



het  
visserijblad

# AVIA

ALLE BUNKERMATERIAAL :  
GASOIL, MARINE FUELS, OLIEN en  
VETTEN

## ROSSEEL N.V.

L. Coiseaukaai, 21  
BRUGGE - HAVEN  
Tel. (050) 33 99 14 (5 lijnen)  
Telex 19332

Vertegenwoordiger voor de Kuststreek :

## Herman FAICT

Steenovenstraat 28, BREDENE  
Tel. (059) 70 56 76

(7777V)

# A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE  
TEL. (059) 70 88 21



HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN



Agent en dephouder voor de Visserij :

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

**KOOPERATIEVE**

# HAND IN HAND

Kantoren :

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE  
Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 - 54 46 56

Na de uren :

Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)

# 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)

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

---

# het visserijblad

Vrijdag 23 januari 1976 — Nr. 3

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 BAELSKAAI 30 - 8400 OOSTENDE — TEL. (059) 70.77.13 - 70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202  
DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

## Komt de nieuwe slooppremie er door?

De minister van verkeerswezen, de ministerraad en zeker niet te vergeten de inspecteur van Financiën, zullen binnenkort mogen beslissen over de invoering van een tijdelijke uitzonderlijke slooppremie voor Belgische vissersvaartuigen.

Dienaangaande wordt doorgaans verwezen naar de wetgeving terzake, die de Nederlandse regering in 1975 invoerde en waardoor de slooppremie wordt verdubbeld voor vaartuigen die definitief uit de visserij worden verwijderd voor 1 december 1975 en waarvoor er ca. 21.000 fr per ton wordt gegeven op de eerste 150 bruto ton en ca 10.500 fr voor elke volgende bruto-ton. Een schip van 250 Bton krijgt aldus 4.200.000 fr.

Dat de vergelijking echter niet helemaal opgaat met wat voor de Belgische visserij wordt voorgesteld zullen we hierna toelichten.

### REGLEMENTERING

— Schepen die minstens 12 jaar oud zijn;

— Die reeds meer dan 2 jaar het eigendom zijn van de aanvrager;

— Die op 1-1-1975 in het bezit zijn van een geldig bewijs van deugdelijkheid.

— Die daartoe een aanvraag indienen voor 1-8-77 en gesloopt zijn voor 31-12-77.

— Kunnen een premie genieten van 20.000 fr per bruto ton, met per vaartuig maximaal 5.000.000 fr.

Dit is het voorstel dat we hopen dat aan de Belgische regering zal worden voorgelegd en zal worden goedgekeurd!

Opnieuw vergelijkend met wat in Nederland toepasselijk was zou 'n Belgisch vaartuig van 250 ton aldus 5.000.000 fr ontvangen, dus meer dan onze noorderburen; maar een vaartuig van 400 ton ontvangt bij ons ook maar 5.000.000 fr terwijl die Nederlander er 6.825.000 fr zou voor krijgen. Anderzijds echter loopt de periode in Nederland slechts over 4 maanden en krijgt men sinds 1 januari 1976 slechts nog de helft van de gegeven bedragen, terwijl voor België werd voorgesteld de toepassing te laten gelden gedurende 2 jaar.

Uit die gegevens kan gemakkelijk worden besloten dat het Belgische systeem heel wat voordeliger is dan het Nederlandse, maar zelfs dat is weer niet waar want want in België moeten de vaartuigen afgebroken en gesloopt worden en in Nederland mogen deze met - premie - begunstige - schepen aan het buitenland worden voortverkocht. Bij ons wordt het dus een feitelijke slooppremie, ter-

wijl Nederland deze tegemoetkoming 'n «saneringspremie» noemt en de reder de gelegenheid laat nog méér van zijn schip te gelde te maken. Al is de voortverkoop aan het buitenland op vandaag grotendeels hypotetisch.

### BEZWAREN

Nooit kunnen voorstellen worden gedaan of treden wetten in voege zonder dat mensen zich gediskrimineerd voelen of oordelen dat anderen bevoordeligd worden. Ook tegenover het voorliggend voorstel kwamen reeds reacties los.

### 1. PLAFOND OP 5 MILJOEN

Zoals aangestipt, heeft ook Nederland gemeend dat dergelijke premie in hoofdzaak moet gericht zijn op de eerder kleinere types schepen en voorziet men daarom een drempel op 150 ton.

Voor de Belgische visserij worden geen drempels ingebouwd maar is er wel een plafond van 5 miljoen. Waarom?

— ook in België is de kleine middenslag- en middenslagvisserij het zwaarst bedreigd door de kwotering van tong, schol, kabeljauw, enz. Voor dergelijke type schepen wordt de toekomst dus het moeilijkst en zijn ze, door de — noodzakelijke — beperkingen die de regering uitvaardigt, rechtstreeks getroffen, waardoor een tegemoetkoming eerder aan dezen dan aan anderen dan ook te rechtvaardigen is.

— er zijn in de Belgische vloot 4 schepen boven de 250 Bton met een gezamenlijke tonnemaat van 1.600 Bruto Ton. Zonder premiebeperking zou de sloop van deze vaartuigen 32 miljoen kosten! Als de regering slechts 50 of 75 miljoen zou uittrekken over 2 jaar, zou dit betekenen dat de eerste schijf van 25-30 miljoen integraal naar die 4 groten zou gaan, waardoor geen enkel kustvisser of middenslagvaartuig in aanmerking zou komen. Terwijl het juist deze vaartuigen zijn die in gevaar verkeren en waarin moet gesaneerd worden.

— Met kust- en middenslagvaartuigen te slopen worden de resterende types onmiddellijk geholpen ingevolge grotere vangstmogelijkheden t.o.v. de kwota en betere prijzen ingevolge geringere aanvoer.

— De regering heeft alle mogelijkheden uitgeput om met IJsland tot een akkoord te komen en is er in geslaagd 12 «IJslanders» te laten varen. Iedere

reder van een IJslands vaartuig was meer dan gelukkig met dit onverwacht resultaat, waardoor voor deze schepen de toekomst is veilig gesteld. Ware het dan niet absurd om vaartuigen met een verzekerde toekomst aan te moedigen met een slooppremie?

### 2. VOORTVERKOOP

Kandidaat-slopers beknibbelen reeds de onmogelijkheid achteraf hun vaartuig verder te verkopen hetzij in het binnen- of het buitenland «gezien de Hollanders wél mogen».

Het weze duidelijk gesteld dat een Nederlands «gesaneerd» vaartuig dient geschrapd te worden uit de officiële lijst der vaartuigen en dat kenletter en nummer dienen verwijderd. Dit betekent dat een verkoop binnen de EEG eerder onmogelijk is geworden en dat alleen mogelijks wat kans blijft t.o.v. de ontwikkelingslanden.

Dat we dergelijke sloopvaartuigen ook niet in het binnenland mogen verkopen, lijkt ons aanvaardbaar omdat a) deze uitzonderlijke slooppremie niet bedoeld is om de reder zoveel mogelijk geld in de hand te spelen teneinde een nieuw vaartuig te kunnen bouwen, maar wel opdat die reder het bedrijf zou stopzetten en zodoende zijn kollega's meer kansen bieden;

b) dergelijke verkochte vaartuigen naderhand weer op onze kust verschijnen als sportvissersvaartuigen, weekendaartuigen en hobbyschepen die, met even sterke motor als onze kustvissers, tot op onze stranden tussen de golfbrekers vissen, al of niet sluik verkopen en in elk geval de broedplaatsen schenden, zonder aan enige reglementering onderworpen te zijn.

Wij menen in alle oprechtheid dat het voorliggend voorstel een goed voorstel is en we hopen dat het voldoende verdedigers zal krijgen om ten spoedigste door de Belgische regering te worden in uitvoering gebracht. Voor de begroting kan dit niet zo'n groot probleem zijn maar voor de Belgische visserij is het wellicht Dé oplossing.

JEF DEROOSE

### Nota van de Redactie :

We komen hierop volgende week terug, want de vraag stelt zich: welk bedrag zal in de begroting voorzien?

Waarom een slooppremie van 5 miljoen voor een afgeschreven vaartuig, gekocht aan een spotprijs, enz.....

De Rederscentrale had voorgesteld de slooppremie niet te beperken tot vijf miljoen maar vrij te laten. Laat ons dus bezinnen vooraleer te beginnen en vooral de belangen van de kleine en middenslagreders niet uit het oog verliezen.

## AAN ONZE ABONNEMENTEN

Dat de brieven dragers het niet nauw meer nemen om de vernieuwing van een abonnement aan de abonnee te vragen, is een toestand die van jaar tot jaar slechter wordt.

Veel mensen worden hun vernieuwing zelfs niet aangeboden of wanneer ze niet thuis zijn, wordt ook geen briefje achtergelaten om hen hierop te wijzen.

De lezers welke hun abonnement niet meer ontvangen worden verzocht, na te gaan of het betaald werd en ons onmiddellijk in te lichten.

Men kan dit doen per bank, per postcheck of ten burele :

- Vindictevelaan 22, Oostende;
- H. Baelskaai, 30, Oostende;
- Hand in Hand, Rederskaai, Zeebrugge.

Prijs voor een jaar : Het Visserijblad, 1.300 fr.  
Het Nieuwsblad van de Kust, 850 fr.

# DE OPBRENGST VAN DE VERKOOP DOOR VISSERSVAARTUIGEN IN ONZE BELGISCHE VISSERSHAVENS IN 1975

## TE OOSTENDE

Te Oostende hebben er nog steeds twee verkopen plaats. De eerste van de kustvissersvaartuigen, die niet alleen garnaal aanvoeren maar ook vis.

Van de vis wordt er officieel in de vismijn verkocht en er zijn vissers reders die ze ook zelf verkopen langs hun vrouw of standplaatsen of door leurhandel. Die niet officieel in de mijn verkochte vis, wordt geschatte genoemd.

Daardoor komt het dat er bij dit soort vaartuigen een rubriek: «Geschatte Vis» plaats heeft.

Hierna volgen de opbrengsten van die vaartuigen.

Uit dien hoofde blijkt dat de O.110 van Roland en Charles Verbiest de hoogste besomming heeft geboekt, onmiddellijk gevolgd van de O.101 van Gilbert Viaene en O.225 van Isidoor Daems en Mac Donald. Ook voor wat de aanvoer van garnaal betreft kloppen de Verbiests ditmaal de knappe Viaene.

Hierna volgen de cijfers van deze kustvissersvaartuigen.

## OPBRENGST KUSTVAARTUIGEN 1975

| Vaartuig | Vis       | Geschatte vis | Garnaal    | TCTAAL     |
|----------|-----------|---------------|------------|------------|
| O.18     | 107.015   | 415.200       |            | 522.215    |
| O.20     | 18.010    | 295.360       | 560.995    | 874.365    |
| O.22     | 14.020    |               | 1.522.573  | 1.536.593  |
| O.       | 497.907   | 314.300       | 540.122    | 1.352.329  |
| O.32     |           | 12.600        | 448.038    | 460.638    |
| O.77     | 13.240    | 479.150       | 105.474    | 597.864    |
| O.100    | 235.145   | 60.300        | 1.263.533  | 1.558.978  |
| O.101    | 260.530   |               | 1.998.219  | 2.258.749  |
| O.104    | 16.145    |               | 1.329.409  | 1.345.554  |
| O.110    | 73.520    |               | 2.188.828  | 2.262.348  |
| O.111    | 279.030   | 261.560       |            | 540.590    |
| O.116    | 800.959   | 360.135       |            | 1.161.094  |
| O.142    | 671.634   | 4.480         | 1.244.005  | 1.920.119  |
| O.148    | 213.390   | 588.870       | 45.066     | 847.326    |
| O.150    | 296.165   |               | 1.631.844  | 1.928.009  |
| O.190    | 226.410   | 38.630        | 1.108.742  | 1.393.782  |
| O.192    | 1.839.615 |               |            | 1.839.615  |
| O.211    | 282.395   | 364.075       |            | 646.470    |
| O.225    | 435.640   | 4.200         | 1.802.380  | 2.242.220  |
| O.253    | 16.820    |               | 646.901    | 663.721    |
| O.260    | 19.130    | 15.330        | 1.180.066  | 1.214.526  |
| O.404    | 1.690     | 76.590        |            | 78.280     |
| O.446    |           |               | 908.071    | 908.071    |
| O.486    | 16.990    |               | 954.400    | 971.390    |
| O.491    | 637.990   | 446.485       |            | 1.084.475  |
| O.555    | 190.121   |               | 1.497.540  | 1.687.661  |
| O.628    | 428.005   | 270.630       | 15.235     | 713.870    |
| O.710    | 314.613   | 38.880        |            | 353.493    |
| O.737    | 352.375   | 695.880       |            | 1.048.255  |
| O.805    | 55.130    | 522.080       | 109.565    | 686.775    |
| O.807    | 157.995   | 42.655        | 795.644    | 960.294    |
| Totaal   | 8.471.629 | 5.327.390     | 21.896.650 | 35.695.669 |

## DE AANVOER VAN VIS TE OOSTENDE

Wat nu de aanvoer van vis betreft in de Oostendse vismijn, moeten we doen opmerken dat de hieronder vermelde officiële cijfers, alleen die zijn van de verkoop ter Oostendse vismijn.

Het totaal verkoopcijfer van wie in andere en vreemde havens verkocht, is hier niet aan toegevoegd.

In 1975 verkochten immers nogal veel vaartuigen opnieuw in Engeland en waren Nederlandse, Duitse, Deense en Franse vaartuigen daarvan niet gespaard, zodat de hieronder opgegeven cijfers de werkelijke opbrengst van veel schepen niet weergegeven.

Als topverkopers kunnen we in dat opzicht voorlopig slechts melden de O.91, O.216, O.316 en O.317 van de Rederijen Van Lul en Pintelon en Raym. Claeys van Zeebrugge met de O.317.

Juistheidshalve zou daaraan het aantal reizen dienen toegevoegd en nog enkele andere beschouwingen welke nu ontbreken.

Uit dien hoofde kunnen we bemerken dat de Oostendse vloot geweldig geslonken is zowel in aantal als in opbrengst, en dat zelfs Zeebrugge ons straks in onze eigen stad zal komen de les spellen.

Ook de Denen hebben dit jaar de weg gevonden naar onze haven, die voor wat de verkoop betreft een der gemakkelijkste mag genoemd van het vasteland.

## DE RESULTATEN...

### SCHEPEN UIT OOSTENDE

|       |            |       |            |       |            |
|-------|------------|-------|------------|-------|------------|
| O.26  | 3.750.782  | O.141 | 7.008.411  | O.254 | 6.629.499  |
| O.35  | 5.481.332  | O.159 | 1.302.826  | O.274 | 6.046.429  |
| O.66  | 5.581.342  | O.180 | 9.079.214  | O.275 | 5.229.856  |
| O.69  | 3.495.319  | O.181 | 6.981.105  | O.279 | 5.930.030  |
| O.7   | 310.910    | O.182 | 7.515.031  | O.282 | 8.688.152  |
| O.81  | 19.723.107 | O.186 | 2.563.814  | O.285 | 6.280.133  |
| O.82  | 6.670.770  | O.198 | 7.528.093  | O.303 | 9.596.172  |
| O.83  | 7.494.908  | O.202 | 1.249.707  | O.309 | 5.680.915  |
| O.94  | 5.893.332  | O.206 | 5.916.881  | O.306 | 5.606.847  |
| O.114 | 6.743.958  | O.216 | 17.717.099 | O.312 | 1.560.175  |
| O.118 | 6.329.198  | O.217 | 5.101.249  | O.315 | 412.045    |
| O.120 | 4.428.967  | O.224 | 1.768.708  | O.316 | 16.099.261 |
| O.123 | 7.003.173  | O.229 | 5.251.059  | O.317 | 16.733.057 |
| O.127 | 9.502.987  | O.231 | 4.330.647  | O.318 | 12.908.803 |
| O.128 | 5.902.987  | O.232 | 5.039.923  | O.334 | 11.699.480 |
| O.129 | 8.176.134  | O.236 | 12.603.236 | O.369 | 7.163.237  |
| O.134 | 6.055.377  | O.239 | 7.399.249  |       |            |
| O.135 | 5.738.275  | O.24  | 5.728.149  |       |            |

### SCHEPEN UIT NIEUWPOORT

|       |           |       |           |       |           |
|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|
| N.3   | 4.725.675 | N.543 | 1.178.500 | N.719 | 5.114.039 |
| N.15  | 4.499.131 | N.579 | 4.798.872 | N.720 | 2.881.972 |
| N.40  | 5.477.835 | N.705 | 6.288.917 | N.723 | 1.758.735 |
| N.41  | 4.860.795 | N.706 | 5.791.422 | N.736 | 4.085.485 |
| N.45  | 5.854.450 | N.708 | 9.741.803 | N.738 | 935.178   |
| N.346 | 85.075    | N.709 | 9.741.803 | N.761 | 708.838   |
| N.422 | 211.650   | N.715 | 513.905   |       |           |

### SCHEPEN UIT ZEEBRUGGE

|       |         |       |           |       |            |
|-------|---------|-------|-----------|-------|------------|
| Z.12  | 162.876 | Z.550 | 51.584    | Z.321 | 329.312    |
| Z.55  | 7.215   | Z.551 | 62.795    | Z.418 | 2.198.904  |
| Z.88  | 25.576  | Z.558 | 14.862    | Z.421 | 286.850    |
| Z.184 | 24.892  | Z.556 | 18.904    | Z.452 | 1.221.089  |
| Z.400 | 457.396 | Z.34  | 9.400.017 | Z.499 | 10.294.640 |
| Z.430 | 65.525  | Z.38  | 4.686.557 | Z.502 | 8.408.982  |
| Z.445 | 12.350  | Z.42  | 123.910   | Z.509 | 7.176.486  |
| Z.447 | 62.442  | Z.62  | 4.640.114 | Z.562 | 7.119.444  |
| Z.455 | 56.814  | Z.162 | 714.645   | Z.571 | 159.280    |
| Z.474 | 31.536  | Z.175 | 97.955    | Z.581 | 310.460    |
| Z.477 | 31.031  | Z.176 | 364.285   | Z.583 | 208.651    |
| Z.494 | 55.203  | Z.189 | 171.225   | Z.596 | 457.260    |
| Z.500 | 90.463  | Z.196 | 99.035    | Z.597 | 4.615.995  |
| Z.548 | 223.511 | Z.209 | 7.176.486 | B.60  | 310.460    |

### DEENSE SCHEPEN

|        |         |         |           |        |           |
|--------|---------|---------|-----------|--------|-----------|
| E.137  | 662.661 | R.L.397 | 1.391.043 | RI.320 | 2.282.720 |
| E.202  | 964.033 | R.L.428 | 428.887   | RI.339 | 478.915   |
| L.1    | 564.133 | RI.438  | 2.522.621 | RI.344 | 477.170   |
| L.35   | 319.396 | RI.464  | 610.877   | RI.139 | 624.217   |
| L.353  | 221.292 | RI.489  | 479.953   | RI.244 | 586.293   |
| RI.387 | 431.066 | RI.366  | 339.000   | RI.260 | 409.585   |
| RI.338 | 870.406 | RI.288  | 1.342.320 | RI.11  | 656.100   |

### FRANSE SCHEPEN

|           |        |           |        |           |         |
|-----------|--------|-----------|--------|-----------|---------|
| DK.200127 | 85.400 | DK.275785 | 47.150 | LO.244684 | 771.210 |
| DK.275781 | 74.890 | DK.336056 | 74.890 |           |         |

### IJSLANDSE SCHEPEN

|        |           |        |           |       |           |
|--------|-----------|--------|-----------|-------|-----------|
| SH.126 | 823.095   | RE.161 | 3.939.591 | SI.70 | 1.651.895 |
| SH.377 | 721.121   | SH.201 | 1.300.035 | GK.75 | 488.536   |
| SH.346 | 1.447.076 | SH.224 | 1.514.132 | VE.73 | 1.130.372 |
| RE.10  | 2.145.665 | SH.135 | 1.844.249 |       |           |
| RE.50  | 864.498   | SH.207 | 2.018.391 |       |           |

### NEDERLANDSE SCHEPEN

|        |         |        |         |         |        |
|--------|---------|--------|---------|---------|--------|
| TX.9   | 215.512 | UK.142 | 107.053 | WR.147  | 56.250 |
| TX.33  | 215.512 | VL.73  | 157.300 | WR.152  | 45.870 |
| UK.128 | 107.053 | WR.1   | 99.144  | LJM.207 | 7.980  |
| UK.141 | 78.166  | WR.7   | 186.435 | LJM.209 | 7.960  |

### ENGELSE SCHEPEN

|        |         |         |         |        |        |
|--------|---------|---------|---------|--------|--------|
| GY.233 | 110.991 | GY.304  | 541.151 | HA.106 | 68.598 |
| GY.242 | 268.330 | GY.1384 | 654.368 | HA.32  | 62.812 |

(vervolg blz. 3)

## EN TE ZEEBRUGGE ?

Hierna volgen de opbrengsten van de vis in de vismijn van Zeebrugge in 1975 verkocht alsook deze van de garnaal. De plaatselijke dienst van het Ministerie van Landbouw weigerde ons de opbrengstcijfers te geven, onder voorwendsel dat die cijfers vertrouwelijk zijn.

Men schijnt in ons Ministerie ter plaatse nog niet te weten dat de verkoop van vis en garnaal in alle vismijnen van Europa openbaar is en bijgevolg al de opbrengsten van om het even welk land gekend zijn.

Of is men bij ons opnieuw katholieker dan de paus.

|                 |            |                 |            |                |            |
|-----------------|------------|-----------------|------------|----------------|------------|
| B.5             | 12.043.956 | Z.421           | 5.125.865  | Z.549          | 5.549.855  |
| Z.14            | 12.898.324 | Z.424           | 7.855.634  | Z.559          | 6.954.034  |
| Z.16            | 10.938.685 | Z.427           | 4.859.905  | Z.560          | 2.619.176  |
| Z.19            | 11.381.256 | Z.429           | 6.883.870  | Z.563          | 3.931.074  |
| Z.27            | 10.645.930 | Z.431           | 7.812.018  | Z.564          | 4.915.383  |
| Z.30            | 9.110.415  | Z.435           | 3.644.105  | Z.568          | 4.333.971  |
| Z.38            | 310.905    | Z.444           | 5.284.181  | Z.569          | 5.787.032  |
| Z.42            | 3.838.100  | Z.459           | 274.210    | Z.570          | 3.479.433  |
| Z.99            | 9.047.905  | Z.460           | 3.706.460  | Z.571          | 2.300.273  |
| (vanaf 20-5-75) |            | Z.462           | 6.909.976  | Z.573          | 5.751.486  |
| Z.108           | 8.033.831  | Z.463           | 1.453.995  | Z.574          | 8.211.774  |
| Z.161           | 6.414.092  | Z.465           | 5.743.633  | Z.575          | 4.152.005  |
| Z.162           | 14.023.715 | Z.483           | 11.791.521 | Z.576          | 8.510.380  |
| Z.175           | 4.423.996  | Z.484           | 7.955.186  | Z.578          | 4.145.938  |
| Z.176           | 8.587.666  | Z.492           | 7.131.755  | Z.580          | 4.455.891  |
| Z.183           | 12.367.405 | Z.496           | 4.153.737  | Z.581          | 4.499.286  |
| Z.189           | 4.139.781  | Z.497           | 6.388.311  | Opgelegen van  |            |
| Z.196           | 13.594.869 | Z.506           | 9.208.663  | 22-1 tot 31-3  |            |
| Z.200           | 9.405.060  | Z.507           | 6.193.291  | Z.582          | 5.215.374  |
| Z.262           | 5.087.649  | Z.510           | 6.868.310  | Z.583          | 10.925.443 |
| Z.295           | 6.434.691  | Z.512           | 6.602.244  | Z.584          | 7.103.377  |
| Z.307           | 5.724.417  | Z.516           | 5.163.055  | Z.588          | 2.211.277  |
| Z.315           | 3.165.472  | Z.518           | 2.563.196  | Z.589          | 4.087.526  |
| Z.324           | 10.151.807 | Z.519           | 5.518.815  | Opgelegen van  |            |
| Z.33            | 9.302.057  | (vanaf 25-4-75) |            | 29-7 tot 30-9  |            |
| Z.348           | 2.762.854  | Z.525           | 3.905.623  | Z.592          | 4.093.602  |
| Z.321           | 3.502.865  | Z.526           | 6.389.202  | Z.596          | 8.484.869  |
| Z.402           | 4.805.046  | Z.533           | 3.217.820  | Z.598          | 3.268.615  |
| Z.405           | 7.533.380  | Z.537           | 5.598.278  | Z.599          | 2.624.372  |
| Z.403           | 5.569.851  | Z.542           | 5.136.741  | Z.600          | 4.158.312  |
| Z.418           | 8.706.663  | Z.543           | 5.312.328  | B.604          | 3.823.236  |
|                 |            | Z.547           | 4.855.037  | (Tot 30-11-75) |            |

OPBRENGSTEN VAN DE VERKOOP VAN  
GARNAALVAARTUIGEN

|       | Vis<br>opbrengst | Garnaal<br>gewicht | Garnaal<br>opbrengst | TOTAAL    |
|-------|------------------|--------------------|----------------------|-----------|
| Z.12  | 145.505          | 39.975             | 2.200.860            | 2.483.612 |
| Z.54  |                  | 14.030             | 1.213.375            | 1.213.375 |
| Z.55  | 122.345          | 38.653             | 2.301.232            | 2.423.577 |
| Z.83  |                  | 28.484             | 1.740.760            | 1.755.148 |
| Z.184 |                  | 31.100             | 1.826.978            | 1.826.978 |
| Z.201 | 1.794.590        | 7.860              | 628.600              | 2.606.333 |
| Z.257 | 1.386.051        | 18.128             | 1.293.146            | 2.679.197 |
| Z.400 | 94.940           | 19.733             | 1.101.158            | 1.196.098 |
| Z.403 | 1.158.471        | 15.206             | 1.217.519            | 2.365.990 |
| Z.430 | 123.400          | 41.376             | 2.374.949            | 2.516.838 |
| Z.437 | 1.386.051        | 15.104             | 1.323.660            | 2.709.711 |
| Z.438 |                  | 5.461              | 553.553              | 553.553   |
| Z.445 |                  | 29.582             | 1.681.096            | 1.681.096 |
| Z.447 |                  | 35.648             | 1.979.901            | 1.979.901 |
| Z.455 | 16.845           | 40.460             | 2.367.894            | 2.441.545 |
| Z.468 | 1.623.254        | 15.893             | 1.467.425            | 3.090.679 |
| Z.471 | 427.502          | 40.463             | 2.037.768            | 2.465.441 |
| Z.472 | 427.502          | 24.244             | 1.135.126            | 1.588.323 |
| Z.473 |                  | 15.438             | 906.534              | 906.534   |
| Z.474 | 16.845           | 32.414             | 1.687.314            | 1.684.159 |
| Z.477 | 182.400          | 26.519             | 1.621.182            | 1.775.656 |
| Z.481 |                  | 27.954             | 1.632.435            | 1.632.435 |
| Z.494 |                  | 28.570             | 1.905.237            | 1.995.296 |
| Z.500 |                  | 44.030             | 2.782.448            | 2.782.448 |
| Z.501 |                  | 36.841             | 1.972.254            | 1.972.254 |
| Z.505 | 311.880          | 17.518             | 651.125              | 3.765.005 |
| Z.511 | 637.233          | 20.371             | 1.152.379            | 1.793.612 |
| Z.520 |                  | 30.723             | 1.709.888            | 1.709.888 |
| Z.536 |                  | 35.816             | 2.006.366            | 1.978.694 |
| Z.538 | 1.784.523        | 14.272             | 1.307.292            | 3.091.815 |
| Z.548 | 693.460          | 20.625             | 1.210.433            | 1.903.893 |
| Z.550 | 466.278          | 17.901             | 1.036.537            | 1.502.815 |
| Z.551 | 361.830          | 30.655             | 1.834.435            | 2.151.265 |
| Z.552 |                  | 36.353             | 1.774.538            | 1.774.538 |
| Z.553 |                  | 38.874             | 2.154.823            | 2.154.823 |
| Z.554 | 1.784.523        | 14.506             | 1.411.349            | 3.195.872 |
| Z.556 |                  | 25.057             | 1.395.492            | 1.395.492 |
| Z.558 | 1.158.471        | 13.921             | 1.216.223            | 2.374.694 |
| Z.586 |                  | 41.625             | 2.047.474            | 2.047.474 |
| Z.601 | 1.623.254        | 12.597             | 1.084.872            | 2.708.126 |
| Z.602 | 140.815          | 18.971             | 1.085.617            | 1.226.432 |
| Z.809 |                  | 31.937             | 1.739.668            | 1.739.668 |
|       |                  | 1.089.888          | 65.750.912           |           |

## TE NIEUWPOORT

|       |           |       |           |        |           |
|-------|-----------|-------|-----------|--------|-----------|
| N.1   | 1.733.787 | N.590 | 3.488.704 | N.752  | 71.370    |
| N.15  | 2.335.621 | N.591 | 2.488.615 | N.761  | 1.709.679 |
| N.40  | 356.40    | N.700 | 2.824.969 | N.762  | 1.996.303 |
| N.41  | 136.151   | N.705 | 36.431    | N.765  | 2.138.426 |
| N.45  | 259.890   | N.706 | 15.830    | N.782  | 1.705.531 |
| N.106 | 663.143   | N.708 | 234.132   | N.788  | 2.428.483 |
| N.159 | 334.807   | N.709 | 234.132   | N.804  | 830.897   |
| N.172 | 3.093.713 | N.710 | 82.417    | O.10   | 44.480    |
| N.345 | 2.880.411 | N.715 | 1.966.846 | O.156  | 373.174   |
| N.346 | 2.004.268 | N.719 | 36.431    | O.306  | 15.830    |
| N.349 | 1.141.053 | N.720 | 745.721   | Z.429  | 599.108   |
| N.470 | 3.411.060 | N.721 | 1.805.338 | ARM.44 | 1.952.446 |
| N.579 | 1.486.311 | N.736 | 468.229   |        |           |
| N.498 | 600.047   | N.738 | 2.392.936 |        |           |

Hier dient aangemerkt dat naar gelang de marktprijzen en de waterstanden sommige reders te Oostende of in Engeland verkochten. Deze resultaten, uitgenomen deze voor het buitenland vindt men onder een ander rubriek.

STAAT EEN VERMINDERING  
VAN ONZE VLOOT  
GELIJK MET SANERING ?

Het is werkelijk verbazend welke domme praat sommigen verkopen die menen geroepen te zijn om als expert in visserijzaken op te treden.

In een uitgave van een Vlaams dagblad lezen wij in betrekking hiermede dat de Belgische vloot dient gesaneerd te worden door een vermindering van het aantal eenheden, want vele varkens maken de spoeling dun. Na deze aanhaling die kant noch wal raakt en die uitgaat van de Rederscentrale, waar enkele leiders er belang bij hebben, geven we ter overweging of de enkele Belgische eenheden die zouden wegvallen werkelijk hun invloed kunnen hebben op de vangstcapaciteit van de duizenden en duizenden vissersvaartuigen elders en of de mug nu werkelijk in die mate bijdraagt om de visstand te benadelen.

Nu staat het reeds vast dat onze visserij aan het wegwijnen is vanwege «te weinig schepen»! Verleden week woensdag was er geen enkel vaartuig aan de Oostendse afslag en er zijn weken dat men zelfs op de voornaamste verkoopdagen amper een halve mijn vis (!) samen krijgt! En nu komt een profeet verklaren dat er nog te veel zijn en dat met minder, er hoger prijzen en meer vis zou te vangen zijn voor de anderen! Weet men dan niet, dat zelfs bij schaarse aanvoer van vis in de Belgische afslag, de prijs toch niet gemaakt wordt door onze schepen? Een duidelijk staaltje hiervan kregen we onder meer vorige week ten aanschouwe in de Oostendse afslag en wellicht elders ook in onze twee overige nationale afslagen. De IJslandse kabeljauw zette op maandag 12 januari in aan ongeveer 3.300 fr de bak van 50 kg. Verderop, van de West ging deze prijs tot plus minus 4.000 fr. Op dit ogenblik verkocht men de ingevoerde gekopte kabeljauw aan 100 fr het kg. in dezelfde Oostendse mijn. Rond half acht ongeveer bood men plots vanaf woensdag gekopte Deense kabeljauw aan te

gen 60 fr het kg. Onmiddellijk zakte de kabeljauwprijs tot 2500 fr en minder de ben. Eén der eerste slachtoffers hiervan was onder meer de O.282. Een duidelijker staaltje dat het niet de Oostendse aanvoer is die de prijs bepaalt, kan zeker niet gegeven worden. Het is dus prietpraat te beweren dat het verdwijnen van enkele Belgische vaartuigen de spoeling terug dik zal maken!

We herhalen dat onze vloot niet moet gesaneerd worden naar het aantal, want de Belgische spoeling heeft geen invloed. Onze vloot moet integendeel met moderne vaartuigen uitgebreid worden opdat onze schepen, kwa vangstcapaciteit zouden kunnen mededingen met moderne schepen van andere landen. We horen nu al overal klagen dat er te weinig schepen aan de Belgische en meer speciaal aan de Oostendse afslag komen en dat de groothandel zich begint af te wenden en naar het buitenland kijkt en er koopt. Om dan te horen zeggen en te lezen dat er nog te veel vaartuigen bij ons zijn! Dan denkt men waarschijnlijk met mensen te doen te hebben die niets kennen van de visserij ofwel hun ideeën werkelijkheid willen zien worden opdat zij alleen op de markt wensen te verkopen. Het verhaaltje dat de enkele Belgische schepen die zouden wegvallen, de reizen van onze andere IJslanders, Kanaalders en Noordzeevaartuigen dikker zullen maken (om in de trant van de spoeling te blijven) is het toppunt van dwaasheid. De duizenden en duizenden vreemde treilers die in gekoncentreerde vloten de gekende vangstgronden komen afdwellen, alsmede onze enkele tientallen eenheden, zullen daar zeker niet dik van worden! Daar is de kwoteringsreglementatie beter op haar plaats. Slechts wanneer men in alle landen, en dan vooral in die van het Oostblok, tot een aanzienlijke vermindering van de vissende eenheden zou overgaan, kan anderszids iets ter zake bereikt worden.

# EEN UITLOPER VAN DE KABELJAUWOORLOG : NAVO-SEKRETARIS LUNS NAAR IJSLAND EN LONDEN

Tegenover de bedreiging vanwege IJsland om het Navo-lidmaatschap op te zeggen waardoor één voor de Navo-landen bijzonder geschikte basis en bespiedingspost zou wegvallen, en mede met instemming van IJsland zelf, is de heer Luns, sekretaris-generaal van deze organisatie, voor besprekingen naar Reykjavik geweest. Ondervraagd door een T.V.-reporter verklaarde de heer Luns dat hij niet gemandateerd werd door de Navo zelf, maar eenvoudig in zijn functie van sekretaris-generaal contact opgenomen heeft. Luns gaf de belangrijkheid toe van het, zoals hij zelf zegde «onzinkbaar reuzevliegdekschip» dat IJsland betekende in de Navostrategie en onderlijnde aldus het groot belang van een bijlegging van het konflikt tussen de 2 leden Engeland en IJsland. Toen de reporter het had over de chantage vanwege IJsland, verbeterde Luns dit met te zeggen dat IJsland de troeven gebruikt die dit land in zijn spel bezit. Over het resultaat van zijn besprekingen wenste hij niets los te laten, behalve het feit dat hij binnenkort een onderhoud met premier Wilson en met de Minister van Buitenlandse Zaken Callaghan hieromtrent zou hebben. IJsland dat intussen bedreigd had de diplomatieke betrekkingen te verbreken met Engeland, ten ware dit land haar oorlogseenheden uit de 200 mijlenzone zou terugtrekken, zal nu eerst het resultaat van de besprekingen «Luns - Wilson - Callaghan» afwachten. Engeland heeft anderzijds reeds laten weten dat ze de verbreking der diplomatieke betrekkingen zou betreuren, maar deze mededeling houdt terzelfdertijd in, dat dit land niet van plan is zich door deze maatregel van IJsland te laten intimideren.

Een begin van uitvoering van rechtontzegging aan de Navo, kregen we toch waar de IJslandse vluchtgeleiders besloten hebben tot 21 januari geen inlichtingen meer te zullen verstrekken aan de vliegtuigen in Navoverband optredend. In IJsland zelf aanziet men deze strijd niet zo zeer als een politieke of diplomatieke oorlog, maar als een economische en sociale strijd, reden waarom er praktisch een volledige eensgezindheid heerst in alle lagen van de bevolking en over alle politieke partijen heen, van de liberalen tot de kommunisten. Het typische feit uit deze nieuwe kabeljauwoorlog is verder het fiasco van het optreden van de IJslandse kanonneerboten, die zo daadwerkelijk opgevangen worden door de Engelse fregatten en sleepboten dat de Engelse treilers praktisch ongemoeid hun visserij kunnen bedrijven en daarbij dan nog beter resultaten maken dan het vorig jaar. Dit legt natuurlijk het ongenoegen uit van IJsland en het verleggen van de kabeljauwoorlog naar het politiek en diplomatiek terrein. Nu Engeland de onmacht van IJsland bewezen heeft, menen we dat dit laatste land misschien nu toch ook bereid zou gevonden worden ergens Engeland tot in de helft tegemoet

te komen bij het vastleggen van de toegelaten maksimum vangkontingent.

## VERLATEN DE BRITSE FREGATTEN DE IJSLANDSE WATEREN ?

Volgens de laatste ontwikkelingen, zou Engeland bereid gevonden worden de oorlogsbodems uit de 200 mijlen-zone rond IJsland terug te trekken, mits IJsland dan voorlopig ophoudt de sleeprossen van de treilers door te varen. Dit zou de inleiding worden van een gesprek die de IJslandse Eerste Minister Hallgrimmson naderhand te Londen zou voeren. Te Brussel had Luns bij zijn terugkeer uit Reykjavik een gesprek met de Engelse Minister van Buitenlandse Zaken Callaghan die zijn bereidheid tot onderhandelen uitdrukte. Hiermede zou dan van IJslandse zijde geen uitvoering gegeven worden aan de reeds op de Engelse ambassade te Reykjavik bestelde nota dat men de diplomatieke betrekkingen zaterdagnacht zou verbreken, indien de Engelse oorlogsbodems tegen deze tijd niet zouden terug getrokken worden.

Voor Engeland is deze terugtrekking niet moeilijk, gezien deze gekoppeld is aan het niet-meer-optreden van de IJslandse kanonneerboten. Deze voorlopige overeenkomst aanzien we zelfs eerder als een kleine overwinning voor Engeland en het is dus zeker voorbarig te gaan gewagen van een bakzeil-halen van Engeland. Het omgekeerde zou eerder waar zijn, vermits intussen de Engelse treilers ongestoord de visserij zullen kunnen gaan uitoefenen tussen de 50 en 200 mijlen uit de kusten. We zijn dan ook overtuigd dat de binnen zeer kort op gang komende besprekingen een kompromisresultaat zullen geven waarbij het vangkwotum voor de Engelse treilers wel wat boven het eertijds door IJsland bepaald kontingent zal liggen, maar omgekeerd ook lager zal zijn dan het Engelse streefcijfer.

## DE FRANSE VISSERSVROUWEN ROEREN ZICH

Verleden week schreven we één en ander in verband met dit artikel, onder meer dat een vissersvrouw haar bezwaar maakte over het feit «dat in de laatste 14 jaar juist gete'd haar echtgenoot tweemaal thuis was». Het is duidelijk dat er hier een lijntje versprongen is. We vragen dan ook aan onze lezers nota te willen nemen van de verbetering, namelijk dat een franse vissersvrouw haar beklag maakte dat ze in de 14 laatste jaren, juist geteld, MET KIERSDAG, haar man tweemaal thuis had.

## Ter overname gevraagd : LEGE VISSERIJ - REDERIJ VENNOOTSCHAP

Gedetailleerde aanbiedingen zullen uiterst diskreet behandeld worden.

Schrijven bureelblad nr 7779V.

## HET LICHTEN VAN DE B.604

Bij het ter perse gaan donderdagmiddag, 21 januari, vernemen we nadat de Diensten van Openbare Werken de vorige week dinsdag de aanbesteding lieten doorgaan, dat de Minister na tien dagen aandringen, beslist had het werk toe te vertrouwen aan de firma Smit en Tak van Rotterdam.

De bergingswerken begonnen vrijdag maar het slechte weder noopte de aannemers zondag reeds het werk te staken na ook ondervonden te hebben, dat het vaartuig snel gedolven werd door het zand gevolg van de aanhoudende slechte weders.

Ook werd vastgesteld dat na het onderschreeven met een weier, er een tweede zou nodig zijn om het schip met zware bakken uit zijn graf te lichten.

Zo het weder het toelaat, hoopt men heden vrijdag daarin te gelukken en het op de kielbank te Zeebrugge te brengen, waar door het parket alle nodige voorzorgen werden genomen om het wrak te kunnen onderzoeken en ook de plaats van aanvaring te kunnen bepalen, wat ook zijn belang heeft.

## DE REDER EN FAMILIES VERGOED

Tijdens en na de rouwmis werden door politiciers mooie speecheen gehouden van steun en hulp. Maar had men daarop moeten wachten, dan had men in de betrokken diensten de mensen nog niet vergoed.

De ongevallenkas voor vissers onder leiding van zijn griffier en zijn voorzitter wachtten op dit alles niet en na de begrafenis kosten te hebben vergoed, werd ook de weduwenrente van het eerste kwartaal vereffend, in afwachting van wat komen zal.

De verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood van haar kant, betaalde de reder reeds de verzekerde som uit om de schulden met zware interesten op bank en de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid te kunnen vereffenen in afwachting dat een procedure tegen de aanvaarders, welke zeer lang kan aanslepen, zou uitwijzen wie geheel of gedeeltelijk foutief is.

Ook hier is het dus voor de rest een verdere afwachting houding.

## ACHT MILJOEN B. FR. VOOR DRIE GIGANTISCHE HARINGNETTEN !

Een gespecialiseerde firma in Noorwegen heeft een 8 miljoen B. fr order uitgevoerd voor het vervaardigen van 3 gigantische Seinezaknetten voor een engelse rederij voor de haringvisserij. Het gaat hier over twee netten van 580 meter op 165 meter en om een derde net van 460 op 115 meter. Het zijn twee speciaal voor deze haringvangst gebouwde schepen van iets meer dan 30 meter (nog in opbouw te Dieppe) die deze visserij zullen beoefenen, namelijk de «Gallic-Rose» en de «Callic-May». De netten zijn voorbestemd voor de visserij op de Schotse haring. Het net is voorzien voor het vissen in ondiep water door de aanbrenge van een horizontaal in het hoofdgedeelte aangebracht stripnet om beschadiging van het hoofdnet te voorkomen of te beperken. Het totaal gewicht van één enkel net is 13 duizend kg met inbegrip van 3.500 kg lood die op de sleeplijn aangebracht is ! Eén van de netten is eveneens voorzien voor de makreel- en sprotvangst met een kleiner maaswijdte en dus met nog een groter gewicht !

Eén en ander geeft ons toch te denken ! Als men met dergelijke netten op de haring, makreel of sprot gaat strope, dan moet dit zonder twijfel naar een overbevising leiden ofwel tot een uitscha-

keling van vele andere vaartuigen vermits met een dergelijke vangstcapaciteit, de kwoteringsnorm wel spoedig zal bereikt worden. Het wordt dus meer bepaald een industriële visserij en de bescheiden reder die slechts over beperkte financiële middelen beschikt, zal hier tenslotte het slachtoffer van worden. Gekonfronteerd met dergelijke mastodontenvisserij, zouden we anderzijds moeten gelukkig zijn met het kwoteringsstelsel, zoniet zou spoedig niets meer overblijven. We zijn dan niet eens verwonderd dat Noorwegen, waar deze netten gemaakt worden en zeker reeds een praktische toepassing krijgen of gekregen hebben, nu verplicht is uit te zien naar andere vangplaatsen en het oog heeft laten vallen op de Engelse makreel en Schotse haring. De haring, makreel en sprot is inderdaad zo gedund langs de vroeger zo rijke Noorse kustgronden, dat men verplicht is van visgrond te verleggen. Het spijtigste in dit geval is zeker wel, dat de haring, makreel en sprot uitgemoord werd, niet zo zeer voor verbruiksdoeleinden, maar voor industriële visserij. Met de uitbreiding tot 200 mijl van de territoriale wateren kunnen sommige bevoordeligde oeverstaten met een zeer lange kust nu lustig de ganse boel om zeep helpen en niet in het minst hun eigen ruiten inwerpen. Begrijpe wie kan !

# KORTE BERICHTEN

## BELASTINGSHERRIE HOUDT ENGELSE STRANDBOTEN AAN WAL

Er heerst nog al wat opwinding onder de vissers van «Redcar» langs de Engelse kust vanwege een belastingsherrrie met betrekking tot de verkeerstaks op de tractoren die de boten over het strand naar zee slepen. Het gaat hier voornamelijk over open boten die de visserij op de kreeft beoefenen. Tot nog toe betaalden de visserstraktoren een verkeerstaks van een goede 500 B. Fr. jaarlijks. Nu zullen deze ongeveer 12.000 B. fr. per jaar moeten afdoeken. De vissers nemen dit niet omdat tot op vandaag deze tractoren ingedeeld werden in de categorie van landbouwtractoren die de laagste taks dienen te betalen. Wij zijn zeeboeren en hebben dezelfde rechten en voordelen als de landboeren, beweren zij. Verder brengen zij in herinnering dat, eertijds bij het bepalen van de taks, de belastingsschikking ter plaatse is komen nagaan voor welke doeleinden de tractoren gebruikt werden. Nadat een boot over het strand in het water gesleept werd, legde een controleur de hand op de motor die nog niet eens warm had bij dit kortstondig werk. Toen werd aangevraagd deze tractoren gelijk te stellen met de landbouwtractoren en de laagste taks te laten betalen. De vissers nemen het dan nu ook niet dat door een eenzijdig beslissing de taks op hun tractoren plots 24 maal meer zal bedragen. In een gans jaar leggen we nog niet eens 10 mijlen weg af, aldus de plaatselijke vissers. Intussen kwam deze herrrie reeds in het Lagerhuis met een interpellatie aan de bevoegde minister. De vissers nemen ondertussen voor zolang een afwachting houding aan.

## VISKOPERSBOYCOT ALS PROTEST TEGEN INVOERING „BENNE-GELD”

De viskopers in de afslagen van Aberdeen, Peterhead en Fraserburgh hebben vorige week de aankopen geboycot uit protest tegen de invoering van een huurgeld door hen te betalen op de visbakken. Dit had als gevolg een inzinking van de visprijs en wel zodanig, dat verscheidene vissersvaartuigen slechts aan de helft van de door hen verwachte opbrengst geraakten. In Aberdeen is het voor de eerste maal dat de kopers een benetakts dienen te betalen. Men had dit vroeger reeds willen invoeren. Maar de kopers hadden toen succesrijk weerstand kunnen bieden. Te Peterhead en Fraserburgh was reeds sinds enige tijd een dergelijke benetakts ingevoerd, maar daar is de kopersherrrie ontstaan wegens 'n verhoging van deze last. Niettegenstaande de kopersboycot in het begin algemeen was, brakkelde deze solidariteit toch langzaam af met als gevolg dat meer

en meer kopers terug kochten en de prijzen op het einde van één, voor de schepen slechte week, terug normaal werden. Dit bewijst weerom eens duidelijk dat men altijd alle lasten weer op de reders en vissers wenst te verhalen en onvermijdelijk komt dit ook zo uit. De kopers zijn altijd geneigd, om bij iedere bijkomende last, dit op de afslagprijs te verhalen. Voert men morgen de BTW belasting op bij de aankoop in de afslag, de kopers zullen automatisch reageren met wat minder aan te bieden om deze kosten te verlagen. Aldus is de rede en de visser praktisch doorlopend het slachtoffer van alle verhoging van lasten waar dit in deze sektor ook gebeurt.

## STATENLOZE TREILER OP VERBODEN WALVISVANGST ?

Er heerst nog al wat opwinding in bepaalde Noorse kringen met betrekking tot de beschuldiging dat een Noorse treiler onbegrensd jacht maakt op beschermde walvissoorten. Door Noorwegen wordt categoriek ontkend dat dit het geval zou zijn en de betrokken treiler, de «Sierra» met 654 bruto-ton, vroeger wel een tijd Noorse belangen behartigde, maar dat dit vaartuig intussen ingeschreven is in Somaliland dat niet is toegetreden tot de Internationale Organisatie tot Bescherming van de Walvis. Volgens de sekretaris van deze laatste Organisatie zou de Sierra in 1973 nagenoeg 500 stukjes gevangen hebben, allen van een verboden soort! In 1974 volgens 'n verslag van de rederij zelf zou dit cijfer 449 geweest zijn.

Wat er ook van zij, is de huidige eigenaar van deze stropertreiler moeilijk te achterhalen en te vereenzelvigen. Volgens de «Lloyds Register of Shipping» zou deze treiler eigendom zijn van 'n Noorse Bank in Trondheim. Vandaar dus de beschuldiging aan het adres van Noorwegen, dat zij de door haar aanvaarde internationale reglementering op de bescherming van de walvissoorten overtreden had. De Bank geeft wel toe op 'n zeker ogenblik belangen in het vaartuig gehad te hebben, maar dit was vóór de belastende periode. In 1972 is het vaartuig echter verkocht aan een rederij in Lichtenstein.....! En vanaf dit ogenblik had niemand in Noorwegen nog belangen in dit schip. De treiler zou ook nog geregistreerd zijn in de Bahamas. De rederij ging toen echter in falen in 1972 en het was op dit ogenblik dat de Noorse Bank beslag legde op dit vaartuig om Noorse belangen te verdedigen. Dit zal dan de aanleiding geweest zijn te veronderstellen, dat het schip een Noorse eenheid geworden was.

Niettegenstaande de Noorse afwijzing, houdt de Internationale Organisatie op de Bescherming van de Walvis toch vol dat er nog Noorse belangen met dit vaartuig gemoeid zijn. Onder meer is de schipper een Noor en sommige bemanningsleden eveneens. De Organisatie zal nu trachten uit te zoeken hoe ver de Noorse belangen gaan en of Noorwegen even-

tueel zijn onderdanen geen verbod MOET opleggen zich tot stroperspraktijken te lenen. De Sierra vaarde vroeger van uit Angola, maar in de laatste tijd van uit de Ivoorkust. Ook de landen die het niet nauw nemen met de aanwezigheid van een stroperschip en de kommercialisering van de walvisprodukten toelaten.

Intussen wijzen we er nogmaals op, dat het niet verantwoord is, wanneer beschermende maatregelen uitgevaardigd worden, deze zo gemakkelijk kunnen overtreden worden, zonder dat er ergens een internationale autoriteit dit kan verbieden.

De landen die zich aan de protectie maatregelen houden, worden aldus het slachtoffer van hun faire houding waarvan sommigen zonder gewetensbezwaren van profiteren. Er zou hieraan paal en perk dienen gesteld te worden door een internationaal optreden vanwege die landen die tot de beschermingsprotokollen toegetreden zijn. Dit is ongeveer hetzelfde met de handelsmarine waar sommige rederijen onder landen met goedkope vlag varen en zich aldus aan geen enkel internationaal reglement storen, hetgeen én de veiligheid van anderen én de concurrentiemogelijkheden verkracht.

## ZWARE PECH VOOR DE IJM.57

Wegens het onklaar komen van de winch van de IJM.57 kon het vistuig niet meer binnengehaald worden, met welke hulpmiddelen men ook probeerde. Men besloot ten slotte de uitstaande te kappen zodat alles in zee diende achtergelaten. Hebben wij het verkeerd voor wanneer we dachten dat men mits de hulp van een ander vaartuig in te roepen, deze de boel had kunnen vinden. Voor de IJM.57 bracht de gebroken reis toch altijd 465.000 B. fr. op.

## DE NEDERLANDERS GAAN VOORBIJ AAN DE KWOTERING

Berichten uit Nederland leren ons dat de Nederlanders helemaal niet uitkijken naar de opgelegde beperkingen op schol en tong. In de IJmuider-afslag brachten 6 vaartuigen samen 47.000 kg. schol binnen, hetgeen een gemiddelde per schip uitmaakt van nagenoeg 8.000 kg. Verscheidene onder deze vaartuigen brachten zelfs 10.000 kg. aan, de anderen minder. Als we nu weten dat volgens de kwoteringsnormen de kotters voor de ganse maand januari slechts 7.200 kg. mogen binnenbrengen, dan loopt toch wel één en ander mis met de toepassing van het nationaal kwoteringsreglement!

Het maandkwotum voor tong dat door Nederland bepaald werd op 2.400 kg. werd door sommige kotters bijna in één enkele reis benaderd. De schepen brachten inderdaad officieel vastgesteld van 1.500 tot 2.200 kg. tong binnen.

In dit verband doet de waarschuwing door de biologen dat de beperking op het vissen van tong hard nodig is, dan ook wat eigenaardig aan. De Nederlandse biologen J.F. De Veen en Drs. K. Posthuma hebben inderdaad nog maar onlangs verklaard dat de tongstand in de Noordzee op 1 jan. 1976 terug met 20 % zal verminderen tegenover 1975 als de Nederlanders onbeperkt tong gaan vangen zoals ze in 1975 deden. Deze biologen zijn verbonden aan het Rijksinstituut voor het Visserijonderzoek in IJmuiden en hun voorspellingen berusten op de eigen Nederlandse gegevens. Volgens hen moet de hand gehouden worden aan de vangstbeperking. Zij gaan niet in op de beweringen van de vissers dat de tong bijkomt vermits er in januari meer gevangen wordt dan in december. Dit is een normaal verschijnsel dat zich zelfs zal doorzetten tot april/mei. Wel gaan de betrokken biologen akkoord dat andere niet te voorspellen factoren eveneens hun invloed kunnen laten gelden, zoals bijzonder gunstige omstandigheden voor de voortplanting en de groei van de tongen, maar hier kan ook het omgekeerde waar zijn. Indien men onbeperkt blijft voortvissen zal in het najaar de tong, wegens uitdunning zeer onvoldoende vangsten geven.

Ondertussen zeggen de meeste Nederlanders samen met Lode-wijk XV, „na mij de zondvloed”!

## SOMBERE VOORUITZICHTEN VOOR DE NEDERLANDSE ZEEVISSERIJ IN 1976

In een door de afdeling Visserij van het Landbouw-Economisch Instituut gepubliceerde publikatie is een raming gemaakt van de resultaten van de Nederlandse zeevisserij in 1976. Daarbij is uitgegaan van de vloot zoals die na het buiten gebruik stellen van een aantal schepen in het kader van de saneringsregelingen van het Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de Visserij, er zal uitzien.

Bij een verondersteld normaal prijsverloop van vangsten en kosten blijken de vangstbeperkingen als gevolg van quoteringsregelingen te leiden tot netto-resultaten die nauwelijks minder ongunstig zijn als die in 1975. Vooral voor de kleine zeevisserij moet een aanzienlijk netto-tekort worden verwacht. Uit de cijfers blijkt evenwel dat een aanzienlijk deel van de te verwachten liquiditeitsproblemen tijdelijk kan worden opgevangen door een versoepeling van financieringsverplichtingen. Voor de grote zeevisserij zijn tekorten geraamd die eveneens in dezelfde orde van grootte liggen als in 1975. Ook de inmiddels vergrote garnalenvloot zal met een tekort blijven varen.

# Korte berichten

## DRIE NEDERLANDSE SCHEPEN ONDER DE CANARISCHE EILANDEN

Vanwege de vangstbeperkingen en ook vanwege de beperkte resultaten op de traditionele visgronden, zijn voor het ogenblik drie Nederlandse vaartuigen vanggeluk aan het uitproberen onder de Canarische eilanden. Over een al of niet geslaagde visserij, is voor het ogenblik nog niets bekend.

## OOSTBLOKLANDEN KOMEN DE VIS UIT DE IERSE ZEE STROPEN

We hebben in vorige uitgaven reeds gemeld, dat Rusland op zijn eentje alleen reeds meer vissersvaartuigen in uitatting heeft, dan alle landen samen. Dit is voor dergelijk land en voor de andere Oostbloklanden niet zo speciaal moeilijk omdat het praktisch de Staat is die de schepen uitrust en dan ook in moeilijke tijden het moeilijkst voor haar rekening neemt.

Dit houdt echter in, dat er in deze landen nooit een selectieve uitval komt van verlieslatende vaartuigen noch van marginale uitbatingen. Wanneer men er belang bij heeft de vangsten te matigen of te vissers naar kwota, dan speelt dit doorgaans niet voor de Oostbloklanden. In de laatste maanden van 1975 tekende men aldus de aanwezigheid op voor Ierland van een vloot van 40 Roemeense treilers begeleid door twee bevoorradingsschepen. De Roemeense vloot zocht naar de haringbanken in de Ierse Zee. Dit veroorzaakte onder de Ieren begrijpelijk opwindings. De Ierse treilers kregen een kwota van 14.000 Ton haring toegewezen, maar Roemenië slechts 800 Ton! De Ieren beweren echter, waarschijnlijk zeer terecht, dat men op die gevangene kwantiteiten van de Oostbloklanden geen controle heeft. Men vreest dus dat heel wat meer zal weggevangen worden en er wordt er minstens op gewezen, dat Roemenië voor de haar toegewezen 800 Ton zeker niet met dergelijke vloot dient af te komen. Een zegsman van de lokale producentenorganisatie maakte duidelijk, dat de Roemenen intussen op makreel visten in afwachting van de haring.

Alles bij elkaar gezien en verwijzende naar de grote aanwezigheidsvloot van de Oostbloklanden in Westerse wateren, zal de voor de deur staande uitbreiding van de territoriale wateren tot 200 mijlen, misschien nog een voordeel opleveren voor de EEG-landen waarin men Noorwegen dient te betrekken, die er in feite toch met één voet instaat.

Indien de Westerse landen, met verwijzing naar de EEG overeenkomsten, de vangstgebieden in een 200 mijlenzone rond Engeland, Denemarken, de Far-øer (behoort tot Denemarken) eventueel Noorwe-

gen, de Franse kust, Ierland, Nederland voor eigen visserij kunnen behouden met uitsluiting van de machtige vloot van de Oostbloklanden, dan zit er misschien toch nog wat in voor de Westersen en mede voor ons. Minstens als er geen bilaterale overeenkomsten zouden gesloten worden met bv. Rusland in die zin, dat deze zou faciliteiten bekomen in de Engelse wateren voor evenredige faciliteiten voor Engeland in bv. de Witte Zee en de Baai van Moermansk voor de visvangst op kabeljauw.

## INCIDENTEN TUSSEN FRANSE VISSERS EN POLITIE

In onze vorige uitgave gaven we mededeling van de protestacties vanwege de vissers uit Douarnenez en Sables-d'Olonnes die besloten hadden te weigeren de verhoging op de brandstofprijzen te betalen. Verleden week hadden nu, ter gelegenheid van een vergadering van de reders en vissers, incidenten plaats op de Prefektuur waar de vertegenwoordigers van de vissers een protestmotie kwamen afgeven. Niettegenstaande men de visserslieden tot kalme had aangemaand drong men toch de hekkens van de Prefektuur binnen en kandelde de wagen om van de directeur van het kabinet van de Prefekt. Men gooide de ruiten in en tot slot kwam het tot een incident met de politie die verplicht was traangasgranaten te gebruiken om de woedende vissers uiteen te drijven.

In de motie eist de visserij een maksimumprijs voor de brandstof op 2,70 B.fr. de liter en intussen een Staatstussenkomst van 1,50 B.fr. de liter vanaf 1 januari 1976. Verder wordt een daadwerkelijke steun gevraagd voor de producenten en gewaarborgde opbrengstprijzen voor de verscheidene vissoorten. Wat de invoer betreft, moeten er aan de grens drempelprijzen van toepassing zijn die minstens gelijk zijn aan de gewaarborgde afslagprijzen.

Deze manifestaties bewijzen intussen dat de visserij in Frankrijk geen genoegen neemt met de immer stijgende brandstoffenprijzen en, met de mogelijkheid van een algemeen nationale protestactie in het vooruitzicht, de Franse regering waarschijnlijk tot daadwerkelijke tussenkomst zal verplicht worden. Door de producentenorganisatie konden we nog vernemen, dat alleen reeds in de Sables-d'Olonnes, 38 vissersvaartuigen te koop aangeboden worden!

## DE STAAT WASHINGTON HALVEERT DE VISSERIJVLOOT OP ZALM

Een eigenaardige beslissing van een rechtbank in Washington is er de oorzaak van, dat men zich

daar verplicht ziet de bestaande vissersvloot gevoelig te verminderen. Deze rechtbank stelde inderdaad vast dat de blanke vissers op de zalm minstens de helft van het toegekend aandeel aan de Indianen, weggevangen hadden en besliste dat de Staat verplicht is hieraan een einde te stellen. Hierop werd een Overheidsdienst ingericht die de taak op zich zal nemen de vloot van een overeenstemmend evenredig deel te verminderen. Er werd hiervoor beroep gedaan op een specialist uit Brits-Columbia die daar enkele jaren terug, wegens economische en beschermingsredenen hiervoor een plan had opgesteld dat een toepassing kreeg. Het plan bestaat hierin dat de Regering een bepaald aantal vissersvaartuigen zal aankopen en deze voor andere doeleinden transformeren. Deze vaartuigen worden dan terug verkocht met de verplichting deze niet meer te gebruiken voor de visvangst en bij eventuele verkoop deze verplichting in de akte door te geven. In Brits-Columbia waren heel wat rederijen bereid te verkopen, maar anderzijds maakten naderhand de overblijvende heel gunstige resultaten zodanig, dat deze reders bij machte waren hun vaartuigen moderner in te richten waardoor Brits-Kolumbia nu over een zeer moderne efficiënte vloot beschikt. In de Staat Washington zullen de overblijvende echter niet van het wegvallen van de anderen kunnen profiteren vermits het hun toegekend contingent evenredig vermindert, gezien het aan de Indiaanse vissers toegevoegd wordt. Er zal daar natuurlijk ook wel een achterpoortje open blijven, zoals bv. de autochtone inlandse bevolking deelachtig te maken in het bezit van het vaartuig door zoets als een partnersaandeel aan te bieden.

## DE FRANSE EERSTE MINISTER IN BRETAGNE

Op 16 en 17 januari was de Franse Eerste-Minister Chirac in Bretagne waar hij zich in het bijzonder te Lorient met de vertegenwoordigers van de visserij zou beraten over de moeilijkheden in deze sektor. Te dezer gelegenheid hebben de producentenorganisaties hun dossier met de eisen voor de visserij klaar gelegd, terwijl de vissers van hun kant eveneens welbepaalde eisen te stellen hebben. Een bijzonder verslag van de regionale commissie en bestemd voor de Departementale Vergadering (Onze Provincieraad) werd intussen ingediend. Een feit zou reeds vaststaan, namelijk een departementale tussenkomst ten voordele van de visserij ten bedrage van 45 miljoen B.fr.! In verband hiermede kunnen we ons afvragen of onze Provincieraad voor de visserij ook een verhoogde tussenkomst voor het scheepsjongensfonds zal laten gelden? Wat meent de Franse visserij nu van hun Eerste Minister te kunnen bekomen? Het is inderdaad duidelijk dat de heer Chirac zich niet te Lorient en te midden van een misnoegde visserij zal wagen wanneer hij niet terzelfdertijd sommige positieve maatregelen kan aankondigen. Volgens betrouwbare bron zou de Eerste-Minister een verhoging van de staatsubsidie in de brandstofkosten aankondigen, verhoging die zou gaan van de 0,37 B.fr. per liter tot het dubbele, namelijk 0,75

B.fr. Verder worden nog andere concrete maatregelen voorgesteld, die gedeeltelijk aan de eisen van een misnoegde visserij zouden tegemoet komen. In ieder geval iets konkreet is toch bereikt, namelijk: dat de Eerste-Minister zich niet wenst te onttrekken aan een onderhoud met de betrokken visserijkringen. Het is inderdaad zo, dat de heer Chirac, een tegenwoordiging van de Reders, een vertegenwoordiger van de Kustvisserij, van de Syndikaten en van de verwerkende industrie zal ontvangen. Afzonderlijke besprekingen zullen gehouden worden over de marktorganisatie, over het kommunautair probleem en over het brandstofprobleem en de in het vooruitzicht gestelde 200 mijlenzone.

## EEN DIREKTIE VISSERIJ BIJ DE EUROPESE KOMMISSIE TE BRUSSEL ?

De Europese landbouwkommissaris Pierre Lardinois, die terzelfdertijd de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, vraagt de steun van de parlementen en commissies om in Brussel bij de Europese Commissie een Directie Visserij op te richten, die zich volledig zou kunnen bezig houden met de markten en prijzen en het beleid hiervan zal uitstippelen in het bijzonder met betrekking tot de invoer. Volgens de heer Lardinois is het afgelopen jaar bijzonder slecht geweest voor de visserij in het algemeen. Hij legt hierbij echter te veel het aksept op de lage prijzen voor de vis vermits hij aansluitend zegt dat er sinds twee maanden een duidelijk herstel in de prijzen is. Hij gaat ons inziens hieraan het probleem voorbij van de geweldige gestegen uitbatingkosten en van de zeer kleine aanvoer waardoor de prijzen gestegen zijn zonder dat dit echter de reizen renderend kon maken. Positief is in ieder geval de bereidheid van de Europese landbouwkommissaris om ook in de visserij een probleem te erkennen en hiernaas trachten tegemoet te komen. De heer Lardinois wijst nog op het speciale karakter van de visserij die moeilijk toelaat een vaste prijs te gaan bepalen voor het produkt zoals dit wel mogelijk is voor de landbouwprodukten. Het is aldus dat het niet zelden voorkomt, dat in de landen van de Negen, grote prijsverschillen optreden voor hetzelfde produkt en dat bv. in Ierland een bepaalde vissoort, in dezelfde week, slechts één derde kost van wat deze soort in Nederland, Frankrijk, Duitsland of België kost.

Deze vergelijking tussen Ierland en de andere landen, is misschien wel mogelijk, maar voor wat de marktprijzen van de E.E.G. partners van het vasteland betreffen, treden geen dergelijke verschillen op omdat de optredende invoer tussen deze landen een regulariserende faktor is. Het is aldus, zoals we onlangs nog zegden, dat de prijs van de vis in de Belgische Afslag niet alleen gemaakt wordt door de plaatselijke «Vraag en Aanbod» maar gekonditioneerd wordt door de prijzen in de aanliggende landen. In ieder geval kunnen we het alleen maar toejuichen dat men te Luxemburg ten slotte ook de problemen in de visserij ontdekt heeft en bereid is hiernaas de nodige aandacht te verlenen.

# PRAKTISEREN

## CENTRALE (1)

De vangstechniek van soorten rechtstreeks bestemd voor menselijk verbruik is niet danig in gebruik in Spanje, maar men is er sedert een paar jaar aan de slag gegaan en de vissers hebben er meteen van geen uitscheiden meer geweten. Ze brachten er sedertdien van alles aan de wal, groot en klein. Alle gronden werden er bevestigd, met alle soorten van netten en met alle maaswijdten, als er maar vis gevangen werd! En daarmee houden de Spanjaarden er ook niet van visserijreglementen opgelegd te worden. Daartegenover staat dat de vloot van diepvriestrelers tamelijk nieuw is maar haar rendement is beperkt tengevolge van de overbevissing der gewone visgronden. De grootste kritiek gaat in de gespecialiseerde visserijmiddelen voornamelijk naar de ongeregelde scheepsbouw (van vissersvaartuigen). Ook in dit land is er sedert geruime tijd een dringende vraag naar meer en beter visserijvorsing. De taks op de aangevoerde vis zou er moeten verminderd worden, terwijl de visserijhavens beter zouden moeten worden georganiseerd. Een studie van de visserij-ekonomie moet op ruimer schaal worden uitgevoerd en verder moet de markt ekonomisch beschermd worden. Verleden jaar werd uiteindelijk het « Nationale Spaanse visserijyndikaat » wettelijk erkend. Deze bond kent de volgende bedrijvigheid: vangst, bewerking (verwerking en bewaring van de vangsten) en de verhandeling. In deze nieuwe centrale zijn alle beroepsorganisaties en alle vissersbonden gegroepeerd.

In een van de eerste vergaderingen werd langzaam de teleurgang van de grote Spaanse zeevisserijbedrijvigheid betreurd en werd onderlijnd van welk groot belang het is, dat de nationale voortbrengst wordt opgevoerd tot de behoeften van het gehele land.

## CENTRALE (2)

De Spaanse visserij bevindt zich in deze moeilijke toestand door niks anders dan door de hoge uitbatingskosten. Het is bijna onnodig daarbij nog te gaan vertellen van welke triestige invloed de verhoging van de brandstofprijzen ook voor deze bedrijven is geweest. Sedert 1960 draagt de aanvoer van de verre visserij 38 % van de totale aanvoer. De Spanjaarden moeten de vis ook steeds maar verder van huis gaan opzoeken, waardoor dan uiteraard de transportprijzen, doorheen de brandstof, een flink eind de hoogte ingaan. Het Spaanse « visserijyndikaat » is daarom druk aan het peilen in de rijke visscholen van de banken die gelegen zijn tussen Mauritanie en de Kanarische Eilanden. Er zou daar een voorkeursrecht kunnen bestaan voor haar leden.

En het gaat daar ook helemaal niet immer rap. Integendeel. Kijken we even naar de belangrijke visserijgebeurtenissen der laatste jaren. Op 15 juni 1970 verscheen een dekreet waarbij de toelating werd gegeven « vismeelschepen » te bouwen tot 15 duizend ton. In 1975 waren er nog maar vier van deze vaartuigen en ze hadden een gezamenlijke tonnemaat van 5000 ton! Bovendien heeft de ineenstorting van de Peruviaanse vismeelmarkt — wie herinnert zich niet de verdwijning van de ansjovis aldaar — de Spaanse vooruitzichten ondersteboven gehaald. Zekere specialisten in dit land twijfelen er aan dat hun schepen tot 70 duizend ton vismeel kunnen maken. En daar denkt men er ook meteen aan, dat de vismeelfabrikanten de grote vernieling van het zeeleven zijn! Eindelijk. Ze zijn dit evengoed door de omvang van hun vangsten als door de storingen die ze teweegbrengen in de voedingsketen van de vis zelf. Voeg daaraan nog toe, dat de vismeelnijverheid maar aan 75 % van haar vermogen werkt en de zaak is nagenoeg rond. Stelt zich dan de vraag of het nog verantwoord is, vismeelschepen te gaan bouwen?

## CENTRALE (3)

Er zitten aan de Spaanse mosselweek ook nogal wat schaduwzijden. De parken zijn nogal wat beschadigd en daarmee zijn de eigenaars geduiveld maar ook de fabrieken waar de mosselen worden bereid. De uitvoer van vis in blik uit Spanje, is betrekkelijk toegenomen. De voornaamste klanten: Verenigde Staten, Tsjecho-Slovakije, Ghana. Maar de conservenfabrieken schijnen vandaag ook al niet meer rendabel te zijn tengevolge van de crisis die de visserij er door maakt. De huidige structuur van het gehele visserijwezen is er onaangepast. Bepaalde fabrieken van de Atlantische kust, werken amper aan 60 % van hun vermogen. De helft van de fabrieken werd er trouwens op vriendschappelijke manier van de hand gedaan en dit aan de prijs van de vergoedingen die door de Staat uitbetaald werden of door ondernemingen die voortwerkten. De inleggerijen van de Atlantische kust zijn evenwel nog in betere schoenen, maar zij kennen eveneens een moeilijke toestand tengevolge van de aanzienlijke schommelingen van de uitbatingskosten, lonen, visprijzen.

## CENTRALE (4)

Om de eisen van Marrokanen tegemoet te komen, is de Spaanse regering anderzijds verplicht geweest een bepaald aantal schikkingen te treffen onder de benaming « Herbouwing van de zeevisserijvloot in de

Zuidelijke Atlantiek ». Deze kan als volgt samengevat worden: de schepen die eigenschappen bezitten om te gaan vissen vanuit de havens van Huelva en Cadiz, ontvangen een geldelijke steun om het machinevermogen op te voeren evenals het vermogen van hun koelinstallaties, enz. Sommige schepen moeten omgebouwd worden tot diepvriezers voor de vangst van schelpen en weekdieren. Dit kan evenwel niet gaan zonder de huidige toestand van de markt nog ingewikkelder te maken.

De Spaanse regering voorziet eveneens steun voor de vaartuigen die andere gebieden bevaan. Het gaat dan om schepen die niet de voordelen van voorgaande maatregel kunnen genieten. Wellicht komt het er ook op aan deze die anders gewoonlijk naar de Noord varen nu uit te rusten voor de visvangst aan de Kanarische Eilanden. Nochtans schijnt men er weinig rekening mee te hebben gehouden dat de kleinere schepen zelfs met enige verbetering, niet geschikt zijn om de Atlantische oceaan verder te bevaan. Bovendien zijn de meeste vaartuigen van vernoemde havens gewoon aan de visserij met haken en met het seinenet. Ze zijn trouwens wettelijk niet in orde voor de vangst in de Atlantiek.

De reders die schepen verkopen die bedrijvig zijn in andere streken, ontvangen een premie van 80 % om nieuwe vaartuigen te bouwen die dan zouden geschikt zijn om in de Zuidelijke Atlantiek te gaan vissen. Deze schikkingen moeten vanzelfsprekend een algemene vergroting van de vissersvloot voor gevolg hebben. Er is geen enkele tonnemaatbegrenzing voorzien voor de schepen, die nieuw gebouwd worden. Ongeacht of het nu om kabeljauwvangsters, grote diepvriesschepen, tonijnvangsters of schelpenvissers gaat.

De regeringsmaatregelen hebben voor gevolg:

- 1) de verhoging van het aantal diepvriesschepen voor de vangst van schelpdieren;
- 2) de verplaatsing in gebieden waar moderne schepen werken van de minder moderne schepen die tegenwoordig in het zuiden vissen;
- 3) een bres in de ministeriële besluiten die de bouw van de vissersvaartuigen reglementeren;
- 4) de eventualiteit van een speculatie op de verkoop van versleten schepen voor het bekomen van de nodige fondsen voor het bouwen of aankopen van vaartuigen in Spanje of in de vreemde.

Nochtans ontvangen de Spaanse scheepswerven veel bestellingen uit den vreemde. Nu worden er voor Cuba 20 vissersvaartuigen gebouwd (134 miljoen dollar). Anderzijds worden er 4 schepen gebouwd voor Irak. Zuid Korea heeft met Spanje een akkoord ondertekend voor de bouw van vaartuigen en voor de oprichting van gemengde ondernemingen voor het bewerken van bouwprogramma's. Het is de moeite waard even te noteren dat Iraakse vissersleerlingen aan de Spaanse vissersscholen les volgen.

## CENTRALE (5)

Het opstellen van de reglementen die voortvloeien uit de zeerecht-konferenties, is een der belangrijkste gebeurtenissen en ze kan aanleiding geven tot heel wat ongerustheid bij de een en de andere. Het staat buiten kijf, dat het deze landen zijn, die zelf aan de zee grenzen, die zullen vertellen hoe breed de visserijgrenzen moeten zijn en hoe en wat en wanneer er zal mogen worden gevist. De andere landen die dan door de gratie van deze (leidende) naties zullen mogen komen vissen, zullen dit moeten doen helemaal naar de zin van de eersten. Nochtans kan volgens het zeerecht een land niet helemaal alleen bepalen wat er mag en niet mag gedaan worden. Deze reglementen moeten opgesteld worden door alle aan de zee grenzende landen samen. Men kan zich trouwens toch eigenlijk moeilijk inbeelden, dat voor eenzelfde zeegebied er zesendertig verschillende reglementen zouden bestaan! Deze overeenkomst zou dan moeten kunnen gebeuren in de schoot van een streekcommissie en het kan moeilijk anders of de buurlanden die niet aan de zee grenzen, zullen moeten deelnemen aan de besprekingen in zoverre ze natuurlijk de toelating zullen gekregen hebben om de aanpalende wateren te mogen gaan bevissen. Al was het maar als raadgevend lid, maar ze zullen er toch moeten bij zijn.

Voor wat de (biezondere) aangelegenheid aangaat van de kwota, schijnt het dat het wel moeilijk zal zijn voor een « zeestaat » aan een buurland een bepaald kwotum toe te kennen door een onderlinge overeenkomst, die ieder jaar zou te herzien zijn, naargelang de toestand van de visvoorraad. Het is dan mogelijk dat deze verdeling voortgaat in het raam van een internationale commissie waarbij evenwel moet worden onderlijnd, dat het de kuststaten zijn, die moeten vaststellen hoeveel vis er mag gevangen worden van elke soort en met voorbehoud van de hoeveelheid die ze voor zichzelf opeisen.

Het is beslist mogelijk dat deze staten er gewoon de voorkeur aan geven te grijpen naar maatregelen voor de begrenzing van de visserij-uitspanning door een zeker aantal licencies uit te verstrekken aan de schepen van de staten waarmee ze een overeenkomst zullen hebben afgesloten. Maar zelfs in dit geval zou de verdeling van de licencies heel goed in het kader van de internationale commissies kunnen worden uitgevoerd.

(Vervolg blz. 10)

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## HODI

Veel meer schepen aan de afslag dan verleden week, vooral meer schepen van het Kanaal. Van die visgrond verkochten inderdaad 14 schepen waar er andere weken amper 5 hun vangst komen lossen. Meteen was er een grote aanvoer van rog en kregen ook steenschol, rode knorhaan en hondshaai minder goede prijzen. Flinker prijzen nog voor tong, tarbot, schelvis, rode zeebaars, haai en leng, terwijl grote wijting, gul en kabeljauw heel behoorlijke prijzen kregen. Vandaar meestal nog wel renderende reisjes.

Haring hebben we tijdens de afgelopen week omzeggens niet gezien. Alleen een paar bennen van de nu weer vis vangende haringspannen. Haring die duur verkocht werd en tot 30 fr. noteerde.

## TEWATERLATING

Het is op zaterdag 14 februari dat te 11.30 uur de tewaterlating plaats heeft van de supply ms « Osa Ostend » in aanbouw voor de rederij Ahlers N.V. als partner en Managing Owner voor Schelde Sleepvaartbedrijf N.V. en Vennoten.

Mevr. J. Chabert, echtgenote van de heer Minister van Verkeerswezen, heeft het meterschap van deze nieuwe eenheid aanvaard.

## SCHADEGEVALLEN

De N.3 van de rederij Vens-Verleene en de Z.175 van Mw Degroote hadden af te rekenen met touwwerk in het schroef, waarvan ze zich tenslotte konden ontmaken.

De Z.483 van de rederij Hertsens moest met motordefect door de Z.183 van dezelfde rederij naar Zeebrugge gesleept worden.

De N.345 van de rederij Legein moest met motordefect door de N.738 naar de haven van Oostende gesleept worden.

De O.446 van 't Jaeckx moest met korre in de schroef door de O.805 naar de haven van Oostende opgesleept worden.

Hetzelfde geldt de Z.581 van reder Gerard Degraeve die insgelijks met korre in de schroef door de sleepboot « Zeetijger » naar de haven van Zeebrugge diende gesleept.

De beste prijzen waren toch weer voor de IJslanders. De IJslandse soorten worden immers nog steeds in te geringe mate aangevoerd. Niet alleen zijn er weinig vangsten, de vangsten zelf zijn ook erg klein. Voor twee schepen noteerden we deze week maar 900 bennen.

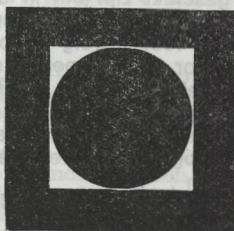
Toch besomden die twee schepen bijna 1,6 miljoen fr. Rode zeebaars kreeg immers van 44 naar 48 fr. en blauwe leng steeg weer tot 60 fr. het kg. Erg hoge prijzen ook

voor heilbot, schaat, schotse schol en hondstong.

Veel kanaalvis, aangezien er door 14 schepen ruim 2.700 bennen vis en 15.000 kg. tong aangevoerd werden. Een redelijk goed verdeelde aanvoer wat de sortering betreft, met dit keer geen groot overwicht voor lappen en kleine tongen. Wel opvallend weinig middensortering, maar dat is al jaren zo.

Als bijvangst zagen we nogal veel staart en ook behoorlijk wat griet en tarbot. Griet kende trouwens een nogal duidelijke prijsdaling op de dinsdagmarkt toen de prijs terugviel van 82 naar 56 fr. De tarbot bleef tussen de 122 en 185 fr. noteren, dit volgens de grootte. De roggen kregen het hardst te verduren deze week met

## STRAALBUIZEN



**opdedrynck  
p.v.b.a.**

H. Baelskaai 35,  
8400 OOSTENDE  
Tel.: (059) 70 37 76  
BTW 411.924.059

**ALGEMENE ELEKTRICITEITS-  
ONDERNEMINGEN**

**BOUW-, INDUSTRIE- EN  
SCHEEPSINRICHTING**

Na diensturen:

Kustlaan, 3, 8401 BREDENE  
Tel. (059) 70 46 68

(7780V)

## ECONOSTO

De aandacht van onze lezers wordt er op gevestigd dat het huidige adres van de N.V. ECONOSTO gevestigd is: Potgijterstraat 23, 2000 Antwerpen. (7774V)

nogal spektakulaire prijsdalingen voor grote rog, scherpstaartrog en gladrog.

Ook keilrog was minder duur dan gewoonlijk. Voor volgende week, wanneer heel wat minder rog zal aangevoerd worden, worden al weer hogere prijzen verwacht. Steenschol is ook niet meer zo duur geweest. De kleine sortering had moeite om de 20 fr. te bereiken. Schol en iek, momenteel niet in hun beste doen, neigden naar het opvangpeil. Ook wijting van het kanaal geraakte niet steeds verkocht. Flinker prijzen nog wel voor vlaswijting en heek. Heek kende trouwens dinsdag stijgende noteringen, er werd toen tussen 35 en 80 fr. voor betaald.

## ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

De Westschepen waren minder talrijk, maar brachten toch nog voldoende wijting en gul opdat deze soorten niet al te duur zouden worden. De grote wijting kreeg doorgaans tussen 20 en 26 fr., de kleine sortering tussen 12 en 18 fr. Gullen varieerden van 24 naar 42 fr. het kg. Haai is een van de beter verkochte soorten geweest. Vooral haai van de West ging vlot weg en noteerde rond de 27 fr. Kabeljauw noteerde meestal rond de 44 fr. en bleef dus nog goed verkopen. Ook de gullen gingen aan middelmatige prijzen weg zodat de Westschepen nog aan redelijke cijfers geraakten.

De garnalvisseren hebben niet erg bedrijvig kunnen zijn tijdens de afgelopen week. Het slecht weer was daarvan de oorzaak. Toch geen te hoge prijzen, ook al omdat er momenteel geen erg grote belangstelling is voor garnaal.

De totale opbrengst bedroeg deze week 15.416.057 fr.

**VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN**

## VORDAP

**SCHEEPSSCHROEVEN**

**VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.**

Fabrieek  
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)

VISAANVOER TE OOSTENDE

|       |    |         |            |
|-------|----|---------|------------|
| 16- 1 | 5  | 65.250  | 1.979.888  |
| 19- 1 | 23 | 245.950 | 8.779.688  |
| 20- 1 | 10 | 105.340 | 4.195.821  |
| 21- 1 | 2  | 16.000  | 460.660    |
|       | 40 | 432.540 | 15.416.057 |

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

|       |   |     |        |      |       |
|-------|---|-----|--------|------|-------|
| 16- 1 | 2 | 188 | 14.699 | 67,— | 100,— |
| 17- 1 | 4 | 577 | 36.836 | 49,— | 82,—  |
| 19- 1 | 2 | 168 | 13.094 | 70,— | 85,—  |

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

|       |   |        |         |
|-------|---|--------|---------|
| 15- 1 | 1 | 1.315  | 36.360  |
| 16- 1 | 1 | 5.251  | 272.744 |
| 19- 1 | 3 | 10.545 | 309.695 |
| 21- 1 | 6 | 21.128 | 574.929 |

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 15 JANUARI 1976

|           |    |       |     |           |
|-----------|----|-------|-----|-----------|
| Z.581     | 2  | 50    | 30  | 61.010    |
| Z.16      | 4  | 1.000 | 50  | 351.910   |
| Z.578     | 2  | 50    | 20  | 30.390    |
| Z.507     | 8  | 800   | 80  | 314.310   |
| Z.27      | 10 | 2.400 | 250 | 874.150   |
| Z.492     | 8  | 1.200 | 95  | 404.400   |
| Z.512     | 8  | 300   | 30  | 165.740   |
| Z.175     | 5  | 200   | 110 | 226.310   |
| Z.589     | 9  | 1.200 | 60  | 420.670   |
| Z.403-558 | 2  | —     | 60  | 52.420    |
| Z.538-554 | 2  | —     | 40  | 49.230    |
| Z.468-601 | 2  | —     | 40  | 49.490    |
|           |    |       |     | 3.000.530 |

MAANDAG 19 JANUARI 1976

|           |    |       |     |           |
|-----------|----|-------|-----|-----------|
| Z.516     | 5  | 200   | 50  | 130.310   |
| Z.547     | 4  | 200   | 40  | 174.020   |
| Z.533     | 6  | 500   | 60  | 217.450   |
| Z.5       | 17 | 4.500 | 350 | 1.174.506 |
| Z.582     | 10 | 1.000 | 80  | 336.840   |
| Z.519     | 6  | 1.000 | 300 | 491.760   |
| Z.599     | 5  | 200   | 40  | 96.190    |
| Z.162     | 10 | 2.300 | 300 | 935.499   |
| Z.584     | 12 | 1.500 | 70  | 413.693   |
| Z.580     | 10 | 900   | 40  | 215.780   |
| Z.405     | 11 | 2.300 | 130 | 574.394   |
| Z.583     | 14 | 3.000 | 230 | 806.805   |
| Z.559     | 5  | 50    | 160 | 186.540   |
| Z.402     | 5  | 50    | 50  | 89.280    |
| Z.424     | 5  | 100   | 30  | 107.617   |
| Z.403-558 | 2  | —     | 40  | 44.422    |
| Z.257-437 | 2  | —     | 20  | 24.930    |
| Z.468-601 | 2  | —     | 30  | 34.250    |
| Z.538-554 | 2  | —     | 60  | 75.480    |
|           |    |       |     | 6.129.761 |

DINSDAG 20 JANUARI 1976

|           |   |       |    |           |
|-----------|---|-------|----|-----------|
| Z.569     | 4 | 50    | 70 | 104.950   |
| Z.578     | 6 | 50    | 20 | 56.320    |
| Z.408     | 6 | 500   | 50 | 217.775   |
| Z.568     | 4 | 600   | 60 | 201.610   |
| Z.570     | 4 | 50    | 30 | 84.569    |
| Z.510     | 6 | 1.200 | 70 | 361.720   |
| Z.429     | 6 | 120   | 60 | 404.767   |
| Z.435     | 5 | 800   | 40 | 215.873   |
| Z.505     | 4 | 450   | 40 | 170.852   |
| Z.537     | 4 | 300   | 40 | 125.170   |
| Z.600     | 6 | 450   | 50 | 183.290   |
| Z.460     | 6 | 400   | 40 | 163.405   |
| Z.427     | 6 | 200   | 70 | 167.950   |
| Z.262     | 4 | 200   | 70 | 155.650   |
| Z.542     | 6 | 300   | 90 | 192.310   |
| Z.550-511 | 2 | —     | 40 | 37.630    |
|           |   |       |    | 2.844.841 |

WOENSDAG 21 JANUARI 1976

|       |    |       |     |           |
|-------|----|-------|-----|-----------|
| Z.512 | 3  | 100   | 40  | 114.310   |
| Z.574 | 3  | 100   | 50  | 142.120   |
| Z.484 | 3  | 100   | 30  | 79.810    |
| Z.431 | 8  | 800   | 220 | 401.420   |
| Z.575 | 6  | 100   | 100 | 152.420   |
| Z.546 | 5  | 200   | 70  | 156.980   |
| Z.525 | 12 | 800   | 40  | 234.670   |
| Z.549 | 4  | 50    | 50  | 107.870   |
| Z.465 | 6  | 300   | 80  | 204.590   |
| Z.307 | 6  | 50    | 60  | 146.030   |
| Z.331 | 15 | 2.500 | 250 | 1.051.470 |
| Z.19  | 15 | 3.000 | 230 | 1.050.987 |
| Z.526 | 8  | 1.000 | 240 | 494.534   |
|       |    |       |     | 4.337.211 |

UURTABEL

DER OVERVAARTEN

Uurtabel der overvaarten voor de wee kvan 25-1-1976 tot 31-1-1976.

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 u. (x), te 17.15 u. (x) en te 20.15 u. (x).  
— Op 26, 27, 28, 29 en 30-1-1976 bijkomende afvaart te 23.15 u. (x).

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

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

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 00.20 u. (x), te 09.20 u. (x) en te 15.20 u. (x).  
— Op 27, 28, 29, 30 en 31-1-1976 bijkomende afvaart te 3.20 u. (x).

Afvaarten uit Folkestone :

— Alle dagen te 7 u. (x) en te 22.45 u. (x).  
(x) Nemen ook voertuigen.

GEVIST MET TE KLEINE NETMAZEN ?

Naar aanleiding van het artikel verschenen in ons vorig nummer, laat reder A. Van Lul ons weten dat de O.316 «Belgian Skipper» geen netten aan boord heeft met te kleine netmazen.

Van officiële zijde laat men ons weten, dat wel een vaststelling zou gedaan zijn.

Onze lezers weten dat omtrent het meten van de netmazen, verschillende zienswijzen bestaan en wat de ene onderzoekers niet goed vinden, de anderen het toelaten.

Ook hier zou een eenvormige internationale regeling tot stand moeten komen om dergelijke verschillen te vermijden met al de tijdrovende onderzoekingen er aan verbonden.

NIEUWPOORT

DONDERDAG 15 JANUARI 1976

N.591 36.360

Een vangst van de N.591, die zijn reis had moeten stopzetten, door breuk aan de vislier. Alles samen 25 bentjes vis, die toch hun prijs kregen !

VRIJDAG 16 JANUARI 1976

N.15 272.744

Dit vaartuig loste 5.200 kg. vis, met inbegrip van 950 kg. tongen, en 50 bennen St Jacobschelpen. De tarbot en grieten kregen hun gewone prijzen: tarbot 230 fr., grieten 110 fr., en dit ook voor de staarten! Pladijs, die nu in zijn magere periode verkeert, werd verkocht aan 900 fr. voor de grote, drielingen van 1.100 tot 1.450, de visjes 950 tot 1.050 fr. De tongen: 150 voor de lappen, de 2d 182, de 3d 190, de 4d 185, de 5d 163, en voor de kleinste soort werd 136 fr. de kg. gegeven. De St Jacobschelpen werden gemiddeld aan 840 fr. voor de grootste (100 stuks in één benne) en 500 fr. voor de benne kleine !

MAANDAG 19 JANUARI 1976

N.738 108.195 N.788 30.820  
N.172 30.820 N.590 69.930  
N.470 69.930

Drie vangsten, met als hoofdschotel wijting en gullen, alles samen 10.500 kg. De N.738 had wat rare vis, en varia. Zo kregen de tarbotsoorten, van 250 à 150 fr. de kg. Slechts 30 kg. tong op de markt: van 162 à 190 fr. de kg. Enkele kopen kabeljauw werden verkocht aan 2.900 en 3.000 fr. de benne. De gullen van 2.700 à 2.000 fr. De wijtingen kregen een stijgende prijs, en dit voor de grootste soort, tot 1.580 fr., de kleine tot 1.000 fr. de benne. Zandschullen (gegut), grote 1.500, kleine 1.200 fr.! De andere vissoorten: rog, platvis, speerhaai, die slechts in kleine hoeveelheden op de markt stonden, werden «goed» verkocht !

WOENSDAG 21 JANUARI 1976

N.765 85.578 N.715 80.052  
N.752 78.833 N.720 59.482  
N.40 114.800 N.723 156.184

Zes vangsten, zes gebroken reizen door het stormweer, en er werd 21.128 kg. of 420 bennen gelost.

Het betrof vangsten van de West, en dit zegt genoeg wat de soorten betreft, en één kleine vangst met Kanaalsoorten. De rare vis, met ook de tongscharren, werden «goed» verkocht. Kabeljauw van 2.300 tot 2.500 fr. de benne. De gullen volgens sortering van 2.200 tot 1.250 fr. De vóórkleine (filés) tot 1.400 fr. Platvis in beperkte mate op de markt: groot platvis 1.000 fr. (kuitziek!), drielingen 1.500, en 1.050 voor de visjes. Wijting kende een prijsstijging naar 't laatst van de markt: de markt van 1.220 in 't begin, 1.400 fr. op 't laatst, kleine van 750 tot voor sommige vangsten 980 fr.

Rogsoorten: moerroggen 2.300 fr., tilten van 1.500 tot 1.750, gladde rog: 2.200 fr. de benne.

Rode soldaten: slechts één benne grote op de markt, die 2.450 fr. kreeg, de 2de sortering 1.600 fr. Speerhaaien van 1.400 à 1.500 fr. de benne.

Er waren weinig tongen (+ 150 kg. samen!) die verkocht werden aan 152 voor de grootste soorten, de 3d en 4d 180, de 5d 172, en de kleine kregen ook 148 fr.

Weliswaar geen hoge toprijzen voor alle soorten, maar toch, het kon over de baan !

OOSTENDE

VRIJDAG 16 JANUARI 1976

|           |    |     |   |           |
|-----------|----|-----|---|-----------|
| IJSLAND   |    |     |   |           |
| O.318     | 19 | 870 | — | 1.334.170 |
| WEST      |    |     |   |           |
| O.69      | 8  | 115 | — | 152.559   |
| O.243     | 7  | 275 | — | 418.759   |
| KUST      |    |     |   |           |
| N.708-708 | 2  | 45  | — | 61.930    |

MAANDAG 19 JANUARI 1976

|           |    |     |       |           |
|-----------|----|-----|-------|-----------|
| IJSLAND   |    |     |       |           |
| O.236     | 14 | 300 | —     | 484.345   |
| O.316     | 19 | 600 | —     | 1.101.086 |
| KANAAL    |    |     |       |           |
| O.274     | 15 | 200 | 100   | 358.204   |
| O.232     | 15 | 200 | 250   | 368.980   |
| O.309     | 14 | 150 | 350   | 308.213   |
| O.123     | 13 | 200 | —     | 421.811   |
| Z.189     | 14 | 120 | 1.400 | 399.269   |
| O.229     | 16 | 240 | 700   | 425.368   |
| Z.418     | 16 | 200 | 3.000 | 836.215   |
| O.135     | 15 | 200 | 400   | 429.714   |
| WEST      |    |     |       |           |
| O.66      | 9  | 140 | —     | 391.351   |
| Z.38      | 10 | 400 | 750   | 611.650   |
| O.94      | 12 | 250 | —     | 409.480   |
| N.706     | 6  | 240 | —     | 314.420   |
| O.369     | 8  | 300 | —     | 376.580   |
| N.45      | 6  | 250 | —     | 288.480   |
| O.279     | 9  | 220 | —     | 308.650   |
| N.705     | 8  | 80  | 1.500 | 304.862   |
| O.141     | 5  | 170 | —     | 167.920   |
| KUST      |    |     |       |           |
| N.708-709 | 2  | 150 | —     | 144.050   |
| Z.209-509 | 2  | 130 | —     | 115.250   |

DINSDAG 20 JANUARI 1976

|        |    |     |       |           |
|--------|----|-----|-------|-----------|
| WEST   |    |     |       |           |
| N.736  | 10 | 165 | —     | 180.340   |
| N.579  | 9  | 75  | 2.700 | 448.578   |
| O.206  | 8  | 180 | —     | 228.892   |
| O.35   | 8  | 170 | —     | 204.055   |
| Z.62   | 7  | 275 | —     | 353.597   |
| KANAAL |    |     |       |           |
| O.118  | 16 | 250 | 300   | 455.715   |
| Z.597  | 15 | 210 | 450   | 315.002   |
| O.134  | 15 | 200 | 170   | 288.417   |
| O.180  | 16 | 100 | 2.960 | 483.149   |
| O.186  | 16 | 250 | 5.010 | 1.149.916 |

WOENSDAG 21 JANUARI 1976

|       |   |     |   |         |
|-------|---|-----|---|---------|
| WEST  |   |     |   |         |
| N.719 | 7 | 175 | — | 243.370 |
| N.3   | 6 | 145 | — | 212.580 |

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 23 JANUARI 1976

KANAAL: Z.502 (80 vis, 2.000 tong); Z.34 (50 vis, 1.000 tong).  
NOOP HEAD en WEST: O.313 (100 vis).  
WEST: O.282 (280 ben.: 60 kab.-gul, 140 kaai, 70 wijting, 10 varia).

MAANDAG 26 JANUARI 1976

IJSLAND: O.334 (470 m.: 20 kab.-gul, 140 haai, 70 wijting, 10 totten, 60 wijting, 140 bonen, 15 schaten, 25 schol, 100 leng); O.81, O.129.  
KANAAL: O.83, O.275, O.254.  
WEST: O.217, O.26.

DINSDAG 27 of WOENSDAG 28 JANUARI 1976 (allen vermoedelijk)

KANAAL: O.81.  
WEST: O.306, O.285, O.239, O.243, N.752.

| Scheivis  |       | 19-1-1976   |
|-----------|-------|-------------|
| Groot     | ----- | 64.—72.60   |
| Middel    | ----- | 52.—60.60   |
| Klein     | ----- | 24.20-30.60 |
| Kabeljauw | ----- | 37.—41.40   |
| Gul       | ----- | 33.—35.60   |
| Wijting   | ----- | 20.20-35.60 |
| Schaat    | ----- | 42.—54.40   |
| Zeebaars  | ----- | 37.60-48.—  |
| Leng      | ----- | 43.80-60.40 |
| Schartong | ----- | 17.—38.—    |
| Heilbot   | ----- | 65.—145.0   |
| Koolvis   | ----- | 29.40-23.—  |
| Hondstong | ----- | 29.80-48.—  |
| Zeewolf   | ----- | -----       |
| Staart    | ----- | -----       |

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

| Soorten     | 19-1-1976 | 20-1-1976 | 21-1-1976 |
|-------------|-----------|-----------|-----------|
| Lappen      | 137 -152  | 140 -155  | -----     |
| Grote       | 160 -178  | 170 -189  | -----     |
| 3/4         | 169 -185  | 172 -186  | -----     |
| Blok        | 164 -172  | 159 -164  | -----     |
| voor-kleine | 132 -145  | 128 -135  | -----     |
| kleine      | 120 -131  | 114 -129  | -----     |
| slips       | -----     | -----     | -----     |

#### Zeebrugge

|               |          |          |          |
|---------------|----------|----------|----------|
| Soorten       |          |          |          |
| grote         | 140 -155 | 152 -158 | 160 -165 |
| blok          | 170 -189 | 191 -196 | 178 -196 |
| fruit         | 176 -193 | 183 -193 | 190 -196 |
| schone kleine | 147 -168 | 146 -152 | 158 -169 |
| kleine        | 129 -145 | 139 -150 | 164 -169 |
| tout petit    | 122 -131 | 130 -142 | 142 -152 |
| slips         | 116 -119 | 120 -133 | 130 -138 |

#### Nieuwpoort

|          |         |       |         |
|----------|---------|-------|---------|
| Soorten  |         |       |         |
| Tong I   | 162 —,— | ----- | 152 —,— |
| Tong II  | 162 —,— | ----- | 152 —,— |
| Tong III | 190 —,— | ----- | 180 —,— |
| Tong IV  | 190 —,— | ----- | 180 —,— |
| Tong V   | 190 —,— | ----- | 172 —,— |
| Kleine   | -----   | ----- | 148 —,— |

### PLADIJS

#### Oostende

| Soorten    | 19-1-1976 | 20-1-1976  | 21-1-1976  |
|------------|-----------|------------|------------|
| Grote      | 17,—22,40 | 18,—21,40  | -----      |
| grote iek  | 17,—21,—  | 19,—22,60  | -----      |
| kleine iek | 17,—28,—  | 21,20-24,— | -----      |
| derde slag | 19,—26,40 | 20,80-23,— | -----      |
| platjes    | 16,—18,—  | 16,—19,—   | 24,60-28,— |

#### Zeebrugge

|         |          |          |          |
|---------|----------|----------|----------|
| Soorten |          |          |          |
| I       | 18,—21,— | 17,—,—   | 18,—,—   |
| II      | 19,—22,— | 17,—,—   | 18,—,—   |
| III     | 21,—23,— | 21,—24,— | 20,—,—   |
| V.O.    | 24,—26,— | 19,—21,— | 28,—29,— |
| IV      | 18,—19,— | 19,—21,— | 24,—26,— |

#### Nieuwpoort

|               |        |       |        |
|---------------|--------|-------|--------|
| Soorten       |        |       |        |
| Moeien        | 38,—,— | ----- | 20,—,— |
| grote pladijs | 42,—,— | ----- | 30,—,— |
| drielingen    | 40,—,— | ----- | 24,—,— |
| platjes       | -----  | ----- | -----  |

# PRAKTISEREN

(Vervolg van blz. 7)  
LIMIETEN (2)

Nadat de reglementen werden opgesteld en op papier gezet, moeten ze dan nog in uitvoering komen en toegepast worden. Het schijnt wel, dat de kuststaat over alle bevoegdheden zal beschikken en dat de vissersvaartuigen die in overtreding worden genomen in de economische gebieden zullen worden gepreaid en naar de havens gebracht en door de plaatselijke rechtbanken zullen worden onderhoord en eventueel bestraft. Maar zelfs nog in dit geval, zal een bepaalde erkenning van de internationale organisaties mogelijk zijn want de kuststaten zullen ook wel grote moeilijkheden ontmoeten indien ze alleen toezicht willen houden op de uitgestrekte zeegebieden die hun economische zone zal zijn. Het is dan ook helemaal niet uitgesloten, dat ze een internationaal toezicht zullen aanvaarden die zou samenwerken met hun eigen toezicht. Maar in dit geval zou er moeten uitgemaakt worden wat er zou moeten gebeuren met de processen verbaal die zouden worden opgesteld tegen overtreders in internationaal verband. Zullen ze, zoals dit nu het geval is, worden gezonden aan het adres van de Staat waarvan het schip afhangt? Of zullen ze worden gezonden naar de Kuststaat die daarna de overtreders voor zijn eigen rechtbanken zou kunnen dagen?

LIMIETEN (3)

De internationale commissies moeten zich ook bezighouden met het beheer van de visvoorraden, die al aan hevige vangsten werden blootgesteld en dus wel bedreigd zijn. Maar deze voorname commissies zouden ook nog geroepen kunnen worden om tussen te komen in de ontwikkeling van de zeevisserij in zekere gebieden of op zekere soorten die nog niet helemaal naar behoren worden uitgebaat. De voortbrengst van deze visvoorraden zou aanzienlijk kunnen verhoogd indien in dit opzicht een aangepaste hulp werd verstrekt aan de Kuststaat. Op dit gebied zouden de nu reeds bestaande organisaties voorts een belangrijke rol kunnen spelen.

Het is moeilijk zich te verbeelden dat de internationale gemeenschap zich zou kunnen bezighouden op gebied van visserij met het verdeelen van de zeeën met afzonderlijke «onzichtbare» en «ontoegankelijke» grenzen! Het gevaar van onvoldoende uitbating terwijl er een dreigende hongersnood heerst bij een groot gedeelte van de wereldbevolking, is even erg voor de wereld als de overbevissing!

We moeten de vaste hoop blijven behouden dat dergelijke noodzaak door iedereen zal worden aangevoerd en dat de kuststaten eveneens hun plichten zullen kennen, eens ze zelf verantwoordelijk zullen zijn voor hun economische zone.

# KORTE BERICHTEN

## DE SUBSIDIE OP DE BRANDSTOFFPRIJZEN IN DE VISSERIJ

Naar we uit goede bron konden vernemen, zou de Nederlandse Minister van Landbouw Van der Stee, zich verzet hebben tegen de verlenging van de toepassing van een subsidiëring van de brandstofprijzen in de visserij!

De Nederlandse visserij die in het bijzonder gekonfrontieerd wordt met vele moeilijkheden omdat men in onze Noordreuren zo ondoordacht aan het uitbreiden en aan overbevissing van sommige vanggronden deed, zal dit zeker moeilijk nemen. Voor onze Belgische visserij heeft deze stellingname, die zou geëurd zijn op instigatie van minister-president Den Uyl, ook niet benoedigd omdat men het te Brussel in het desbetreffende EEG Comité moet eens zijn om het licht op groen te zetten.

We hebben nu het mooie voorbeeld van Frankrijk waar men voor alle eventualiteit, reeds een krediet ter zake in de begroting van 1976 van het Ministerie van Verkeerswezen van 200 miljoen B. Fr. voorzien heeft, zodanig, dat men bij onze zuiderburen onmiddellijk

met de voortzetting van de subsidiëring zou kunnen beginnen. Onze minister schijnt er ook niet voor te vinden te zijn, dat de Belgische visserij verder een tegengave krijgt. We doen hem echter opmerken dat voor de landbouw een regeling getroffen werd waardoor ze tot 30 juni nog steeds 30 cent per liter zullen ontvangen en dat zo België het uit de Belgische Staatskas niet kon betalen, 't gaat hier over 30 miljoen, die EEG-kas dat wel kan, zodat dan niet aan discriminatie zal hoeven gedaan te worden.

De Franse vertegenwoordiger zal in het Comité te Brussel heftig aandringen op een voortgezette subsidiëring van de brandstofprijzen voor de visserij. België zou minstens deze actie dienen te steunen, zeker tot de huidige crisissituatie in de visserij voorbij is en de beperkende kwoteringsmaatregelen enig effect zullen opgebracht hebben, hetgeen echter wel een paar jaar kan duren. Het teloor laten gaan van onze visserij en aanverwante nijverheid zou echter tientallen malen meer kosten aan de gemeenschap.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

|                      | Oostende  |           | Zeebrugge |           | Oostende  |           | Zeebrugge |           | Oostende  |           | Zeebrugge |           | Nieuwpoort |           |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|
|                      | 19-1-1976 | 19-1-1976 | 19-1-1976 | 19-1-1976 | 20-1-1976 | 21-1-1976 | 21-1-1976 | 21-1-1976 | 19-1-1976 | 21-1-1976 | 19-1-1976 | 21-1-1976 | 19-1-1976  | 21-1-1976 |
| Tarbot : groot (123) | 168       | -194      | 199       | -226      | 174       | -185      | 183       | -204      | 184       | -200      | 240       | —         | 230        | —         |
| middel (123)         | 122       | -143      | 150       | —         | 122       | -164      | 134       | -168      | 140       | —         | 150       | —         | 150        | —         |
| klein (123)          | —         | —         | 100       | —         | 98        | -112      | 89        | -94       | 100       | —         | 110       | —         | 100        | —         |
| Griet : groot (123)  | 73        | -81,40    | 75        | —         | 56,60     | -59       | 70        | -79       | 70        | -62       | 110       | —         | 90         | —         |
| middel (123)         | 60        | -66,40    | 62        | —         | 45        | —         | 60        | -69       | 60        | —         | —         | —         | —          | —         |
| klein (123)          | 45        | -53       | 50        | —         | —         | —         | 50        | -53       | 50        | —         | —         | —         | —          | —         |
| Schelvis : groot     | 51,40     | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| middel               | 36,40     | -46       | —         | —         | 55,60     | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| klein                | 19        | -32,40    | —         | —         | 42,80     | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Heek : groot         | 76        | -82       | —         | —         | 65        | -82       | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| middel               | 26        | -51,40    | —         | —         | 42        | -57,60    | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| klein                | 21        | -24       | —         | —         | 19,40     | -32       | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Lom                  | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Leng                 | 38        | -42,40    | —         | —         | 33,40     | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Rog (I)              | 6,80      | -42       | 42        | —         | 12        | -28,60    | 38        | -42       | 31        | -42       | 42        | —         | 46         | —         |
| Keilrog (123)        | 44        | -52,60    | —         | —         | 32        | -45,60    | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Rog (23)             | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Tiltlen (23)         | —         | —         | 40        | —         | —         | —         | 32        | —         | —         | —         | —         | —         | 35         | —         |
| Scherpstaart (23)    | —         | —         | 38        | —         | —         | —         | 37        | -46       | —         | —         | —         | —         | 38         | —         |
| Halve mans (23)      | —         | —         | 23        | —         | —         | —         | 22        | —         | —         | —         | —         | —         | 24         | —         |
| Teelt (2)            | —         | —         | 20        | —         | —         | —         | 21        | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Katrog (2)           | —         | —         | 15        | —         | —         | —         | 10        | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Kabeljauw            | 37        | -46,60    | 42        | —         | 38        | -48,60    | 45        | -50       | 45        | -47,80    | 60        | —         | 52         | —         |
| Gul (groot)          | 24        | -45,40    | 40        | —         | 24,20     | -46       | 39        | -42       | 27        | -45,40    | 40        | -45       | 54         | -43       |
| Gul (middel)         | —         | —         | 34        | —         | —         | —         | 30        | -32       | —         | —         | 38        | -40       | —          | —         |
| Gul (klein)          | —         | —         | 26        | —         | —         | —         | 26        | -30       | —         | —         | 30        | -33       | —          | —         |
| Hozemondhamme        | 82        | -166,4    | —         | —         | 71,60     | -126,2    | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Wijting : groot      | 13        | -25,60    | —         | —         | 12,80     | -26,60    | —         | —         | 18        | -28       | —         | —         | 28         | —         |
| klein                | —         | —         | 22        | —         | —         | —         | 16        | -20       | —         | —         | 17        | -23       | 19         | -20       |
| Schar                | 12        | -19,40    | 28        | -29       | 16        | -17,40    | 28        | —         | 25,60     | —         | —         | —         | 24         | -31       |
| Steenchoel           | 13,40     | -75,60    | 59        | —         | 13,60     | -48,80    | 56        | -59       | —         | —         | 52        | —         | —          | —         |
| Zeehaal              | 21        | -28       | —         | —         | 24        | -28,80    | —         | —         | 24        | -30,20    | —         | —         | 30         | —         |
| Hondshaal            | 7         | -14,60    | —         | —         | 6,80      | -13       | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Doornhaal            | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Pieterman            | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Makreel              | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Horsmakreel          | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Zeekreeft            | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Schaat               | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Zeebaars (klipvis)   | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Kongeraal            | 8         | -20,60    | —         | —         | 6,80      | -16,80    | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Schartong            | 14        | -51,60    | —         | —         | 14        | -46,80    | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Volle haring         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Ijle haring          | 30        | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Haringshaal          | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Steenholk            | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Hellbot              | 6,80      | -21,60    | —         | —         | 6,80      | -13       | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Koolvis              | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Steur                | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Zeewolf              | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Pollak               | 39,60     | -51       | —         | —         | 34        | -42       | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Zonnevis             | 60        | -108      | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Koningsvis           | 107       | -121      | —         | —         | 107,2     | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Vlaswijting          | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Zeeduivel            | —         | —         | 100       | -144      | —         | —         | 120       | -154      | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Schotse schoel       | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Zeehond              | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | 4,80      | -11       | —          | 30        |
| Bot                  | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Rode Poon (roobaard) | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Grauwe Poon (knorh.) | 17        | -24,40    | —         | —         | 14        | -21,20    | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Rode Knorhaan        | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Posten               | 15,60     | -38       | —         | —         | 12,40     | -36       | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| Langoesten (midden)  | —         | —         | 6         | -8        | —         | —         | 6         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |
| (klein)              | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —         | —          | —         |

Lees "HET VISSERIJBLAD"

## VAN DAG TOT DAG

## Visaanvoer te Den Helder

Week van 12 tot en met 17 januari 1976

Aan de woensdagmarkt van 14 januari werd aangevoerd: 59 kisten kabeljauw, 96 kisten wijting, 6 kisten schol, 78 kisten schar en 114 kisten diversen.

**Prijzen in gulden : Per 1 kg. :**  
tarbot 14.

**Per 40 kg. :** tarbot 232, kabeljauw één 120-96, kabeljauw twee 150-108, kabeljauw drie 138-100, kabeljauw vier 108-82, kabeljauw vijf 90-70, schol vier 148, wijting twee 82-55, schar 114-84, steenbolk 50-48, bot 40-28, lever 70-66, kuit 98-64.

**De besommingen waren :** UK.6 en UK.123 f 8.400; UK.141 en UK.271 f 9.300; UK.208 en UK.271 f 7.000; UK.18 en UK.23 f 7.000; UK.107 en UK.200 f 6.500; UK.135 en UK.145 f 3.600; UK.218 f 6.700; IJM.18 f 4.800.

Aan de donderdagmarkt van 15 januari werd aangevoerd : 1.750 kg. tong; 14 kisten tarbot en griet; 762 kisten kabeljauw; 427 kisten koolvis; 88 kisten schelvis; 327 kisten wijting; 201 kisten schol; 60 kisten schar; 188 kisten diversen.

**Prijzen in gulden. Per 1 kg. :**  
tarbot 14,32-14,25; grote tong 11,69-11,35; grootmiddel tong 13,33-13,03; kleinniddel tong 12,80-11,54; tong één 11,10-10,72; tong twee 10,06-9,59.

**Per 40 kg. :** tarbot 467-184; griet 244-149; kabeljauw één 126-83; kabeljauw twee 126-85; kabeljauw drie 110-80; kabeljauw vier 88-76; kabeljauw vijf 81-57; koolvis één 71-69; koolvis twee 73-67; koolvis drie 72-68; koolvis vier 52-45; schelvis één 150; schelvis twee 108-79; schelvis drie 76; schelvis vier 65-59; schol één 75-63; schol twee 92-82; schol drie 96-90; schol vier 65-59; wijting drie 74-55; schar 102-73; bot 48-21; steenbolk 42-38; poontjes 64; ham 248; witte koolvis 94-68; lever 68-60; kuit 62-48.

**De besommingen waren :** KW.41 f 52.000; KW.51 f 6.700; KW.124 f 8.500; KW.125 f 7.300; KW.167 f 11.000; UK.73 f 4.300; IJM.18 f 18.000; IJM.154 f 7.100; VD.6 f 1.400; UK.17 en UK.56 f 4.000.

Aan de vrijdagmarkt van 16 januari werd aangevoerd : 8.990 kg. tong; 135 kisten tarbot en griet; 667 kisten kabeljauw; 101 kisten koolvis; 319 kisten schelvis; 140 kisten wijting; 1.198 kisten schol; 51 kisten schar; 10 kisten haring; 265 kisten diversen.

**Prijzen in gulden. Per 1 kg. :**  
grote tong 11,79-10,90; grootmiddel tong 13,40-12,95; kleinniddel tong 11,69-11,04; tong één 10,77-10,39; tong twee 10,41-9,89; tarbot 12,22-11,31.

**Per 40 kg. :** kleine kreeft 64; blanke koolvis 84-68; leng 86; steenbolk 40; ham met kop 128; tarbot 412-178; griet 266-140; kabeljauw één 138-72; kabeljauw twee 132-75; kabeljauw drie 130-84; kabeljauw vier 94-77; kabeljauw vijf 82-50; koolvis één 77; koolvis twee 75; koolvis drie 79; koolvis vier 42-39; schelvis één 150-122; schelvis twee 81-71; schelvis drie 71-63; schelvis vier 60-53; schol één 59-56; schol twee 77-72; schol drie 76-71; schol vier 76-70; wijting drie 70-45; haring 34-30; schar 124-40; lever 70-60; kuit 81-42.

**De besommingen waren :** IJM.18 f 3.700; VL.1 32.000; VL.73 41.700;

UK.218 5.600; WR.32 39.000; WR.57 44.000; UK.141 en UK.271 f 5.400; UK.17 en UK.56 f 1.290; UK.18 en UK.23 f 4.200; UK.107 en UK.200 f 3.800; UK.135 en UK.145 f 2.300.

Aan de mandagmarkt van 19 januari werd aangevoerd : 21.330 kg. tong; 274 kisten tarbot en griet; 1.549 kisten kabeljauw; 1.288 kisten koolvis; 261 kisten schelvis; 802 kisten wijting; 3.372 kisten schol; 233 kisten schar; 331 kisten diversen.

**Prijzen in gulden. Per 1 kg. :**  
tarbot twee 11,41-60; grote tong twee 14-10,49; grootmiddel tong vier 11-13,35; kleinniddel tong 11,29-10,55; tong één 10,02-10,55; tong twee 9,98-9,49.

**Per 40 kg. :** tarbot 373-173; griet 204-118; kabeljauw één 92-59; kabeljauw twee 104-57; kabeljauw drie 86-64; kabeljauw vier 78-67; kabeljauw vijf 66-45; koolvis één 56-53; koolvis twee 53-46; koolvis drie 69-63; koolvis vier 42-33; blanke koolvis 80; schelvis één 128-112; schelvis twee 94-68; schelvis drie 67-55; schelvis vier 66-41; schol één 57-47; schol twee 74-61; schol drie 72-63; schol vier 74-44; wijting drie 62-35; schar 65-28.

**De besommingen waren :** KW.4 f 6.200; KW.15 f 4.000; KW.22 f 44.800; KW.24 f 25.900; KW.29 f 12.800; KW.34 f 23.500; KW.44 f 22.000; KW.45 f 33.000; KW.51 f 52.000; KW.81 f 7.200; KW.88 f 21.700; KW.105 f 26.700; KW.113 f 14.500; KW.145 f 24.000; KW.149 f 13.000; KW.152 f 9.600; KW.167 f 3.400; KW.171 f 9.000; KW.175 f 21.700; KW.185 f 11.600; KW.187 f 20.000; KW.189 f 23.000; KW.194 f 19.900; KW.214 f 10.500; KW.221 f 4.800; KW.226 f 8.100; SCH.256 f 14.000; VL.142 f 72.000; IJM.18 f 1.100; IJM.20 f 11.900; IJM.29 f 30.700; IJM.30 f 34.400; IJM.115 f 30.000; IJM.154 f 3.500; IJM.44 f 39.000; IJM.207 en IJM.209 f 5.100.

Aan de dinsdagmarkt van 20 januari werd aangevoerd : 650 kg. tong; 12 kisten tarbot en griet; 675 kisten kabeljauw; 1.995 kisten koolvis; 220 kisten schelvis; 278 kisten wijting; 157 kisten schol; 14 kisten schar; 11 kisten makreel en 130 kisten diversen.

**Prijzen in gulden. Per 1 kg. :**  
grote tong 11,47; grootmiddel tong 13,94; kleinniddel tong 11,21-11,03; tong één 10,70; tong twee 10,33; tarbot 11,26.

**Per 40 kg. :** schar 88-59; makreel twee 51,20-27,20; wijting drie 65-31; tarbot 341-193; griet 198-143; kabeljauw één 114-56; kabeljauw twee 114-51; kabeljauw drie 96-58; kabeljauw vier 82-62; kabeljauw vijf 76-38; koolvis één 57-50; koolvis twee 66-49; koolvis drie 72-56; koolvis vier 49-34; schelvis één 114; schelvis twee 82-66; schelvis drie 59-49; schelvis vier 72-40; schol één 55-54; schol twee 74-72; schol drie 77-73; schol vier 92-69; koolvis kuit 18.

**De besommingen waren :** KW.43 f 3.900; KW.81 f 45.000; KW.117 f 21.800; KW.123 f 59.900; KW.135 f 52.500; VD.6 f 1.300; WR.16 f 1.400; VD.19 en VD.73 9.400; VD.24 en VD.89 8.100; VD.54 en VD.77 f 5.800.

Hoewel de weersomstandigheden de afgelopen week zeker niet optimaal waren, door de harde wind konden zelfs de grote kotters niet onbepaald vissen, maar moesten in vele gevallen bijna een etmaal liggen «steken», vielen de aanvoeren bepaald niet tegen.

Opvallend, hoewel zeker niet onverwacht, gezien de tijd van het jaar, waren de grote scholaanvoeren, van vrijwel alle grote kotters.

Met de over het algemeen redelijke, tot goede prijzen die voor deze vissoort nog werden betaald, konden dan ook redelijke tot goede besommingen worden gemaakt.

Ditzelfde was voor het merendeel van de Kabeljauwkotters ook het geval, al had de prijs dan wel iets te lijden, gezien de vrij goede aanvoer.

De voor de tong betaalde prijzen waren eveneens redelijk tot goed, en varieerden al naar de aangevoerde sorteringen van f 10,50 tot f 11,50 gemiddeld per aangevoerde kilogram.

Ook voor de meeste grote weekkotters kwam er op deze wijze nog een redelijke besomming tot stand, met als hoogste aanvoerder een kotter die f 33.400,— wist te besommen voor een aanvoer van 12.500 kg vis, waarvan 10.600 kilogram schol en 1.976 kg tong (gem. prijs f 11,— per kg).

Al met al, gezien de weersomstandigheden toch nog een goede visweek.

### Door 107 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

|            |               |              |            |       |
|------------|---------------|--------------|------------|-------|
| 40.876 kg  | TONG          | f 451.717,43 | van f 1403 | f 919 |
| 12.777 kg  | TARBOT        | f 85.959,23  | van f 1415 | f 300 |
| 252.825 kg | SCHOL         | f 419.170,15 | van f 226  | f 131 |
| 124.990 kg | KABELJAUW     | f 231.045,73 | van f 430  | f 108 |
| 2.973 kg   | GRIET         | f 10.812,65  | van f 462  | f 180 |
| 6.610 kg   | SCHAR         | f 12.098,18  | van f 235  | f 099 |
| 18.430 kg  | WIJTING       | f 23.461,05  | van f 193  | f 071 |
| 7.680 kg   | BOT           | f 4.266,50   | van f 064  | f 040 |
| 5.480 kg   | LEVER EN KUIT | f 9.917,03   | van f 228  | f 094 |
| 4.099 kg   | TONGSCHAR     | f 15.812,29  | van f 426  | f 237 |
| 3.000 kg   | STEENBOLK     | f 2.422,80   | van f 120  | f 059 |
| 2.511 kg   | ROG           | f 3.917,89   | van f 245  | f 056 |
| 345 kg     | SCHELVIS      | f 639,38     | van f 230  | f 110 |
| 782 kg     | DIVERSEN      | f 3.330,47   | van f      | f     |
| 483.378    |               | 1.274.570,78 |            |       |

## Onze HOOGWATERBOEKJES 1976

zijn in alle DAGBLADWINKELS en BIJ ALLE DAGBLADVERKOPERS van de kust alsook in de JACHTKLUBS 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, LEEST UW VAKBLAD

# JE HEBT TREILERS EN TREILERS... MAAR GOEDE TREILERS BOUWEN IS ONZE TAAK !

VRAAG ONS OM INLICHTINGEN

TELEFONEER EVEN OP NUMMER (050) 54 40 84

PRIVE (050) 54 48 37

OF SPRING EENS BINNEN BIJ

## SCHEEPSWERVEN

### L. DEGRAEVE - ZEEBRUGGE

NIEUWBOUW — HERSTELLINGEN —  
SERVICE — AFDELING MEKANIEK —  
HERSTELLEN MOTOREN

(7775V)

## PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

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

**Drukkerij P.V.B.A.**

**„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”**

H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 - 14

**BUREEL**

VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Het gamma omvat volgende mappen

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

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

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

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

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

# EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

## DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1976 VERSCHEENEN

De 38e jaargang van dit lijvig boekwerk is verschenen. Het bevat dit jaar meer dan 1.250 bladzijden en wordt op alle vissersvaartuigen, zowel de Nederlandse als de Belgische, welke de Noordzee en de Atlantische Oceaan bevaren tot aan Afrika, gebruikt.

Dit boekwerk is uitgegroeid tot een onmisbaar element op de brug van elk schip dat in de Noordzee vaart zowel van Koopvaardij als van Visserij en op het bureel van ieder zakenkantoor dat rechtstreeks of onrechtstreeks met de Maritieme bedrijvigheid is begaan.

De oplage werd beperkt en de prijs vastgesteld op 600 fr. waaraan dient bijgevoegd 36 fr. B.T.W. en 60 fr. verzendingskosten, te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het „Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, Oostende.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

#### A. IN BELGIE

- ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”, Hendrik Baelskaai 30 te Oostende;
- Stadsbureel, Vindictivelaan 22, Oostende;
- Beroepsvereniging „Hand in Hand”, Tijdokstraat 34, te Zeebrugge;
- O.V.A. Vismijn, Oostende;
- MARTIN & Co, Brauwersvliet 28, 2000 Antwerpen;
- Fa. BOGERD, Brauwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

#### B. NEDERLAND

- Handelsmaatschappij NAUTILUS, Postbus 5097, Scheveningen
- Handelonderneming MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen;
- N.V. Handel- en Industriële Maatschappij J. VAN BEELEN, Middenhavenstraat 58-62, IJmuiden;
- Henk Zwart, Machinefabriek, Middenhavenstraat 76, IJmuiden.
- IJmuiderstores, Haven IJmuiden;
- Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam;
- Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.



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.

