

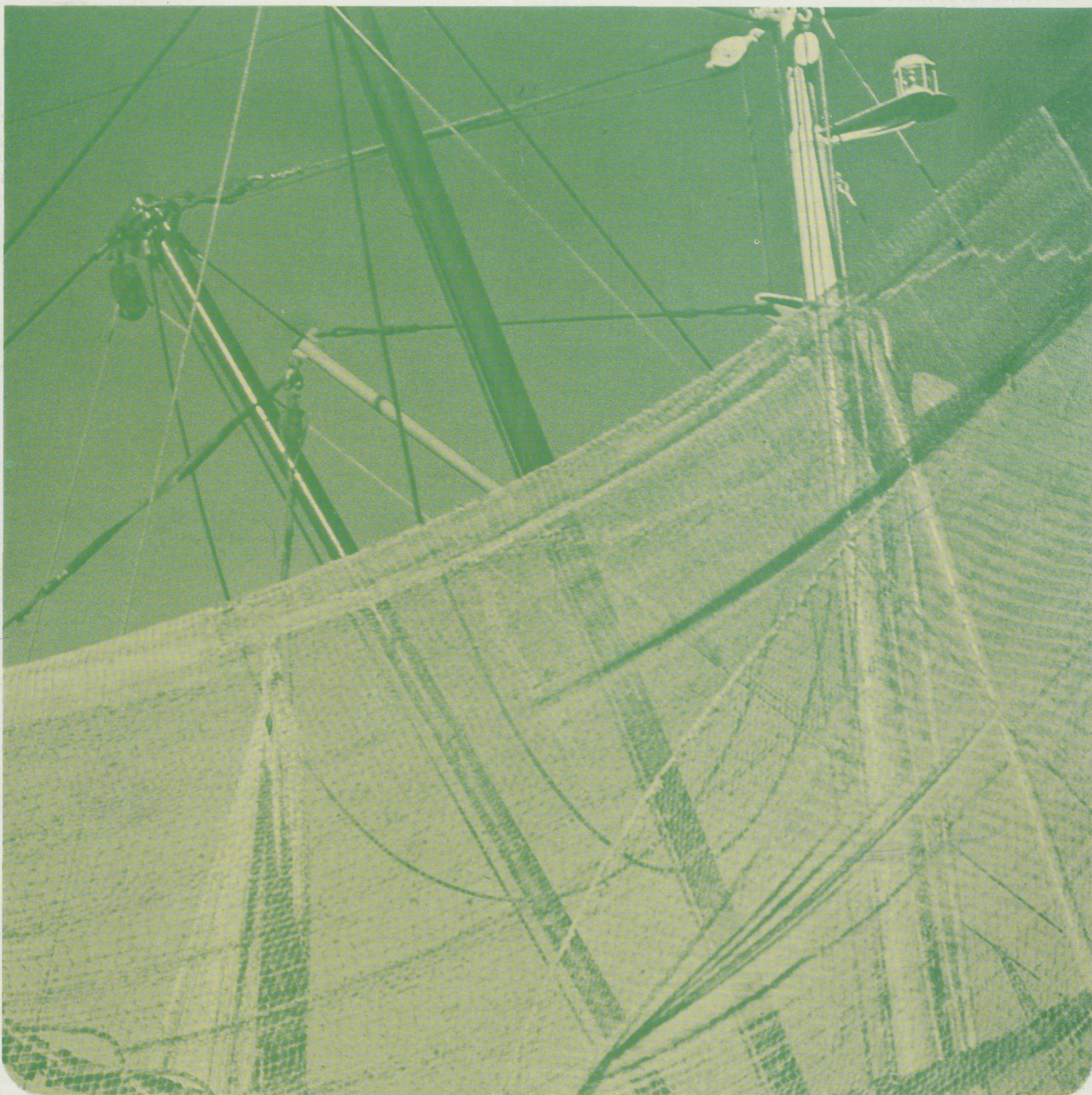
GEMEENTE KOKSIJDE  
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM  
OOSTDUINKERKE

# het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS



VRIJDAG 3 JANUARI 1975 — PRIJS 20 FR. — N<sup>o</sup> 1. JAAR



W

## PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

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

**Drukkerij P.V.B.A.**  
„**NIUWSBLAD 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

## DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1975 VERSCHEENEN

De 37e jaargang van dit lijvig boekdeel bevat dit jaar meer dan 1.250 bladzijden en wordt op alle vissersvaartuigen, zowel in de Nederlandse als op de Belgische vaartuigen welke de Noordzee en de Atlantische Oceaan bevaren tot aan Afrika, gebruikt.

Het voortdurend wijzigen van de Maritieme Wetgeving en voorschriften heeft ons ook voor de 37e uitgave genoodzaakt deze zeemansalmanak volledig na te zien en aan te passen. Meerdere rubrieken werden in een nieuw kleedje gestoken zoals o.m. de lijst van de Nederlandse vissersvaartuigen waaraan nu ook naast alle gegevens de namen en adressen van de verschillende rederijen werden toegevoegd.

Verder werd het gewijzigd Zeevaartinspectiereglement ingelast aan de hand van de nieuwe voorschriften terwijl alle gegevens die van nut kunnen zijn voor de zeeman aan de actuele noodwendigheid werden getoetst.

Kortom, dit boekwerk is weeral uitgegroeid tot een onmisbaar element op de brug van elk schip en op het bureel van ieder zakenkantoor dat rechtstreeks of onrechtstreeks met de Maritieme bedrijvigheid is begaan.

De oplage werd beperkt en de prijs vastgesteld op 580 fr. waaraan dient bijgevoegd 35 fr. B.T.W. en 40 fr. verzendingskosten, te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai, 30, Oostende.  
(De B.T.W. is niet toepasselijk op vissersvaartuigen).

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

### A. IN BELGIE

- ter drukkerij «Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaai 30, te Oostende ;
- Stadsbureel, Vindictivelaan 22, Oostende;
- beroepsvereniging «Hand in Hand», Tijdokstraat 34, te Zeebrugge.
- O.V.A. vismijn Oostende.

### B. NEDERLAND

- Handelsmaatschappij NAUTILUS, Postbus 5097, Scheveningen
- Handelsonderneming MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen.
- N.V. Handel- en Industriële Maatschappij J. VAN BEELEN, Middenhavenstraat 58-62, IJMUIDEN.
- Henk Zwart, Machinefabriek, Middenhavenstraat 76, IJmuiden

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

## NIEUWE ZEEKAARTEN DER VLAAMSE BANKEN

De nieuwe zeekaarten der Vlaamse Banken zijn verschenen.

Ze zijn vanaf heden verkrijgbaar tegen compacte betaling ter drukkerij van

**HET VISSERIJBLAD**  
H. Baelskaai 30, Oostende

**NOORDZEE BOEKHANDEL**  
Vindictivelaan 22, Oostende

**BURELEN HAND IN HAND**  
Zeebrugge

# het visserijblad

Vrijdag 3 januari 1975 — Nr. 1

GEMEENTE KOKSIJDE  
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM  
OOSTDUINKERKE

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. BAELS-  
KAAI 30, OOSTENDE — TEL 70.77.13/70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

## DE PERS EN ONZE VISSERIJ

Geregeld verschijnen in de pers artikels over de aanvoer, de prijzen en worden dan beschouwingen weer gegeven, welke niet alleen in strijd zijn met de waarheid, maar die een totaal verkeerde indruk verwekken. Dit is zo geweest voor het hoogwater op 31 december, waarvoor bij velen de schrik op het lijf werd gejaagd.

Dit is nu zo geweest voor de prijs van tongen en tarbot en dit is nu het geval in de Kerstweek, waarvan men schreef dat tien duizenden kg *minderwaardige vis* (?) naar de vismeelfabrieken diende verwezen.

Over de springtij van 31 december hadden we het reeds in het Nieuwsblad van de Kust van 26 december, waarin we verwezen naar de verklaring van Armand Pien en de heer Luyens, directeur van de Loodsdienst, die er op wezen, dat zelfs bij storm we het hoogste getij van het jaar niet zouden bereiken. De nacht van 31 december is dit jaar maar zo zacht en kalm verlopen.

Wat het opschroeven in de bladen van de prijzen voor tarbot en tong betreft, dient gezegd dat het 14 daagse stormweder welke we gekend hebben vóór Kerstdag er niet toe bijgedragen heeft veel kwaliteit en fijne vis als tarbot en tong aan te voeren, in strijd met vorig jaar Kerstdag en Nieuwjaar...

Dat de prijzen van vier en drie tongen in een kilo en de tarbot op een bepaalde dag dan uitzonderlijk 250 à 280 fr per kilo noteerden, is begrijpelijk. Kost mooi vlees ook geen 300 fr en meer per kilo? En is die prijs vergeleken met deze van 20 jaar geleden dan zo duur? Dat een winkelier van die prijs 500 fr maakt, zoals in de bladen geschreven werd, is niet de fout van de visser en zelfs zeer onwaarschijnlijk, daar wij dit nergens ondervonden.

En hoeveel restaurateurs bevoorraden zich niet bij de grossisten in de vismijnen van de kust, die amper 10 t.h. winst nemen op die vis?

Tarbot en tong zijn luxe vis en elkeen wil dat *op die dagen* eten! Maar is een goede verse plaat, een stuk verse kabeljauw, vlaswijting en koolvis ook niet even lekker in de oven of anders geprepareerd?

Als men wild eet, betaalt men voor een stukje haas in een restaurant geen 250 à 300 fr? En dan is dat nog maar een stukje van 200 gr. Over de hoge vleesprijzen schrijft men niets. Men is die prijzen immers gewoon. Maar van zodra een schip een miljoen frank besomt of voor een paar honderd kg tong, twee honderd à twee honderd vijftig frank per kg in de mijn ontvangt, dan wordt dit geblokletterd.

### Voorlichting

En hier moeten we niet zoveel het verwijt richten tot de journalisten, de radio en de televisie, maar tot diegenen die ze voorlichten en die met 'n zekere fierheid domigheden melden. En dit zijn dikwijls mensen uit de visserij of vishandelswereld zelf!

### Naar de Vismeelfabrieken

Dat er tijdens de week vóór kerstdag dus op 23 en 24 december, tien duizend kg verse vis aan de minimumprijs niet kon verkocht worden en naar de vismeelfabrieken diende verwezen, is een jaarlijks verschijnsel. Ook in Holland gingen die week tien duizend kg verse vis naar de vismeelfabrieken. De fout ligt bij het gebrek aan afname in die week en bij gebrek aan een wel doordachte propaganda voor verse vis, waar het zou passen en ten goede komen bestaat geen enkele organisatie die daaraan denkt.

De rederscentrale mag het verwijt gemaakt, op dat gebied niet of onvoldoende georganiseerd te zijn.

En van een propagandacommissie voor visverbruik dient niet meer gesproken omdat van daaruit, sedert alles zo goed gesmeerd in Brussel zou geschieden, niets praktisch, niets positiefs meer is terecht gekomen, al beschikken ze over evenveel geld als toen die organisatie in de burelen van de Rederscentrale werkte.

Tenslotte is het een feit, dat indien er een cooperatief organisme van reders bestaat, die modern ingericht is en deze verse vis zou kunnen opvangen, zij zeker even lekker en zelfs beter op de tafel zou kunnen terechtkomen van de duizenden homes waar duizenden en duizenden kinderen er zouden van kunnen genieten.

Vis is een gezond voedsel. Het moet alleen vers kunnen bereid en ontdaan van zijn graten. Vissoep is het lekkerste wat men kan eten. Waarom zou tijdens die bepaalde perioden van goedkope verse vis niet kunnen gebruik gemaakt om ze op te dienen in homes, rusthuizen? Waarom moeten het met Kerstdag en Nieuwjaar wild, droge kalkoenen, kiekens, enz zijn?

We hadden met Kerstdag en Nieuwjaar de gelegenheid een paar homes aan de kust te bezoeken, waar in elk een 60-tal kinderen van

(Vervolg blz. 2)

## DE OVERBEVISSING IN HET VERLEDEN

In 1780 schreef de akademie van Brussel een wedstrijd uit voor een studie over de overbevissing en de middelen om daaraan te verhelpen, met opgave van de vissoorten die door de vissers het meest gevangen worden.

Een verhandeling hierover, geschreven in het Nederlands, werd door Verhoeven, permanent sekretaris van de akademie voor Schone Kunsten van Mechelen, ingezonden en in 1782 bekroond.

De bezorgdheid, ontstaan door de schijnbare vermindering van de vis te De Panne, te Oostende en te Blankenberge, had reeds voorgeschreven maatregelen in toepassing gebracht om deze voorgewende visvermindering langs onze kust tegen te houden.

### MAAR IS DEZE VREES GEGROND ?

Wordt de vis op onze kust zeldzamer? Is er reden om maatregelen op te leggen die deze vernietiging door onze zeevisserij moeten tegengaan?

Een commissie, ingesteld in 1866 door M. Ch. Rogier, toenmalig minister van Binnenlandse Zaken, heeft met alle middelen getracht de gestelde vragen op te helderen. Zij heeft de vissers ondervraagd, de reders en de personen die zich met de zeevisserij bezighouden in België, Holland, Noorwegen, Engeland en Schotland. Maar zij heeft vooreerst de Belgische Kust bezocht en zich achtereenvolgens begeven naar De Panne, Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Heist. Alle antwoorden die werden gegeven door vissers en reders werden door de commissie genoteerd; zij heeft een lijst opgesteld van de bestaande vissersvaartuigen die in de onderscheiden havens verblijven, om er zich van te vergewissen of het aantal was verhoogd of verminderd; zij is vervolgens naar Holland gereisd om ook daar de vissers van de kuststreek te onderhoren en om er het resultaat vast te stellen van de nieuwe maatregelen die er van toepassing waren geworden.

Immers, sedert 1857 is de visserij in Holland totaal vrij geworden: alle vroegere beperkingen inzake vangstplaatsen en vangstmethodes zijn opgeheven. En wat is nu het resultaat van dit experiment? Dat noch vissers noch reders zouden willen terugkeren naar het vroeger systeem, en dat iedereen de huidige vrijheid verkiest. Daarenboven is het volgende opmerkenswaardig: toen men voordien een bepaalde maaswijde oplegde, liepen de vissers gedurig straffen op omdat zij de mazen te nauw hadden gebreid terwijl nu, na de intrekking van dergelijke overtredingen, overal langs de kust de netmazen aanzienlijk wijder zijn geworden.

En is de visstand verminderd in Holland tengevolge van deze onbeperkte vrijheid, die de vis zou kunnen uitroeien? Nee. Alle vissers zijn akkoord om te verklaren dat ze over het algemeen zo niet meer, dan toch minstens evenveel als vroeger vangen.

Zo lees ik het in Patria Belgica, première partie: Belgique physique, Chap VIII Poissons et Pêche, Bruxelles 1973, par M. Van Beneden, professeur à l'université de Louvain, membre de la classe des Sciences de l'Académie.

Professor Van Beneden zal zijn artikel eindigen met de, weliswaar weinig wetenschappelijke konklusie: „M. de Sélys-Longchamps had graag bepaalde beperkingen opgelegd gezien voor onze kleine kustvisserij, en M. Bortier had gewild dat er enkele maatregelen werden getroffen om de verkoop van vis, die niet een bepaalde lengte had, te verbieden. Enkele leden van de Belgische commissie traden in het begin de mening bij van M. de Sélys-Longchamps; maar, in overweging nemend de zeer kleine kust die wij hebben en wetend hoe gemakkelijk de vis zich in het algemeen verplaatst naar die plaatsen waar een goede temperatuur heerst en waar voldoende voedsel te vinden is, terwijl het minderwaardige dat vernield wordt van zo weinig belang is tegenover de grote vruchtbaarheid van de

(Vervolg blz. 2)

## DE PERS EN ONZE VISSERIJ

(Vervolg van blz. 1)

allerlei gevallen in onder gebracht zijn. We zagen de menu en we weten hoe schaars sommige homes met hun budgetten moeten omgaan. We weten dat vis van bepaalde firma's in het Binnenland, wordt opgedrongen en daar moet geleverd worden. We stellen vast dat deze vis veelal goed is om in een vuilbak terecht te komen en we stellen ook vast dat het niet te verwonderen is dat velen niet graag vis eten en directies van Homes nergens kunnen gaan om raad en om hun beklag te maken.

Vermits de Propagandacommissie voor Visverbruik over te weinig geld beschikt om affiches, brochures en allerlei onzin de wereld in te zenden, waarom zou haar secretariaat aan de kust, waar het hoort en niet

te Brussel, niet kunnen ingericht om als voorlichting te dienen van de velen die vis willen eten, die slechte vis krijgen, die als pers willen ingelicht worden, die radio en televisie dagelijks zouden kunnen voorlichten, enz...

Het huidig budget van anderhalf a twee miljoen zou volstaan en in die zin veel meer nut bijbrengen dan al wat thans gebeurt.

Want waar moet men zich in al de gevallen hierboven aangehaald inlichten, om er een praktisch gevolg in het belang van visserij en vishandel te kunnen aan geven. Het is alleen kwestie van een bevoegd persoon die iets voor die job voelt en vis kent! Wie geeft zijn visie? Wie helpt er ons? Ons blad staat er voor open.

P. Vandenberghe.

## DE OVERBEVISSING IN HET VERLEDEN

(Vervolg van blz. 1)

visstapel en met de bedenking dat, waar de mens zich ook bevindt, hij in de onmogelijkheid verkeert het evenwicht te verbreken dat de Schepper bewerkte tussen de verdelging en de voortzetting, tussen dood en leven, zijn de kommissieleden ten dage tot de overtuiging gekomen dat maatregelen, reglementen en beperkingen, van welke aard ook, de visser alleen maar kunnen plagen, de nijverheid schaden en voor de mens zonder enig nut zullen zijn."

Mutatis mutandis zijn deze geschriften van 100 jaar geleden, en de beschreven maatregelen die 200 jaar oud zijn, vandaag opnieuw zeer aktueel geworden. Ik geef graag toe: niet altijd even wetenschappelijk. Ook niet wanneer de eerbiedwaardige hoogleraar ergens ponceert dat alle visserijvloten tezamen niet in staat zijn om in één jaar aan vis uit de zee te halen wat een paar veelvraten oppeuzelen in 1 maaltijd. Maar waarom zou eigenlijk de alarmkreet van de vijftiger jaren, die vandaag de dag overdovend opklinkt, zoveel meer een gewettigde ernst uitdrukken dan het bevel van kustkommandant van Napoleon, dat in de archieven van het Blankenbergers stadsbestuur bewaard is gebleven en luidde: Burgers, ik verzoek u te willen proklameren dat, tot nader order, geen enkel visser mag uitvaren?

Het is alweer een mensengeheugen geleden dat wij totaal onaangekondigd, volledig onverwacht in 1963 die wonderbare tongvangst hebben beleefd. Het mirakel duurde zovele weken dat iedereen apocalyptisch het einde van de tongstapel aankondigde. Dit kon niet alleen niet blijven duren, maar het betekende het einde van de zeetong! En vier, vijf jaar geleden was het gedaan met de garnaal! Dat is geen fantasie van 1850 maar pijnlijke ervaring van de kustvisserij, die alle hoop had opgegeven, maar in 1973 uitermate is beloofd geworden voor een groter vertrouwen in de ongekende krachten van de zee dan in het pessimisme van bepaalde wetenschapslui.

Toen de gifstof bepaalde afvalstoffen in zee loosde op plaatsen waar onze mensen normaal hun garnaal gaan vinden, was de verontwaardiging algemeen omdat én het spul zodanig stonk dat de ganse vangst diende over boord gekipt te worden én op de lozingsplaats zelf alle garnaal verstikt werd. De mensen van wetenschap en laboratoria hebben, na maandenlang onderzoek en studie, de blijde boodschap komen verkondigen dat het geloosde spul niet giftig was noch gevaarlijk, maar integendeel bijzonder goed en nuttig bleek te zijn voor de garnaal, zodat van stank en verstikkingsdood niet moest gesproken worden...

Ik voel me allerminst geroepen om de profeet van een tegenkultuur te worden en ik durf geenszins het nut en de noodzaak van studie en onderzoek in twijfel trekken. Wat ik alleen meen te mogen uitspreken is mijn twijfel aan formele uitspraken over zaken die amper begonnen zijn.

Daarnaast zet ik mijn verontwaardiging t.o.v. industriële visserij, puf enz., van stroom- en zeebezoedeling, die voor een leek als ik veel destructiever overkomen dan de huidige Europese visserij-activiteit; mijn woede vooral tegen deze regering, die vangstkwota opleggen, maar intussen kerncentrales plannen aan de visserijkusten, terwijl ik op kerstdag las dat in Vandelos, Spanje, sedert daar een kerncentrale met zeewater als koelmiddel werkt, de vissers klagen dat in een straal van 8 km. niets meer leeft in zee en dat de steriele zone langzaam uitdeint.

Wat er dan ook allemaal mag waar zijn, wat er dan ook voor de toekomst moge te vrezzen zijn, 1 jaar zullen wij het toch nog wel volhouden ZONDER OVERBEVISSINGSMATREGELEN, en laten de regeringsleiders er eerst voor zorgen dat 1975 voor onze vissers leefbaar blijft middels een zo groot mogelijke aanvoer tegen gegarandeerd voldoende hoge prijzen.

JEF DEROOSE.

## De beperking van de visserij

# Holland akkoord?

De IJmuider Courant van zaterdag maakte een bericht bekend van de minister van Landbouw inzake de beperking van de visserij in 1975.

Uit dien hoofde stellen we vast, dat de Hollandse minister zich akkoord verklaard heeft met deze beperking voor zover de andere partners het ook zijn.

De andere partners moesten vóór 15 december hun advies laten kennen en zo ze het niet deden, dan werden ze aanzien als het eens zijnde. Dit is dan ook gebeurd.

De IJmuider Courant schrijft dienaangaande het volgende:

«De minister van Landbouw en Visserij, mr A. van der Stee, heeft de Noord-Oost-Atlantische-Visserij-Kommissie laten weten dat Nederland akkoord gaat met de aanbevelingen van de kommissie voor platvis (tong en schol) en rondvis (kabeljauw, schelvis, wijting) mits ook de overige partnerlanden dit doen.

Dit betekent dat voor Holland per 1 januari de volgende rondvis-quota in de Noordzee gelden (x 1000 ton): kabeljauw 26,0 (356,0), schelvis 14,0 (275,0), wijting 14,0 (189,0), totaal 54,0 (700,0).

Elk land mag de quota voor één of meer van de drie vissoorten met 10 pct. of 500 ton (als dit hoger is) overschrijden, mits het binnen het totale quotum voor de drie soorten blijft.

Ten aanzien van tong en schol zullen — onder het gemaakte voorbehoud — in 1975 de volgende quota voor ons land gelden (met tussen haakjes de totale quota — maal duizend ton):

Noordzee: tong 9,2 (12,5) en schol 17,5 (126,0), Ierse Zee: tong 0,245 (1,7) en schol 0,02 (5,1).

Schepen, groter dan 50 BRT en met een vermogen van meer dan 300 PK mogen niet trawlen op tong en schol binnen de 12 mijl, gerekend vanaf de laagwaterlijn, voor de kusten van België, Nederland, de Bondsrepubliek en de westkust van

Denemarken, tot 56 graden 30 minuten N.B. In dit gebied is een bijvangst van 10 pct aan tong en schol toegestaan.

Voor de vangst van haring in de Noordzee en het Skagerrak bestaat een quotaregeling van 1-7-1974 — 30-6-1975. Ons land heeft hierin een quotum van 27.000 ton op een totale hoeveelheid van 494.000 ton (w.v. maximaal 107.000 ton jonge haring). Het nationale quotum mag in de periode 1-7-1974 — 1-2-1975 met 5 pct. van de vangst van volwassen haring overschreden worden.

Nederland heeft zich verder akkoord verklaard met de aanbeveling van de Kommissie betreffende een beperking gedurende de eerste zes maanden van 1975 van de vangst van makreel voor vismeeldoeleinden».

## BERICHT VOOR REDERS EN ZEELUI

Begin 1975 belegt de Regie van T.T. contactvergaderingen voor de reders en de zeelui betreffende het gebruik van boordradio's in de vissersvaartuigen, de problemen van de radio-maritieme communicatie en de bescherming van de onderzeese kabels.

Iedereen die hiervoor interesse heeft wordt vriendelijk uitgenodigd.

De bijeenkomsten hebben plaats — op vrijdag 3 januari te 10 uur in de konferentiezaal van de vismijn te Zeebrugge; — op maandag 6 januari te 15.30 uur in de Eurohall (Sprotkot) van de vismijn te Oostende.

## ZEEBRUGSE VISSERSHAVEN

In antwoord op het schrijven v. volksvertegenwoordiger Fernand Vandamme in datum van 5 juli '74 aan de h. minister van Openbare Werken, Jean Defraigne, in verband met de uitbreiding van de Zeebrugse vissershaven, liet het ministerie van openbare werken het volgende weten. Vooraleer aan een eventuele uitbreiding of vermeerdering van het aantal ligplaatsen te denken, moeten er bij prioriteit volgende belangrijke verstevigingswerken uitgevoerd worden. 1 Verstevigen van de beschroeiing van de glooiingen aan de ingang van de vissershaven (over een lengte van 295 m.); 2 Het verstevigen van de oude kaaimuren. Hierop aansluitend zullen de verdiepingswerken dienen uitgevoerd te worden.

Indien in de toekomst mocht blijken dat het aantal ligplaatsen in de vissershaven niet meer voldoet, kan de aanleglengte ten behoeve van de vissersschepen uitgebreid worden, door de vissershaven in Oostelijke richting te verlengen met nieuw te bouwen kaaimuren. De havenplanning in de toekomst zal

uitwijzen of die laatste uitbreiding nodig zal zijn.

Tot daar dit antwoord.

Het komt ons voor dat de minister van Openbare Werken de toestand in de haven Zeebrugge niet goed kent en zelfs niet weet dat er een geweldig tekort is aan ligplaatsen voor de visserij.

Hij schijnt ook niet te weten dat veel vaartuigen in de vissershaven liggen, die er in feite niets te zien hebben en er niet zouden mogen liggen. We vernemen hier de baggermolen van Declodt, de yachten en de pleziervaartuigen, die nodeloos de plaats innemen van de vaartuigen voor wie die naven in feite gebouwd werd. Het antwoord van de minister is een oud liedje dat al jaren herhaald wordt, maar geen oplossing krijgt in zoverre dat de grote vissersvaartuigen er geen los- noch ligplaats meer hebben zoals het hoort en bij laag water zelfs de haven niet kunnen aandoen.

# HOE DE STAD BRUGGE DE VISSERIJ HELPT OF LIEVER... UITBUIT

## 12 F. VOOR DE BENNEN, 1,25 F. % MIJNRECHT EN NU VAN 8 TOT 16 % OP DE VISAFSLAG !

**SCHEPEN RAES :  
UW UITEENZETTING IN DE GEMEENTERAAD  
IS EEN LEUGEN !**

**WIJ DAGEN U UIT ONZE BEWERINGEN  
TE KUNNEN TEGENSPREKEN**

In onze nummers van 19 en 26 december hebben we beweerd dat de reders te Zeebrugge door het Brugs gemeentebestuur meer en meer uitgebuit worden. Inderdaad waar in de andere havens slechts 6 fr per ben betaald wordt voor de aangevoerde vis, betalen de reders en de handelaars te Zeebrugge elk 6 fr voor dezelfde ben.

Waar in de andere havens en in 't bijzonder te Oostende het mijnrecht 1,25 fr is en geen rechten dienen betaald voor de visafslag omdat de visafslag aldaar door de reders zelf gedaan wordt, betalen de reders aan de V.V.A. te Zeebrugge 1,25 fr en moet deze organisatie er vanaf heden 8 à 16 t.h. van afstaan volgens een barema zodat de stad Brugge om niets daarvoor te doen op een verkoop van 500 miljoen frank buiten de mijnrechten nog meer dan één miljoen frank bij eist van de visafslag die het van de reder moet hebben.

Groter uitbuiting van mensen

die duizenden mensen rechtstreeks en onrechtstreeks werk verschaffen en die honderden miljoenen de-viezen aanbrengen voor het land, bestaat er niet.

**Een nieuw kontrakt  
en wat men de  
gemeenteraad wijsmaakt**

Vorige week maandag kwam de gemeenteraad van Brugge bijeen. Op de dagorde stond het punt: verlenging van de concessie voor de Visafslag gedurende negen jaar.

Schepen Raes die wist dat er oppositie was, had voorheen tevergeefs getracht mensen uit de visserij en van de gemeenteraad wijs te maken, dat men te Oostende dit en te Oostende dat.

Hij had zelfs de lef in tegenwoordigheid van zijn directeur Balbaert die hij gemakkelijk voor al zo'n doeleinden kan gebruiken, te beweren dat men te Oostende ook 12 fr

per ben betaalt maar de helft « in 't zwart ».

Mr Raes gij liegt niet alleen, maar zijt gij de man die over « zwart » moet spreken ?

Voor de visafslag uitgebaat door de firma's Huysseune, Max Desutter, Victor Depaepe, Roger Gobert en Mej. Debra in een vereniging met beperkte aansprakelijkheid betaalden de reders 1,25 fr op de bruto opbrengsten.

Van die 1,25 t.h. ging er sedert enkele jaren, zonder dat het ooit bekend werd, 5 centiemen naar de stad en betaalde die visafslag jaarlijks honderdduizend voor het visweden, welke zij voorheen zelf moest doen en 15 centiemen aan de Rederscentrale Oostkust zodat er praktisch 1,05 fr. t.h. overbleef. Of geschiedde dit om sommige mensen hun mond te stoppen ?

Schepen Raes speelde de brave gemeenteraadsleden enkele onwaarheden op de mouw en beweerde dat de stad Brugge voor het nieuw kontrakt het recht heeft op meer inkomen, gezien de vele faciliteiten (?) en de akkomodatie die vaak kosteloos, door de vingers wordt gezien, aan de reders wordt verleend. Hij citeerde hiervoor de uitgaven voor het kuisen van de kuisbank, die volgens hem in de miljoenen per jaar lopen (groter leugen kan men de mensen niet wijsmaken) en waar de vaartuigen kunnen geschilderd en gekuist. Hij citeerde het kosteloos gebruik van wagentjes, die de reders niet nodig en gevraagd hebben, maar alleen de vishandel dienen.

Hij beweerde dat de vismijnrechten die aan de stad in 1973 meer dan 6,5 miljoen frank opbrachten van 1,35 fr naar 1,25 fr verlaagd werden.

Maar hij vergat te zeggen dat die 0,10 fr meer, destijds geheven werden, om als bijdrage van reders en vishandelaars aan de Propagandakommissie voor visverbruik te Brussel gestort te worden, wat in 1974 niet meer is geschied zodat dit geen verlaging is en de gemeenteraad hier voorgelogen werd. Hij beweerde dat de bennen toen, ze door het privaat uitgebaat werden 6,35 fr kostten en nadat ze door de stad Brugge overgenomen werden, de reders slechts zes frank betalen.

Groter leugen kan hij de gemeenteraad niet wijsmaken, vermits nu niet alleen de reders 6 fr betalen, maar ook de handelaars, zodat in plaats van 6 fr het nu 12 is welke voor de bennen betaald worden, waar beloofd werd reders en handelaars elk 3 fr of 3,25 fr te zullen doen betalen, wat een grove uitbuiting is.

Te Oostende is het 6,25 fr uitgebaat door een firma, die aan de stad een concessierecht van honderdduizend frank betaalt.

Mr Raes, men moet werkelijk

« culot » hebben om zo iets aan de gemeenteraad wijs te maken. En vermits gij beweert faciliteiten te geven aan de reders, wil zo goed zijn ze eers op te sommen !

En waarvoor int gij een mijnrecht van 1,25 fr t.h. dat U meer dan 6,5 miljoen opbrengt.

Is dat misschien ook iets dat niet telt voor het gebruik van dit gebouw om de vis te verkopen. En moeten daarenboven al de pakhuisen en burelen geen duur huurgeld betalen of worden die ook kosteloos in huur gegeven ?

**ANDERE TUSSENKOMSTEN**

Hierna laten we de andere tussenkomsten volgen.

Het punt 95 wordt ingeleid door schepen Raes, die de bevoegdheid heeft over de Regie van de stedelijke vismijn, als volgt :

« De vroegere toestand was dat er 1,25 % op de bruto-besommingen werd aangerekend door de pvba Verenigde Visafslagers aan de reders. Daarvan ging er 0,05 fr naar de stad, plus 100.000 fr voor het visweden. Er werd door de VVA ook 'n jaarlijkse « ristourne » van 0,15 fr op haar bruto-ontvangsten gegeven aan de Rederscentrale-Oostkust, wat vorig jaar bijna één miljoen fr betekende, en die door de RCO aan haar leden werden uitgekeerd.

De schepen verdedigt het nieuw kontrakt en zegt dat de stad wel recht heeft op een meer-inkomen, gezien de vele faciliteiten en akkomodatie die — vaak kosteloos, of door de vingers gezien — verleend wordt aan de reders. Hij vermeldt de uitgaven door het uitbater van de kuisbank die in de miljoenen lopen en waar vaartuigen geschilderd en afgespoten kunnen worden, het kosteloze gebruik van wagentjes ter vismijn, de bennen die vroeger 6,35 fr en nu slechts 6 fr meer kosten, het vismijnrecht dat « verlaagd » werd van 1,35 naar 1,25 fr (ingevolge het niet meer innen van 0,05 fr + 0,05 fr bij reders en kopers voor de vispropaganda, (maar dat zegt hij er niet bij), enz.

Daarop komt M Ramon (BSP) tussen die betoogt dat er volgens zijn fractie (9 leden) maar één principe kan gelden en dat is dat de visafslag door de stad wordt uitgebaat, dus door het openbaar bestuur dat eigenaar is van de vismijn.

Hij neemt echter wel aan dat, gezien de gevorderde datum, het nu niet meer mogelijk is nog een andere oplossing klaar te krijgen tegen 1 januari en het ook niet opgaat de visafslagers nu nog een ander beslissing mede te delen en stelt daarom voor de concessie voor nog één jaar te verlengen.

(Vervolg blz. 4)

## BELANGRIJK BERICHT

**AAN ONZE ABONNEES 1974  
welke geen blad meer ontvangen**

U hebt in december de postbode die het abonnementsgeld kwam innen, gemist of u hebt verzuimd de kaart die wij u stuurden een goed gevolg te geven door een storting te doen. We hebben dus de toezending van uw krant moeten stopzetten, en dat spijt ons. Misschien gaat u nu wekelijks de krant kopen bij een dagbladhandelaar, dat det ons dan weer genoeg. Maar misschien lukt u dat ook niet en krijgt u het blad op één of andere manier slechts af en toe in handen. Dan moet u nu toch wel de regelmaat missen waarmee uw krant besteld werd.

Daarom vragen we u dringend het overeenstemmende abonnementsgeld te storten op onze postrekening nr. 000-0418987-44 met duidelijke vermelding op de betaalstrook « NIEUW ABONNEMENT ». U kunt ook betalen in onze kantoren.

**DE ABONNEMENTSPRIJZEN ZIJN :**

6 maanden (1 januari '75 tot 31 juni '75)	: 500 F.
6 maanden (buitenland)	: 600 F.
12 maanden (1 januari '75 tot 31 december '75)	: 1.000 F.
12 maanden (buitenland)	: 1.100 F.

(Vervolg van blz. 3)

De burgemeester vraagt daarop of hij het kontrakt in zijn oude of in zijn nieuwe vorm verkiest, en de heer Ramon verkiest het nieuwe kontrakt, dat minder winst oplevert voor de afslagers, die terzelfdertijd grote kopers zijn.

Daarop komt de heer A. Claes (PVV) tussen, die de visafslagers onder zijn bescherming neemt met een paar argumenten die het steeds deden: de gedane investeringen, de gelopen risico's wat kapitaal betreft, de promotie van de Zeebrugse vismijn en het tewerkgesteld personeel.....

**Nota der Redaktie:** Dit zijn geen argumenten Mr Claes. Er zijn er andere.

Tenslotte wordt door de voorzitter het woord verleend aan de woordvoerder van de tweede oppositiefractie (6 leden), de heer A. Vanhouteghem (VU).

De heer Vanhouteghem zei o.m. hiernavolgende:

«Mijnheer de Voorzitter,

Lang vóór er opzeg betekend werd van de concessie visafslag, werd in het vooruitzicht gesteld dat de stad zelf deze afslag zou in handen nemen, dit in het kader van een systematische politiek van sanering ter vismijn.

— de HEER M. VAN MAELE schudt «neen» met het hoofd: «dat werd niet gezegd».

— De HEER VANHOUTEGHEM: «Mijnheer de Voorzitter, U kunt dit niet loochenen. Er werd zelfs bijgezegd dat dit zou gebeuren na het overnemen van de benenverhuring en het inschakelen van elektrische wagentjes voor het vervoer. Het werd in deze kontekst geplaatst».

— De HEER VAN MAELE: «Ik weet niet door wie dat gezegd werd, alleszins niet door mij».

**Nota der Redaktie:** door Mr Raes.

— De HEER VANHOUTEGHEM: «Onze fractie is nooit van mening geweest dat de stad noodzakelijkerwijze zelf deze afslag zou moeten uitbaten, maar was niettemin van oordeel, dat er naar een rechtvaardiger en goedkoper oplossing kon gestreefd worden.

Om dit kontrakt te kunnen herzien, moest het uiteraard opgezegd worden. Naar onze mening is het enige gezonde principe dat de producenten zelf het produkt van hun arbeid kunnen verkopen op de markt, en dit niet moeten laten uit handen nemen door de toekomstige afnemers van dit produkt. Zulks leidt ongetwijfeld tot een gevaarlijke afhankelijkheid en economische verliezen voor de reders, die de investeringen hebben gedaan en de risico's hebben gelopen, om dit produkt aan te voeren en er anderen bovendien nog te laten aan verdienen. Het komt hierop neer dat de visafslagers met dezelfde vis tweemaal handel drijven. Ik ken geen enkel ander voorbeeld van openbaar verkoop, die wordt gedaan door de kopers!

De producenten zouden deze afslag best zelf en gezamenlijk inrichten, en hiervoor zouden zelfs geen afzonderlijke rechten moeten betaald worden, aangezien zij reeds een vismijnrecht betalen op hun bruto-opbrengsten voor het gebruik der vismijn.

Door een historisch scheefgegroede toestand heeft men te Zeebrugge echter de zaken op hun kop gezet en is er een visafslag ontstaan, die alléén beheerd en gecontroleerd wordt door enkelen, en dan nog grote, kopers.

Omwillen van die toestand zouden wij er nog kunnen inkomen dat de stad het initiatief zou nemen tot het bereiken van een kompromis en de visafslag zou laten uitvoeren.

door een nieuwe rechtspersoon die bestaat uit reders, groothandelaars en visvoters, desgevallend zelfs met inspraakrecht van de stad.

Deze afslag zou dan tegen kostprijs kunnen aangerekend worden door de nieuwe P.V.B.A., N.V. of S.V. aan de reders.

Er zou zelfs geen aanbesteding moeten bij te pas komen, wat met de huidige formule eigenlijk wel had moeten gebeuren.

In de vorm zoals het nieuwe kontrakt ons thans wordt voorgesteld, kunnen wij echter niet akkoord gaan, zeker niet voor 9 jaar.

Met het miljoen dat de stad opeist, kunnen we ons al evenmin vergenoegen; niet dat we méér zouden willen, maar omdat bij de zogenaamde herziening van het kontrakt uiteindelijk alles bij het oude gebleven is na de onderhandelingen, uitgezonderd één ding: dat de stad er met minstens 600 000 fr. méér gaat lopen, (die de reders vroeger weliswaar ook reeds betaalden, maar dan niet ten bate van de stad) i.p.v. er voor te zorgen dat de zeevisserij het totaal van deze dus teveel geïnde afslagrechten, hetzij één miljoen frank, nu niet meer zouden moeten betalen.

Bij de onderhandelingen zijn de gesprekspartners er dus in geslaagd de stad alle goede voornemens te doen vergeten, tenzij dat zijzelf méér verlangt; of gaat het hier om een losprijs in ruil voor die goede voornemens?

Vorige maand hebben wij hier ten voordele van de visserij een motie gestemd, die nu wel erg hipokriet lijkt. Vandaag zijn we zelf in de gelegenheid een gebaar te stellen en we doen precies het tegenovergestelde.

Als de vismijn niet meer rendabel is, dat men het dan zegge en desnoods de vismijnrechten aanpast, maar dit niet tracht op te lossen via een tweede verkapte belasting.

We zijn dus tegen de verlenging van deze concessie om al deze redenen en stellen een andere formule voor.»

— Dhr VAN MAELE: „als ik het goed begrijp, Mijnheer Vanhouteghem, stelt U dus voor de visafslag te laten inrichten door de verschillende betrokken partijen samen? Ik geef het woord aan mijnheer de schepen.»

Schepen RAES is zichtbaar verast en weet niet zo dadelijk een antwoord te vinden, waarop de voorzitter zelf opnieuw het initiatief neemt en zich wendt tot dhr. M. Ramon, de eerste interpellant, die voorstelde de concessie — weliswaar in haar nieuwe vorm, omdat de stad dan ten minste nog enig voordeel heeft — voor één jaar nog te verlengen en de zaak intussen helemaal te herzien.

Na enig heen- en weergepraat, waarbij niemand van de meerderheidsfractie tussenkwam OMDAT MEN NIET OP DE HOOGTE SCHEEN VAN DE KWESTIE, aanvaardt de voorzitter om het nieuw kontrakt slechts voor één jaar aan te nemen, met dien verstande dat een commissie wordt samengesteld om de aangelegenheid te bestuderen en vóór 31-3-75 een nieuwe formule uit te werken, waarover dan reeds een beslissing zal genomen worden, ten einde de zaak niet nogmaals een jaar te laten aanslepen en de medekontraktanten niet tot 1-1-76 in de onzekerheid te laten, o.m. wat het personeel betreft.

## BESLUIT

Er werd niet gezegd hoe deze commissie zal worden samengesteld. Wij hopen nochtans dat al wie bevoegd en betrokken is, zal uitgenodigd worden om rond de tafel plaats te nemen en in de eerste plaats de reders zelf.

Ook de redersorganisaties moeten beseffen dat hen een unieke kans geboden wordt om hier zelf een deeltje van hun lot in handen te nemen en zich nu eindelijk te laten gelden — wars van alle ongegronde vrees t.o.v. morele en/of economische druk — door een eensgezind standpunt, dat blijk geeft van wat meer verantwoordelijkheidsbesef en meer moed dan in het verleden. De jarenlange afhankelijkheid en het gevoel van willekeurige onderworpenheid aan enkelen die steeds het recht van de sterkste op de markt lieten gelden (omdat hen dat niet werd betwist, noch belet), heeft nochtans niet kunnen verhelpen dat de vis in bepaalde periodes slechte prijzen kreeg.

De groothandelaars hebben steeds klaarder gezien en meer onderlinge verstandhouding ge-

toond, dan de vaak hopeloos verdeelde, kortzichtige en bange reders. Men kan hen dan ook niet kwalijk nemen dat zij automatisch een groter gewicht, aanzien en gezag op de markt konden laten gelden. In het belang van de toekomst van onze redereien en hun uitbatingen is het in de huidige omstandigheden meer dan nodig dat het evenwicht hersteld worde en dat men de wijsheid en de moed opbrengt om te durven eigen lot in eigen handen te nemen en desnoods niet te zwichten voor al te lichtzinnig geuite bedreigingen.

**V.A.**  
Totdaar onze Brugse verslaggever.

We komen op deze belangrijke kwestie terug omdat het hier een formele uitbuiting wordt door de stad Brugge, waar de gemeenteraadsleden niet schijnen te begrijpen hoe ze door schepen Raes om de tuin geleid worden die in alle officiële plechtigheden en diners steeds de loftrompet zwaait dat hij voor de Zeebrugse visserij al zal doen wat mogelijk is om... ze te helpen.

Hij zou liever zeggen: „OM ZE TE KELDEREN”.

## ZIJ HADDEN PECH...

— Van de Z.559 sloeg de korre tijdens de visserij vast met het gevolg dat de visboel verloren ging.

— Toen de Z.553 zich ter garnaalvisserij bevond, kreeg men 'n radio-omroep van de Z.481. Deze vroeg om sleep hulp wegens het feit dat men de korre in de schroef kreeg. De Z.553 legde de visserij stil en zette koers naar de Z.481 die in de nabijheid lag. De sleep naar Zeebrugge voltrok zich op 'n woelige zee.

— Terwijl schipper Roger Vantorre van de Z.599 zich op de visgronden bevond, kreeg hij via de radio een oproep. De schipper van de Z.581 verzocht om sleep hulp wegens een defekte motor. Hij vroeg ook om Radio Oostende te verwtigen. Na akkoord sleepte de Z.581 de Z.599 naar de thuishaven op.

— Ter visserij had de Z.581 tussen de vangst ook nog een vliegtuig schroef. Het oorlogstuig werd aan dek gehesen en mee naar Zeebrugge gebracht.

— Ter visserij is de Z.284 van schipper Willy Paepe met de stuurboordboel vastgeslagen. De hevige ruk was oorzaak dat de bevestiging van de stuurboordbok langs achter afbrak. Daardoor sloeg de bok naar voren en kwam tegen de brug terecht, waardoor schade aan de brug werd toegebracht.

— De Z.569 Blauwvoet van schipper Bryan Utterwulge lag gemeerd langs de Vismijnkaai met de sterven naar het Westen gericht terwijl de bemanning nog aan boord was. De Z.573 «La Paloma», die voor de Z.569 langs de kaaimuur wilde meren, voerde een zwaaiende beweging uit. De felle westenwind deed het schip echter afdrijven, zodat de Z.573 met zijn voorsteven de stuurboord achtergalg van de Z.569 raakte. De stuurboord achterreling tot tegen het dek werd over 3 meter beschadigd.

— In de geul ter hoogte van de ingang van de schuilhaven, bleef de

Z.573 La Paloma vaststeken in het slijk. Bij pogingen om vooruit te komen, voelde men trillingen doorheen het schip. Er werd vermoed dat er een staaldraad in de schroef stak. Het schip kwam dwars te zitten, zodat het door de Z.551 moest worden rechtgetrokken. Met de motor op stop is men naar buiten gelopen maar de trillingen bleven aanduren. Buiten de havendam behaalde de motor terug het normaal toerental en werd de reis naar de visgronden voortgezet, wat zeer onvoorzichtig is geweest, gezien wat voorviel.

— Bij het winden van de visboelen aan boord van de Z.456, kwam de bakboord visboel tegen de radarscanner terecht. Dit defekt was oorzaak dat de radar niet meer wilde werken. De vangst af zijnde, besloot schipper Fr. Vandieren-donck de terugreis naar Zeebrugge aan te vatten.

— Door het ingebreke blijven van de achteruit-schakeling, kwam de Z.598 Ora et Labora met de voorsteven tegen de kaai terecht. Hierdoor werd de stormkap uit de reling gelicht en beschadigd.

Al deze ongevallen die zich voornamelijk met Zeebrugse vaartuigen voordoen, bewijzen dat er nog veel niet moderne vaartuigen in de Belgische vloot zijn, dat in de Zeebrugse haven er geen plaats genoeg is en dat de onzen er aan een bestendig gevaar bloot gesteld zijn.

— Bij het binnenhalen van de visboel vond de bemanning van de Z.581 Uranus in de korre een vliegtuigmotor met schroef, geheel verstregeld in het net. Dit oorlogstuig werd op het dek gelegd. Men kon niet de minste aanduiding van herkomst vaststellen. De vliegtuigmotor was helemaal gekorrodeerd en met zeewier overwoekerd. Terug in de haven, werd de vliegtuigmotor op de Vismijnkaai geplaatst.

**VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN**



# OOK IN HOLLAND WERD VIS NAAR DE VISMEEL VERZONDEN

## Vanaf 27 december 1974 geen haringvisserij toegelaten

De Hollandse medewerker van de IJmuider Courant geeft in het nummer van 28 december enkele beschouwingen omtrent de aanvoer tijdens de Kerstweek en de wisselvalligheden van het bedrijf der motortreilers.

Hij schrijft o.m. het volgende :

„Gelukkig kwam de thuisvarende vloot vissersschepen niet tegelijk op de laatste dag voor het kerstfeest IJmuiden binnen varen. De vissers hadden de thuiskomst verdeeld tussen afgelopen vrijdag en de laatste maandagmarkt. Dinsdag had niemand trek om te lossen, zodoende bleef de KW 141 „Willy” ondanks dat dit schip maandag al was binnengekomen, stil aan de zuidzijde van de vissershaven liggen. Men gaf er de voorkeur aan pas vrijdag te verkopen. Dit bijna vier etmalen wachten is de kwaliteit van de vis echt niet ten goede gekomen, want vrijdag moesten diverse kabeljauw en gulsoorten onder de zogenoemde B-kwaliteit worden verkocht. Bij de aanvoer die er verder was, betekende dit een strop. Normaal is de meeste rondvis welke vrijdag wordt verhandeld, voor het begin van de daaropvolgende week en moet zij dus van prima kwaliteit zijn. Maar onder de nu wat ongewone tijden — met de jaarwisseling voor de deur — durfde de handel niet gretig in deze B-kwaliteit te happen. Het gevolg was dat veel vis doordraaide dan wel verkocht werd voor even boven de minimumprijzen. Voor de aanvoerder zowel als de handel betekende dit dus een strop. Bovendien lagen er nog drie noordboten met rondvis aan de markt en werden door vier vrachtauto's „leuke” partijtjes gul en wijting ingevoerd. Verder losten nog enkele kotters die voor Kerst waren binnengelopen hun platvis zodat de vrijdagmarkt toch nog een redelijk beeld te zien gaf.

Voor de komende Oudejaarsweek ziet het er niet zo rooskleurig uit. De kotters die na de Kerst nog een trekje wilden doen zagen hun plannen doorkruist door de slechte weersomstandigheden en de nog veel grimmiger luidende weersverwachtingen. Veel armslag blijft er voor deze week dus niet over en zodoende is de verwachting gerechtvaardigd, dat wat de visaanvoer betreft het jaar 1974 als een nacht kaars zal uitgaan.

Dit herinnert ons er aan dat het niet de eerste keer dit jaar is geweest dat de aanvoer niet bepaald zodanig was als men graag had gezien. Veel tijd is verloren gegaan doordat extra zware stormen het vissen belemmerden of zelfs tegenhielden. En dan was er de periode gedurende welke de gehele vloot zich toelegde op de haringvisserij en de handel zich moest behelpen met hetgeen er in binnen- en buitenland te koop was. Het waren dit jaar de kleinste eenheden, die voor een groot deel de rondvisaanvoer en dan het meest kabeljauw en gul voor hun rekening moesten nemen. In voorgaande jaren werden door de grotere eenheden ook leuke partijtjes vis aan de kust aangevoerd, maar omdat men dit jaar geen of weinig succes daarmee had, voer men verderop hetgeen bepaald niet onfortuinlijk verliep. Meer dan ooit tevoren zijn deze schepen in het afgelopen jaar uitgeweken naar de Noordduitse havens. Daar staat tegenover, dat de kleinere schepen, die normaliter op platvis vissen, dit hebben opgegeven en het gingen zoeken in de rondvis, waardoor zij

de Engelse havens lieten voor wat ze waren.

Hoewel uitzonderingen de regel bevestigen moet worden opgemerkt, dat het afgelopen jaar niet rooskleurig is geweest voor de kleine trawlers. Menigeen heeft genoeg moeten nemen met een jaarbesomming welke lager was dan in 1973. Iets gunstiger ligt het voor de hektrawlers doordat deze schepen direct na de aanvang van het haringseizoen, alles hebben meegehad wat zij maar konden meekrijgen. Zij visten op haring ten noordwesten van Schotland en maakten kapitale besommingen met diepgevroren, gezouten en verse haring.

Zeer wisselvallig was het bij de kottersvloot. Een verschijnsel overigens van de laatste jaren. Nog steeds varen er kotters met een 500 PK hoofdmotor en doen hun werk „lekker”. Maar daarnaast zijn er schepen met hoofdmotoren, die variëren van 1500 tot 2000 PK. De uitkomsten van hun besommingen variëren evenzeer als het motorvermogen, maar hun onkostencijfers gaan even hard op en neer. Vastgesteld kan worden dat de besommingen over het algemeen zodanig geweest zijn, dat men het jaar niet tot volle tevredenheid kan afsluiten.

De haringjagers en speciaal die welke zich beijverd hebben om groene haring (de dichte maatjes wel te verstaan) binnen te brengen hebben ook met veel minder genoeg moeten nemen, dan men had verwacht. Wellicht is dit te wijten aan de omstandigheid, dat in de maanden voorafgaande aan de aanvang van het haringseizoen door verschillende schepen — al dan niet in span vissend — grote partijtjes kleine haring zijn aangevoerd. In nog veel groter getalle werd dat ook gedaan door Scandinavische vissers. Al is dat dan ook geen excuus.

Juist terwijl wij dit neerschrijven komt via de telex een bericht binnen van het ministerie van landbouw en visserij dat er vanaf 27 december tot nader te bepalen datum niet ter haringvisserij op de Noordzee mag worden uitgevaren. Wanneer dit uitvaartverbod ook geldt voor de Scandinavische vissers en de verdere gegadigden, kan het zijn nut hebben. Maar dan moet men ook niet eerder dan bijvoorbeeld 1 juni uitvaren. Dan bestaat er kans dat de haring de gelegenheid krijgt zich te ontwikkelen. De schepen echter die gewoon zijn de Noordzee te bevissen mogen ten hoogste tien procent haring aanvoeren van hun totale lading.

Wanneer meer dan tien procent van de lading uit haring bestaat wordt men door de daartoe aangestelde ambtenaren genoteerd. Het is dus zaak de rest overboord te zetten als men de tien procent vol heeft.

Wat er van dit alles terecht zal komen, zullen wij het volgende jaar wel zien.”

Totdaar de Hollandse correspondent.

Wij kennen nog de uitkomsten niet van onze vloot om een vergelijking te maken.

Een zaak staat zeker vast : de aanvoer is verminderd, al zijn de prijzen wat verbeterd. Maar de besommingen staan niet in verhouding tot de mindere aanvoer zodat de resultaten ver van bemoedigend kunnen genoemd.

Daarentegen is de prijs van de gasoil verdrievoudigd wat een enorme tegenslag is, zonder te spreken van het vistuig dat zeker ook in

een jaar minstens 60 zonet 80 t.h. is geduurd.

We zijn in die omstandigheden benieuwd wat ons de jaarresultaten

van de exploitatie zullen opgeven en hopen hierop binnenkort terug te kunnen komen.

P.V.

### HET BOUWEN VAN DIEPVRIESTREILERS

## HOLLAND TOONT ONS HET VOORBEELD MAAR... MET REGERINGSSTEUN EN FEOGA

Zaterdag jl is te IJmuiden een nieuwe diepvrieshektreiler Scheveningen 108, de „Onderneming 2” voor rekening van de Cor. Vrolijk's Visserijmaatschappij in de vaart genomen.

Volgens de IJmuider Courant begon de vernieuwing van de vissersvloot van Vrolijk in 1966 met het in vaart nemen van de Scheveningen 171, de „Cornelis Vrolijk”. Het was de eerste diepvrieshektreiler van het bedrijf, dat daarnaast in 1970 nog zeven zijtrawlers in de vaart had. In 1971 volgde de Scheveningen 81, de „Frank Vrolijk” en in 1973 de Scheveningen 90, de „Onderneming 1”. Met het in de vaart nemen van de nieuwste aanwinst is het bedrijf volledig overgeschakeld op diepvrieshektreilers en zijn zijtrawlers afgestoten.

### „ONDERNEMING 2”

De onderneming 2, gebouwd bij Boot in Leiden en afgebouwd bij de SMS in Scheveningen is op dit moment het vissersschip met het zwaarste vermogen in Nederland. Het schip heeft een motorvermogen van 3200 pk, meet 530 bruto register ton en heeft een diepvrieskapaciteit van 50 ton vis per etmaal, vertelt directeur B. Vrolijk. Hij zegt verder : De plannen voor de toekomst hangen nu af van wat er in de visserij gaat gebeuren. Met name weet men nog niet, wat de gevolgen van de quotering van de visvangst zullen zijn.

Toch gelooft de heer Vrolijk, dat de vissersschepen in de toekomst naar verder liggende visgronden toe moeten. „Dat betekent, dat er langere afstanden gevaren moeten worden en dus dat er meer snelheid gemaakt moet worden. Ook is door de grotere afstand diepvriezen noodzakelijk geworden. Onze nieuwe schepen zijn daarop ingesteld”, aldus de heer Vrolijk.

### NIEUWE OPSLAGRUIMTE

C.F. Vrolijk jr. vult aan : „Het grootste deel van het jaar vissen onze schepen bij de Hebriden. Door de nieuwe diepvrieshektreilers kan dat nu”. Hij zegt verder, dat men het afgelopen jaar een experimentele vistocht heeft gemaakt naar de Canarische eilanden met subsidie van het ministerie. Ook voor 1975 staan enkele van deze experimentele tochten naar verre visgronden op het programma.

Door de vernieuwing van de vloot is de opslagruimte van de firma te klein geworden. Er kon voorheen ongeveer 2000 ton diepvriesvis opgeslagen worden. De nieuwe trawlers brengen per tocht echter zo'n 250 à 300 ton diepvriesvis mee, zodat Vrolijk's Visserijmaatschappij naar een grotere ruimte moest uitzien. Aan de strandweg 6 is daarom

een geheel nieuw bedrijfspand gebouwd.

Hier kan nu ongeveer 6.000 ton vis opgeslagen worden, terwijl er ook ruimte is gemaakt voor het kantoor, voor nettenreparatie en voor het onderhoud van het machinepark. Bij Cornelis Vrolijk's Visserijmaatschappij werken nu 80 mensen van wie er 70 op de schepen varen. De meeste bemanningsleden komen uit Scheveningen. Daarnaast zijn er een aantal Katwijkers, wat IJmuidenaren en enkele Portugezen in dienst van Vrolijk.

Het bedrijf is in 1880 begonnen door Frank Vrolijk in Scheveningen. In 1951 stichtte een van zijn zoons, Cornelis Vrolijk een nieuw bedrijf in IJmuiden, dat sinds die tijd als thuishaven voor de vissersvloot van Vrolijk geldt. De directie is thans in handen van B. Vrolijk en C.F. Vrolijk.

Wij kunnen er slechts aan toevoegen dat Holland ons eens te meer de weg toont en dat men daar ruimschoots de weg toont naar een moderne visserijexploitatie.

Is het risico groot ?

De toekomst zal het uitwijzen, al dient gezegd dat de Hollandse regering ruimschoots bijdraagt om het experiment te doen gelukken en dat anderzijds veel meer en sneller dan bij ons van de tussenkomst van de Feoga wordt gebruik gemaakt.

Het vissen aan de Hebriden, het experiment naar de Canarische eilanden, getuigen van een zekere ondernemingsgeest welke met een knap brein en niet met handschoen reders dienen geleid.

Ons land is en blijft artisaanaal ingesteld en slechts een paar jonge reders zouden het aandurven een moderne weg op te gaan, die tezelvertijd diepvries en handel drijven betekent.

Velen hebben schrik van de beperking der visserij voor zekere soorten.

Wij herhalen wat we hier vroeger over schreven en dat deze methode geen beperking van aanvoer verzeleken bij vroeger zou betekenen. Ze betekent alleen het vermijden van een uitroeiing door een steeds groter wordende vloot. Of die methode het gewenste resultaat zal medebrengen, is wat anders.

We hebben er niet in geloofd. De toekomst zal het ons leren.

Wij blijven bij het stelsel : bepaalde paalplaatsen, zones gedurende bepaalde periodes van het jaar voor de visserij verbieden en voor alle vaartuigen van om het even welke natie, een 12 mijlenzone inrichten, waar alleen vaartuigen van minder dan 50 Br ton en minder dan 300 PK thuishoren, is de meest praktische en snelle oplossing geven aan het visserijprobleem.

P.V.

# TECHNISCHE DOORKIJK

(VERVOLG VAN KERSTEDITIE)

## OVER DIEPEN (1)

Wanneer in 't jaar 1976 twee nieuwe sonars met tastantennes in gebruik zullen kunnen worden genomen, dan zal het meteen mogelijk worden een soort fotografische kaart van de zeebodem te maken waarop wrakken, rotsen, pijpleidingen en andere hindernissen en vuiligheid in hun echte afmetingen zullen voorkomen evenals hun nauwkeurige ligging. Het apparaat zal uit twee delen bestaan. Een eerste zal een straal van 60 graden kunnen aftasten en dit op een bereik van 0 tot 300 m. en van 0 tot 600 m. de tweede zal een straal van 30 graden kunnen aftasten en een bereik hebben van 0 tot 225 meter en van 0 tot 450 meter.

De electronica in dienst van de zeevisserij houdt niet op, ons te verbazen. De sector zal zo maar eventjes 7.500 keer per seconde afgetast worden! De geluidsfrequenties zijn 180 en 270 Khz respectievelijk en er wordt vertikaal en voorwaarts getast.

De proeven werden alreeds gedaan en dit met houten blokken van 1 voet op 3 voet en op afstanden van een paar honderd meter. Het bleek mogelijk deze doelen op het kleine scherm uit mekaar te houden tot 3 voet in voorwaartse peiling en tot 2 voet in vertikale peiling.

## OVER DIEPEN (2)

Met het hiervoor beschreven apparaat wordt het ons mogelijk meteen een zeebodemkaart op het scherm te krijgen en als we dan zullen kunnen beschikken over een netsounder zoals deze die nu eens niet in Engeland maar in Kanada werd ontwikkeld, dan staan we weeral een stapje dichterbij de te vangen vis. Met deze netsounder wordt het namelijk mogelijk, de kor op scherm te zien van boven langs onder en langs de beide zijden. Het toestel heeft een maximum bereik van 800 meter en daarmee vist men eigenlijk al op zeer behoorlijke diepte. Feitelijk werd hier gewoon een aftast-transducer overgeplaatst van de romp van het vaartuig naar de rugpees van de kor; de overbrenging van de impulsen gebeurt heel gewoon met een kabel die met een lier verbonden is met het schip. Een opnameoestel en een scherm zijn de andere delen.

Bij de proefnemingen werd de transducer vastgehecht op de rug van een pelagisch net met een opening van 12 op 20 meter. De taster werd ingeschakeld op 360 graden en het schip had verder 2.000 meter netsonde kabel op de winch.

Toen het net gevierd werd, kon men op de beeldbuis de ontwikkeling van het net volgen tot het de juiste vorm kreeg. Vervolgens zag men de vleugels, het buiktouw, de rugpees en de vlotter, de zeespiegel en de zeebodem.

Wanneer werd gekord tussen tien meter onder de oppervlakte van de zee en tot 4 meter boven de zeebodem, kon de verandering in de vorm van het net gedurende de verandering van diepte duidelij

lijk gezien worden. De proeven werden uitgevoerd in diepten van 50 tot 90 meter. Zover heeft men het gebracht, dat op het scherm zelfs de mazen van het net kunnen worden onderscheiden!

De sektor taster is beslist een aanzienlijke vooruitgang op de netsonde van 2 of 3 richtingen. Niet alleen worden alle inlichtingen over de dichtheid van de vischaren langs weerszijden van de kor verkregen maar eveneens het gedrag van het net kan op de voet worden gevolgd. Bovendien ziet men op het scherm de «film» omtrent het gedrag van de visschool ten opzichte van de kor. Dit zijn allemaal belangrijke punten die in de gebruikelijke uitrusting niet voorkomen. Toch moeten we nog even afwachten om te zien of deze technische voordelen meteen in de handel en in het bereik van de treiler kunnen worden gebracht, al moeten we niet twijfelen dat dit niet meer zolang zal duren.

## OVER SCHEEPS-SCHROEVEN (1)

't Een heeft met 't ander te maken aan boord van een schip, maar aan boord van de treiler kan 't een niet zonder 't ander. Daarom is de schroef ten allen tijde een voorwerp van studie gebleven en tot nog toe is ieder schip en ieder schroef een vraagstuk; voeg de twee samen en het is een probleem van onoverzichtelijke omvang. Nu werd een reeks vijfbladschroeven ontworpen speciaal gebouwd door treilers. Een curiositeit zou men zo zeggen: een vijfbladschroef? Ze bestaan al en in maten van 30 tot 80 cm diameter. Het materiaal waaruit ze worden gebouwd is brons; uit aluminium-brons is de schroef eveneens beschikbaar maar dan kost ze 20 pct duurder.

Trillingen zijn ten allen tijde een nadelig verschijnsel aan boord van schepen, evengoed voor het schip als haar uitrusting, als voor de ekonomie als last but not least, het comfort van de bemanning. En daar gaat het er juist om: de vijfbladsschroef schijnt trillingsvrij te zijn.

## OVER SCHROEVEN (2)

Een eerder ongebruikelijke omkeerkoppeling die zelf op de tast haar beste reductie uitzoekt! Ze schakelt automatisch in bvb. voor de traverse, voor het slepen, voor het korren. Er wordt een vaste vaart verstrekt voor het normale stomen, maar eens men aan het werk gaat op de visgrond, zoekt de omkeerkoppeling zelf het regime uit dat de schroef zal toelaten te draaien aan haar meest doelmatige snelheid in overeenstemming met het gekozen aantal toeren per minuut van de motor. Het ligt voor de hand dat deze uitvinding zou kunnen toelaten een zeer doelmatige schroefdiameter te gebruiken. Zo heeft bvb een vaartuig van 23 meter lang met een basisregiem van 6:1 en met een dieselmotor van 12 cilindrs daarmee een topvaart van 12 knopen bereikt.

door L.A. INGHELBRECHT,  
biezonder medewerker aan „Het Visserijblad”

## OVER SCHROEVEN (3)

En dan, als klap op de vuurpijl, een Franse uitvinding die komaf zou maken met de gewone scheepsschroef en haar vele ongemakken. De hydropulse werd reeds met succes beproefd op een boorvaartuig maar wordt nu uitgetest in een kleiner model. Om redenen van industriële zekerheid werden geen technische bijzonderheden over het systeem bekendgemaakt maar dat weten we al, dat er geen draaiende delen zouden aanwezig zijn in de installatie. De voortstuwing zou worden bereikt door de beweging van een vlak in een vernauwde straalbuis van rechtehoekige doorsnede. Het vermogen wordt verder bekomen door een hydraulische rem die aangedreven wordt door een romp.

De Fransman is er geen duts op. Hij spreekt zo maar eventjes van een verbetering van de doelmatigheid van de voortstuwing over het algemeen met 200 kg per 7 pk! De gewone voortstuwing zoals we die nu kennen met de schroeven waarin af en toe onze korre eens draait, is 70 kilo. We zouden dus meteen moeten geloven in een verbetering van 300 procent.

En wanneer we denken aan een schip zonder schroef, dan gaan onze gedachten als vanzelfsprekend naar die tros, naar die korren die in de schroef terecht komen voor een ja of een neen en die ons het bloed in de keel doet komen. Een treiler zonder schroef?

Het schijnt in ieder geval goed te werken bij schepen van geringe diepgang. Er zijn geen hoge trillingen... Men spreekt er nu al over, reddingsboten uit te rusten met dergelijk stelsel en zelfs schepen van 300.000 ton.

## OVER VISSEN

Er bestaat bewesten van onze eigen goede haven aan de Franse Noordkust een kleine vissersplaats «Grand Fort-Philippe» genoemd, waar met een rest van de Vlaamse koppigheid de visvangst verlaten wordt voortgezet tussen reusachtige industrieën en uitgestrekte havenkommen, dijken en zandhopen. Maar de visgronden worden steeds maar beperkter. De vissers worden in het defensief verdrongen. Ten westen van de plaats spuwt de schouw van de industrie haar stinkend vergift onbeschaamd de ruimte in. Ten oosten groeit de Duinkerke petroleumhaven. In zee wordt de bodem gebaggerd en omwoeld... Nu weten de vissers van «Fort Philippe» al, dat er ook een grote atoomcentrale binnenkort de zee aldaar thermisch zal gaan bevullen. Wat zal er binnen korte tijd nog overblijven van deze wateren, die een tiental jaren geleden nog zo rijk waren aan platvis, paling, garnaal en zelfs wijting, makreel, baars en tot kabeljauw toe?

Och, ze zijn nog weinig talrijk, de vissers van «Fort Philippe». Ze worden gewoon verpletterd door de reusachtige belangen waarvan ze omringd zijn. Het Kanaal waarmee ze met de zee verbonden zijn, is bovendien aan het verzanden en meneer Giscard is niet van plan daar iets aan te doen.

Kon het waar zijn dat het kanaal verstopt geraakt wanneer het laatste visje de pijp aan Maarten zal gegeven hebben...

## OVER VISSEN (2)

Anderzijds gaat het de Franse zeevisserij niet te slecht. Alleen maar de oceaantonijnvangers laten het afweten. Ze blijven een verliespost. Wat maakt er deze techniek dan zo onzeker? Eerst en vooral het gaat om een zwaar beleggingsprogramma. De prijs van de brandstof rijst maar steeds. Er zijn weinig bemoedigende vooruitzichten voor wat de visgronden aangaat. Er is een te kort aan nylon op de wereldmarkt voor de seinenetten... en voeg dan daar nog aan toe, dat de vismarkt van tonijn, veel lager ligt met haar prijzen zodanig, dat de kosten niet gedekt geraken! Er is soms minder voor nodig om iemand onzeker te maken...

Maar daarmee is de kous nog niet af voor de Franse tonijnvangers, want aan de deur staat dreigend de invoer aan lagere prijs...

Het grootste gedeelte van de Franse vissersvloot bevist de Noordzee en de gronden bewesten de Britse eilanden. Binnenkort evenwel zullen al deze visgronden binnenin de «eksklusieve ekonomische zone» vallen. Dit is binnen de 200 mijlen, als dit in voege komt en al werd door de Europese gemeenschap nog geen limietenpolitiek aangekondigd. De Franse vissers schijnen evenwel geen risikos te willen lopen en ze schrijven dooernstig al hun ervaringen op de visgronden op. De vangsten die ze doen ter hoogte van de Spaanse kusten, krijgen een bijzonder tintje. Als het er ooit op aan komt, dan zullen ze, indien ze geen vis meer hebben, toch beschikken over statistieken! Op gebied van vorsing ter zeevisserij, heeft Frankrijk een langzame start gemaakt en dat moeten we toegeven: ze heeft in sommige gebieden pionierswerk verricht.

Er bestaat een ambitieus plan voor het bevolken der oestergronden, een nieuw type overdekte treiler voor de kustvisserij, het gebruik van kunststriften voor de herbevolking, het gebruik van vooruitgeschoven visserijposten met wisselende bemanningen, een nieuwe vissershaven in Sete bevolkt met oud-kolonialen voor de tonijnvisserij en er zijn bemoedigende vooruitzichten voor de vis-teelt.

## OVER VISSEN (3)

Als men het allemaal goed nagaat, moet in het belang van de bevoorrading van de vismarkt, de bouw van treilers voor de verre visserij aangemoedigd worden. Maar dan rijst vanzelfsprekend dadelijk de vraag: op welke gronden gaan deze schepen vissen? Langs de andere kant zijn de opbrengstberekeningen weinig bemoedigend. Men is daar nu eigenlijk al aan toe, dat men vriestrelers wenst te bouwen waarvan de vangsten zouden worden versneden in repen en verkocht als... verse vis! Een dergelijk gebruik van de gewone treiler zou onoverzichtelijke gevolgen kunnen hebben voor de vissershaven de vismarkten en de verdelingsuitbouw. Maar het zou mis-

(Vervolg blz. 10)

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

De prijzen zijn tijdens de voorbije week beter geweest dan, algemeen werd verwacht. Vooral leng, gul, wijting en haai werden aan hogere prijzen verkocht dan gewoonlijk. Gewoonlijk dan in een laatste week van het jaar waar de vraag steeds zeer beperkt bleek te zijn. Dit keer niet want door het slechte weer op de meeste visgronden waren de vangsten weinig omvangrijk. Dat zal wel niet alleen bij ons zo geweest zijn. Daarvoor

## BOKKENVISSERIJ!

was de kabeljauwprijs te hoog, er werd tot 65 fr het kg voor betaald en dat wijst dan op een tekort aan Deense kabeljauw. Zelfs voor wijting was de vraag redelijk levendig, hier waren de Nederlandse handelaars die prijs ophiielden en grote partijen wegkochten. Zodoende werd het voor de Westschepen toch nog geen verloren reis. De Westvangsten bestonden immers grotendeels uit wijting. Gul was zeer duur en kreeg regelmatig tussen 40 en 50 fr het kg (met kop). Ook rode zeebaars van IJsland was zeer duur. De aanvoer was nogal gering (vier IJslanders losten samen slechts 1800 bennen vis) zodat er tot 1700 fr de ben gegeven werd. Blauwe leng deed het beter dan voorgaande week, er werd nu tot 33 fr het kg betaald. Ook de witte leng werd zeer vlot verkocht.

Schotse schol van IJsland kreeg van 11 tot 23 fr en voor heilbot werd tot 120 fr het kg betaald. Een paar schepen met enkele ben-

nen staart waarvoor tot 105 fr het kg betaald werd. Een zeer schamele week voor de kustvisserij die omzeggens niet buiten geraakten wegens het slechte weer. Garnaal was er dan ook niet bij deze week, hoe welkom die ook zou geweest zijn.

Fijne vis is zoals verwacht, erg duur gebleven. De tarbot bereikte ei zo na de 300 fr, een bak van 50 kg haalde 299 fr., de middensoort kreeg nog tot 240 fr er kleine sortering lag even boven de 100 fr. Grote griet kreeg tot 106 fr; ook een prijs die zelden bereikt wordt. De tongen kregen redelijk vaste prijzen, in elk geval veel vaster dan verleden week toen tussen begin en einde van de markt prijsverschillen van 80 fr en meer geboekt werden. Nu werden de verschillende sorteringen aan bijna vaste prijzen verkocht. De kleinste sortering was de goedkoopste, de bloktong kreeg de

## HODI STRAALBUIZEN ZALTBOMMEL

tel. 00-31-4180-2654

hoogste prijs (235 fr.). Rog werd meer aangevoerd dan verleden week en was goedkoper, vooral de kleine sorteringen. Schol en iek kregen betere prijzen dan voorgaande week, ook al door de Nederlandse belangstelling.

De resultaten waren voor de meeste schepen wel bevredigend, in elk geval vielen ze gunstiger uit dan verwacht.

De totale aanvoer bestond uit nagenoeg 5800 bennen vis en 8600 kg tong. De opbrengst ervan beliep 8.713.063 fr.

## Brevetten, diploma's, certifikaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart

In uitvoering van artikel 40 van het Koninklijk besluit van 21 mei 1958 wordt de datum van de examens tot verwerving van de brevetten en de diploma's in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart vastgesteld als volgt:

Zeevaartschool Oostende

Op 17 februari 1975:

- Examen van aspirant-schipper ter visserij;
- Examen van schipper ter kustvisserij;
- Examen van schipper ter visserij 2e klasse;
- Examen van schipper ter visserij 1e klasse.

## NOORSE VISSERS MOGEN MINDER HARING VANGEN

Noorwegen heeft besloten zijn vissers gedurende één jaar de vangst van haringen in het noorden van de Atlantische Oceaan te verbieden om de soort te behouden. De Noorse vissers vangen jaarlijks de helft van het totale aantal haringen dat in dit gebied van de oceaan wordt opgehaald.

Door de maatregel zullen de prijzen in 1975 stijgen, hetgeen ook gevolgen zal hebben voor de verwerkende industrieën die negentig procent van de vangst afnemen.

## 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)

## OPBRENGSTEN VORIGE WEEK

### OOSTENDE

#### VRIJDAG 20-12-1974

KANAAL		NOORDZEE		WEST		KUST	
O.180	16	60	2.650	516.465			
O.309	14	260	—	348.180			
N.45	6	135	—	159.590			
N.708-709	2	120	—	129.990			
O.127-303	1	30	—	35.760			

#### MAANDAG 21-12-1974

IJSLAND		NOOP HEAD		KANAAL	
O.317	21	930	—	1.183.151	
O.216	18	550	—	642.697	
O.318	16	350	—	267.925	
Z.499	17	250	2.800	900.370	
O.118	17	250	—	267.915	
O.198	17	60	1.300	299.064	
O.369	16	120	1.700	343.662	
O.82	16	60	1.200	204.472	

NOORDZEE		WEST	
O.94	15	230	—
N.706	14	235	—
O.306	15	270	—
O.128	15	245	—
O.134	14	225	—
N.3	14	250	—

KUST	
Z.209-509	2 67 5.650 140.780

#### DINSDAG 24-12-1974

KUST	
O.127-303	2 105 2.000 80.566
N.708-709	2 85 800 46.826
Z.209-509	1 15 500 15.520

### ZEEBRUGGE

#### MAANDAG 23-12-1974

Z.570	2	50	10	18.960
Z.578	2	50	10	26.040
Z.429	6	100	20	90.130
Z.564	4	100	50	73.750
Z.262	3	100	30	60.980
Z.537	2	100	30	60.280
Z.568	3	50	25	34.950

Z.30	7	700	70	275.170
Z.200	7	600	140	319.167
Z.295	19	1.000	140	427.725
Z.571	8	300	110	205.734
Z.581	3	100	20	82.190
Z.599	3	50	20	44.890
Z.42	8	—	30	60.910
Z.421	8	450	120	219.683
Z.175	8	—	120	106.718
Z.444	8	250	40	107.570
Z.492	3	100	20	103.620
Z.546	3	150	40	80.680
Z.497	3	100	30	77.090
Z.582	3	200	30	88.475
Z.600	6	100	30	65.094
Z.526	6	400	70	180.170
Z.427	3	100	30	58.705
Z.19	8	750	180	366.349
Z.402	5	—	30	62.276
Z.576	6	300	70	121.698
				3.399.034

#### DINSDAG 24-12-1974

Z.108	18	800	100	392.388
Z.592	5	300	20	114.014
Z.484	5	100	110	153.130
Z.424	5	100	70	137.565
Z.176	5	200	100	163.210
Z.596	5	100	70	125.160
Z.307	5	200	50	145.133
Z.604	5	100	80	119.019
Z.408	5	300	40	109.757
Z.496	5	300	60	121.040
Z.588	5	200	50	111.837
Z.512	5	150	40	124.324
Z.580	5	300	60	120.479
Z.547	5	300	50	122.252
Z.533	5	250	40	115.951
Z.471-472	1	—	30	42.842
Z.602-550	1	—	20	26.044
Z.403-558	1	—	30	36.804
Z.601-468	1	—	20	27.388
Z.202-560	1	—	20	25.934
Z.455-474	1	—	20	28.390
Z.400-12	1	—	30	36.406
Z.548-55	1	—	20	17.750
Z.554-538	1	—	30	34.990
				2.481.213

### NIEUWPOORT

#### VRIJDAG 20-12-1974

N.710	22.955	N.470	22.955
N.730	18.350	N.788	18.350
N.700	15.725	O.104	15.725

#### MAANDAG 23-12-1974

N.543	=	91.830	+ 475 (RC)
N.736	=	25.815	+ 6.655 (RC)
N.346	=	33.218	+ 5.597 (RC)
N.590	=	38.230	
N.345	=	31.202	+ 5.175 (RC)
N.738	=	30.172	+ 5.374 (RC)
N.723	=	35.405	+ 8.145 (RC)
N.765	=	29.771	+ 5.224 (RC)
N.715	=	43.297	+ 7.958 (RC)
N.700		19.325	O.104 19.325
N.470		20.024	N.710 20.024
N.783		19.250	N.730 19.250

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

27-12	4	12.296	333.521			
30-12	24	273.850	8.011.131			
31-12	2	13.000	368.411			
	3	299.146	8.713.063			

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

27-12	1	131	13.100			100,—
31-12	9	73	94.213	115,—	154,—	

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

27-12	2	159	16.637	95,—	109,—	
31-12	3	89	12.057	129,—	139,—	

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

26-12	2	6.730	98.137			
27-12	1	2.096	61.316			
30-12	1	2.448	102.219			
31-12	2	528	20.830			

## Afvaarten Oostendse Haven

#### DONDERDAG 2 JANUARI 1975

O.216, IJsland  
N.591, West

O.82, Kanaal  
O.369, West  
Z.499, West

#### VRIJDAG 3 JANUARI 1975

O.318, IJsland

#### ZONDAG 5 JANUARI 1975

O.309, West  
O.279, West

#### ZATERDAG 4 JANUARI 1975

O.317, IJsland  
O.180, Kanaal

#### MAANDAG 6 JANUARI 1975

O.94, Noordzee

### OOSTENDE - DOVER/ FOLKESTONE ZEEVAARTLIJNEN Uurtabel der overvaarten

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

— Alle dagen te 7.40 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 01.25 u. (x), te 13.25 u. (x) en te 20.25 u. (x).

#### Afvaarten uit Oostende naar Folke- stone :

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

— Op 7, 8, 9 en 10-1-1975 bijkomende afvaart te 03.30 uur (xx)

#### Afvaarten uit Dover Eastern Docks

— Alle dagen te 00.30 u. (x), te 09.30 u. (x) en te 17.25 u. (x).

— Op 6, 7, 8 en 9-1-1975 bijkomende afvaart te 21.30 u. (xx)

#### Afvaarten uit Folkestone :

— Alle dagen te 07.35 u. (x) en te 22.45 u. (x).

(x) Nemen ook voertuigen.  
(xx) Nemen enkel zware vrachtwagens.

### DE VOZOR-PREMIES

Ingevolge de bestaande wet op 't oorlogsrisiko, die al lang had hoeven afgeschafte te zijn, moeten de reders nog altijd een jaarlijkse premie betalen, alhoewel de interesten van de reserves meer dan voldoende zijn om het personeel dat praktisch niets te doen heeft, te betalen.

En, zeggen dat die reserves, die voor de visserij alleen meer dan 60 miljoen bedragen, veel nuttiger zouden kunnen aangewend worden.

Hoelang nog deze ongerijmdheid om enkele staatsambtenaars en beheerders mooie beheerders vergoedingen uit te betalen?

### RUSSISCHE SCHEPEN

Vrijdagnamiddag passeerden door heen het sas te Zeebrugge vier Russische vaartuigen. Ze gingen naar het Boudewijnkanaal toe. Onder deze vier schepen bevonden zich drie grote vistrellers die te Brugge zullen worden afgebroken. Een kleine Russische ferryboot vergezelde de drie ter doodveroordeelde vistrallers, dit om de bemanningen van deze trawlers weer mee naar Moermansk te nemen.

### VIS ETEN

### IS VERANTWOORD

### ETEN

## OOSTENDE

#### VRIJDAG 27-12-1974

KANAAL  
O. 72 17 65 946 163.491

WEST  
O. 35 8 140 — 128.430

NOORDZEE  
Z. 62-562 11 22 — 39.940

#### MAANDAG 30-12-1974

IJSLAND  
O.282 17 510 — 561.560  
O.316 17 960 — 951.426  
O.202 17 560 — 634.330  
O.129 17 260 — 369.850

KANAAL  
O.141 16 150 400 286.911  
O.275 16 260 — 262.510  
O.135 16 180 650 332.598  
O.254 16 80 1500 330.476  
Z.502 20 95 2200 486.109  
O.229 15 160 650 266.981  
O.232 16 140 — 181.902  
Z.597 16 150 300 293.841

WEST  
O.274 4 160 — 242.280  
O.114 4 140 — 190.060  
Z. 38 4 120 — 146.450

WEST  
Z. 34 12 70 1250 329.637  
N.720 5 75 — 89.510  
N.719 4 90 — 122.650  
O.285 3 70 — 97.250  
O.239 10 280 — 363.265  
O.243 5 100 — 109.940

NOOP HEAD  
O.231 16 580 — 543.790  
O.217 15 260 — 332.460

NOORD  
Z.189 11 180 650 376.870

#### DINSdag 31-12-1974

WEST  
N.159 7 100 — 123.701

NOORDZEE  
N.705 13 160 — 242.740

## VERWACHTINGEN

#### VRIJDAG 3 JANUARI 1975

WEST : O.66 met 160 bennen, t.t.z. 15 b. shelfcod, 20 b. gullen, 100 b. wijting, 25 b. platvis, 10 b. varia;

N.752 met 220 bennen, t.t.z. 40 b. shelfcod, 50 b. kabeljauw en gullen, 100 b. wijting, 20 b. platvis.

#### MANDAG 6 JANUARI 1975

IJSLAND : O.334 met 500 bennen, t.t.z. 150 b. koolvis, 90 b. bennen, 20 b. schaten, 40 b. gutvis, 200 b. lengen ; O.81.

KANAAL : O.120, O.123, O.181.  
WEST : N.40, N.41, N.45, O.285, O.192, Z.38, O.369.

#### DINSdag 7 JANUARI 1975

WEST : O.309, O.279, Z.499.

#### WOENSDAG 8 JANUARI 1975

Mogelijk een aantal Westschepen.

## NIEUWPOORT

#### DONDERDAG 26 DECEMBER

N.761 44.777 + Red. controle 6.808  
O.156 53.360 + R.C. 11.523

Twee vangsten, samen 120 bennen waarvan de grootste partij, wijtingen waren, gullen, weinig roggen, en platvis. Tongen slechts 60 kg en weinig rare vis! Van rare vis gesproken, werden voor enkele stuks tarbot, en geen te grote zelf tot 230 fr. de kg gegeven. Tongen van 160 voor de kleine tot 230 fr. voor 3e en 4de. Kabeljauw rond de 50 fr. de kg. De gullen van 40 à 30 fr. Goedkope platvis, spijs er zelfs heel weinig op de markt was : 10 à 15 fr de kg. Grote wijting 580 en 610 de benne. Keine 480 fr. Tongenschar waren duur : de grote soort 85 fr. de middenslag 76, en de kleine 38 fr. Spijting dat van al de genoemde dure soorten en maar heel weinig te vangen zijn!

#### VRIJDAG 27 DECEMBER

N.762 61.316

Een 40 bentjes vis! De weinige stukjes tarbot en griet werden «duur» verkocht. De gullen van 2.000 fr. à 1.700 fr de benne. Platvis 23 fr. Visjes 10 fr. wat maar povertjes is! Koopjes met rogsoorten, kwamen van 30 fr. Wijting 700 en 500 fr.

#### MAANDAG 30 DECEMBER

N.579 98.619

Slechts één vangst op de markt. Stormweer speelt zijn parten, en praktisch heel de vloot ligt aan de kaai! Het was een vangst van 45 bentjes vis, waarin 160 kg tong, en wat «rare» vis inbegrepen was.

Tarbot werd gekocht aan 250 fr. de kg, wijl de tongen van 170 fr. voor de kleinste soort, tot 258 fr kregen voor de 3e, 4e en 5e soort! Platvis liep langs de goedkope kant grote 650, drielingen 710 en 600 fr. voor de visjes. Staartvis en tong scharren waren duur!

#### DINSdag 31 DECEMBER

N.788 3.555 N.730 3.555  
N.710 6.860 N.470 6.860

Twee vangstjes van «gullevisers» welke samen slechts een 10 bentjes bedroegen! Dit werd duur verkocht aan de plaatselijke handelaars. Zo kreeg een benne kabeljauw 3.550 fr. Gullen kwamen aan boven de 50 fr de kg! Spijting dat de vangsten zo klein waren voor deze twee koppels, welke slechts maar elk één sleep hadden kunnen doen, dit nogmaals door de weersomstandigheden. Drie garnaal-schipjes hadden het ook maar geprobeerd, ook elk een sleepje, en terug naar binnen. Ze kregen 130 en 138 fr. de kg!

Daarmede sluiten we 't jaar 1974 af, met de hoop op een betere weerperiode, betere vangsten, en prijzen voor 1975.

## REDERS

## LEEST UW

## VAKBLAD

## IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	30-12-1974
Schelvis	27.—39.40
Groot	22.—28.60
Middel	17.—21.60
Klein	35.—42.—
Kabeljauw	27.—31.60
Gul	16.—21.60
Wijting	16.—33.40
Schaat	33.20-36.—
Zeebaars	28.—35.60
Leng	11.40-23.—
Schartong	103.0-118.2
Hellbot	17.40-23.40
Koolvis	16.—38.—
Hondstong	75.—14.6
Zeevolf	
Staart	

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

Soorten	30-12-1974
Lappen	149 -172
Grote	188 -210
3/4	205 -236
Blok	219 -248
voor-kleine	184 -215
kleine	168 —,—
slips	143 —,—

#### Zeebrugge

Soorten	
grote	
blok	
fruit	
schone kleine	
kleine	
tout petit	
slips	

#### Nieuwpoort

Soorten	
Tong I	180 —,—
Tong II	239 —,—
Tong III	254 —,—
Tong IV	242 —,—
Tong V	258 —,—
Kleine	170 —,—

### PLADIJS

#### Oostende

Soorten	30-12-1974	31-12-1974
Grote	15,60-25,40	23,—,—
grote iek	13,80-23,80	
kleine iek	14,60-24,60	18,—,—
derde slag	11,80-15,60	22,—,—
platjes		17,40,—,—

#### Zeebrugge

Soorten	
I	
II	
III	
V	
IV	

#### Nieuwpoort

Soorten	
Moeien	13,—,—
grote pladijs	15,—,—
drielingen	12,—,—
platjes	

(Vervolg van blz. 7)

schien toch wel eens moeten geprobeerd worden. Vele Staten wensen nog steeds hun visserijgrenzen uit te breiden, maar dit neemt niet weg, dat vele vreemde vissers economische en sociale rechten verworven hebben, wellicht zoveel als de aangrenzende staat.

En het loont verder wel eens de moeite te melden, dat zoveel wetenschappers medegeholpen hebben aan het onderzoek van wateren die eigenlijk de hunne niet waren. Dit ook kan bepaalde rechten inhouden.

### OVER VISSEN (4)

Gedurende het verlopen jaar hebben de wereldvisserijverheden genoten van een grenzeloos uitgebreide tijdsperiode van voorspoed en uitbreiding, dank zij voornamelijk de algemene verhoging van de waarde van de vis en de schelpdieren. Doch, het is allemaal geen goud dat blinkt, het weze in Europa, het Verre Oosten of de Verenigde Staten. De hogere visprijzen zijn inderdaad alleen maar het gevolg van de onaangepaste aanvoeren, die meteen aantonen hoe deze aanvoeren verminderen.

De landen die het geluk hebben over eigen visgronden te beschikken, besloten meteen er hun hand op te leggen en daarmee is de eerste en beslist niet de kleinste onweerswolk, aan de visserijhemel verschenen.

Dan is weeral — tot vervelens toe — het tekort aan brandstof en de stijging van haar prijs. Deze stijging kan toch niet anders dan de prijs van het eindprodukt te beïnvloeden!

Daar is verder het tekort aan kunstvezel voor de vervaardiging van visnetten. Hoe komt het, dat we nu plots zonder nylon gaan zitten? De faling van het petrochemisch bedrijf in Japan heeft daar schuld aan, in grote mate althans. Men vermoedt evenwel, dat een algemene verhoging van het verbruik eveneens verantwoordelijk is. Zeven nieuwe fabrieken die door Japan gepland zijn, zullen er weinig toe kunnen bijdragen, dat het lek gedicht wordt.

Het is ontvullend te moeten vaststellen, dat de reusachtige beleggingen in schepen, diepvriespakhuisen, vervoer en fabrieken helemaal afhankelijk zijn van wat ER UIT DE KUIL komt. En zowel seinenet als kor, zijn vervaardigd uit kunstvezel. Er zit heel weinig verdienen in de gedachte naar de natuurvezel terug te keren. Het moderne schip is trouwens gebouwd en uitgerust voor kunstvezel. De afmetingen en de weerstand van netten, hun levensduur, de vangstdoelmatigheid, het vermogen het hoofd te bieden aan de moderne sleepsnelheid. De economische elementen in feite liggen aan de grond van het moderne schip.

Andere kunstvezels die minder schaars zijn? Ze zijn minder aangepast tengevolge van hun drijfvermogen en hun slijknopen. Er zijn twee uitwegen: een nieuwe vezel aanpassen of een productieproces. Of, ten tweede: zoeken naar een noodoplossing of een aangepaste bevoorrading van vezel voor de visserij te verzekeren indien nodig ten nadele van nijverheden, die niet betrokken zijn bij de voedselvoortbrengst.

Ondertussen voor de visser: terug naar de naald.

### Poolse

## visserstvaartuigen voeren diepbevoren vis aan te Zeebrugge

Alle vis die de haven van Zeebrugge binnenkomt, wordt niet alleen door de vaartuigen van onze vissersvloot aangevoerd. Dit gebeurt geregeld ook door grote vissersvaartuigen, die men eerder kleine fabriekschepen zou kunnen noemen, van de Poolse Staatsrederijen, die Swinoujscie als thuishaven hebben. Eenheden van deze Poolse staatsvloot die op geregelde tijdstippen onze haven aandoen, dragen namen als « Narwal », « Granik », « Marbo », « Muhr », « Murena » of « Barbata ». Het zijn visverwerkende schepen van om en rond de 13 à 1400 bruto ton met een bemanning van zowat 39 koppen. Ze leggen aan langsheen de havendam en lossen bij ieder aankomst ladingen, diepgevroren vis, meestal kleine makreel, in kartonnen dozen verpakt, variërend tussen 150 en 600 ton. Deze diepgevroren vis wordt dan, in afwachting van de verzending, opgeslagen in de pakhuisen van Refribel op de havenmuur. Hier wordt deze makreel dan meestal afgehaald per kamion met bestemming Frankrijk. Deze diepgevroren vis betreft meestal gedeeltelijke ladingen, want deze Poolse vissersvaartuigen, die wekenlang onderweg zijn naar de visserijgronden, lossen hun diepgevroren visvangsten ook in Engeland en Duitsland.

## BERICHT AAN ZEEVARENDEN

### BELGIE

#### LOMBARSIJDE — ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN

Gedurende de periode van 23 december 1974 tot en met 17 januari 1975, schietoefeningen uitgevoerd in de grote sector, als volgt:

- week van 6 tot 10 januari 1975: geen schietoefeningen;
- week van 13 tot 17 januari 1975: op woensdag 15, donderdag 16 en vrijdag 17 januari 1975.

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

#### OOSTENDE HAVEN OBSTRUCTIE. TON GELEGD

Positie: ± 51°14'5N — 2°55'0E.

Een houten obstructie, zichtbaar bij LW ligt ± 20 m E van het W-lijk staketsel en 240 m inwaarts van het uiteinde. Gevaarlijk voor de scheepvaart. Een groene spitse ton, gevende 3 schitteringen alle 10 sec., is uitgelegd, dichtbij E van deze obstructie.

### NEDERLAND

#### WESTERSCHDELDE — ZUID SAAFTINGE. LICHTSECTOREN GEWIJZIGD

Positie: ± 51°21'9N — 4°13'2E.

De sectoren van heil licht Zuid Saaftinge wijzigen als volgt:

« Rood » van 158° tot in 169°; « Wit » door S tot in 245°; « Groen » door W tot 299°; « Wit » tot in 322°; « Rood » tot in 342°; overigens « Wit ».

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort
	30-12-1974	30-12-1974	31-12-1974				30-12-1974
Tarbot : groot (123)	276 -299		253 —,—				260 —,—
middel (123)	220 -264						155 —,—
klein (123)	105 -141						120 —,—
Griet : groot (123)	101 -109						80,—130
middel (123)	95,—,—						
klein (123)							
Schelvis : groot			42,40,—				
middel	26,—31,40		32,80-34,60				
klein	17,40-21,—		23,—,—				
Heek : groot	71,—,—						
middel	60,—,—						
klein							
Lom							
Leng	29,—31,60		33,—34,20				
Rog (I)	14,80-36,—						
Keilrog (123)	25,—48,—						
Rog (23)							40,—47,—
Tilten (23)							40,—47,—
Scherpstaart (23)							40,—47,—
Halve mans (23)							40,—47,—
Teelt (2)							
Katrog (2)	35,40-66,—		46,—65,40				
Kabeljauw							
Gul (groot)							
Gul (middel)	30,—45,80		26,60-51,—				42,—58,—
Gul (klein)							
Hozemondhamme	78,—129		100 —,—				
Wijting : groot	19,80,—		22,60,—				
klein	14,40,—		17,—,—				12,—,—
Schar	16,—21,—		13,—19,20				21,—34,—
Steenschol	25,—84,—		31,—81,—				
Zeehaai	15,—19,—						
Hondshaai	6,80,—						
Doornhaai							
Pieterman							
Makreef							
Horsmakreef							
Zeekreeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal	9,—29,—		32,—,—				
Schartong	16,—52,—						
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaai							
Steenholk	6,80- 8,—		9,40,—				
Heilbot							
Koolvis	24,—,—						
Steur							
Zeewolf			32,—,—				
Pollak	29,—34,20						
Zonnevis							
Koningsvis							
Vlaswijting							
Zeeduivel							
Schotse schol							
Zeehond							
Bot							
Rode Poon (roobaard)							
Grauwe Poon (knorh.)							
Rode Knorhaan	15,60-24,—						
Posten							
Langoesten (midden)							
(klein)							

**Lees "HET VISSERIJBLAD"**

# N E D E R L A N D

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 18 december werd aangevoerd: 20 kisten kabeljauw, 3 kisten wijting, 2 kisten schar, 3 kisten diversen.

Prijzen in guldens:  
Per 40 kg: kabeljauw twee 214, kabeljauw drie 144-140, kabeljauw vier 148, kabeljauw vijf 128, wijting drie 102, schar 100, bot 42, lever 52.

De besommingen van het ene stel spanvissers wat aan de markt kwam was: VD 19 + VD 73 f 3.780.

Aan de donderdagmarkt van 19 december werd aangevoerd: 310 kg tong, 2 kisten tarbot en griet, 1 kist kabeljauw, 16 kisten koolvis, 1 kist wijting, 17 kisten schol, 7 kisten varia.

### DIPOMA'S VOOR VISFILEREN IN HOLLAND

Dat men er in Nederland alles op zet om de kwaliteit van de vis te bevorderen en ook voor het gemak van de huisvrouw te zorgen is een feit.

Er worden lessen ingericht voor verpakking, visfilieren, enz...

Dit kunnen we slechts toejuichen temeer dat dit alles gepaard gaat met een zekere plechtigheid en aanmoedigingspremiës.

Waar blijft ons nationaal propaganda comité voor visverbruik, dat nadat de administratie en leiding op verzoek van de handel naar Brussel overgeheveld werd, alles zou verslaan?

Het voorwendsel over slechts de subsidies van de staat, provincie en enkele duizenden van de kustgemeenten te beschikken, is geen reden vermits toen de propaganda vanaf de kust geleid werd, men over niet meer gelden beschikte en de organisatie en werking wat anders was dan nu. De toelage door het ministerie van Landbouw is thans een nutteloze uitgave geworden, welke niet de minste verhoging van visverbruik met zich brengt.

### DIPLOMA'S UITGEREIKT

Aan de gemeentelijke school voor visserij en scheepvaart zijn geslaagd voor het diploma visfilieren de dames H. J. van der Plas, J. H. H. M. Frits - Van Dijk en M. E. Ros - Rustmeijer, alle uit IJmuiden. Verder de heren G.F.P. Hilt; C. Ter Metz, Y. Rol en T. Post, alle uit IJmuiden; S.J. Kruize en H. Vonk te Beverwijk; K. Kamstra en J. W. Westenberg te Hoorn; L. en M. Guddie te Ilpendam; F. de Haan en R. v.d. Elskamp te Amsterdam; D. J. Janzen te Zwaag; F. Verkerk en L. D. Parlevliet te Haarlem en G. Dekker te Egmond aan Zee.

Een groot aantal van de geslaagden heeft zich aangemeld voor het diploma Viskunde A, een erkend diploma voor de Vakbekwaamheid Vishandel.

Wat zegt onze minister van Landbouw hiervan die tot taak heeft alle nodeloze verkwistingen te schrappen.

### Prijzen in guldens

Per 1 kg: grote tong 14,19, groot middel tong 16,59, kleinmiddel tong 16,03, tong 1 13,57, tong twee 12,53, tarbot 16,81.

Per 40 kg: steenbolk 68, witte koolvis drie 63, koolvis vier 46, hake drie 78, wijting drie 140, tarbot 340-288, griet 268-184, kabeljauw vijf 142, schol één 96, schol twee 100, schol drie 118, schol vier 112-100.

De besommingen waren: KW 141 f 1130, IJM 30 f 7510.

Aan de vrijdagmarkt van 27 december werd aangevoerd: 1.400 kg tong; 16 kisten tarbot en griet; 754 kisten kabeljauw; 2.183 kisten koolvis; 504 kisten schelvis; 470 kisten wijting; 164 kisten schol; 38 kisten schar; 154 kisten makreel en 152 kisten diversen.

### PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg.: gr. tong 14,87; gr. m. tong 21,79; kl. m. tong 20,54; tong één 15,43-15,40; tong twee 16,00-14,53 tarbot 22,13-17,72.

Per 40 kg.: gr. hake 324; m. hake 344-298; hake één 280-260; hake twee 256-212; hake drie 126; bot 44-25; lever 62-60; kuit 94-90; tarbot 624-334; griet 350-216; kabeljauw één 192-100; kabeljauw twee 184-98 kabeljauw drie 132-96; kabeljauw vier 130-98; kabeljauw vijf 110-52; koolvis één en twee 58-28; koolvis drie 51-31; koolvis vier 41-28; schelvis één 110-98; schelvis twee 100-65; schelvis drie 98-55; schelvis vier 72-50; schol één 98-92; schol twee 100-65; schol drie 118-104; schol vier 134-114; makreel één 45; makreel twee 31-20; schar 124-110; wijting drie 98-45; tongschar 212; leng 83-71; lon 71-66.

### BESOMMINGEN

IJM 45 f1.460; 94 f710; VL 73 f 32.900; VD 20 f125; 25 f810; WR 1 f3.180; KW 34 f46.400; 44 f27.100; 81 f 55.700; UK 218 f3.830; 33 en 180 f2.920; NU 152 en FB 28 f4.010; UK 6 en 86 f2.800; 17 en 56 f3.960; 18 en 115 f2.990; 78 en 295 f3.760; 200 en 234 g1.470; 208 en 236 f3.160; VD 9 en 73 f7.610; 24 en 89 f5.630; 46 en 61 f4.450; 54 en 77 f4.610.

Aan de dinsdagmarkt van 24 december werd aangevoerd: 470 kisten kabeljauw, 108 kisten wijting, 3 kisten schol, 49 kisten schar, 3 kisten sprot, 71 kisten diversen.

### Prijzen in guldens

Per 40 kg: kabeljauw 1 162-114, kabeljauw 2 154-108, kabeljauw 3 94-80, kabeljauw 4 86-78, kabeljauw 5 84-64, schol 4 88, wijting 3 46-30, sprot 38, steenbolk 44-32, lever 23-19, kuit 57-19, bot 28-19.

De besommingen waren: KW 43 f 470, IJM 45 f 800, IJM 94 f 1450, UK 208-236 f 5000, UK 6-186 f 3170, UK 18-115 f 4510, UK 68-295 f 4710, UK 135-145 f 3550, YE 25-ZL 6 f 3790, VD 19-73 f 8840, VD 24-89 f 6.480, VD 46-61 f 4890.

Aan de maandagmarkt van 23 december werd aangevoerd: 14.500 kg tong, 4 kisten tarbot en griet, 955 kisten kabeljauw, 1651 kisten koolvis, 3112 kisten schelvis, 1046 kisten wijting, 1065 kisten schol, 282 kisten schar, 398 kisten diversen.

### Prijzen in guldens

Per 1 kg: grote tong 14,49-12,10, grm. tong 17,10-15,31, klm. tong 15,86-14,98, tong 1 12,31-10,03, tong 2 10,46-8,80, tarbot 20,81-17,09.

Per 40 kg: hake 1 212-186, hake 2 182-154, hake 3 76-42, lom 74-56, leng 72-60, tongschar 186-181, tarbot 626-240, griet 187-162, kabeljauw 1 95-56, kabeljauw 2 120-57, kabeljauw 3 92-70, kabeljauw 4 88-71, kabeljauw 5 79-40, koolvis 1 38-28, koolvis 2 40-30, koolvis 3 46-29, koolvis 4 35-27, schelvis 1 94-70, schelvis 2 74-48, schelvis 3 65-45, schelvis 4 45-35, schol 1 70-59, schol 2 75-61, schol 3 85-62, schol 4 71-60, wijting 3 55-27, schar 50-21.

De besommingen waren: IJM 29 f 18.300, IJM 30 f 18.900, IJM 115 f 16.000, IJM 154 f 5.300, SCH 117 f 27.600, SCH 256 f 8.000, WR 45 f 1.200, WR 57 f 38.700, VL 1 f 1.300, VL 34 f 14.000, VL 90 f 280,

VL 105 f 2.800, VL 112 f 1680, VL 115 f 700, KW 4 f 1360, KW 15 f 37000, KW 22 f 19600, KW 29 f 7000, KW 42 f 21000, KW 45 f 50700, KW 55 f 1600, KW 74 f 33800, KW 117 f 29000, KW 135 f 19000, KW 144 f 1900, KW 145 f 12700, KW 149 f 9400, KW 150 f 7400, KW 152 f 2700, KW 185 f 4300, KW 189 f 15500, KW 194 f 5800, KW 123 f 1800, KW 124 f 4500, KW 221 f 9600, KW 226 f 8900.

### TE KOOP: Stalen VISSERSVAARTUIG

O.249  
Bouwjaar 1957  
Tel. (059) 70 95 88  
(209N-7648V)

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 16-12 tot en met 21-12-1974

Door 70 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
22.103 kg.	Tong	f 303.909.45	van f 19,78 tot f 10,97 per kg.
5.277 kg.	Tarbot	f 48.173.60	van f 22,51 tot f 5,50 per kg.
59.365 kg.	Schol	f 127.039.35	van f 2,84 tot f 1,74 per kg.
26.765 kg.	Kabeljauw	f 68.094.33	van f 5,90 tot f 1,00 per kg.
1.100 kg.	Griet	f 5.465.19	van f 6,51 tot f 3,15 per kg.
3.330 kg.	Schar	f 5.085.02	van f 2,15 tot f 0,95 per kg.
5.705 kg.	Wijting	f 10.048.65	van f 2,30 tot f 1,46 per kg.
1.440 kg.	Steenbolk	f 1.982.15	van f 1,70 tot f 0,78 per kg.
3.865 kg.	Bot	f 3.264.88	van f 0,91 tot f 0,24 per kg.
1.320 kg.	Lever/kuit	f 1.394.00	van f 2,32 tot f 1,31 per kg.
166 kg.	Tongschar	f 638.49	van f 3,99 tot f 3,00 per kg.
295 kg.	Rog	f 91.75	van f 1,25 tot f 0,25 per kg.
15 kg.	Schelvis	f 19.50	van f 1,30 tot f — per kg.
28 kg.	Hammen	f 153.38	van f 5,51 tot f 5,21 per kg.

130.780 kg. f 575.959.74

Opnieuw een week (het verhaal wordt eentonig) waarin de weersomstandigheden een normale visserij verhinderden.

Omdat op maandag nog verschillende kotters hun vangst moesten lossen van de laatste dagen van de voorgaande week, was er op deze dag een behoorlijke aanvoer.

Opnieuw uitvaren was er door het stormweer echter de eerste dagen niet bij, in het laatst van de week konden in ieder geval de grotere kotters het nog eens proberen.

Het merendeel hiervan was echter niet meer op tijd voor de zaterdagmarkt. De kleinere kotters konden alleen de beide laatste etmalen nog de haven uit. Al met al een slechte visweek, die door de uitzonderlijk hoge prijzen die voor de aangevoerde vis werden betaald, niet kon worden goed gemaakt.

## REDERS, LEEST UW VAKBLAD



- Oliedruk omkeerkoppelingen zonder en met vertraging
- Onder alle omstandigheden betrouwbare kwaliteitsprodukten gebaseerd op een meer dan 60-jarige ervaring.

Agente voor de Belgische Visserij :

**N. V. BREVO**

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

Amsterdam. N.

Telefoon 687.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 70.87.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

(7399V)

**OSTEND STORES  
& ROPEWORKS**



Gedeponeerd merk :

**HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE**

Burelen en Administratie :

Tel: (059) 70.55.81 (5 lijnen)

Telex : 18128

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Tel. (059) 70.15.42

(059) 70.14.41

(059) 70.70.33

**HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN**

**MECHANISCH FABRICAGE VAN NETTEN**

**NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN**

**SPECIALITEITEN**

**VOOR DE ZEEVISSERIJ :**

Manila, sisal, nylon, polyethylene  
en polypropylene trawltwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

**VOOR DE LANDBOUW :**

Sisal bindgaren

Pick-up garens

**VOOR DE NIJVERHEID :**

Sisal inpakgarens

Tapijtgarens

**SPORT :**

Allerlei netten

**TAPIJTEN**

(7501V)

# hulp in nood s v

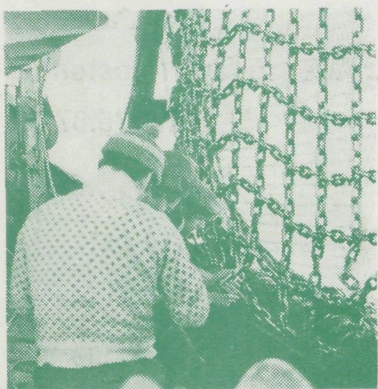
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

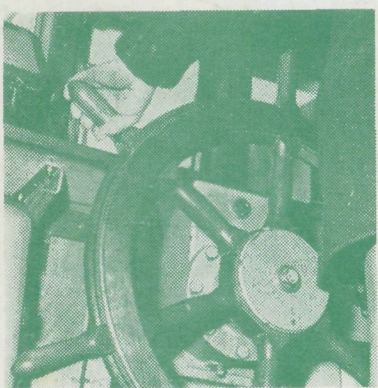
oostende

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.