



het  
visserijblad



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

Agente voor de Belgische Visserij :

**N. V. BREVO**

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

Amsterdam. N.

Telefoon 687.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 70.87.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

(32K)

**OSTEND STORES  
& ROPEWORKS**



Gedeponeerd merk :

**HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE**

Burelen en Administratie :

Tel : (059) 70.55.81 (5 lijnen)

Telex : 18128

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Tel. (059) 70.15.42

(059) 70.14.41

(059) 70.70.33

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

**MECHANISCHE FABRICAGE VAN AFSCHERM- EN VEILIGHEIDSNETTEN**

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

**SPECIALITEITEN**

**VOOR DE ZEEVISSERIJ :**

Manila, sisal, nylon, polyethylene  
en polypropylene trawltwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

**VOOR DE LANDBOUW :**

Sisal bindgaren

Pick-up garens

**VOOR DE NIJVERHEID :**

Sisal inpakgarens

Taplijtgarens

**SPORT :**

Allerlei netten

**TAPIJTEN**

# het visserijblad

Vrijdag 9 januari 1976 — Nr. 1

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.300 FR. — 6 MAANDEN 650 FR. — 3 MAANDEN 325 FR. —  
BUITENLAND 1.500 FR. — NEDERLAND 90 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ :  
HENDRIK BAELSKAAL 30 - 8400 OOSTENDE — TEL. (059) 70.77.13 - 70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202  
DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

## WAT BRACHT ONS HET JAAR 1975 ? cijferen en vergelijken

VOOR DE REDER EN VOOR DE VISSER TELLEN IN DE EERSTE plaats de besommingen. Maar cijfers hebben slechts betekenis als ze vergeleken worden met andere cijfers. Het jaar 1975 was, vergeleken met 1974, beslist een krisisjaar. Ondanks een lichte verbetering in de laatste drie maanden van 1975, met hogere aanvoer en iets betere prijzen, leed de visserij sterk onder de krisis die de ganse ekonomie teistert. Zoals in het verleden ook steeds het geval was, behoort de visserij bij een krisis tot de eerst getroffen sektoren. Men zou zeggen dat de mensen eerst beginnen te sparen op het eten, vooral op het viseten. Er is nog geld voor de essence van de auto, er is geen geld meer voor vis. Vooral de volksvis, zoals de IJslandse vis, de wijting of de haring leden het sterkst onder de prijsdaling.

### De IJslandvisserij

VOOR ZEER VEEL TREILERS WAS 1974 HET REKORDJAAR GEweest, zowel wat de totale opbrengst in één jaar als de besomming per reis betreft. Vooral de steeds zeldzamer wordende Belgische treilers die op IJsland vissen, hadden nooit voordien geziene resultaten behaald. De einde 1974 vergane O.288 Lans haalde in totaal meer dan 26 miljoen fr. Voor de besommingen per reis was het eveneens een rekordjaar in 1974. Slechts weinigen herinneren zich nog dat het van 1947 geleden was dat een onzer treilers op IJsland méér dan 2,5 miljoen fr per reis gehaald had. Het is in de barre winter 1947, op 17 februari 1947, dat de stoomtreiler O.299 Breughel van de Motorvisserij van een reis op IJsland 2.506.140 fr besomde. Dit rekord voor de verkoop in onze kusthavens hield bijna 27 jaar stand. Het werd in 1974 tweemaal gebroken, eerst door de O.317 Belgian Lady op 14 januari 1974 met 2.525.681 fr en daarna, een week later door de O.288 Lans met 2.690.850 fr. Niet minder dan acht reizen van meer dan 2 miljoen fr werden door onze IJslandvisserij in 1974 gemaakt.

IN 1975 HAALDE DE KOPLOPER BIJ ONZE IJSLANDERS, DE O.81 John, volgens de voorlopige cijfers zowat 20 miljoen fr. Dit schip was de enige treiler van zijn klasse die in 1975 reizen van meer dan 2 miljoen maakte (tweemaal in de loop van het jaar 1975). Op de O.216 Henri-Jeanine na, die van eigenaar veranderde, en de O.236 Henriette die ongeveer de cijfers van 1974 bereikt, blijven alle IJslanders gevoelig onder de cijfers van vorig jaar.

### De tandems

DE MIDDENSLAGVISSERS DIE VOLGENS HET DANISH PAIR TRAWL system in paar vissen, waren veel minder talrijk in 1975 dan in 1974. De eerste semester was voor deze schepen katastrofaal, maar daarna verbeterde de toestand gevoelig, zowel in de gullenvisserij als later op het jaar in de haringvisserij. De koplopers in deze categorie bleven de N.708 en N.709 van de gebroeders Rammeloo, maar de hoogste besomming per reis viel op 6 oktober 1975 te beurt aan de O.141 en de O.369 met 1.586.046 fr. Dit cijfer blijft echter nog ver onder dit op 10 juni 1974 door de O.306 en de N.706 behaald, 2.007.850 fr, het rekord voor de paarvissers.

### De middenslagvisserij

IN DE KLASSE SCHEPEN VAN HET 27 M TYPE WAREN DE OPbrengsten algemeen gezien onvoldoende, op enkele weinige uitzonderingen na die we vooral bij de Zeebruggenaars aantreffen. DE GROTERE SCHEPEN, VAN 31 M EN MEER, DEDEN HET IETS beter dan hun kleinere broers. Daarbij mag echter niet uit het oog verloren worden dat bij deze schepen met hun zware motoren de stijging van de brandstofprijzen erg doorweegt. Vergelijken met 1974 (vervolg blz. 2 - 1e kol.)

## DE MENING VAN MINISTER LAVENS

In de nieuwjaarsbeschouwing van minister Lavens lezen we: **De aanvoer, verdeeld over drie aanvoerhavens, is veelal ondoordacht en onsamenhangend, met hierbij aansluitend een commercialisering die soms veel te wensen over laat. Ook het visserijonderwijs is versnipperd.**

Wijzende op die versnippering doet deze uitspraak bij velen de gedachte rijzen dat minister Lavens zou voorstander zijn om onze zeevisserij in één haven te centraliseren. Ook de mensen aan de Oostkust hebben die uitspraak aldus geïnterpreteerd en het is ons bekend dat men vanuit Oostende reeds gereageerd heeft met een tekst voor de BRT: Minister Lavens opteert voor Oostende als enige vissershaven.

### HET VISSERIJBELEID

Minister Lavens maakt er geen geheim van dat het bedrijf zelf, verenigd, tot veel meer in staat moet zijn en, om te beginnen, in eigen midden tot een reorganisatie moet willen overgaan. Daarmee is echter niet gezegd dat het bedrijf moet beslissen zich te concentreren op één aanvoerhaven.

Om alle misverstand dienaangaande te vermijden hebben we het Kabinet van de minister van Landbouw opgebeld om deze ministeriële uitspraak te laten verklaren.

Op het Kabinet is formeel gelogenstraft dat minister Lavens de dood van Zeebrugge op het oog heeft. Wel heeft de minister willen wijzen op de onregelmatigheid van de aanvoer en op de noodzaak van commerciële verstandhouding en samenwerking tussen de reders en de vishandelaars; uiteraard kan zulks even goed geschieden per haven als per gecentraliseerde aanvoerplaats. Ter illustratie werd daaromtrent zelfs verwezen naar het artikel van de heer M. Desutter, in het kerstnummer van „Het Visserijblad”, die eveneens wijst op de onsamenhangendheid van de markt en op het uitblijven van enige afspraak met de producenten.

Weliswaar zou bij de economen de gedachte kunnen groeien dat een samenbundeling van factoren op één plaats tot een beter resultaat kan leiden, maar daartegenover moeten we argumenteren dat een volksverhuis van Oostende naar de Oostkust of van Heist naar Oostende dermate het personeelsbestand zal afvlakken, dat het bemanningstekort een onoplosbaar probleem zal worden, waardoor de ganse Belgische zeevisserij definitief zou verdwijnen. Ook een scheepsjongenvonds zou daar niets aan verhelpen.

### GEVAARLIJKE INTERPRETATIE

Dergelijke uitspraken, hoe goed bedoeld ze ook mogen zijn, en vooral de interpretatie ervan, houden toch een groot gevaar in.

In bepaalde middens te Oostende geraakt men daardoor in een euforie en begint men al plannen te smeden om de „Zeebruggenaars” te ontvangen. Zelf hoorden we reeds een volksvertegenwoordiger jubelen „Oostende boven !”

Natuurlijk kunnen we daar met een lachertje overheen stappen, tmeer wanneer Zeebrugge meer en meer bewijst, voor de Belgische vloot, de voornaamste aanvoerhaven te zijn geworden. We zouden de economen met oogkleppen zelfs kunnen inpompen dat hun vooropgezette centralisatie desgevallend moet leiden tot het afschaffen van Oostende om Zeebrugge als enige aanvoerhaven uit te roepen.

Maar de zaak is te ernstig, en het gekonkel achter de schermen te gevaarlijk, om er met een grapje mee gedaan te maken.

(vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

gaat dan ook niet op, te meer daar verschillende nieuwe eenheden in deze categorie onze vloot vervoegden. Toch kan worden aange-  
stipt dat daar waar in 1974 slechts 11 reizen van meer dan 1 mil-  
joen fr werden gemaakt in 1974 op het Kanaal en de Noord bij  
verkoop in Belgische havens, dit cijfer stijgt tot 25 in 1975. In de  
jaarsommingen zijn hier de koplopers de Z.162 Van Dyck, de B.5  
Drakkar en de Z.14 De Bounty, wat de verkoop in België betreft.

VEEL TREILERS VANN DEZE KATEGORIE VERKOCHTEN ECHTER  
overwegend in het buitenland. Wat de verkoop in België betreft  
werd de topbesomming in de middenslagvisserij behaald door de  
Z.16 Kon-Tiki II met een reis van 1.978.950 fr op 10 december 1975.  
Dit benadert dicht het rekord voor de middenslagvisserij, op 18 de-  
cember 1973 gevestigd door de Z.571 Zephyr met 2.139.050 fr voor  
een reis op het Kanaal. Voor de grote middenslag heeft de laatste  
trimester 1975 veel goedgeemaakt.

## Verkoop in het buitenland

1975 WAS VOOR DE MIDDENSLAG HET JAAR VAN DE VERKOOP  
in het buitenland, in Engeland, in IJmuiden en, in de mode geko-  
men in 1975, in Denemarken. Sommige schepen zagen we zeer zel-  
den in de Belgische havens verkopen. De stijgende brandstofkosten,  
waardoor gezocht wordt in een haven dicht bij de visgronden gele-  
gen te verkopen, spelen daarbij beslist een rol. Maar toch moet de  
opmerking worden gemaakt dat, zowel te Oostende als te Zeebrug-  
ge, de vishandel er blijkbaar niet in geslaagd is de grote midden-  
slagtreilers die de laatste drie jaar in de vaart gekomen zijn, blen-  
dig naar de thuishaven voor verkoop te lokken. Maar anderzijds  
moet men eveneens vaststellen dat door de visserij geen enkele po-  
ging werd ondernomen om tot meer regelmatigheid in de aanvoer  
en tot marktspreiding te komen.

NATUURLIJK, ELK MAAKT ZIJN REKENING EN ELK ZOEKT ZIJN  
profijt. Terecht overigens. De reder rekent uit wat de vreemde  
markt hem kan opbrengen en wat het hem kost om die haven aan  
te doen. De vishandel rekent uit wat de prijs kan zijn, gelet op  
aanbod en vraag. Of die rekening wel altijd klopt, is een andere  
vraag. Om het even, één ding is zeker. In deze tijden waarin de  
vis steeds schaarser wordt, zoals de aanvoercijfers van alle landen  
bewijzen, in deze tijden van kwota-regeling is het zo dat de schaars-  
te en die kwota in feite iedereen treffen, niet alleen de visser, maar  
ook de vishandel. Dit is een probleem waar eens ernstig moet over  
worden nagedacht. Een deel van onze schaarse vis, een deel van  
onze kwota naar buitenlandse havens te zien gaan, betekent zoveel  
werk minder in onze havens onze vismijnen, onze vishandel.

## Samen spreken en samen handelen

HET WORDT TIJD DAT REDERS EN HANDELAARS EENS ERNSTIG  
de hoofden bijeen steken om, in ieders belang, na te gaan hoe men  
het beste uit een slechte toestand kan halen. Het wordt ook tijd  
dat diegenen die verantwoordelijk zijn in onze vismijnen voor de ver-  
koop, het lossen, het sorteren, het bewaren van de vis, een kijkje  
gaan nemen in enkele modern ingerichte vreemde havens om na te  
gaan wat bij ons nog kan verbeterd worden en waar nog moge-  
lijkheden liggen om de kosten te drukken. De reders kunnen niet  
leven zonder de vishandel, de handel kan niet leven zonder de red-  
ders. Meer samenwerking tussen die twee moet kunnen leiden tot  
betere marktorganisatie en betere marktspreiding.

## Een vaste blik in het verleden

JAAR 1975, JAAR VAN LAGE AANVOER, VAN STERK GESTEGEN  
kosten, jaar dat veel ontgoochelingen bracht. En nochtans, de tijden  
schrijden onverbiddelijk voort en het is maar na verloop van tijd  
dat men ziet welke afstand is afgelegd geworden. Tien jaar geleden,  
in 1965, waren de koplopers bij de IJslandvisserij de O.85 Prin-  
cesse Marie-Christine, de O.90 Prinses Paola, de O.80 Duchesse de  
Brabant, schepen thans uit onze vloot verdwenen en helaas niet ver-  
vangen. Bij de middenslagvisserij werden de beste jaaruitslagen be-  
haald door de Z.543 Voluntas Dei, de Z.527 Mercurius en de Z.509  
Telstar en die schepen besomden niet eens 5 miljoen fr. De aflos-  
sing is daar wel geschied, met groter, krachtiger eenheden waar-  
van er, alleen al wat de verkoop in België betreft, een zevental meer  
dan 10 miljoen fr besomden in 1975.

## Een onzekere blik in de toekomst

WAT BRENGT 1976 ? NIEMAND KAN HET MET ZEKERHEID ZEG-  
gen. Algemeen wordt een verbetering in de economische toestand  
verwacht, verbetering waarvan de eerste tekenen reeds in Duitsland  
en Amerika te zien zijn. Logischerwijze zou ook onze visserij van  
deze verbetering moeten profiteren. Maar er blijven nog genoeg som-  
bere punten om niet te vroeg te roepen. De kostenstijging houdt  
nog steeds aan. De nieuwbouw ligt vrijwel volledig stil zodat onze  
vloot die in de zestig jaren gevoelig werd gemoderniseerd, nu  
stilaan weer gaat verouderen. Hoop doet leven, hoop op behouden  
vaart, op goede besommingen en op een winstgevende uitbating.

(S. J. J. J.)

Y.J.

# MENING VAN MINISTER LAVENS

(Vervolg van blz. 1)

Niet voor het eerst schrijven we hier dat de toestand van de  
visserijshavens te Zeebrugge erbarmelijk is, en iedereen kent onze pogingen  
om van Zeebrugge een moderne aanvoer- en schuilhaven te maken.

Gedurig hebben we ondervonden, ambtenaars en politiciers hebben  
het openlijk verklaard, dat Openbare Werken reeds jarenlang dromen van  
een bureaukratische oplossing: Nieuwpoort (jachthaven); Oostende:  
visserijshavens; Zeebrugge: handelshaven.

Als nu ook economen, weliswaar op andere gronden, gaan dromen  
van Oostende dan kan men niet anders verwachten dan dat zulks de  
meest dringende accommodatiewerken te Zeebrugge NIET zullen uitge-  
voerd worden, daar men te Brussel zal overwegen dat zulks geld in het  
water gesmeten zou zijn en zal, om totaal andere argumenten en motie-  
ven Zeebrugge nog vlugger afgeschreven worden. Pathetische of amou-  
reuze verklaringen van Stad Brugge zullen daar niets aan veranderen.

Gelovend in de goede bedoelingen van minister Lavens, wij zelf  
gelovend in de noodzakelijkheid van Zeebrugge, zouden we daarom dur-  
ven voorstellen dat minister Lavens het initiatief neemt om een commis-  
sie samen te stellen, die als opdracht krijgt een studie te maken over de  
drie Belgische aanvoerhavens, waarvan de konklusie dan iedereen,  
ook de ministerraad, kan dienen voor de verdere toekomst.

J. Deroose.

NOTA VAN DE REDACTIE: We komen hierop terug. Zeebrugge moet  
als visserijshaven blijven!

P. Vandenberghe.

## Franse vissersvaartuigen gezonken

Een franse schelpenvanger, de „Colibri” met 3 man aan boord heeft  
in de baai van Sint-Brieux met de kiel tegen de rotsen gestoten en  
kreeg hierdoor zo'n zware lek dat het vaartuig weldra in moeilijke-  
den verkeerde. Dit werd opgemerkt door een helikopter die boven de  
baai vloog en deze alarmeerde onmiddellijk de reddingsdiensten en  
de zich in de streek bevindende vaartuigen, die weldra ter plaatse  
kwamen. De „Colibri” begon gevaarlijk te heilen, maar men kon  
lijnen onder het vaartuig aanbren-  
gen en de positie hiervan verbete-  
ren. Intussen begon men aan de  
opsleping, terwijl verder nog bij-  
stand verleend werd door een an-  
der vaartuig. Toen men reeds de  
hoop koesterde het vaartuig nog te  
redden, verdween het ten slotte toch  
in de golven op amper 200 meter  
van de haven. De „Colibri” bevindt  
zich in ondiep water zodat men

hoopt het vaartuig te kunnen lich-  
ten.

Ter hoogte van Granville langs  
de franse kust kreeg men een aan-  
varing tussen de franse kustvaar-  
tuigen „Perle-des-Flots” en de „Ar-  
mada”. Eerstgenoemd frans vaar-  
tuig had op dit ogenblik te kampen  
met motorpanne en dreef na de  
aanvaring stuurloos naar de kust,  
terwijl het veel water maakte. Een  
zich in de omtrek bevindend vaar-  
tuig liep naar de dichtbijzijnde  
haven om een motorpomp, terwijl  
een helikopter eveneens een pomp  
aanbracht. Niettegenstaande deze  
spoedige hulpverlening kwam het  
vaartuig toch in zinkende toestand  
Met de achtersteven zwaar bescha-  
digd, werd het vaartuig bij middel  
van sleephulp op het strand van  
Bréville gezet, waar men na voor-  
lopige herstellingen, de schade toch  
hoopt te beperken en het schip te-  
rug binnen te brengen.

## OOK IN ENGELAND

### EERSTE VISSERSSCHEPEN IN PLASTIEK

In een vroegere uitgave hadden  
we het over een mogelijke door-  
braak van de plastiek bij de bouw  
van vissersvaartuigen waarbij we  
hiet vooral over Frankrijk hadden  
met prototypes tot en met 22 meter  
en een project voor een 27 meter-  
type. In Engeland zal nu binnen-  
kort een kleiner type vaartuig van  
ongeveer 10 meter bij de zalmvisse-  
rij in gebruik gesteld worden, ter-  
wijl anderzijds in Grimsby een ma-  
ket van een 17 meter lang vissers-  
vaartuig tentoongesteld wordt en  
veel belangstelling oogst. Dit type  
wordt uitgerust met een 250 PK  
motor en ontwikkelt een snelheid  
van 10 mijl. Er zijn alkommodaties  
aan boord voor 6 man en de boot  
kan gebouwd en afgeleverd worden  
in 4 maanden en kost ongeveer 8  
miljoen B. fr.

## REIN HOUDEN KIELBANKEN

Op 5 februari wordt door het Mi-  
nisterie van Openbare Werken de  
aanbesteding uitgeschreven voor het  
werven van de aanwas op de kiel-  
banken in de havens van Zeebrug-  
ge en Oostende en op de scheeps-  
helling het kielrooster en de kiel-  
bank te Nieuwpoort.

We hopen dat dit eens en voor  
altijd wat behoorlijker zal gedaan  
worden en dat er in de toekomst  
wat meer controle zal geschieden  
op allerlei wrakken, rommel, enz.,  
die er geen zaken hebben.

Elkeen neemt deze banken voor  
een stort in zoverre dat diegenen  
welke ze nodig te gebruiken heb-  
ben, er veelal met moeite het no-  
dige kunnen doen.

# GELOVEN REDERS NOG IN REDERSCENTRALE?

Minister Lavens vraagt ons, zeer concreet, en met de niet voorbij te ziene dreiging ons aan ons lot over te laten als wij zelf niets ondernemen tot een lotsverbetering: « Geloven de reders zelf in het groot belang van hun producentenorganisatie? ».

Een concrete vraag zou concreet moeten beantwoord worden met een « ja » of een « neen » en mag allerminst worden afgewimpeld met de nuancering dat men wel gelooft in de organisatie, maar niet in haar leiders. Nochtans kan de vraag niet onmiddellijk beantwoord worden, omdat de producentenorganisatie niet aan alle reders hetzelfde te bieden heeft; niet alle reders « be-seffen » de behoefte aan een organisatie; en er zijn, gelukkigiglijk, nog reders die aanvaarden hoe gevaarlijk inspraak kan zijn wanneer er geen inzicht bestaat.

## Wat is de Rederscentrale?

Voor de garnaalvisserij is de Rederscentrale een organisatie waarvoor 0,40 % op je bruto-opbrengst wordt ingehouden en waarvoor je niets terug krijgt: een opvangregeling voor garnaal blijkt ten eeuwigen dage onmogelijk te zullen zijn, en « de dag voor kerstdag, in 1949 ik vaarde met Pé van Kongels, verkochten we onze garnaal aan 100 F/kg, terwijl we er nu 35 F/kg voor gekregen hebben! ».

Daaraan ook heeft de Rederscentrale niets kunnen verhelpen. « En het besluit klinkt nog veel pijnlijker: omdat Pintelton, Utterwulghie of Deroose ons bezweren ons lid-geld te betalen, betalen we, maar het is weggesmeten geld ».

Voor de middenslagvisserij is de Rederscentrale in hoofdzaak de opvangregeling, waarin de ene meer gelooft dan de andere maar die volgens de meesten niet meer is weg te denken; hoe die organisatie werkt is hen volslagen onbekend, wie hen vertegenwoordigt interesseert hen niet, en zowel voorlichtingsvergaderingen als statutaire-laten hen totaal onverschillig.

Er zijn er zelfs die principieel het systeem opvangregeling afzweren, omdat ze niet aanvaarden dat vandaag duizenden kilo vis tot vismeel verwezen wordt, terwijl de handel 's anderendaags diezelfde soort vis met duizenden kilo invoert..... Deze afvalligen verkopen gemakkelijk, maar ook winstgevend, zowel in Engeland, als in Denemarken..... Onze reders kijken naar de Rederscentrale, elk door een andere soort bril, waardoor iedereen wat anders ziet. Niemand's liefde of afkeer leeft derhalve op dezelfde argumenten.

## Wat kan de Rederscentrale?

— Spreken in naam van het bedrijf!

Maar hoe klein dit bedrijf ook is toch is er een dermate grote verscheidenheid in grootte, in methode, in vangstgebieden..... in mentaliteit, in aanvoerhavens, dat men overtuigd is dat de ene's verdediging de andere moet nadelig worden; omwille van die mentaliteit hebben we een scheuring gekend, maar ook de groep IJslanders achtten zich ooit

misdeeld en straks kunnen we een scheiding verwachten tussen de havens onderling.

— Handelen in naam van het bedrijf kan Rederscentrale niet!

Niet alleen omwille van de tegen-gestelde belangen, niet omdat de gemeentebesturen veel te veel macht hebben en in staat zijn het bedrijf te dirigeren zonder evenwel verantwoordelijkheid te nemen, maar omdat geen enkele reder verplicht kan worden lid te zijn of lid te blijven, omdat een bijdrage geen belasting is, omdat een lidmaatschap geen rechten geeft — wel plichten.

De hier en daar aangeklaagde slaapziekte van Rederscentrale kan daar schijnbaar mede schuldig aan zijn, maar een organisatie kan maar slapen mits het akkoord van haar leden, ze kan handelen als de overheid haar machten geeft — en als haar leden « voelen » geholpen en bijgestaan te worden.

## Wat zou Rederscentrale moeten?

Eerst en vooral er voor zorgen een goede beheerraad te hebben!

Het kan niet mijn bedoeling zijn de huidige beheerders te wraken en nog minder wil ik betrachtingen van de algemene vergadering te beletten haar beheerders aan te stellen, maar het is onzinnig (al mag ik me aan de ergste verwijten verwachten) te moeten vaststellen dat:

60 % weinig of geen tijd heeft;

90 % zeer goed weet wat een schip is en een net, waar wat te vangen is en hoe men moet vissen, maar zonder enig benul van beheer, zonder kennis inzake personeelsbeleid, administratie, enz. blijft.

30 % niet kan spreken;  
70 % niet durft spreken;

En zo kan ik het belachelijke van mijn eigen voorbeelden doortrekken tot in het oneindige, maar toch niet kunnen wegcijferen dat onze onmacht vooral in ons zelf ligt, in onze structuur waardoor het onmogelijk is te beslissen.

We kunnen voor ons zelf niet uitmaken hoe we onze toekomst willen maar vooral durven we niet beslissen hoe we het voor de anderen (!) zullen goed maken.

Als beheerder treft mij evenveel schuld en zoals bij sommige anderen bekruipt mij vaker de lust « Foert » te zeggen, ontslag te nemen en aan anderen de onmacht over te dragen. En niet de gedachte dat de een of de andere zich om mijn heengaan zal verheugen, heeft

me tot op heden daarvan weerhouden, doch wel de gedachte dat, minstens aan de Oostkust, tientallen reders iets van me verwachten en een vaandelvlucht nooit zullen begraven.

De huidige interne wrevels maken het voor niemand gemakkelijker en niemand heeft wellicht een pasklare oplossing op zak, maar als iedereen ervan overtuigd is dat er iets moet gedaan worden, MOETEN WE IETS DOEN.

Dit weze dan voorlopig mijn bijdrage, waarop ik desgevallend veel dieper wil ingaan, maar dat misschien voldoende reacties zal oproepen om onmiddellijk met de reorganisatie te beginnen.

Maar het beste ware dat de overheid bemiddelend zou tussenkomen, ons zou helpen de reders te doen « geloven in het belang van hun organisatie », in het belang van algehele samenwerking in plaats van wraak tegenover wie ook, die veel kan en heeft gedaan, opdat het bedrijf zeer spoedig zou bij machte zijn de kommercialisering van ons produkt aan te vatten...

Of leven we soms niet in een crisis, achten wij onze toekomst misschien niet bedreigd, is onze exploitatie soms toch verrassend goed gebleken?

J. Deroose

## NOG 'T BENNENVERHUREN TER VISMIJN

In ons vorig nummer meldde we dat bij de aanbesteding voor het bennenverhuren de huidige uitbater alleen was en zijn prijs van 8,50 tot 17 fr verhoogde welke na bespreking tot 15 fr herleid en door de verhuurder aanvaard werd.

Het Schepencollege vorige week dinsdag samengekomen aanzag deze prijsverhoging als niet verrechtvaardigd temeer dat de verhuurder

zes jaar geleden maar 5,50 fr instak en de indexverhoging regelmatig werd toegepast.

Uit dien hoofde werd op voorstel van de Schepen van Vissershaven de belanghebbende verzocht zijn prijs nogmaals te herzien en werd beslist de verhuuring slechts voor een jaar toe te kennen.

Ondertussen zal de stad onderzoeken hoe zij de exploitatie zelf in handen zal nemen.

## MEER VIS MINDER OPBRENGST IN 1975

De totale aanvoer in de Oostendse vismijn bedroeg in 1975 : 25 milj. 861.268 kg. De opbrengst hiervan bedroeg 606.467.861 fr. Een vermindering van de opbrengst met 35,9 miljoen en een stijging van de aanvoer met 1.265 Ton.

De gemiddelde prijs is gedaald van 26 naar 23 fr. wat de opbrengstvermindering verklaart. Ook het feit dat er meer haring aangevoerd werd moet de minder hoge opbrengst helpen uitleggen. Er werden immers honderden bennen van die haring opgevangen en dat geeft nogal een flinke duw aan de algemene gemiddelde prijs. Ook grote partijen rode zeebaars moesten al eens opgevangen worden.

De vis aangevoerd door de IJslandse schepen bracht 19.902.580 fr. op, deze door de Denen binnengebracht werd verkocht voor 17.643.138 fr. Samen zorgden zij voor nage-noeg 1.709 Ton vis.

Onze haringschepen hebben in 1975 toch 2.308.420 kg. haring binnengebracht en dit bracht slechts 21.670.474 fr. op. Vooral in november is de haring erg goedkoop geweest en moesten grote hoeveelheden naar de vismeelfabriek verwezen worden.

De garnaalschepen zorgden voor een rekordaanvoer en voor een rekordopbrengst dank zij de 393.851 kg. die ze in de afslag brachten en verkocht zagen voor 23.315.675 fr.

De beste garnalvisser is dit keer de O.110 die een goeie 800 kg. meer in de markt bracht dan de O.101, de uittredende garnaalkoning. Beide schepen brachten meer dan 33.000 kg. op de markt, de O.110 verkocht er 33.895 kg., de O.101 dit keer iets te weinig om aan de top te blijven : 33.063 kg. Eervol geslagen zouden we zeggen.

De garnaaltitel komt dus naar de bemanning van de O.110.

Te koop :  
2 zo goed  
als nieuwe

**SPANNETTEN**  
+ spanrol

en verdere spantoebehoorten

Tel. 01172 - 1849

(7770V)

# DE WRAKKEN IN DE NOORDZEE

## WAAROM GEEN INTERNATIONALE REGELING VOOR OPRUIMING ?

Het is onze lezers bekend dat er tengevolge van de twee wereldoorlogen en andere oorzaken, in de Noordzee in en buiten de vaartroutes en in de visserszones, veel wrakken liggen, waarvan de verwijdering miljoenen kost, maar waarvan ook het blijven liggen op de plaats waar ze gezonken zijn, een bestendig gevaar kunnen vormen voor de scheepvaart of aan de visserij een kolossaal verlies aan vistuig en bij het vastslaan, schade aan motoren en toebehoorten, kunnen veroorzaken. Ook de bebakening van deze wrakken kost veel geld.

Indertijd, voor het bebakenen van de Z.438 toebehorende aan de rederij R. Huysseume te Zeebrugge welke op 11 augustus 1975 zonk en gellegen was juist buiten de territoriale wateren, vroeg het Bestuur van het Zeewezen voor twee wrakboeien, zo maar 820.000 fr per boei plus de onderhoudskosten tien laste van de eigenaars.

Voor het bebakenen van het wrak van de B.604 «Ibis» met een wraklichtboei, gezien dit vaartuig binnen de territoriale wateren ligt, vroeg de loodsdiensdienst aan de eigenaar voor een groene, spitse lichtboei, tonende 3 groene schitteringen, alle tien seconden met radar-reflector, zo maar 932.272 fr voor zover deze boei geheel of gedeeltelijk wegens een of andere reden, met inbegrip van overmacht, verloren gaat.

Daarenboven vroeg ditzelfde bestuur bij monde van zijn nautisch directeur, eveneens een vordering voor wat de bebakeningskosten en alle onkosten die volgens hem met deze bebakening verband houden, waarvan het bedrag nog niet kenbaar gemaakt is.

Alhoewel dit alles kan betwist worden, al maar gelang de ligging, het feit is er, dat deze wrakken moeten bebakend worden en dat ze steeds kosten meebrengen van onderhoud der bebakening, zolang ze er liggen.

De schuldige bij aanvaring kan weliswaar ter verantwoording geropen, maar dan enkel voor zover de albidomwaarde van het schuldige schip, het noodzakelijk maakt.

### HET LICHTEN VAN DE B-604

Bijzondere menselijke omstandigheden hebben de autoriteiten verplicht te trachten het vaartuig de B.604 op een bijzondere manier te lichten omdat men vreest dat hier nog vier van de vijf vissers in het wrak liggen.

In andere omstandigheden heeft men echter tot op heden op dezelfde wijze tewerk gegaan, nl. het uitschrijven van een aanbesteding voor het lichten en opruimen van wrakken, in elk geval wanneer die binnen de territoriale wateren lagen. Minder voorzorgen en aanduidingen waren anders nodig.

Dergelijke aanbestedingen kosten echter steeds miljoenen en hebben alleen voor gevolg dat diezelfde wrakken over het algemeen naar de dichtstbijzijnde haven worden gebracht, waar ze dan op de kuisbank of ergens anders opnieuw ter beschikking worden gehouden van de eigenaar, die dan verzocht wordt het betrokken wrak op te ruimen. Dat is de wet.

Resultaat : nieuwe kosten voor de eigenaar, die reeds zoveel nadeel

heeft door het verlies van zijn schip, moeilijkheden en nieuwe kosten voor het opruimen van het wrak dat binnengebracht werd en over het algemeen geen waarde meer heeft, gezien die hoge kosten van herstel, opruimen en eventueel te waarde malken van de motor. De kosten er aan besteed overtreffen in het algemeen, wat men er nog mee kon doen, nu meer dan ooit. Dit alles zijn de belevenissen welke een neder, geheel of gedeeltelijk door zijn verzekering gedekt, meemaakt.

### EEN INTERNATIONALE REGELING ?

Onze jarenlange ondervinding in-zake aanvaringen, het zinken van schepen, buiten en binnen de territoriale wateren met al hun gevolgen, de schade door talrijke wrakken aan vistuig en motoren veroorzaakt, heeft bij ons de gedachte doen opgaan, daaraan een nationale en internationale oplossing te zien geven. Nationaal wanneer de wrakken binnen de territoriale wateren gelegen zijn; internationaal wanneer ze er buiten liggen.

### EEN SCHRIJVEN AAN DE MINISTER VAN VERKEER EN OPENBARE WERKEN ?

Het is met het oog hierop dat we aan de minister van Verkeerswezen, belast met het verkeer zowel te water als te land, dat we hierna, volgend schrijven stuurden :

Mijnheer de Minister,

Betreft : wrakken in de Noordzee.

De recente twee totale verliezen van de Z.438 en de B.604 aan onze kust tengevolge van aanvaringen, en de zware kosten welke de reddingsdiensten en het ministerie van Openbare Werken ingevolge het KB van 31.5.1968, houdende politie en scheepvaart reglement voor de Belgische territoriale wateren, inzonderheid art. 13 part. 2-1<sup>o</sup>, opvoeren, verplichten ons niet alleen hen af te wijzen, zo die vaartuigen buiten de territoriale wateren liggen maar hebben het noodzakelijk gemaakt U een voorstel te doen omtrent een onderzoek welke zou kunnen ingesteld worden naar de bestaande wrakken in de Noordzee en in het bijzonder langs onze kust, om na te gaan of die wrakken met springstoffen niet zouden kunnen verwijderd worden in plaats van gedurende jaren onafgebroken kostelijke boeien als bebakening noodzakelijk te maken zonder te spreken van onderhoud en vervanging ervan, maar terzelfdertijd kolossale schade berokkenen aan het vistuig van de er vissende schepen.

Voor wat de vissers betreft en gezien onlangs de 12 mijl zone voor de visserij boven de 50 bruto werd ingevoerd, zou dit van het grootste belang zijn voor het verlies van vistuig en gevaren van schaden.

Het is indertijd zo dat bvb. een vissersvaartuig in 11 maanden tijd niet minder dan 8 netten en vistuig verloor welke elk op zichzelf 120

duizend frank kosten.

Desnoods zou in samenwerking met andere landen de kwestie exterritoriaal kunnen onderzocht worden, wat een grote verbetering zou kunnen daarstellen.

Het komt ons voor dat een noodzakelijke bespreking van belang zou zijn om in samenwerking met het ministerie van Landbouw, Openbare Werken, Landsverdediging, na te gaan wat hiervoor kan gedaan worden, wat de kosten thans zijn en wat ze voor gevolg zouden hebben moesten deze wrakken met springstoffen kunnen opgeruimd worden.

Een antwoord tegemoet ziend, tekennen wij,

Hoogachtend,  
De directeur,  
P. Vandenberghe

### ANTWOORD VAN MINISTER CHABERT

Hieromtrent ontvingen we van minister Chabert op 22 december

Hoogachtend,  
De Minister,  
J. Chabert.

Wij wachten dit antwoord af maar zijn van oordeel dat dergelijke aangellegenheid toch een bijeenkomst nuttig maakt tussen de diensten van het Zeewezen, Openbare Werken en Landsverdediging, zondar het advies van een hoofdwaterschout en die verzekeringen uit het oog te verliezen.

Wie zegt er ons niet dat een planning zou kunnen opgemaakt van de gekende wrakken met al hun gegevens, of ze al of niet zouden kunnen verwijderd, hoe en wat het zou kosten.

Wie zegt er ons niet dat in deze belangrijke kwestie de verzekeringen van visserij en koopvaardij niet zouden kunnen tussenkomen enz.

Wij wachten het advies van de diensten van het Zeewezen en Openbare Werken, alsook die van Landsverdediging af.

Nuttig werk zou hier zeker kunnen verricht worden.

P. Vandenberghe.

# WRAK VAN B.604 WORDT GELICHT

## KOSTEN : MEER DAN 5,5 MILJOEN

Het is dus dinsdag dat de opening plaats had in de Diensten van de Kust van het Ministerie van Openbare Werken, voor het lichten van het wrak van de B.604 «Ibis».

Van de zeven uitgenodigde firmas, waren er vier die zich aanboden.

Velen waren bij het idee dat het lichten van zo'n wrak, een peul-schilletje zou zijn.

De bedragen er voor geest, doen elkeen versteld staan.

In normale omstandigheden, had het eenvoudig doen ontploffen van het wrak, dat men tengevolge van de storm zelfs in kwijtspeeld voor wat de ligging betreft, de gemakkelijkste oplossing daargesteld en ook de goedkoopste.

Maar de vrees wordt algemeen gekoesterd dat de stoffelijke overschotten van vier bemanningsleden zich nog in het wrak bevinden.

Zal dit het geval zijn ? En zal het menselijk leed hier nogmaals een harde proef doorstaan ?

Dit zijn mogelijkheden, welke alleen zullen kunnen beantwoord worden, zo het bergingsbedrijf belast met het op het droge brengen van het wrak, er in gelukt het schip in zijn geheel of..... ? aan wal te brengen.

De laatste storm doet ten andere veel vraagtekens rijzen.

De laatste aanbieder was de firma Smit-Tak International, een der beste bergingsbedrijven van Euro-

pa welke te Rotterdam gevestigd is en waarschijnlijk de zeer delicate taak op zich zal te nemen hebben.

Dinsdag reeds werd door het hoofd van de Dienst der Kust de uitslag van de aanbesteding aan Brussel overgemaakt met de vraag een dringend besluit te nemen.

Heden woensdag was er nog geen antwoord aan welke van de vier firma's de taak zou toevertrouwd worden.

Ook bij het ter perse gaan, is het antwoord ons onbekend.

Wat we wel weten is dat het bovenvermeld bedrijf Smit-Tak, met wie de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood, onmiddellijk in verbinding trad, met al zijn materiaal gereed is om de berging onmiddellijk aan te vangen, zo de taak haar toevertrouwd wordt. Ook met de weersomstandigheden zal rekening hoeven gehouden te worden.

De Onderzoeksrechter met deze zaak belast, zal tevens de lichting persoonlijk volgen.

Mocht niets abnormaals gebeuren, dan hoopt men het bergen van het wrak in een week klaar te spelen.

De voorwaarden van de aanbesteding zijn zeer scherp en doelmatig vastgelegd.

De laagste aanbieding belooft 5.774.500 fr.

We hopen op dit geval en de aanvaring zelf later terug te komen.

# DE VISSERIJ EN EN VISHANDEL TE ZEEBRUGGE

In ons Kerstnummer verscheen op bladzijde 33 een zeer interessant artikel van de heer Max Desutter, ondervoorzitter van de visgroothandel van de kust.

In dit artikel had de heer Desutter het over :

1. de erbarmelijke sortering, slechter dan ooit;
2. de stijging der algemene onkosten;
3. de moedeloosheid van de handel;
4. de zeer triestige ambtelijke leiding van de stad en het gebrek aan samenwerking tussen handel en reders.

Een lezer, zeer bevoegd in visserij-aangelegenheden, schrijft ons omtrent dit artikel het volgende :

*Gelukwensen voor eindejaarsnummer van het Visserijblad. Zeer goede presentatie en rijk gevarieerde inhoud. Het ene artikel al wat beter dan het andere, maar dit is nu eenmaal onvermijdelijk.*

*Ik heb bijzonder het korte, maar inhoudrijke artikel van Max Desutter gewaardeerd. Alle reders en handelaars mogen dit tweemaal lezen. Het legt de vinger op de grote wonde in onze visserij : gebrek aan afspraak tussen visserij en groothandel, met als gevolg geen marktorganisatie en geen marktspreiding. Eén slechte markt hier, wat overal al eens gebeurt, en men stormt gedurende drie maanden naar vreemde havens, tot men daar ook eens de kous op de kop krijgt. Dan iedereen terug naar de thuishaven, gewoonlijk op een ogenblik dat men het beter wat rustiger aan zou doen. De fouten liggen langs de twee kanten, zoals Max Desutter terecht schrijft.*

*Sla eens het blad open in het speciaal nummer van het Visserijblad waarin de vismijnberichten zijn opgenomen en vergelijk eens, dag per dag, wat voor Oostende en wat voor Zeebrugge is opgenomen. Voor Zeebrugge kan ik dit niet anders dan een lofwaardige poging noemen. Dit is trouwens een algemene vaststelling : 2/3de van de visserij zit in Zeebrugge, maar de berichtgeving in het Visserijblad blijft zeer sterk afgestemd op Oostende. Zeg niet, die van Zeebrugge weten wat er gebeurt en moeten dit niet in hun vakblad lezen. Als men naar een voetbalmatch gaat, leest men 's anderendaags ook eerst het verslag over die match in de krant.*

Wij kunnen deze woorden, én het artikel van Max Desutter, slechts beamen. Voorlopig niets méér daarover.

## ZIJ HADDEN PECH...

— Ter visserij sloeg de Z.189 Shamrock met de balkboordboel vast aan een onder water zittend voorwerp. Bij het winden brak de handle van de voet van de vislier. Door het rukken kwam men weer los. Na de boelen aan boord genomen te hebben, werd de terugreis aangevat.

— Bij het voor de wind vissen bij windkracht 8, kreeg de Z.189 een zware zee op het achterschip. Het zeewater drong binnen langs de verlichtingskoker van de kaartenkamer. Het stroomde over de motoren, dienende om de radar en radio aan te drijven. Zowel radar als radio en decca vielen uit. Daar herstelling ter plaatse onmogelijk was, werd naar Grimshy gestevend, waar de herstelling werd uitgevoerd.

— Ter visserij kreeg de Z.262 een radio-oproep van de Z.435 die om sleep hulp vroeg wegens defekte motor. Na akkoord werd het defekte vaartuig naar de thuishaven op sleep genomen.

— De Z.518 van schipper Louis

Adams was vanuit Zeebrugge ter visserij gevaan. Daar werd de visserij normaal bedreven totdat men met het winden van de visboelen begon. Tijdens deze manoeuvres brak de arm van de overbrenging waardoor de rem openkwam en de staaldraad van de trommel afliep. Hierdoor ging de stuurboordvisboel verloren alsook 150 vadem staaldraad. Na vruchteloze pogingen, moest de visserij worden gestaakt en koers gezet naar Zeebrugge.

— Op zowat 5 mijl ten noordoosten van het lichtschip «Noordhinder» sloeg de Z.578 Carohelm met de balkboordboel vast. Door de hevige ruk brakten 2 kleine tandwielen van de vislier af, terwijl de as verwrongen bleek. Winden was onmogelijk. Via de radio werd beroep gedaan op de Z.537 om de boelen te komen inwinden, wat ook gebeurde en waarna koers gezet werd naar Zeebrugge.

— Door het breken van een staaldraad aan boord van de Z.570 ging de balkboordboel verloren. De visserij werd gestaakt en koers gezet naar Zeebrugge.

# KLACHTEN OVER ONDERHOUD DER VISSERSSCHEPEN IN ENGELAND

Een paar Engelse deskundigen hebben, als resultaat van een rondgang aan boord van verscheidene vissersvaartuigen, hun konklusies medegedeeld die wijzen naar een verregaande nalatigheid vanwege het boord- of onderhoudspersoneel. Ze spreken niet zoveel over de roest op het merendeel dezer schepen, maar meer in het bijzonder over nalatigheden in het onderhoud die zware gevolgen kunnen hebben voor de bemanning en het vaartuig. Aldus hebben ze vastgesteld, dat bij verscheidene hijstoestellen stukken beschadigd zijn, spullen en pinnen ontbreken enz... Sommige andere onderdelen zitten maar halfvast meer met een minimum aan vijzen of haken en waar vet moet zitten vindt men niets ofwel stof en slijk. De smeermiddels die regelmatig dienen gebruikt te worden om de beweegbare delen onder vet te zetten, zijn ofwel volledig onbruikbaar door roest of door beschadigingen. Al dit materiaal wordt nochtans voortdurend gebruikt voor de zwaarste lasten alsof alles nog pikfijn in orde is en zeker tot één of ander deel breekt. Op dit ogenblik kan een deskundige of de hersteller dan vaststellen, dat al deze breuken of erge beschadigingen zeker niet hadden moeten voorkomen mits de nodige zorg ware besteed geweest door een laat ons zeggen, minstens elementair onderhoud. Een typerend geval is de breuk van een stuk dat normaal met zes vijzen of bouten vast zat. Dit stuk werd losgetrokken. Aan een onderzoek van de bouten en/of vijzen, stelde men vast, dat er reeds 4 van deze beurt om beurt gebroken waren en nooit hersteld of vervangen tot de 2 laatste de druk niet meer konden houden en in één ruk afgetrokken werden. Aan de roest van de breuken van de 4 eerste, heeft men de oerdrad van de breuk kunnen bepalen. Er heerst volgens deze deskundigen een zekere algemene strekking aan boord van vele vissersschepen, dat het moet gaan tot het breekt, ook al had men gemakkelijk de breuk kunnen voorkomen door een regelmatig nazicht en onderhoud. Dat hierdoor niet alleen niet te verantwoorden stoffelijke schade zijn ontstaan, maar ook ongevallen met zware lichamelijke letsels en zelfs menselijke verliezen, wordt als vaststaand aanvaard. Het is dan ook niet verwonderlijk, dat in het door het Ministerie uitgevaardigd Nieuw Reglement voor de Veiligheid op Zee, opgenomen werd, dat de vissersschepen op dergelijke nalatigheden en gebreken zullen gecontroleerd worden met als mogelijkheid verbod tot uitvaren. Deze controle zal echter slechts eens om de vier jaar gebeuren door ministeriele deskundigen, hetgeen we wel aan de lage kant vinden. In België geschiedt dit reeds jaarlijks en is men zelfs voor kleinigheden wat al te streng.

Een ander typisch geval van nalatigheid en zorgeloosheid, is de vaststelling, dat op sommige vaartuigen de zwemvesten eenvoudig gebruikt werden als oorkussen in de kooien van de bemanning ! We vragen ons inderdaad af, hoeveel ongevallen zouden vermeden geweest zijn bij een beter onderhoud

en minder zorgeloosheid. Zo ontstonden eveneens branden van zekere omvang door het feit alleen dat bodem, schotten en wanden doordrenkt waren met vetten en oliën die nooit werden opgekuist of weggeruimd en waardoor vele materialen die normaal moeilijk brandbaar waren, toch een gretige prooi werden voor het vuur. Door dezelfde deskundigen werd berekend dat vele nalatigheden hadden kunnen weggewerkt en ongevallen en zware herstellingen vermeden worden door een beetje op pas van één enkele man een paar uren per week. Als een vaartuig voor die kleine kost anderzijds bij herstellingen en ongevallen, hetzij een gebroken reis moet dragen, hetzij min of meer langere tijd moet binnen liggen, dan zijn deze paar uur per week zeker lonend geweest.

## BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

Vanaf heden zullen alle Berichten aan Zeevarenden in Het Visserijblad opgenomen worden. Aldus zullen de vissers, de reders, de koopvaardij en de yachtmensen steeds nauwkeurig ingelicht zijn omtrent alle aangelegenheden het varen aanteleidend.

## ENGELSE IJSLANDVAARDERS TEVREDEN OVER HUN BESCHERMING

Ook de Engelse IJslandvaarders, die met kerstdag en nieuwjaar in de thuishaven binnenliepen, waren vol lof over het optreden en de bescherming die ze van de eigen «Navy» genoten. We kunnen ons werkelijk volledig ontspannen op de visserij toelaggen en het is waarlijk een genoegen te zien, hoe onze schepen de aanvallen van de IJslandse kamonneerboten opvangen en zelfs totaal voorkomen, aldus een zegsman. Wat ons echter bekommert is het feit dat we, als gevolg van het slechte weder dat Noord-West van IJsland heerst, verplicht zijn zuidelijk te blijven en daardoor op deze plaats aan overbevissing doen waardoor onze vangsten zeker spoedig zullen verminderen. Met het slechte weder op de Noord-West zou de Navy onmogelijk voldoende bescherming kunnen leveren daar de hoge golven en de sneeuwstormen een reeds eigen zware opgave voor de beschermingsschepen uitmaken en deze zich aldus onmogelijk voldoende zouden kunnen concentreren op hun bewakingsopdrachten.

We vragen ons echter af hoe lang de Engelse Navy dit zal uithouden en welke enorme kosten hierdoor veroorzaakt worden.

# DE OPHOUD- PRIJZEN VOOR 1976

Door de E.E.G. werden voor 1976 nieuwe ophoud- of liever minimumprijzen vastgesteld, welke merkellijk verhoogd werden en voor het ganse jaar 1976 van toepassing zullen zijn. Ons blad, vorige week dinsdag verschenen zijnde, konden we die niet tijdig ontvangen.



## VOLKSVERTEGEN- WOORDIGER DRIES CLAEYS EN DE STORM AAN DE KUST EN DE ZEEBEVEILIGING

Door volksvertegenwoordiger Dries Claeys werd de minister hiervan navolgend schrijven toegestuurd.

De laatste dagen werden de kusten van West-Europa door zware stormen geteisterd.

Op 3 januari in de namiddag was de storm op zijn hoogtepunt. Deze namiddag ben ik gaan kijken naar de dijk te Oostende, tussen Oostende en Middelkerke en naar de duinen aan de Vosseslag te Klemskerke. Op deze drie punten werd een uiterst gevaarlijke toestand bereikt. De dijk tussen Oostende en Middelkerke kreeg opnieuw een zware bres.

Te Oostende stroomde het water langs de hellingen in de binnenstad. Te Klemskerke werden de duinen met pakken zand weggevreten en meegeslokt door de ziedende zee.

Ik had de gelegenheid U meer dan een jaar geleden persoonlijk ter plaatse de noodsituatie aldaar te tonen en toe te lichten in tegenwoordigheid van een parlementaire delegatie.

U scheen U wel bewust op dat ogenblik van de hachelijke situatie.

Ik ben er ook bewust van, dat verweermatregelen niet zomaar uit de mouw geschud en ter plaatse uitgevoerd worden. Toch zou gans de bevolking van de kust en vooral deze, die zich bedreigd voelen, graag vernemen :

1. Wat er door U in het afgelopen jaar aan maatregelen werd genomen of aan opdracht gegeven om de kust voor mogelijke nieuwe en zware rampen te behoeden;

2. Wat het huidige stadium van uitvoering is en wat ervan verwacht wordt;

3. Of er op onze kust door deze zware storm een duidelijke verlaging van het strand is veroorzaakt in Klemskerke, Bredene, Middelkerke, Nieuwpoortstad, De Panne.

4. Of er op voornoemde plaatsen waar geen dijk is, ook een duidelijk beeld te geven is van de verdere afname in meter van de voet van de duinen.

5. Wat er juist op de begroting 1976 voorzien is om in het kader van het plan 1976-'80 (2 miljard) inzake de zeevering uitgevoerd te worden en welke uitgaven daarvoor werden vastgelegd.

Dries CLAEYS

Vissoort	Versheidsklasse	Handelskenmerken (1)		Ophoudprijs (R.E./t)	B.F./kg.
		Grootte	Presentatievorm		
Haring	alle klassen	1	in gehele staat	164	8,14
	alle klassen	2	in gehele staat	154	7,65
	alle klassen	3	in gehele staat	96	4,77
Noorse schelvis (Sebastes marinus)	alle klassen	alle grootten	in gehele staat	387	
Kabeljauw	alle klassen	1,2,3	ontdaan v. ingew. met kop	355	17,62
	Extra, A	1,2,3	in gehele staat		
	Extra, A	4	ontdaan v. ingew. met kop	257	12,76
	B	1,2,3	in gehele staat		
	Extra, A	5	ontdaan v. ingew. met kop		
	B	4	ontdaan v. ingew. met kop	235	11,67
	Extra, A	4	in gehele staat		
	B	5	ontdaan v. ingew. met kop	171	8,49
	B	4	in gehele staat		
	alle klassen	5	in gehele staat	128	6,35
Koolvis	alle klassen	1,2,3	ontdaan v. ingew. met kop	220	10,92
	Extra, A	1,2,3	in gehele staat		
	Extra, A	4	ontdaan v. ingew. met kop	184	9,13
	B	1,2,3	in gehele staat		
	B	4	ontdaan v. ingew. met kop	135	6,70
	alle klassen	4	in gehele staat	98	4,87
Schelvis	Extra, A	1,2	in gehele staat		
	alle klassen	1,2,3	ontdaan v. ingew. met kop	255	12,66
	Extra, A	4	ontdaan v. ingew. met kop	223	11,07
	B	4	ontdaan v. ingew. met kop		
	Extra, A	3,4	in gehele staat	160	7,94
	B	1,2,3	in gehele staat		
	B	4	in gehele staat	128	6,35
Wijting	alle klassen	1,2	ontdaan v. ingew. met kop		
	Extra, A	3	ontdaan v. ingew. met kop	245	12,16
	Extra, A	1,2	in gehele staat		
	B	3	ontdaan v. ingew. met kop	222	11,02
	Extra, A	3	in gehele staat		
	Extra, A	4	ontdaan v. ingew. met kop	187	9,28
	B	1,2,3	in gehele staat		
	Extra, A	4	in gehele staat		
	B	4	ontdaan v. ingew. met kop	136	6,75
	B	4	in gehele staat	102	5,06
Makreel	Extra	1,2,3	in gehele staat		
	A	1,2,3	in gehele staat		
	A	1,2	in originele kisten	160	7,94
	B	1	in gehele staat		
	B	2	in gehele staat		
	A	3	in gehele staat	141	7,—
	B	3	in gehele staat		
	A	4	in gehele staat	131	6,50
	alle klassen	4	in originele kisten		
	alle klassen	4	in gehele staat	75	3,72
Schol	alle klassen	1,2,3	ontdaan v. ingew. met kop	342	16,98
	Extra, A	4	ontdaan v. ingew. met kop	295	14,64
	B	4	ontdaan v. ingew. met kop	253	12,56
	alle klassen	alle grootten	in gehele staat		

(1) De klassen van versheid, grootte en presentatie zijn diegene welke omschreven zijn ter toepassing van artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 2142/70.

# DE BEBAKENDE WRAKKEN IN DE NOORDZEE

In verband met het artikel welke we schreven over de wrakken in de Noordzee en de noodzakelijkheid ze te zien vernielen, geven we hieronder de bebakende wrakken met blinde tonnen vermeld op de „Kaart der Vlaamse Banken” ook in de drukkerij, H. Baelskaai 30 Oostende verkrijgbaar. Buiten deze bebakende wrakken zijn er ook niet bebakende, waaromtrent in de maritieme diensten inlichtingen voorhanden zijn naar aanleiding van gegevens destijds verzameld en waaraan schippers ter visserij aan meegeholpen hebben.

Positie	Ligging ofwel naam van het wrak	Kentekens
51°08' 17" N 02°35' 07" E	Trapegeer	Spitise boei met mast en vlag Nr 1 Ra Refl.
51°08' 09" N 02°37' 31" 5E	Koksijde	Spitise boei met mast en vlag. Nr 2 Ra Refl.
51°09' 07" N 02°39' 42" E	Oostduinkerke	Stompe boei met cilinder Nr 3
51°11' 02" N 02°40' 11" E	W. Stroombank- Nieuwpoortbank	Spitise boei met mast en vlag. Nr 4 Ra Refl.
51°09' 56" N 02°43' 05" E	Benooorden Nieuwpoort	Spitise boei met mast en vlag. Nr 5 Ra Refl.
51°17' 12" 6N 02°53' 04" E	O.741	Stompe boei. Nr 6 Ra Refl.
51°18' 55" N 02°56' 43" E	Benooorden Wenduinebank	Spitise boei met mast en vlag. Nr 7 Ra Refl.
51°23' 30" N 03°03' 00" E	Sansip	Spitise boei met mast en vlag. Nr 8 Ra Refl.
51°27' 22" N 03°04' 20" E	Sierra-Ventana NW	Spitise boei met mast en vlag. Nr 9 Ra Refl.
51°26' 35" N 03°05' 10" E	Sierra-Ventana S	Spitise boei met mast en vlag. Nr 10 Ra Refl.
51°27' 43" N 03°06' 30" E	Sierra-Ventana E	Spitise boei met mast en vlag. Nr 11 Ra Refl.
51°29' 00" N 03°06' 30" E	Sierra-Ventana NE	Spitise boei met mast en vlag. Nr 12 Ra Refl.
51°25' 13" N 03°06' 25" E	W kant Schoneveld	Spitise boei met mast en dialobolo

# NEDERLANDSE TONGVISSERS SPOREN OPENLIJK AAN TOT OVERTREDING VAN KWOTERINGSREGLEMENTEN

In een interview van een reporter van de Nederlandse TV met een neder op de tongenvisserij, dat weergegeven werd in de nieuwsvuitzending op Nederland van maandagavond 5 december te 20 uur, werd openlijk aangespoord tot een verkrachting van het internationaal reglement op de tongenkwotering.

De neder in kwestie zag voor zichzelf en voor zijn kollegas geen andere uitweg. Volgens spreker, die onder meer mededeelde dat dit eveneens de mening was van de andere neders en vissers, is daar eenvoudig geen uitkomen aan vast. We zitten aan de ene kant, aldus deze zegsman, met de banken met een dreigende vinger in de rug en langs de andere kant met die enorm gestegen onkosten. En dan komt men ons voorstellen onze vangsten drastisch te beperken. Dit is nu eenmaal totaal onmogelijk zich hieraan te houden.

Op de vraag van de TV-reporter of hierop geen bekeuring en bestraffing zou volgen vermits Nederland de internationale kwoteringsreglementering aanvaard heeft en of dit tenslotte niet zou kunnen leiden tot een inbeslagname van het vaartuig getuigt de betrokken neder van een totale onverschilligheid en gelatenheid. Dat is me eerder, zegde hij, want ook met de

kwoteringsreglementering gaan we onvermijdelijk de files op. (We kunnen het dan even goed op een harde konfrontatie laten aankomen. Dit was ongeveer de essentie van wat we op de TV konden horen. We kunnen dat dit noch min moer een zekere aansporing is tot het overtreden van een internationale reglementering door Nederland gematigd, zodat het ook een overtrekking van een nationale wet betreft. We kunnen moeilijk begrijpen dat een dergelijk interview, waardoor sommige weliswaars eveneens zullen gesterkt worden om de kwotering te overtreden, wat er ook van komt, zo maar aan de openbaarheid wordt dijets gedaan! Dat het een heel moeilijk jaar wordt voor de Nederlandse tongenvissers, is beslist zeker. Maar boven dit alles staat dat de tongenstand beslist moet beschermd worden, zoniet gaan binnenkort alle tongenvissers op de files. Oplossingen aan het probleem van de moeilijkheden voor de tongenvisserij mogen absoluut niet raken aan de beschermingsmaatregelen. Men kan echter evenmin een dergelijk kapitaal aan investering en aan geschoold vaklui zo maar op de lappenmaand werpen. De Staat zal hier dus op de één of andere manier moeten tussenkomen en voor de leefbaarheid van de tongenvloot moeten zorgen onder meer bv. door om beurten de helft van de vloot op volle kracht te laten vissen en om beurten de kosten van het periodiek stilliggen van de anderen voor zich te nemen. We zien moeilijk een andere oplossing zonder dat het tot een krachtmeting komt tussen de visserij en de Staat, vermits in hetzelfde interview betrokken neder eveneens liet uitschijnen, dat de visserij desnoods tot het blokkeren van de havens zou overgaan. In ieder geval zouden we het zeer spijtig vinden dat men de overeengekomen beschermingsmaatregelen terug op de helling zou zetten omdat in een bepaald land, de betrokken sektor hiermede niet akkoord kan gaan, ook al hebben we ten eerste begrip voor hun moeilijkheden. Aldus gezien vinden we het eveneens onverantwoord, dat, met betrekking tot de opgelegde beperkingen op de haringvangst, men op aandringen van een ontevreden Denemarken voor het jaar 1975 op de genomen beslissing terug kwam en de aanvoer vrij gaf voor de laatste weken van dit jaar. Het is gevaarlijk precedenten te scheppen.

## TESTEN BEWIJZEN DAT VIS EEN GEZOND PRODUKT IS

Testen naar het kwikgehalte en andere vermeende schadelijke mineralen in vis, uitgevoerd op vangsten genomen in de Engelse kustwateren, en meer in het bijzonder ter hoogte van Northumberland, hebben uitgewezen dat dit voorheen reeds onveerbaarlijk gehalte nog regelmatig vermindert. Dit zou ondermeer er op wijzen, dat de kustwateren zuiverder worden. Deze testen werden uitgevoerd op schelvis, plaaijs, kabeljauw en wijting gevangen onder de kust.

Was voorheen het gehalte nooit boven de toegelaten verhouding van amper 5 parten op één miljoen, dan is de huidige verhouding nog gunstiger, hetgeen schril afsteekt met de menselijke voedingsproducten gekweekt en geoogst of geslacht aan land, waar sommige praktijken periodiek wel eens voor opschudding zorgen. Aan de hand van deze resultaten wijst men er in Engeland op, dat die inspanningen voor zuiverder wateren, hoe klein deze inspanningen voortlopij ook nog zijn, toch reeds hoopgevend resultaten bezorgen.

## IERSE VISSERIJKRINGEN EISEN EEN BESCHERMDE 50 MIJLEN ZONE!

Praktisch alle Ierse producentenorganisaties noemen de E.E.G.-reglementering een gevoelige achteruitgang voor de eigen visserij. Toen men in april 75 in protest naar de regeringsgebouwen opstapte na de havenblokkades door de visserij ondernomen, kregen wij van het bevoegd ministerie te horen dat zij zelf een saneringsplan dienden op te stellen en te onderwerpen aan de regering. Dit meldde men ook in België aan de Rederscentrale. Dit is hetgeen nu gebeurde, in een algemeen ontwikkelingsplan voor de Ierse visserij. Hierin wordt ondermeer een eigen Ministerie voor Visserij gevraagd met een afzonderlijke Minister waarvan men hoopt dat deze zich meer en volledig zal kunnen inzetten ter verdediging van de visserij. Verder wordt een beschermde zone geëist van 50 mijl uit de kust. De Ierse visserijsector wijst in dit verband op de toenemende vermindering in de Ierse wateren van de visstand. Vele vaartuigen die elders vanwege de beschermings- en kwoteringsmaatregelen verdreven worden, komen nu

in de Ierse wateren vissen met alle nadelige gevolgen voor de plaatselijke visserij. Men vraagt ook dat geen enkel vaartuig van meer dan 29 meter en vaartuigen met een motor van over de 100 PK nog zou toegelaten worden te vissen in de 12 mijlenzone omdat verscheidene landen nog over traditionele visserijrechten beschikken tot op 6 mijl uit de kust van Ierland.

Wat in het bijzonder de haveninrichtingen, het visserijonderwijs en de hulp aan de visserij zelf betreft, vooral bij de aanschaffing van nieuwbouw voorziet het saneringsplan dat al deze zaken tot de bevoegdheid zouden behoren van het voorgesteld op te richten eigen Ministerie van Visserij. Zelfs wordt de bevordering van een marktkenet voor de visverkoop behandeld met een voorstel tot afschaffing van de oude vismarkt in de hoofdstad Dublin en de verplaatsing hiervan naar een beter plaats, evenals het stimuleren van de installatie van nieuwe viswinkels door subsidies en waarborgen tot 50 t.h. van de investeringskosten.

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

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## HODI

Tijdens de eerste week na Nieuwjaar is het zoals gewoonlijk een topweek geworden voor de vissers. De prijzen voor alle vissoorten zijn naar dikwijls ongekende hoogtes gestegen. Vooral kabeljauw, gul, schelvis, rode zeebaars, leng, wijting en rog zijn peperduur verkocht geworden. Van tong, tarbot en griet spreken we niet eens, die soorten waren nog duurder dan voor de Kerstdagweek toen toch ook tot 140 fr gegeven werd voor kleine tong. Tijdens de laatste week van 1975 kwam de prijsinzinking tot 70 fr voor kleine en 63 fr voor slips, deze week werd er dan weer zoveel bijgedaan dat kleine tong tot 185 fr steeg en slips tot 150 fr haalden.

De grotere soorten kregen tussen 202 en 243 fr en lappen gingen weg aan 170 fr het kg. De grote tarbot steeg tot 295 fr en griet tot 110 fr. Voor kabeljauw werd de nooit voordien prijs van 110 fr het kg geno-

## UURTABEL DER OVERVAARTEN

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

— Alle dagen te 7.50 u. (x), te 10.05 u. (x) en te 14.35 u. (x).

**Afvaarten uit Dover Western Docks**

— Alle dagen te 11.50 u. (x), te 15.45 u. (x) en te 19 u. (x).

**Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :**

— Dagelijks te 11.15 uur (x), te 17.15 u. (x) en te 20.15 u. (x).

— Op 12, 13, 14, 15 en 16-1-1976 bijkomende afvaart te 23.15 u. (x).

**Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :**

— Alle dagen te 01.15 uur (x) en te 5.15 uur.

**Afvaarten uit Dover Eastern Docks**

— Dagelijks te 00.20 uur (x), te 9.20 u. (x) en te 15.20 uur (x).

— Op 13, 14, 15, 16 en 17-1-1976 bijkomende afvaart te 3.20 u. (x).

**Afvaarten uit Folkestone :**

— Alle dagen te 7 uur (x) en te 22.45 u. (x).

(x) Nemen ook voertuigen.

teerd terwijl grote gul tot bij de 100 fr. kreeg. Blauwe leng steeg tot 3200 fr de ben en rode zeebaars steeg van 2000 naar 2300 fr de ben. Onverwacht hoge opbrengsten voor de IJslanders die samen voor amper 1300 bennen zorgden (3 schepen) en toch 2.889.530 fr besomden. Een gemiddelde prijs dus die zelden bereikt werd en waarschijnlijk niet dikwijls zal kunnen genoteerd worden.

## STRAALBUIZEN

De Westschepen, die tussen Kerstmis en Nieuwjaar een paar dagen konden vissen zullen het zich zeker niet moeten beklagen dichter bij huis de netten te hebben uitgeworpen. Al wat gelost werd was meer dan welkom en zelfs steenholk kreeg tot 26 fr. De grote wijting liep op tot 45 fr., de kleine sortering tot 33 fr. Schar kreeg tussen 30 en 40 fr, steenschol tussen 52 en 90 fr volgens de grootte. Voor schol en iek lag de prijs tussen 30 en 45 fr het kg, terwijl platjes tot 32 fr kregen.

Een mooie vangst zonnevis aangevoerd door de O.C.C. kreeg een even goede prijs met de grote sortering tot 115 fr, de middensoort tot 82 fr en de kleine tot 62 fr het kg. Waar ook rog, pollak, gul, kabel-

jauw, rode knorhaan en de andere soorten zeer duur weggingen bereikte de O.66 een onverwacht resultaat : 683.050 fr.

Haring was er deze week niet. Enkele haringspannen hebben trouwens al weer hun viskorre in gebruik. De N.40-41 deden dat trouwens met flink succes aangezien ze dinsdag voor hun 135 bennen gul en wijting 330.000 fr besomden. Ook de O.306 lukte een puik resultaat en besomde met 230 bennen en 200 kg tong niet minder dan 562.000 fr. Garnaal is er evenmin veel geweest. De prijs is dan ook boven de

pluis geweest zodat grote vangsten niet moeten verwacht worden. Misschien kan de invoer de prijs iets doen dalen, maar dan zal het weer op de Deense kust veel moeten verbeteren.

Toch daalde de woensdagmarkt de kabeljauwprijs tot 76 fr terwijl ook de gullen goedkoper werden maar het einde van de verkoop. Wijting bleef wel duur.

Een totale opbrengst deze week van 17.079.700 fr.

## OOSTENDE

VRIJDAG 2-1-1976

WEST				
N.723	8	335	147	485.894
O.274	4	40	—	59.140
O.134	5	100	—	134.030
N. 3	6	205	—	362.800
O.198	6	45	750	211.448

MAANDAG 5-1-1976

IJSLAND				
O.202	16	560	—	1.174.650
O.317	17	420	—	933.290
NOOP HEAD				
O.313	13	220	—	449.225

KANAAL				
O.254	16	100	2300	567.231
WEST				
N.736	8	140	—	294.995
O. 35	6	170	—	347.486
Z. 34	10	100	2600	660.824
Z.499	12	120	3300	947.378
Z. 38	12	200	900	709.849
O.275	6	140	—	223.959
O. 26	8	170	—	280.080
Z. 62	8	180	—	358.840
O. 66	12	200	—	683.050
O.282	4	170	—	403.984
O. 69	9	250	—	405.602
O.114	6	120	—	293.320
Z. 99	5	60	800	211.448
N.719	5	100	—	209.140

DINSDAG 6-1-1976

IJSLAND				
O.182	18	325	—	781.590

KANAAL				
O.181	18	125	2900	779.939

WEST				
N.720	4	90	—	208.980
O.217	6	170	—	457.413
O.306	7	230	209	562.577
O.243	7	70	—	404.650

KUST				
N. 40-41	4	135	—	330.090

WOENSDAG 7-1-1976

WEST				
N. 15	10	520	3500	1.387.551
N.752	5	170	—	376.605
N. 3	3	96	—	214.350
O.279	5	140	—	332.520
N.706	5	170	—	347.115

KUST				
N.708-709	2	105	—	203.520
O.127-303	3	56	—	120.150
O.141-369	3	42	—	81.140

## VERBEKE

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

Weidestraat 346

Tel. (050) 35 48 61

8320 BRUGGE 4 (Assebroek)

(8884N—7519V)

## 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**

2-1	5	37.147	1.258.482		
5-1	18	180.900	9.395.908		
6-1	8	65.359	3.538.379		
7-1	7	63.550	2.886.931		
	38	346.956	17.079.700		

**GARNAALANVOER TE OOSTENDE**

3-1	1	150	15.198	97,—	110,—
5-1	1	102	11.424		112,—

**GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT**

5-1	1	74	6.904	90,—	98,—
7-1	4	519	41.899	71,—	84,—

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

2-1	2	6.517	196.133		
5-1	6	16.987	698.839		
7-1	3	8.358	399.223		

**Onze HOOGWATERBOEKJES 1976**

zijn in alle DAGBLADWINKELS en BIJ ALLE DAGBLADVERKOPERS van de kust alsook in de JACHT-KLUBS verkrijgbaar tegen de prijs van 20 fr. B.T.W. inbegrepen en in het „Zakenkantoor Nieuwsblad van de Kust”. Vindictivelaan 22, Oostende.

Men kan die ook verkrijgen door het storten van de som van 30 fr., verzendingskosten inbegrepen, op P.R. nr. 000-0418987-44 van het „Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, Oostende.

VOOR GROTE HOEVEELHEDEN SPECIALE PRIJZEN.

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

Beroepsvereniging

**HAND IN HAND**

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01 (7390V)

**REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD**

**ZEEBRUGGE**

**MAANDAG 5-1-1976**

Z.533	5	30	100	101.010
Z.574	7	100	400	192.510
Z.512	6	120	400	211.860
Z.402	6	50	100	104.730
Z.575	5	60	150	148.180
Z.427	6	100	300	179.120
Z.348	7	120	300	185.760
Z.598	8	100	300	207.410
Z.569	7	100	300	204.020
Z.183	8	200	1000	492.610
Z.483	6	60	500	276.490
Z.162	8	250	1600	777.550
Z.424	8	100	400	190.370
Z.600	8	60	150	144.790

**DINSDAG 6-1-1976**

Z.435	6	60	200	148.370
Z.568	6	60	200	150.730
Z.580	6	70	250	171.710
Z.518	6	80	300	201.340
Z.200	6	90	300	226.560
Z.582	6	80	300	203.940
Z.405	8	100	1500	507.910

**VRIJDAG 2-1-1976**

Z.547	5	60	300	205.910
Z.589	5	60	400	276.680

**WOENSDAG 7-1-1976**

Z.526	6	40	500	365.530
Z.324	8	130	1900	829.740
Z. 14	7	130	2700	1.007.660
Z.559	3	70	50	190.700

**VERWACHTINGEN**

**VRIJDAG 9 JANUARI 1976**

WEST : O.35 (20 m.)

**MAANDAG 12 JANUARI 1975**

IJSLAND : O.216 (700 m.).  
KANAAL : O.128.  
NOOP HEAD : O.231.  
NOORD : O.198.  
WEST : N.723, O.285, Z.597, N.45, O.239, O.206, O.114, O.282, O.26, N.719, Z.499.

**DINSDAG 13 JANUARI 1976**

KANAAL : O.120, O.82.  
WEST : N.752, O.217, N.720, O.36, Z.38.

**WOENSDAG 14 JANUARI 1976**

NOORDZEE : O.94.  
WEST : O.279, N.706, N.3, O.69, N.15.

**NIEUWPOORT**

**WOENSDAG 31 DECEMBER 1975**

N.579	108.448		
N.172	17.225	N.788	17.225
N.40	10.260	N.41	10.260
ARM.44	53.110		

Op de laatste dag van het jaar werd er 5.000 kg vis gelost, met inbegrip van 500 kg tong. De stukjes tarbot waren heel dure beestjes, tot zelfs 260 fr voor de grote en 200 fr de kg voor de middenslag. De grieten kregen ook 100 fr. Staartvis was ook in de stoet en werd gekocht aan 160 fr. Dat over de vissoorten die op de Nieuwjaars-tafel komen.

Platvis 1.190, drielinggen 1.450, visjes 1.150 fr de benne. Kabeljauw en gullen waren er slechts in beperkte mate en kregen 4.510 fr de benne voor de kabeljauw, de gullen van 3.000 à 2.600 fr. Filet-gulletjes 2.090 tot 2.450 fr. Grote wijting van 840 à 900 fr, kleine 680 fr. Zo verliep de verkoop op de laatste verkoopdag van 1975.

**VRIJDAG 2 JANUARI 1976**

N.951 119.881 N.761 76.252

Twee vangsten van de West, samen 125 bennen, enkele kopen «krac vis» en ong. 150 kg tong. Verder wat kabeljauw, gullen, een twintigtal bennen roggen, wijting en de andere soorten in kleine hoeveelheden. De tongen van 120 fr voor de kleine tot 175 voor 2e en 3e, die 4e 168 fr. Tarbot en grieten werden goed verkocht. Grote gullen 3.400 en 3.500 fr, de volgende soorten tot 1.800 fr en 1.500 fr voor filet-gulletjes en zoals de vissers ze noemen, de voor-kleine ! Grote wijting 1.350 en kleine 820 fr de benne. Voor wat de rogsoorten betreft, werd er gekocht aan moerroggen 2.000 fr, tillen 1.700 fr en 1.900 fr voor de grote scherpstaarten. Platvis : drielinggen 1.000 fr en 740 fr voor de visjes. Zo verliep de eerste

**MAANDAG 5 JANUARI 1976**

N.738	160.994	N.765	148.612
N.345	176.493		
N.590	44.860	N.470	44.860
N.172	30.195	N.788	30.195
N.708	30.915	N.709	30.915

Er werd 17.000 kg vis gelost. Stormweder en berichten van geen aanvoer van vreemde vis. (Het heeft ook gestormd voor de Deense vissers). Alle soorten werden dan ook goed verkocht en er was een stijgende prijs voor alle soorten naar het laatst van de markt. Tongen : 350 kg, van 140 voor de kleinste soort, 170 voor de grootste en de tussensoorten 3de en 4de van 200 tot 220 fr. Tarbot, grote 235, grieten 120 en kabeljauw van 3.800 tot 5.200 fr voor de shelfoods. De gullen 3.500 (uit het ijs), tot 4.300 fr voor deze van de nachtvisser. Wijting (volgens kwaliteit), grote 1.400 tot 1.700, kleine van 700 tot zelfs 1.400 fr de benne. Platvis : drielinggen 1.600, en de grootste 1.000 fr. Moerroggen 2.700, tillen 2.500 fr de benne. Rondschullen waren ook in trek en liepen op tot 1.700 fr de benne. Speerhaaien bleven bij hun 1.250 fr de benne.

**WOENSDAG 7 JANUARI 1976**

N.591	121.163	N.723	245.720
N.172	16.170	N.788	16.170

Slechts 3 vangsten op de markt, alles samen 160 bennen, waarvan de grootste pak, kabeljauw, gullen en wijting waren. Tongen waren er op in alles maar 50 kg, die in 3 soorten gesorteerd, dus gemengd, verkocht werden en die van 170 à 225 fr de kg kregen. Rare vis : tarbot was heel goed verkocht, zelfs tot 300 fr de kg voor grote stuks. Kabeljauw 3.800 fr de benne en enkele kopen 4.000 fr. De gullen van 3.700, 3.200 tot 2.100 fr de benne. De voor-kleine 1.900 fr. Grote wijting kreeg 1.900 fr, kleine 1.400 tot 1.500 fr. Platvis : drielinggen en visjes rond de 40 fr de kg. Zandschullen zelfs tot 50 fr. Speerhaaien 1.200 fr de benne. Dit waren de woensdagprijzen.

**ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR**

Alle zeekaarten zowel voor de Noordzee als voor andere zeeën zijn steeds binnen de 48 uur verkrijgbaar in de drukkerij van Het Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende, tel. 059-70.77.13 of in Noordzee Boekhandel, Vindictivelaan 22, Oostende. Tel. 059-50.16.76.

	5-1-1976	6-1-1976
Scheivis		
Groot	63. —	81.40 —
Middel	59.40 —	70.60-76. —
Klein	24.60-40. —	56. — 57. —
Kabeljauw	65. — 70. —	
Gul	65. — 68. —	47. — 70. —
Wijting	27.40-39.20	36. —
Schaat	44. — 55. —	47. —
Zeebaars	40.60-43.80	41.40-44.60
Leng	29.80-60.40	53. — 64. —
Schartong	25.40-36.40	38.20 —
Heilbot	103.0-141.0	
Koolvis	38. — 44.80	44. — 48.60
Hondstong	28.20-53. —	
Zeewolf		
Staart		

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

Soorten	5-1-1976	6-1-1976	7-1-1976
Lappen	176 -185	170 -177	172 -175
Grote	212 -219	201 -210	210 -211
3/4	229 -241	228 -239	247 -256
Blok	221 -243	211 -241	229 -238
voor-kleine	220 -224	210 -222	202 -212
kleine	152 -178	176 -185	179 -184
slips			

#### Zeebrugge

Soorten	5-1-1976	6-1-1976	7-1-1976
grote	198 -204	166 -198	160 -169
blok	227 -240	239 -246	222 -238
fruit	262 -238	268 -274	225 -250
schone kleine	236 -263	263 -270	213 -228
kleine	216 -235	217 -220	210 -213
tout petit	207 -222	196 -200	190 -196
slips	165 -170	161 -163	162 -169

#### Nieuwpoort

Soorten	5-1-1976	6-1-1976	7-1-1976
Tong I	170 —		179 —
Tong II	194 —		179 —
Tong III	215 —		225 —
Tong IV	207 —		225 —
Tong V	185 —		169 —
Kleine			169 —

### PLADIJS

#### Oostende

Soorten	5-1-1976	6-1-1976	7-1-1976
Grote	23, — 29,40	34, — 40, —	24,60-28,20
grote iek	28, — 33,80	36, — 39, —	23,80, —
kleine iek	34, — 36, —	40, — 41, —	28, —
derde slag	40, — 44,20	40,20-43, —	39,80, —
platjes	14,60-28,60	26, — 29,40	21,80, —

#### Zeebrugge

Soorten	5-1-1976	6-1-1976	7-1-1976
I	35, — 36, —	40, — 49, —	38, —
II	39, — 40, —	40, — 45, —	37, —
III	41, — 43, —	42, — 53, —	33, —
V	38, — 43, —	53, — 58, —	43, —
IV	25, — 30, —	32, — 40, —	20, —

#### Nieuwpoort

Soorten	5-1-1976	6-1-1976	7-1-1976
Moeien			
grote pladijs	17, —	20, —	23, —
drielingen	20, —	32, —	42, —
platjes	15, —	35, —	40, —

# EVEREST

## SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

## PARLEMENTAIRE VRAGEN HOEVEEL VIS NAAR HET BUITENLAND ?

Door volksvertegenwoordiger Ferdinand Van Damme werd de minister van Landbouw hiernavolgende vraag gesteld.

verkocht werd en zulks per land van verkoop en per jaar ?

### ANTWOORD

Zeevissers verkopen hun vangsten niet in de Belgische vismijnen maar wel in het buitenland.

Hierna gelieve het geachte Lid een overzicht te vinden van de door hem gevraagde gegevens zoals zij mij werden medegedeeld door de betrokken instanties in het buitenland.

Is het mogelijk te vernemen, voor welke waarde sinds 1972 in het buitenland door Belgische zeevissers

1972	Kilo's	Fr.
Groot-Brittannië	3.022.260	76.147.152
Nederland	121.941	4.864.658
Frankrijk	1.712	93.152
<b>Totaal</b>	<b>3.145.913</b>	<b>81.104.962</b>
<b>1973</b>		
Groot-Brittannië	2.762.364	85.841.136
Nederland	223.650	7.802.444
Frankrijk	133.101	2.433.292
<b>Totaal</b>	<b>3.119.115</b>	<b>96.076.872</b>
<b>1974</b>		
Groot-Brittannië	2.735.996	84.317.433
Nederland	179.606	5.704.155
Frankrijk	31.502	611.674
Denemarken	39.101	941.681
<b>Totaal</b>	<b>2.986.209</b>	<b>91.574.943</b>
<b>1975 (1)</b>		
Groot-Brittannië	1.978.860	61.777.285
Nederland	297.456	9.575.478
Frankrijk	1.461	41.078
Denemarken	1.007.173	23.650.266
<b>Totaal</b>	<b>3.284.950</b>	<b>95.044.107</b>

(1) De hoeveelheden en waarden tot einde september.

REDERS,  
LEEST UW  
VAKBLAD

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge	Oostende		Zeebrugge	Oostende		Zeebrugge	Nieuwpoort						
	5-1-1975	5-1-1975	5-1-1975	6-1-1975	7-1-1975	7-1-1975	5-1-1976	7-1-1976	5-1-1976	7-1-1976						
Tarbot : groot (123)	212	-293	200	-289	170	—	229	-331	256	-297	301	—	230	—	270	-300
middel (123)	155	-178	120	-140	100	—	140	-160	143	-169	175	—	200	—	150	-170
klein (123)	108	-128	120	-140	100	—	120	-140	116	-123	138	—	120	—	125	—
Griet : groot (123)	69	-104	85	-118	101	-103	93	-112	111,4	-115,8	118	—	115	—	110	—
middel (123)	61,40	-80,—	72	-112	72	-82,—	83	-90,—	83,20	—	100	—	—	—	—	—
klein (123)	52	-71,—	65	-85,—	—	—	71	-85,—	71,40	—	95	—	—	—	—	—
Schelvis : groot	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	98	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	70	-81,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	50	-52,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (I)	35	-62,—	—	—	52	-67,—	—	—	—	—	—	—	54	—	50	—
Keilrog (123)	78	-80,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (23)	—	—	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tilten (23)	—	—	62	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	—	50	—
Scherpstaart (23)	—	—	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	—	50	—
Halve mans (23)	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	—	50	—
Teelt (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Katrog (2)	—	—	27	-28,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kabeljauw	72	-95,60	92	-104	85	-110	—	—	75	-80,—	108	—	85	-104	80	—
Gul (groot)	26	-81,20	78	—	41	-98,20	—	—	39,60	-72,—	106	—	83	-50,—	45	-70,—
Gul (middel)	—	—	64	—	—	—	—	—	—	—	88	—	—	—	—	—
Gul (klein)	—	—	51	—	—	—	—	—	—	—	41	—	—	—	—	—
Hozemondhamme	82	-161	—	—	90	-166	—	—	162	—	—	—	—	—	—	—
Wijting : groot	18	-34,40	24	-25,—	23,60	-44,80	33	—	20	-42,—	36	-39,—	16	-34,—	38	—
klein	—	—	15	-22,—	—	—	24	—	—	—	29	—	14	-28,—	30	—
Schar	16	-25,80	—	—	28	-40,—	—	—	34	-40,—	40	—	25	-37,—	50	—
Steenhol	31,60	-82,—	—	—	50	-85,—	—	—	59,60	-85,—	—	—	—	—	—	—
Zeehaal	24,80	-29,60	24	-28,—	30	-35,60	28	—	27	-29,60	—	—	24	—	25	—
Hondshaal	14	-16,80	—	—	13,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doornhaal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekeeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	44	-20-50,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	12	-31,40	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenhol	14	-23,60	—	—	23	-26,40	—	—	21	-25,—	—	—	—	—	—	—
Heilbot	67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	39,60	-53,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	27,60	-64,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	56	-119,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	—	24	—
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Poon (roobaard)	30,60	-50,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grauwe Poon (knorh.)	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Knorhaan	30	-52,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Posten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

## VAN DAG TOT DAG

Aan de dinsdagmarkt van 6 jan. werd aangevoerd : eerste aanvoer in het juist begonnen jaar, wegens het ruwe weer kon niet worden uitgevaren. 90 kisten kabeljauw; 15 kisten wijting; 9 kisten schar; 3 kisten sport en 13 kisten diversen. Prijzen in gulden per 40 kg : kabeljauw één 318-312, kabeljauw

twee 364-258, kabeljauw drie 214-196, kabeljauw vier 194-148, kabeljauw vijf 156-144, wijting drie 114-110, schar 144-128, bot 64-48, sprout 32-27, kuit 68, lever 74-66.

De besommingen waren : VD 19 en VD 73 f 12.800; UK 18 en UK 23 f 7600.

## HOLLANDSE REDERS TEGEN QUOTERING DOORVISSEN IS HET WACHTWOORD

Dat de Hollandse reders zich niet goedsmoeds neerleggen bij de quoteringsregeling zoals door het Nederlands Bedrijfschap vastgesteld, blijkt uit de verschillende vergaderingen, protesten en beslissingen in bijna alle redersorganisaties genomen. Het is het geval in Zeeuws Vlaanderen waar Zevibel roert en waaromtrent men ons schrijft :

### OOK DE ZEEUWEN NEGEREN VANGSTQUOTERING VAN TONG

De Zeeuwse kotters vissers aangesloten bij Zevibel de Zeeuwse vereniging voor visserijbelangen hebben zaterdagmiddag besloten zich niet te houden aan de quoteringsmaatregelen voor tong die minister Van der Stee van Landbouw en Visserij heeft aangekondigd voor dit jaar.

Alle gevangen tong zal in de loop van de week aangevoerd worden op de vismijnen van Vlissingen en Breskens. Daarnaast hebben de Zeeuwse kotters vissers zaterdag het aftreden geëist van de directeur van het Produktschap voor vis en visprodukten, omdat deze, volgens hen, zonder rekening te houden met zijn achterban de quotering heeft aanvaard. Verder willen de Zeeuwse vissers iedere samenwerking met het produktschap voorlopig opschorten. Volgens voorzitter M. Siereveld, van de kottersvissektor van Zevibel, zal dit door de Zeeuwse vissers genomen besluit met instemming door de andere Nederlandse vissers worden overgenomen.

« Wij verklaren de minister de oorlog omdat wij met de rug tegen de muur staan », zo zeiden de Zeeuwse vissers.

Het is hetzelfde voor de reders uit Urk, Den Helder, enz.....

Hieromtrent lezen we in de IJ-mouder Courant het volgende

### VISSERS TEGEN QUOTERING

Een groot aantal tong- en scholvisers aanvaardt de quoteringsregeling, die de voorzitter van het Produktschap voor Vis en Visprodukten voor de periode van 5 tot 31 januari heeft uitgevaardigd, niet. De hun toegezonden vergunningen, waarin staat hoe veel ieder van hen in die periode mag vangen, hebben ze meegegeven aan een veertigtal bestuursleden van vier plaatselijke organisaties, die onlangs in Sassen-

heim bijeenkwamen. Van Sassenheim uit gaan de vergunningen retour Produktschap en de vissers zijn van plan door te vissen alsof er geen quotering was.

Vissers uit Urk, Den Helder, Texel en Katwijk hebben met deze geste het voorbeeld van hun bij de Zeeuwse organisatie « Zevibel » aangesloten kollega's gevolgd. « Zevibel » was in de vergadering te Sassenheim niet present, maar wel waren daar vertegenwoordigers van de vereniging « Visserijbelangen » te Urk, de Texelse afdeling van de Nederlandse Vissersbond, de onlangs uit de vissersbond getreden vereniging « Samenwerking » uit Den Helder en de Vereniging van Schipper-eigenaren te Katwijk.

Voor voorzitter B.A. de Jonge van het produktschap — niet ter vergadering aanwezig — hadden de vissers het verwijt dat deze de regeling heeft uitgevaardigd zonder goedvinden van de quoteringscommissie van zijn schap. De regeling komt er op neer dat in de genoemde periode, afhankelijk van het motorvermogen, per schip tussen de 1800 en 2400 kg tong en tussen de 5400 en 7200 kg schol mag worden gevangen.

De heer De Jonge vertelde desgevraagd dat de commissie inderdaad, na bespreking met de achterban, de regeling als te nadelig voor de vissers heeft verworpen. Hij heeft desondanks gebruik gemaakt van zijn recht als voorzitter om deze uitvoeringsregeling vast te stellen. Van het ministerie van Landbouw en Visserij had hij namelijk te horen gekregen dat, als het produktschap niets deed, het ministerie met een nog nadeliger regeling zou komen.

De vissers, zo bleek in de vergadering te Sassenheim, willen de nieuwe quotering alleen aanvaarden als er een compensatie of een betere saneringsregeling dan de nu geldende tegenover wordt gesteld. Men vreest dat de quotering zal leiden tot een uitgebreide handel buiten de veilingen om, een « zwarte » handel die de vissers tegen de borst stuit en die de prijs zeer sterk zou drukken.

Er zou wel eens behoefte kunnen ontstaan aan protestacties, zo meende men, maar concrete plannen voor zulke acties werden niet te berde gebracht. Wel werd gezegd dat eventuele acties zouden moeten blijven binnen de grenzen van het wettelijk geoorloofde.

## OOK DE HOLLANDSE ZEEVISGROOTHANDEL BETWIJFELT DE RECHTSGELDIGHEID

Deze schrijft daarover het volgende :

In de Staatscourant is verschenen de quoteringsregeling van het Produktschap voor Vis en Visprodukten voor tong en schol voor de maand januari 1976, waaruit blijkt dat ieder schip overeenkomstig het aantal P.K.'s een bepaalde hoeveelheid tong en schol mag aanvoeren.

In de vergadering van de quoteringscommissie voor platvis van het Produktschap werd unaniem besloten geen medewerking te verlenen aan de uitvoering van welke quoteringsmaatregel dan ook zolang er geen aanvullende steunmaatregelen van de zijde van de Regering zouden zijn getroffen.

De nieuwe verdelingsregeling biedt immers geen mogelijkheid tot een lonende exploitatie.

In de dagelijkse bestuurs- en de quoteringscommissie-vergadering van het Produktschap op 30 december, waar de thans verschenen regeling ter sprake kwam, werd deze éénstemmig afgewezen overeenkomstig het besluit van de vergadering d.d. 17 december 1975. Tot grote verbazing en ergernis van de commissieleden kwam men na een 2,5 uur durende vergadering tot de ontdekking dat de voorzitter van het Produktschap zonder toestemming van de commissieleden, hetgeen in de raamverordening wordt voorgeschreven, deze nieuwe regeling per circulaire had bekend gemaakt en doen opnemen in de Staatscourant.

Door het feit dat bij deze regeling de voorschriften in de raamverordening niet zijn nagekomen bij tot standkoming daarvan moet de rechtsgeldigheid van deze regeling in sterke mate worden betwijfeld.

Voor deze nieuwe regeling draagt noch de productie, noch de handel de verantwoordelijkheid. Het staat nu reeds vast dat in de maand januari 1976 hetzelfde gaat gebeuren als in de maand december 1975 heeft plaatsgevonden nl. een ongeplandeerde aanvoer en verkoop van tongen buiten de afslagen om, terwijl grote hoeveelheden tong in België zijn aangevoerd van twijfelachtige origine.

Eén en ander heeft desastreuze gevolgen gehad voor de prijsvorming, terwijl de traditionele afzetgebieden voor tong door anderen zijn overgenomen, hetgeen een ernstige aantasting van de concurrentiepositie van dit artikel heeft betekend en ook voor 1976 bij het uitvoeren van de nieuwe regeling wederom tot dezelfde verstoringen zal leiden.

Na de afsluiting van de NEAFC-verdragen, regelen de vangstbeperking voor tong en schol, heeft men er van handelszijde direct op gewezen dat, indien er geen waterdichte controle op deze besluiten zou komen, een juiste uitvoering van de quoteringsmaatregelen niet mogelijk zou zijn.

De Nederlandse Zeevisgroothandel Vereniging concludeert, dat zij zeer tot haar spijt het gelijk aan haar kant heeft gekregen : « zeer tot schade aan de totale bedrijfs-tak ».

### EN IN BELGIE ?

Hier roert men niet en loopt alles zoals voorheen, maar is men bewust dat er in Europees verband maatregelen noodzakelijk waren.

Over de houding van de Hollandse reders en handelaars en over de gegrondheid van hun grieven hebben we het in ons volgend nummer.

# Korte berichten

## EERSTE INCIDENT OP IJSLAND TUSSEN GEWAPENDE SCHEPEN

Op zondag 28 december kregen we het eerste incident tussen een IJslandse kanonneerboot en een Engels fregat van de Royal Navy. Het ging hier om een aanvaring tussen de IJslandse « Tyr » en de Engelse « Andromeda », als gevolg enerzijds van manoeuvres vanwege de IJslander om te trachten de sleepkabels van de Engelse vissersvaartuigen door te snijden en anderzijds het beschermend optreden van de fregat. Dit incident had voor gevolg dat de IJslandse ambassadeur te Londen een protest afgaf bij het « Foreign Office » over wat de IJslanders een bewuste en gewilde ramming van een IJslandse kanonneerboot noemden. Gezien

het fregat echter zelf « midships » getroffen was, wederde men te Londen de beschuldiging als onverantwoord af. Een dergelijk incident tussen gewapende schepen stond onvermijdelijk voor de deur, in aanmerking nemend dat op een gegeven ogenblik, beide schepen aan een snelheid van meer dan 18 mijl, lange tijd nevens elkaar voeren op nauwelijks 10 meter tussen afstand. We kregen vroeger reeds enkele aanvaringen tussen de ongewapende Engelse « Tugs » en de IJslanders, maar hier was het de eerste brutale kennismaking tussen gewapende schepen, hetgeen toch altijd een zeker gevaar inhoudt in aanmerking nemend de mogelijke menselijke reacties der bevelvoerders.





# HULP in NOOD

Samenwerkende Vennootschap

**H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE**

**Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 192.29**



Gedekte risico's:

eigen schade — schade aan derden —  
opslepingen — totaal verlies —  
lichamelijke schade aan derden —  
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig



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



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

