

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE



het
visserijblad

VRIJDAG 8 AUGUSTUS 1975 — PRIJS 25 FR. — Nr. 32 — 42e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

W

het visserijblad

Vrijdag 8 augustus 1975 — Nr. 32

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

KALMTE VOOR DE STORM ?

Er broeit wat in de visserijmiddens !

In tijden waar eenieder inspraak wenst te hebben en waar wij bezettingen krijgen van fabrieken, het op straat komen van belangengroepen, het hinderen of stilleggen van het verkeer, enz., is het ondenkbaar dat de visserij bij de pakken zou blijven zitten en de enige uitzondering zou vormen op het hedendaagse gewoonterecht om aldus inspraak en maatregelen af te dwingen van de overheden. Zelfs de zo individueel aangelegde visser groeit ten slotte naar groepsbewustheid en naar groepsop treden.

In Frankrijk kregen we reeds het blokkeren van de havens evenals in Ierland en zelfs Schotland, en dit voor diverse redenen. In Nederland kregen we nu een eerste duidelijk groepsop treden door het blokkeren van een open brug, waardoor het verkeer op een grote baan in het honderd liep. De nederlandse vissers hielden het een uur uit als prikaktie en als verwittiging voor de Overheden dat het hier niet zou bij blijven wanneer er geen oplossing zou komen voor hun problemen. In Nederland is er noch-

tans wel iets verkeers aan de probleemstelling.

We kunnen inderdaad de Nederlandse vissers niet volgen wanneer ze zich in concreto gaan stellen tegen de beschermingsmaatregelen die door de N.O.A.V.C.-konferentie van mei te Londen genomen werden, waar vangstkquota opgelegd werden, een verbod in de twaalfmijlenzone met grote vissersvaartuigen te vissen, enz... Dit zijn de nochtans steeds terugkerende motieven die we uit hun mond horen.

Er is geen uitbating meer mogelijk zegden ze, zo hen vangstkquota opgelegd worden, zo ze buiten de twaalfmijlenzone geweerd worden, bepaalde tijden van het jaar niet mogen vissen op bepaalde soorten, enz...

Hoe sympathiek we nu ook staan tegenover de visserij in het algemeen en de getroffen vissers in het bijzonder, vinden we deze handelwijze toch totaal negatief. We hebben het reeds dikwijls herhaald dat de vissers in de eerste plaats

tegen hun eigen zelf moeten beschermd worden en als we de motieven horen, die de nederlandse vissers voor de T.V. weergaven, dan moeten we terug dezelfde vaststelling doen. We vinden het doodjammer dat bv. niet gemanifesteerd wordt en acties gevoerd worden voor het bekomen van overheidssteun in de dode periodes wanneer de vangstkquota uitgeput zijn, bv. onder vorm van vergoeding voor konjunkturele gedwongen ligdagen, voor het bekomen van meer overheidssteun voor brandstofverbruik, voor het totaal kwijtschelden van de interesten op de staatskredieten binst de gedwongen oplegperiode na uitputting van de toegekende kwota, voor optrekking van de richtingsprijs, voor verbod van invoer uit derde landen, voor fiskale ontlasting en zo meer. Ook hier in België hebben wij het in de tijd aan de kaak gesteld dat sommige vissers stiekem ondermaatse tong aanvoerden en hebben hiertegen overheidsingreep geëist. We kunnen dus geen sympathie opbrengen voor acties met een negatieve instelling en alle algemene maatregelen genomen tot

instandhouding van de vissoort, voor bescherming van de paaiplaatsen, voor het weren van industriële pufvisserij, enz... zullen altijd door ons verdedigd worden. Dit alles neemt echter niet weg dat ons het groepsbewustzijn van de visser, ook al weze het nog bij onze noorderburen, zeer welkom aandoeft. Het is immers tijd dat men voor deze altijd zeer stiefmoederlijk behandelde klasse van mensen de noodklok luidt, liefst zo hard mogelijk. Staatssecretaris Dhooore sprak maandag 4 augustus van het systeem van de knipperlichten voor de industriën die niet meer renderend werken. Hij sprak van een systeem waardoor tijdig de aandacht van de Overheid zou kunnen gevestigd worden op bepaalde moeilijkheden opdat dan nog, in verstandhouding met de vakbonden en het patronaat tijdig zou kunnen ingegrepen worden, terwijl nu doorgaans de slechte toestand van bepaalde fabrieken of inrichtingen slechts aan de openbaarheid prijs gegeven wordt wanneer het te laat is, en maatregelen die vroeger misschien nog het ergste hadden kunnen voorkomen, nu niet meer kunnen helpen.

Zouden we Staatssecretaris Dhooore mogen vragen of hij ook zou willen hebben voor het knipperlicht dat reeds geruime tijd pinkt in de visserij? Of komt deze tak van de bedrijvigheid voor sannerende overheidsmaatregelen niet in aanmerking?

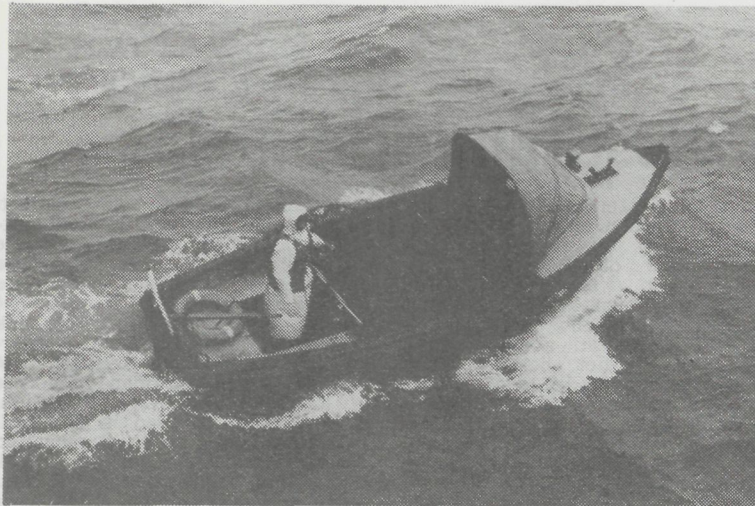
In de visserij hebben we de eigenaardigheid dat de belangen van de vissers-werknemers en van de reders-werkgevers niet tegengesteld zijn zoals in de landindustriën. De werknemers in de visserij worden uitbetaald op 'n ten honderd op de brutobesomming en dit houdt in dat hoge lonen voor de vissers tevens hoge opbrengst is voor de reder en omgekeerd. Hierdoor is er geen lijnrechte tegenstelling werknemer-werkgever in deze sektor zoals te lande en dit is dan ook de reden waarom de syndikaten er moeilijk hun demagogie kunnen verkopen en dan ook de ganse sektor verwaarlozen, ook in eventuele tussenkomsten bij de machthebbers. Het is praktisch één der weinige sektoren waar er een samenhang heerst tussen werkgever en werknemer, een soort solidariteit en dit is ook de reden waarom de reder de acties van de vissers onderschrijft en zijn vaartuig hiervoor ter beschikking stelt. In Nederland worden nog grote acties in beraad gehouden. Hopelijk met een positieve instelling. Bij ons blijkt dit nog niet mogelijk of is het de kalmte vóór de storm?

P. Vandenberghe



Het gaat de visserij sedert geruime tijd niet meer voor de wind. Vandaar dat men te Zeebrugge zelfs de zwarte vlag hees. Hoelang nog zullen onze reders de boeg boven water kunnen houden?

Waarom de Belgische loodsen 10 jaar langer moeten werken dan hun Nederlandse collega's



De yol op weg naar de cargo met zijn loods. De stormkap is dichtgezet wegens het gure weer.

In «Vrij Nederland» verscheen een aktueel artikel over het Belgische Loodswezen dat in het bezonder het blijkbaar moeilijk vraagstuk van het loodsenpensioen belicht. Het is uiteraard niet mogelijk het gehele vraagstuk te benaderen in het raam van een krantenartikel laat staan het te omvatten. Maar wij hebben gemeend het hier en daar met een en ander te kunnen aanvullen. Tenslotte is alles wat met loodswezen te maken heeft, ook heel nauw verbonden met de kust en zijn loodsen, gekend door de burgers van dat goede oude Oostende dat ten allen tijde het toneel is geweest van zoveel spannende gebeurtenissen, die met het loodswezen te doen hebben.

Wij hebben hieromtrent ook het advies ingewonnen van een loods, die in ons volgend nummer, zijn visie, of liever die van de loodsen zal weergeven.

«Waarom de Belgische loodsen tien jaar langer moeten werken dan hun Nederlandse kollega's, is dus de titel van dit artikel, dat luidt:

Op de Boulevard de Ruyter in Vlissingen zijn Belgische en Nederlandse loodsen naast burelen. Zij hebben aparte kantoren, een aparte uitrusting en aparte clublokalen. Het Belgische café is bruin, gezellig, vol met het stemgeluid van vlotdrinkende uniformdragers rond de bar. In het Nederlandse, twee panden verderop, wordt ons een pilsje geweigerd omdat we geen lid zijn van de «soosjeteit».

Als het op werken aankomt vallen de Nederlanders best mee. De Belgische chef-loods wil ons wel ontvangen, maar hij heeft een «spreekverbod» gekregen van hogerhand. We mogen ook niet met de Belgische loodsboot meevaren tot in het midden van de stroom. Te riskant, zegt hij, en bovendien zouden de toeristen gaan mopperen, omdat ze best ook een boottochtje willen maken. Van de Nederlandse dienst hebben we binnen vijf minuten toestemming om met

hun «Bruinvis» mee te varen.

Er zijn nog meer verschillen, zoals ons duidelijk wordt gemaakt door een paar Belgische loodsen die hun aanvankelijke achterdocht tegenover journalisten pas weten te onderdrukken na het nuttigen van enkele glazen bier.

In de tweede week van mei had een van de merkwaardigste werknemersacties plaats die de jongste jaren in België zijn gevoerd. De varen, en verder ook welvarende klasse der Belgische loodsen ging een nacht lang in staking, van negen uur 's avonds tot zes uur in de morgen. De handel, de administratie, het transportwezen en de regering werd prompt aangegrepen door een grote paniek. Dezelfde dag nog verscheen een extra-editie van het Belgische staatsblad, waarin de loodsen op bevel van de minister gesommeerd werden voortaan zulke acties achterwege te laten kom de havenactiviteiten die noodzakelijk zijn voor de bevoorrading van de nijverheid en de bevoorraking veilig te stellen. Het effect van de negenurige werkonderbreking was inderdaad niet gering, hoewel de dag te voren al opvallend veel kapiteins het anker hadden gelicht om nog de staking van die avond de volle zee te bereiken. Dit kon niet verhinderen dat op woensdagochtend tientallen schepen op loodsen lagen te wachten voor de rede van Vlissingen en ook in Antwerpen zelf.

De ministeriële vordering werd door de ruim 400 Belgische loodsen stipt, zij het niet zonder morren, nageleefd (Nederlandse loodsen maken deel uit van de Koninklijke Marine, vallen onder de bevoegdheid van defensie. Er is niet eens een extra-editie van het staatsblad voor nodig om ze het recht op staken te ontzeggen). De gendarmerie hoefde dus niet te worden ingezet om de werkweigeraars wat burgerzin bij te brengen. Maar de enige eis van de loodsen, een volwaardig pensioen op 60 jaar, blijft wel gehandhaafd. Nu wordt driftig

vergaderd om acties te bedenken «die binnen de wettelijkheid vallen».

Zelfs Jos Chabert, die als minister van Verkeer hun rechtstreekse werkgever is, gaf in oktober vorig jaar al toe dat de eis van de loodsen ten volle verantwoord is. Voortdurende stress, zware fysieke inspanning en grote risico's zijn in zulke mate verweven met dit beroep, dat wie op 60 nog mee moet, gewoon zijn hachje riskeert. Net als iedere werknemer heeft de loods recht op twee vrije dagen per week. In de praktijk komt het er echter op neer dat hij negen dagen achter elkaar in touw moet zijn, hetgeen betekent dat hij in die periodes, ook wanneer hij uitrust, zich beschikbaar moet houden, omdat hij elk ogenblik kan worden opgeroepen. Want in die tussentijdse rustperiodes wordt hij drie keer per dag wat dan heet «afgemaakt»: elke ochtend, middag en avond moet hij thuis een half uur lang aan de telefoon zitten om zijn volgende opdracht te vernemen. Dit beperkt natuurlijk de bewegingsvrijheid in hoge mate. Tussen het einde van de eerste en het begin van de tweede oproeperiodes liggen slechts 2 uur en 15 minuten. Deze constante huissvredebreuk leidt er toe dat een loods zelden eens rustig kan uitgaan of met zijn kinderen naar de speeltuin.

Het werk zelf is uiterst slopend.

Ook routine vermindert de (in)spanning nauwelijks. De loods kent na enige tijd wel het traject dat hij moet bevaren, maar de wind en de stroming, de afmetingen en de handelbaarheid van het schip, de kunde en de betrouwbaarheid van de officieren zijn steeds verschillend. Formeel mag de loods niet het commando voeren, alleen adviezen verstrekken, de kapitein blijft baas op eigen boot. Maar in de loodsenkantines van Antwerpen en Vlissingen kan je daarover schampere opmerkingen horen. Het schijnt nog slechts bij hoge uitzondering voor te komen dat een kapitein of het hoofd van de wacht zijn schip echt in handen houdt. In volle zee wordt bijna steeds op automatische besturing overgeschakeld zodat er nog weinig echte roergangers zijn die de zee in de vingers hebben. Dat voel je, als er in de nauwe doorgangen tot op een centimeter na gestuurd moet worden. Een loods vertelt: «Je staat geregeld te trillen van de zenuwen als je die jongens aan het werk ziet. Het is op zich al niet gemakkelijk om bij voorbeeld Terneuzen binnen te varen. Als de wind achterop en de stroming meezit, wordt het gewoon miikken. Het is mij meermaals gebeurd dat ik het gat voorbij voer omdat er geen houden aan was, dan moet er worden gekeerd, wat op de Schelde niet zonder moeilijkheden en gevaren verloopt. Als je dan eindelijk rustig op het kanaal naar Gent zit, staat het zweet in je schoenen». En dat geldt nog slechts voor de 180 rivierloodsen.

DE ZEELOODSEN

De zeeloodsen, die vaak zeven volle dagen achter elkaar doorbrengen in het smoezelige Rijkshotel aan de Boulevard («sinds kort heeft ieder zijn eigen lakens») of op hun wachtschip — een kotter, 10 mijl uit de kust voor Oostende — hebben het nog een stuk moeilijker. Zij moeten in nog ruwere omstandigheden werken om het schip tot voor Vlissingen te brengen.

Het is al een hele kunst om in volle zee met een kleine jol in de juiste positie langszij te varen, «lij te maken». Ook hier blijven vele kapiteins in gebreke. Om op een uitgedoode touw ladder te geraken moet de loods een vooral bij nacht en ontij niet ongevaarlijke sprong maken. Een forse golfslag doet geregeld mensen in het water belanden, waarbij dient te worden opgemerkt dat de Belgische loodsen — in tegenstelling tot hun Nederlandse kollega's — meestal niet over zwemvesten beschikken. Bij windkracht 6 uit het noordoosten kan het al levensgevaarlijk worden, omdat een klauterende loods dan de kans loopt met een smak tegen de romp terecht te komen. Toch hebben de Belgen geen reputatie van lijntrekkers. Zelf zeggen dat ze de laatsten zijn om in onzure weersomstandigheden het werk te staken; het eerst gebeurt dat in IJmuiden, vervolgens in Hoek van Holland, dan op de Noorder(schelde) post, en laatste van al op de Belgische Westpost bij Oostende.

Klachten zijn er ook over het onsmakelijk vette eten waar scheepskoks blijkbaar een patent op hebben. Volgens de internationale overeenkomsten moet een kapitein instaan voor de culinaire behoeften van zijn loods. Dat gebeurt ook secuur, maar het is de kwaliteit die vaak te wensen overlaat. («Leg een Griekse kapitein dan maar even uit dat je zo nodig moet, net als je midden in een moeilijk manoeuvre zit»). Een loods die op de brug zijn door moeder de vrouw met zorg toebereide boterhammetjes boven durft te halen, wordt van de weersomstuit met de nek aangekeken. Zo'n kleinburgerlijk gebaar hoort niet thuis in de sfeer van internationale samenwerking en mondiaal begrip. Dit is misschien het onbenulligste van de reeks problemen, maar de slechte voedingsgewoonten zullen er zeker toe bijdragen dat bij loodsen driemaal meer hart- en vaatziekten voorkomen dan bij de doorsnee Belg. Dat laatste wordt ons althans verzekerd, op grond van een niet nader genoemd wetenschappelijk onderzoek.

Over de billijkheid van de eis «pensioen op 60 jaar» is eigenlijk iedereen het eens: de minister, de vakbonden en de publieke opinie — voor zover die zich met deze kwestie inlaat.

Bij de kortstondige actie van twee weken geleden was er ook solidariteit van Nederlandse zijde. Door een wonderlijke historische regeling wordt namelijk 27,5 pro-

(Zie vervolg blz. 3)

(Vervolg van blz. 2)

cent van de schepen met een Belgische bestemming door Nederlanders geëerd. Het is 'n vrij bizarre regeling die teruggaat op de eerste jaren nadat België zich van het Oranjerijk bevrijd had (1830). Aanvankelijk moest Brussel tol betalen aan Den Haag omdat de Schelde grotendeels op Nederlands grondgebied stroomt. Nadien werd die tol vervangen door de huidige loodsregeling. In Vlissingen hebben de Nederlanders onmiddellijk verklaard dat ze geen bijkomende opdrachten — ter vervanging van Belgen zouden aanvaarden. Dat is ook het meeste wat ze in de gegeven omstandigheden konden doen.

Nederland heeft trouwens, indirect, een gangmakende rol in deze actie. Al op 55-jarige leeftijd kunnen Nederlandse loodsen via het «functioneel leeftijdsontslag» met pensioen gaan. Ze krijgen dan 80 procent van hun laatste loon. Vanaf 60 jaar krijgen ze nog 70 procent, terwijl deze tien overbruggingsjaren tot aan de officiële pensioengerechtigde leeftijd voor vijf volle werkjaren worden aangerekend.

Omdat de Belgische pensioeneis zo redelijk is, staat het toch wel vast dat hij zal worden ingewilligd. De vraag is alleen wanneer. Al vijf jaar lang wordt erover gepraat, maar er wordt geen werk van gemaakt omdat de betrokken groepen tegengestelde belangen hebben. De regering ziet vooral tegen de kosten op, en tegen het feit dat ongetwijfeld nog andere ambtenaren hun stem zullen verheffen als de loodsen hun zin krijgen. Tegenwerking is er ook van de officiële vakbonden die hun monopoliepositie in gevaar achten.

DE LOODSENGILDE

De loodsengilde, die eigenlijk niet meer dan een beroepsvereniging is, gedraagt zich namelijk als een concurrerende vakbond. Dat is dan ook de belangrijkste reden waarom zowel de christelijke als de socialistische vakorganisaties de eis hebben gesteld dat een nieuwe regeling voor alle varende zou moeten gelden. Op zich is dat niet onzinnig, want er is waarschijnlijk geen sector waar de uitbuiting zo groot is als bij de lange omvaart, de Vlaamse uitdrukking voor de grote vaart, maar zo'n eis werkt wel remmend op de eis van de loodsen. Die staan zelf toch al een spoedige regeling van het conflict in de weg, omdat ze aandringen op een volwaardig pensioen. Dit impliceert een totaal nieuwe berekeningswijze, waarbij de vijf tot tien jaren die elke loods bij de koopvaardij moet hebben doorgebracht, worden ingecalculereerd als «opleiding». Daar is een verandering van de wet en veel geld voor nodig, wat weer op verzet stuit van de minister van Financiën. In de loop van deze week wordt hierover nog druk vergaderd. Het zou wel eens tot een nieuwe confrontatie met de overheid kunnen komen, want ondanks het opeisingsbevel van minister Chabert houdt het gilde nog wat slagen op de arm als het op actie aan mocht komen. Er kunnen «stiptheidsacties» worden gevoerd, die naar verluidt een even verlamdend effect zouden hebben op het Belgische havenverkeer als een echte werkstaking. Als iedere loods zijn wettelijk bepaalde rustperiode opneemt, wat nu lang niet het geval is, kan dat uitgroeien tot een enorme chaos. Hetzelfde zou gebeuren, zo heet het, als elke loods zich hield aan zijn officiële tonnamaat, dus niet langer bereid was in noodgevallen een hoger gekwalificeerde collega te vervangen. (Uit «Vrij Nederland» van 31-5-75)

NEDERLANDSE VISSERS DREIGEN MET BLOKKADE ZEEHAVENS

«Als de minister van Landbouw en Visserij geen compensatie geeft voor de schade die de vissers lijden als gevolg van de maatregelen die de vangst van tong en schol beperken, zal het moeilijk worden onze leden te weerhouden van het bokkeren van de toegangswegen naar de voornaamste Nederlandse zeehavens». In deze zin heeft de Vereniging Visserijbelangen te Urk minister Van der Stee (Landbouw en Visserij) geschreven.

De vereniging zegt bereid te zijn mee te werken aan een regeling om de vangst van tong en schol te beperken, maar stelt deze medewerking afhankelijk van compensaties bij eventuele stilligperiodes.

De producentenorganisaties Oost-Nederland (Urk) en Zevibel in (Zeeland) willen, zo schrijft Visserijbelangen, ook met de regering instemmen, echter eveneens als er compensatie tegenover staat.

En bij ons?

Geen beweging!

HET VISSERIJBLAD

vakblad van visserij, vishandel en de visnijverheid, zal naar aanleiding van de week van VRIJDAG 15 OOGST niet verschijnen.

Hiermee verliezen onze lezers niets.

Het Visserijblad is ook elke week verkrijgbaar in het zakenkantoor 'Nieuwsblad van de Kust', Vindictevelaan 22, Oostende. Prijs 25 fr.

OOK IN JULI :

WEINIG EN DURE GARNAAL

De garnaalaanvoer verminderde tijdens de maand juli te Oostende opnieuw met 2.291 kg. Het aantal vangsten dat verkocht werd was nochtans groter en steeg van 227 naar 260. Dat betekende dus weer een aanzienlijke daling van de gemiddelde vangst die in de vismijn gebracht werd : 48 kg in plaats van 66 verleden jaar. Evenals tijdens de voorgaande maanden werd ook in juli dit verlies aan vangst meer dan goed gemaakt door de betere prijs. Gemiddelde werd voor 1 kg garnaal in deze eerste seizoenmaand niet minder dan 147 fr het kg betaald. Verleden jaar bedroeg die prijs slechts 90 fr. Een stijging dus met 57 fr het kg. Hierdoor geraakte de totale opbrengst toch nog een stuk hoger dan verleden jaar. We bereikten immers 1 milj. 889.199 fr tegen 1 milj. 350 duizend 794 fr verleden jaar. Hier dus een stijging met 538.405 fr.

Wat de situatie betreft na de eerste zeven maanden van 1975 ziet het er, wat de aanvoer betreft,

BRANDSTOFFEN OPNIEUW DUURDER

Het gegoochel met de brandstofprijzen blijft aanslepen.

Nadat vorige week de prijzen van 0,10 fr. per liter verhoogd waren, zijn deze sedert vrijdag 1 oogst opnieuw van 9 centiemen verhoogd.

De lichte fuel verhoogt van tien centiemen en de verkoopprijs in Zone II (W. en O.-Vlaanderen) is nu 4,64 fr. B.T.W. inbegrepen.

Wat de gasolie betreft, zijn de prijzen van 10 centiemen verhoogd en kosten nu aan de verbruiker B.T.W. inbegrepen, 4,77 fr.

Dit was de prijs tot heden dinsdag 5 augustus, datum waarop de prijzen opnieuw van 13 centiemen verhoogd zijn voor lichte fuel en gasoil. De nieuwe prijzen sedert

Dinsdag, BTW inbegrepen, zijn :

- voor lichte fuel 4,78 F
- voor gasoil : 4,91 F
- voor gasoil diesel : 8,97 F

VOOR DE VISSERIJ

Vijftien dagen geleden was de verkoopprijs voor de visserij vastgesteld op 3,86 fr. Vorige week was die 3,96 fr. en sedert vrijdag 1 oogst is die op 4,05 fr. gesteld en vanaf dinsdag 5 augustus 4,18 F.

Wat zich evenwel zonderling voordoet is het feit dat sommige maatschappijen nog steeds ristournes kunnen geven voor grote kwantums, terwijl het kleine publiek en de kustvisserij de volle pot dienen te betalen.

Men meldt ons dat de huidige prijsverhoging geschiedt in het kader van een programmaovereenkomst met Ekon. Zaken.

Wat ons echter verbaast is het feit dat andere jaren in de zomer er steeds een prijsverlaging is en men er naar hunkert te kunnen verkopen.

Dit jaar, niettegenstaande de bestendige warmte, is dit het tegenovergestelde.

Als of de olieproducerende landen ook thans hun kontrakten gewijzigd hebben, tenzij de dollar de maatstaf blijft.

IS DE REGERING DE SPEELBAL VAN DE BRANDSTOF- MAATSCHAPPIJEN NIEUWE VERHOGINGEN

Sedert een maand gebeuren er in deze sektor allerlei zotte toeren en op een ogenblik dat elkeen dacht dat de prijzen op zijn minst niet zouden verhogen, is het anders uitgevallen en gaat er geen week voorbij zonder dat er een verhoging plaats heeft.

In twee maanden tijd zijn de prijzen zomaar van 0,43 fr verhoogd.

Heden donderdagmorgen is er een nieuwe prijsverhoging van elf centiemen, nadat pas maandag een verhoging van 13 centiemen was toegepast.

De huidige prijzen voor West- en Oost-Vlaanderen zijn dus sedert heden donderdag :

Voor gasoil :

	Visserij	Verbruik.
2-6	3.86	4.57
28-7	3.96	4.67
1-8	4.05	4.77
5-8	4.18	4.91
7-8	4.29	5.02

Lichte Fuel

2-6	4.44
23-7	4.44
30-7	4.54
1-8	4.64
5-8	4.78
7-8	4.89

Wat de vooruitzichten betreft is het zo dat de vangsten waarschijnlijk tijdens de komende maanden iets zullen stijgen. Voorlopig moet echter nog op geen prijsdaling gerekend worden. En dat is dan minder prettig nieuws voor de verbruiker.

DE HARINGVISSERIJ IN 1974 EN DE VOORUITZICHTEN VOOR 1975

Door Drs. A. A. H. M. Corten, Rijksinstituut voor visserijonderzoek, IJmuiden.

In « VISSERIJ », het voorlichtingsblad voor de Nederlandse visserij, geeft Drs. A. Corten van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden, een zeer belangrijke uiteenzetting omtrent de vooruitzichten inzake haring voor 1975.

In voorgaande jaren is het steeds gebruikelijk geweest dat biologen aan het begin van het haringseizoen hun verwachtingen uitspraken over de grootte van de vangsten in het komend seizoen. Nu we tegenwoordig echter met een vangstquotering te maken hebben, heeft het weinig zin meer om nog een dergelijke vangstvoorspelling te doen; het is immers al van tevoren precies bekend hoeveel er gevangen mag worden.

In plaats van het traditionele voorspellingsartikel volgt er daarom dit keer een beschouwing over de visstand aan het begin van dit jaar, het biologisch advies voor de maximale vangst en de achtergrond daarvan. Voordat dit onderwerp aan bod komt, werpen we eerst een terugblik op de haringvisserij in het afgelopen seizoen.

1. De haringvisserij in 1974

De totale Nederlandse haringvangst in 1974 bedroeg 58.000 ton, wat een daling van meer dan 14.000 ton betekende ten opzichte van het voorgaande jaar.

De oorzaak van deze daling lag vooral in de gebieden buiten de Noordzee; op de Noordzee zelf bleef onze vangst, ondanks de beperkende maatregelen, op het redelijke peil van 1973.

Noordzee

De internationale vangst in de Noordzee vertoonde in 1974 een dramatische achteruitgang. Terwijl hij sinds 1970 steeds geschommeld had rond 500.000 ton/jaar, zakte hij nu ineen tot 258.000 ton.

Afgezien van enkele oorlogsjaren heeft de vangst in deze eeuw nooit eerder een dergelijk dieptepunt bereikt. De daling was het sterkst in de noordelijke Noordzee, maar ook de industrievangsten in de centrale Noordzee liepen drastisch terug. De reden voor deze achteruitgang ligt in de opeenvolging van enkele zwakke jaarklassen, met name in de noordelijke Noordzee.

Nederland was een van de weinige landen die hun vangst wisten te handhaven op het niveau van 1973. Dit kwam doordat onze visserij in hoge mate profiteerde van een (misschien tijdelijke) opleving van de kleine populatie langs de kust van Flamborough/Whitby. In dit gebied was vorig jaar een sterke jaarklas 1970 gerecrueteerd, die nu opnieuw een belangrijk aandeel leverde in de vangst. Daarnaast bleek ook de nieuwe jaarklas 1971 in dit gebied van redelijke sterkte te zijn.

Heel anders lag de situatie in de zuidelijke Noordzee en Het Kanaal. Tengevolge van de extreem hoge visserijdruk in dit gebied was het aantal overgebleven oudere haring te verwaarlozen. Nu het recruitment van jaarklas 1971 ook slecht bleek te zijn, bleef er dus weinig meer over om te vangen. Blijkbaar is men er bij deze populatie weer in geslaagd de visstand zo ver uit te roeien dat hij voorlopig voor de visserij geen betekenis meer heeft; precies zoals dit ook in de 60-er jaren gebeurd is.

West Schotland

De Nederlandse visserij bij de Hebriden en ten noordwesten van Ierland bleef beneden de verwachtingen. Hij bereikte slechts een totaal van 20.000 ton, vergeleken met 33.000 ton in 1973. De oorzaak hiervan was dat de slechte jaarklas 1970 in dit gebied gevolgd werd door een nog zwakkere jaarklas 1971. Er is dus de afgelopen twee jaar weinig jonge vis bijgekomen en de visserij bleef daardoor vooral afhankelijk van de reeds 5 jaar oude jaarklas 1969, die intussen ook in omvang is afgenomen. Zo bestond de vangst bij de Hebriden nog voor 57% uit haring van jaarklas 1969. Ook de internationale vangsten bij West Schotland liepen terug, zij het in mindere mate dan de Nederlandse.

Zuid Ierland

De gezamenlijke internationale vangst bij Zuid Ierland bleef met 19.000 ton ver onder het toegestane quotum. Deze lange vangst, die een

dieptepunt betekent voor de laatste 14 jaar, werd veroorzaakt door een opeenvolging van twee zwakke jaarklassen. Evenals bij West Schotland namelijk zijn de jaarklassen 1970 en 1971 in dit gebied ver beneden het gemiddelde. De Nederlandse vangst daalde zelfs nog sterker dan de internationale, namelijk van 6.000 ton naar 2.000 ton. Dit hing natuurlijk ook samen met de goede visserij op de Noordzee, waardoor er in de zomermaanden bij Zuid Ierland praktisch geen schepen visten.

2. De haringstand in 1975 en het biologisch advies voor de maximaal toelaatbare vangst

Zoals reeds in de inleiding werd aangestipt ligt de zaak bij het opstellen van een vangstverwachting tegenwoordig geheel anders dan in vroegere jaren. De oude vraag: «Wat kunnen we vangen in het komend seizoen?» (met inzet van alle beschikbare middelen) moet nu vervangen worden door: «Wat mogen we vangen — zonder het herstel van de visstand te belemmeren?».

TABEL 3 - Geschatte visstand eind 1974, verwacht recruitment in 1975 en quota voor 1975. Alle cijfers in 1.000 ton.

		Noordzee en Skagerak	Hebriden	Zuid Ierland
Visstand in 1975	Geschatte stand aan volwas- sen haring op 31 december 1974	116	181	25
	Verwacht recruitment in 1975	154	103	10
quota 1975	Biologisch advies totaal quotum 1975	140*	156**	19***
	NEAFC overeenkomst totaal quotum 1975	?	205	25
	Nederlandse quotum 1975	?	12	5
vergelijking met 1974	totale vangst 1974	313	205	19
	Nederlandse vangst 1974	35	20	2

*) Hierbij inbegrepen zijn 40.000 ton jonge haring.

**) Volgens recente berekening had dit cijfer 120 moeten zijn.

***) Volgens recente berekening had dit cijfer 14 moeten zijn.

Het antwoord op deze vraag is weergegeven in tabel 3. Wat betreft het totale quotum voor de verschillende gebieden valt het op dat er twee verschillende cijfers gegeven worden; het biologisch advies en het door de NEAFC overeengekomen quotum. Soms liggen deze twee cijfers zelfs aanzienlijk uit elkaar.

Wat is de oorzaak hiervan?

Het advies van de biologen voor de toelaatbare vangst is één van de mogelijkheden om het belang van het bedrijf op korte termijn en het streven naar een geleidelijk herstel van de visstand te combineren.

De uiteindelijke quota die bij de NEAFC-onderhandelingen uit de bus komen, blijken vaak een stuk boven het biologisch advies te liggen. De consequentie hiervan is dat als alle verwachtingen van de biologen uitkomen het herstel van de visstand nog veel langzamer zal zijn, of zelfs de kans op verdere achteruitgang bepaald niet denkbeeldig is.

De biologische adviesquota zullen nu per gebied worden toegelicht.

Noordzee

Het totale adviesquotum voor het kalenderjaar 1975 bedraagt slechts 140.000 ton, nog aanzienlijk minder dus dan de toch al extreem lage vangst in 1974. De oorzaak van dit lage cijfer ligt in de recrutering van een naar verwachting zwakke jaarklas 1972. Er is de afgelopen jaren al meerdere malen op gewezen dat de visserij zich in een hachelijke situatie bevond. Door het wegvissen van de buffervoorraad oude haring was men ieder jaar volledig afhankelijk geworden van de nieuwe jaarklas. Tijdens de afgelopen 3 jaar is dit steeds goed afgelopen dankzij de recrutering van redelijke goede jaarklassen. Ditmaal laat het recruitment echter verstek gaan en er is geen voorraad oudere haring meer waar men op terug zou kunnen vallen.

Terwijl de aanwas van 3-jarige haring in een normaal jaar zo'n 400.000 ton bedraagt, komt er in 1975 naar schatting slechts 154.000 ton bij. Daarnaast werd de volwassen stand aan het eind van 1974 geschat op slechts 116.000 ton, wat in biologisch opzicht op een zeer riskante situatie duidt.

(Vervolg blz. 5)

(Vervolg van blz. 4)

Het gevaar is namelijk groot dat er door deze kleine ouderpopulatie onvoldoende eieren geproduceerd worden om nog een jaarklas van normale sterkte voort te brengen. Daarom is het essentieel dat de volwassen stand zo snel mogelijk weer opgebouwd wordt. Aan de biologen was nu de taak om te adviseren hoeveel men mag vangen om zowel de visserij als de visstand beide in leven te houden. In de huidige situatie komt dat ongeveer overeen met het probleem hoe men tegelijk de kool en de geit kan sparen. Het nu uitgebrachte advies van 140.000 ton voor 1975 is een compromis dat geen van beide doeleinden volledig vervult; het is waarschijnlijk onvoldoende uit economisch oogpunt en het is eigenlijk teveel om de visstand snel te doen herstellen. De hoop is echter gevestigd op een mogelijk beter recruitment in 1976, waarvan dan een groter gedeelte gereserveerd kan worden voor de opbouw van de visstand.

West Schotland

Het totaalquotum van 205.000 ton voor 1975 is gebaseerd op het vorig jaar uitgebrachte biologische advies van 156.000 ton. Dit advies werd echter reeds in februari 1974 opgesteld, op een moment dat er nog geen enkele informatie over jaarklas 1971 en 1972 voor dit gebied beschikbaar was. In tegenstelling tot de Noordzee wordt er namelijk in dit gebied geen jonge haring bestandsopname gehouden, waaruit voorlopige schattingen te verkrijgen zijn.

Men moet bij het opstellen van prognoses dan maar aannemen dat het recruitment van gemiddelde sterkte zal zijn. Tijdens de recente vergadering van de haringwerkgroep bleek echter dat jaarklas 1971 veel minder had bijgedragen aan de visstand dan was aangenomen. Op grond van nieuwe cijfers werd berekend dat het adviesquotum voor 1975 eigenlijk 120.000 ton had moeten bedragen.

Dit geval is een voorbeeld van de problemen bij het opstellen van adviesquota in de huidige situatie, waarin de sterkte van de recrutende jaarklas van doorslaggevend belang is.

Zuid Ierland

De situatie hier is vrijwel identiek aan die bij West Schotland. Ook in dit geval is het oorspronkelijk advies van 19.000 ton voor 1975 inmiddels weer verlaagd en wel tot 14.000 ton. Net als bij West Schotland bleek jaarklas 1971 hier ver beneden normaal te zijn, zodat de volwassen stand eind 1974 kleiner was dan aanvankelijk werd aangenomen.

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

STAAT DER VERANDERINGEN IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN MAAND JULI 1975

VERBOUWINGSWERKEN :

Z.16 „KON-TIKI II” — eigendom : Kon Tiki P.V.B.A., Rederskaai 44-45, 8380 Zeebrugge-Brugge 5. Bt. 190,46 i.p.v. 177,77. Nt. 59,11 i.p.v. 59,12. Zeebrief : 16.7.1975.

ERRATUM :

blz. 15 : Z.27 „MERCURIUS” — eigenaars : NEYTS Leopold en CLAEYS François.

VERANDERING VAN EIGENDOM :

Z.556 „DONNA ROSA” — eigendom SOETE Ronny. Veerbootstraat 37, 8380 Zeebrugge-Brugge 5. Zeebrief : 28 juli 1975.

VERANDERING VAN EIGENDOM + THUISSHAVEN :

N.710 „ZEEMANSBLIK” wordt O.710 „ZEEMANSBLIK” — Eigendom : Mussche François-Desmet, Zilliklaan 12, 8400 Oostende. Tel. : 059/80.30.23.

WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

Oppermeester J. B. Dreesen van onze Zeemacht, houdt zich in «Nep-tunus» bezig met maritieme gezegden, betiteld : «Woorden uit de Zeemanskist». Deze gezegden zijn zo interessant, dat het spijtig zou zijn, de verspreiding er van tot de maritieme wereld te behouden.

Daarom geven we ze hier weer in de hoop dat lezers ons er ook nog bezorgen, zo ze er kennen :

Deze zijn :
Onbewust gebruiken wij in het dagelijks leven een reeks uitdrukkingen die sedert eeuwen aan de scheepvaart ontleend werden.

Zo is het bijvoorbeeld als je zoon van 18 voor de tweede maal op één week na middernacht thuiskomt en je hem zegt dat het de SPUI-GATEN BEGINT UIT TE LOPEN, zonder daarbij te denken aan de aldus genoemde afvoergaten in het dek van een schip. Verontschuldigt hij zich met te zeggen dat hij hiermede de vreugde voor een examen-uitslag wilde BOTVIJVEREN, dan denkt hij helemaal niet aan BOT als het buitenboordse einde van het ankerstouw dat voor de goede gang van zaken regelmatig moet gevierd worden (freshning the nip).

Als je vrouw zegt dat ze SLAG HEEFT GEKREGEN van het feit dat dochterlief reeds een paar malen met een jongen in de stad gezien werd en in verband hiermee haar ongerustheid tegen je uitdrukt, denkt ze waarschijnlijk nooit aan het slag krijgen als het aanlopen van de zeebodem op een zekere diepte als teken dat men een bank of de kust nadert. En jij dan geruststellend antwoordt dat HET ALLEMAAL ZO GEEN VAART ZAL LOPEN, doet je dat waarschijnlijk nooit denken aan de vaart of de snelheid van een schip. Iemand AFSCHIEPEN was eertijds het inschepen met bestemming naar het moederland. Ook nu nog wil het zeggen dat we op de een of andere manier van iemand willen afgeraken.

Maar dat familielid van het 6de knoopsgat, dat op een zonnige zondagvoormiddag, juist voor het eten onaangekondigd in uitgebreid familieverband bij je binnenvalt, daar blijf je dan voor de rest van de dag mee OPGESCHIEPT zitten.

Bij het zien van een OPGEDIRKTE dame, die hooghakig over de straat stapt, denkt men bezwaarlijk aan het OPDIRKEN, dit is het optuigen van de grote laadboom — de dirk — alvorens de haven binnen te lopen. Na vele dagen zee is dit wel iets om er wat feestelijks in te zien.

Toen diezelfde dame struikelde, viel en werd rechtgeholpen, vertelde ze dat ze door die val erg VAN STREEK WAS GERAAKT. Hierbij dacht ook zij niet aan het ouderwetse scheepskompas dat vroeger meer dan tegenwoordig al eens van streek kon geraken.

De invloeden van de ijzermassa's aan boord waren niet gekend en de verdeling van de kompas-roos was in streken, zijnde 11 1/4 graad (de verdeling in graden kwam eerst deze eeuw in gebruik). Voordien werden dan ook alle afwijkingen in streken gegeven en voor een slecht sturende Janmaat was het kompas snel van streek.

Koopt een gebuur een nieuwe wagen die nog een stuk groter is dan zijn vorige, dan zul je allicht zeggen dat het hem VOOR DE WIND GAAT en dat hij om zo'n wagen te onderhouden wel EEN ZEE VAN GELD MOET HEBBEN.

In elk geval heeft hij iedereen in de straat met dat nieuwe ding FLINK DE LOEF AFGESTOKEN — een maneuver dat zeker bij het wedstrijdzeilen wel meer voorkomt.

Je eigen wagen heeft al een respectabel aantal jaren, en voorlopig zit je een beetje krap en ZUL JE NOG MOETEN ROELEN MET DE RIEMEN DIE JE HEBT. In elk geval ben je zinnens van hem in het voorjaar een beurt te geven en hem dan meteen WAT OP TE KALEFATEREN.

En wie denkt nu bij het zeggen dat je nog RUMSCHOOTIS de tijd hebt om de trein te halen aan die ruim gevoerde schoten bij een voor-de-windse koers.

Onlangs ontmoette ik een oude scheepsmaat waarmee ik nog in de Royal Navy had gediend. Sinds ik hem het laatst zag leek hij een flink stuk AFGETAKELD. Aan zijn kledij te zien was hij AAN LAGER WAL GERAAKT. Hij bleek flink BOVEN ZIJN THEEWATER TE ZIJN en wat hij vertelde raakte KANT NOCH WAL. Aangezien hij gevaarlijk over straat LAVEERDE heb ik hem maar OP SLEEPTOUW GENOMEN en hem naar huis gebracht.

Als we van iemand zeggen dat hij ONBEWIMPELD voor zijn mening uitkomt, of dat zijn voorstel zonder discussie werd AFGEWIMPELD, dan herkennen we in dat wimpelen nog moeilijk een maritieme actie. Maar toch heeft het te maken met het in 2 punten uitlopende scheepsvaantje dat, opge-maakt in de kleuren van het land sedert de vroegste tijden aan boord van de oorlogsschepen in de top van de grote mast werd gevoerd. Door de koopvaardijsschepen werd in die tijden bij het naderen van andere schepen dit voorrecht, voorbehouden aan oorlogsschepen, al eens misbruikt om ook een wimpel te voeren. ONBEWIMPELD maakte dan ook altijd een eerlijke, on-gevaarlijke indruk. Diezelfde wimpel werd dan ook nog gebruikt om bepaalde orders ongedaan te maken wat dan aan de basis lag van het AFWIMPELEN.

En we blijven nog even bij de oorlogsmarine als we zeggen dat hij in de discussie de VOLLE LAAG HAD GEKREGEN en niet anders meer kon dan BLIJDRAGEN en BAKZEILHALLEN. Waarbij we in de praktijk zo zouden brassen (richten) dat de wind van voren inkomt en het schip stil gaat liggen of deimen terwijl we figuurlijk terug zouden krabbelen van een eerst genomen standpunt ofte zoete broodjes bakken.

Moderner van vorm is het gezegde IETS OF IEMAND TORPEDEREN. Wie denkt er nu bij het gebruik van deze uitdrukking aan het massaal geweld van een exploderende torpedo.

Als je zegt dat je toch EVEN POOLSHOOGTE WILT NEMEN dan houdt dat verband met de hoogte van de poolster boven de horizont die bij benadering gelijk is aan de breedte van de waarnemer. Poolshoogte nemen was tot aan de uitvinding van de chronometer in de 18de eeuw de enige manier van navigeren buiten het zicht van de kust.

In het leven moet je ter gelegenheid weten te SCHIPPEN, steeds EEN OOGJE IN HET ZEIL HOUDEN en TER RECHTER TIJD IETS AAN BOORD KUUNNEN LEGGEN. En als je dan met zijn allen AAN EEN LIJN GAAT TREKKEN dan haal je de SLAG WEL THUIS.

J. B. Dreesen.

ONPIEUW HOLLANDS VISSERSVAARTUIG OPGELEID IN HOLLAND

Dat het bij de Hollandse autoriteiten met de bewaking van de verboden 12 mijlszone menens is, zien we.

Inderdaad, nadat vorige week een vaartuig werd opgeleid, is in twee dagen tijd voor de vierde maal door het visserijpolitievaartuig H. M. Hadda, een Hollands vissersvaartuig opgeleid en de netten verzegeld omdat het op zes mijl uit de kust bij IJmuiden aan het vissen was. Het is de Tho en 21, metende 62 Ton en hebbende 425 PK.

De schipper bekende zijn overtreding, meldde dat hij op weg was naar de twaalf mijlszone maar onderweg reeds een trekje wilde doen. «Iedereen doet dit», zei hij.

Maar dergelijke uitleg volstaat niet.

Het is sedert september 1974 dat op internationaal vlak het besluit genomen werd binnen de 12 mijlszone niet meer te laten vissen door vaartuigen van 50 B. Ton en 300 PK.

WAAR BLIJFT HIET
BELGISCH BESLUIT ? ?

Het Belgisch ministerie van Landbouw alsook dat van Verkeerswezen hebben het besluit waarbij dezelfde maatregelen ge-

nomen werden door België, sedert lang getekend.

Voor de eigen schepen volstaat een Kon. Besluit maar ook dit blijft in de kartons van de hardwerkende ambtenaars van bepaalde ministeries zitten.

Dit Kon. Besluit gaat immers slechts over schol en tong.

Maar noch ons sekretariaat van de Rederscentrale noch onze volksvertegenwoordigers schijnen het groot belang van deze beslissing te beseffen en laten de kustvissers door dit niet optreden overgeleverd aan het leegvagen van broed en vis in de perioden voor de voortplanting zo nodig. Wat de vreemde vaartuigen betreft, kan men ze binnen de 12 mijlszone niet in overtreding nemen.

Ook het Ministerie van Buitenlandse Zaken en Justitie en Landsverdediging, moeten nog hun zegen geven. En het is waarschijnlijk ook ergens in een van deze illustere kabinetten dat alles blijft haperen.

Zouden onze kustvissers niet beter doen zoals hun vakgenoten : havens blokkeren. Dan zou men misschien wakker worden, want nu worden ze parias van ons land, gewoonweg over het hoofd gezien, uitgenomen wanneer men ze nodig heeft. P.V.

HET EERSTE RESULTAAT VAN HET BLOKKEREN VAN DE HAVEN VAN DEAUVILLE DOOR DE FRANSE VISSERS

Het blokkeren van de toegang tot de haven van Deauville door de vissers van de Seinemonding heeft reeds een eerste resultaat opgeleverd. De heer Michel d'Ornano, franse minister van Industrie en burgemeester van... Deauville, heeft met een delegatie van vijf vissers, waaronder de heer Panier, voorzitter van het visserssyndikaat, een ekologisch onderzoek van de wateren van de Seinemonding bevolen. Hiertoe begaf hij zich persoonlijk met de vissersdelegatie aan boord van een vedette van de Franse marine en op vijf plaatsen, door de vissers aangeduid, werden stalen genomen van het water om in het laboratorium de aard en de staat van de pollutie te bepalen. Ondertussen werden een ganse pakket maatregelen opgesomd die hun realisatie binnen de drie jaar zullen bekomen, gezien men de industrieën de gelegenheid en de tijd moet geven de nodige aanpassingswerken uit te voeren. Aldus zal de grote vervuiler «Than en Mulhouse» oorzaak van het fameuse «rode slijk» miljarden dienen te investeren om zijn afval te zuiveren. Het materieel nodig om te zuiveren werd reeds besteld. De eerste resultaten hiervan zullen echter slechts vanaf 1977 merkbaar worden. De papierfabrieken waarvan de pollutie gelijk staat met deze van een stad van 1 miljoen inwoners, zullen vanaf 1978 praktisch zuivere afval gaan lozen. Ook de raffinaderijen hebben een ekologisch programma opgesteld met effect vanaf 1976. De even fameuse gipsfosfaten waarover de vissers in het bijzonder mistevreden zijn en die in de Seinemonding door speciale barken geloosd worden, zullen reeds in 1976 voor 45 % voor transformatiedoeleinden in de industrie verwend worden. Hiervoor bestaat er reeds een fabriek, maar deze kon nog niet operationeel worden bij gebrek aan afzet voor de gipsplaten. Nu meent de minister van Industrie zelfs de bouw van een tweede fabriek te kunnen bepleiten voor de industriële verwerking van de overige 550.000 ton gipsfosfaten die nog jaarlijks in de Seinemonding gespoten worden. Tot slot liet de minister nog enkele financiële tegemoetkomingen doorschemeren ten voordele van de lokale visserij zodat de vissers besloten hebben het in de praktijk brengen van de vooropgestelde maatregelen van de minister af te wachten vooraleer terug met protestakties voor de dag te komen.

Wat de rioolwateren betreffen die in de Seine geloosd worden boven de stad Rouaan, zullen deze voor 70 % gezuiverd worden in plaats van voor 50 %.

Intussen maar afwachten wat van de vooropgestelde te nemen maatregelen zal worden.

LOSSE PUNTJES ...

De uitbreiding van de visserijgrenzen tot 200 mijl zal volgens Dr. Schärfe van de FAO een verschuiving van de grote naar de kleine visserij tot gevolg hebben. Hij is van oordeel dat de grote visserij zich op krill, tonijn en inktvissen zal moeten oriënteren.

Volgens de heer Hagemann rekent het „Verband der Deutschen Hochseefischereien” het verlies voor de Duitse vloot op 135.000 t (op 340.000 t) bij een uitbreiding van de visserijgrenzen tot 200 mijl.

x x x

De heer J. Chapon, sekretaris-generaal van Verkeerswezen in Frankrijk heeft er in een artikel in „La Pêche Maritime” op gewezen dat de technische vooruitgang in de zeevisserij moet uitmonden op een vooruitgang voor de mens.

Dit is een verklaring die maar al te vaak vergeten wordt.

x x x

In Groot-Brittannië zijn onlangs strengere voorschriften in verband met de veiligheid van schepen van 12 m. en meer van kracht geworden. Deze voorschriften hebben betrekking op een regelmatig onderzoek van de schepen omtrent de konstruktie, stabiliteit, vrijboord, brand, reddingmiddelen enz.

Het gaat om ca 2.300 schepen die door een groep van 16 inspektors zullen worden onderzocht. Indien schepen moeten worden aangepast, kunnen subsidies of leningen door de White Fish Authority worden verstrekt.

Het vissen zonder veiligheidscertificaat kan anderzijds leiden tot een boete van £ 400 of een gevangenisstraf tot 12 jaar.

x x x

In Groot-Brittannië zijn in de komende maanden ook nieuwe voorschriften inzake de bekwaamheid van schippers en stuurmannen te verwachten.

x x x

Canada zal wellicht het eerste land zijn dat de 200-mijlszone zal invoeren.

Noorwegen zou volgen en dan ook de Verenigde Staten, IJsland, Zuid-Afrika en Groot-Brittannië. Om de zgn. „verplaatsing van visserijen” tegen te gaan. Aldus World Fishing . Van een kettingreactie gesproken !

x x x

De moeilijke toestand van de Britse visserij werd onlangs in het jaarverslag van de White Fish Authority weergegeven. Vorige week werden de aanbevelingen van het verslag onder de bedrijfsmensen besproken en deze aanbevelingen werden aan de minister van landbouw en visserij overgemaakt.

De voorzitter van de W.F.A. wilde de aanbevelingen nog niet officieel bekendmaken, maar insiders wisten te zeggen dat de aanbevelingen o.m. betrekking hebben op de verlenging van de subsidiepolitiek, het E.E.G.-visserijbeleid en de gevolgen van de UNO-konferentie over het zerecht.

Eerstdaags zullen we wel meer over dit alles vernemen...

ZIJ HADDEN PECH...

— De Z.474 Argo die de garnaalvangst bedreef sloeg met beide visboelen vast aan een onder water zittend voorwerp. Door het vastslaan scheurden beide bokken in het midden. Nadat de boelen in hun veiligheid werden gelegd, konden deze met behulp van de galgen worden ingewonden en werd de visserij stilgelegd.

— Aan boord van de Z.589 „Esperanza” afgemeerd in de Zeebrugse haven, had men de automatische bediening in werking gezet om de

stuurboordboel in de mast te hissen. Tijdens dit manoeuvre brak de stuurboordbok volledig af.

— Ter garnaalvangst had schipper Arnold Welvaert van de Z.471 „Jan Bart” pas zijn netten uitgeworpen, toen hij een oproep kreeg van de Z.184 „Flipper”, die af te rekenen had met een gebroken schroefas. De twee vaartuigen lagen amper 3 tot 4 mijl uit elkaar zodat de opspleging door de Z.184 kort daarna naar de thuishaven kon geschieden.

GELANDE VANGSTEN IN FRANKRIJK IN 1974 MET HUN WAARDE

Hieronder volgt een tabel met de gelande vangsten in 1974 met hun waarde en als vergelijking de cijfers over 1973.

	In tonnen		In miljoenen Belg. fr.		Verschillen	
	1973	1974	1973	1974	% in hoeveelh.	% in waarde
Verse vis	415.000	395.800	10.000	11.600	- 4,7	+ 15,9
Diepvries	57.000	80.200	1.660	20.900	- 40,7	+ 75,0
Gezouten vis	6.600	5.700	220	321	- 13,6	+ 48,7
Schaaldieren	29.300	29.400	1.863	1.953	+ 0,3	+ 5,0
Schelpdieren	43.600	35.600	972	882	- 18,3	- 9,7
Andere	17.500	14.500	407	370	- 17,0	- 9,0
	569.300	561.200	15.122	18.026	- 1,4	+ 19,2

Deze cijfers werden door het Centraal Komitee ter Visserij medegedeeld. In deze cijfers stellen we vast dat de in de afslag gebrachte verse vis van ongeveer 5 % verminderde in 1973 maar daarentegen de waarde verhoogde van nagenoeg 16 % zijnde van 10 miljard tot 11,6 miljard B.fr. Aldus gezien zou men eerder geneigd zijn 1974 toch nog niet als een slecht jaar aan te zien, maar de 16 % meerwaarde is toch duidelijk beneden het procent van de kostenstijging om bv. maar alleen de brandstof te vernemen. Bij de aanvoer van diepvriesvis stellen we een gevoelige verhoging vast zowel in hoeveelheid 40,70 % als in waarde 75 %. Relatief gezien is voor eenzelfde aanvoer de waarde vermeerderd met 21 %. De substantiële verhoging van de diepvriesvis, onder meer in Frankrijk alleen reeds 23 miljoen kgr. heeft intussen aanleiding gegeven tot het vormen van een diepvriesberg van nagenoeg 15 miljoen kg. met al de moeilijkheden hieraan verbonden. In de diepvriescijfers zijn de filets van kabeljauw, koolvis en leng voor 9.000 Ton verhoogd in aanvoer ten opzichte van 1973, de tropische tonijn daarentegen van meer dan 15.000 Ton. Dit heeft in deze sektor eveneens aanleiding gegeven tot strubbelingen in de afzet en tot het ophogen van de stocks in de diepvriesruimten. De aanvoer van gezouten vis is van bijna 14 % verminderd (er zijn maar twee eenheden meer die deze wijze van bewaren toepassen) maar de waarde is verhoogd van 48,7 % of ten overstaan van de verminderde aanvoer in absolute cijfers van 72 % !

Voor de schaaldieren is de aanvoer praktisch gelijk gebleven in 1974 ten overstaan van '73. De waarde is verhoogd van 5 % hetgeen absoluut onvoldoende is om het hoofd te kunnen bieden aan de stijgende kosten. Bij de schelpdieren, waarin vooral de St.-Jacobsschelpen en de mosselen is er een gevoelige achteruitgang waar te nemen van 17 % in de aanvoer en 9 % in waarde.

De cijfers voor de oesterteeltnerverheid werden eveneens gepubliceerd en daar stellen we een vermeerdering van 7.000 Ton vast, namelijk van 72.000 Ton naar 79.000 Ton voor een vermeerdering in waarde van 238 miljoen B.fr. Per zelfde gewicht beschouwd is er een meerwaarde van 54 %. Voor deze sector mogen we dus wel van een geslaagd seizoen spreken.

Anderzijds is het toch voorbarig, vooral voor wat de vis betreft, te vlug besluiten te trekken uit de aanvoer- en waardecijfers. We moeten deze cijfers inderdaad vergelijken met de middelen die in 1974 gebruikt werden voor de aanvoer tegenover deze van 1973. Dit is iets waar het verslag van het Centraal Komitee ter Visserij niet over spreekt en het heeft nochtans zijn reële waarde. Indien men inderdaad machtiger middelen, groter tonnage hoger P.K., meerder apparatuur enz. ingeschakeld heeft voor de aanvoercijfers van 1974, dan is het resultaat, niettegenstaande de hogere waarde in vergelijking met 1973, met het cijfer van de meer ingezette middelen evenredig als minder aan te zien.

IETS VOOR DE VISSERIJ IN NOOD ?

Het is vaak erg moeilijk om met het blote oog — bv. vanuit een reddingsvliegtuig — of met de radar een klein schip in nood te onderscheiden. Dat kan soms mensenslevens kosten.

Een Australische uitvinder uit Perth heeft er wat op gevonden dat tegelijk doeltreffend en goedkoop is, nl. een reuzeseinvlag die 23 m. lang en 51 cm. breed is. Ze is geweven uit polypropyleen en weegt nauwelijks 2,5 kg. Wanneer er iets misloopt aan boord, volstaat het de vlag uit te rollen en ze op zee te laten dobberen. Ze moet wel opvallen door haar hel oranje kleur. Bovendien zijn er om de 120 cm. en aan het uiteinde alu-

minium banden op aangebracht, zodat de vlag gemakkelijk door radarstoelstenen tot op een hoogte van 4.500 m. opgespoord kan worden. Op zee is ze kilometers ver zichtbaar, althans als het weer een beetje meevalt. De vlag kan net zo goed aan een reddingsloep, een boei of een zwemvest worden vastgemaakt.

Volgens Ean McDonald, de uitvinder ervan, is het een nieuwigheid inzake veiligheid op zee. «En toch, zegt hij, wat is eenvoudiger dan die lange reep stof die op zee drijft?». In de maand september e.k. zal zijn uitvinding worden geïntroduceerd op de Marine Trades Exhibition te Chicago.

DE NEDERLANDSE MARITIEME OVERHEID HOUDT HARDE HAND AAN DE VISBESCHERMENDE MAATREGELLEN !

De Nederlandse maritieme overheid heeft haar visserijwachtschepen verdubbeld om paal en perk te stellen aan de overtredingen begaan voornamelijk door eigen vissers die geen nota wensen te houden van de door de Noord-Oost Atlantische Konferentie genomen beslissingen in zake vastgestelde kwota, maaswijdten, verboden visserijzones, enz..... Verscheidene kotters werden reeds gepiraaid door visserijwachtschepen door mariniers bemand en in overtreding genomen. Zo werd onder meer de vangst aangeslagen van een vissersvaartuig dat op schol voer en meer dan 800 kg tong aan boord had, waar het reglement zegt dat de scholvangers maximum 300 kg mede aan boord mogen nemen. Anderzijds werden verscheidene tongenvangers bekeurd die meer dan de vastgestelde 2000 kg aan boord hadden. Ook werden netten verzegeld van vaartuigen die binnen de twaalf mijl visten en niet behoorden tot de categorie vaartuigen

van min dan 300 PK en 50 Brt. Eén en ander heeft de vissers en reders op stang gejaagd en tegen dit overheidsoptreden werd met 'n spektakulaire aktie beantwoord door onder meer te blijven liggen bij de doorgang van een, voor de vissersvaartuigen voor doorvaart geopende brug, zodat het groot verkeer in de war liep.

Het is nochtans zo, wanneer er internationale maatregelen uitgevaardigd worden, zonder dat hierbij één of ander bevoordeligd wordt of enig ander land gediskrimineerd, en dit ten voordele van de bescherming van de visstapel, we overheidstussenkomst slechts kunnen toejuichen. Ook bij ons dient hieraan streng de hand gehouden.

Anderzijds heeft de eensgezinde aktie van de Nederlanders ons toch enigszins verheugd omdat we hierin een groeiend groepsbewustzijn menen in te onderkennen in tegenstelling van bij ons, waar niets positiefs gedaan wordt.

BLOKKERING VAN DE HAVEN VAN DEAUVILLE DOOR ONTEVREDEN VISSERS ALS PROTEST TEGEN DE POLLUTIE VAN DE SEINEPAAL

Zaterdag en zondag werden de twee havens van Deauville door vissersvaartuigen geblokkeerd, zodat geen enkele vaartuig meer kon in- noch uitvaren. Hiervoor losten zestig vissersvaartuigen zich af om op beurt de toegang tot de sluisen af te schermen. De reden voor deze aktie is het uitblijven van maatregelen tegen de vervuilers van de Seinebaai waarbij men vooral oog heeft op die industrieën die het rode slib veroorzaken en het polluleren met een ontoelaatbare gehalte aan zwavelzuur, waardoor het vel en de slijmvliezen van de vis aange- tast worden en haar voor konsumptie onmogelijk maken.

Zondagavond werd dan de blokus opgeheven niettegenstaande er nog een harde kern deze wenste voort te zetten tot konkrete resultaten van de aktie konden genoteerd worden. Tenslotte konden de gematigden de harde kern overhalen om minstens tot 30 juli te wachten op overheidswaarborgen met betrekking tot de vervuiling, zoniet zou men de blokkade met nog uitgebreider middelen hernemen.

De vissers zelf verkochten ondertussen «Stickers» met de slogan «Red de Zee», terwijl petitieijsten ter ondertekening aan de bevolking en de toeristen voorgegde werden, die grif werden mede-ondertekend. Zoals we vroeger reeds mededeelden, is ondertussen door de plaatselijke visserij een procedure ingeleid tegen onbekende vervuilers, maar volgens de raadsman van de vissersvereniging, zal men minstens nog een jaar op de uitspraak van dit proces dienen te wachten. De opbrengst van de verkoop van de «Stickers» werd in zijn geheel besteed aan de kosten voor het aanhangig zijnde proces.

De plaatselijke vissers rekenen verder meer op een Europese richtlijn van 18 juli die aan de ledenlanden een scherpe ekologische controle op de vervuiling oplegt, dan op de eigen Franse nationale wetgeving terzake die zij als absoluut onvoldoende aanzien. De vissers die zich na 30 juli terug zullen beraden, hebben a's thuis-

ven Le Havre, Honfleur, Trouville en Ouistrehan. De enorme Seinebaai is voor deze kleine mensen hun voornaamste vangplaats en de voortschrijdende vervuiling van deze kustwateren en de lankmoedige houding van de overheden, hebben deze eenvoudige kleine vissers tenslotte tot verbittering geleid.

PLECHTIGE ZEEWIJDING EN VLOOTPARADE TE KNOKKE-HEIST

Sedert jaren is het een traditie dat op 15 augustus de vissers herdacht worden welke op zee gebleven zijn, en waar ook de vissersvloot gewijd wordt.

Om 11 u. wordt een plechtige H. Mis gecelebreerd, door de priesters van de St.-Antoniuskerk Heist en opgeluisterd door het Gemengd Koor Cantabilé Knokke-Heist, o.l.v. de heer J. Maertens, het versterkt muziekkorps „Willen is Kunnen” o.l.v. de heer Cuepers. De koreografische noot wordt verzorgd door de Heistse Klakkertjes en de Kunstgroep KAJOR. Ook verlenen de Belgische Zee- en Luchtmacht hun medewerking aan deze herdenking, zodat het geheel tot een indrukwekkende plechtigheid zal uitgroeien.

Deze herdenking heeft plaats op de Zeedijk Heist (Heldenplein) met als enig decor „de Noordzee”, waar de vissersvaartuigen „jachten, e.a. zo dicht mogelijk bij het strand zullen komen om deze eucharistieviering en zeewijding bij te wonen. Ook de reuzen Pier en Wanne, een visser en vissersvrouw, zullen als decor fungeren. Rond 11u.45 zullen 3 zware kanonschoten afgeschoten worden vanop de Zeedijk, waarna de sirenes van de vissersvaartuigen zullen loeien, en een helikopter van de Belgische Luchtmacht bloemen zal uitstrooien over de zee als posthume hulde aan de op zee gebleven vissers.

VISAANVOER IN ONZE HAVENS

SOORTEN	1973			1974			1975		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) IJslandse schelvis	170.056	2.865.850	16,85	141.571	2.732.810	19,30	125.969	2.159.780	17,14
Andere schelvis	62.772	793.022	12,63	68.735	955.814	13,91	172.216	2.670.058	15,50
IJslandse kabeljauw	207.218	3.841.320	18,54	335.036	9.354.680	27,92	316.601	7.008.427	22,13
Andere kabeljauw	787.023	19.520.017	24,80	913.352	24.698.682	27,04	533.062	13.590.740	25,49
Koolvis	168.910	2.106.234	12,47	178.716	2.982.845	16,69	273.829	4.075.792	14,89
Wijting	312.797	4.424.628	14,14	274.246	3.394.769	12,38	253.470	3.917.986	15,45
Schol	244.296	4.846.669	19,84	302.859	5.644.548	18,64	194.426	4.625.858	23,79
Roggen	156.787	4.240.799	27,05	158.189	4.617.706	29,19	127.636	4.116.769	32,25
Noorse schelvis	135.733	2.853.090	21,02	107.632	3.053.920	28,27	95.000	2.730.380	29,26
Andere	581.961	12.516.075	21,51	703.614	17.163.844	24,39	606.292	17.796.891	29,35
TOTAAL	2.827.553	58.007.704	20,52	3.183.950	74.599.618	23,43	2.698.501	62.742.681	23,25
b) Tong	388.023	42.374.610	109,21	512.829	53.399.392	104,13	361.263	42.247.662	116,94
TOTAAL DEMERSALE VIS :	3.215.581	100.382.314	31,22	3.696.779	127.999.010	34,62	3.059.764	104.990.343	34,31
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	189	3.300	17,46	193	2.850	14,77	—	—	—
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAAL PELAGISCHE VIS :	13.403	75.857	5,66	6.503	52.113	8,01	8.824	75.403	8,54
							79.580	7.963.592	100,07
3. SCHAAL- & WEEKDIEREN									
Garnaal	69.857	5.129.636	73,43	105.423	7.412.753	70,31	—	—	—
Noorse kreeft	9.398	1.097.620	116,79	15.811	1.569.520	99,27	8.640	1.172.490	135,70
TOT. SCHAAL- & WEEKDIEREN :	149.096	7.169.726	48,09	220.601	10.536.378	47,76	240.316	11.725.857	48,79
ALGEMEEN TOTAAL :	3.378.080	107.627.897	31,86	3.923.883	138.587.501	35,32	3.308.904	116.791.603	35,29

SOORTEN	1973			1974			1975 (2)		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) verre visserij schelvis	366.055	6.482.175	17,71	412.175	9.573.977	23,23	525.653	9.288.427	17,67
andere visserij	402.804	5.280.552	13,11	223.689	3.655.221	16,34	425.975	6.975.537	16,37
verre visserij kabeljauw	398.394	7.459.120	18,72	587.990	16.874.935	28,70	783.936	15.738.038	20,07
andere kabeljauw	4.820.053	104.677.342	21,72	3.785.170	111.661.648	29,50	2.074.746	56.339.701	27,15
koolvis	653.209	7.886.999	12,07	747.900	13.483.025	18,03	563.334	8.452.417	15,00
wijting	1.952.219	25.450.794	13,04	1.557.024	24.413.400	15,68	1.496.063	25.602.487	17,11
schol	2.213.565	30.746.090	13,89	2.323.432	44.234.690	19,04	1.611.698	30.237.098	13,76
roggen	805.460	18.677.523	23,19	646.483	18.371.762	28,42	653.286	19.342.850	29,60
Noorse schelvis	679.223	14.023.817	20,65	901.923	23.910.605	26,51	619.769	16.958.030	27,00
andere	3.352.211	68.651.743	20,48	3.370.330	81.660.484	24,23	3.565.170	91.490.099	25,66
TOTAAL	15.643.193	289.336.155	18,50	14.556.116	347.839.797	23,90	12.319.630	280.424.684	22,76
b) tong	1.588.781	177.796.948	111,91	1.564.772	172.509.653	110,25	1.472.132	171.847.205	116,73
TOTAAL DEMERSALE VIS	17.231.974	467.133.103	27,11	16.120.888	520.349.450	32,28	13.791.762	452.271.889	32,79
2. PELAGISCHE VIS									
haring	377.820	3.434.653	9,09	339.798	5.496.451	16,18	237.291	3.808.835	16,05
sprot	130.650	838.292	6,42	25.488	264.039	10,36	70	1.590	22,71
TOTAAL PELAGISCHE VIS	544.806	4.511.286	8,28	420.897	6.169.551	14,66	281.412	4.183.779	14,86
3. SCHAAL- en WEEKDIEREN									
garnaal	333.162	22.005.956	66,05	498.896	31.200.923	62,54	341.969	30.876.716	90,29
Noorse kreeft	34.440	3.671.390	106,60	46.190	4.561.940	98,76	56.312	6.123.010	108,32
TOTAAL SCHAAL- en WEEKDI.	708.634	29.949.875	42,26	964.247	42.073.348	43,63	969.822	46.575.286	48,02
ALGEMEEN TOTAAL	18.485.414	501.594.264	27,13	17.506.032	568.592.349	32,48	15.042.996	503.030.954	33,43

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens
 (2) voorlopige cijfers

LEES " HET VISSERIJBLAD "

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

In tegenstelling met de voorgaande weken waar telkens redelijk grote hoeveelheden vis aangevoerd werden, kregen we deze week heel wat minder aanvoer te verwerken. Best ook want de vraag

HODI

was blijkbaar erg klein zodat opnieuw een 150 bennen rode zeebaars moesten opgevangen worden aan de prijs van 870 fr. Niet dat de rest zoveel duurder was, ook daarvoor werd maar de minimumprijs betaald. Voor de IJslanders was het dus geen te beste week want een nogal groot gedeelte van de vangsten bestond uit voor-noemde soort. Dinsdag bracht de O.317 een meer gevarieerde vangst met vooral meer kabeljauw en gul.

Voor de noordzeevissers was het een niet zo slechte week als de voorgaande. Kabeljauw en vooral gul kregen inderdaad hogere prijzen waarbij dinsdag tot 1650 fr voor de sortering «4» betaald werd. De Deense kabeljauw kreeg dinsdag tot 1.900 fr de bak, woensdag lag die prijs rond de 22 fr, veel minder dus.

Kanaalvis werd behoorlijk verkocht. Roggen kregen nogal wisselende prijzen met maandag toch de hoogste noteringen. Rode knorhan kreeg tot 42 fr op de dinsdagmarkt terwijl pollak tussen 24 en 28 fr noteerde. Voor schol en iek bleven de prijzen redelijk hoog, de kleine iek kreeg zelfs tot 34 fr. Wijting was eveneens duurder dan verleden week en haalde tot 26 fr boven en 17 fr bij de kleine vis.

Weinig variatie feitelijk deze week met in hoofdzaak ronde soorten als gul, rode zeebaars, koolvis, leng en kabeljauw. Schelvis was nogal schaars maar kende dinsdag toch een duidelijke prijsdaling.

Ook de tongen werden in zeer geringe mate aangevoerd, dinsdag rond de 1.700 kg, maandag slechts 650 kg. De prijzen schommelden tussen 104 en 190 fr met een sterke prijsdaling van de middensoorten op de tweede verkoopdag. De grootste sortering, de lappen, stegen tot 170 fr. In totaal slechts 5.310 bennen vis op de markt, samen met 2.500 kg tong. De totale opbrengst beliep dan ook maar 6.205.500 fr.

GARNAAL IN PRIJS GEDAALD

De hoogste garniaalprijzen werden te Oostende weer zaterdag genoteerd. Toen lag de hoogste notering op 177 fr. Maandag, maar

vooral dinsdag gingen de garniaal-prijzen, waarschijnlijk wegens een grotere aanvoer, waarvan in de vismijn niet veel te merken was, nogal sterk dalen. Die dinsdag kreeg garnaal tussen 80 en 135 fr en lagen verschillende vangstprijzen onder de 100 fr. De gemiddelde prijs dinsdag bedroeg toch nog 110 fr terwijl het gemiddelde van de week zakte van 148 fr verleden week naar 124 fr.

De totale garnalaanvoer van deze week bedroeg 3.709 kg en werd verkocht voor 461.711 fr.

STRAALBUIZEN

MARKTOVERZICHT

ZEEBRUGGE

De aanvoer was vrij groot. Ruim een 30-tal vaartuigen boden hun vangsten aan. Daarvan kwamen er twee vaartuigen van het Kanaal, zeven van de Kreeftenput, de overige van de Noord en de Kust. Deze laatsten waren vooral garnaalvaarders die overgeschakeld hebben op de kustvisserij, ze kwamen aan de markt met vooral tongsoorten. De tongsoorten werden aan prijzen afgenomen die schommelden tussen de 143 en de 188 fr het kg voor de grotere, de fruits bekwamen van 162 tot 189 fr. De middensoorten met de schone kleine en de kleine haanden van 113 tot 173 fr. De kleinste slag met TP en slips schommelden tussen de 90 en de 112 fr. De woensdagmarkt werd gekenmerkt door een prijsdaling van alle tongsoorten. De tarbot en de grietsoorten waren in trek. Toch lagen de afnameprijzen lager dan de vorige week. Pladijs werd er eveneens genoeg gelost, vooral dan door de vaartuigen van de Noord. De vrij grote hoeveelheden bekwamen prijzen die schommelden tussen de 14 en de 33 fr het kg. Het waren in hoofdzaak de grotere pladijssoorten die gelost werden. Er was een vrij groot tekort aan ronde vis, vooral aan kabeljauw en grote gull'en. De prijzen voor deze vissoorten waren weinig renderend, van 28 tot 34 fr. De kleinste slag gull'en werd praktisch niet gekocht door de vishandel. Van de wijting waren alleen de grotere soorten in trek. De steenschollen waren alleen vrij goed in prijs op de maandagen dinsdagmarkt, op de woensdagmarkt bekwamen deze slechts van 5 tot 25 fr het kg. De aanvoer was nochtans niet zeer groot en toch bleven de prijzen ver onder peil.

OOSTENDE

MAANDAG 4 AUGUSTUS 1975				
IJSLAND				
O.316	20	1350	—	1.150.790
NOORD				
N.719	9	182	—	192.480
N.579	8	135	619	277.631
WEST				
N.705	9	190	—	207.890
N.91	10	130	—	217.650
N.752	10	190	—	203.070
NOORDZEE				
N.706	14	340	—	422.490
DINSDAG 5 AUGUSTUS 1975				
IJSLAND				
O.317	17	860	—	884.253
NOORDZEE				
RI.288	4	265	—	441.130

Z.575	10	50	60	215.733
				70 b. kreeft
Z.604	10	50	60	280.260
				75 b. kreeft
Z.563	9	50	60	133.363
				45 b. kreeft
Z.578	9	300	50	187.370
Z.548	2	250	10	61.180
				2.077.301

DINSDAG 5 AUGUSTUS 1975

Z.462	7	150	200	257.361
Z.505	10	400	40	111.321
Z.295	11	250	200	305.392
Z.569	10	50	80	193.414
				70 b. kreeft
Z.516	10	500	60	260.060
Z.307	10	50	90	157.360
				70 b. kreeft
Z.574	10	200	160	136.048
Z.551	2	250	10	37.850
				1.600.806

WOENSDAG 30 JULI 1975

Z.424	9	100	150	283.906
B.5	3	—	80	162.140
Z.576	13	700	120	308.431
Z.176	9	250	170	344.740
Z.570	3	300	30	124.940
Z.511	1	150	10	28.750
Z.201	2	250	10	44.490
Z.599	9	—	50	136.433
				30 b. kreeft
Z.600	9	—	80	183.910
				50 b. kreeft
				1.617.740

DONDERDAG 31 JULI 1975

Z.324	8	50	100	245.075
Z.161	8	100	140	265.254
Z.559	8	50	80	220.839
				60 b. kreeft
				731.168

VRIJDAG 1 AUGUSTUS 1975

Z.580	5	300	30	84.120
Z.465	9	50	60	244.619
				60 b. kreeft
Z.551	2	250	10	32.980
Z.421	9	500	40	168.240
Z.444	9	300	50	195.119
Z.549	9	50	60	279.706
				70 b. kreeft
Z.402	9	50	60	198.054
				45 b. kreeft
Z.511	2	200	5	29.890
Z.548	1	100	5	14.190
Z.201	1	200	5	26.410
				1.273.378

Publiciteit in

HET VISSERIJBLAD

doet Uw

zakencijfer stijgen

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)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

4-8	7	126.469	2.775.866			
5-8	5	73.700	2.024.906			
6-8	4	67.500	1.404.728			
	16	267.669	6.205.500			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

30-7	15	824	97.283	100.—	138.—	
31-7	12	675	80.345	60.—	152.—	
1-8	13	631	77.647	60.—	158.—	
2-8	8	348	54.449	120.—	177.—	
4-8	9	396	60.112	132.—	170.—	
5-8	14	835	91.875	80.—	135.—	
	71	3.709	461.711			

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

30-7	9	40.332	1.617.740			40,11
31-7	3	19.229	731.168			38,02
1-8	10	23.311	1.273.378			51,62
4-8	10	64.799	2.077.901			32,21
5-8	8	50.315	1.600.806			31,81

KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE

30-7	2	3.052	265.500			86,99
31-7	1	2.243	189.390			84,43
1-8	3	7.290	609.320			83,58
4-8	3	12.970	489.920			37,77
5-8	2	4.968	280.530			56,46

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

30-7	33	3.635	366.522	65.—	138.—	
31-7	33	3.381	376.016	72.—	148.—	
1-8	28	2.810	386.498	87.—	188.—	
4-8	34	2.733	339.322	61.—	117.—	
5-8	34	3.323	314.791	18.—	153.—	

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 8 AUGUSTUS 1975

NOORDZEE : O.243 (280 m. waarvan 30 kab., 70 gul, 150 schelvis, totten, 20 meiden, 10 vlaswijting).
O.127-O.303 (600 m. waarvan 400 kab. - gul, 200 haai).

MAANDAG 11 AUGUSTUS 1975

IJSLAND : O.318 (700 m. waarvan 200 kab., gul, 100 koolvis, 220 schelvis, totten, 100 zeebaars, 30 schotse schol, 80 bl. leng, 20 varia).
O.236 (800 m. waarvan 280 kab.-gul, 30 varia, 10 bl. leng, 80 koolvis, 300 schelvis, totten, 60 zeebaars).
O.202 (800 m. waarvan 200 kab.-gul, 200 koolvis, 300 schelvis, totten, 80 zeebaars, 20 leng).
NOORDZEE : O.26, O.239/O.285, Z.209/Z.509, N.708/N.709.
KANAAL : O.120, Z.502.
NOORD : O.134.
WEST : N.720, N.40.

DINSDAG 12 AUGUSTUS 1975

NOORDZEE : Z.62/Z.562, O.83, O.128, O.229.

MAANDAG of DINSDAG

IJSLAND : O.129.

WOENSDAG 13 AUGUSTUS 1975

NOORDZEE : O.141/O.369.
WEST : N.719.

DE BANGSTE NACHT VAN HUN LEVEN

Drie amateurvissers hebben als bij wonder heelhuids het vreselijk onweer dat in de nacht van donderdag op vrijdag aan de kust woedde, overleefd.

De h. Valentin Devinck (50) uit St.-Genesius-Rode bij Brussel en zijn vrienden waren donderdagmorgen uitgevaren met hun 8,5 meter lange jol „De Zwerver”. Ze leden echter motorpech en gingen voor anker ter hoogte van de Wenduinebank. De bemanning van een jacht, dat in de nabijheid voer, beloofde de hulpdiensten te verwittigen doch te Zeebrugge onstond verwarring met een gelijknamige vissersboot, die helemaal niet in nood verkeerde, zodat uiteindelijk geen opsporingen ingezet werden. Toen de h. Devinck 24 u. later nog niet thuisgekomen was van zijn zee-tochtje, sloeg zijn echtgenote alarm. De redeboot van Oostende vond „De Zwerver” terug voor Wenduine. Het kleine vaartuig had het helse onweer met bliksem-schichten, stortregens en heftige windstoten kranig doorstaan. Voor de geredde opvarenden was het evenwel de bangste nacht van hun leven. En zeggen dat er door een menselijke vergissing bijna weer drie mensenlevens te betreuren vielen.

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	4-8-1975	5-8-1975
Schelvis		
Groot	34.—36.—	28.—
Middel	32.80—	22.—24.40
Klein	29.40—	17.—
Kabeljauw	26.—	24.—27.40
Gul	16.—26.—	22.—26.60
Wijting		
Schaat	40.—	46.—
Zeebaars	17.40-22.—	17.40-18.80
Leng	23.—37.—	23.40-36.—
Schartong	16.—18.—	22.20—
Heilbot	96.—122.0	65.—110.0
Koolvis	15.80-18.40	15.60-17.80
Hondstong	12.—40.—	22.80—
Zeewolf	18.—30.—	27.—
Staart		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	4-8-1975	5-8-1975	6-8-1975
Lappen	171 -180	170 -171,4	
Grote	183 —,—	185 -188	
3/4	189 -197	175 -180	
Blok	161,4-170	160 -166	
voor-kleine	142 -143	126,8-129	
kleine	119,6—,—	111 -114,2	
slips			

Zeebrugge

Soorten	4-8-1975	5-8-1975	6-8-1975
grote	173 -180	173 -180	147 -161
blok	180 -188	181 -184	155 -166
fruit	186 -189	177 -179	162 -167
schone kleine	157 -173	157 -162	141 -143
kleine	134 -136	120 -122	113 -119
tout petit	105 -108	110 -112	106 -108
slips	98,—100	96,—100	90,—94,—

Nieuwpoort

Soorten	4-8-1975	5-8-1975	6-8-1975
Tong I			
Tong II			
Tong III			
Tong IV			
Tong V			
Kleine			

PLADIJS

Oostende

Soorten	4-8-1975	5-8-1975	6-8-1975
Grote	30,—	31,60,—	
grote iek	32,80,—	28,—	
kleine iek	57,—	32,20,—	42,—
derde slag	32,20,—	28,—	
platies	17,60,—	16,—	30,20,—

Zeebrugge

Soorten	4-8-1975	5-8-1975	6-8-1975
I	23,—25,—	23,—25,—	16,—,—
II	30,—32,—	25,—27,—	17,—,—
III	30,—33,—	29,—32,—	22,—,—
V	28,—30,—	29,—30,—	28,—,—
IV	17,—19,—	18,—20,—	13,—,—

Nieuwpoort

Soorten	4-8-1975	5-8-1975	6-8-1975
Moeien			
grote pladijs			
drielingen			
platies			

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort
	4-8-1975	4-8-1975	5-8-1975	5-8-1975	6-8-1975	6-8-1975	
Tarbot : groot (123)	171	154 -177	160 -175			140 -174	
middel (123)	131	110 -121	99 -139	120 -130		100 -120	
klein (123)		85 -98	68	100 -105		82 -90	
Griet : groot (123)	85,60	100 -107	65	92 -100		84 -90	
middel (123)	73	80 -91		75 -80		70 -74	
klein (123)		50 -62		50 -60		50 -56	
Schelvis : groot	33,60						
middel	29,80-31						
klein	11,60-23,60						
Heek : groot	46,60		40				
middel	33		28 -36				
klein	27		19				
Lom							
Leng	27,40-28,80		25,40				
Rog (I)	26 -41,40		15,60-41		34,80-38	24	
Keilrog (123)	52		55			48	
Rog (23)							
Tilten (23)						29	
Scherpstaart (23)						38	
Halve mans (23)						24	
Teelt (2)						23	
Katrog (2)						12	
Kabeljauw	28 -37,40		27,80-33		12,60-25,80	34	
Gul (groot)	23,80-36	38	24 -35,40	40	17,40-26,60	32	
Gul (middel)		34		35		30	
Gul (klein)		30		30		28	
Hozemondhamme	140 -139,80		65 -128				
Wijting : groot	16 -23,40	22 -24		17 -20	18,40	12 -17	
klein		11 -13		11 -13		11	
Schar	14 -20	7 -9		7	18	8	
Steenschof	21 -71,60	45 -47	18 -63,60	42	7,40-19	9 -25	
Zeehaai	12 -20	20 -24				15	
Hondshaai			11,80-14,20				
Doornhaai							
Pieterman							
Makreel							
Horsmakreel							
Zeekreeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal							
Schartong			17,60-37				
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaai							
Steenhok			9,40				
Heilbot	100						
Koolvis							
Steur							
Zeewolf							
Pollak	30,20-32		23,60-26,60				
Zonnevis	56,40-67,60		65,40-66				
Koningsvis	90						
Vlaswijting							
Zeeduivel							
Schotse schol						35	
Zeehond		16		19		4,80-9	
Bot							
Rode Poon (roobaard)							
Grauwe Poon (knorh.)	7,40				4,80		
Rode Knorhaan	22,60-34		11,80-37,20				
Posten							
Langoesten (midden)							
(klein)							

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 29 juli werd aangevoerd: 6290 kg tong, 16 kisten tarbot en griet, 797 kisten kabeljauw, 530 kisten koolvis, 156 kisten schelvis, 65 kisten wijting, 528 kisten schol, 73 kisten schar, 599 kisten makreel en 186 kisten diversen.

Prijzen in guldens: Per 1 kg: grote tong 13,49-13,26, grm. tong 12,47-11,83; klm. tong 11,49-10,20; tong 1 10,50-8,52; tong 2 7,76-7,23; tarbot 11,86-11,42.

Per 40 kg: schar 55-16: makreel 1 57-26, makreel 2 38-19,80; makreel 3 18,40; tarbot 337-168; griet 191-143; kabeljauw 1 80-60; kabeljauw 2 88-77, kabeljauw 3 88-74; kabeljauw 4 84-76; kabeljauw 5 74-59; koolvis 1 en 2 47; koolvis 3 49-41; koolvis 4 24-22,49; schelvis 1 55; schelvis 2 55-61; schelvis 4 40-30; schol 1 92-82; schol 2 100-82; schol 3 114-88; schol 4 92-66; wijting 3 93-52.

De besommingen waren: IJM.44 f 28.000, IJM.27 f 1200, UK.17 f 8.900, UK.18 f 5.600, UK.36 f 20.000, UK.56 f 4.600, UK.78 f 2300, VD.15 f 3300, VD.19 f 10.000, VD.2 f 1000, VD.25 f 1000, VD.46 f 1000, YE.25 f 2.800; 1 spanvisser UK.23-48 f 4.000, 2 denen RI.344 f 23.000 en RI.489 f 10.000.

Aan de woensdagmarkt van 30 juli werd aangevoerd: 1760 kg tong, 18 kistjes tarbot en griet, 252 kisten kabeljauw, 2 kisten koolvis, 42 kisten schelvis, 133 kisten wij-

ting, 525 kisten schol, 36 kisten schar, 36 kisten pilchards, 321 kisten makreel en 90 kisten diversen.

Prijzen in guldens: per 1 kg: tarbot 12,31-11,06, grote tong 13,66-13,08, grm. tong 12,89-12,53, klm. tong 11,68-10,97, tong 1 11,—9,21, tong 2 7,46-6,99.

Per 40 kg: pilchards 16,—14,20, schar 42-20, tarbot 355-172, griet 192-132, kabeljauw 1 62, kabeljauw 2 92-70, kabeljauw 3 98-69, kabeljauw 4 72-65, kabeljauw 5 74-51, koolvis 3 50, schelvis 2 30, schelvis 4 54-36, schol 1 78-72, schole 2 92-82, schol 3 100-82, schol 4 94-55, wijting 3 57-45, makreel 1 26-25, makreel 2 23,60-20,80.

De besommingen waren: VL.1 f 1.800, VL.105 f 1.030, VL.121 f 1.070, VL.131 f 340, UK.78 f 1.100, UK.234 f 1.250, VD.15 f 2.500, VD.10 f 2.900, VD.46 f 1.100, VD.61 f 2.700, YE.25 f 2.500, IJM.27 f 580, 3 spanvisers: UK.135-145 f 3.800, UK.107-200 f 800, UK.23-48 f 3.320.

Aan de maandagmarkt van 4 augustus werd aangevoerd: 8.220 kg tong, 128 kisten tarbot en griet, 1303 kisten kabeljauw, 501 kisten koolvis, 145 kisten schelvis, 1239 kisten schol, 1538 kisten wijting, 116 kisten schar, 290 kisten makreel, 189 kisten haai, 288 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg: heilbot 10,68, tarbot 12,55-10,80, gr. tong 13,31-12,46, grm. tong 12,15-11,72, klm. tong 9,98-9,36, tong 1 8,98-9,36, tong 2 7,08-6,45.

HOLLANDERS ZIJN NOG STEEDS WERELDBURGERS - OOK IN DE VISSERIJ ?

Nu in de Hollandse visserij een zeer grote crisis heerst, wordt er opnieuw gesproken en geschreven van ergens anders de visserij te gaan bedrijven. Zo hebben we het vorige week over de twee Urkers gehad die naar Canada zijn uitgevaren en niet naar de oplossing van de crisis hebben gewacht en thans geeft de IJmuider Courant een stukje weer van de heer Jumelet, scheepshersteller, die steeds bekommerd is geweest voor de kleine man in de visserij zoals bij ons de heer Vandenberghede sedert zijn intrede in de visserij in 1929, tijdens en na de oorlog en nu nog steeds op de bres is om de kleinen te helpen.

Onder de titel: «Inlichtingen en suggesties over garnalenvisserij in Suriname» met als ondertitel: «Is visserij in Suriname rendabel?» heeft Jumelet allerlei gegevens verzameld om aan te tonen, dat er voor de kleine visserman in Suriname nog tal van kansen liggen.

En kansen ziet hij genoeg in Suriname. Garnalenbedrijven uit de Verenigde Staten oefenen de garnalenvangst uit in de Golf van Mexico, dus waarom zouden Nederlanders niet een goed bestaan in de garnalenvisserij bij Suriname op kunnen bouwen? Jumelet heeft er zijn licht op laten schijnen. Aan de noordkust van Zuid Amerika zijn kommercieel interessante garnalen te vangen: de Spotted pink shrimp, of wel op zijn latijns Penaeus brasiliensis; de Pink shrimp (Panaeus duorarum) en de Brown shrimp (Panaeus Aztecus). Voor verwerking van de vangsten is dan een garnalenverwerkingsbedrijf nodig. Bovendien heeft hij uit de rapporten opgemaakt dat daarnaast ook kansen liggen voor de industriële zeevisserij, zoals ook een verkenning van de visgronden voor de Surinaamse kust door het departement van landbouw, vee- en visserij heeft uitgemaakt.

Vangsten van vier- à vijfhonderd kg marktwaardige vis per uur kunnen volgens hem voor kommerciele visserij interessant zijn. Er moeten dan wel visverwerkings- en fileerbedrijven in Suriname komen, want zoveel verse vis zou de plaatselijke markt volledig ontwrichten. De vis moet het land dus uit. Jumelet heeft zich niet beperkt tot de visvangst, maar ook zijn ideeën over zaken als ligging van de verwerkingsbedrijven, milieu, technische voorzieningen en alle andere gevolgen van een zich ontwikkelend visserijbedrijf gespreid.

Hij komt tot de konklusie dat Albina aan de Marowijnrivier de beste vestigingsplaats is. Aan de overzijde van de grensrivier Marowijne ligt al een dergelijk bedrijf in Frans Guyana, dus dat moet de juiste plaats wel zijn.

Het keurig in blauw plastic kaft uitgevoerde rapport over de mogelijkheden in Suriname heeft Jumelet al naar de Nederlandse en Surinaamse regering gestuurd, want verlegen is hij niet uitgevallen. Hij gelooft in zijn suggesties en hoopt maar, dat ook de regeringen er brood inzien. Hij voelt zich echter als een apostel in een heidens land. Al eerder heeft hij op de mogelijkheden gewezen, maar

tot nu toe is er nog niets gebeurd. Niet dat de regering afwijzend staat tegenover zijn ideeën. Men waardeert de goede bedoelingen van Jumelet, maar ziet toch huizenhoog op tegen alle problemen, die verwezenlijking in de weg staan. De aanloop tot het project zal veel geld kosten en dan moeten er goede perspectieven zijn voor het Nederlandse bedrijfsleven om dat geld ook uit te geven. En zonder een verzoek van de Surinaamse regering zal Nederland zeker geen initiatieven nemen om de Surinaamse visserij te ontwikkelen.

OPLOSSING ?

Dat er kansen voor visserij in Suriname zijn, ach, het zal wel, maar ziet Jumelet die kansen ook voor Nederlandse vissers. Hij geeft toe, dat het op lange termijn geen oplossing biedt aan de Nederlandse visserman.

Mogelijk emigreren er een paar naar Suriname om daar opnieuw te beginnen. Dat is dan meegenomen. Zelf voelt hij ook wel wat voor een kans om in Suriname een scheepsreparatie bedrijf op te bouwen, want in Nederland is het zout in de pap immers in het visserijbedrijf niet meer te verdienen. Aanvankelijk zouden zeker een aantal Nederlandse vissers de Surinamers het vak moeten leren en dus kunnen ze blijven vissen. Als het lukt en de visserij komt er tot ontwikkeling, dan zijn er voor Nederland volop kansen om opgelegde schepen naar Suriname te verkopen.

En als de ontwikkeling in de Nederlandse visserij zo doorgaat, dan komen er hier heel wat schepen aan de kant te liggen. Of de start van een garnalenvisserij in Suriname daarvoor een oplossing biedt? Jumelet ziet er wel heil in.

Totdaar de IJmuider Courant. Zeggen we terstonds dat dit alles misschien wel werkelijkheid is, maar toch ook avontuurlijk, tenware de treklust zoals bij de vogels er in zit en van regeringswege er officiële diplomatieke steun mee gepaard gaat.

Anderzijds is het een feit dat de trek naar Zuidere landen, Azië en Afrika, fel afneemt en zekere gevaren inhoudt, naarmate een zwarte meerderheid meer en meer bewust wordt, niet van eigen kunnen, maar van het feit dat zij alleen in hun land moeten leiden en de blanke er nog slechts geduld wordt voor zover hij voor hen nuttig kan zijn.

Ook bij ons hebben we de vlucht naar Argentinië en naar Belgisch Kongo gekend, zonder te spreken van het avontuur Van Lul.

En wat is het eindresultaat geweest? Een fiasco op de ganse lijn bij gebrek aan allerlei mogelijkheden, 't zij mechanisch, 't zij kommercieel, 't zij als vreemdeling in een land, waar ge alles moogt binnenbrengen, maar tenslotte weinig van moogt uitvoeren.

En dat is het avontuurlijke voor hen die dure schepen en motoren voor de boeg hebben zonder te spreken van de hypotheeken, die ook een beletsel kunnen zijn voor de afvaart.

Visaanvoer te Den Helder

WEEKOVERZICHT VAN 28 JULI TOT EN MET 2 AUGUSTUS '75

Deze week was het bijzonder goed weer om de visserij uit te oefenen. Zelfs de kleinere vaartuigen konden de gehele week vissen vanwege de bijzondere weersomstandigheden. De grotere kottens gingen zoals gewoonlijk 's maandags ter visserij en kwamen vrijdagavond-nacht weer binnen voor de zaterdagmarkt. De aanvoer in het begin van de week was niet erg groot doch alle dagen een matige aanvoer met in het laatst van de week een grotere aanvoer, welke de omzet nog enigszins ten goede kwam. De prijzen waren ondanks het warme weer zeer redelijk vooral in de voorweek in tegenstelling tot de laatste dagen van de week, toen werden de prijzen voor de verschillende vissoorten enigszins minder, en een enkele partij vis behaalde niet de minimum-prijs en draaide door.

Door 107 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
52.924	TONG	497.524,65 van f	13,94 - f 5,90
10.617	TARBOT	69.342,55 van f	12,48 - f 3,00
111.400	SCHOL	211.154,60 van f	2,83 - f 0,98
27.155	KABELJAUW	29.235,72 van f	2,65 - f 0,71
3.138	GRIET	11.987,49 van f	4,61 - f 1,00
12.395	SCHAR	10.499,78 van f	1,25 - f 0,40
1.355	Wijting	1.599,89 van f	1,85 - f 0,50
2.960	POON	1.748,01 van f	1,80 - f 0,35
2.280	BOT	1.071,76 van f	0,54 - f 0,40
1.525	SCHELVIS	2.062,13 van f	2,08 - f 0,63
885	MAKREEL	436,10 van f	1,20 - f 0,34
595	STEENBOLK	391,88 van f	1,17 - f 0,31
594	TONGSCHAR	1.095,43 van f	2,49 - f 0,36
369	HARDERS	937,50 van f	3,01 - f 1,70
842	DIVERSEN	1.225,33 van f	- f
229.034		840.312,82	

ALLE LEZERS

kunnen zich steeds bevoorraden in brandstoffen :

- ▶ GASOIL
- ▶ LICHT FUEL
- ▶ DIESEL
- ▶ BENZINE

BIJ DE VISSERSCOOPERATIEVE

SCAP

H. Baelskaai 27 Oostende

TUSSEN 8 EN 18 UUR OP :

TEL. (059) 70 29 51
70 09 31
70 09 32

NA 19 UUR OP :

70 45 32
VOOR GASOIL
LICHT FUEL

(893N-7670V)

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



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

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

BUREEL
VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

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

Het gamma omvat volgende mappen

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

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

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

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

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 40 F. portkosten.

(668SW—7937N—7436V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

- HET KOUDSTE
- HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

**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)



Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL, 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.

