.

GEVRAAGDE PRIJS : 70.000 Fr. F. ( ± 560.000 B. fr.)

Z.w. : BRUNET Roger

13, Rue Oscar Delille

MALO - LES - BAINS (Frankrijk)

(7654V)

# BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

### 24/161 (T) Lombardside — Zeewaartse schietoelingen

Zie B.a.Z. 1/44-1974.

Geurende de periode van 25 november tot en met 6 december 1974, zullen schietoelingen uitgevoerd worden door artillerie in de grote sector, als volgt :

- week van 25 tot en met 29 november : op dinsdag 26, woensdag 27, donderdag 28 en vrijdag 29 november ;
- week van 2 december tot en met 6 december : op donderdag 5 en vrijdag 6 december.

Deze oefeningen worden gehouden van 0800 GMT (0900, plaatselijke tijd) tot zonsondergang, zonder onderbreking.

(Med. A.A. Sch. Lombardside 7-11-1974 — H. 56864.)

### 24/162 Noordzee — Westhinder-Vlissingen route. Lichtboei opgenomen. Lichtboeien uitgelegd.

1. Opgenomen :  
de rode stompe lichtboei «A», in pos. 51°22'00"N — 2°37'00"E.
2. Gelegd :
  - a) rode stompe lichtboei, gemerkt «A Noord», gevende 2 rode schitteringen elke 10 sec., voorzien van radarreflector, in pos. 51°23'00"N — 2°37'00"E ;
  - b) zwarte spitse lichtboei, gemerkt «A Zuid», gevende 3 witte schitteringen elke 10 sec. voorzien van radarreflector, in pos. 51°21'20"N — 2°37'00"E.

(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken» en Lichtenlijst 1972 — Nos 248 en 249.)  
(Med. Loodswezen Oostende 8-11-1974 — H. 56872.)

### 24/163 Schelde. — Krankeloon. Wijziging in de verlichting.

Positie : ± 51°15'5N — 4°18'0E.

Het hoog en het laag licht Krankeloon werden geëlektrificeerd en branden nu synchroon : onderbroken elke 5 sec, helder 4 sec.

Eerstdaags en zonder verder bericht zullen beide lichten eveneens worden uitgerust met daglichten zichtbaar 2°5 aan weerszijden van de lichtenlijn.

Het hoog licht wordt dus zichtbaar van 277°5 tot 282°5, overigens duister.

(Zie Belg. krt. «Schelde» en Lichtenlijst 1972 — Nos 774 en 776.)  
(Med. Antwerpse Zeediensten 11-10-1974 — H. 56827.)

NEDERLAND

### 24/164 Westerschelde — Eendragt Polder. Licht gewijzigd.

Positie : ± 51°21'5N — 3°54.6E.

Het hoge licht Eendragt Polder is thans : 0 5 sec 6M 11m.

Schrappen de sectoren van het licht.

(Zie Belg. krt. «Schelde» en Lichtenlijst 1972 — No 504.)

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

We moeten ook deze week in herhaling vallen. Zeer weinig vis en opbrengsten die voor de meeste schepen te laag uitvielen. Nu ook allemaal kleine vangsten van IJsland, in totaal uit vijf vangsten immers maar 3.050 bennen. Koolvis, rode zeebaars en leng waren de meest gebrachte soorten.

## BOKKENVISSERIJ!

Van de andere visgronden kregen we meest wijting, gul en haai. De prijzen waren doorgaans beter dan verleden week, vooral dan voor de IJslandse vissoorten. Zo kreeg blauwe leng opnieuw tot 42 fr tegen 25 fr verleden week. Toch ook een prijsdaling naar het einde van de verkoop toe toen dezelfde soort terugviel tot 35 fr. Volgens de groothandel is er trouwens weinig vraag naar vis in het binnenland en dat is dan de reden waarom de prijzen niet hoger oplopen. Inderdaad met een aanvoer die deze van verleden jaar niet eens benadert, liggen de prijzen amper op hetzelfde peil. Dat het voor de reders zeker geen renderende reizen zijn is dus duidelijk.

Ook voor de haringvissers gaat het nog steeds niet naar wens. Bijlange niet zelfs. Een drietal koppels hebben dan ook al de pijp aan Maarten gegeven en gaan terug op vis varen. Een wijs besluit zo te zien al weet je nooit met een haringseizoen. Ondertussen is de haringprijs gestegen tot rond de 16 fr wat echter geen fr teveel is, rekening houdend met de zeer beperkte vangsten.

De kustvisserij deed het niet zo heel slecht. Er werden redelijke vangsten kabeljauw en gul binnengebracht waarvoor toch wel goede prijzen betaald werden. Kabeljauw kreeg hier rond de 50 fr en gul tussen 33 en 40 fr. De garnalvissers hebben toch weer 5.795 kg garnaal binnengebracht. Zij kregen prijzen die varieerden tussen 36 en 83 fr met dinsdag de hoogste noteringen. Toen was trouwens ook de aanvoer het kleinst. De opbrengst van de garnalaanvoer bedroeg 352.891 fr terwijl de gemiddelde garnaalprijs opliep tot 60,80 fr. De vangst per schip lag bij de 110 kg wat heel wat minder is dan verleden jaar.

## KLEINE IJSLANDSE VANGSTEN

Weer vijf IJslanders, maar toch slechts 3.050 bennen. De grootste (?) vangst was voor de O.81 die het tot 970 bennen bracht. Een flinke partij rode zeebaars en ook

een mooie partij blauwe leng deden de opbrengst toch nog oplopen tot 1.441.000 fr. Een niet on aardige prijs dus, het enige euvel voor de visserij is dan ook de te kleine vangst. Het is nu zeker een minder gunstige periode in de IJslandse wateren en het is niet de eerste keer dat er vangsten van minder dan 400 bennen voor de kleine en minder dan 1.000 bennen voor de grote schepen genoteerd worden. In deze tijd is het echter wel beroerder, nu door de veel te hoge brandstofprijzen. Van overschot is er dan ook geen spraak na dergelijke reizen.

IJslandvis werd zeker niet slecht verkocht. Zo kreeg blauwe leng tot 1.250 fr., op het einde van de markt werd spijtig genoeg nog maar 1.750 fr. betaald. Ook rode zeebaars zakte in prijs en wel van 1.450 fr.

## HODI STRAALBUIZEN ZALTBOMMEL

tel. 00-31-4180-2654

naar 1.290 fr. Kabeljauw en gul noteerden van 35 tot 40 fr. en schelvis werd verkocht tussen 20 en 40 fr. Alleen de grootste sortering was werkelijk duur. Schotse schol bleef boven de 20 fr. noteren, de midden en kleine sortering zakte naar de minimumprijs. Hondstong bleef rond de 32 fr. noteren en zeewolf werd ook rond de

30 fr. verkocht. Voor witte leng werd tot 31 fr. gegeven, terwijl lom iets boven de 20 fr. bleef. Wijting kreeg 22 fr., kleine sortering 13 fr.

## KLEINE KANAALVANGSTEN

Van het Kanaal waren de vangsten al even klein als van IJsland. In verhouding dan. De soorten waren hier voornamelijk gul, rog, rode knorhaan, hondshaai, wijting en verder vlaswijting, staart, tarbot en griet. Tong werd alleen door de O.181 in meer dan voldoende maten gelost. Een vangst van 4.500 kg. tong leverde samen met 80 B. vis een opbrengst op van 533.590 fr. Op zichzelf ook al niet genoeg na zo'n lange reis. De tongprijzen gingen nochtans in stijgende lijn met de slips tot 96 fr. en kleine tong oplopend van 96 naar 103 fr. Voor kleine tong was niet eens zoveel duurder en kreeg rond de 110 fr. De duurste tongen waren de driekwarters waarvoor tot 140 fr. gegeven werd. Tarbot haalde tot 150 fr. en griet tot 80 fr. Dit telkens voor grote en goed verzorgde sortering. Roggen waren dinsdag peperduur en haalden tot 57 fr. het kg. Rode knorhaan kende een nogal wisselvallige prijs naar gelang de kwaliteit. Voor schol lag de prijs rond de 30 fr. hier ging de prijs in stijgende lijn. De aanvoer van schol was echter bijzonder schaars.

## FLINKE NOORDZEEVANGSTEN

Een paar schepen kwamen met redelijk ruime vangsten van het Skagerrak. Schelvis, totten, vlaswijting, kabeljauw en gul waren hier de hoofdsorten. Vlaswijting die zeer duur bleef en rond de 36 fr. noterde, kabeljauw, waarvoor

# ZEEMANSTERMEN Yacht of Jacht ?

In sommige teksten welke wij ontvangen leest men steeds de term « yacht », « yachting ».

Dit is geen Nederlands. En als er nu een gebied is, waar men met fierheid de invloed van het Nederlands kan vaststellen, is het wel in de Zeevaart, en alles wat er bij hoort.

« Jacht », dus met een « j » is de enige Nederlandse term, door alle landen ter wereld overgenomen. Maar yachting of yacht is een verkeerde schrijfwijze in het Nederlands.

## BOOT OF SCHIP ?

Hetzelfde geldt voor het woord boot of schip.

Veel lezers en journalisten schrijven of spreken steeds van een boot in plaats van een schip.

Een boot is een open boot waarin geen dek is, gewoonlijk bij ons wanneer het een kleine is, bij ons « yol » genoemd.

Een schip is een boot met dek. Het wordt ook vaarttuig genoemd. Men spreekt of schrijft dus niet « vissersboot », maar wel « vissersvaarttuig ».

## VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

# VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek  
Oude Stationsweg 15  
Zaltbommel Holland  
Tel. 00-31-4180-2654

Vert. voor België  
J. Theunissen  
Terneuzen Holland  
Tel. 00-31-1150-4117

Reparatie-werkplaats voor België  
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.  
Dijkstraat 7, Rupelmonde  
Tel. 031-752051

(5723V)

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

15-11	6	22.750	676.140			
18-11	33	276.100	7.780.112			
19-11	9	32.600	130.510			
20-11	6	3.000	862.524			
16-11	20	31.550	589.650			
	71	366.000	10.038.936			

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

13-11	7	725	53.721	66.—	83.—	
14-11	14	1.171	76.705	53.—	73.—	
15-11	6	515	38.862	58.—	68.—	
16-11	13	1.844	87.223	36.—	55.—	
18-11	9	1.073	64.901	58.—	66.—	
19-11	4	467	31.479	59.—	81.—	
	53	5.795	352.891	60.80	109.—	

### VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

15-11	6	33.387	1.421.480			42,57
18-11	23	98.434	4.088.239			41,53
19-11	18	52.167	2.330.301			44,67

### KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE

15-11	1	588	48.630			82,70
18-11	3	2.273	160.040			70,40

### GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

15-11	7	1.096	86.023	51.—	113.—	
18-11	17	5.365	247.843	18.—	86.—	
19-11	6	861	55.919	39.—	91.—	

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

15-11	2	369	25.525	63.—	75.—	
16-11	4	515	25.358	45.—	53.—	
18-11	4	553	27.478	47.—	56.—	
20-11	4	559	29.691	49.—	61.—	

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

14-11	2	4.227	116.053			
15-11	2	7.576	241.209			
18-11	7	19.170	571.664			
20-11	8	22.990	694.406			

## Afvaarten Oostendse Haven

#### DONDERDAG 14-11-1974

O.288, IJsland  
O.239, Noordzee

#### VRIJDAG 15-11-1974

Z.502, Kanaal  
O.198, Kanaal  
O.72, Kanaal  
O.66, West  
O.123, West

#### ZATERDAG 16-11-1974

O.254, Kanaal  
O.134, Kanaal  
O.118, Kanaal  
O.312, West

#### ZONDAG 17-11-1974

O.285, Kanaal

#### DINSDAG 19-11-1974

N.41, Kanaal  
N.40, Kanaal  
N.543, West

#### WOENSDAG 20-11-1974

O.128, Noord  
N.706, Noord  
O.279, West  
N.736, West  
O.123, West

## OOSTENDE

#### VRIJDAG 15-11-1974

WEST					
O.312	8	50	—	69.070	
NOORDZEE					
O. 94	15	330	—	454.370	
KUST					
O.104-N.700	1	65	—	127.090	
O.142-116	1	10	—	21.930	

#### ZATERDAG 16-11-1974

KUST					
O.116-142	30	—	—	52.250	
O. 20-628	35	—	—	65.680	
O.404-807	28	—	—	55.690	
O.491-737	27	—	—	46.030	

NOORD-HINDER					
O.127-303	1	7	3000	50.040	
O.135-309	1	—	2200	29.740	
Z.209-509	1	15	5500	87.240	
O. 38-Z. 35	1	7	2500	41.810	
N.708-709	1	3	5100	70.680	
O.306-706	1	13	5000	76.110	

#### MAANDAG 18-11-1974

IJSLAND					
O.182	16	600	—	673.420	
O.129	16	375	—	506.890	
O.202	16	680	—	756.490	
O. 81	17	970	—	1.441.700	
O.282	17	430	—	510.110	

NOORDZEE					
O.128	14	450	—	521.570	

KANAAL					
Z.597	16	160	400	308.610	
O.181	16	70	4500	533.590	
O.232	16	150	—	228.530	
O.229	16	160	200	289.370	
O.123	16	150	500	231.920	
O.224	17	100	—	192.830	

WEST					
O.279	8	220	—	284.170	
N.719	8	140	—	191.210	
N.752	9	250	—	313.010	
N.736	6	100	—	86.400	
O.120	11	130	—	178.980	

NOORD-HINDER					
O.135-309	1	—	1850	32.860	
Z.209-509	1	—	750	13.500	
O.306-N.706	1	—	2700	39.420	
O.35-Z.38	1	—	1450	22.146	

#### MAANDAG 18-11-1974

KUST					
O. 77-225	1	56	—	96.820	
O.148-805	1	37	—	60.680	
O.491-737	1	23	—	41.640	
O.404-807	1	24	—	46.250	

#### DINSDAG 19-11-1974

WEST					
Z.452	9	120	—	166.620	
N.159	10	165	—	254.400	

KANAAL					
O.151	11	135	—	153.930	

KUST					
O.116-142	1	31	—	59.490	
O. 20-628	1	20	—	39.540	

WEST					
O.127-303	1	—	9050	151.414	

#### WOENSDAG 20-11-1974

WEST					
O. 69	5	38	—	78.150	

KUST					
O.491-737	1	6	—	14.150	

## ZEEBRUGGE

#### MAANDAG 18-11-1974

Z.563	7	60	—	120.600	
Z.162	10	400	7500	1.366.421	
Z.559	14	150	850	333.300	
Z.549	14	100	800	263.470	
Z.108	17	160	1500	473.760	
Z.569	14	100	750	254.560	
Z.430-477	2	70	—	124.320	
Z.548-55	2	80	—	132.190	
Z.201-560	2	90	—	142.360	
Z.538-2554	2	130	—	197.010	
Z.403-558	2	70	—	128.300	
Z.257-437	2	150	—	159.380	
Z.468-601	2	140	—	189.350	
Z.455-474	2	150	—	191.300	

#### DINSDAG 19-11-1974

Z.496	18	50	500	217.320	
Z.324	17	250	3000	754.381	
Z.526	1	10	200	70.350	
Z. 30	18	200	2000	737.000	
Z.468-601	1	20	—	28.230	
Z.471-472	1	120	—	237.470	
Z.602-550	2	70	—	133.550	
Z.548-55	1	20	—	32.920	
Z.455-474	1	30	—	40.440	
Z.403-558	1	30	—	41.170	
Z. 12-400	1	40	—	37.470	

## OOSTENDE - DOVER/ ZEEVAARTLIJNEN FOLKESTONE

### Uurtabel der overvaarten

Uurtabel der overvaarten van de week van 24-11 tot 30-11-1974.

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

— Alle dagen te 07.30 u. (x), te 10.15 u. en te 14.45 u. (x).

#### Afvaarten uit Dover Western Docks

— Alle dagen te 12 u. (x), te 15.50 u. en te 18.35 u. (x)

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks

— Alle dagen te 01.30 u. (x), te 11.30 u. (x) en te 19.30 u. (x).

#### Afvaarten uit Oostende naar Folkestone

— Alle dagen te 01.15 u. (x) en te 05.05 u. (x).

#### Afvaarten uit Dover Eastern Docks

— Alle dagen te 00.30 u. (x) en te 9.30 u. (x) en te 15.30 u. (x).

#### Afvaarten uit Folkestone :

— Alle dagen te 7.45 u. (x) en te 22.45 u. (x)

(x) Nemen ook voertuigen.

**REDERS**

**LEEST UW**

**VAKBLAD**

**VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN**

**IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE**

Schelvis	18-11-1974
Groot	28.—39.40
Middel	25.—26.20
Klein	19.—23.—
Kabeljauw	36.—41.20
Gul	32.—35.60
Wijting	13.—25.40
Schaat	35.—42.20
Zeebaars	25.80-30.60
Leng	24.—43.40
Schartong	6.—23.60
Heilbot	72.—106.0
Koolvis	14.20-21.40
Hondstong	10.—35.20
Zeewolf	28.60—
Staart	72.—105.8

**Tong- en pladijsprijzen**

**TONG**

**Oostende**

Soorten	18-11-1974	19-11-1974	20-11-1974
Lappen	107 -112,2		
Grote	120,6-129,2		
3/4	135,4-143,8		
Blok voor-kleine	130,2-133		
kleine	111 -113,8		
slips	103,4—		
	92,—,—		

**Zeebrugge**

Soorten	18-11-1974	19-11-1974	20-11-1974
grote	108 -116	124 -128	
blok	120 -132	133 -148	
fruit	125 -148	149 -170	
schone kleine	106 -134	152 -162	
kleine	102 -121	134 -144	
tout petit	96,—114	124 -142	
slips	82,—102	91,—120	

**Nieuwpoort**

Soorten	18-11-1974	19-11-1974	20-11-1974
Tong I	129 —,—		126 —,—
Tong II	153 —,—		154 —,—
Tong III	173 —,—		172 —,—
Tong IV	159 —,—		174 —,—
Tong V	143 —,—		168 —,—
Kleine	130 —,—		131 —,—

**PLADIJS**

**Oostende**

Soorten	18-11-1974	19-11-1974	20-11-1974
Grote	24,—,—		
grote iek	25,20-31,—		
kleine iek	25,40-32,—		
derde slag	30,—,—		
platjes	17,—21,—		

**Zeebrugge**

Soorten	18-11-1974	19-11-1974	20-11-1974
I	15,—23,—	23,—24,—	
II	16,—24,—	24,—25,—	
III	16,—29,—	26,—32,—	
V	17,—29,—	27,—34,—	
IV	15,—21,—	18,—25,—	

**Nieuwpoort**

Soorten	18-11-1974	19-11-1974	20-11-1974
Moeien			
grote pladijs			
drielingen			
platjes			

**NIEUWPOORT**

**DONDERDAG 14 NOVEMBER**

N.723	45.003	N.710	35.525
N.470	35.525		

Een kleine vangst (door stormweer) van N.723, en één koppel gullevissers, losten samen 80 bennen vis. Kabeljauw gullen, en wijting schenen in «trek» te zijn. Voor kabeljauw werd 2.500 fr. gegeven. De gulle nvan 1.800 tot 1.600 fr. Grote wijting van 900 à 1.200 fr., kleine werden gekocht aan 640 tot 900 fr. de benne. Zandschullen 30 à 35 fr. Tongschar : grote 65 fr., middenslag 60 fr. Tongen en platvis was er maar een kleine hoeveelheid.

**VRIJDAG 15 NOVEMBER**

N.45	112.059	N.788	64.575
N.730	64.575		

Twee vangsten, samen 150 bennen. Grootste brok : gullen en wijting. Kabeljauw kreeg 2540 de benne. Alle andere gullesoorten 2.050 en enkele aan 1850. Wat dus een «goede» prijs mag vernoemd worden.

De grote wijting 1350, kleine 1.000 en 1.100 fr. Weinig platvis op de markt, welke 35 fr de kg kreeg. Enkele bennen speerhaaien werden gemijnd aan 1.000 fr. Zo was de vrijdagmarkt en de prijzen.

**MAANDAG 18 NOVEMBER**

N.579	99.362	N.590	50.742
N.498	18.670	N.349	26.760
N.700	29.250	O.104	29.250
N.730	69.970	N.788	69.970
N.710	88.845	N.470	88.845

Eén bokkevisser (na een korte reis) met plus min. 500 kg tongen en 30 benne platvis, één westvisser, en de gullevissers, waren op de maandagmarkt met alles samen 380 bennennis. De tongen werden gekocht aan 122 voor de grootste soort de 2e 153, de 3e 173, de 4e 159, de 5e 143, en 130 voor de kleine. Grote tarbot was er niet, middenslag tegen de 125 fr. Grieten van 75 à 90 fr., staarten 90 fr. Platvis 1300, drielingen 1450 en de visjes van 1400 tot 1500 fr de benne. Kabeljauw 44 en 46 fr. (2250 à 2300 fr. de benne). De gullen van 1900 tot 1300 fr. wijting rees in prijs naar het laatste van de markt, grote van 1040 à 1150. Kleine wijting van 600 tot 720 fr. Rogsoorten waren er praktisch niet. Zandschullen 1600 fr voor de grote, en 1200 fr de benne voor de kleine !

**WOENSDAG 20 NOVEMBER**

N.738	65.466	N.345	85.584
N.346	100.090	N.765	83.499
N.591	60.757		
N.788	55.040	N.730	55.040
N.700	47.255	O.104	47.255
N.470	47.210	N.710	47.210

Vijf vaartuigen van de West, en drie koppels gullevissers losten samen 460 bennennis ! De grootste «brok» waren gullesoorten en wijtingen ! Er was heel veel belangstelling bij de verkoop, met tal van Oostendse handelaars, daar er maar weinig vis in de andere havens was.

Weinig tongen, welke dan ook de volgende prijzen kregen grootste : 126, de 2e 154, de 3e 172, de 4e 174, de 5e 168, en zelfs 131 fr voor de kleine soort ! Tarbot kreeg 175 fr. wijl de grieten van 80 à 100 fr kregen. Weinig platvis die gekocht

werd aan 1.600 voo rde grote, de drielingen tot 1880, en de visjes 1600 fr. Een partij speerhaaien werd gemijnd aan 1.000 fr de benne. Rogsoorten : moers 2500 fr. de tilte n2.350. Tongschor kwam aan 67 fr. voor de grootste de middensoorst 60 fr. Kabeljauw kreeg in 't begin van de markt 2.400 fr waar op het laatst nog 2.000 fr gegeven werd. De gullesoort bleven een „vaste” prijs kennen : van 1.800 à 1.400 fr. de benne dit volgens de soort of grote! De wijting : de grote soort kende een stijgende prijs dit van 1.300 tot 1.500 fr. op het laatst. Precies het omgekeerde kon vastgesteld worden voor de kleine wijting : in 't begin voor de markt 1.000 fr de benne, en dit zakte naar 820 fr.

Stekkers of «knorhaan» werd gemijnd aan 870 tot 1.000 fr. en de posten bleven op temperatuur : 500 fr. de benne.

Zo was de woensdagmarkt.

**VERWACHTINGEN**

**VRIJDAG 22-11-1974**

NOORDZEE : N.3 (300 m.), 30 shelfcod, 120 gul, 120 schelvis en totten, 50 wijting, 20 platvis, 5 varia. Z.562-Z.62 (100 b.).

**MAANDAG 25-11-1974**

IJSLAND : O.334 (500 m., 25 kabeljauw, 125 bonen, 100 koolvis, 200 bl. leng, 25 w. leng, 25 varia). O.317 (800 m.). NOOP HEAD : O.217. NOORDZEE : O.231, O.141. KANAAL : O.180. WEST : O.243, N.720, N.705, O.26, N.422, O.192.

**DINSDAG 26-11-1974**

NOORDZEE : O.114, O.274. WEST : O.66, O.312.

**WOENSDAG 27-11-1974**

WEST : N.736, N.543.

**DE NOODTOESTAND IN DE VISSERIJ EN HET OOSTENDS STADSBESTUUR**

Door een gemeenteraadslid werd vrijdag een ordemotie ingediend in verband met de toestand in de visserij.

De burgemeester heeft het niet nodig geacht dit als dringend te aanzien en op 8 dagen gesteld.

Kwestie van de liefde van ons stadsbestuur voor de visserij eens temeer te bewijzen. Maar de haven- en slipwayrechten opslaan, daar zijn ze rapper bij.

**TE KOOP :**  
**Stalen**  
**VISSERSVAARTUIG**  
 O.249  
 Bouwjaar 1957  
 Tel. (059) 70 95 88  
 (209N-7648V)

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	
	18-11-1974	18-11-1974	19-11-1974	19-11-1974	20-11-1974	20-11-1974	18-11-1974	20-11-1974
Tarbot: groot (123)	140 -151	140 -165	130,4 —	140 —	.....	.....	.....	175 —
middel (123)	85, —112,6	38, —120	.....	60, —88, —	.....	.....	140 —	130 —
klein (123)	72, —90, —	38, —58, —	.....	30, —40, —	.....	.....	75, —	100 —
Griet: groot (123)	70,60 —	66, —80, —	.....	72, —84, —	.....	.....	90, —	80, —100
middel (123)	.....	48, —60, —	.....	55, —60, —	.....	.....	.....	.....
klein (123)	51, —	21, —35, —	.....	45, —54, —	.....	.....	.....	.....
Schelvis: groot	39,40 —	.....	.....	25, —	.....	.....	.....	.....
middel	27,40 —	20, —26, —	.....	16, —	.....	.....	.....	.....
klein	17,60-27, —	26, —	.....	15, —18, —	.....	.....	.....	.....
Heek: groot	58, —61, —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel	45, —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein	31, —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	31,60 —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	28,40-42,60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog (123)	38, —52, —	.....	36, —57,60	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (23)	.....	.....	55, —	44, —	.....	.....	.....	.....
Tilten (23)	.....	40, —41, —	.....	40, —	.....	.....	.....	50, —
Scherpstaart (23)	.....	15, —33, —	.....	36, —	.....	.....	40, —	48, —
Halve mans (23)	.....	15, —34, —	.....	30, —38, —	.....	.....	40, —	48, —
Teelt (2)	.....	11, —31, —	.....	24, —	.....	.....	40, —	42, —
Katrog (2)	.....	12, —29, —	.....	24, —	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	38, —52, —	8, —16, —	.....	4,80 —	.....	.....	.....	.....
Gul (groot)	.....	40, —48, —	38, —47,40	49, —52, —	.....	.....	44, —48, —	40, —48, —
Gul (middel)	26, —39,80	40, —42, —	.....	43, —46, —	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	.....	22, —36, —	28, —39,60	30, —38, —	.....	.....	32, —38, —	32, —37, —
Hozemondhamme	65, —119,4	19, —21, —	.....	17, —21, —	.....	.....	.....	.....
Wijting: groot	24,20 —	102 —	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein	14, —	18, —25, —	.....	26, —28, —	.....	.....	20, —22, —	27, —30, —
Schar	16, —21,40	10, —14, —	14,60 —	14, —18, —	.....	.....	12, —14, —	16, —20, —
Steenhol	30, —65, —	13,60-39, —	.....	30, —64, —	.....	.....	24, —30, —	22, —30, —
Zeehaai	13,80-17, —	24, —55, —	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	6,80-17,40	15, —22, —	20,20 —	.....	.....	.....	.....	20, —
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreef	.....	.....	26, —	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreef	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	10, —32, —	.....	22, —35, —	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	8, —21, —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	14,60-15,60	.....	15,60-18,80	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhol	9,60-12, —	.....	9,40-10,60	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf	27,60-31, —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	33,40-37, —	.....	32, —36,40	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	99, —	.....	92, —100	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeuivel	.....	55, —90, —	.....	58, —105	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	15, —36, —	.....	13, —35, —	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	11, —	.....	4,80- 8, —	.....	.....	.....	24, —
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	15,80-18, —	.....	14, —	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe Poon (knorh.)	.....	9, —	.....	.....	.....	.....	.....	17, —20, —
Rode Knorhaan	13,40-29, —	8, —11, —	12,60-28, —	13, —	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	6, —	.....	10, —15, —	.....	.....	.....	.....
Langoesten (midden)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
(klein)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

**Lees "HET VISSERIJBLAD,"**

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt, 13 nov., werd aangevoerd : 12 kg. tong; 4 kisten tarbot plus griet; 120 kisten kabeljauw; 1140 kisten koolvis; 161 kisten schelvis; 12 kisten wijting; 426 kisten schol; 130 kisten varia.

Prijzen in gulden : per 1 kg. : heilbot 10,20.

Per 40 kg. : tarbot 240-192; griet 128; kabeljauw één 100-73; kabeljauw twee 76; kabeljauw drie 16-84; kabeljauw vier 108-82; kabeljauw vijf 82-84; koolvis twee 52-47; koolvis drie 47-43; koolvis vier 45-41; schelvis één 90-80; schelvis twee 94-69; schelvis drie 74; schelvis vier 73-61; schol één 68-62; schol twee 71-64; schol drie 92; schol vier 90; wijting één 70-62; tongschar 120-80; wolf 130-80; poot 44-42; haai 45-19.

Er werden de volgende besommingen gemaakt : VD.243 f 40.500; LJM.57 f 71.700.

Aan de donderdagmarkt van 14 nov. werd aangevoerd : 394 kisten kabeljauw; 572 kisten koolvis; 9 kisten schelvis; 217 kisten wijting; 10 kisten schar; 101 kisten varia.

Prijzen in gulden : per 40 kg. : kabeljauw één 150-74; kabeljauw twee 176-80; kabeljauw drie 120-84; kabeljauw vier 124-86; kabeljauw vijf 124-78; witte koolvis twee 76; koolvis twee 54-50; koolvis drie 54-47; koolvis vier 50-42; schelvis vier 72-70; wijting drie 82-61; schar 104-86; bot 37-29; lever 75-53; steenbolk 55-48; poot 44-41; haai 45-20; leng 72-61; ham 260: ham met kop 118-

92; lom 57; hake drie 96.

Er werden de volgende besommingen gemaakt : KW.170 f 36.600; KW.213 f 830; UK.218 f 4.800; WR.68 f 4.740. Spanvissers : KW.33 en KW.180 f 6.510; UK.6 en UK.186 f 2.500; UK.108 en UK.236 f 6.200; VD.1 en VD.46 f 4.720; VD.19 en VD.73 f 9.620; VD.24 en VD.89 f 8.920.

Aan de vrijdagmarkt van 15 nov. werd aangevoerd : 4.280 kg. tong; 39 kisten tarbot en griet; 268 kisten kabeljauw; 669 kisten koolvis; 329 kisten schelvis; 140 kisten wijting; 292 kisten schol; 20 kisten schar; 1 kist haring; 4 kisten makreel; 72 kisten diversen.

Prijzen in gulden per 1 kg. grote tong 9,53-9,18; gr.midd tong 10,60-9,89; kl.midd. tong 10,25-10,08; tong één 10,40-10,08; tong twee 9,81-9,20; tarbot 10,80-9,97.

Per 40 kg. : haai 53-33; pootjes 41-40; fint 20-18; lever 79; bot 29-27; steenbolk 56; krab 22; tarbot 298-188; griet 197-140; kabeljauw één 132-83; kabeljauw twee 144-88; kabeljauw drie 110-94; kabeljauw vier 122-94; kabeljauw vijf 100-54; witte koolvis één 95; witte koolvis twee 88-82; koolvis twee 61; koolvis drie 58; koolvis vier 36-31; schelvis één 103; schelvis twee 98-82; schelvis drie 76-58; schelvis vier 65-64; schol één 90-80; schol twee 100-80; schol drie 102-80; schol vier 100-84; wijting drie 90-55; haring één 27,20; makreel twee 68; schar 104-80; tongschar 139-122.

De besommingen waren : VL.131

f 16.900; VK.25 f 71.000; 88 f 1.600; 214 f 5.300; UK.47 en UK.163 f 23.600.

Aan de maandagmarkt van 18 november werd aangevoerd : 6700 kg tong; 76 kisten tarbot en griet; 881 kisten kabeljauw; 178 kisten koolvis; 51 kisten schelvis; 813 kisten wijting; 733 kisten schol; 273 kisten schar; 986 kisten haring; 25 kisten makreel; 248 kisten varia.

Prijzen in gulden. Per 1 kg : gr. tong 10,53-9,53; grm. tong 12,11-10,64; klm tong 11,93-10,73; tong één 11,48-10,52; tong twee 10,88-9,93; tarbot 11,47-10,64.

Per 40 kg : grote hake 192; mid. hake 224; hake één 166; hake twee 138; hake drie 110-100; leng 79-66; tongschar 146-131; hammen met kop 110-98; tarbot 333-220; griet 288-127; kabeljauw één 144-93; kabeljauw twee 142-90; kabeljauw drie 112-90; kabeljauw vier

100-80; kabeljauw vijf 102-70; koolvis één 68; koolvis twee 87-66; koolvis drie 67; koolvis vier 57-54; schelvis één en twee 110; schelvis drie 90-60; schol één 96-84; schol twee 96-86; schol drie 102-84; schol vier 102-76; wijting twee 60-55; wijting drie 84-51; wijting vier 56; makreel twee 55-38; haring één 41,20-35,80; schar 70-32.

De besommingen waren : KW 4 f 2900; KW 11 f 11.500; KW 22 f 21.000; KW 29 9.200; KW 51 f 10.800; KW 113 8.800; KW 121 f 7.400; KW 149 f 8.200; KW 150 10.300; KW 152 4480; KW 153 30.000; KW 174 11.500; KW 187 11.100; KW 189 20.000; KW 194 920; KW 213 3000; KW 214 3600; KW 221 16.700; KW 226 8100; SCH 117 11.500; SCH 256 2900; LJM 29 13.000; LJM 30 7700; LJM 115 31.000; LJM 154 8100; VL 7 5800; VL 153 9000; Spanvissers KW 42 en 135 f 40.000; KW 33 en 180 8.600; VD 1 en 46 3.700; VD 19 en 73 16.000; VD 24 en 89 6.100.

## DE OOSTERSCHELDE BEHOUDEN VOOR MOSSEL- EN OESTERTEELT

Na de jarenlange discussies en moties van voor- en tegenstanders van de afsluiting van de Oosterschelde is het tenslotte tot een kompromisoplossing gekomen waarbij beide partijen, vrede kunnen nemen. De afsluiting was in de eerste plaats gepland voor de veiligheid van de bewoners om hen te beschermen voor een herhaling van een stormramp zoals in 1953.

Hiertegen kwamen vooral de oester- en mosselkwekers in, het geveer omdat de afsluiting het einde van hun bedrijf zou betekenen gezien het water van de Oosterschelde haar bepaald zoutgehalte zou verliezen. Er waren ook nog andere groepen die tegen een volledige afsluiting gekant waren ook al voor bepaalde redenen, o.a. bescherming van het milieu. De stuwdam-caisson spaart de geit en de kool.

De drempel waarop de stuwdam, caisson komt te staan zal al direct een vermindering van de invloed van de getijden teweegbrengen en hierbij komt dan nog de dijkverhoging zodat verondersteld wordt dat het met de veiligheid in orde komt. Deze kompromisoplossing heeft tevens een regeringskrisis vermeden want ook in de regering waren er harden vóór en tegen.

Wel zal de kostennota voor de geplande afsluiting wel hoger oplopen maar daar hadden de voorstanders van het behoud van een getijbeweging in de Oosterschelde die er absoluut nodig was voor het instandhouden en zuiveren van het zeewater, wel vrede mede. Het zal tot in 1985 duren eer de stuwdam-caisson volledig in werking treedt.

Intussen kan misschien ook gedokterd worden aan het plan, want de techniek staat zeker niet stil.

### NOG 1 TOT 1½ JAAR STUDIE

In de drie overblijvende stroomgaten van de Oosterschelde dam (Hammer, Schaar van Roggenplaat en Roompot) worden nu naast elkaar doorlaatacassons afgezonken, die bij hoge stormvloeden, kunnen worden dichtgezet. In de cassons worden weerstandsroosters en mechanische kleppen, of schuiven gebouwd, die van een centraal punt uit worden bediend.

Een stormstuwcaissondam is nog weer vele fracties ingewikkelder dan een dam van „open cassons zonder kleppen of schuiven“. De kosten, liggen tussen f 1,3 miljard en f 2 miljard en het zal tot 1985 duren voordat het ding operationeel in de Oosterscheldedam staat. Rijkswaterstaat heeft nog 1 tot 1½ jaar nodig voordat men daar uit alle problemen, rondom deze oplossing voor de Oosterschelde is. In de overgangperiode tot 1985 is een beperkte verhoging van de dijken in het achterliggende Oosterscheldegebied nodig om alvast een grotere veiligheid te bereiken en om later een goede „tweede kelring“ te hebben voor het geval de kleppen of schuiven op het kritieke moment zouden weigeren.

De stormstuwcaissondam is een oplossing waarin de methodes van afsluiting van de commissie-Klaasesz destijds adviseerde zijn gecombineerd.

Deze commissie kwam met het idee om eerst een doorlaatbare dam te bouwen (betonblokken of open cassons in de gaten) en vervolgens een grote stormvloedkering, waarna de lekke dam weer zou kunnen worden dichtgemaakt. Om de kosten te drukken (de oplossing Klaasesz kwam namelijk op f 5 miljard) heeft de Rijksplanologische Commissie het kabinet geadviseerd om „alles-in-één-keer“ te bouwen.

## Visaanvoer te Den Helder

Weekoverzicht van 11 tot en met 16 november

Deze week begon opnieuw met stormweer, waarbij de vissers die verleden week te laat aan de markt waren, hun vangst nog even vasthielden om ze op donderdag pas aan te bieden. Ook de kleinere vloot kotters kwamen vrijdag niet aan vissen toe, terwijl de grootste kotters, die dus het merendeel wel op het water waren, veel tijd verloren omdat het geen visweer was. Dit had weer het gevolg dat de aanvoer op vrijdag en zaterdag zeer onregelmatig was, met sterk gestegen prijzen voor alle vissoorten. De gemiddelde tongprijs per kg. was vrijdag variërende tussen de f. 10,20 en f 11,25. Op zaterdag zakte deze iets, maar bleef toch afhankelijk van de sortering variëren tussen de f 9,50 en f 10,35, ook de schol was erg duur, vaak ver boven de f 100,00 per kist van 40 kg. Met de dure prijzen die ook voor de andere vissoorten werden betaald, kwamen sommige grote kotters toch nog tot zeer redelijke besommingen. Dat de weekomzet niet de normale hoogte zou halen was door de weersomstandigheden wel te voorzien.

Door 79 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

29.062 kg	TONG	f 292.528,13	van f 1210	f 674
7.955 kg	TARBOT	f 51.248,76	van f 1157	f 459
1.680 kg	GRIET	f 5.502,96	van f 373	f 226
102.465 kg	SCHOL	f 193.226,41	van f 251	f 121
6.230 kg	SCHAR	f 9.016,89	van f 169	f 086
13.235 kg	WIJTING	f 20.065,77	van f 175	f 118
27.600 kg	KABELJAUW	f 69.901,79	van f 453	f 101
1.370 kg	STEENBOLK	f 1.319,77	van f 120	f 075
4.395 kg	BOT	f 3.138,00	van f 075	f 048
1.004 kg	ROG	f 1.477,88	van f 173	f 046
616 kg	TONGSCHAR	f 1.853,34	van f 330	f 165
1.440 kg	LEVER en KUIT	f 1.998,27	van f 156	f 121
415 kg	HAAI	f 581,00	van f 207	f 063
180 kg	SCHELVIS	f 381,25	van f 240	f 195
466 kg	DIVERSEN	f 1.819,65	van f	f
198.113		659.059,87		

## PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij

**Drukkerij P.V.B.A.**  
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”  
H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 - 14

**BUREEL**  
VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening nr 41.89.87 van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Het gamma omvat volgende mappen

### A. VISSERIJMAPPEN à 360 F. (B.T.W. inbegrepen)

1. NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
2. ZOETWATERVIS
3. ZEEVIS
4. SCHAAL- EN WEEKDIEREN
5. MIDDELANDSE ZEEVISSOORTEN
6. VISSOORTEN UIT DE ZUIDELIJKE ZEEEN
7. SPORT- EN LIJNVISSERIJ

### B. VISSERIJMAPPEN à 300 F. (B.T.W. inbegrepen)

1. KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
2. ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 30 F. portkosten.

(668SW—7937N—7436V)

REDERS en  
VISSERS,  
voor uw  
**SOCIALE LASTEN**  
en **BOEKHOUDING**  
wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

## HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80.11.01  
(7390V)

# REDERS, LEEST UW VAKBLAD

## BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :  
Een punt is ÉÉN FRANK waard !

KNIELAARS	225 pt.	250 fr.	JUMPERS blauw goed		
LAARS gevoerd met wol	385 pt.	385 fr.	small en medium	215 pt.	245 fr.
DIJLAARS vr.	545 pt.	595 fr.	large	220 pt.	250 fr.
HEUPLAARS vr.	575 pt.	625 fr.	extra-large	230 pt.	260 fr.
OVERALL blauw goed - maat 50	tot 56		ZUIDWESTER (lange kap)	165 pt.	190 fr.
	440 pt.	485 fr.	OLIE-HEMD zonder kap	570 pt.	640 fr.
maat 58			met kap	670 pt.	760 fr.
	510 pt.	555 fr.	OLIESCHORT	290 pt.	325 fr.
BROEK blauw goed	220 pt.	245 fr.	OLIEBROEK met bretels	365 pt.	420 fr.
VEST blauw goed - maat 48 tot 56			GUTTERS	50 pt.	60 fr.
	235 pt.	260 fr.	AIRCOAT BROEKEN		
maat 58			broeken met bretel		
	250 pt.	275 fr.	maat 42 - 56	565 fr.	615 fr.
BROEK met borststuk - maat 48 tot 56			58 - 60	620 pt.	675 fr.
	275 pt.	305 fr.	JUMPERS aircoat	425 pt.	455 fr.
maat 58					
	315 pt.	350 fr.			

Deze punten zijn ALLEEN om te zetten bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, bij HAND IN HAND ZEEBRUGGE, of ten kantore van de REDERSCENTRALE ter vismijn van Nieuwpoort.

## S. C. A. P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE  
Tel. 059/70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

## HAND IN HAND

REDERSKAAI, ZEEBRUGGE  
Tel. 050/54.41.17

# **hulp in nood s v**

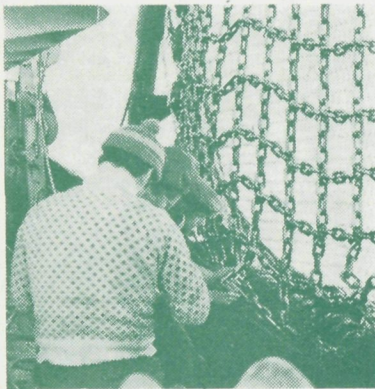
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

**h. baelskaai, 27**

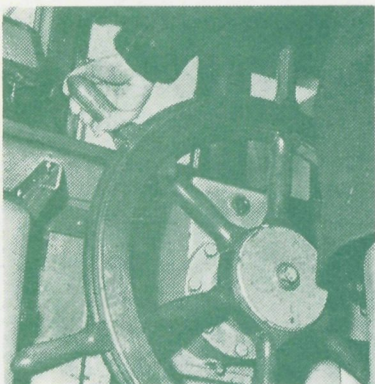
**oostende**

**Tel. (059) 70.16.89**

**Telex: hunood 192.29**



Gedekte risico's: eigen schade — schade aan derden — opslepingen — totaal verlies — lichamelijke schade aan derden — navigatietoestellen — zeegoed — vistuig.



Meer dan 30 miljoen frank kredieten werden verleend aan de leden voor nieuwbouw tegen zeer lage interesten.



Aan de leden wordt een teruggave van minstens 10 % verleend op de betaalde premies.