

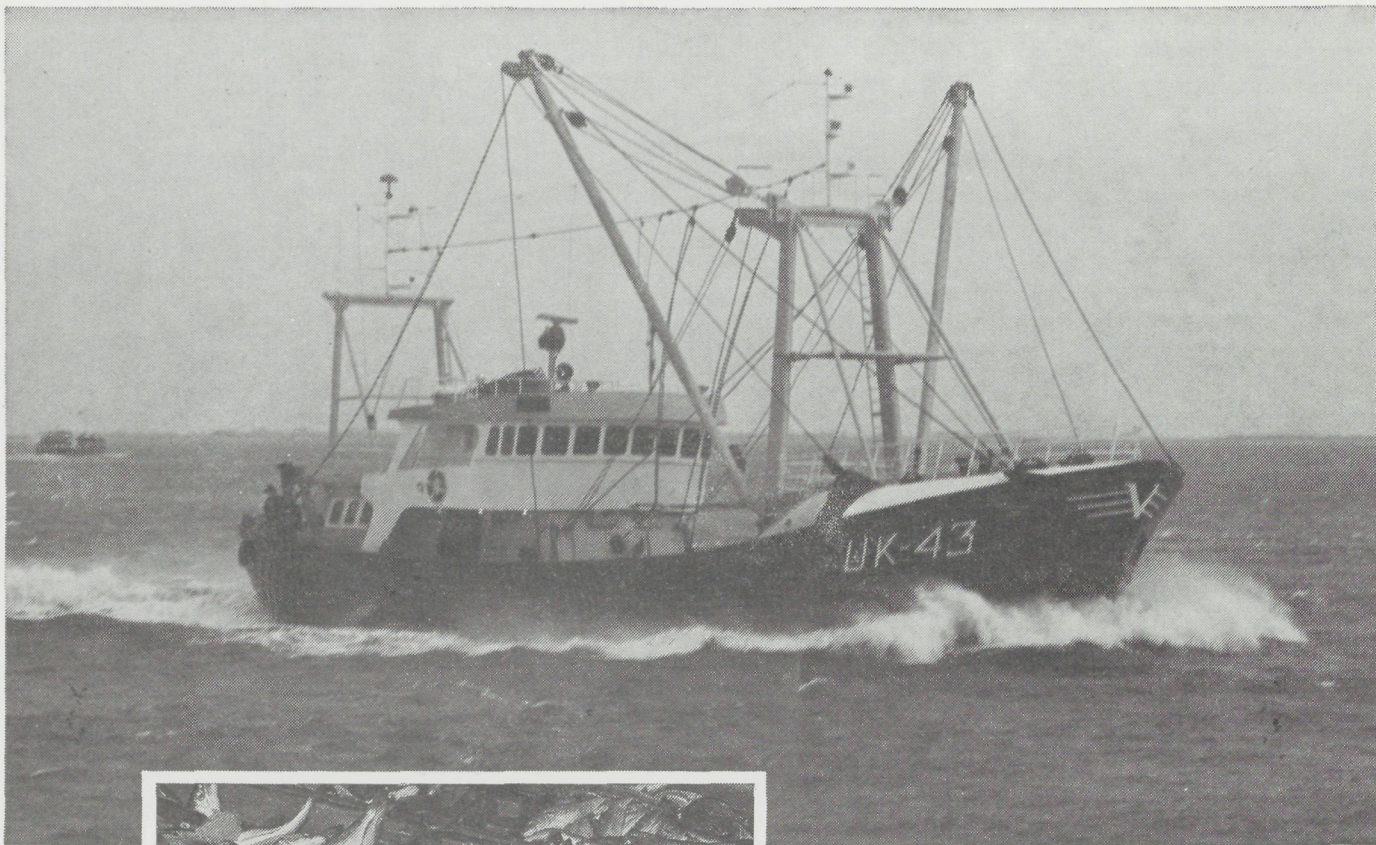
GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE



het
visserijblad

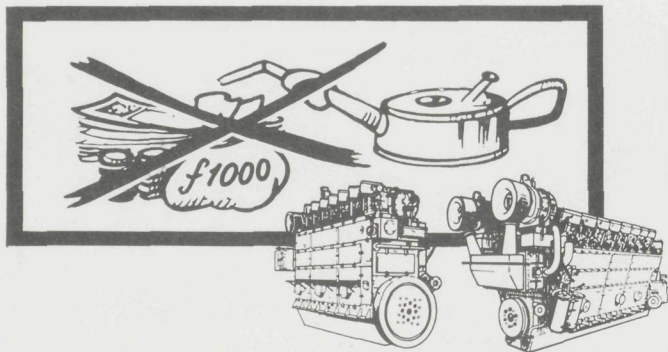
VRIJDAG 22 AUGUSTUS 1975 — PRIJS 25 FR. — Nr. 33 en 34 — 42e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

W



MINIMALE KOSTEN MAXIMALE RESULTATEN

Loze (advertentie) kreten? Neen! Uitspraken van mensen met Bolnes ervaring!
Want zij weten, dat het die kruishoofdconstructie en die eenvoud zijn, welke een Bolnes motor tot een brok techniek van zuinigheid en ekonomie maken.
Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 450 - 1500 pk bij 500/600 omw/min in lijn en 1800 - 3000 pk bij 600 omw/min met 12 - 20 cyl in V-vorm.



BOLNES
verantwoord
investeren



BOLNES MOTORENFABRIEK BV

Postbus 3, Krimpen aan de Lek, Holland
tel. 01807 - 14900 telex 22439

HOOFDVERTEGENWOORDIGER VOOR DE BELGISCHE VISSERIJ
Fa. S.V. SCAP, H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
TEL. (059) 70 29 51 - 70 09 31 - 70 09 32, na 18 uur : 70 45 32

het visserijblad

Vrijdag 22 aug. 1975 — Nr. 33 en 34

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

DE EUROPESE VLOOT EN ZIJN TOEKOMST

In alle landen van de E.E.G. worden er op het ogenblik door de reders acties gevoerd tegenover de maatregelen genomen ter bescherming van de visstand in de Noordzee.

De verschillende landen aan de Noordzee gelegen, hebben ons inziens eindelijk, maar veel te laat, maatregelen genomen die noodzakelijk waren, als men ziet hoe de visgronden meer en meer verarmd worden en wat de gevolgen hiervan voor de gemeenschap zijn.

Dat deze maatregelen economisch geweldig veel schade berokkenen aan alle reders van al die landen, hoeft geen betoog.

Die reders daarvoor verantwoordelijk stellen, is niet verantwoord. Integendeel.

Het is sedert jaren dat er elk jaar te Kopenhagen hieromtrent eens in het jaar gedurende een 14-tal dagen samengekomen wordt.

Die samenkomsten hadden reeds vele jaren geleden tot praktische maatregelen om de visstand te beschermen, moeten leiden. Maar steeds waren er hinderpalen omdat het ene of andere land meende zijn visserij-nijverheid benadeeld te zien. Weinig of geen daadwerkelijke en praktische besluiten werden dus genomen tot men veel te laat tot de vaststelling is gekomen, dat de klok op 12 stond en nu handelen noodzakelijk en dringend was, wou men het ergste vermijden en katastrofale gevolgen inzake visvangsten niet tegemoet zien.

Sedert jaren hadden er maatregelen moeten genomen worden om bepaalde vissoorten en paaiplaatsen te beschermen.

Sedert jaren besprak men het beperken van de scheepsbouw en de tonnemaat voor elk land, maar nooit kwam er iets van in huis. Integendeel !

Naar aanleiding van die besprekingen meende men niet alleen de bouw van meer moderne schepen te moeten stimuleren, wat gezond was, maar vond men in elk land aan de Noordzee gelegen, België uitgezonderd het niet noodzakelijk de tonnage en het getal vaartuigen zo te beperken dat men aan geen overbevissing zou doen. In Engeland, Holland, Frankrijk en Duitsland, werd er om ter snelst gebouwd, de vloot vooral uitgebreid en gemoderniseerd.

Hier werden bij de internationale besprekingen kapitale fouten begaan met de gevolgen welke we nu kennen.

In al deze landen is nu, tengevolge van de in september genomen maatregelen, bijna de helft van elke vloot gedoemd om te verdwijnen of verkocht te worden, buiten Europa en zelfs onder de sloophamer te vallen.

Het is voor die reden ook, dat de Belgische Staat een onvergeeflijke fout begaat, oude vissersvaartuigen in het buitenland gekocht aan onze vloot te zien toevoegen en er zelfs langs de NMKN kredieten voor te laten toestaan in het kader van het scheepsfonds.

Het is zelfs onaantvaardbaar voor de uitbreiding van de Europese vissersvloot de Feoga te zien tot 25 t.h. tussenkomen bij nieuwbouw. Wij zouden dit wel kunnen aanvaarden waar het gaat om vervanging en modernisering van een verwezen schip.

Maar het gaat niet op honderden miljoenen te zien besteden aan uitbreiding van een bestaande tonnage, waar het tegenovergestelde werkelijkheid had hoeven te zijn.

Men zou ten andere veel beter dit geld besteden of besteed hebben om de talrijke vismeelfabrieken, die meestal ondermaatse vis bij miljoenen

kg. opkopen, te vernietigen. Men zou veel beter hoger premies hebben verleend aan de vernietiging van vaartuigen die als volledig verouderd dienen aanzien te worden, zonder daarom in zijn geheel de tonnage van dat land te laten verhogen.

In deze optiek gezien zou de aanvoer van eetbare, kwaliteitsvis ook rendabeler geworden zijn voor elke reder en voor elke visser gezien deze meestal op procent varen.

Men zou voor elk land een tonnage hebben moeten beperken tot wat die bv. in 1940 was, daar tijdens de oorlog veel vaartuigen vernietigd werden en het niet zou opgaan als basis een naoorlogse toestand te nemen.

Thans ligt de helft van zelfs de modernste schepen in de Europese havens bij gebrek aan rendabiliteit, zelfs met staatsubsidies verleend bij de aankoop van brandstoffen, of op de een of andere wijze voor gebrekkige besommingen, te lage prijzen enz...

WIE IS ER DE SCHULD VAN ?

De verantwoordelijke vertegenwoordigers van elk land, die jaarlijks of tweemaal per jaar bijeen kwamen om noch hele of halve maatregelen te nemen omdat elk van hen een enggeestige economische politiek heeft gevoerd en in plaats van de Europese Gemeenschap te dienen, slechts aan eigen land, aan eigenbelang hebben gedacht.

Voor deze toestand staande welke het verlies van enorme kapitalen voor de visserijgemeenschap van alle landen voor gevolg heeft, is het de plicht van elk land, van dat Internationaal organisme, welke de enige foutieve is, de toestand te normaliseren.

Maar heeft men daar al begrepen, dat het beknotten van de aanvoer van tong en schol zonder wat volgen zal, de gezonde methode niet is ? Waarom niet bepaalde visgronden gedurende bepaalde paai-tijdstippen van het jaar volledig sluiten ?

Waarom niet de aanvoer van alle ondermaatse vis en schaaldieren radikaal verbieden ? Want ook hier is voedsel voor andere in zee.

Waarom niet de vismeelfabrieken welke aldus miljoenen kg. ondermaatse vis verwerken, vernietigen of tot een minimum herleiden ?

Waarom niet de modernisering van de vloot aanmoedigen door zware toelagen om oudere te vervangen, zonder de tonnage in zijn geheel te verhogen ?

Waarom terzelfdertijd de bruto tonnage van de vloot van elk land, tot een bepaalde tonnage niet te herleiden, aldus economisch de rest meer rendabel te maken ?

Waarom niet de uitvoer van het huidig te veel naar Afrikaanse en andere landen helpen bevorderen ?

Zijn al die vragen niet het overwegen waard in plaats van een lap op een houten been te leggen en jaren nog de huidige ziekte te zien voortduren ?

Wij hebben gemeend dit alles in deze kolommen aan het gezond oordeel van de verantwoordelijken te moeten onderwerpen zoals we sedert jaren voorstander waren en gestreden hebben om de twaalfsmijlzone voor alle vaartuigen van meer dan 50 brutoton te zien verbieden in 't belang van de visstand, de broeiplaatsen en de kleine kustvissersreders.

P. Vandenberghe

Moet de V.O.Z.O.R. nog bestaan ...

OF HOE DE ADMINISTRATIE HET GELD VAN JAN EN ALLEMAN BEHEERT!

— Vraag van de heer Ramaekers d.d. 5-8-1975 (N.) :

— In stand houden van het in 1939 opgerichte organisme voor verzekering tegen oorlogrisico ter zee

De door de Belgische regering in 1939 opgerichte verzekering tegen oorlogrisico ter zee (V.O.Z.O.R.) bestaat thans, dertig jaar na het einde van de oorlog, nog steeds. Ik meen te weten dat in de meeste landen waar dergelijke instellingen werden opgericht, deze reeds lang zijn opgedoekt.

Kan de geachte Minister mij daaromtrent de volgende inlichtingen verschaffen :

1. In welke maritieme landen van de E.E.G. bestaat nog een officieel organisme voor verzekering tegen oorlogrisico en in welke landen is dit afgeschaft ?

2. Wat bedragen voor de laatste drie jaren de werkingskosten van V.O.Z.O.R. en wat bedragen de uitgekeerde schadevergoedingen (met aanduiding van de categorie koopvaardij of zeevisserij aan wie die werden uitbetaald) ?

3. Hoeveel belopen de reserves van V.O.Z.O.R. ?

4. Is het in het kader van een bezuinigingspolitiek nog verantwoord een instelling in stand te houden die bij de meeste maritieme landen reeds lang werd afgeschaft ?

Vergelijkende tabel (in franken) :

Jaar	Bedrag
1963	39.345
1964	544.709
1965	27.829
1966	257.418
1967	1.085.737
1968	600.233
1969	41.994.093
1970	35.731.940
1971	13.954

Personeels- en andere uitgaven :

Jaar	Bedrag
1963	1.431.358
1964	1.178.227
1965	1.167.886
1966	1.145.189
1967	1.688.590
1968	2.251.595
1969	2.028.268
1970	2.394.068
1971	3.075.419

3. De reserves van V.O.Z.O.R. belopen 628.191.594 frank.

Deze reserves worden belegd in staatsleningen en de opbrengst van de portefeuille vormt het grootste deel van de ontvangsten van V.O.Z.O.R. Deze opbrengsten worden telkens opnieuw in staatsleningen belegd.

4. De bijdragen voor de verzekering tegen oorlogrisico's aan V.O.Z.O.R. worden gedragen door de reders ter koopvaardij en door deze ter visserij. V.O.Z.O.R. wordt in stand gehouden zonder enige financiële tussenkomst van de Staat.

De reders van de koopvaardij samen met de baggerschepen en sleepboten dragen voor 93 pct. de bijdragen in V.O.Z.O.R. Wegens de voortdurende stijging van de waarde van de koopvaardij- en baggerschepen en vissersvaartuigen is het logisch dat de bestaande reserves worden aangevuld door de opbrengst van de effectenportefeuille en door de bijdragen van de koopvaardij en van de visserij.

Deze bijdragen werden in 1974 teruggebracht op 0,25 per duizend en betekenen slechts een zeer geringe uitgave in het geheel van de uitbatingskosten van koopvaardij-schepen en vissersvaartuigen.

Onlangs hebben de reders ter koopvaardij een omstandig gemotiveerd advies uitgebracht tot het behoud van V.O.Z.O.R. Ze zijn volledig gekant tegen haar afschaffing tenzij de Staat bereid zou zijn de risico's van verlies van hun schepen op ieder ogenblik op zich te nemen. Als men bedenkt dat de waarde van één koopvaardij-schip, en zeker van gespecialiseerde schepen zoals containerschepen, gastan-

kers, enz., het bedrag van de bestaande reserves benadert en in de meeste gevallen overtreft, zou de Staat een enorm risico voor zich nemen door V.O.Z.O.R. te ontbinden, en de last van de oorlogrisico's te dragen zonder tussenkomst van een gespecialiseerd organisme.

Oorlogrisico's zijn niet denkbeeldig (b.v. Cyprus, Egypte, Israël, Suezkanaal, enz.). Onlangs werden nog door vissersvaartuigen aan de Belgische kust mijnen opgevist, nl. op 5 juni 1975 door de vissersboot O.807 en op 26 mei 1975 door de Oostendse vissersboot O.100 Emilie.

Bovendien is voor de nationale autoriteiten een taak weggelegd in het thans in N.A.V.O.-verband opgerichte internationale systeem van verzekering der schepen. In België zal dit door V.O.Z.O.R. geschieden.

NOTA van de REDACTIE : Wij hebben gemeend ons antwoord op dat van de minister tot volgende week voor te behouden, daar het eems te meer het bewijs zal leveren dat men volksvertegenwoordigers van alles kan wijsmaken.

Wij zullen dat bewijzen en tevens aantonen dat niet alleen het gedaan moet zijn met er een nutteloze administratie op na te houden, maar het geld waarmee de bonzen nu mooi weer kunnen maken nuttiger kan besteed. P.V.

ANTWOORD :

1. In Denemarken bestaat nog een officieel organisme voor verzekering tegen oorlogrisico.

In het Verenigd Koninkrijk is het mogelijk zich tegen oorlogrisico's te verzekeren bij een « Protection and Indemnity Club ». Er bestaat staatsgarantie door herverzekering. Alhoewel facultatief, sluiten de Engelse reders er zich bij aan.

2. De werkingskosten van V.O.Z.O.R. bedroegen de laatste 3 jaar : 8.354.750 frank.

Deze werkingskosten bevatten o.m. : 6.334.198 frank aan wedden, verlovvergoeding, R.M.Z. en ongevallenverzekering. Het resterend bedrag bevat : huur voor burelen, administratieve werkingskosten, P.T.T., patronale bijdragen voor de pensioenkas, enz.

De uitgekeerde schadevergoedingen bedroegen voor deze laatste drie jaar, voor koopvaardij-schepen, baggerschepen en sleepboten : 993.378 frank, voor vissersvaartuigen : 17.124 frank.

De verhouding werkingskosten en uitgekeerde schadevergoedingen mag, om een juist beeld te hebben over de werking van V.O.Z.O.R., niet gelimiteerd worden tot 3 bepaalde jaren. Een overzicht over verschillende jaren geeft een meer duidelijke weergave van de werking van V.O.Z.O.R.

Uit onderstaande tabel, die reeds werd gepubliceerd in de parlementaire vraag nr. 116 d.d. 21 april 1973 van de heer volksvertegenwoordiger Dries Claeys (zie bulletin van Vragen en Antwoorden d.d. 16 oktober 1973), blijkt dat voor de jaren 1969 en 1970, 77.726.033 frank aan schadevergoeding werd uitbetaald tegenover personeels- en andere uitgaven van slechts 4.422.336 fr.

GEEN ORDERS MEER VOOR SCHEEPSWERVEN ? BRANDSTOFFPRIJZEN WEER DUURDER

EN ONZE SCHEEPSWERVEN ZONDER WERK ?

Waar in Nederland, de bouw van vissersvaartuigen op enkele kontrakten na, die in voltooiing zijn, ook volledig gestopt is, kan van bouw van vissersvaartuigen in België hetzelfde gezegd. De bouw van een vissersvaartuig van meer dan 65 miljoen werd onlangs aangevraagd. Maar hier loopt de werf, die nog nooit een schip gebouwd heeft, samen met de fiskale raadgever die naar het schijnt erin voor vijf miljoen zou waarborgen, geen of weinig risico's. Het is alleen de familie.

Op de werf te Zeebrugge, Oostkamp en Oostende, zijn er geen andere orders dan deze in afwerking.

Weliswaar zijn hier en daar vragen uit het buitenland, maar deze zijn zo vaag, onbetrouwbaar op financieel vlak en moeten gefinancierd worden door België, dat het zeer gevaarlijk is daaraan te beginnen.

Ook de scheepsbouw gaat dus een crisis zonder voorgaande tegemoet en niet's, maar niets wordt gedaan om daaraan te verhelpen.

EN IN NEDERLAND ?

Hieromtrent lezen we in een Hollands tijdschrift het volgende : VERONTRUSTE DALING ORDERS SCHEEPSWERVEN

Er komen zeer weinig bouworders binnen voor de Nederlandse scheepsbouw en de orderportefeuille wordt beangstigend dun. In

de eerste helft van dit jaar zijn er nagenoeg geen nieuwe orders meer ontvangen voor grote schepen. Orders voor tankers kwamen al langer niet meer binnen, maar sedert een aantal maanden komen er ook geen orders voor andere zeeschepen van enige omvang meer opdagen.

De CBS-statistieken vermelden aan nieuwe orders voor zeevarende handelsschepen 17.400 b.r.t. voor de gehele eerste helft van dit jaar. Dit is maar een fractie van de orders, die in 1974 (828.600 b.r.t.) en in 1973 (980.900 b.r.t.) werden geplaatst. Ook de orders voor andere soorten schepen (vissersschepen, sleep- en duwbotten, off-shore materiaal) zijn sterk verminderd.

De CEBOSINE (Centrale Bond van Scheepsbouwmeesters in Nederland) heeft geregistreerd, dat in de eerste helft van dit jaar voor 43.000 b.r.t. aan nieuwe orders bij de Nederlandse werf is geplaatst, waaronder alle soorten schepen vallen. In dezelfde periode werd ongeveer 400.000 b.r.t. scheepsruimte afgeleverd. De orderportefeuille is teruggelopen van 2.023.000 b.r.t. (247 schepen) op 1 januari jl. tot 1 milj. 645 duizend b.r.t. (213 schepen) op 1 juli jl., aldus CEBOSINE.

Theoretisch is dit voor anderhalf jaar werk voor de Nederlandse werf, maar omdat een deel van deze orders al in uitvoering is, hebben de Nederlandse werf over het geheel genomen nog maar voor ruim een jaar werk. Als er niet snel verbetering in de orderomvang komt, zal eind van dit jaar of begin volgend jaar de situatie moeilijk gaan worden voor de Nederlandse scheepsbouwindustrie, vreest de CEBOSINE.

Zeewijding te Heist en de toestand van de visserij

De jaarlijkse zeewijding van Heist was opnieuw een aantrekkingspunt voor duizenden toeristen, die vanop de zeedijk het traditioneel gebeuren gadesloegen en de halzen rekten om de excellenties van de regering te kunnen zien; er waren immers drie ministers die zich gewaardigd hadden een verlofdag te Heist te komen doorbrengen, nl. minister Declercq, minister Depaepe en minister Vanderpoorten.

Twintig vaartuigen, merklijk meer dus dan vorig jaar, namen aan de zeewijding deel, echter ditmaal zonder kleurige vlaggen wapperend aan de mast doch slechts versierd met een grote zwarte vlag.

Begrijpelijk dat daaromtrent vragen zouden gesteld worden en het was de beroepsvereniging Hand in Hand die gezorgd had voor een open brief aan de leden van de regering om te verduidelijken waarom deze zwarte vlag werd gevoerd, tevens er gebruik van makende te wijzen op de algemene crisistoestand van de visserij.

Achteraf werd deze brief ook overgemaakt aan de pers en heeft radio Kortrijk een interview afgenomen, dat verleden dinsdag in splinternieuws werd uitgezonden.

Intussen vernamen we dat de aanwezige minister niet alleen de gebruikelijke woorden van begrip hebben uitgesproken, maar concreet een afspraak hebben gemaakt en bereid gevonden zijn in de schoot van de regering de visserijproblematiek in haar geheel te bekijken.

Hieronder volgt de door Hand in Hand opgestelde nota.

Aan de leden van de regering aanwezig op de Zeewijding te Knokke-Heist, 15-8-1975

Mijne Heren,

Het is niet de DAG DER ZEE-
LIEDEN die werd geboycot, zoals een dagblad schreef, doch de reders en vissers van de Oostkust, die sedert een paar weken hun vaartuigen bevaren met een zwarte vlag in top, wensen ook vandaag de bijzondere aandacht te trekken en hun ongenoegen te uiten tegenover de regering, die schijnbaar akkoord gaat met het zich concentreren van de Belgische zeevisserij in één haven: OOSTENDE.

Immers, de akkomodatie van de Zeebrugse vissershaven is onbestaande en door het in de vaart brengen van grotere eenheden is thans zowel de diepgang als de ligplaats eveneens totaal ontoereikend geworden.

De zeevisserij van de Oostkust bekwam van ir. Verschave, sekretaris-generaal van het Ministerie van Openbare Werken, het principeel akkoord om van de Zeebrugse tijhaven een gesloten dok te maken, waardoor aanzienlijk meer ligplaats en een konstant voldoende waterpeil zou verzekerd zijn.

Deze werken houden echter in dat de huidige yachthaven te Zeebrugge, die jaar na jaar meer plaats in de vissershaven inneemt, zou moeten ruimen.

Het Brugs stadsbestuur wil ech-

ter deze yachten niet prijsgeven en gedooft liever dat Zeebrugse vaartuigen noodgedwongen uitwijken naar Oostende.

Niet alleen de economen zijn unaniem overtuigd dat een concentratie van de Belgische zeevisserij in één haven uiteindelijk nefast zal zijn, maar een emigratie van de Oostkustvissers zal tevens tot onherstelbaar gevolg hebben dat het familiaal bedrijf, dat in Oostende onbestaande is en tot teleurgang van de Oostendse vloot leidt, uitsterft en derhalve de gehele Belgische visserij zal laten teniet gaan.

Daarenboven is de gehele Belgische zeevisserij reeds in een impasse geraakt: de Belgische zeevisserij beschikt nog slechts over 260 vissersvaartuigen met een totale bruto-tonneemaat van 24.000 ton en met 92.000 P.K.; daarvan heeft Zeebrugge 140 eenheden met 12.000 ton en 50.000 P.K., waardoor het de belangrijkste vissershaven is geworden met weliswaar de slechtste infrastructuur en met de meest bedreigde toekomst.

Toch blijft het een bedrijf waarin 1.200 vissers tewerkgesteld zijn en dat aan ruim 15.000 gezinnen in het land een inkomen verschaft.

In 1974 werd 39.000 ton vis aangevoerd en verkocht tegen 1 miljard 200 miljoen fr. In den vreemde besomden onze vaartuigen ongeveer 100 miljoen fr voor 3.000 ton.

Volgens het Ministerie van Landbouw, Dienst van de Zeevisserij, was op de veiling de gemiddelde prijs in 1974 voor kabeljauw 27,75 fr, voor schol 20,05 fr, voor tong 117,33 fr en garnaal 62,32 fr, terwijl in datzelfde jaar de gemiddelde prijzen in Nederland voor kabeljauw 29,45 fr, schol 22,76 fr, tong 129,20 fr en garnaal 45,70 fr bedroegen, hoewel België zeer veel invoert uit Nederland en de Belgische vishandelaar dus kennelijk een ondoorzichtige prijzenpolitiek voert

EVOLUTIE DER UITBATINGSKOSTEN

Terwijl de bruto-besommingen stagneren, zijn de uitbatingskosten ongeloflijk gestegen, wat de rentabiliteit van de Belgische visserij onder nul brengt; in vergelijking met 1972 steeg de prijs voor de gasoil met 200 pct en werd aldus t.o.v. de bruto-opbrengst een kostenpost van in 1972 : 8 pct, in 1975 20 pct; maar ook alle andere posten kenden enorme verhogingen: ijs 75 pct, vistuig 60 pct, sociale lasten 70 pct., uurloon voor herstel en onderhoud 60 pct enz., waardoor het totaal der kosten vandaag 105 pct. van de bruto-besomming bedraagt, wat dus noodzakelijk naar het failliet van de Belgische visserij moet leiden wanneer hier geen verandering intreedt.

VOORUITZICHTEN

Niet alleen IJsland, maar ook Noorwegen schikken hun territoriale wateren tot 200 mijl uit te

breiden, terwijl Groot-Brittannië bepaalde visserijmethodes zal beperken en/of verbieden; anderzijds heeft ook België de besluiten van de Noord-Oost Atlantische Commissie aanvaard, overtuigd dat door overbevissing bepaalde vissoorten uitsterven en dus moeten beschermd worden, maar waardoor onze visserij slechts bepaalde kwanta tong, schol en kabeljauw mag aanvoeren, zodat de rentabiliteit nog meer in het gedrang zal komen.

Daarenboven heeft het vooruitzicht op lagere besommingen tot onmiddellijk gevolg dat de bemanning afvloeit, die immers betaald wordt met een procent op de bruto-opbrengst.

OVERLEVINGSKANSEN

Als de overheid oordeelt dat de Belgische visserij moet behouden worden en ze die arbeidsplaatsen wil veilig stellen, dienen er dringend maatregelen getroffen te worden:

— de vangstcapaciteit wordt door nationale en internationale be-

schikkingen beperkt, waardoor niet alleen de aangroei van de vloot moet verhinderd worden, maar zelfs het bestaande aantal eenheden moet worden uitgedund, door bv. een aantrekkelijke slooppremie te geven aan de reders die zich uit het bedrijf willen terugtrekken.

— in afwachting dat een prijzenregeling de opbrengsten kan verhogen moet tegemoet gekomen worden aan de falikante druk van de uitbatingskosten en dient een blijvende en grotere tussenkomst op de gasoilprijs te worden gegeven.

Benevens tal van andere mogelijkheden, zijn deze primordiaal en mag de Belgische overheid over de grenzen kijken naar Nederland, die haar visserij wil redden en reeds dergelijke beslissingen heeft getroffen.

Mochten deze summier beschouwingen, die de zwarte-vlaggenactie willen verduidelijken, er de Regering toe aanzetten onmiddellijk maatregelen te treffen en het voortbestaan van de visserij te waarborgen.

Mocht uw persoonlijke tussenkomst ertoe leiden dat de vissershaven te Zeebrugge blijft, waarvoor dan ook spoedig de aanpassingswerken dienen aangevat.

In naam van de beroepsvereniging,

De Sekretaris :
(get.) J. DEROOSE.
De Voorzitter :
(get.) E. NEYTS.

NOTA van de REDACTIE: Waar blijft de Rederscentrale om een actie te voeren ?

DE BRANDSTOFFPRIJZEN VOOR DE VISSERIJ

Onze minister van Landbouw maakt volksvertegenwoordigers en senators steeds wijs dat de mazoutprijzen in België niet hoger liggen dan in Nederland.

Mogen we zijn aandacht vestigen op het feit dat de prijzen in België sedert begin 1975 als volgt evolueerden:

27 januari	3,77 fr.
28 februari	3,66 fr.
22 april	3,76 fr.
2 juni	3,86 fr.
28 juli	3,96 fr.
1 augustus	4,05 fr.
5 augustus	4,18 fr.
7 augustus	4,29 fr.
22 augustus	4,38 fr.

En in Holland is die prijs heden maandag 18 oogst nog steeds 3,67 fr.

En er is meer. Naar het schijnt is er voor september nog een nieuwe verhoging te voorzien.

Waar gaat het heen met onze brandstofprijzen. En wie is er nu baas en controleur over de grote winsten door deze maatschappijen gemaakt ?

Zou de heer Minister ons nu kunnen uitleggen of de Amerikaanse dollar in Rotterdam een andere koers heeft dan in België ? En waarom betalen de Hollandse vissers aan die petroleummaatschappijen 3,67 fr. en betalen onze vissers voor diezelfde gasoil nu reeds 4,38 fr.

En waarom is de Staatstussenkomst in Holland 0,75 fr. en in België slechts 0,50 fr.

Is dat geen duidelijke diskriminatie op Europees vlak, Mijnheer de Minister ?

Of is uw kollega van Economische Zaken slechts een werktuig in de handen van de grote maatschappijen, die een systeem schijnen uitgevonden te hebben dat in hun voordeel verschilt van hun winstmarges in Holland ?

Welke volksvertegenwoordiger of senator krijgt er opnieuw een ONTWIJKEND antwoord zoals in deze van de VOZOR, de 12-mijlszone en de IJslandkwestie ?

P. VANDENBERGHE

NAAR BILATERALE OVEREENKOMST TUSSEN IJSLAND EN DE WEST-EUROPESE LANDEN ?

Enkele afgevaardigden van de Duitse Bundestag hadden niet-officiële gesprekken met de minister-president van IJsland met betrekking tot de door dit land eenzijdig uitgevaardigde uitbreiding van de territoriale wateren. Volgens de minister-president, is IJsland voor zijn economie voornamelijk aangewezen op de visvangst en is dit land dan ook verplicht de visstocks voor eigen uitbating te beschermen en te behouden. De IJslandse handelsbalans, door gebrek aan andere nijverheid, is zeer deficiënt en praktisch moet alle invoer betaald worden met wat de visvangst opbrengt. Het is dan ook van levensbelang voor IJsland dat men deze voorname bron van inkomsten beschermt. Men zou wel begrip kunnen opbrengen van IJslandse zijde voor een soort overgangperiode, waarin zekere faciliteiten zouden voorzien kunnen worden voor de West-Europese landen met ijslandse visserijtraditie. Wat echter de 50 mijlenzone aangaat, kan er absoluut geen sprake meer zijn, zegde de minister-president, van sommige verworven rechten. Anderzijds lieten de Duitse volksvertegenwoordigers doorschijnen dat het verkoopverbod voor IJslandse vaartuigen in de Duitse havens zou dienen ingetrokken worden om IJsland niet verder in de afzondering te duwen. De Duitse Bundesafgevaardigde Grunenberg hield in de IJslandse hoofdstad een voordracht waarin hij zich gewonnen stelde voor het voeren van een minder harde koers vanwege Duitsland. Eén en ander wijst dus in de richting van een zekere ontspanning op voorwaarde, dat men voor beide partijen tot voldoening gevende overeenkomsten komt. Intussen is het nagenoeg zeker dat IJsland de vroegere aangevochten 50 mijlengrens nu veilig gesteld heeft, mede dank zij zijn 200 mijlen grensaanspraak.

EN BELGIE ?

Wij vernemen dat een Belgische

reder opnieuw op eigen houtje of in opdracht van het secretariaat van de Rederscentrale, waar de beheerders niets van af weten, gedurende een drietal weken in IJsland vertoefd heeft. Dat dit te Brussel in Buitenlandse Zaken en Landbouw in geen goede aarde gevallen is, valt te begrijpen. Het zijn inderdaad niet de reders afzonderlijk, die menen voordelen te kunnen afdwingen.

Onze Belgische afgevaardigde van Buitenlandse Zaken, de heer Vander E'sen, is eer zeer bekwaam diplomaat en ook onze ambassadeur in IJsland geniet krediet.

Als onze Rederscentrale de belangen van ALLE IJslandreders, dus ook deze van de andere reders wil verdedigen, dan is het noodzakelijk dit in overleg te doen met onze verantwoordelijke ambtenaars, die de toestand kennen.

Want de vraag stelt zich of wij de zaak in het kader van de EEG moeten behandelen ofwel op bilaterale akkoorden, zoals de Duitsers thans op het oog hebben, dienen afgesloten temeer dat België slechts een 15-tal IJslandse schepen heeft, onze betrekkingen met IJsland zeer goed zijn, IJslandse schepen te Oostende steeds zeer goed behandeld werden en onze toestand dus niet deze is van Engeland en Duitsland.

Het is ons bekend dat begin september besprekingen zullen gevoerd worden. We menen in het verleden genoeg vertrouwen te mogen gehad hebben in de betrekkingen van onze autoriteiten en dat het in elk geval niet gepast is van Rederszijde, zich rechtstreeks met IJsland in betrekking te stellen, daar het slechts onze toestand kan vertroebelen.

Wij zullen onze lezers en belanghebbende steeds tijdig voorlichten en hopen voor hen het beste.

P. Vandenberghe.

ZIJ HADDEN PECH...

Ter garnaalvangst in de omgeving van 't Schooneveld kwam door een onbekende oorzaak plots de antenne van de radio-installatie naar beneden. Deze kwam terecht op de antenne van de radar en scheurde zodat alle radar-ontvangst uitbleef.

Ter visserij had de Z.519 White Horse de visserij aanvankelijk zonder moeilijkheden bedreven. Dan hoorde men een harde klop. Bij het inhalen van de netten bleek dat de beschermkap van de vislier-ketting weggevoegen was. Er ontstond ook schade aan het plafond van de kombuis en aan de ventilatoren van de air-conditioning. Op dezelfde reis werd ook een reddingsboei opgevisst met kenmerken «S. Angl. Lindenburg». Men liet dit aan Radio Oostende weten,

maar deze zei dat dit niet veel te betekenen had. De Z.519 is dan naar Grimsby gevaren voor verkoop van de vangst.

In de Britse haven Grimsby kreeg, tijdens het verhalen van de Z.496 Damar, de motor een abnormaal laag toerental. Bij onderzoek bleek dat drie verstuivers vervuild waren. Na verkoop van de vangst werd de terugreis naar Zeebrugge begonnen.

Op de kuisbank van de Werfkaal in de Zeebrugse vissershaven is aan de bakboordzijde van de reling van de Z.184 schade veroorzaakt. Dit gebeurde doordat het schip opeens slagzij maakte tengevolge het onhandig vastmaken van een dwarseinde. De bakboordreling werd over een lengte van 2 à 3 meter ingedrukt.

WIE HOUDT MEN EIGENLIJK VOOR DE AAP ?

Gisteren (woensdag) was er verbolgenheid waar te nemen in de Nieuwpoortse vismijn en, alles wel overwogen, hadden de plaatselijke handelaars en vismijndirectie nog overschot van gelijk ook. Stel je voor dat reder Marcel Vercoutter uit Nieuwpoort dinsdagnamiddag parmantig naar de plaatselijke vismijn trok, zijn bovenste beste geschrift aansprak en meldde dat zijn vaartuig, de N.720 's anderendaags zo'n 50 à 60 manden shelfood en gul zou aanvoeren. Meteen een drukte van belang; de vismijndirectie verwittigde mondeling (en telefonisch) de plaatselijke handelaars die zich meteen al aan het cijferen zetten. Ook een ploeg vissorteerders sprong al om 4.30 u. 's morgens van tussen de lakens. Kortom, het nodige was gedaan maar... 's anderendaags lag de N.720 aan de kaai van de... Oostendse vismijn.

Nu is het wel zo dat een reder zijn vaartuig om het even welke haven kan laten aandoen om te verkopen. De lef echter waarmee reder Marcel Vercoutter persoonlijk de verkoop aankondigde en achteraf, om dubieuze redenen, toch koers wijzigd lijkt, ons althans, niet goed te praten. Handelaars voelden zich beknot en de plaatselijke vismijndirectie, die vele onkosten had om de kopers te verwittigen, is helemaal niet te spreken over dergelijke optredens. En ook de vissorteerders noemen dergelijke grappen bijzonder misplaatst. Fair play behoort schijnbaar niet tot het repertoire van Marcel Vercoutter maar, zo verzekerde men ons vanuit Nieuwpoort, men zal daar in de toekomst wel rekening mee houden.

HOLLANDSE REDERS IN AKTIE WAAR BLIJVEN DE BELGEN ?

Van alle kanten wordt in Nederland gehamerd op quoteringssysteem en dus de beperking van de aanvoer.

Dat talrijke faillissementen en de verkoop van vaartuigen te verwachten zijn, zo geen sterke staatshulp opdaagt, is te verwachten.

Maar dan mag die steun niet afzonderlijk maar moet het geschieden in het kader van de EEG-landen, al schijnt men in verschillende landen het niet zo nauw te nemen met de gelijkberechtiging. Een mooier voorbeeld van de steun aan de vloot inzake gasoliprijzen, kan er niet gegeven worden.

Inderdaad tot 2 juni waren deze prijzen in België officieel 3,86 fr. Eerst was de tussenkomst van het fonds in België 0,30 fr om sedert één juli tot 0,50 fr opgevoerd te worden, waar in Nederland dit 0,80 fr is, dus discriminatie in EEG verband.

Sedert 5 oogst is de prijs in België van 3,86 fr in enkele weken tijd tot driemaal toe verhoogd en is deze thans 4,29 fr., wat het voordeel van die ristourne van 0,50 fr

praktisch vernietigt en als een soort toelage aan de grote oliemaatschappijen mag aangezien worden.

Vanwege de Rederscentrale komt op dit alles niet de minste reactie. In Holland worden er in alle visserijplaatsen vergaderingen belegd, waar het er soms heftig aan toe gaat.

Men beraadt zich over de te voeren acties, zo er geen snelle financiële hulp komt.

In Scheveningen werd vorige week de haven geblokkeerd.

Ook de Wieringer vissers gaan in actie.

Zij legden 14 dagen geleden de Stevinstuizen lam met als gevolg een urenlange opstopping.

Deze vissers zijn vooral kwaad omdat ze binnen de 12 mijlszone niet mogen vissen. Ze hebben ongelijk en niemand die het met de crisis ernstig meent, kan hen volgen.

De hulp moet van ergens anders komen. Maar op welke wijze ?

HET OPRUIJEN VAN WRAKKEN IN DE NOORDZEE

Vorige week werd er te Blankenberge op 500 meter van de pier een anti-invasiemijn ontdekt en onschadelijk gemaakt.

Wat minder opvallend meege-deeld werd, was dat deze nevens het wrak van een klein schipje ontdekt werd. Men heeft niet meege-deeld welk schipje en hoe het daar kwam, hoe groot het was, en hoe ver in zee of op strand of bij laag water. De eigenaars werden ook nooit door Bruggen en Wegen of het Loodswezen verzocht het wrak weg te nemen onder bedreiging het op hun kosten te doen, zoals nu! Sedert enkele maanden komen Deense vissers hun vangsten verko-pen te Oostende en het dient gezegd, dat hun vangst en kwaliteit uitstekend is.

Vangsten van 2 à 400 bennen worden in een vijftal dagen opge-bracht met een vismethode welke helaas nog niet in België noch Nederland wordt beoefend.

We hebben al de vraag gesteld of onze vissers dan werkelijk zo onbekwaam zijn?

Hier ligt immers voor ons proef-station een prachtig en nuttig ope-ratie- en voorlichtingsveld.

Van diezelfde Deense vissers vernemen we immers, dat hun vang-wijze vooral gericht is op kabel-jauw en op de plaatsers, waar wrakken liggen, omdat dit de broel-nesten zijn, waar vis praktisch on-gestoord kan paaien.

Er zijn in de Noordzee talrijke wrakken, gekende en niet gekende. In de Belgisch-Nederlandse Zeemacht zal men er enkele belangrijke met hun ligplaats mee-gedeeld.

Dagelijks wordt ons van de vis-sers gesignaleerd, dat ze vastslaan aan wrakken ter visserij, waarbij ze netten verliezen of soms zeer grote schade aan bokken en vistuig lijden. De meeste van die wrakken zijn ongekend.

Het is nog in geen enkele auto-riteitsidee gekomen, de vissers die dat tegenkomen te verplichten de juiste plaats op te geven, zoals er nog nooit tussen de maritieme autoriteiten is overlegd, hoe deze wrakken te verwijderen in het belang van visserij en zeevaart. Hier zou de Zeemacht uitstekend werk kunnen verrichten.

Thans worden elk jaar miljoenen aan vistuig en schade genoteerd, zonder te spreken van het gevaar dat sommige wrakken nog met zich brengen.

Enkele jaren geleden hadden we het hierover ook en toen opperden we de idee deze wrakken door de Zeemacht te doen opzoeken en volledig te doen springen. Het zou misschien geld kosten. Maar nu zijn er ook oefeningen om mijnen te doen ontploffen, enz...

En waarom zou een groep duikers, gespecialiseerd in dat soort werk, niet aangeduid worden om schone kuis te maken?

Waarom zou in zeemacht en maritieme wereld tussen de landen aan de Noordzee gelegen, geen overeenkomst kunnen bereikt worden om honderden wrakken op die wijze op te ruimen?

Het zou geld kosten. Maar hoe-veel oefeningen en reizen worden

nu niet doel- of nutteloos door de Zeemacht uitgevoerd??

Wie zegt u dat verzekeringsmaat-schappijen aan een oordeelkundig opgesteld plan financieel niet zou-den meewerken?

Wij stellen de vraag aan de ver-antwoordelijke overheid en aan onze politiekers.

Wij zijn overtuigd dat hier nut-tig werk is te verrichten, veel schaden, ja totale verliezen hiermede kunnen vermeden worden vooral de vloten van de landen aan de Noord-zee palend en ook voor andere!

Welke kosten van leggen en on-derhoud van wrakboeien zouden niet uitgespaard, enz...?

Wie geeft er het startsein?

P. Vandenberghe.

Vermindering van de bemanningsleden op de pelagische visserij-schepen te Boulogne als onkostenbestrijding

Na heel wat besprekingen tussen de rederijen en de visserij-syndika-ten is men voor de grote pelagi-sche visserijvaartuigen met min-stens 2000 PK tot een overeen-komst gekomen de bemanning met 2 eenheden te verminderen, hetzij van de 22 wettelijk vastgestelde tot 20 bemanningsleden. De reder-ijen stelden een vermindering voor tot 19 man, maar ze werden hierin niet gevolgd door de ver-tegenwoordigers van de bemanning. Als reden voor de vermindering gaven de rederijen aan, dat er heel wat minder werk is, kwestie van afwezigheid van gutwerk, aan boord van die schepen die op ha-ring en makreel gaan vissen en dat de opgelegde bemanningsnorm, uitgewerkt volgens de grootte en het vermogen van de vaartuigen, hiermede zou moeten rekening houden. Van de wettelijk voorziene 22 man zullen er 2 bij beurtrol aan land blijven. Ze zullen vergoed worden zoals de anderen maar slechts voor de helft ten laste van de werkgevers en voor de helft ten laste van de overige bemannings-leden. De rederijen profiteren dus één man, hetgeen op verre na niet genoeg is meent de woord-voerder van de werkgevers. Er zal zeker nog uitgezien moeten worden naar andere besparingsmidde-len. Wij van onze kant zien niet in, als 20 man het werk aankun-nen, waarom de 2 overige beman-ningsleden die te land gezet wor-den in een beurtrol, toch nog van de opbrengst van het schip moeten profiteren. Dit is weer een totaal oneconomische ies van de syndi-katen. Voor de sanering van het bedrijf is het toch voor de hand liggend, dat het teveel aan beman-ning volledig afgeomonsterd moet worden of minstens, bij eventueel ontslag vanwege de werkmener, niet meer vervangen wordt! De arrogante syndikale demagogie kent inderdaad geen einde. Is het dan te verwonderen dat er zoveel werklozen zijn?

NOG DE BELGISCHE TERRITORIALE WATEREN

WAAR BLIJFT HET KON. BESLUIT OM DE KUSTVISSERIJ TE BESCHERMEN?

In het bulletijn van Vragen en Antwoorden van 5 augustus heeft deze volksvertegenwoordiger aan de Minister van Landbouw hierna-volgende vraag gesteld:
**VISVANGST —
TERRITORIALE WATEREN**

1. Het blijkt dat de Belgische territoriale wateren (3 mijlszone) geregeld geschonden worden door grote Nederlandse treilers. Het be-treft meer bepaald treilers van 50 BT en meer dat 300 PK. Deze kre-gen sedert 1 maart 1975 verbod om nog binnen de 12 mijlszone te vis-sen.

Ik verneem dat U onlangs een besluit ondertekende dat maatregel-en inhoudt om deze schending te-gen te gaan. Uw Collega's van Ver-keerswezen en Buitenlandse Zaken moeten U echter nog volgen.

De huidige situatie voor onze vis-sers is dermate dat meer moet mo-gelijk zijn dan het opstellen van het klassieke proces-verbaal tegen de overtreders.

Via het bulletin van Vragen en Antwoorden vernam ik graag van de heer Minister van Landbouw of zijn Collega's tot op heden reeds gevolg gaven aan zijn verzoek tot mede-ondertekening van genoemd besluit? Tegen wanneer mag zulks worden verwacht, opdat het leeg-vissen van onze kust door buiten-landse vissers ten spoedigste zou kunnen stopgezet worden???

IJSLAND

2. De Duitse Bundestag heeft een parlamentslid naar IJsland afge-vaardigd om er deel te nemen aan de besprekingen m.b.t. de vangst-rechten van de Duitse hoogzee-vloot in de IJslandse wateren. Een en ander benadrukt het econo-misch evenals politiek belang dat de Duitse regering hecht aan een overeenkomst met IJsland.

De duidelijke haast die door Frankrijk en Duitsland aan de dag wordt gelegd, zal de heer Minister wel niet ontsnapt zijn.

Graag vernam ik van de heer Minister van Landbouw of de Bel-gische regering gelijkaardige stap-pen heeft ondernomen ten einde de nog verdedigbare belangen in de IJslandse wateren voor onze klei-ne, doch nog steeds onmisbare IJs-landse vloot te behartigen?

ANTWOORD VAN DE MINISTER

1. Nederlandse vissersvaartuigen mogen vrij in onze territoriale zee hun bedrijf uitoefenen, zoals onze schepen dit mogen doen in de Ne-derlandse. Wel moeten ze zich onderwerpen aan de wettelijke maat-regelen die ook voor de nationale vissers gelden. Zo is het bij ons verboden bv. te vissen met zgn. «wekkers». Op basis hiervan kan aan Nederlandse en Belgische

schepen, die «wekkers» gebruiken, belet worden in onze territoriale zee te vissen.

Het probleem van de visserij met schepen die meer dan 50 BT meten of meer dan 300 PK ontwikkelen ligt op een ander terrein.

Door de Noord-Oost Atlantische Visserijcommissie werd een aanbe-veling aanvaard, overigens op voorstel van de Belgische delega-tie, volgens welke binnen een af-stand van 12 mijl uit de kusten van het continent, tussen de Frans-Belgische grens en het punt ge-legen op 56°30' op de Deense kust, niet mag gevist worden op tong en schol met schepen van meer dan 50 BT of meer dan 300 PK.

Een koninklijk besluit dat aan de Belgische vissers o.m. deze ver-bodsbepaling oplegt ligt inderdaad momenteel ter ondertekening voor, zoals trouwens ook de Neder-landse overheden aan de Neder-landse vissers reeds het verbod hebben opgelegd met schepen van meer dan 50 BT of 300 PK in de kustwateren van België, Neder-land, de Bondsrepubliek en Dene-marken op tong en scho! te vis-sen. De moeilijkheid ligt in het feit dat deze reglementeringen tel-kens slechts voor de nationale vis-sersvaartuigen gelden. Om een werkelijk klare toestand te schep-pen, is het noodzakelijk de juris-dictie uit te breiden, buiten de ter-ritoriale zee, tot op 12 mijl.

Dit is mogelijk, dank zij de Con-ventie van Londen van 9 maart 1964, die ook door ons land werd ondertekend en bij wet geratificeerd op 11 januari 1966.

De bevoegdheid over deze aange-legenheid berust echter bij mijn Collega van Buitenlandse Zaken.

Ik heb hem dan ook gevraagd het nodige te willen doen om de Belgische voorbehouden visserij-zone op 12 mijl te brengen, en het is mij bekend dat hij inderdaad op mijn verzoek ingaat.

Wanneer dit zal gebeurd zijn moeten dan nog bij koninklijk be-sluit de nodige verbodsbepalingen in deze zone ingevoerd worden.

2. Het visserijakkoord met IJs-land ligt in de bevoegdheid van mijn Collega van Buitenlandse Za-ken. Het is mij bekend dat deze aangelegenheid zijn volledige aan-dacht gaande houdt.

ONZE VISIE

Inzake IJsland geven we in een ander artikel de toestand weer zo-als ze nu is.

Wat de territoriale wateren be-treft, komen we hierop ook weer in een ander artikel.

Bij het ter perse gaan vernemen we dat het K.B. inzake het vissen van schol en tong binnen de 12 mijlszone volgende week zal ver-schijnen en onmiddellijk van toe-passing zal zijn.

NIEUW VISSERSVAARTUIG VOOR ZAIRE GEBOUWD EN AFGEREISD



Na veel bureaucratische plichtplegingen, is eindelijk zondagmiddag rond 12.30 uur het nieuw kustvissersvaartuig «Mayisha» door de scheepsbouwwerf SCAP te Oostende gebouwd, naar Zaire afgevoerd.

Reeds twee van deze vaartuigen door dezelfde firma gebouwd, waren er reeds in België, nl. ene te Nieuwpoort N.782 «Nancy» voor rekening van de gebroeders Gullemin en ene te Oostende, de O.20 «Goewind» voor rekening van deze rederij gebouwd. Beide vaartuigen zijn, zoals deze welke zondag vertrok naar Zaire, voorzien van een motor Baudouin van 10 pk.

Te 10.30 uur had aan het Montgomerydok een korte doopplechtigheid plaats, waar het prachtig nieuw vaartuig ten doop gehouden werd door E.H. Cornelis in tegenwoordigheid van de Zairese eigenaars en familieleden van de bemanning aan boord.

Dit volledig modern uitgerust vaartuig heeft een bruto tonnage van 25,80, een netto van 3,89. Het is van staal gebouwd en meet 18 m en is van alle nodige moderne apparatuur voorzien.

De schipper-motorist is Frans Christiaen, schipper 1e klasse en motorist 500 pk, die een uitstekend schipper is en zoon van Hector

Christiaen, welgekend in visserij-middens. Als stuurman werd Jozef Ocket verkozen en als matroos werd de Fransman Thomex Belmonte Arnold aangemonsterd, die zeer goed bekend is met de reisroute. Men hoopt via Casablanca, Dakar en Abidjan het vaartuig in 20 zeedagen te Boma als thuishaven af te leveren.

«Mayisha» betekent in het Nederlands «toekomst». Hopen we dat deze toekomst een parel zal zijn voor de Zairese vissersvloot.

De «Mayisha» zal in een trek tot aan Casablanca, ongeveer op 1300 mijn van Oostende gelegen, varen. Van daar gaat de reis naar Da-

kar welke ongeveer 12 mijl betekent om dan verder 1100 zeemijl af te leggen tot aan Abidjan en tenslotte in een vierde fase 1200 zeemijl af te leggen en Zaire (Boma) te bereiken.

Men hoopt de reis af te leggen in een 30-tal dagen. Alles hangt af van de weersgesteldheid en de al of niet gebeurtenissen onder weg.

Het vaartuigje, gebouwd onder leiding van ingenieur Verhoest, is een pareltje van bouwkunde waaromtrent de bouwers, ingenieur Verhoest en zijn medewerkers Louis Dedrie en Jozef Praet mogen fier zijn.

OUDSTE VISKOOPERATIEVE IN IERLAND

In Ierland werd het gouden jubileum gevierd van de oudste visserij-koöperatieve die men er kent. Zelfs in Groot-Brittannië telt men geen koöperatieve die een gouden jubileum heeft gehaald of op het punt staat te halen. Het is in Arbroath dat in 1925 de stichting plaats greep. De één of andere kent misschien wel stichtingen van oudere datum, maar geen koöperatieve die het zolang volgehouden heeft.

HET UITTESTEN VAN NIEUWE NETTEN IN DE GALWAY-BAAI

Het schots onderzoekschip «Clupea» zal van midden-augustus tot midden-september testen doen met nieuw netwerk in de baai van Galway. Deze baai werd uitgekozen vanwege het klaar water en vanwege de aard van de bodem. De vissersschepen wordt medewerking gevraagd door in deze periode op voldoende afstand van het onderzoekschip te blijven en de proefnemingen niet te storen.

Z.438 „KOMPAS” IN DE GROND GELOPEN

Het jaar 1975 schijnt een zeer ongelukkig jaar te worden niet alleen voor wat de opbrengsten van de schepen betreft, maar ook voor wat het verlies van vaartuigen aangaat.

Na het vergaan einde 1974 van de O.288 hebben we achtereenvolgens het verlies gekend van de O.224, de O.312, de O.159 en nu de Z.438 «Kompas», die maandag ter garnaalvisserij vissende in de grond gelopen werd door het Hollands vissersvaartuig Breskens 5 «Abraham» van de rederij A. Feijn en zoon te Breskens.

De Z.438 «Kompas» was verzekerd bij de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood en behoorde aan de familie Raphael Huyssseune.

Het was een sterk en goed onderhouden vaartuig, welke zo pas nog naar een volledige herziening van de motor en schip had ondergaan.

Nooit had men het aangedurfd te zeggen dat het vaartuig reeds 47 jaar oud was. Het was immers op de werf van Jules Haerincx dat het gebouwd was en voorzien van een motor Deutz Benz van 120 PK van 1957.

HOE HET GEBEURDE

De Z.438 was zondagnacht rond 2 uur ter garnaalvisserij uitgeva-

ren en lag rond 11 uur aan de korre op ongeveer twee en half mijl uit de kust in de Pas van 't Zand, tussen Zeebrugge en Blankenberge, toen de Breskens 5 de Z.438 langs de achterspiegel met volle geweld aanvaarde, in zoverre dat het in tien minuten zonk en het de Br. 5 slechts gelukte de drie bemanningsleden aan boord te pikken. De bemanning was samengesteld uit schipper Couhysder René van Heist, motorist Couhysder Jan en matroos Lowyck Albert.

Deze aanvaring gebeurde op 51°22'26" N en 03°06'28" E.

Na de aanvaring bracht de Breskens 5 de Zeebrugse bemanning naar Zeebrugge, waar de schipper van het opvarende schip hen hielp en zelf ter waterschoutsambt toog om er verslag neer te leggen. Gelukkig was niemand gekwetst. Volgens de bemanning van de Br. 5, was er op het Hollands vaartuig bij de naderen van de Z.438, aan boord van de Br. 5 een motordefekt ontstaan, waardoor de motor van de Br. 5 niet meer kon achteruit slaan met als gevolg de onvermijdelijke aanvaring.

Het wrak is ongeveer vier mijl uit de kust gelegen in de vaargeul van de Wielingen, waar het een vaarroute is en een gevaar vormt voor de lokale scheepvaart.

Zij hadden pech...

— De Z.548 van schipper Julien Lowyck was vanuit Zeebrugge de visserij gaan bedrijven waar het vistuig opeens vaststloeg met de bakboordboel. Men gelukte er in terug los te komen, doch niet zonder dat de bok plooidde. Na de boelen gewonden te hebben, werd de terugreis aangevat.

— In de Britse haven Grimsby hoorde men aan boord van de O.315 bij het verhalen van het schip een klop op het achterschip. Een duiker stelde vast dat een stuk hout vastgekleefd zat op één van de schroefbladen, waardoor het schroef in het slijk bleef hangen.

— De Z.421 van schipper André Adams kreeg tijdens de visserij een lichte ruk op de stuurboordboel. Bij het winden van de boelen, zag men dat er een vreemde visboel afkomstig van de N.759 werd opgevoerd. Bij het aan boord winden, was de kuil van de vreemde visboel in de schroef van de Z.421 verward geraakt.

— Tijdens de garnaalvisserij langs de Belgische Kust, hoorde men aan boord van de Z.556 twee harde kloppen op het achterschip. Nadat de temperatuur van de motor plots begon te stijgen, werden de boelen gewonden en koers gezet naar Zeebrugge. Daar aangekomen werd vastgesteld dat de toppen van twee schroefbladen afgescheurd waren en gepluimd.

BRAND AAN BOORD VAN ZEEBRUGS VISSERSVAARTUIG Z.589 „ESPERANCE”

Woensdagmorgen omstreeks 11 u. brak brand uit aan boord van de Z.589 «Esperanza», die afgemeerd lag in de Zeebrugse vissershaven ter hoogte van de Tijdokkaai.

De brand ontstond in het logies van de bemanning, die momenteel met verlof is.

Op het ogenblik van de feiten was niemand aan boord.

De brandweer was met een eliteploeg in enkele ogenblikken ter plaatse.

Ondertussen werd ook reder Walter Serie verwittigd, die al begonnen was met de brand te bestrijden toen de Zeebrugse brandweerlieden arriveerden.

Het vuur had ondertussen zo fel om zich heen gegrepen, derwijze dat het logies aanzienlijke schade had opgelopen.

De elektriciteitskabels krulden van de hevige hitte.

Tegen de middag was de vuurhaard onder controle, maar toch bleef een waakploeg achter van de brandweer om een oogje in het zeil te houden.

De oorzaak van de brand is vermoedelijk kortsluiting.

De schade zou zowat honderdduizend frank bedragen.

KLEINE VISSERIJ- BERICHTEN :

E.E.G.-HULP GEVRAAGD DOOR DE IERSE KLEINE - KUSTVISSERIJ

Vertegenwoordigers van de kleine visserij hebben het ministerie van Landbouw en Visserij gevraagd, dat er zou aangedrongen worden om financiële hulp vanwege het regionaal E.E.G.-fonds om de kleine visserij te helpen. Het is inderdaad zo, dat de wedloop in Ierland om groter schepen te bouwen een zeer nadelige invloed heeft op de kleine visserij die aldus verlaten wordt en waardoor tevens de representatieve verenigingen voor innerlijke moeilijkheden komen te staan.

Bij ons zijn de verdiensten ter kustvisserij even interessant als bij de hoogzeevervisserij.

HET SOCIAAL PLAN VOOR DE VISSERS IN FRANKRIJK

Er zijn nog heel wat moeilijkheden te overwinnen bij de besprekingen te Parijs tussen de betrokken overheid, de werkgevers en de afgevaardigden van de werknemers. Na een zeer moeilijke vierde bijeenkomst werd besloten de nog hangende problemen in september verder te behandelen. Het is vooral het sociaal plan voor de ontslaggevingen, hetzij deze individueel, hetzij deze kollektief gebeuren waar tot geen overeenkomst wordt gekomen. In dit geval wijzen we op het heel speciaal karakter in dit domein in de visserij. Men vaart er immers op procent en verdient veel meer dan in de landelijke nijverheid.

ZEERECHT-KOLLEGE OP DUITSE VISSERIJTRAWLER

Volgens de A.F.Z.-Hamburg hebben 40 rechtsgeleerden voor internationale aangelegenheden, van de Universiteit van Hamburg te Cuxhaven aan boord van de hektreiler «Stuttgart» een discussie gehouden over Zeerecht en Visserij.

Afgevaardigden van de duitse hoogzeevervisserijvloot en van de regering namen hieraan deel.

ANSJOVISSERS BLOKKEREN DE LOKALE HAVENS

In Zuid-Frankrijk en aan de Spaanse grens, hebben de franse en katalaanse ansjovissers verscheidene lokale havens bezet en voor het verkeer geblokkeerd als gevolg van de weigering de prijs van de ansjovis op te trekken. Het waren vooral de havens van Canet-plage, Saint-Cyprien en Port-Vendres die door deze actie getroffen werden.

STAKING BIJ DE VISSERS VAN SAINT-JEAN-DE-LUZ

Sinds woensdag 5 augustus zijn de vissers uit Saint-Jean-De-Luz in staking. Reden hiertoe is de onmogelijkheid de aangevoerde rode tonijn aan redelijke prijs te kunnen afzetten. Hierbij komt nog dat de aanvoer zeer groot was. Volgens de groothandel zijn alle koelruimten volzet en de conserverfabrieken nemen ook niets meer af voor dezelfde reden. Zoals men kan vaststellen is de malaise in de visserij algemeen.

BERICHT AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

17/117 (T) NOORDZEE. — STROOMMETINGEN.

Gedurende de periode van 19 augustus t/m 8 september 1975, zullen stroommetingen uitgevoerd worden in de volgende posities :

- 51°24'15"N — 2°53'35"E, lichtboei-Akkaert;
- 51°27'20"N — 2°59'25"E, lichtboei NE Akkaert;
- 51°34'30"N — 2°59'00"E, lichtboei Thorntonbank;
- 51°31'00"N — 2°51'00"E, lichtboei SW Thorntonbank.

De op de zeebodem liggende hydrografische instrumenten worden gedekt op ± door bestaande en RGIVS boeien.

De scheepvaart wordt verzocht op veilige afstand voorbij te varen en noch anker noch vistuig in de nabijheid te gebruiken.

De stroommeters en de daarbij horende boeien zullen zonder nader bericht opgenomen worden.

17/118 (T) NOORDZEE. — GETIJMETINGEN.

Sedert 8 augustus 1975 af en voor de duur van ongeveer 3 maanden, zullen getijmetingen uitgevoerd worden.

De hydrografische instrumenten worden gedekt op ± 80 m. door bestaande en RGIVS boeien.

De tijmeters zullen uitgelegd worden in de volgende posities :

- 51°24'02"N — 3°10'30"E, lichtboei Sch 7;
- 51°25'08"N — 3°21'20"E, be-S Carolus bankje.

(Zie Belg. krtn. «Vlaamse Banken» en «Monding der Westerschelde»).

17/119 (T) Westhinder - Vlissingen route (vaarwater Wielingen). Wrak. Wraklichtboeien uitgelegd.

Positie : 51°22'26"N — 03°06'28"E.

Het wrak van een houten vissersvaartuig 22 BRT ligt gezonken in de bovenvermelde positie, ongeveer een ½ mijl West van de A2 lichtboei.

Een bolvormige groene lichtboei onderbroken 5 sec. met radarreflector gemerkt «Wrak» werd uitgelegd 75 m WtS en een tweede bolvormige lichtboei onderbroken 5 sec. met radarreflector gemerkt «Wrak» 75 m EtN van het wrak.

(Zie Belg. krtn. «Vlaamse Banken», «Monding der Westerschelde» en «Schelde»).

17/120 (T) BELGISCHE KUSTROUTE VOOR BLANKENBERGE. — OBSTRUKTIE — LICHTBOEI UITGELEGD.

Positie : 51°19'30"N — 03°08'40"E.

Een ijzeren obstructie zichtbaar bij laag water is gelegen 550 m ENE van Blankenberge Wandelpierlicht.

Een groene spitse lichtboei gevende 3 schitteringen elke 15 seconden, radarreflector werd beN en dichtbij uitgelegd.

(Zie Belg. krtn. «Vlaamse Banken» en «Monding der Westerschelde»).

NEDERLAND

17/121 MOND WESTERSCHELDE. — OOSTGAT. VERLICHTING EN BETONNING GEWIJZIGD.

1. Op ± 51°31'4N — 3°26'5E schrappen het licht Zuiderhoofd en de sectoren.

2. Positie : ± 51°31'6N — 3°26'1E.

De sectoren van het licht Molenhoofd wijzigen als volgt : «Rood» van onder de wal (306°) tot in 328°; «Wit» tot in 350°; «Rood» door N tot in 008°; «Groen» tot in 033°; «Wit» tot in 036°; «Groen» door E tot in 144°; overigens onveranderd.

3. Op 51°31'08"N — 3°26'27"E aanbrengen een rode stompe lichtboei met radarreflector : 0G 2» : Fl r.

N.B. Deze lichtboei is voor proef tijdelijk vervangen door een elektrische lichtboei met ingebouwde radarreflector.

4. Op ± 51°27'6N — 3°31'3E de rode lichtboei 0G 2 vernummeren in 0G 4».

B.a.Z. 3/55 (T) - 1975 vervalt.

(Zie Belg. krtn. «Vlaamse Banken», «Monding der Westerschelde», «Schelde» en Lichtenlijst 1972 — Nos 364, 366, 367 en 382.)

17/122 WESTERSCHELDE. — MIDDELGAT. LICHTBOEI EN TON VERLEGD.

Verplaatsen naar :

- 51°22'16"N — 3°54'42"E (± 200 m SW), WZHS lichtboei MG-GvO;
- 51°22'56"N — 3°54'54"E (± 200 m SSW), zwarte ton 29.

(Zie Belg. krt. «Schelde» en Lichtenlijst 1972 — Nr 508.)

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

— O —

BIJ RECHTSMACHT INGEVOLGE OPBOD OPENBARE VERKOPING van HOUTEN MOTORVISSER O.156 „DIANA - LUCIE”

Op ZATERDAG 23 AUGUSTUS 1975 te 14 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 definitieve toewijzing 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.

De instelprijs is na hoger bod gebracht op 60.000 F. plus de vervolgings- en verkoopkosten geschat op 85.000 fr.

Kontante betaling van koopsom en vervolgingskosten.

Het lastenkohier, de verkoopvoorwaarden, liggen ter inzage der belanghebbenden ter studie van de verkoophoudende gerechtsdeurwaarder.

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

Zich wenden : Duinkerkestraat 41, te NIEUWPOORT.

(7728V)

IN NEDERLAND

WORDEN OP 8.000 2.000 BINNEN- SCHEPEN GESLOOPT

Uit bevoegde Nederlandse bron wordt vernomen dat er op 8.000 binnenschepen er 2.000 voor de sloop zullen worden aangeboden.

Een speciale commissie wordt aangesteld en de Hogere Overheid zal hiervoor compenserende maatregelen treffen.

't Is een goed idee. Ook bij ons mogen rustig een dertigtal vissersschepen gesloopt worden, maar de voorwaarden daartoe zijn al even belemmerend als de prijs per brutoton die slechts 5.000 fr. is.

Men zou ook bij ons best een visserijcommissie buiten de reders aanstellen en de slooppremie verdubbelen.

't Zou heilzame en nuttige gevolgen hebben en nu de 12 mijlszone wet wordt, misschien aanleiding geven tot een modernisering van onze kustvisserij in voordelige zin. Wie doet de stap ?

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Wie gedacht had dat na 15 aug. alles veel beter zou zijn, kwam bedrogen uit. De prijzen waren voor de meeste soorten nog aan de lage kant. Vooral veel aangevoerde vis kreeg een lage prijs, rode zeebaars moest zelfs opnieuw veel opgevangen worden. Maandag en dinsdag telkens één IJslandse vangst en telkens ruim 300 bennen naar de vismeelfabriek. Het is wel spijtig dat die soort nu aangevoerd wordt, in een periode van zeer kleine vraag. Ook in het buitenland is rode zeebaars momenteel niet gewild zodat de uitvoer lijdzaam moet blijven toezien. Voor de reders een nieuwe streep door de rekening. Deze winter wanneer rode zeebaars weer veel gevraagd zal zijn, zal de aanvoer te klein zijn, als er dan nog van aanvoer van IJslandse soorten zal sprake zijn met de op handen zijn, de uitbreiding van de territoriale wateren. Rooskleurig is het dus nog altijd niet.

Gul kreeg ook lage prijzen, maandag vooral toen de aanvoer bijna uitsluitend die soorten bevatte was het niet te best. Sterk dalende prijzen naar het einde toe waarbij sommige sorteringen zelfs het minimumpeil bereikten. Dinsdag was de gulprijs ruim hoger en werd weer tot 1.150 fr voor de sortering «4» betaald nadat die soort op het einde van de maandagverkoop tot 720 fr was teruggevallen. Totten zijn ook in nogal ruime hoeveelheden binnengebracht, de prijs lag hier iets boven de minimumprijs.

Roggen werden redelijk goed verkocht, tot bij de 40 fr het kg, gladrog zelfs tot 45 fr. Ook rode knorhaan werd behoorlijk verkocht. Platvis mogen we duur noemen met de platen tot 22 fr en de ieksorteringen tussen 24 en 32 fr.

Haai van goede kwaliteit kreeg tot 23 fr, wijting noteerde tot 30 fr en steenschol kreeg weer ver uiteenlopende prijzen. Tongen zijn schaars gebleven, de prijs lag op het peil van verleden week. Op de feestdag een vangst steurgarnaal op de markt waarvoor tussen 39 en 50 fr betaald werd. Kleinere sortering dan de voorgaande keer. De Denen blijven ook komen, zij het dan dat ze minder talrijk geworden zijn. De kwaliteit blijft hier uitstekend, de prijs is in verhouding. Een totale aanvoer van ongeveer 10.150 bennen vis en 2.200 kg tong voor in totaal 9 miljoen 87.643 fr.

MEER GARNAAL

De totale garnaalaanvoer bedroeg deze week 4.686 kg. Dat is meer dan de voorgaande weken. Stilaan worden de vangsten groter, de garnaal op zichzelf is redelijk klein. De prijzen zijn door de twee voornoemde redens gedaald tot een gemiddelde van 91 fr met dieptepunten tot 50 fr het kg en toppunten tot 161 fr. De prijsverschillen per dag blijven zeer ruim, dinsdag nog noteerden we tussen 50 en 128 fr met een gemiddelde van rond de 85 fr. Dinsdag voor het eerst sedert lang nog eens meer dan 1000 kg op één dag, nl. 1.088 kg. De totale garnaalopbrengst bedroeg deze week 430.571 fr.

STRAALBUIZEN

RODE ZEEBAARS VOOR VISMEEL

Al waren er dan eerder weinig IJslandse vangsten, toch was de aanvoer van rode zeebaars nog veel te groot. Opnieuw moesten honderden manden van goede kwaliteit opgevangen worden. Voor de diepvries is deze vis minder geschikt vandaar dat er niet op voorhand kan gekocht worden. Deze winter zal men dus weer om «bonen» staan springen als er geen meer zijn. Andere vissoorten deden het overigens ook niet te best. Koolvis zakte naar 14.20 fr op dinsdag, de kleine sortering kreeg het minimum 10 fr. Schelvis kon evenmin bekoren en ging weg tussen 580 en 1.080 fr. Schotse schol was wel duur en kreeg tot 30 fr, prijs die ook voor hondstong betaald werd. Leng kreeg tot 26 fr, blauwe leng tot 35 fr. Weinig gunstige resultaten al komt er dan voor ieder schip nog een stuk bij van de Rederscentrale.

MARKTOVERZICHT

ZEEBRUGGE

Ruim een 20-tal vaartuigen waren aan de markt deze week, dit is merkkelijk minder dan vorige week. Daardoor waren verschillende vissoorten in prijs gestegen, vooral dan de tongsoorten, van 161 tot 194 fr, de fruiten van 184 tot 200 fr. De middensoorten met schone kleine en kleine van 121 tot 175 fr. De kleinste slag bekam van 92 tot 123 fr het kgr. Ook de zeekeeftjes waren in prijs gestegen, de prijzen schommelden tussen de 3.050 en de 4.000 fr voor de grote en van 2.000 tot 2.700 fr voor de kleinere. De pladijsaanvoer was eveneens vrij gering, zodat de prijzen van verschillende soorten duurder werden afgenomen dan de voorbije week. De prijzen lagen volgens sortering tussen de 20 en de 37 fr het kg. De tarbot en de griet bleven prijs behouden en bekwamen winstprijzen voor alle sorteringen. Buiten kleine kabeljauw, weinig in trek, werden er praktisch geen andere kabeljauwsoorten gelost. Van de wijtingsoorten waren alleen de grote soorten in trek, van 15 tot 21 fr. De vaar-

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

tuigen afkomstig van de Kreeftenput waren benevens met kreeft en wijting ook met zeehaaien aan de markt. De afnameprijzen schommelden tussen de 18 en de 23 fr het kg. De zeehonden bekwamen minder, van 9 tot 10 fr. De roggevis was bijzonder goed in trek, de verschillende soorten waren renderend, ze bekwamen van 22 tot 59 fr. De steenschol, vooral van het Kanaal en de Noord, behaalden van 16 tot 45 fr. De 14.470 kg garnalen bekwamen prijzen die schommelden volgens grootte tussen de 20 en de 170 fr het kg.

OOSTENDE

MAANDAG 11 AUGUSTUS 1975				
IJSLAND				
O.202	17	900	—	523.015
O.236	17	800	—	580.255
O.318	17	800	—	629.790
NOORDZEE				
N.708-709	11	800	—	302.656
O.239-285	11	800	—	426.960
Z.209-509	11	800	—	436.100
Z.38	16	520	—	276.780
O.26	10	290	—	181.760
O.306	14	350	—	241.730
O.120	14	300	—	146.340
KANAAL				
Z.502	16	80	1500	316.137
WEST				
N.723	9	220	—	123.120
O.123	10	250	—	193.230
DINSDAG 12 AUGUSTUS 1975				
KANAAL				
O.254	16	100	09	147.450
WEST				
N.579	7	80	617	167.860
KUST				
O.100	1	—	112	12.150
O.190	1	—	61	6.740
WOENSDAG 13 AUGUSTUS 1975				
IJSLAND				
O.129	17	790	—	686.715
NOORDZEE				
O.134	14	320	—	270.620
KANAAL				
Z.499	17	100	23 0	379.190
DONDERDAG 14 AUGUSTUS '75				
IJSLAND				
O.334	16	700	—	524.505
NOORDZEE				
RI.388	—	300	—	362.030
MAANDAG 18 AUGUSTUS 1975				
IJSLAND				
O.81	18	1200	—	776.355
KANAAL				
O.35	10	150	—	233.970
O.181	16	260	1600	428.220
O.275	16	450	—	—
NOORDZEE				
O.128	16	500	—	291.325
O.309	15	330	—	283.885
O.229	15	350	—	281.825
O.135	12	360	—	291.485
O.141-369	12	700	—	630.816
N.705-719	10	500	—	470.630
OOST				
N.15	12	560	—	585.608
WEST				
O.192	7	120	—	168.860
O.69	9	110	—	101.910
DINSDAG 19 AUGUSTUS 1975				
NOORDZEE				
N.752	14	255	—	240.800
N.706	14	330	—	283.678
WEST				
N.736	8	120	300	200.596
IJSLAND				
O.216	17	990	—	452.225
WOENSDAG 20 AUGUSTUS 1975				
WEST				
N.738	5	145	—	114.120
N.720	5	80	—	110.250
O.123	7	190	—	163.720
NOORDZEE				
O.279	14	225	—	194.040
O.118	14	345	—	345.985
RI.438	9	390	—	543.810
RI.420	7	440	—	613.370
KUST				
O.23	1	—	97	10.860
O.190	1	—	47	6.470

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)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

14-8	2	50.400	901.515		
18-8	15	283.600	4.863.794		
19-8	4	85.050	1.213.419		
20-8	7	90.750	2.108.915		
	28	509.800	9.087.643		

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

8-8	12	630	64.006	80,—	136,—
9-8	12	481	62.064	95,—	167,—
11-8	10	626	74.619	66,—	146,—
12-8	13	846	86.699	82,—	147,—
13-8	14	960	101.855	60,—	158,—
14-8	13	804	85.822	77,—	161,—
15-8	12	880	56.149	65,—	137,—
16-8	1	58	9.048		156,—
18-8	10	896	85.738	73,—	138,—
19-8	13	1.088	91.959	50,—	128,—
	63	4.686	430.571		91,—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

11-8	9	33.839	1.207.046	35,23	
12-8	7	42.183	1.301.653	30,85	
13-8	7	55.090	1.912.329	34,71	
14-8	11	41.737	1.646.762	39,86	
18-8	10	52.280	2.002.734	38,30	
19-8	3	41.592	1.288.667	30,98	
20-8	6	33.836	1.490.819	44,06	

KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE

14-8	4	6.164	533.900	89,86	
18-8	4	3.330	324.110	97,33	
19-8	1	2.266	233.320	102,96	
20-8	1	844	98.710	116,95	

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

11-8	32	4.306	443.001	45,—	166,—
12-8	32	5.101	379.636	20,—	156,—
13-8	31	4.374	322.460	8,—	159,—
14-8	30	4.119	352.204	29,—	170,—
15-8	23	3.808	258.863	10,—	171,—
18-8	29	4.908	405.630	20,—	170,—
19-8	31	5.701	414.241	35,—	155,—
20-8	28	3.861	332.949	32,—	158,—

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

7-8	4	155	16.068	96,—	111,—
12-8	4	231	27.725	100,—	134,—
13-8	4	209	24.534	90,—	131,—
14-8	4	163	22.082	131,—	139,—
16-8	1	86	10.320	120,—	120,—
18-8	2	257	23.160	85,—	90,—
19-8	3	270	22.475	77,—	90,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

8-8	7	5.745	195.266		
11-8	5	14.287	352.394		
18-8	2	2.588	135.243		
14-8	1	230	25.369		
18-8	7	5.628	332.170		
20-8	3	4.180	184.487		

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

ZEEBRUGGE

MAANDAG 11 AUGUSTUS 1975

Z.424	7	100	110	—	196.673
Z.525	7	450	60	—	178.000
Z.546	2	50	20	—	37.650
Z.537	10	500	50	—	214.179
Z.460	11	50	60	45	157.090
Z.581	11	50	60	50	231.489
Z.580	8	500	40	—	133.067
Z.548	2	300	10	—	50.590
Z.551	2	450	10	—	86.130

DINSDAG 12 AUGUSTUS 1975

Z.321	5	250	30	—	98.220
Z.200	9	100	320	—	362.376
Z.30	6	100	140	—	196.389
Z.492	11	700	50	—	239.532
Z.201	2	250	5	—	42.440
Z.427	11	50	80	35	189.576
Z.600	11	50	50	45	173.120

WOENSDAG 13 AUGUSTUS 1975

NOORD					
Z.510	10	60	700		210.000
B.5	11	400	50		476.658
Z.505	5	30	250		92.160
Z.429	6	30	600		236.946

KANAAL

Z.162	15	200	2000		608.252
-------	----	-----	------	--	---------

KREEFTENPUT

Z.559	10	80	50		257.103
-------	----	----	----	--	---------

bennen kreeft 65

WEST

Z.560	5	40	50		31.210
-------	---	----	----	--	--------

DONDERDAG 14 AUGUSTUS 75

KREEFTENPUT

Z.599	9	30	50		109.116
-------	---	----	----	--	---------

bennen kreeft 30

Z.402	10	60	50		234.247
-------	----	----	----	--	---------

bennen kreeft 40

Z.575	7	50	50		160.176
-------	---	----	----	--	---------

bennen kreeft 35

Z.549	10	80	50		268.418
-------	----	----	----	--	---------

bennen kreeft 50

NOORD

Z.421	6	30	400		103.760
-------	---	----	-----	--	---------

N.516	6	30	400		138.934
-------	---	----	-----	--	---------

Z.484	10	210	200		318.429
-------	----	-----	-----	--	---------

Z.444	10	50	1000		211.782
-------	----	----	------	--	---------

WEST

Z.201	2	5	200		25.700
-------	---	---	-----	--	--------

Z.551	2	15	250		48.240
-------	---	----	-----	--	--------

Z.548	2	5	200		27.960
-------	---	---	-----	--	--------

MAANDAG 18 AUGUSTUS 1975

KREEFTENPUT

B.604	3	10	50		20.670
-------	---	----	----	--	--------

bennen kreeft 5

Z.573	5	60	50		87.660
-------	---	----	----	--	--------

bennen kreeft 10

Z.582	8	30	50		232.908
-------	---	----	----	--	---------

bennen kreeft 25

Z.307	9	80	50		270.560
-------	---	----	----	--	---------

bennen kreeft 45

NOORD

Z.547	3	10	150		60.310
-------	---	----	-----	--	--------

Z.512	7	110	400		257.780
-------	---	-----	-----	--	---------

Z.176	12	230	100		403.156
-------	----	-----	-----	--	---------

Z.154	6	40	1000		272.750
-------	---	----	------	--	---------

Z.546	5	70	100		116.870
-------	---	----	-----	--	---------

Z.497	9	60	1200		280.070
-------	---	----	------	--	---------

DINSDAG 19 AUGUSTUS 1975

NOORD

Z.161	13	450	50		571.700
-------	----	-----	----	--	---------

Z.574	9	180	150		328.422
-------	---	-----	-----	--	---------

KREEFTENPUT

Z.569	10	80	50		388.545
-------	----	----	----	--	---------

WOENSDAG 20 AUGUSTUS 1975

NOORD

Z.496	52	20	500		147.810
-------	----	----	-----	--	---------

Z.596	9	200	100		379.679
-------	---	-----	-----	--	---------

Z.564	9	50	1100		276.890
-------	---	----	------	--	---------

KANAAL

Z.331	7	40	300		131.710
-------	---	----	-----	--	---------

Z.576	15	140	750		379.480
-------	----	-----	-----	--	---------

KREEFTENPUT

Z.533	11	80	50		175.250
-------	----	----	----	--	---------

bennen kreeft 20

NIEUWPOORT

VRIJDAG 1 AUGUSTUS 1975

N.762	21.285	N.346	92.823
N.708	30.224		

MAANDAG 4 AUGUSTUS 1975

N.590	92.812	N.738	70.101
N.591	49.277	N.708	32.570
N.349	15.258		

WOENSDAG 6 AUGUSTUS 1975

N.762	49.915	N.715	52.553
N.788	10.508	N.708	31.764
N.349	6.093		

DONDERDAG 7-8-1975

(Geen vis). Garmaal 4 vangsten, 155 kg. van 96 à 111 fr.

VRIJDAG 8-8-1975

N.765	35.635 + RC	2.598	
N.470	73.152 + RC	3.505	
N.172	42.958 + RC	2.972	
N.708	22.611	N.349	6.578
N.498	6.284	N.785	8.058

MAANDAG 11-8-1975

N.720	123.299 + RC	5.632	
N.590	63.071 + RC	2.225	
N.346	63.252 + RC	111	
N.345	46.235 + RC	3.071	
N.738	49.387 + RC	6.172	
N.498	7.150		

DINSDAG 12-8-1975

Garmaal 231 kg. (4 vangsten), van 100 à 134 fr. de kg.

WOENSDAG 13-8-1975

N.591	77.828	N.708	57.415
-------	--------	-------	--------

IETS OVER GARMAAL

Tijdens de maand juli 1975 : aanvoer 2.608 kg., 45 vangsten, opbrengst 418.476 fr. of gemiddelde prijs : 160,45 fr.

VERWACHTINGEN

MAANDAG 25-8-1975

IJSLAND : O.316
KANAAL : O.66, O.180.
NOORDZEE : O.206, O.306, O.83, N.41, N.708/709, O.127/O.303.
NOORD : O.114.
WEST : N.710, N.723.

DINSDAG 26-8-1975

IJSLAND : O.317 (1.100 m.).
NOORDZEE : O.26, O.239, O.285.
WEST : N.579.

WOENSDAG 27-8-1975

NOORDZEE (vermoedelijk) : Z.209/509.
WEST : O.192, N.720.

**Publiciteit in
HET VISSERIJBLAD
doet Uw
zakencijfer stijgen**

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	18-8-1975	19-8-1975
Schelvis		
Groot	23,20-32,50	21,80
Middel	11,60-17,60	13,60-15,80
Klein	11,80	10,40-13,00
Kabeljauw	17,60-22,—	
Gul	13,40-21,00	18,00-23,40
Wijting		
Schaat	50,00	41,00
Zeebaars	17,40-19,40	17,40-17,80
Leng	23,40-31,40	21,80-33,00
Schartong	25,80-27,60	24,00-30,00
Heilbot	70,00-120,00	103,00
Koolvis	11,40-16,20	10,00-14,20
Hondstong	26,00	17,00-26,40
Zeevolf	31,40	17,40-27,00
Staat		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	18-8-1975	19-8-1975	20-8-1975
Lappen	146	165	
Grote	156,6-156,8	167	
3/4	158,2-160,6	180	
Blok	152,2-154,2	166	
voor-kleine	119,8-120,2	141	
kleine	97,—-99,80	112	
slips			

Zeebrugge

Soorten	18-8-1975	19-8-1975	20-8-1975
grote	161 -164	177	178 -188
blok	179 -180	188	188 -194
fruit	184 -188	193	188 -200
schone kleine	150 -166	175	163 -173
kleine	121 -122	132	131 -134
tout petit	104 -108	121	120 -123
slips	92,—-93,—	116	105

Nieuwpoort

Soorten	18-8-1975	19-8-1975	20-8-1975
Tong I	168		180
Tong II	180		174
Tong III	190		183
Tong IV	178		167
Tong V	130		130
Kleine	90,—		91,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	18-8-1975	19-8-1975	20-8-1975
Grote	22,—-25,60	23,—	26,40,—
grote iek	26,20-26,40		
kleine iek	26,—		
derde slag	27,—	29,40,—	35,20,—
platjes	13,—-19,60	13,40,—	18,—-24,—

Zeebrugge

Soorten	18-8-1975	19-8-1975	20-8-1975
I	25,—	23,—-25,—	21,—-26,—
II	26,—	26,—-31,—	27,—-28,—
III	28,—	30,—-35,—	35,—-37,—
V	28,—-30,—	31,—	30,—-32,—
IV	19,—-21,—	18,—-19,—	20,—-22,—

Nieuwpoort

Soorten	18-8-1975	19-8-1975	20-8-1975
Moeien			
grote pladijs	45,—-50,—		38,—-50,—
drielingen	22,—-25,—		40,—
platjes	13,—-21,—		20,—-28,—

UITVERKOOP EN SLOOP VAN HOLLANDSE VISSERSVAARTUIGEN OF... SANERING ?

Maandag werd in verband met de crisis in de Hollandse visserij te Den Haag een belangrijke vergadering gehouden om na te gaan wat er zoal nevens de quotering, de steun voor apparaten, de brandstoffen die nog 0,75 fr. per liter bedraagt, enz., kan gedaan worden. Het is, zoals wij schreven in dit blad, een feit dat men in Holland in de laatste vijf jaar steeds groter schepen met veel krachtiger motoren en moderner installaties heeft gebouwd.

De tonnage vergeleken bij 1940 is veel vergroot.

De crisis daar, in Frankrijk, Duitsland, Engeland en elders, is hoofdzakelijk daaraan en nog andere factoren te wijten.

De Hollandse regering heeft de koe bij haar horens genomen.

Er moet en zal gesloopt en verkocht worden.

Maandag werden dan ook belangrijke besluiten genomen :

Vissers die vóór 1 december van dit jaar besluiten hun schip van de hand te doen, krijgen een premie van 1.400 gulden (of 21.000 fr.) per ton voor de resterende tonnage (twee keer zoveel als de oude premie). Hiertoe heeft het bestuur van het Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor Visserij (het O&S-fonds) gisteravond na lang onderhandelen besloten.

Het fonds hoopt dat de Nederlandse vissersvloot hierdoor met 15 à 20 percent zal inkrimpen. De regeling geldt voor alle schepen, oude zowel als nieuwe, aldus ir. S. Herwijzer, voorzitter van het O&S-fonds.

Inkrimping van de Nederlandse vissersvloot is nodig omdat er minder moet worden gevangen om te voorkomen dat de visstand nog verder achteruit gaat maar de gelegenheid krijgt zich te herstellen.

Het bestuur van het O&S-fonds hoopt, dat er zich voldoende vissers met een voldoende hoeveelheid tonnenmaat van de Nederlandse vloot zullen aanmelden, dat de visserij uit de moeilijkheden rond de vangstbeperking zal komen. Na 1 december zal weer de oude saneringsregeling met lagere premies gelden. Het betreft een eenmalige zaak, aldus ir. Herwijzer. Wie niet vlug genoeg beslist of hij visser wil blijven of zijn schip aan de kant zal doen, zit er naast, want deze regeling zal na 1 december niet worden verlengd.

Bij de nieuwe regeling zal de visser geen rentevergoeding krijgen voor de hypotheek op zijn schip, zoals bij de oude regeling het geval was. Dit zal wel weer gelden voor degenen die zich na 1 december aanmelden. Er zijn sinds het instellen van de internationaal overeengekomen maatregel tot beperking van de visvangst vrij veel vissersschepen te koop aangeboden.

De prijs van de schepen is hierdoor gezakt. Met de nieuwe (tijdelijke) regeling is het nu voor de vissers aantrekkelijker geworden

hun schip van de hand te doen. Voor een gemiddelde kotter van 120 ton werd volgens de oude regeling f 85.000 premie (1275.000 fr.) gegeven, thans bedraagt de bijdrage uit het O&S-fonds f 170.000 (2.550.000 fr.). Bovendien is er nog steeds vraag naar kotters, onder andere voor de visserij in de ontwikkelingslanden en elders, bijvoorbeeld in Canada, aldus ir. Herwijzer.

Voor de jonge vissers voorzag hij niet veel moeilijkheden als zij het beroep van vissers staken. In de havenplaatsen zijn mogelijkheden genoeg in de off-shore activiteiten. Hij verwachtte dan ook dat de uitkeringen aan werkloze vissers uit het O&S-fonds kleiner zullen zijn dan aanvankelijk werd verondersteld.

Stilligpremie

Tijdens de onderhandelingen is ook gesproken over de stilligpremie, maar men kwam tot de conclusie dat deze geen oplossing zou bieden in het kader van de vangstbeperking. Als men er op had kunnen hopen dat volgend jaar of in 1977 geen quotering van de vangsten meer nodig zou zijn, zou een stilligpremie zin hebben gehad. Maar iedere bioloog is tot de conclusie gekomen dat het nog een aantal jaren zal duren voor het totale visbestand weer op peil is gekomen en beperking niet meer nodig zal zijn. Zouden de stilgelegde schepen weer aan de visserij kunnen meedoen, dan zou er gauw weer teveel vis worden gevangen en stonden we spoedig weer voor dezelfde problemen. De nieuwe regeling zal naar schatting 20 tot 22 miljoen gulden of 300 à 350 miljoen frank kosten. Het O&S-fonds beschikt over 30 miljoen gulden om de vissers tegemoet te komen in hun financiële moeilijkheden.

Vangstbeperking 1976

Van de zijde van het bedrijfsleven werd nadrukkelijk gesteld dat in de bespreking van maandag nog niet de vangstbeperkingsmaatregelen voor 1976 zijn behandeld. Het bedrijfsleven is het er nog niet over eens geworden welk systeem volgend jaar de voorkeur verdient. Wel was men het er over eens dat met een mogelijke beperking van de vissersvloot tot 20-25 percent het vraagstuk van de quotering gemakkelijker zal zijn op te lossen omdat immers voor de overblijvende vissers meer te vangen overblijft.

Wij wachten op de tekst van het genomen besluit omdat het in elk geval voor ons ook van belang is.

Bij ons bestaat voor de slooppremie nog een triestige administratieve rompslomp.

Nog minstens 50 vaartuigen van 20 jaar en meer mogen onder de hamer komen.

Ook bij ons is in dat opzicht zeer nuttig werk te verrichten.

Maar wanneer en wie zal het aanpakken ?

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	
	18-8-1975	18-8-1975	19-8-1975	19-8-1975	20-8-1975	20-8-1975	18-8-1975	20-8-1975
Tarbot: groot (123)	144 -158	185 —,—	167 —,—	180 —,—	180 —,—	180 —,—		
middel (123)	104 -110	120 —,—	120 —,—	130 —,—	140 —,—	140 —,—		130 —,—
klein (123)	69,60-92,—	86,—110		100 —,—	80,—100	110 —,—	110 —,—	110 —,—
Griet: groot (123)	73,40-76,—	101 -106		110 —,—	116 —,—			
middel (123)	41,40 —,—	70,—90,—		89,—,—	88,—,—			
klein (123)	12,—22,40	80,—,—	26,20 —,—	65,—,—	72,—,—			
Schelvis: groot	11,40-16,40		14,40 —,—		19,—21,60			
middel	10,40-11,80		10,40-13,—		13,40-16,—			
klein	20,—35,40		14,80-40,—		10,40-12,80			
Heek: groot	16,—23,—		28,—35,20		41,—43,60			
middel	13,40-15,—		20,—22,—		35,—39,80			
klein					24,—31,—			
Lom								
Leng	17,—23,60		21,—,—					
Rog (1)	16,—41,60		31,—38,40		39,—47,20			
Keilrog (123)	41,—53,60							
Rog (23)		55,—57,—		50,—,—		52,—,—	32,—,—	50,—,—
Tiltlen (23)		51,—,—		48,—,—		48,—,—	22,—,—	50,—,—
Scherpstaart (23)				48,—,—		48,—,—	30,—,—	50,—,—
Halve mans (23)				38,—,—		40,—,—	21,—,—	
Teelt (2)				37,—,—		41,—,—		
Katrog (2)				18,—,—		22,—23,—		
Kabeljauw	22,—34,—		31,—47,80		21,40-33,40			42,—,—
Gul (groot)	10,20-28,40		15,60-41,60		10,60-36,—			40,—,—
Gul (middel)								
Gul (klein)								
Hozemondhamme	73,—136							
Wijting: groot	12,80-24,—	14,—21,—	11,80-30,—	20,—21,—	11,—17,80	17,—,—		30,—,—
klein		10,95-11,—		13,—,—		11,—,—		15,—,—
Schar	15,—,—	7,—13,—	11,20 —,—	9,— 8,—	10,80-19,—	8,—11,—	15,—,—	14,—25,—
Steenschol	7,60-46,80		7,40-50,40		21,—46,20			
Zeehaai	4,80-21,—	18,—20,—	10,40-20,40	22,—23,—	15,—23,80	19,—20,—		
Hondshaai	6,40- 9,20		14,20 —,—		23,—,—			
Doornhaai								
Pieterman								
Makreef								
Horsmakreef								
Zeekeeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal								
Schartong	12,—36,—							
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk			12,40 —,—					
Heilbot								
Koolvis	13,—16,—							
Steur								
Zeewolf	15,—31,40		20,—34,—		26,—32,—			
Pollak	13,60-24,20		21,60-25,40		24,—30,—			
Zonnevis	24,—72,40							
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel								
Schotse schol								
Zeehond						9,—10,—		20,—,—
Bot								
Rode Poon (roobaard)	30,—,—						24,—35,—	
Grauwe Poon (knorh.)			7,40 —,—					15,—,—
Rode Knorhaan	8,20-29,—		45,60 —,—		41,80-46,—			
Posten								
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

HOLLANDSE MINISTER VAN VISSERIJ SPREEKT MET VISSERIJ

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 6 augustus werd aangevoerd :

4450 kg tong, 6 kisten tarbot en griet, 65 kisten schol, 28 kisten schar, 938 kisten makreel, 52 kisten pilchards en 84 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : grote tong 12,96-12,02, grootmiddel tong 12,70-11,06, kleinmiddel tong 10,84-10,36, tong één 9,76-9,01, tong twee 7,35-6,97, tarbot 11,31-11,10.

Per 40 kg : tarbot 220-156, griet 184-135, schol één 96, schol twee 106, schol 14, makreel één 30, makreel twee 21, drie 124-122, schol vier 76-61, pilchards 18,40, makreel drie 18,40, schar 42-18.

De besommingen waren :

UK 18 5.300, UK 17 3.900, UK 56 10.000, UK 78 1.400, YE 25 900, IJM 18 5.300, VD 15 1.200, VD 19 4.800, VD 20 2.100, VD 25 1.600, VD 46 2.400, 3 spanvissers : UK 23 plus UK 48 7.600, UK 107 plus UK 200 6.700.

Aan de maandagmarkt van 11 augustus werd aangevoerd : 11.730 kg tong, 143 kisten tarbot en griet, 778 kisten wijting, 2.233 kisten schol, 142 kisten schar, 53 kisten makreel, 126 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg : zalm 13,61-13,50, tarbot 10,74-9,65, grote tong 11,40-10,95, grootmiddel tong 10,85-10,29, kleinmiddel tong 8,88-7,82, tong één 8,86-7,06, tong twee 7,44-6,53.

Per 40 kg : tarbot 360-100, griet 174-93, kabeljauw één 96-75, kabeljauw twee om drie 104-71, kabeljauw vier 88-70, kabeljauw vijf 54-28,20, schelvis één en twee 72-64, schelvis drie 62-54, schelvis vier 49-40, koolvis vier 26-16,40, schol één 88-50, schol twee 90-58, schol drie 100-70, schol vier 76-75, wijting drie 47-30, makreel één 57, makreel twee 22-21, schar 28-16.

De besommingen waren : KW 11 17.000, KW 4 9.700, KW 22 21.000, KW 34 21.100, KW 45 46.000, KW 51 12.800, KW 55 17.000, KW 88 14.800, KW 15 9.600, KW 145 12.400, KW 150 20.400, KW 152 15.300, KW 185 19.000, KW 187 16.000, KW 189 8.600, KW 214 21.000, SCH 256 22.000, VL 112 1.400, IJM 3 9.200, IJM 44 20.900, IJM 115 26.000, IJM 45 5.400.

Aan de woensdagmarkt van 13 augustus werd aangevoerd : 5.360 kg tong, 5 kisten tarbot en griet, 19 kisten kabeljauw, 3 kisten schelvis, 380 kisten wijting, 92 kisten schol, 5 kisten schar, 376 kisten makreel, 8 kisten pilchards en 107 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : grote tong 11,50-11,06, grootmiddel tong 11,72-11,10, kleinmiddel tong 10,02-9,09, tong één 9,48-8,56, tong twee 7,11-6,50, tarbot 10,60-10,58.

Per 40 kg : tarbot 380-152, griet 162-117, kabeljauw drie en vier 162, kabeljauw vijf 51-49, schelvis vier 68-49, schol één en twee 124-80, schol drie 144-102, schol vier 72-57, wijting drie 28-27,20, makreel drie 18,40, schar 44-30.

De besommingen waren : KW 68 12.000, UK 123 3.600, UK 17 3.100, UK 18 7.000, UK 56 5.300, UK 78 2.900, VD 15 900, VD 19 11.000, VD 20 2.100, VD 46 3.300, VD 61 4.400, YE 2 700, IJM 18 3.800, 2 spanvissers UK 23 en UK 48 3.000, UK 135 en UK 145 2.600.

Aan de donderdagmarkt van 14 augustus werd aangevoerd : 4.490 kg tong, 22 kisten tarbot en griet, 893 kisten kabeljauw, 42 kisten schelvis, 1272 kisten wijting, 182

kisten schol, 34 kisten schar, 380 kisten makreel, 8 kisten pilchards, 148 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : zalm 11,51-10,49, tarbot 12,09-11,15, grote tong 11,81-11,46, grootmiddel tong 12,27-11,67, kleinmiddel tong 10,59-9,99, tong één 9,22-8,64, tong twee 6,93-6,50.

Per 40 kg : tarbot 415-200, griet 184-144, kabeljauw één 90-71, kabeljauw twee 120-66, kabeljauw drie 104-52, kabeljauw vier 114-43, kabeljauw vijf 60-20,40, schol één 114-104, schol twee 138-118, schol drie 138-114, schol vier 82-65, schelvis één 75-74, schelvis twee 81-77, schelvis drie 62-39, schelvis vier 67-61, wijting drie 44-27, makreel één 56, makreel twee 40-22, makreel drie 18,50, schar 47-41, pilchards 15

De besommingen waren : KW 29 20.700, KW 213 13.000, VL 90 1.050, UK 18 1.900, UK 78 1.800, VD 15 1.500, VD 19 3.800, VD 20 1.300, VD 46 1.800, VD 61 1.400, VD 89 9.700, YE 25 1.600, 2 Urker spanvissers : UK 107 en UK 20 2.300, UK 135 en UK 145 4.100, 1 Belgische spanvissers Z.62 en Z.562 23.500.

Aan de vrijdagmarkt van 15 augustus werd aangevoerd : 16.020 kg tong, 208 kisten tarbot en griet, 671 kisten kabeljauw, 1 kist koolvis, 166 kisten schelvis, 1794 kisten wijting, 1431 kisten schol, 134 kisten schar, 203 kisten makreel, 2396 kisten haring en 192 kisten varia.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 10,99-10,39, grote tong 11,50-11,06, grootmiddel tong 11,66-11,00, kleinmiddel tong 9,30-8,50, tong één 8,83-8,20, tong twee 6,71-6,19.

Per 40 kg : tarbot 350-202, griet 170-144, kabeljauw één 78-46, kabeljauw twee 94-57, kabeljauw drie 93-53, kabeljauw vier 88-60, kabeljauw vijf 52-28,40, koolvis vier 41, schelvis één en twee 72-65, schelvis drie 68-54, schelvis vier 48-38, wijting drie 60-30, schol één 74-44, schol twee 96-64, schol drie 110-71, schol vier 8-51, makreel één 51-32, makreel twee 20-80, makreel drie 18,60-18,40, haring één 43,60-20,80, schar 28-16.

De besommingen waren : KW 24 37.000, KW 25 38.000, KW 43 21.000, KW 49 12.000, KW 149 20.000, KW 214 20.000, KW 226 20.000, KW 226 20.000, SCH 28 6.700, SCH 171 37.000, VL 34 800, VL 121 1.000, VD 15 1.800, VD 19 2.600, VD 20 1.100, VD 46 1.500, IJM 18 3.000, IJM 27 900, IJM 44 16.000, UK 2 41.000, UK 123 4.200, UK 17 5.100, UK 56 4.100, UK 78 1.200, UK 138 11.000, UK 233 2.200, UK 234 2.100, Twee spanvissers : UK 13 en UK 145 4.300, UK 107 en UK 200 3.200.

4.000 KG. TONG GESTOLEN

Zaterdagavond is uit een pakhuis van Jenovries een partij ingevoren tong van vierduizend kilogram gestolen. Heel de partij is vermoedelijk afgevoerd in twee vrachtauto's.

Eén van de wagens werd gestolen in het IJmuidense havengebied van de Katwijkse firma Ouwehand. Deze wagen zou al in Breda gesignaleerd zijn, maar is vermoedelijk naar België uitgeweken. Een ander gedeelte van de gestolen partij is opgedoken in Volendam. Men heeft een van de daders inmiddels aangehouden. De partij tong heeft een waarde van ongeveer veertigduizend gulden.

Minister Van der Stee (landbouw en visserij) heeft maandag een gesprek gehad met de visserijorganisaties over de moeilijkheden rond de quoteringmaatregelen. Het is het tweede contact tussen de bewindsman en de organisaties.

Uit opmerkingen van minister-president Den Uyl, die vrijdag op zijn wekelijkse persconferentie het gesprek aankondigde, mag worden afgeleid dat de regering wil vasthouden aan de bekritiseerde quoteringregeling, maar wel bereid is om de tegemoetkomingen voor getroffen vissers te verhogen. Voor dat doel is op het ogenblik 30 miljoen gulden uitgetrokken op de begroting van landbouw en visserij.

Tot daar dit persbericht. Dertig miljoen gulden, betekent ongeveer 450 miljoen frank. Zou men ons kunnen zeggen wat er bij ons van regeringszijde uitgetrokken is en of ook onze ministers bereid zijn de visserij verantwoordelijk te ontvangen.

Men schrijft ons dienaangaande

nog het volgende : Vijf jaar geleden en meer, werd op initiatief van Secretaris Generaal Van den Moor-tele een visserijcommissie samengesteld, waarin ook de syndikaten zetelden.

Van rederszijde, Zeebrugge uitgezonderd wordt niets, maar niets ondernomen, welke tot positieve resultaten kan leiden. In Holland werkt men met positieve middelen. Al die praat over uitboeken, brengen geen aarde aan de dijk.

Er moet dringend gehandeld worden en het komt ons voor dat degenen die alles gingen redden, die alles gingen verbeteren, nog nooit zo weinig positief zijn geweest. De Rederscentrale waarvoor zij elke reis 0-80 fr. ten honderd plus 2 X 7 fr per ben betalen, slaapt, heeft een secretariaat, waarvan niets positief uitgaat en waar men de brave beheerders alleen aan het lijntje houdt.

Zal de opstand komen als meer dan de helft verdronken is ?

Visaanvoer te Den Helder

Weekoverzicht van 4 tot en met 9 augustus 1975
Door 134 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

62.432	kg	TONG	f	536.144,22	van	f	1304	f	644
12.816	kg	TARBOT	f	80.527,22	van	f	1190	f	189
196.540	kg	SCHOL	f	294.524,51	van	f	236	f	075
57.160	kg	KABELJAUW	f	47.728,23	van	f	210	f	040
2.652	kg	GRIET	f	8.929,84	van	f	398	f	101
9.345	kg	SCHAR	f	4.550,79	van	f	062	f	040
5.215	kg	WIJTING	f	4.032,40	van	f	112	f	057
3.985	kg	SCHELVIS	f	3.139,96	van	f	160	f	040
104	kg	ZEEWOLF	f	271,44	van	f	326	f	165
1.234	kg	HAAI	f	1.606,75	van	f	146	f	030
975	kg	HAMMEN	f	1.794,61	van	f	351	f	101
220	kg	HARDERS	f	414,30	van	f	202	f	070
12	kg	ZALM	f	121,05	van	f	1012	f	836
8.088	kg	DIVERSEN	f	4.026,68	van	f		f	
360.808				987.812,00					

Weekoverzicht van 11 tot en met 16 aug.

Het weer was de eerste dag van de week gelukkig iets koeler, doch het was van korte duur want de rest van de week op de zaterdag na, was het weer tropisch warm. De maandag begon met het nalossen van een tweetal vissers welke afgelopen zaterdag te laat aan de markt waren, zodoende hadden we op die maandag reeds een klein begin. De volgende dagen kwam de vloot regelmatig aan de markt en dat bracht dan ook de nodige drukte om variatie mee, vanaf dinsdag tot en met donderdag waren er ongeveer 28 tot 30 vaartuigen per dag aan de markt. De vrijdag bracht zelfs meerdere drukte mee en er waren dan ook die dag 37 vaartuigen aan de markt waardoor de aanvoer op zaterdag enigszins verlicht werd. Op zaterdag waren er slechts 25 vaartuigen aan de markt en deze voerden ruim 116 ton vis aan. Totaal waren er deze week 1515 vaartuigen aan de markt met 274.774 kg. vis, waarvan 162.810 kg. schol en 83.300 kg. tong voor een omzet van f 1.001.597,10.

Door 151 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

83.300	kg	TONG	f	666.483,09	van	f	1200	f	460
9.939	kg	TARBOT	f	61.322,93	van	f	1181	f	201
132.810	kg	SCHOL	f	235.870,84	van	f	233	f	077
26.695	kg	KABELJAUW	f	28.916,48	van	f	240	f	071
1.576	kg	GRIET	f	5.643,97	van	f	513	f	232
8.715	kg	SCHAR	f	4.910,85	van	f	064	f	018
1.440	kg	WIJTING	f	1.615,38	van	f	165	f	048
579	kg	TONGSCHAR	f	676,82	van	f	167	f	041
875	kg	SCHELVIS	f	805,18	van	f	188	f	035
500	kg	HAAI	f	804,00	van	f	130	f	087
3.680	kg	POON	f	1.718,02	van	f	085	f	018
288	kg	HEEK	f	360,39	van	f	180	f	033
250	kg	STEENBOLK	f	159,50	van	f	120	f	040
4.127	kg	DIVERSEN	f	2.509,65					
274.774				1.011.597,10					

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)

Stedelijke VISSERISCHOOLO

JOHN BAUWENS

Mercatorlaan 15, Oostende — Tel. 70 40 19

DAGSCHOOL EN AVONDSCHOOL

Afdelingen :

NAVIGATIE
VISSERIJ
DIESELMOTOREN

Enkel in avondschoolor

KOELTECHNIEK

★

Inlichtingen en inschrijvingen :
Vanaf 25 augustus dagelijks
van 10 tot 12 uur.

(1633N—7.729V)

Sparen is uitstekend. Verstandig beleggen is nog beter.

- Kasbon
 - Groeibon op 3 of 5 jaar
 - Kasbon met progressieve rente
 - Kapitalisatiebon over 12 jaar
- Geldplaatsing onder Staatswaarborg.

Vraag uw N.M.K.N. agent
om verdere inlichtingen.



N.M.K.N.: 1200 agenten die u met raad en daad bijstaan.

VERBEKE

- * SCHEEPS- EN BOUWSCHILDERWERKEN
- * ZANDSTRAALWERKEN
- * BEHANG EN BEVLOERING
- * KENITEX MUURBEKLEDING
MET 10 JAAR TOTALE WAARBORG

Weidestraat 346

8320 BRUGGE 4 (Assebroek)

Tel. (050) 35 48 61

(8884N—7519V)

REDERS, LEEST UW VAKBLAD



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.

