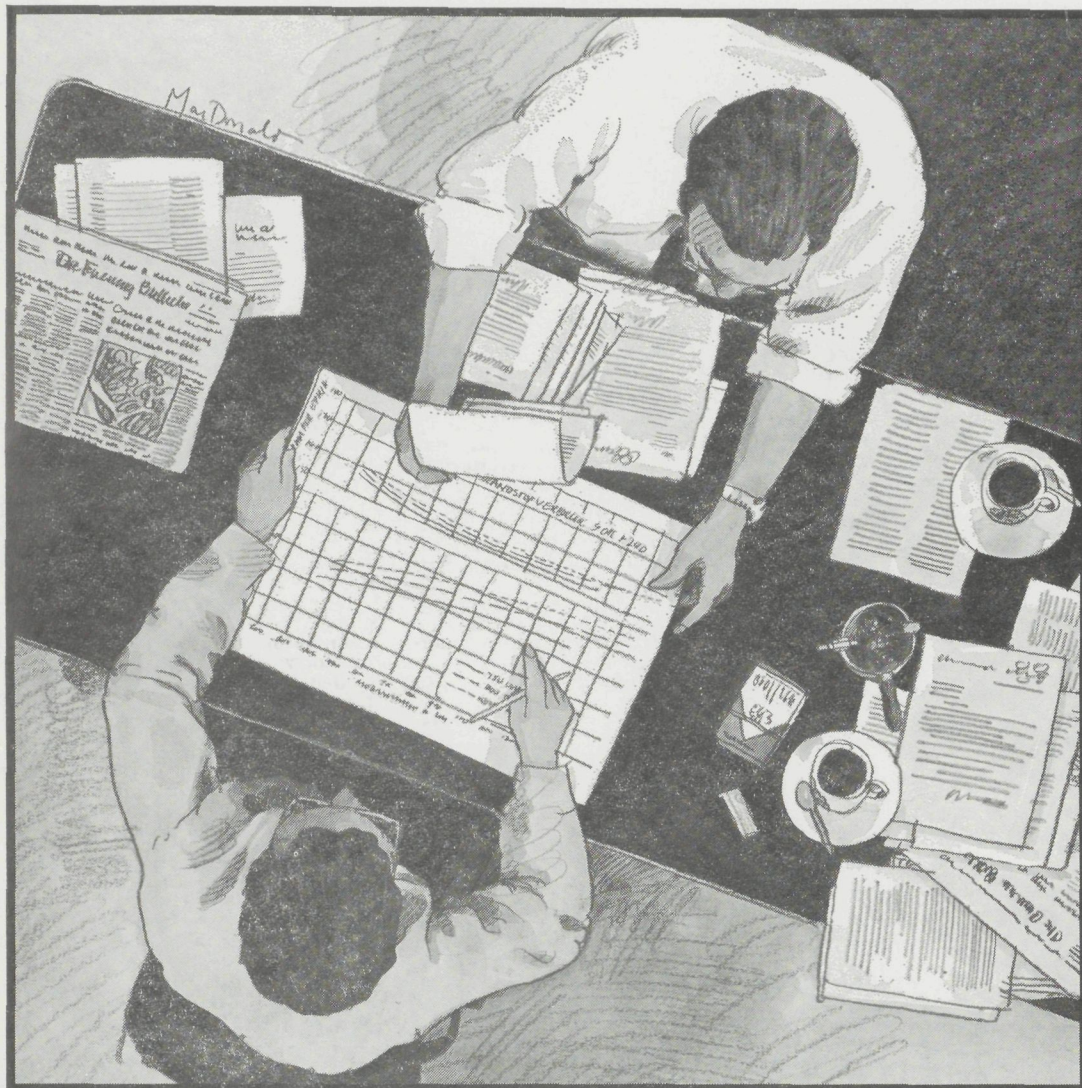




het  
visserijblad

W

# Wie bewijst dat ook uw brandstofkosten omlaag kunnen?



SWD levert het overtuigende bewijs. De praktijk heeft namelijk onomstotelijk aangetoond dat SWD's F240 bijzonder zuinig is met brandstof (155 g/epk/h) en smeerolie (1g/epk/h).

Dat zijn geen mooie woorden, maar harde feiten. SWD kan ze u aantonen aan de hand van praktijkcijfers, grafieken en exploitatieberekeningen. Zodat ook bij u de brandstof- en smeeroliekosten omlaag kunnen.

Met de F240 kan nog meer naar beneden: de post onderhoudskosten. Oorzaken: in de eerste plaats de robuuste en ongecompliceerde bouw en in de tweede plaats de lange standtijd van de onderdelen, die zeer ruime perioden tussen de grote inspecties mogelijk maakt.

Dat zijn de feiten. SWD heeft de bewijzen voor u klaar liggen. Bel of schrijf. En laat SWD meedenken over de optimale toepassing van de betrouwbare F240, die dankzij een efficiënte productie snel geleverd kunnen worden.

DR210 : 320 - 920 pk  
F240 : 820 - 1.500 pk

Verkoopafdeling Benelux,  
Postbus 608,  
Zwolle,  
Tel. (05200) 1 09 87,  
Telex 421 16,  
Telegr. storkdiesel

## SWD. Graag zelfs.

STORK-WERKSPoor DIESEL



# het visserijblad

Vrijdag 18 juli 1975 — Nr. 29

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, PUBLICITEIT 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

## Het quoteren van de schol en tong en de uitvaartregeling

In Holland schijnt men al veel verder gevorderd dan bij ons bij de wettelijke regeling van de aanvoeren van schol en tong.

Bij ons is er nog geen enkel officiële regeling getroffen en we kunnen voor het feit komen te staan, dat er een plots volledig verbod is, op tong en schol nog te gaan vissen.

Dat de door de techniek vastgestelde normen, aanleiding zullen geven tot een enorme chaos zowel bij ons als bij anderen, is een feit. We zijn van in de aanvang overtuigd geweest van de enorme moeilijkheden welke daardoor zullen ontstaan en van het faillissement van talrijke reders, die financieel zware lasten af te dragen hebben.

Voor die redenen alleen, was de gemakkelijkste, dus minst ingewikkelde regeling, het verbod bepaalde visgronden gedurende bepaalde tijdstippen van het jaar te verbieden voor elkeen en de 12 mijlszone ook in voege te brengen voor alle vaartuigen boven de 50 Br. T.

Men is er over heengegaan en zal er moeten naar terugkomen.

In afwachting dat bij ons de maatregel wet wordt, is vorige week in Holland een wettelijke regeling in voege getreden, waarover Cees Combee in de IJmuider Courant van 3 juli het volgende schrijft :

De kottersvissers zien het niet meer zitten. Ze voelen zich ernstig in hun bestaan bedreigd. De regelingen van het Produktschap voor Vis en Visprodukten, die 7 juli van kracht worden voor de visserij op tong, worden zonder meer als waardeloos gekenmerkt. Ze houden in, dat het maken van overweekse visreizen op tong verboden is en dat er in een vier-wekelijkse periode door een kotter slechts twee weken op tong mag worden gevist. De eerste veertien dagen mogen de schepen met een even nummer uitvaren en in de tweede periode de kotters met een oneven nummer. Alle schepen zullen nog deze week door het produktschap van een nieuw letterteken worden voorzien. Voor de Katwijkse kotters worden dat oneven nummers.

Jaap Ouwehand, secretaris van de Katwijkse Vereniging van Schipperseigenaren, met een verbeten trek om de mond : «Ze denken in

Den Haag, dat dit de oplossing is. Ik meen van niet. De stemming onder de vissers — je hebt het zelf hier in Katwijk en IJmuiden kunnen waarnemen — is tot het nulpunt gedaald. Begin van dit jaar hebben ze in Den Haag gezegd : «Als jullie ja zeggen tegen de quotering, dan kunnen jullie rustig varen onder de paraplu van de regering». Tot nu toe hebben we die paraplu nooit boven ons hoofd gevoeld. We zijn verdaagd van de drop in de regen».

### MAATREGEL

Even is Ouwehand stil. Hij roept wat in een stapel officiële papieren op zijn bureau en krijgt via de telefoon wat vragen te verwerken van vissers, die danig in de knoei zitten. Dan komt het eruit : «Ik weet een uitstekende maatregel om de zaak weer gezond te maken. We zitten voor het feit, dat er van de ongeveer vijfhonderd kotters, die de Nederlandse visserij rijk is, de helft moet afvallen. Er zijn genoeg eigenaren, die hun schip van de hand willen doen. Ze moeten er echter wel een acceptabele prijs voor krijgen. In het Opvang- en Saneringsfonds heeft de minister van Landbouw en Visserij momenteel zo'n 30 miljoen gestort. Wanneer hij dat bedrag nu eens opvoerde tot f 300 miljoen, dan waren we in één slag uit de grootste narigheid. Op dit moment ontvangt een reder, die een schip uit de vaart neemt 700 gulden per ton. Dus als hij een kotter van 200 Ton heeft 140.000 gulden. Dat is geen bedrag. Temeer niet omdat er op vele schepen grote hypotheeken rusten. De bank neemt trouwens met zo'n afvloeiingsregeling beslist geen genoegen en zegt tegen de eigenaar die bij zo'n instelling zwaar in het

(Vervolg blz. 2)

### UITGAVE VAN

#### « HET VISSERIJBLAD »

HET VISSERIJBLAD zal tengevolg van het betaald verlof op vrijdag 25 juli en vrijdag 14 augustus niet verschijnen.

De resultaten van de markten van die weken zullen op 1 augustus en 21 augustus weergegeven worden en in het NIEUWSBLAD VAN DE KUST op vrijdag 25 juni verschijnen.

## IJsland breidt territoriale grenzen uit tot 200 mijl !

### ENGELSE EN WEST-DUITSE PROTESTEN ! GAAN WE NAAR EEN NIEUWE VIS-OORLOG ?

De IJslandse regering heeft op dinsdag 15 juli bekend gemaakt dat zij vanaf 15 oktober de territoriale grenzen zal uitbreiden van 50 tot 200 mijl.

Dit staat in een verordening gepubliceerd door het Ministerie van Visserij, verordening die genomen werd op druk van de betrokken visserijsector in IJsland en na beloften die in de vorige kiescampagne werden afgelegd. Het zal dus vanaf deze datum verboden zijn aan alle buitenlandse schepen om nog in de 200 mijlzone vanaf de IJslandse kusten te vissen. Het was de minister zelf die dit op een persconferentie mededeelde. Gezien men in IJsland zelf wel het revolutionair karakter van deze maatregel aanvoelde, voegde de minister er aan toe dat de IJslandse regering bereid is over deze resolutie aan tafel te gaan zitten met de landen die aan de visserij op IJsland belang hebben.

Niettegenstaande het principe van de territoriale grenzen in Genève aanvaard werd voor een uitbreiding tot 200 mijl, is er nog geen overeenkomst wat de rechten van de oeverstaten in die uitgebreide zone betreft. Zal het om absolute rechten gaan wat de visvangst betreft, of slechts om voorkeurrechten voor de oeverstaat ?

### Een nieuwe kabeljauwoorlog ?

Er is een zeer grote kans dat er een nieuwe kabeljauwoorlog uit breekt zo IJsland inderdaad met geweld tracht de verordening voor verbod van visvangst binnen de 200 mijlzone te doen eerbiedigen. Inderdaad heeft de Engelse trawler-rederijfederatie reeds laten weten dat ze geen notitie zal nemen van de IJslandse verordening. Dit gebeurde reeds heden dinsdag zelf. Heden woensdag 16 juli ging er dan een officieel protest uit van de West-duitsche regering die evenmin de eenzijdige deklaratie van IJsland wenst te aanvaarden. Dit alles laat voorzien dat, zo intussen

geen besprekingen naar een voor deze landen voldoende gevende oplossing op gang komen, we terug in een visserijoorlog zullen zitten met een voor IJsland zeer moeilijke opgave gezien de uitgestrektheid van de zone waarin de kleine overheidsvloot nu zou moeten optreden. In dit verband mogen we zeker ook wel de recente verklaring van Kissinger aanhalen waarin hij onder meer op het bandeloos arrogant optreden wees van vele ontwikkelingslanden, die zonder rekening te houden met internationale tradities en reglementatie, hun eigen wil aan anderen trachten op te dringen. Wat in het bijzonder IJsland betreft, zal het hier zeker terug gaan schermen met de bescherming van de visstapel en het feit dat de IJslandse economie op de visvangst aangewezen is. In dit verband wijzen we er op dat IJsland, met betrekking tot bescherming van visstapels, onlangs nog geweigerd heeft de beslissing van de Noord-Oost Atlantische Commissie te aanvaarden die dit land een beperkt vangstkontingent voor de haring oplegde. We menen eerder dat IJsland heel eenvoudig de visserij voor eigen profijt wenst te behouden en hiervoor zelf de rechten van de landen met een traditionele visserij in de IJslandse wateren te negeren.

Het is duidelijk dat overleg altijd beter is dan een oorlog, maar alles komt ten slotte er op neer tot waar IJsland bereid is de traditionele rechten van de buitenlanders tegemoet te komen en of ze anders even bereid is zich zelf beperkende vangstkota op te leggen opdat de vis zou kunnen uitzwermen in de Atlantische Oceaan en de Noordzee. Anderzijds stelt zich de vraag wie zich het recht mag toeëigenen wateren binnen om het even welke zone buiten die internationaal vastgelegd, als de zijne te aanzien. Niettegenstaande België nog slechts een gering aantal IJslanders bezit, is de aanvoer van deze schepen, relatief gezien toch nog altijd belangrijk. Hopen we maar dat onze regering zo spoedig mogelijk contact opneemt met de IJslandse regering om de Belgische visserij op IJsland voor minstens een zeer lange tijd veilig te stellen.

# HET QUOTEREN VAN SCHOL EN TONG EN DE UITVAARTREGELING

(Vervolg van blz. 1)

Krijt staat, blijf maar doorvissen. De bank incasseert dan altijd nog de contractueel vastgelegde vijftien tot twintig procent van de besomming.

Zou een eigenaar bijvoorbeeld een miljoen krijgen, dan zou er zeker onder de Katwijkse reders geen bezwaar bestaan om het schip van de hand te doen. De meeste nieuwbouwkotters zijn gebouwd met de helft eigen geld en de helft van de bank. Zo'n kotter kost toch altijd nog twee tot twee en een half miljoen".

## TERUGGANG

Er kan bepaald niet worden gezegd, dat de Katwijkse kottervloot de laatste jaren onstuimig is gegroeid. Verre van dat. Er is van een flinke teruggang sprake. In 1964 telde men nog 120 schepen en nu een goede veertig en het hoogste motorvermogen is 1350 pk. De laatste twee jaar zijn er negen nieuwe kotters van stapel gelopen. Ze dienden ter vervanging van verouderde vaartuigen. In Urk heeft men de zaken veel fors aangepakt. Die vloot telde in 1964 slechts tien Noordzeekotters en nu honderd. Datzelfde is het geval met Den Helder en de Zuid. En... in die nieuwe schepen van Urk en Den Helder plaatste men motoren van 1800 tot dik 2000 pk. Er kan dus beslist niet worden gesteld, dat de Katwijkers de hoofdschuldigen zijn van de overbessing, zoals wel eens van Urker zijde wordt gesuggereerd. Bovendien zitten die Urker vissers meestal financieel heel wat zwaarder dan hun Katwijkse collega's. Er zijn daar de laatste jaren schepen gebouwd, die voor negentig en zelf honderd procent gefinancierd werden.

## BANKEN

Wanneer men met insiders spreekt, zijn de banken mede schuldig aan de debacle in de visserij. Ze hebben toen het nog betrekkelijk goed ging, maar kredieten beschikbaar gesteld. Soms alleen op vertoon van het trouwboekje waarop de namen van maar liefst twaalf kinderen prijken. De schipper-eigenaar kon dus met eigen familie varen en daardoor behield de bank een greep op heel het inkomen. Nog een sterk, maar volgens ingewijden, waar verhaald doet de ronde. Iemand met een eigen bezit van 17.000 gulden wilde een schip laten bouwen. Daar stapte de bank niet in. Hij kreeg geen hypotheek. Het zou, zo werd hem duidelijk gemaakt, wat anders zijn als hij een huis als onderpand had. Goede raad was duur. Uiteindelijk kocht de kotter-reder een huis van 100.000 gulden waarop hij weer naar de bank en de nieuwbouw van een kotter werd zonder enige bezwaar gefinancierd. Op dit moment gaan de banken nog niet over tot harde maatregelen. Wanneer ze wel zouden toeslaan zouden er heel wat faillissementen in de visserijsector vallen. Voorlopig wordt nog genoeg genomen met die vijftien tot twintig procent van de besomming. Beter een half ei, dan een lege dop zal men denken. Wel zitten die banken met smart te wachten op een nieuwe aflossingsregeling met garantie van de regering. Het is bekend, dat minister Van der Stee be-

zig is met een regeling die de termijn van aflossing van tien op twintig jaar brengt.

## HELFT ER UIT

Ouwehand staat niet alleen in zijn zienswijze over dat O. en S-fonds. Ook de schippers-eigenaren Cees Haasnoot (KW 24), Huig Groen (KW 32 en 57) en Johan Haasnoot (KW 11) zijn het van harte met hem eens.

Ze noemen, dat de enige mogelijkheid om zo snel mogelijk uit de problemen te komen. Groen: «De helft moet eruit, anders gaan de goede rederijen ook nog ten gronde. Door de quotering van de vangsten. Men moest dat eens inzien in Den Haag. Er zijn al heel wat schepen, die zichzelf niet meer kunnen bedruipen. Momenteel vaart misschien wel zestig procent van de kottervloot niet rendabel. Met de huidige O. en S-regeling schieten we niets op. Als een eigenaar z'n schip uit de vaart neemt krijgt hij een dusdanig lage uitkering, dat hij nog voor flink bedrag de boot ingaat. Het beste zou men de afgevoerde schepen beschikbaar kunnen stellen voor de ontwikkelingslanden. Als men aan de eigenaar bijvoorbeeld een miljoen gulden uitkeert en men laat er voor 300.000 gulden aan verbouwen om ze geschikt te maken voor de visserij in die landen, dan helpt men drie «vliegen» in een klap: de reders de werven en de ontwikkelingslanden. Nu stelt men immers toch ook gelden beschikbaar voor de bouw van nieuwe schepen voor de ontwikkelingslanden».

Het uitoefenen van twee weken tongvisserij en twee weken schol of rondvis is wel mogelijk, maar het legt geen zoden aan de dijk. Bovendien vreest men dat de bemanningen er geen genoeg mee zullen nemen. Er zijn schippers geweest, die het hebben geprobeerd, doch de resultaten waren verre van gunstig. Ronduit een flop. Een weekreis schol leverde 18.000 gulden op en een weekreis rondvis slechts 11.000 gulden. Om rendabel te varen moet de opbrengst zo'n 25.000 gulden zijn en... dan schiet er voor de eigenaar nog nauwelijks wat over.

## KNELPUNT

Schipper-eigenaar Cees Haasnoot: «Het grootste knelpunt zit in het verbod om verweekse reizen te maken. Stel nu voor: we varen maandag naar de visgronden en dinsdag begint het te stormen, zodat we moeten gaan liggen steken. Wat moet er dan gebeuren? In het najaar komt dat vaak voor. Wek besluit dient de schipper dan te nemen? Het is zeer wel mogelijk met een fikse bries te vissen, doch dan worden er wel menselijke levens aan gewaagd als er, ondanks de elementen, toch nog een verantwoord besomming moet worden bereikt. Er zullen schippers zijn, die zeggen we gaan steken of we lopen een haven binnen. Doch anderen, die financieel heel moeilijk zitten, zullen door blijven gaan met vissen. De bemanning zien zij niet meer staan. Voor hun oog doemt de berg schuld op. Dus varen, varen maar, want we moeten zaterdag binnen zijn en proberen een goede besomming te maken. Zo iets wordt door de huidige maatregelen sterk in de hand gewerkt. Daarom is de enige oplossing het O. en S-fonds opvoeren tot 300

miljoen gulden. Je zult eens zien hoeveel eigenaren hun schip van de hand doen als ze 1 miljoen gulden of in verhouding van hun schip een wat lagere schadevergoeding krijgen».

## «FEEST»

Jaak Ouwehand ziet alle narigheid van nabij. Als secretaris van de Vereniging van Schippers-eigenaren.

Hij is nog blij, dat de situatie in Katwijk gunstiger is, dan in andere visserijplaatsen. Toch meent hij, dat het «feest» nu pas gaat beginnen. Tot en met 30 juni is er net zoveel tong gevangen als in het eerste half jaar van 1974, namelijk 6100 ton. Dus er was nog weinig financiële pijn. Voor de komende zes maanden blijft er echter nog maar 3100 ton over, vorig jaar was dat 8000 ton. Die 3100 ton zijn met het aantal schepen van nu zo weggevisst en... dan moet er rekening mee worden gehouden, dat er de komende weken nog zo'n vijf kotters met een motorvermogen van 1800 tot 2000 pk van de werven komen.

Nadrukkelijk zegt Ouwehand ten slotte: «De helft van de kotters moet uit de vaart worden genomen maar dan moet men wel met die groten van 1800 tot 2000 pk beginnen en deze bij de sanering niet buiten sluiten, zodat alleen de kleine schepen de dupe worden. Zolang die «moordenaars» nog leven gaat al'es gewoon door. Drie kleine schepen van 500 ton richten lang niet zoveel kwaad aan als één grote van 2000 pk. Die drie halen lang niet uit de zee, wat die ene grote presteert. De regering zal met doelbewuste maatregelen moeten komen en niet met lapmiddelen, zoals nu. Daar schieten we niets mee op. De vissers worden er de dupe van. Wanneer er tweehonderdvijftig schepen moeten afvloeien zijn er zo'n dertienhonderd man mee gemeeld. Dat is een trieste zaak. Ook voor hen zal een oplossing moeten worden gevonden. Er zijn momenteel al heel wat vissers die van boord stappen als ze een zekere baan aan de wal kunnen bemachtigen. We zitten momenteel in het schip en zullen moeten varen tot het tij keert. Voorlopig zie ik de toekomst somber in. Toch zal het licht wel weer eens gaan schijnen. De vissers zijn standvastige lui en hebben meer moeilijke tijden meegemaakt zoals in de dertiger jaren en tijdens de oorlog».

## EEN ONLOGISCHE REDENERING

De redenering van de heer Ouwehand kunnen we in het geheel niet bijtreden.

Men heeft als reder steeds maar willen groter schepen en groter motoren inbouwen met visserijmethodes welke onvermijdelijk naar een catastrofe moesten leiden. Zowel de Hollandse reders, als de banken die de meest gemakkelijke zijn als de Hollandse regering zijn foutief en hadden reeds jaren geleden de Hollandse vloot boven een bepaalde brutotonnage niet mogen laten uitgroeien.

In België is het alleen het aantal eenheden in 2 jaar fel verminderd maar ook de tonnage, niettegenstaande een verbeterde techniek maar in gematigde vorm werd uitgebouwd.

Nu wil men zonder kleerscheuren het van de FEOGA of de Hollandse regering hebben. Elk een is be-

wust van de grote moeilijkheden welke ons te wachten staan.

In België moet men ook saneren. Maar hier kan het op basis van een vloot, welke nog voor meer dan 30 t.h. verouderd is.

En wat meer is, toelating geven om schepen die in Frankrijk en Ho land of Engeland afgeschreven zijn, te kopen, zou tijdelijk dienen verboden te worden.

Om de beurt gaan vissen, is geen oplossing.

De kapitalen zijn er, de noodzakelijke afschrijvingen, de verzekering, het onderhoud en wat met de bemanning.

Waarheen moet die afgevoerd? Of is er nog bemanning te veel? Zoals we hierboven hebben geschreven, is de gevolgde methode om onze visgronden werkelijk te beschermen en de voortplanting te bevorderen, verkeerd.

We begrijpen niet waarom de techniekers dat niet willen inzien. Het is ons bekend dat er in september van vorig jaar op de internationale bijeenkomst voorstellen in dien aard zijn geweest, maar...verworpen.

En dat noemen we: spijtig. In het belang van de ganse visserij gemeenschap, sluit bepaalde visgronden gedurende de paaitijden aldaar.

Sluit de visserij voor schepen van 50 Br. Ton en meer binnen de 12 Mijlszone. Verbied volledig de industriële visserij en bestem de vsmeeffabrieken voor andere doeleinden, want niet alleen de Belgen Hollanders, Fransen, moeten het gelag betalen, ook de andere Europese naties en vooral de Noren, Denen, Zweden en Russen hebben fout aan de huidige toestand.

Maar dan moet elkeen niet van zijn eigen egoïstisch standpunt vertrekken maar wel van dat van het algemeen belang.

En omdat te bereiken is er krachtadig nodig en dient niet Europees gedacht maar gehandeld.

P. Vandenberghe

## DE DENEN EN HUN VERBLIJF TE OOSTENDE

Men schrijft ons

Dat Zeelieden en vissers wanneer ze andere havens aandoen, er graag eens een uitstapje doen, is algemeen bekend. Dat ze eens huizen van plezier bezoeken, is ook niets nieuws.

Maar dat ze hun schepen vele dagen in de vissershavens laten liggen en door schuimers ganse nachten naar bepaald inrichtingen in stad worden geloodst om achteraf hun agent tienduizenden te moeten zien betalen, gaat over zijn hout.

Op de H. Baelskaai zijn er bodegas of clubs, waar het er deftig aan toegaat. Maar sommige belanghebbende reders, loodsen ze's avonds en ganse nachten veel verder tot hun ged meer dan verteerd, op is.

Zal dat niet verkeerd uitdraaien. Waar men in Holland weggelopen is omdat men beweert dat ze hun netten hadden doorgesneden, zouden het misbruik dat sommigen van hen hier maken, wel eens andere gevolgen kunnen hebben.

# DE OVERHEIDSBIJDRAGE IN GASOLIE voor de VISSERIJ IN HOLLAND en BELGIË

Vraag van volksvertegenwoordiger Vandamme aan de Minister van Landbouw

Volgens een beroepsblad van de visserij zou de staats-tussenkomst in verband met de gasoli voor de visserij in Nederland 0,865 fr. bedragen en in België thans 0,30 fr., vanaf 1 juli 1975, 0,50 fr.

Moet geen eenvormige tussenkomst voorzien worden?

**Antwoord :** Bij de vaststelling van de overheidsbijdrage (0,50 fr. per liter vanaf 1 juli 1975) in de gestegen gasolieprijzen, werd rekening gehouden met de terzake door de Commissie voor de Europese Gemeenschappen uitgevaardigde richtlijnen.

Het is inderdaad juist dat in Nederland een tegemoetkoming van 0,060 gulden per liter wordt voorzien. De regeling voor toekenning van deze bijdrage verschilt echter met het in België van kracht zijnde systeem.

In Nederland gaat het om een door de staat gegarandeerde banklening ter financiering van de aankopen van gasolie. De belanghebbenden zijn verplicht om, via een privé-bankinstelling hun aankopen te financieren.

De Nederlandse overheid betaalt het gegarandeerde bedrag van 0,060 gulden per liter aan de betrokken bank slechts uit nadat uit de financiële uitkomsten van de visserij over een voorafgaandelijke zesmaandelijke periode, hiertoe de noodzaak blijkt.

**Nota der Red. :** De Minister van Landbouw beantwoordt niet de vraag van Volksvertegenwoordiger Fernand Vandamme van Brugge.

Zijn antwoord is geen oplossing op de discriminerende wijze waarop de Belgische visserij behandeld wordt.

Die zogezegde gegarandeerde banklening is een vorm van toelage welke niet belet vast te stellen dat de Hollandse vissers een ristourne kregen van 0,86 fr. per liter en de Belgen slechts 0,50 fr. Van 1 jan. 1975 tot 30 juni was dit voor de Belgen zelfs slechts 0,30 fr. en 0,86 fr. voor de Hollanders ! Ook de Duitsers en Fransen krijgen meer. Die cijfers zijn door de Belgische visserijdienst maar al te wel bekend.

Het is een feit dat onze minister van Landbouw bang is meer te geven, omdat hij meent dat aan de landbouw (tuiniers) ook evenveel zal moeten gegeven worden.

Niettegenstaande een slechte periode deze winter, zijn deze er echter bovenop en hebben ze voor hun tuinen niets nodig. Integendeel uit betrouwbare bron wordt vernomen, dat voor hen de toestand veel beter is dan vorig jaar. De heer Minister geeft een antwoord dat ons noch niemand kan voldoen. Hij is bang de Boerenbond in het harnas te jagen, waar men meer invloed heeft dan de visserij !

De discriminatie is er en mag in het kader van de EEG zeker niet bestaan.

Wij verwijzen tevens volksverte-

genwoordiger Vandamme naar de beslissing van de Hollandse Minister van der Stee welke heden op een ander plaats in ons blad verschijnt, waaruit duidelijk blijkt dat de tussenkomst van de Hollandse regering van 1 juli 1975 tot 31 dec. 1975, op een verfijnde wijze ingekleed, 0,75 fr per liter zal zijn, waar ze tot op heden 0,86 fr per liter was.

Daarenboven vergeet de Belgische minister van Landbouw te melden dat de officiële prijs voor gasoli op het huidige ogenblik en sedert maanden 3,26 fr was te IJmuiden en nu 3,70 fr, waar ze in België in transit dus voor de visserij 3,86 fr bedraagt, wat een verschil in meer is voor de officiële prijs van 0,60 fr en nu nog 0,16 fr.

P. Vandenberghe

## Het vissen in Belgische territoriale wateren

Na verschillende persoonlijke tussenkomsten van de heer Vandenberghe namens onze kustvissers had vorige week tussen de verantwoordelijken van het ministerie van Landbouw, het Waterschoutsambt en de Zeemacht, een werkvergadering plaats met het oog op de bewaking van de driemijlszone in afwachting van het verschijnen van een verbod nog in de 12-mijlszone te vissen voor schepen van 50 Br. T. en meer.

De vertegenwoordigers van de drie ministeries namen ditmaal krachtdadige besluiten, welke zullen leiden tot opeldigen en verbeurdverklaringen.

Ook werd door de Belgische Minister van Verkeerswezen aan de Hollandse minister een schrijven gezonden waarvan de inhoud als volgt aan de Nederlandse vissers bekend gemaakt werd :

### VISSERIJGRENS BELGIË

Naar aanleiding van een onlangs ontvangen brief van het Belgische Ministerie van Verkeerswezen wordt het volgende onder de aandacht van de Nederlandse vissers gebracht.

Sedert 1965 is het aan Nederlandse vaartuigen toegestaan in de Belgische territoriale wateren te vissen, met inachtneming van de aldaar geldende wettelijke bepalingen.

De belangrijkste daarvan zijn vervat in het Belgisch Koninklijk Besluit van 13 januari 1970, waarvan artikel 1 luidt a's volgt :

Het is verboden te vissen in de onder Belgische jurisdictie (3-mijl) ressorterende wateren bij middel van :

1. Dynamiet of gelijk welke andere springstof.
2. De trawl voorzien van grote oplangers (Vingeron-Dahl stelsel).
3. De ploegketting voor het loodzeel (wekkers).

4. Trawlnetten waarvan de bovenpees langer is dan 15 meter.

Voor het vissen van pelagische soorten mag het trelnet met een bovenpees van meer dan vijftien meter echter wel worden gebruikt voor zover :

1. Gevist wordt tijdens het gebruikelijke seizoen.
2. De trelnetten speciaal opgetuigd zijn voor deze soort visserij.
3. Deze netten worden gesleept door vaartuigen waarvan het motorvermogen 200 PK niet overschrijdt.

In artikel 13 van genoemd Koninklijk Besluit zijn de eerder gepubliceerde beperkende bepalingen ten aanzien van de maximumtrekkracht van garnalenschepen vervallend verklaard.

Voorts geldt in de gehele 12-mijls zone langs de kust van België, Nederland (incl. Waddenzee, Eems en Dollard), Duitsland en Denemark tot 56°30' NB een trawlverbod op schol en tong met schepen groter dan 50 brt en/of met een motorvermogen van meer dan 300 PK.

De Belgische autoriteiten wijzen er met nadruk op dat alle wettelijke bepalingen strikt nageleefd dienen te worden en overtreders zich blootstellen aan strafrechtelijke vervolging.

Directie van de Visserij  
Afdeling Voorlichting  
Zee- en Kustvisserij.

Totdaar de mededeling van het Hollands ministerie van Landbouw aan de Hollandse vissers.

Wij menen dat deze aanwijzingen hoffelijk zijn, daar nog niemand werd opgeleid en ze alleen buiten de territoriale wateren verwezen werden, maar dat voortaan, in het belang van de GANSE visserij, streng optreden noodzakelijk is.

**VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN**

Studie van Meester  
Raoul ROEGIERS,  
gerechtsdeurwaarder  
te VEURNE, Lindendreef, 10

— 0 —

BIJ RECHTSMACHT  
OPENBARE VERKOPING

van

### Houten Motorvisser - O.156 DIANA - LUCIE

OP ZATERDAG 19 JULI 1975  
te 16 uur in de namiddag  
in de café « DE OCEAAN »,  
Havenstraat, 7 te Nieuwpoort

Zal er door het ambt van gerechtsdeurwaarder ROEGIERS voornoemd, overgegaan worden tot de openbare en gerechtelijke verkoping van :

de houten motorvisser O.156 « DIANA - LUCIE », gebouwd in 1931 op de scheepswerf te Brugge, metende bruto 79.51 ton, netto 23.41 ton, voorzien van een motor A.B.C. 250 pk, bouwjaar 1956, met al zijn inventaris en toebehoorten zoals het gemeerd ligt aan de kaai te NIEUWPOORT.

Het lastenkohier, de verkoopsvoorwaarden, liggen ter inzage der belanghebbende ter studie van de verkoophoudende gerechtsdeurwaarder.

De verkoping geschiedt onder de opschortende voorwaarde van hoger bod binnen de vijftien dagen. (art. 1592 G.W.)

**Bezichtiging :** alle werkdagen van 9 tot 12 uur alsook de zaterdag.

Zich wenden : Duinkerkestraat, 41, Nieuwpoort.

(1473N—7722V)

### WAAR LIGGEN DE N.159 EN DE O.312 GEZONKEN

Naar aanleiding van het zinken van de N.159 en de O.312, werd ons de vraag gesteld de positie van die wrakken op te geven.

De waterschout van Nieuwpoort en hoofdwaterschout Vermeulen, het belang hiervan inzake, hebben dit nagegaan.

Alle vissersvaartuigen welke in zee gaan, krijgen die posities mee om nettenverlies en averij te vermijden.

Deze posities zijn voor de :  
N.159 : 52°07'36"N — 02°27'36"E  
Decca rood J. 7 - groen D. 37.  
O.312 : 51°50'N — 1°49'E, Decca :  
rood H. 23.05 - groen E. 32.10.

### WAAROM NIET WEGGEMAAKT ?

Deze wrakken lichten, is onbegonnen werk en zou geweldig veel kosten teweeg brengen.

Het komt ons echter voor dat de Zeemacht hier uiterst nuttig werk zou verrichten, moesten een paar Zeemachtseenheden deze wrakken, zoals andere ten andere ook, volledig door ontploffing vernietigen.

Het zou het groot voordeel hebben dat deze vernietiging veel schade aan vistuig, motoren, enz... zou vermijden in een tijd waar het verlies van vistuig enorme gevolgen heeft en het vastslaan veel schade aan mecanische tuigen kan veroorzaken.

# DE OLIEFINANCIERING VAN DE VISSERIJ IN NEDERLAND

## BELGISCHE VISSERIJ EENS TE MEER BENADEELD!

Dat de Hollandse minister A. van der Stee voor de Hollandse Visserij al het mogelijke doet om ze te helpen blijkt eens te meer uit hiernavolgende mededeling.

Op te merken valt, dat de officiële prijs van de gasolij aan de visserij in België sedert bijna een jaar 3,86 fr is en dat tot 1 juli 0,30 fr en vanaf 1 juli 0,50 staatstussenkomst bestaat.

In Holland was deze tot op 1 juli 0,86 fr en laat hieronderstaande officiële mededeling in De Visserijwereld geen twijfel, dat de steun in Holland veel groter blijft en de officiële prijzen lager.

De mededeling luidt :

De minister van landbouw en visserij mr. A. van der Stee, heeft alwetenkele weken geleden een beginselbeslissing aan de Europese Commissie medegedeeld om de olie-financieringsregeling voor de visserij te verlengen voor de periode 1 juli 1975-31 december 1975. Op basis van de bestaande Europese richtlijnen zou het bedrag gesteld kunnen worden op 5 cent per liter olie. Aangezien de Europese Commissie haar onderzoek van deze verlenging nog niet heeft beëindigd heeft mi-

nister Van der Stee voorlopig een overgangsregeling getroffen voor de maanden juli en augustus.

Dit blijkt uit een beschikking, gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant van 7 juli 1975. De Staat garandeert over de periode 1 juli 1975 - 28 februari 1976 leningen te behoefte van de aankoop van zware olie tot 150, per 1000 liter en gasolie tot 5 cent per l., voor zover deze oliën voor de voortstuwing van visserij-schepen worden gebruikt. Het betreft hier olieleveranties over het tijdvak 1 juli - 31 augustus 1975.

Het ligt in het voornemen van de minister zo spoedig mogelijk een definitieve regeling te treffen voor het gehele tijdvak tot 31 december 1975. Hierin zal dan tevens worden opgenomen dat de minister te zijner tijd zal beslissen of de Staat, gezien de financiële uitkomsten in de visserij, al dan niet de terugbetalingsplicht van de gegarandeerde lening overneemt.

Deze mededeling geven we als officieel medegedeeld aan volksvertegenwoordiger F. Vandamme van Brugge, die van de Minister van Landbouw een vaag antwoord kreeg.

## IN DE VRIJE VISSERIJSCHOOL TE NIEUWPOORT

### UITSLAGEN

#### 1e jaar, 5 leerlingen

Casier Patrick, 76; Dewulf Serge, 81; Hosten Franky, 74; Vosté Jean-Marie, 58; Vandenaabeele Jan, 54.

#### 2e jaar, 11 leerlingen

Blondeel François 62; Casier Eric 72; Claes Tony; Coulier Patrick 82; Dalle Yvan 59; Desaever Patrick; Gheerinck Philip 62; Vanhoucke Jan 65; Vanrafelghem Johan 60; Vantroyen Frank 67; Zoete Eddy 79.

#### 3e jaar, 3 leerlingen

Bos Jean-Marc 85; Bovy Jean-Marie 78; Vercoutter Marc 85.

#### Zwembrevetten 1974-75

4 leerlingen behaalden het schoolbrevet.

2 leerlingen behaalden het elementair brevet.

5 leerlingen behaalden het voorbereidend zwembrevet.

8 leerlingen behaalden het brevet van zwemmer.

4 leerlingen behaalden het brevet van redder.

### AFDELING DEK

#### Schipper ter Kustvisserij

Beuckels Charles, Nieuwpoort;

Calcoen Alain, De Panne; Hennebert Yvan, Nieuwpoort; Legein Jean Pierre, Oostduinkerke.

#### Aspirant-Schipper

Bos Jean-Marc, Nieuwpoort; Bovy Jean-Marie, Westende; Vercoutter Marc, Nieuwpoort.

#### Scheepsleerjongen

Blondeel François, Nieuwpoort; Casier Eric, Nieuwpoort; Coulier Patrick, Nieuwpoort; Dalle Ivan, Westende; Gheerinck Philip, Nieuwpoort; Vanhoucke Jan, Nieuwpoort; Vanrafelghem Johan, Nieuwpoort; Vantroyen Frank, Nieuwpoort; Zoete Eddy, Nieuwpoort.

#### Afdeling Motoren

Ghys Stefaan, Nieuwpoort; Vanhoutte August, Nieuwpoort, Deraumout Albert, Westende.

**PRIJS geschonken door Burge-meeste Senator G. Mommerency, toegekend aan de leerling die het grootste aantal punten behaald heeft in het examen van ASPIRANT-SCHIPPER :**

BOS Jean-Marc uit Nieuwpoort,

**PRIJS geschonken door de school toegekend aan de leerling die het grootste aantal punten behaald heeft in het examen van SCHEEPSLEERJONGEN :**

COULIER Patrick uit Nieuwpoort.

**VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN**

## BEWIJS VAN VERSTANDHOUDING VIJF IJSLANDERS IN DE VERKOOP VAN DE WEEK VAN 21 JULI

Nadat we in de week van 14 juli één enkele ijslander aan de markt kregen, worden er voor de vakantieweek van 21 juli niet minder dan 5 IJslanders aangemeld !

Vroeger wezen we er reeds op dat er een betere coördinatie zou moeten zijn tussen de reders, wat de aanvoerdara betreft, en dit zeker voor de IJslandvaartuigen, kwestie van de tamelijk eenzijdige soorten aanvoer door deze vaartuigen. Zullen we nu terug een fiasco beleven met een te groot aanbod van IJsland vissoorten ? en dan nog in een week waarin de meeste viswinkels gesloten zijn en de leurderevenmin op tournee gaan ! We vrezendat door een overaanbod veel vis zal dienen opgevangen te worden. In de week van 6 tot 12 juli was de dinsdagmorgen omgekeerd, slechts één enkel vaartuig aan de afslag. Wel waren er een paar scheepjes uit Denemarken, maar de komst van deze vreemde vaartuigen kan men doorgaans niet voorzien. We herhalen dus, één enkel eigen vaartuig aan de markt. Dit bewijst nog eens duidelijk het gebrek aan coördinatie en we mogen zelfs zeggen, aan marktregeling. Inderdaad behoort ook een regelmatige spreiding van de marktaanvoer tot één derbijzonderste factoren van de marktregeling. Intussen kunnen we slechts duimen voor de schepen opdat ze toch nog een fatsoenlijke prijs zouden krijgen in de afslag.

## HERNEMING VAN DE WERKEN ZEESLUIS TE ZEEBRUGGE

Vraag van Volksvertegenwoordiger Vandamme d.d. 27 mei 1975 :

Sedert oktober 1972 zijn de werken aan de zeesluis te Zeebrugge stopgezet. In de loop van april 75 zou de Regering een beslissing nemen. Wij zijn mei.

Wanneer zal de Regering een beslissing nemen en wanneer zullen de werken opnieuw kunnen starten ?

### ANTWOORD :

Ik heb de eer het geacht Lid mede te delen dat de aannemer onlangs een nieuw voorstel heeft gedaan dat op het technisch vlak aan de speciale omstandigheden veel beter is aangepast dan de voorheen ingediende voorstellen.

Hierbij mag eraan herinnerd worden dat het hier toch een zeer ingewikkelde zaak betreft zowel op zuiver technisch als op economisch financieel, budgettaar, administratiefrechtelijk en politiek gebied.

In zitting van 13 juni 1975 heeft de Regering beslist dat een nieuw ontwerp mag goedgekeurd worden, zodat de werken eerstdaags kunnen hervat worden.

## De huidige franse regeringstussenkomst bij nieuwbouw

Wat is nu feitelijk de juiste tussenkomst van de regering in Frankrijk bij de nieuwbouw van een vis sersvaartuig? In ons buurland draagt de nationale tussenkomst onder de vorm van een niet terug te betalen subsidie, tien tot honderd. Hiervoor moet de bouwer echter wel aan sommige voorwaarden voldoen. Hij moet namelijk bouwen volgens een door de Staat aanvaard type waarvoor hem een subsidie van 6% verleend wordt en verder krijgt hij nog 4% wanneer hij zich schikt naar een bepaalde bestuursvorm. Bovendien deze subsidies, verleent de Staat een lening gaande tot 85%. Deze lening wordt verleend aan een gunstintrest van 5,5%. Omgerekend aan de huidige bankinteressen komt dit voordeel neer op een totale staatstussenkomst evenwaardig aan een subsidie van 28%. Men heeft gedacht aan deze staatstussenkomsten, nog verbeteringen te kunnen brengen in de vorm van bijkomende subsidies zo bv. voor jonge patroon-schippers,

enz..... maar gezien binnen heel kort te Brussel de maksimum staatstussenkomst zal vastgelegd worden die de statenleden van de Gemeenschappelijke markt niet zullen mogen overschrijden in rechtstreekse en onrechtstreekse tussenkomsten, verkiest men in Frankrijk de beslissing via Brussel ter zake af te wachten. Men is er bij onze bureaus trouwens van overtuigd dat de gezamenlijke voordelen onder welke vorm ook, de 28% niet zullen overschrijden. Een hoger tussenkomst vanwege de Franse regering kan dan voor het ogenblik ook niet overwogen worden, hetzij dit in het kader van de Europese Economische Gemeenschap zou beslist worden. Trouwens hebben de diensten van de betrokken Brusselse Commissie, reeds het voorstel klaar dat binnenkort zal besproken worden. Het is door de onzekerheid over het al dan niet blijvende lidmaatschap van Engeland dat het voorstel niet eerder ter bespreking kon komen.

# De Franse staatssekretaris van verkeerswezen maant tot voorzichtigheid bij investeringen

In een zitting van het Centraal Comité ter Visserij, waarop de heer Cavaillé, Frans staatssecretaris van verkeerswezen, een aandachtige toehoorder was, gaf de heer Sénéchal, voorzitter van de Redersfederatie Noord-Normandie, een overzicht van de huidige moeilijke toestand in de Franse visserij. Van juni 1974 tot juni 1975 liepen de ontvangsten in de afslag met 20 pct terug en dit alleen reeds als gevolg van de mindere prijzen voor dezelfde produkten. Voor diezelfde periode verhoogden de gewone exploitatiekosten, zonder rekening te houden met de verhoogde brandstofprijzen, van 15 tot 20 pct. De financiële lasten verhoogden eveneens gevoelig door de hoge interestenlast, waardoor zelffinanciering door de rederijen een kwasi onmogelijkheid werd, terwijl anderzijds de bouwrijprijzen over dezelfde periode van 15 tot 20 pct opliepen. Het was dus duidelijk dat de heer Sénéchal de Franse Staatssekretaris de vraag zou stellen wat de Franse regering zou doen om de visserij te helpen en de rentabiliteit te verhogen. De voorzitter van de Noord-Normandische Redersfederatie herinnerde hierbij aan het Zevende Vijfjarenplan waarin geduid werd op aktie en offensief.

In zijn antwoord wees de Franse staatssekretaris dat de objectieven van het Zesde Vijfjarenplan voor 90 pct bereikt werden, maar dat, wat de toekomst betreft, men toch uiterst voorzichtig diende te zijn. Inderdaad hebben de meeste rederijen hun zware investeringen in rand van het Zesde Vijfjarenplan nog niet verteerd en is hun leningskapaciteit hierdoor, mede door de hoge leningslast, gevoelig verkleind. Anderzijds moet men voor het ogenblik de produktiekapaciteit niet opdrijven gezien de beperkte opnamemogelijkheden van de huidige markt.

Daarbij blijven nog altijd de onzekerheden hangen van de toekomstige territoriale grenzenregeling, zodat zelfs de traditionele Franse visserijgebieden wel eens niet meer toegankelijk zouden kunnen worden. Voor al deze redenen, meent de heer Cavaillé, zou het vanwege de regering niet aan te prijzen zijn de vangkapaciteit der Franse vloot op te voeren door investeringen aan te moedigen. In deze domeinen kunnen we slechts de vervanging van de oude eenheden voortaan op voorwaarde dat deze laatste voor sloping uit de vaart genomen worden. Verder zou deze vervanging dan nog niet

mogen gebeuren volgens de tonnage van het oude vaartuig, maar volgens de vangkapaciteit. De Franse staatssekretaris bedoelde hiermede duidelijk dat men hierbij naar een vermindering van tonnage zou streven, met eenzelfde vangmogelijkheid. De Franse regering streeft dus duidelijk naar afremmende maatregelen.

## STREVEN NAAR DIVERSITEIT IN DE AANVOER

De heer Cavaillé wees er ook op dat men in de laatste jaren te eenzijdige aanvoeren kende en hierbij dacht hij waarschijnlijk wel aan de enorme stocks van diepvriesfilets van kabeljauw en koolvis. Volgens de Franse staatssekretaris moet de Franse visserij zich meer richten op aanvoer van de fijnere vissoorten en naar meer diversiteit. Hiervoor is het polyvalent vaartuig van een gemiddelde tonnage het meest aangewezen. In ieder geval besloot spreker tot een zeer voorzichtige vernieuwing van de vloot en liefst niet voor visserijen zonder toekomst.

## NIEUWE REGLEMENTERING VOOR NIEUWBOUW

Wat het onderzoek van de dossiers voor nieuwbouw betreft, zal vanaf 1 januari 1976 een nieuwe procedure gevolgd worden. Ieder reder die wenst tot nieuwbouw over te gaan, zal voorafgaandelijk verplicht zijn het advies in te winnen van de «Groep — Financement der Industriële Visserij». Deze Groep zal aan de reder laten weten of hij van staatsinstemming zal kunnen genieten, van hoeveel en op welke manier. De Groep zal de reder uitnodigen tot het kenbaar maken van zijn financieringsplan en dit alles vooraleer hij een vaste order bij de werf mag plaatsen. Terzelfdertijd zal bij de aanvang van het nieuwe jaar de voet van tussenkomst vanwege de regering laten kennen. Voor 1976 zal deze in ieder geval niet minder zijn dan voor 1975. Voor de andere jaren zal de subsidievoet herzien worden in functie van de konjunktuur. Voor het ogenblik is de subsidie vanwege de staat 15 pct. Als men hieraan de bonificaties toevoegt op de leningsinteresten dan verhoogt deze subsidie tot 23 pct. Men is niet zeker of de Gemeenschappelijke Markt hogere subsidies zou aanvaarden en dit niet als diskriminerend ten opzichte van de andere Staten zou aanzien.

# De handelshaven van Oostende

De statistieken van de jaren 1946 tot en met 1950 tonen ons dat Oostende eens een heel belangrijke haven was voor de verhandeling van fruit dat uit Italië naar Engeland werd vervoerd. Eenieder zal zich nog wel de typische Cockerillschepen herinneren, de «Diamant», de «Topaze», de «Saphir» enz die een nooit aflatende bedrijvigheid kenden. Het waren de werkpaarden van onze Oostendse haven.

Volgens het min of meer goede slagen van de fruitoogsten was de trafiek aan sterke schommelingen onderhevig. Normaal moet de aansluiting van Engeland bij de Euro-markt nu toch langzamerhand een gunstige invloed gaan hebben op dit soort trafiek waarvan voor 1975 een doorvoer van 5.000 ton werd verwacht en zelfs in de gunstige omstandigheden 50 duizend ton. In de praktijk echter stelt men nog geen verbetering vast en het is niet onwaarschijnlijk dat ook hier de recessie een onaangename rol speelt. We moeten nog wel even geduld hebben om de werkelijke mogelijkheden van Oostende als handelshaven te zien.

Hoe lagen de cijfers in de verlopen jaren ?

1946	26.625 ton fruit
1947	76.208 «
1948	67.340 «
1949	63.276 «
1950	45.938 «
1967	2.308 «
1968	2.867 «
1969	2.678 «
1970	881 «

Aldus vertoonde deze trafiek een onverbidde daling die thans op nul is uitgelopen.

## DE PASSAGIERS EN DE FERRYHAVEN

	1975	1974
Reizigers	179.746	173.341
Voertuigen	39.522	28.246

Bij deze vergelijking dient evenwel rekening gehouden met het feit dat Pasen in 1974 op 14 april viel en in 1975 op 30 maart.

De statistieken van de maand april 1975 in vergelijking bij deze van dezelfde maand in het jaar 1974 geven het volgende beeld :

	1975	1974
Reizigers	201.877	243.152
Voertuigen	39.247	38.836

De cijfers van april 1974 bevatten de trafiek van Pasen, wat maar gedeeltelijk het geval is voor april 1975.

De ferryhaven van Oostende beschikt nu reeds over drie fuiken.

## TOEKOMST

De terreinen van de stedelijke haveninstellingen zijn uiterst beperkt langs de westkant door de spoorweginstallaties en oostwaarts

door de rijkswegen Oostende-Brugge en Oostende-Knokke. Men weet dat er een onderscheid bestaat tussen de staatshaven en de stadshaven. De staatshaven is alles wat buiten de sluisen zeewaarts strekt.

De huidige handelshaven, evenals trouwens de staatshaven is praktisch verzadigd en kan niet meer worden uitgebreid. De handelshaven van Oostende heeft trouwens het grootste rendement per 100 meter bruikbare kaaimuurlengte van alle Belgische zeehavens.

De herbouwing van de diepwaterkaai heeft nu eindelijk wat meer ruimte gegeven aan de Regie voor Maritiem Transport aan de zeemacht en zelfs aan de koopvaardij. Thans meren er trouwens reeds schepen tot 5.000 ton die zee-mineralen aanvoeren. Deze nieuwe kaai is heel modern van opvatting en er werd een diepgang van 10 meter gebaggerd.

Er bestaat anderzijds een algemeen ontwerp van uitbreiding van de handelshaven, want er bestaat te Oostende een ideale plaats voor havenuitbreiding gelegen op de spuikom en op het kanselpad tot aan Plassendale dat een totaal braakliggend gebied vormt met een minimum aan onteigeningen.

De voornaamste gebouwen welke onteigend moeten worden zijn reeds voorzien om verplaatst te worden. Ibischool en Gemeentehuis Bredene, de enkele overblijvende huizen zijn hoofdzakelijk krotwoningen.

Daartoe is de bouw van een nieuwe zeelus aan de ingang van de spuikom onontbeerlijk. De sluis Demey met een lengte van 120 meter en een breedte van 18 meter is reeds meer dan 70 jaar oud. Ernstige defekten aan deze sluis verlammen geheel de havenbewegingen in de stadshaven.

Als afmetingen voor een nieuwe sluis worden als bruikbare lengte vooropgezet 200 meter; breedte 30 meter; drempeldiepte — 8 meter.

Op de sluis zou een ruime zwaai-kom volgen om tevens aan de zeeschepen toe te laten het kanaal-pand Oostende-Plassendale binnen te varen en een verbinding vormen met de bestaande handelsdokken. Op deze zwaai-kom zouden 2 ruime dokken en een kaai in zaagtandvorm uitgegeven met in totaal 2.800 meter lengte van kaai. Twee aanlegplaatsen voor roll on roll off zouden eveneens voorzien worden. Door de sluisverbinding kan nog verder een grote uitbreiding van de haven tot stand gebracht worden langs de vaart tot Plassendale op ongeveer 1,4 km afstand. In de vervanging van de stuw van Slykens die meer dan 200 jaar oud is werd reeds door openbare werken een nieuwe stuw gepland die aan alle recente eisen inzake afwatering zelfs tot boven Gent zou voldoen.

Het ontworpen havengebied wordt dan eveneens als reserve-bekken ingeschakeld. De Noordede zou moeten rondgeleid worden.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

## PRODUCENTEN EN HANDELAARS OP ELKAAR AANGEWENZEN

Nadat wij eerder reeds tot een besluit kwamen dat de handel en de rederijen op elkaar aangewezen zijn en elkaar zouden moeten steunen, lezen wij in de A.F.Z. uit Hamburg ongeveer eenzelfde besluitvorming, namelijk dat de handel er alle belang bij heeft dat de rederijen en de nationale visserij niet kwijnt of verdwijnt. Volgens de A.F.Z. heeft het producentenschap de handel nodig, maar omgekeerd heeft de handel het producentenschap nodig. Vooraleer beiden met kritiek aan elkanders adres komen, zouden ze beiden bedenken dat ze evenveel gelijk als ongelijk hebben, en dat men ten slotte elkaar nodig heeft.

Wij voegen er aan toe, dat het nu bijzonder de rederijen zijn die in nood zitten en dat het de handel is die nu zou moeten bereid gevonden worden de partner te helpen. Wanneer het beiden goed gaat, kan men de koord vieren. Maar als het voor de éne of andere slecht gaat, dan wordt het een gemeenschappelijk probleem. Inderdaad heeft de handel evenveel te verliezen met een voortschrijdende teloorgang der rederijen. Dergelijk feit zou zich ten lange laatste meer wreken en kostelijker worden voor de handel dan een, thans vrijwillig overwogen tussenkomst.

We herhalen dat voor elk type van vaartuig een brutobesomming-plafond zou dienen vastgesteld te worden en wanneer dit plafond niet bereikt wordt, en de vis beneden een bepaalde richtingsprijs verkocht zou zijn, zou de reder moeten kunnen profiteren van een

fonds gespijsd door een procent betaald door de handel in de visafslag en aangevuld door een rijkssubsidie. De Staat heeft er inderdaad ook belang bij dat een nijverheid in tijdelijke moeilijkheden, niet verloren gaat. Alleen reeds voor de beveiliging van de voorgeschoten N.M.N.K. kredieten waarvoor ten slotte de Staat het gelag zou betaalen heeft deze laatste reeds belang om in moeilijke tijden, de rederijen het hoofd boven water helpen te houden. Het uitvallen van tijdelijk in moeilijkheden verkerende rederijen zou ten slotte ook de werkloosheid in de hand werken en de steun die de Staat op die manier verplicht zou zijn te verlenen, zou heel wat hoger liggen dan zijn tussenkomst in een subsidiefonds. We menen dat van de één of andere zijde hier een initiatief zou dienen te komen. In de Oostendse haven liggen nu reeds een tiental middenslagtreilers stil. Een paar profiteren hiervan om tot de jaarlijkse schrobbing van het vaartuig over te gaan, maar de feitelijke reden is toch de absoluut onrendeerbare besommingen in samenhang met de buiten verhouding gestegen kosten waartoe wij zeker wel in de eerste plaats de meer dan verdubbelde brandstofprijzen rekenen. Nu reeds hebben in de Oostendse vismijn, Deense en Engelse treilers de plaats ingenomen van de uitgevalen lokale rederijen. Is dit echter wel de oplossing? Of moet dit een gelegenheid zijn om hen te leren, wat we twintig jaar geleden reeds hadden hoeven te doen. Een werke voor ons proefstation.

« Sprokkel »

## Denemarken : De beste visvanger in de EEG

Niettegenstaande Denemarken slechts over één derde van de tonnage van Groot-Brittannië beschikt, speelt dit land het toch klaar om meer vis aan wal te brengen. Nochtans is de opbrengst slechts iets meer dan de helft van deze van Groot-Brittannië omdat van de aan land gebrachte vis, grote kwantiteiten bestemd zijn voor de vismeelfabrieken. Aldus was in 1973 van de totale deense aanvoer van 1,4 miljoen ton vis (één miljard, 400 miljoen kg!) 80% bestemd voor de vismeelfabrieken, hetgeen toch op zekere manier niet goed te keuren is. Het overschot bestond hoofdzakelijk uit kabeljauw, pladijs, makreel, haring en sprot. Deze 20% betekend echter 60% van de waarde van de totale aanvoer. Dat de Deense vissers bijzonder knap zijn in de visserij, worden wij ook hier in de Oostendse afslag gewaar. Het is inderdaad zo, dat de kleine Deense vissersvaartuigen, waarvan sommige ter grootte van onze garnaalesschepen, in 'n drie- tot vierdaal dagen, vis in de afslag brengen en een besomming maken om onze middenslagtreilers jaoers te maken. Ligt dit aan hun techniek in het vissen, aan hun kennis van de vangplaatsen, hun speciale netten?

Behalve de eigen aanvoer wordt in Denemarken eveneens veel vis ingevoerd van de Faroes en van Groenland. In 1973 ging dit over 1,7 miljoen ton! De invoer beheist echter meest haring, makreel en

vis voor de vismeelfabrieken. Verder hebben we nog de vissersfarms in Denemarken waar het in het bijzonder over de forellenkweek gaat. Aldus kregen we in hetzelfde jaar 1973 een produktie van 13 miljoen kg waarvan het merendeel voor de uitvoer bestemd is. Aldus wordt Denemarken de grootste uitvoerder van vis van de landen van de Europese Gemeenschap, alhoewel de grootste afslagmarkten nog altijd Engeland en Duitsland zijn.

Niettegenstaande Denemarken lid is van de E.E.G., vernemen we dat dit land toch uitgesproken reserves heeft naar voor gebracht met betrekking tot de territoriale grenzen aanvaard door de Gemeenschap. Denemarken dat over veel kusten beschikt en hierbij eveneens aangezet door Groenland en de Faroes waarover het nog soevereiniteit uitvoert, zag liever de territoriale grenzen uitgebreider. Dit is trouwens het concept van alle landen die over een uitgebreide kust beschikken, en de wateren langs deze kusten liefst zo ver mogelijk beschermd wensen te zien en voorbehouden aan de eigen visserij. Dit is net het geval voor de Faroes en Groenland. Het is ook de reden waarom Denemarken tegen de opgelegde visvangstbeperking is, omdat dit slechts ten goede zou komen aan de andere leden van de Gemeenschap.

Wat nu bijzonder de pufvisserij betreft, tekent er zich toch een teruggang af in Denemarken omdat 1974 een bijzonder goed jaar voor de graangewassen was, waarvan 'n grote partij bestemd werd voor veevoeder en verder omdat de visvangst op de Ansjovis in Peru een heropleving kende en het aanbod hierdoor verhoogde met als gevolg een daling van de prijs op de wereldmarkt.

Het wordt tijd dat de pufvisserij volledig verboden wordt voor de lidstaten van de EEG en in de wateren waarover deze Staten soevereiniteit hebben.

## DAG DER ZEELIEDEN TE ZEEBRUGGE

Zondag 20 juli wordt te Zeebrugge de Dag der Zeelieden Oostkust gehouden. Burgemeester Van Maele zal te 16 uur een krans neerleggen aan het Visserskruis terwijl ZEH Schoenmakers aldaar de Zeewijding zal opdragen. Te 16.30 uur is er in de Vismijnstraat een Standwerkerswedstrijd en te 18.30 uur gaat in de vismijn een avondfeest door met de medewerking van het Tiroler Dans- en Showorkest. Edelweiss en de Heistse Visbakkers. Deze plechtigheid gaat uit van het Feestcomité met steun van de stad Brugge en het bestendig comité ter Bevordering van de Visserijbelangen van Zeebrugge.



In de Westhoek zijn talrijke toeristen reeds vroeg in de morgen op het strand, om de kriegers te paard hun garnalen te zien vangen.

# LOSSE PUNTJES ...

In de grote pers lezen we drie berichten over de ziekte van vis.

1) In de omgeving van Calais in de Noordzee gevangen vis is voor menselijke consumptie afgekeurd omdat deze ernstige ziekteverschijnselen vertoonde. Twee socialistische Tweede Kamerleden hebben daarom de ministers van visserij en van milieuhygiëne gevraagd of die ziekte ook is waargenomen bij vis die voor de Nederlandse kust is gevangen.

De heer C. Laban en mevrouw M. Epema-Brugman willen, als het antwoord bevestigend is, weten of van Nederlandse zijde onderzoek is verricht naar de oorzaak van deze visziekte. Als dit niet het geval is vragen zij de bewindslieden om een dergelijk onderzoek in samenwerking met het visserijinstituut te Boulogne in te laten stellen.

2) Bij de vissen die voor de Franse kust bij Calais gevangen worden zijn sinds enige jaren geheimzinnige maagzweren en tumoren aangekomen. De kwaal tast de huid van de vissen aan en hun slijmvlies, zo heeft de Europese commissie bekend gemaakt. Het aantal vissen dat aan de ziekte lijdt, verschilt per seizoen en per vissoort, maar bedraagt minder dan de helft.

De verklaring van de EG-commissie werd uitgegeven naar aanleiding van vragen van het Nederlandse lid van het Europees parlement. Hij had gevraagd of de commissie er van op de hoogte was dat ongeveer de helft van de vis die langs de Franse kust wordt gevangen — vooral kabeljauw en platvis — moet worden afgekeurd voor menselijke of dierlijke consumptie.

De commissie deelde mee dat het Franse visserij-instituut tot nu toe de oorzaak van de ziekte niet heeft weten of te sporen. Laban had de veronderstelling uitgesproken die gezocht moet worden bij het lozen van chemische afvalstoffen in de Noordzee. Een Frans onderzoekschip, de Talassa, heeft onlangs een onderzoek in het zeegebied voor de kust afgesloten en binnenkort wordt rapport uitgebracht.

3) Naar aanleiding van vragen gesteld door het Europees parlements lid Laban, in verband met mogelijke ziekteverschijnselen van vis, gevangen op de bank der Vlaanderen, voor Calais, vroeg de h. F. Vandamme aan de minister van Landbouw, hoe het zit met deze gebeurlijke ziekteverschijnselen. Tevens werd de vraag gesteld welke maatregelen er worden genomen om verdere verontreiniging van de zee te voorkomen.

Volgens de minister werden tot nu toe geen vissen met ziekteverschijnselen door Belgische vissers in de nationale havens aangevoerd. Evenmin werden klachten overgemaakt.

Om verdere verontreiniging van de zee te voorkomen wordt de Conventie van Oslo toegepast, wat betekent, dat alleen toestemming tot lozing van afvalstoffen in de kustwateren wordt toegestaan door het ministerie van Verkeerswezen, nadat men adviezen heeft ingewonnen bij de betrokken diensten over de mogelijke gevolgen van die lozing.

Bovendien wordt maandelijks de invloed van toegelaten stortingen voor de Belgische kust op de plaatselijke fauna nagegaan door experimentele visserij op de lozingsplaatsen.

X X X X X

Premier H. Wilson, J. Callaghan, minister van Buitenlandse Zaken en E. Bishop, minister van Landbouw en Visserij, hebben met de IJslandse Eerste Minister besprekingen gevoerd over het Britse standpunt in verband met de UNO-konferentie voor het Zee-recht.

Volgens waarnemers zou ook de IJslandse dreiging tot uitbreiding van de visserijgrenzen ter sprake zijn gekomen.

X X X

Arcona Champion, een schip van 50 voet uit Grimsby, eigendom van schipper Ejvind Sorenson, is bekend als HET schip dat de Industriële visserij intens bedrijft. Dit vaartuig is nu overgeschakeld op een visserij op smelten. Het deed reeds drie reizen met vangsten van 12, 22 en 40 ton.

X X X

Het schip D.B. Finn, gebouwd in 1961 en de naam dragend van de gewezen directeur-generaal van de FAO (afdeling visserij), is eigendom van de Boston Deep Sea Fisheries. Het schip zal worden gesloopt, omdat de herstellingskosten ontstaan uit een zware averij op IJsland, hoger zijn komen te liggen dan de verzekeringswaarde.

X X X

In de V.S., meer bepaald in Boston, heeft de eigenaar van de trawler Bradley O'Hara, ca 13 500 kg. vis gewoon weggegeven. Liever dan de vis in de afslag te verko-

pen tegen een prijs van 20 cent per kg. (7 fr. per kg.).

X X X

Na een lang debat in het Britse Lagerhuis heeft Minister Peart medegedeeld, dat hij geen belofte kan doen omtrent een verdere subsidiëring (lees directe steun) van de Britse visserij.

Die dreiging is ondertussen werkelijkheid geworden.

Tijdens hetzelfde debat beloofde de minister dat hij opnieuw naar een eventueel verbod van de bokkenvisserij in de Britse wateren zou uitkijken. Hij stipte nochtans aan, dat de ware bedreiging van de stocks ligt in het algemeen gevaar tot overbevissing.

X X X

Tenslotte werd tijdens hetzelfde debat door verschillende leden van het Lagerhuis aangedrongen op 'n herziening van het visserijbeleid in de E.E.G.

De vraag voor onze visserij is : over welke veranderingen gaat het?

X X X

Er is een hoop voor de walvis. Voor het komend seizoen zal de internationaal toegestane vangst drastisch worden verminderd. Tot deze beslissing kwam de Internationale Walviscommissie, maar voor Japan en de Sovjet-Unie, die samen 80 procent van de walvisvangst boeken, zal het niet zo eenvoudig zijn om dit verbod te aanvaarden.

## DENEN OPNIEUW TE IJMUIDEN

Verscheidende Deense vaartuigen welke voorheen te Oostende markten, hebben dit vrijdag jl. opnieuw te IJmuiden gedaan, waar ze als een welkome aanvulling op de gebrekkige aanvoer werden aangezien. Ook in Holland worden experimenten verder gedaan en zo lezen we in «De IJmuider Courant» van zaterdag jl.

IJMUIDEN. — De aanvoer van de laatste weken heeft slechts weinig aanleiding tot voldoening kunnen geven. (Alleen die van de UK. 36 verdiende enige speciale aandacht omdat deze kotter, zoals destijds reeds door ons werd aangekondigd, onder begeleiding van het T.V.O. een reis op rondvis gemaakt heeft. Nu vergen dergelijke activiteiten van de bemanningen op deze schepen een totale omschakeling zodat de deskundige assistentie van het T.V.O. allerminst als een overbodige luxe kan worden beschouwd.

In de eerste plaats is hiervoor immers sprake van een nieuw visbord, oorspronkelijk een Frans attribuut. Inmiddels worden deze ook door andere machinefabrieken vervaardigd, maar het gebruik daarvan vereist toch meer nauwkeurigheid dan op het eerste gezicht zou worden verondersteld. Dit is ook tijdens de reis van de UK.36 duidelijk geworden, zodat nogal enige vistijd verloren ging. Doch na enkele provisorische wijzigingen werden de vangsten geleidelijk beter.

Daarbij werd een trek gemaakt van ruim tweehonderd bakken vis, maar toen de netten vol goede moed opnieuw werden uitgezet had men de pech vast te lopen op een obstakel dat minstens vijftien vadem van de zeebodem was verwijderd. Dit kostte de schipper het gehele net, omdat nog slechts enkele lijnen en flarden konden worden opgehaald. Met het aanslaan en stellen van een nieuw net is daarop minstens twintig uur verloren gegaan.

Ondanks deze pech kon bij de thuiskomst worden vastgesteld dat de aangevoerde vis met bijzondere zorg was behandeld, met als gevolg een uitstekende kwaliteit. Slechts een kleine partij koolvis moest met B worden gemerkt, waarbij de rest ruimschoots voor A in aanmerking kwam. Voor de ruim vijfhonderd bakken vis kon ongeveer f 18.000 worden besomd, een bedrag dat voor een sluitende begroting ontoereikend is gebleken. Ondanks deze ervaring wordt maandag toch weer met frisse moed aan een nieuwe reis begonnen.

### EXPERIMENTEN

In verband met het experimenteren door de grote kotters hebben wij eens geïnformeerd bij vissers, die deze visserij vroeger in de noord uitoefenden. Van meerdere zijden vernamen zij dat het voor de enkeling beslist niet meevallt om hier een «visserijtje» aan te boren. Wanneer meerdere schepen in deze contreien zouden kunnen opereren, komt een en ander waarschijnlijk beter tot zijn recht, hoe onwaarschijnlijk dit ook moge klinken.

Want omdat de vis meestal in grote groepen rondzwemt, waarbij dan niet wordt gedacht aan scholen haring en makreel, kunnen deze verzamelingen gemakkelijk worden gelokaliseerd door meerdere eenheden, dan door een enkele

solovisser. Nu de platvisserij aan alle kanten beperkingen wordt opgelegd, is hier wellicht een uitwijkmogelijkheid aanwezig voor de schepen, die hier het zwaarst door worden getroffen. De wintermaanden, wanneer zwaar stormweer kan worden verwacht, zijn niet zo aantrekkelijk voor deze kleine eenheden, maar er zijn nu eenmaal kotters die minstens als zo zeewaardig kunnen worden beschouwd als de grootste trawlers. En aan zeemanschap heeft het onze Nederlandse vissers nimmer ontbroken, zodat ook deze «klus» wel door hen zal worden geklaard.

Hieruit moeten we besluiten dat het in Nederland niet gaat zoals bij ons. Daar wordt bestendig voortgedaan. Bij ons denkt men, na een proef er mee te stoppen om binnen één jaar op een andere plaats met de rest van de toelage van 18 miljoen elders eens een avontuur te beginnen.

## FEOGA EN DE ADMINISTRatieve ROMPSLOMP

In Frankrijk heeft men berekend dat de subsidietussenkomst, vanwege de F.E.O.G.A. die 20% (in sommige gevallen 25%) bedraagt van de nieuwbouw wanneer de constructie aan bepaalde voorwaarden voldoet, door de last van de administratieve rompslomp der communautaire procedure en de lange duur der leningen, zich in werkelijkheid herleidt tot 16%!

De moeilijkheden, de administratieve proceduren, het uitblijven der leningen, het tijdsverlies, enz..... kunnen volgens onze bureaus omgezet worden in een subsidieverlies van 4%!!!

Wie zegde ook weer : „Als het moeilijk ook gaat, waarom het dan gemakkelijk doen“?

Het is immers ook een administratie. En als men daarvan vlugheid kan verwachten, dan zijn die ambtenaars op uw vingers te tellen.

## DE NORMANDISCHE MOSSELKWEKERS EISEN 18 FR MINIMUMPRIJS

De Normandische mosselkwekers van de streek van Cotentin hebben in vergadering een advies uitgebracht, dat de mosselen minstens 18 B.fr. het kilogram dienden verkocht (2 F.fr.) nadat men de voorstellen lopende van 1,8 F.fr. tot 2,2 F.fr. in overweging had genomen. De vergadering verzocht de kwekers zich aan deze richtprijs te houden. Deze Franse kust, die van 12 tot 15 miljoen kg voortbrengt schijnt mogelijkheden te bezitten tot een veel groter productie. Dezelfde kust telt verscheidene oesterkwekerijen die 2 tot 3 miljoen kg oesters voortbrengen. Om renderend te kunnen voortbrengen, zouden de oesters minstens 55 B.fr. het kilogram dienen verkocht te worden.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## HODI

Zoals kon verwacht en in navolging van voorgaande jaren is de week van 14 juli weinig interessant geweest voor de visserij. Er werden door de spanvisser (gelukkig) ruime vangsten aangevoerd die de reis toch nog enigszins goed maakten. De prijzen waren echter beneden alles en dit vooral maandag en dinsdag. Vrijdag lagen de guldprizen immers nog op een redelijk peil en moest er zelfs helemaal niets opgevangen worden. Dinsdag vooral kregen de kleine gulsortheringen een klap. Voor de Kanaalschepen was het al even triestig, zelfs nog veel triestiger. Hier bleven de vangsten inderdaad ook beneden alles en werden geen prijzen betaald die op iets geleken. Zelfs zeer mooie sortering heek

### ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE

Uurtabel der overvartingen voor de week van 20 tot 26 juli 1975.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Alle dagen te 00.45 u (x), 7.35 u, 10.05 u, 14.35 u (x) en te 17.40 u (x).

Op 20 en 25 juli bijkomende afvaarten te 9.45 u en te 15.45 u.

Op 26 juli bijkomende afvaarten te 3.25 u, 9.45 u en te 15.45 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Alle dagen te 1.00 u (x), 5.40 u (x), 12.50 u, 16.45 u en 19.30 u (x).

Op 20 en 25 juli bijkomende afvaarten te 10.55 u en te 15.55 u.

Op 21 juli bijkomende afvaart te 10.55 u.

Op 26 juli bijkomende afvaarten te 8.30 u, 10.55 u en 15.55 u.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Alle dagen te 1.14 u (x), 4.15 u (x), 7.30 u (x), 10.15 (x), 13.15 u 16.15 u (x), 19.15 u (x).

Op 24, 25 en 26 juli bijkomende afvaart te 22.15 u (x).

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Alle dagen te 1.15 u (x) en 5.05 u (x).

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Alle dagen te 0.20 u (x), 6.20 u (x), 9.20 u (x), 12.20 u (x), 15.20 u (x), 18.20 u (x), 21.20 u (x).

Op 20, 25 en 26 juli bijkomende afvaart te 3.20 u (x).

Afvaarten uit Folkestone :

(x) Nemen ook voertuigen.

ging weg aan spotprijzen zodat de opbrengsten van deze schepen beneden alles waren. Voor de reders en de vissers alleszins een triestige zaak deze week, met voor beiden geen verdiensten. Steeds meer schepen zullen dan ook weldra aan de kaai liggen. De reders denken er niet aan verder verliezen te lijden vooral niet in deze zomertijd waar de vraag naar de meest gebrachte soorten (gul en schelvis) erg klein is. De tongen kregen al evenmin prijzen om op te roepen, steeds rekening houdend dan met de zeer kleine vangsten die ook van deze soort maar gelukt wor-

## STRAALBUIZEN

den. Van renderende reizen is ook hier geen spraak. Voor de Westschepen was het al niet beter als voor de rest. Haai en rog kregen spotprijzen.

Niettegenstaande het feit dat er maar één IJslandse vangst aangevoerd werd kregen ook die soorten geen prijs die naam waard. Alleen voor rode zeebaars was het nog middelmatig met tot 25 fr het kg. Kabeljauw haalde hier amper 20 fr en gul lag daar minstens 5 fr het kg onder.

### MINDER DENEN

De aanvoer van kabeljauw door Deense schepen was veel kleiner dan de voorgaande weken. Bijna alle schepen zijn vertrokken en hebben verder afgelegen visgronden opgezocht. De vangsten waren de laatste dagen trouwens ook veel kleiner geworden. Ondertussen toch nog een paar schepen die samen voor bijna 200 bennen vis zorgden. Kabeljauw en gul kregen hier vrijdag veruit de beste prijs met gul tot 33 fr.

### NEDERLANDERS MET

#### STEURGARNAAL

Al zag men er aanvankelijk wel

tegenop dat door Nederlanders bijna 6.000 kg steurgarnaal zou aangevoerd worden, het is achteraf toch nog meegevallen en er hadden er nog meer mogen zijn. Dit althans te oordelen naar de prijs die redelijk snel steeg van 50 naar 65 fr. Er werden hele vangsten in eens opgekocht zodat er blijkbaar een levendige markt bestaat voor die soort. Het experiment is dus wel geslaagd te noemen en kan gerust herhaald worden. Die 5.732 kg steurgarnaal bracht uiteindelijk 329.974 fr op.

### RUIME SPANVANGSTEN

Vijf spannen in één week en dan nog juist in een week als deze. Te veel gul dus en prijzen die er niet om liegen. Spijtig voor de vissers die er meer hoopten uit te halen. Alleen de O.127-O.303 haalde meer dan één miljoen maar moest toch ook meer dan 1.000 bennen lossen. De 1.200 bennen van de Z.209-Z.509 brachten maar 915.000 fr meer op

## ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

terwijl de ruim 900 bennen van de N.703-N.709 maar 663.000 frank waard waren. In totaal ruim 5.000 bennen vis van deze schepen.

### GARNAAL BLIJFT DUUR

Iets minder duur weliswaar dan voorgaande week maar altijd nog duur genoeg. Het blijven trouwens schaarsteprijzen want ook nu bleven de vangsten erg klein en geraakten we per dag amper aan 500 of 600 kg. De prijs schommelde van 103 naar 184 fr het kg met een plotse prijsdaling op vrijdag nadat donderdag de grote aanvoer van steurgarnaal genoteerd werd. Daarna is de prijs geleidelijk weer gaan stijgen. De gemiddelde vangst per schip ligt momenteel rond de 50 kg en dat is bijzonder weinig.

## MARKTOVERZICHT

### ZEEBRUGGE

De aanvoer was wel groter dan de vorige week, er waren 23 vaartuigen aan de afslag, daarvan kwamen er 5 van de Kreeftenput, 3 van de West, 2 van 't Kanaal, de overige van de Kust en de Noord.

De tongsoorten haalden prijzen die schommelden tussen de 140 en de 163 fr voor de grote, de fruits haalden van 155 tot 179 fr. De midensoorten met schone kleine en kleine van 112 tot 168 fr. De kleinste slag met TP en slips haalden van 99 tot 123 fr. Tarbot en grietsoorten werden er niet zoveel gelost, zodat de prijzen dan ook vrij hoog opliepen. Pladijs werd eveneens in kleinere hoeveelheden aangeboden, de verschillende soorten schommelden in afname van 13 tot 34 fr het kg. Opnieuw waren er een paar vaartuigen aan de afslag met grote partijen pladijs. Ook was er een spanvisser aan de markt met ruim 700 bennen kabeljauw en gullen, de afnameprijzen van deze Noordvis kende weinig succes, tot 20 fr het kg was het maximum en 10,30 fr voor de goedkoopste. De aanvoer van deze vissoort was niet groot en toch werden grote hoeveelheden verwezen naar de vismeelfabriek. Van de wijtingsoorten waren alleen de grotere soorten in trek. Zeehaaien en zeehonden gingen eveneens vlot van de hand. De weinige rogvissoorten bekwamen van 34 tot 52 fr het kg. De steenschol van het Kanaal en de Noord bekwamen volgens sortering van 18 tot 47 fr het kg. Zoals gewoonlijk werden hoge prijzen genoteerd voor de zeeduiv's. De zeekeeftjes waren aan bod, de 8159 kg haalden door elkaar genomen voor grotere en kleinere een gemiddelde prijs van 92 fr het kg. De garnalaanvoer was vrij klein, de 52 uitvaarten gaven slechts 4.308 kg garnalen, zodat de afnameprijzen dan ook hoog opliepen, van 96 fr tot 183 fr het kg.

● Houten VISSERSVAARTUIG te koop, 150 pk., 16 m. Geschikt voor planken- en bokkenvisserij. Tel. en adres bureelblad.

(7712V)

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

## VORDAP

### SCHEEPSSCHROEVEN

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek  
Oude Stationsweg 15  
Zaltbommel Holland  
☎ 00-31-4180-2654

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

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

(5723V)

TE KOOP :  
Vissersvaartuig O.72  
„SEA GULL”

gemeerd in haven Oostende.  
Voor inlichtingen zich wenden  
tot het blad of tel.  
(02) 512 91 68

(7723V)

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

10-7	3	5.732	488.440			
11-7	5	73.334	1.688.045			
14-7	18	288.200	4.521.121			
15-7	8	163.000	2.573.055			
	34	530.266	9.270.661			

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

9-7	15	596	102.579	153.—	184.—	
10-7	14	617	89.834	131.—	158.—	
11-7	11	503	67.665	103.—	157.—	
12-7	10	355	55.641	140.—	173.—	
14-7	10	469	71.230	118.—	163.—	

### VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

10-7	6	39.113	1.204.390			31,23
11-7	8	36.314	1.438.141			39,60
14-7	11	81.770	2.163.336			26,37
15-7	4	28.099	979.521			34,85
16-7	8	40.446	1.560.423			38,58

### KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE

11-7	3	5.120	457.960			89,44
14-7	2	3.627	322.100			88,29
15-7	1	1.301	121.900			93,69
16-7	2	3.231	304.390			94,20

### GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

10-7	31	2.291	300.984	69.—	167.—	
11-7	31	2.175	265.055	81.—	152.—	
14-7	33	2.795	348.625	96.—	102.—	
15-7	14	1.122	165.127	106.—	164.—	
16-7	5	391	64.581	145.—	183.—	

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

10-7	4	201	29.961	144.—	160.—	
11-7	4	162	23.807	141.—	150.—	
14-7	3	102	15.659	146.—	164.—	

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

11-7	5	3.972	143.272			
14-7	6	15.321	307.944			
16-7	1	2.700	76.724			

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

**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)

## NIEUWPOORT

VRIJDAG 11 JULI 1975

N.345	62.150	+ R.C.	3.074
N.708	46.276		
N.785	18.814		
N.498	8.571		
N.349	7.461		

Vijf vaartuigen losten 70 bennen vis, waarbij ca 500 kg tongen. De tongen werden verkocht van 184 à 200 fr de kg. De kleine van 115 à 120 fr. Kleine koopjes varia, waren spek voor de winkeliers. Zelfs enkele bennen kabeljauw kregen 2.800 fr. De gullen van 2.470 à 2.000 fr de benne. De voorkleine 710 en de minigulletjes moesten opgevangen worden. Weinig platvis die duur verkocht werd. Grote wijting 1.440, de kleine van 680 à 570 fr. Rogsoorten waren niet noemenswaardig, maar de beperkte hoeveelheden kregen een hoge prijs. Dit voor de vrijdagmarkt.

MAANDAG 14 JULI 1975

N.723	98.713	+ R.C.	8.260
N.346	56.115	+ R.C.	5.947
N.715	63.921	+ R.C.	11.149
N.590	70.345	+ 364	
N.349	13.150		
N.498	5.700		

De aanvoer was 15.320 kg, waarbij slechts 350 kg tongen. Weinig variatie of rare vis. De normale Westvangst : wat gullen, waarbij heel wat minisoorten platvis, op en top 15 bennen. Wijting en één partij van een 40 bennen rogsoorten. De tongen kregen hun prijs tot aan de 5de soort t.t.z. van 180 à 210 fr. De 5de vielen omlaag tot 156 fr en de kleine tot 100 en zelfs 98 fr de kg. De weinige stuks rare vis werden goed verkocht, ook zonnevis en grote robaard. Dus : winkeliersvis. Kabeljauw en gullen kregen een veel lagere prijs dan verleden week : kabeljauw enkel 2.000 en 2.100 fr de benne, de gullen 1.900 à 1.500 fr. Filetsoorten minis moesten opgevangen worden. Platvis : grote (kleine hoeveelheden) kregen toch 45 à 50 fr; drie-lingen 1.900 fr en voor de visjes werd 1.000 fr gegeven. Wijting was spotgoedkoop. Voor de grote van 800 à 900 fr, de kleine aan de opvangprijs. Voor de rogsoorten was men nu eenmaal doofstom en werden voor een partij moerroggen slechts op 900 fr geroepen, wijl de tilten 970 fr kregen. Verder op de markt werd 1.900 fr gegeven voor moers en 1.200 fr. voor tilten. Handelaars wezen op de kwaliteit, wel niet op de versheid, maar op de magere soorten, welke momenteel op sommige visgronden te vangen zijn !! Enkele bennen rode soldaten werden verkocht aan 2.400 fr voor de grote en voor de 2de soort werd 1.800 fr gegeven. Speerhaaien en zeehonden, die slechts in beperkte mate op de markt stonden, kregen ook maar lage prijzen.

De maandagmarkt kenmerkt zich door lage visprijzen en de oorzaak daarover zoeken, is altijd moeilijk en hangt af van vele factoren, maar de warmte en de verlofperiode van de bouw en de metaalbedrijven zullen daar ook wel hun vinger in hebben.

WOENSDAG 16 JULI 1975

N.762	76.724		
-------	--------	--	--

Slechts één vangst, met 53 bennen alles samen. Geen tongen en de gewone Westsoorten. En het maar aanstonds gezegd : alles, maar ook alle soorten duur ver-

kocht. Een paar koopjes tarbot aan 180 fr. Rode soldaten : grote 3.000 fr, 2de slag 2.040 fr de benne. Slechts 37 kg kabeljauw die eventjes 2.300 fr kreeg. De gullen van 2.800 tot 2.000 fr de benne. De voorkleine 1.000 fr. Grote wijting 1.600 fr, kleine 1.000 fr. Tongenschar van 75 fr à 60 fr de kg. Enkele bennen speerhaaien werden verkocht aan 1.400 fr. Rogsoorten waren er slechts in heel kleine hoeveelheid en de prijs geven we liever niet op Het verschil bij maandag ware een donderslag. Voor een paar bennen knorhaan werd nu ook 760 fr gegeven.

Voor de zoveelste maal stellen we de vraag : bestaat er een «zotter» markt dan een vismarkt ?

## OOSTENDE

DONDERDAG 10 JULI 1975

WR.147	6	1125	—	56.250
WR.1	6	1692	—	96.444
HA.32	6	1058	—	62.812
HA.106	6	1107	—	68.598
WR.152	6	750	—	45.870
		5732	—	329.974

VRIJDAG 11 JULI 1975

NOORDZEE				
E.137	3	87	—	136.390
O.127-O.303	14	1050	—	1.012.460

KANAAL				
Z.502	16	115	1500	270.180
O.306	14	180	—	218.705

KUST				
O.225	1	1153	—	19.010
O.190	1	81	—	8.330

MAANDAG 14 JULI 1975

NOORDZEE				
O.141-369	11	950	—	729.864
Z.209-509	11	1250	—	915.386
O.94	13	450	—	271.330
RI.288	3	110	—	140.240

NOORD				
N.719	10	170	—	140.840
N.45	9	300	—	185.290
O.232	13	300	—	174.315
N.40	9	280	—	264.590
KANAAL				
O.229	16	120	—	141.880
O.128	16	150	—	95.220
O.309	16	160	—	86.975
O.206	16	250	—	188.380

KANAAL				
O.123	16	150	500	233.605
Z.34	16	300	1200	404.115
NOOP HEAD				
O.182	14	750	—	375.011
WEST				
GY.304	8	100	—	102.100

DINSDAG 15 JULI 1975

NOORDZEE				
N.3	14	295	—	146.745
	14	905	—	696.700
O.285-O.239				
N.708-N.709	14	980	—	663.840

WEST				
O.192	4	45	—	51.010
N.41	10	165	—	132.520
LJSLAND				
O.317	18	870	—	868.540

WOENSDAG 16 JULI

Geen aanvoer

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis				15-7-1975
Groot	.....	.....	.....	11.40-23.60
Middel	.....	.....	.....	15.20-.....
Klein	.....	.....	.....	11.40-12.---
Kabeljauw	.....	.....	.....	21.80-.....
Gul	.....	.....	.....	15.-21.-
Wijting	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....
Zeebaars	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	22.60-25.60
Schartong	.....	.....	.....	15.60-32.20
Heilbot	.....	.....	.....	24.-
Koolvis	.....	.....	.....	60.-112.4
Hondstong	.....	.....	.....	10.60-17.20
Zeewolf	.....	.....	.....	22.-
Staart	.....	.....	.....	29.-

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten		14-7-1975	15-7-1975	16-7-1975
Lappen	.....	130.2-131.4	.....	.....
Grote	.....	144.0-160.0	.....	.....
3/4	.....	143.0-154.0	.....	.....
Blok	.....	140.0-146.0	.....	.....
voor-kleine	.....	110.4-123.2	.....	.....
kleine	.....	88.-107.8	.....	.....
slips	.....	119.0-157.0	.....	.....

Zeebrugge

Soorten		148.0-153.0	150.0-156.0
grote	.....	140.0-.....	.....
blok	.....	153.0-.....	.....
fruit	.....	161.0-.....	.....
schone kleine	.....	146.0-.....	.....
kleine	.....	119.0-.....	.....
tout petit	.....	111.0-.....	.....
slips	.....	99.-.....	.....

Nieuwpoort

Soorten		179.0-.....	174.0-.....
Tong I	.....	189.0-.....	174.0-.....
Tong II	.....	210.0-.....	174.0-.....
Tong III	.....	194.0-.....	174.0-.....
Tong IV	.....	156.0-.....	174.0-.....
Tong V	.....	100.0-.....	174.0-.....
Kleine	.....	.....	.....

PLADIJS

Oostende

Soorten		19.80-32.-	.....
Grote	.....	23.-25.-	.....
grote iek	.....	.....	.....
kleine iek	.....	22.-24.40	.....
derde slag	.....	.....	.....
platjes	.....	12.80-.....	.....

Zeebrugge

Soorten		22.-.....	23.-.....	25.-28.-
I	.....	25.-.....	26.-.....	27.-30.-
II	.....	22.-28.-	28.-.....	31.-33.-
III	.....	23.-25.-	25.-.....	24.-34.-
V	.....	12.-16.-	13.-.....	15.-17.-
IV	.....	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Soorten		50.-.....	50.-.....
Moeien	.....	38.-42.-	50.-.....
grote pladijs	.....	20.-24.-	.....
drielingen	.....	.....	.....
platjes	.....	.....	.....

ZEEBRUGGE

MAANDAG 14 7-1975

Z.510	12	60	600	251.440
Z.460	11	60	50	168.505
Z.492	12	80	700	211.630
Z.547	9	50	700	804.661
Z.589	11	50	750	154.520
Z.435-175	8	650	—	271.440
Z.581	11	120	100	260.720
Z.512	9	60	500	148.920
Z.550	1	10	300	22.830
Z.471	1	5	100	8.350
Z.554	1	10	150	15.590

DINSDAG 15-7-1975

Z. 99	16	160	2000	463.055
Z.599	10	100	50	145.780
Z.505	7	70	200	124.130
Z.176	10	180	100	246.556

WOENSDAG 16-7-1975

Z. 19	17	180	1000	437.277
Z.570	6	30	200	97.110
Z.424	11	130	150	224.027
Z.580	9	50	500	157.960
Z.427	10	70	50	206.311
Z.600	10	70	50	186.748
Z.429	6	30	500	171.320
Z.588	6	20	200	79.670

VERWACHTINGEN

DINSDAG 22 JULI 1975

IJSLAND : O.129 600 b; O.202 650 b; O.236 800 b; O.318 800 b. 450 kabeljauw en gullen, 100 koolvis, 65 bonen, 20 wulf, 70 blauwe leng, 35 varia.  
KANAAL : Z.499, Z.597  
NOORDZEE : O.120 O.243 Z.38 O.83 O.274  
WEST : N.752

WOENSDAG 23 JULI 1975

NOORD : N.15 N.705  
WEST : O.66 N.736 Z.452

HOLLANDSE KOTTERS IN CANADA

Met behulp van de Hollandse regering zijn twee Urker kotters naar Canada uitgeweken. Het zijn de Urk 41 en Urk 144, die er na een zeer voorspoedige en door uitstekende weersomstandigheden begunstigde overtocht via de Azoren aangekomen zijn.

De reis duurde 14 dagen. Men had er op gerekend dat deze 15 dagen zou duren.

In Holland wordt nu met spanning uitgezien naar het verder verloop en de resultaten welke deze zullen bereiken, in acht genomen de directieven en beslissingen van de Canadese regering.

Wij denken in dat opzicht aan het avontuur welke onze visserij in Argentinië heeft meegemaakt, dat een volledig fiasco was.

In Canada zijn er echter veel meer mogelijkheden en is men minder chauvinistisch ingesteld.

Zij

hadden pech...

— Terwijl de Z.307 lag te vissen kreeg men 'n oproep van de Z.569, die om bijstand vroeg gezien dit schip met de bakboord visboel in het slijk was vastgeraakt. Schipper Rammeloo Robert was akkoord en haalde de visboel aan boord zodat de visserij kon hervat worden.

— Bij het winden van de boelen brak de achtermast van de Z.262. De mast kwam terecht op het vlot. Na het winden van de boelen, werd de terugreis aangevat.

— Door schipper Leon Demunter van de Z.196 «Jan van Gent», werd aan de Doggersbank een oranje reddingsboei opgevist. In witte letters stond hierop vermeld GOD-FATHER CORPUS CHRISTI en in zwarte letters JIM BUOY. Er was tevens ook het volgende op geschreven: United States Coast Guard Approval N° 160050/59/10. De reddingsboei werd op het Waterschoutambt te Zeebrugge afgeleverd.

— Ingevolge een gat in een der netten van de Z.519 die aan de Sole Pit te vissen lag, stapelden de stenen zich gemakkelijk op. Daar de kuil hierdoor te zwaar geaden was veroorzaakte dit een afscheuring. Na de kuil vervangen te hebben, werd de visserij hervat en liep men naar Grimsby voor verkoop.

— Ter visserij sloeg schipper Bart Schiltz van de Z.161 «Knar» met de bakboord visboel vast aan een onder water zittend voorwerp. Bij pogingen om los te komen brak het korretouw en ging de boel verloren. Tijdens dreggingswerken sloeg men opnieuw vast maar kon men terug vrij geraken. Naderhand werd koers gezet naar de thuishaven.

— Op de Kreeftenput sloeg de Z.569 Blauwvoet met de bakboord visboel vast in het slijk. Bij het winden brak dan ook nog de vislier. Schipper Bryan Utterwughe besloot dan maar de terugreis aan te vatten.

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort		
	14-7-1975	14-7-1975	15-7-1975	15-7-1975	16-7-1975	16-7-1975	14-7-1975	15-7-1975	16-7-1975
Tarbot : groot (123)	119 0-157.0	180.0-		160.0-170.0		150.0-	170.0-		180.0-
middel (123)		85.-120.0		108.0-120.0		124.0-	130.0-		
klein (123)		58.-		84.-92.-		86.-	100.0-		110.0-
Griet : groot (123)		80.-		90.-100.0			90.-		
middel (123)		60.-		62.-78.-					
klein (123)		50.-							
Schelvis : groot									
middel	12.-23.40		11.60-15.60						
klein	11.40-13.80		10.40-11.40						
Heek : groot	29.-		22.-			16.-22.-			
middel			16.-						
klein	10.60-		12.-						
Lom									
Leng	18.-								
Rog (I)	6.-27.60		16.-30.-						
Keilrog (123)									
Rog (23)		52.-					18.-37.-		45.-
Tilten (23)		40.-					20.-24.-		45.-
Scherpstaart (23)		40-45.-					32.-		45.-
Halve mans (23)		34.-					25.-		45.-
Teelt (2)		34.-							
Katrog (2)		14.-15.-							
Kabeljauw	14.80-28.60		20.60-25.60				40.-44.-		60.-
Gul (groot)		18.-19.-							
Gul (middel)	13.80-29.20	12.-18.-	10.20-23.30				30.-40.-		40.-56.-
Gul (klein)		10.30-		10.30-					
Hozemondhamme	88.-107.0								
Wijting : groot	25.-	16.-19.-		21.-		24.-	16.-24.-		32.-
klein	12.40-	11.-13.-	13.40-	11.-		9.-13.-	11.-		20.-
Schar		6.-		7.-			10.-20.-		35.-
Steen-schol	10.-33.-	25.-5.-		18.-34.-		12.-47.-			
Zeehaai	5.-16.60		15.40-16.80				24.-		28.-
Hondshaai	6.80- 7.40								
Doornhaai									
Pieterman									
Makreef									
Horsmakreef									
Zeekreeft									
Schaat	28.-								
Zeebaars (klipvis)									
Kongeraal									
Schartong	30.-								
Volle haring									
IJle haring									
Haringshaai									
Steenholk									
Heilbot	82.-								
Koolvis									
Steur									
Zeewolf									
Poilak	25.60-26.80		25.-						
Zonnevis									
Koningsvis									
Vlaswijting									
Zeeduivel				70.-100.0		62.-108.0			
Schotse schol						11.-32.-			
Zeehond		15-17.-					20.-		25.-
Bot									
Rode Poon (roobaard)	9.-12.-	12.-					30.-38.-		
Grauwe Poon (knorh.)	4.80-						6- 8.-		15.-
Rode Knorhaan	5.60-13.60	16.-20.-				17.-			
Posten		5- 8.-							
Langoesten (midden)									
(klein)									

**Lees "HET VISSERIJBLAD"**

# N E D E R L A N D

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 7 juli werden aangevoerd : 14580 kg tong, 276 kisten tarbot en griet, 1663 kisten kabeljauw, 9 kisten koolvis, 303 kisten schelvis, 1090 kisten wijting, 1460 kisten schol, 126 kisten schar, 203 kisten makreel, 112 kisten varia

Prijzen in guldens : per één kg : heilbot 8,19; grote tong 11,70-11,09; grootmiddel tong 10,92-10,44; klein middel tong 10,68-10,11; tong één 9,50-8,68; tong twee 8,66-7,70; tarbot 10,36-9,46.

Per 40 kg.: tarbot 322-124; griet 244-128; kabeljauw één 96-45; kabeljauw twee 96-60; kabeljauw drie 92-52; kabeljauw vier 84-64; kabeljauw vijf 52-28,40; koolvis drie 65-57; koolvis vier 36-29; schelvis één 92; schelvis twee 102-71; schelvis drie 72-45; schelvis vier 44-34; schol één 94-84; schol twee 104-81; schol drie 100-84; schol vier 72-50; wijting drie 50-30; makreel één 56-39; makreel twee 49-18,40; schar 40-25.

De besommingen waren : KW 11 19900; 22 27000; 24 16600; 45 25000; 51 13000; 88 22800; 113 17000; 145 27000; 149 9000; 150 110; 152 127000; 175 28700; 187 15600; 189 27000; 214 14700; 221 7100; 226 14000; 185 13700; 213 10000; WR 57 24000; 45 7800; IJM 20 15900; 154 9200; 115 29300; UK 107 1800. De Deense vaartuigen : RI 238 11500; 339 4500.

Aan de woensdagmarkt van 9 juli werden aangevoerd : 1010 kg tong 7 kisten tarbot en griet, 618 kisten kabeljauw, 1 kist koolvis; 5 kisten wijting; 51 kisten schol; 33 kisten schar; 150 kisten makreel, 136 kisten varia.

Prijzen in guldens : Per één kg: grote tong 12,39-12,13; grootmiddel tong 12,49-11,56; kleinmiddel tong 12,59-11,78; tong één 13,36-11,61; tong twee 9,26-8,68; tarbot 10,15-9,84.

Per 40 kg.: tarbot 321-173; griet 220-159; kabeljauw één 72-57; kabeljauw twee 92-60; kabeljauw drie 100-82; kabeljauw vier 100; kabeljauw vijf 62; koolvis drie 65; schol één 112; schol twee 124; schol drie 124-114; schol vier 82-47; wijting drie 47-46; makreel één 80; makreel twee 42-38; makreel drie 19-18,40; schar 62-26.

De besommingen waren : SCH 43 2900; UK 78 2200; 200 850; VD 15 1800; 19 5200; 25 1300; 46 1600; ZL 6 2600.

De sparvissers : UK 135 en 145 6000. Het Deense vaartuig : RI 388 4000.

Aan de donderdagmarkt van 10 juli werd aangevoerd : 1870 kg tong 19 kisten tarbot en griet; 337 kisten kabeljauw; 422 kisten koolvis; 108 kisten schelvis; 21 kisten wijting; 100 kisten schol; 17 kisten schar; 110 kisten makreel; 201 kisten varia.

Prijzen in guldens : Per 1 kg.: tarbot 10,48-10,20; grote tong 12,71-11,78; grootmiddel tong 12,76-12,09; kleinmiddel tong 12,38-11,79; tong één 13,15-9,65; tong twee 8,63-7,99.

Per 40 kg.: tarbot 323-184; griet

240-132; kabeljauw één 90-60; kabeljauw twee 82-60; kabeljauw drie 90-74; kabeljauw vier 88; kabeljauw vijf 90-72; koolvis twee 34-33; koolvis drie 41-39; koolvis vier 24-16,40; schelvis één 90-66; schelvis twee 71-70; schelvis drie en vier 51-45; schol één 90-66; schol twee 130-112 schol drie 144-112; schol vier 94-60; wijting drie 88-57; makreel één 80; makreel twee 61-40; makreel drie 18,40; schar 55-36.

De besommingen waren : KW 11 8400; KW 123 4200; UK 36 18000; 78 3400; 200 11000; VD 15 2100; 25 1200; VL 6 2100; 1 430; 34 980; 121 520; 153 400; RI 366 22.000 (Deens vaartuig). UK 135 en 145 4300.

Aan de vrijdagmarkt van 11 juli werden aangevoerd : 10190 kg tong 101 kisten tarbot en griet; 539 kisten kabeljauw; 1047 kisten schol; 13 kisten schelvis; 80 kisten wijting; 110 kisten schar; 62 kisten makreel; 243 kisten varia.

Prijzen in guldens : Per 1 kg.: zalm 11,51; tarbot 10,76-9,49; grote tong 12,32-11,65; grootmiddel tong 12,20-10,47; kleinmiddel tong 11,43-9,57; tong één 10,91-9,15; tong twee 8,16-7,61.

Per 40 kg.: schar 36-16; makreel één 82-72; makreel twee 50-42; makreel drie 19,20-18,60; tarbot 340-157; griet 232-143; kabeljauw één 75-42,40; kabeljauw twee 96-69; kabeljauw drie 90-67; kabeljauw vier 92-65; kabeljauw vijf 84-35; schelvis twee en drie 102-92; schelvis vier 55-49; schol één 88-82; schol twee 100-82; schol drie 112-80; schol vier 64-40; wijting drie 75-30.

Per stuk : kreeft 41,99.

De besommingen waren : SCH 28 9.700; 43 2200; VL 121 360; 153 250; UK 118 1090; 56 4700; 78 1300; 133 11000; 159 900; 200 1100; 234 10800; VD 15 2100; 18 4100; 19 4400; 25 100; 46 2200; 89 800. UK 135 en 145 2300.

Aan de maandagmarkt van 14 juli werden aangevoerd : 10100 kg tong 131 kisten tarbot en griet; 1175 kisten kabeljauw; 15 kisten koolvis; 248 kisten schelvis; 798 kisten wijting; 1313 kisten schol; 95 kisten schar; 97 kisten makreel en 106 kisten diversen.

Prijzen in guldens : Per 1 kg.: zalm 13,52; tarbot 10,15-9,51; grote tong 11,61-11,08; grootmiddel tong 10,78-10,54; kleinmiddel tong 9,50-8,89; tong één 9,20-8,68; tong twee 7,89-7,55.

Per 40 kg.: tarbot 327-120; griet 222-109; kabeljauw één 96-60; kabeljauw twee 90-67; kabeljauw drie 82-67; kabeljauw vier 81-70; kabeljauw vijf 70-30; koolvis twee 38; koolvis drie 47; koolvis vier 30-23; schelvis één 96-88; schelvis twee 96-90; schelvis drie 75-73; schelvis

### VIS ETEN

### IS VERANTWOORD

### ETEN

272.098

vier 56-42; wijting drie 45-30; wijting vier 32-28; schol één 96-82; schol twee 104-84; schol drie 104-80; schol vier 70-54; makreel één 46-40; makreel twee 25-20,80; schar 35-20.

De besommingen waren : KW 22 21.000; 24 14000; 25 16000; 34 23000; 45 22000; 51 13000; 88 19000; 105 16900; 113 6300; 145 26000; 149 11700; 150 11000; 185 8700; 187 14800; 189 17500; 213 12000; 214 9500; 221 16000; 226 8400; VL 110 3800; IJM 20 6500; 44 13700; 154 6200; WR 45 5300; 189 5800. De drie Deense vissersvaartuigen : L 17 400 RL 228 10400; 374 12500.

Aan de dinsdagmarkt van 15 juli werden aangevoerd : 280 kg tong;

1 kist tarbot en griet; 4 kisten schelvis; 1 kist wijting; 3 kisten schol; 112 kisten makreel en 41 kisten diversen.

Prijzen in guldens : Per 1 kg.: grote tong 11,50-11,42; grootmiddel tong 11; kleinmiddel tong 10,71; tong één 10,09-9,91; tong twee 8,43-8,20.

Per 40 kg.: tarbot 174-158; griet 192-136; schelvis vier 39-35; schol één, twee en drie 82; schol vier 98-84; makreel één 66-48; makreel twee 35-20,80; makreel drie 18,40.

De besommingen waren : ZL 6 685; VD 15 1000; UK 56 1800; 207 en 242 400; UK 135 en 145 1800.

## Nederlandse vis is niet ziek

Bij vis, voor de Nederlandse kust gevangen, hebben zich geen ziekteverschijnselen voorgedaan als geconstateerd werd bij in de omgeving van Calais in de Noordzee gevangen vissen. Aldus heeft minister Van der Stee van Vissersrij dinsdag geantwoord op schriftelijke vragen van de Tweede-Kamerleden Laban en mevrouw Epema-Brugman (beiden PvdA).

Een medewerker van het rijksinstituut voor visserij onderzoek in IJmuiden analyseerde in samenwerking met het instituut in Boulogne de ziektebeelden van de bij Calais gevangen vis. Voorlopig werd

geconcludeerd dat ten gevolge van de bij Calais gevangen vis. Voorlopig werd geconcludeerd dat ten gevolge van een plaatselijk hoge zuurgraad van het zeewater vlak boven de bodem primair een ernstige beschadiging van de slijmvlies van vooral bodemvissen was ontstaan, waarna een bacterie-aantasting de dieren ziek en voor consumptie ongeschikt had gemaakt, aldus minister Van der Stee.

De hoge zuurgraad zou veroorzaakt kunnen zijn door de lozing van zwavelzuur afkomstig uit een afvoerriool van industrieën, gelegd op de zeebodem.

## Visaanvoer te Den Helder

### Week van 7 juli tot en met 12 juli

Het is een jaarlijks terugkerend verschijnsel dat in de vakantie-maanden de vangsten als regel geen hoogtepunt bereiken, en ook dit jaar maakt daar, in ieder geval geen uitzondering op tot heden.

Door de over het algemeen goede prijzen die voor nagenoeg alle vis-

soorten werden betaald, konden die kotters die nog een redelijke hoeveelheid wisten te vangen, nog wel aan een besomming komen.

De weersomstandigheden waren goed en ware het niet dat de quotering een regelmatig onderwerp was van gesprek, dan zou het een volkomen normale visweek zijn geworden.

48.765 kg	TONG	f 470.933,94	van f 1399	f 733
14.900 kg	TARBOT	f 88.963,55	van f 1070	f 259
147.885 kg	SCHOL	f 240.041,56	van f 275	f 080
31.070 kg	KABELJAUW	f 34.186,17	van f 264	f 054
2.910 kg	GRIET	f 10.956,22	van f 424	f 247
12.910 kg	SCHAR	f 7.209,31	van f 108	f 040
2.680 kg	WIJTING	f 3.433,76	van f 169	f 034
1.546 kg	TONGSCHAR	f 2.052,42	van f 175	f 076
2.115 kg	BOT	f 784,56	van f 058	f 040
1.545 kg	MAKREEL	f 1.537,75	van f 119	f 088
1.160 kg	SCHELVIS	f 1.395,00	van f 220	f 075
2.628 kg	POON	f 2.097,52	van f 240	f 020
295 kg	STEENBOLK	f 189,50	van f 150	f 018
286 kg	HAMMEN	f 1.487,50	van f 428	f 220
520 kg	HORSMAKREEL	f 58,50	van f 042	f 005
783 kg	DIVERSEN	f 1.346,44	van f 042	f 005
		866.674,19		





# HULP in NOOD

Samenwerkende Vennootschap

**H. BAELSKAAI, 27 - 8400 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.

