

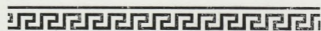
# HET VISSERIJ BLAD

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)



# A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN



Agent en depothouder voor de Visserij :

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

## 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

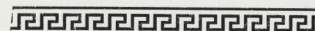
**A. VISSERIJMAPPEN à 360 F. (B.T.W. inbegrepen)**

- 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 KAARTI DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD ATLANTISCHE OCEAAN
- 2 ZEEDELICATESSEN

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



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)

LEES " HET VISSERIJBLAD "

# het visserijblad

Vrijdag 11 juni 1976 — Nr. 22

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. (069) 70.77.13 - 70.77.14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O.  
25202 — B.T.W. 412.522.588  
DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

## HOLLANDSE MAAT-JES

Omdat men overweegt ook bij ons een vergunningsstelsel voor de visserij op tong en schol in te voeren, en gezien de vele discussies over de daartoe aan te wenden verdeelsleutel, menen wij dat het nuttig kan zijn hier het stelsel te schetsen zoals het door de Nederlanders wordt beleefd. Men weet dat het bedrijf zelf noch het Produktschap (huid Rederscentrale) de verantwoordelijkheid wilde opnemen om een regeling te becijferen noch om deze regeling te doen toepassen, daarom heeft de minister van Landbouw dan maar zelf een regeling uitgevaardigd, die er aldus uitziet :

### NEDERLANDS KWOTA-SYSTEEM

De Vloot is vooreerst in 4 categorieën opgedeeld geworden :

1) Vaartuigen op 1-1-76 in de vaart en reeds van vóór 1-1-74 in exploitatie.

2) Vaartuigen reeds op 1-1-76 doch na 1-1-74 in exploitatie genomen.

3) Vaartuigen in de vaart gebracht na 1-1-76.

4) Vaartuigen die voor het jaar 1976 een garnaalvergunning hebben gekregen.

Voor deze 2 laatste categorieën is de vergunning nogal drastisch : ze mogen voor gans 1976 maksimum 500 kg tong en 2.000 kg schol aanvoeren.

Vaartuigen die geen vergunning hebben of van wie de vergunning verlopen is mogen per week maximum 10 kg tong en 40 kg schol aanvoeren.

Het Contingent van 9.200 ton tong (35.600 ton schol) wordt verminderd met 1.200 ton (5.600 ton schol) als reserve voor de vaartuigen die slechts 500 kg mogen vangen. Het saldo van 8.000 ton tong (30.000 schol) wordt als volgt verdeeld onder de 2 eerstgenoemde categorieën :

1) de hoeveelheid die door het vaartuig werd aangevoerd in 1972 of '73 of '74 (men mag het meest gunstige cijfer nemen) samengegeld voor alle vaartuigen wordt in verhouding gebracht tot het toegelaten totale kwotum en pro rata per vaartuig verdeeld.

2) voor de tweede categorie vaartuigen, die tussen 1-1-74 en 1-1-76 in de vaart kwamen, wordt de PK als maatstaf genomen, en wordt er een hoeveelheid toegekend gelijk aan het gemiddelde van de PK-klasse der vergunningen van de eerste categorie. Met dien verstande dat vaartuigen van 1250 tot 1800 PK een kwotum toegekend krijgen gaande van 80.000 kg tot 85.000 kg.

De aldus per schip toegestane kwota mogen echter maar voor de helft (5/10) worden gevangen in de eerste zes maanden van 1976, in het derde kwartaal '76 mag slechts 3/10 van het toegestane totaal worden aangevoerd en de rest of 2/10 is voorbehouden voor het vierde kwartaal '76.

Er weze hierbij opgemerkt dat in bepaalde havens het bijhouden van een logboek NIET bestaat, zodat de controlerende overheid er 't raden naar heeft op welke visgronden de aangevoerde hoeveelheden werden gevangen.

Anderzijds werd ons bevestigd én door de vissers én door vishandelaars dat niet-onaanzienlijke hoeveelheden rechtstreeks van boord naar de vishandel verdwijnen, zonder dat zulks nochtans als zwarte markt mag veroordeeld worden, gezien de controle van de minister van Financiën hiervan vooraf verwittigd wordt, maar waaromtrent de controleurs van de minister van Landbouw totaal onwetend zijn.

### BELGIE KREEG TE WEINIG

De heer J.F. de Veen, Nederlands staatsambtenaar en aldus raadgever van de Nederlandse Minister van Landbouw, beweert met velerlei statistieken en onbetwist wetenschappelijke inzichten, dat een kwotering uiterst noodzakelijk is en blijft en dat een ongelimiteerd verder vissen de visstapel van tong totaal zal doen verdwijnen. Hij beweert in een zelfde artikel echter ook « HET NEDERLANDSE QUOTUM VOOR 1975 VAN 9.200 TON WERD, VOLGENS DE OFFICIELE CLIFFERS, MET 54 % OVERSCHREDEN ».

Hij geeft een officiële statistiek van de aangevoerde tongvangst door Nederlandse vaartuigen en door de visserij van alle andere Europese landen samen, ten bewijze hoe gering de aanvoer der andere landen samen de visstapel van tong zou kunnen beïnvloeden. Daaraan koppelt hij hiernavolgende beschouwingen.

« Zoals bekend is de visserij-inspanning op Noordzeetong al vanaf de vijftiger jaren regelmatig toegenomen. Daarbij waren het vooral de Nederlanders, die zich gingen specialiseren op tong, eerst met speciale tongnetten met de bordentrawl, later met de zware boomkor. Werd vroeger met snelheden van 3-4 knoop gevist, thans, met de grote motorvermogens, is de snelheid vaak opgelopen tot 6 knoop, zodat per uur vissen een grotere strook afgevist wordt dan vroeger. Wanneer we de internationale visserijdruk op tong splitsen in een Nederlands deel en in dat van de overige landen samen, dan blijkt Nederland zijn visserijintensiteit sinds 1950 meer dan dertig maal vergroot te hebben. De visserij-inspanning van de overige landen nam slechts weinig toe in de afgelopen 25 jaar. Rond 1964 werd rationeel gevist. In de jaren ervoor was er sprake van onderbepanning. Na 1964 werd de tongstand echter in toenemende mate, door de expansie van de Nederlanders, overbevist. De totale visserij-inspanning in 1974-75 was ruim 2½

(vervolg blz. 2)

## DE NIEUWE REGLEMENTERING EN VERPLICHTINGEN OPGELEGD AAN DE VISHANDEL

# HOE ONTSTOND DEZE NIEUWE REGLEMENTERING ?

Het Koninklijk Besluit van 30 april 1976 is uitgevaardigd geworden in uitvoering van de kaderwet van 15 april 1965, betreffende de keuring van, en de handel in vis, gevogelte, konijnen en wild en tot wijziging van de wet van 5 september 1952, betreffende de vleeskeuring en de vleeshandel. Er werd eveneens rekening gehouden met de wet van 20 juni 1964 betreffende het toezicht op voedingswaren of voedingsstoffen en andere produkten.

Aan het opstel van dit K.B. zijn verscheidene bijeenkomsten van de bedrijfsraad voorafgegaan waarop zelfs de vertegenwoordigers van de visleuhandel, de klein- en groothandel alsmede van de verwerkende nijverheid aanwezig waren om er kontakten te leggen met de vertegenwoordigers van het Ministerie van Volksgezondheid. Deze belangengroepen hebben er hun bezwaren kunnen laten kennen, waarmee enigszins rekening werd gehouden. Aldus was het oorspronkelijk voorzien dat de gerookte produkten dienden bewaard te worden onder een temperatuur die de 2° Celsius niet te boven ging.

Deze belangengroepen, hierbij gesteund door de heer Van Rooose van de Bedrijfsraad hebben onder meer de 2° C. op 4° C. kunnen brengen, terwijl ook in andere domeinen de voorgenomen reglementering wat minder strak werd opgesteld. In deze reglementering werd België onder meer reeds voorafgegaan door Frankrijk en West-Duitsland, waar ook in de nieuwe reglementering de hygiëne scherper werd gesteld. Met betrekking hierop mogen we gerust zeggen dat men, in het bijzonder voor de visprodukten, zeer scherpe maatregelen moet stellen, maar deze moeten genomen worden rekening houdende van de realiteit en de mogelijkheden. Dat een strenge reglementering noodzakelijk was resulteerde onder meer door nog veel gangbare gebruiken waar men de vis op een « karretje » leurde, alles bloot gesteld aan stof, weer, zon en wind. Typisch onder meer in dit verband is zelfs de open vismarkt te Brugge, waar de koopwaar nog op die manier is blootgesteld ! Trouwens hebben de vertegenwoordigers van het Ministerie van Volksgezondheid, samen met de heer Van Rooose van de Bedrijfsraad deze markt bezocht en met deze elementaire en primitieve visstanden kunnen kennis maken.

Dit alles neemt echter niet weg, dat men in het Koninklijk Besluit toch veel te ver is gegaan voor zo-

ver men de harde hand aan de letter van het K.B. zou wensen te houden. De vee-artsen van het Ministerie van Volksgezondheid hebben hier natuurlijk ook aan beroepsmissvorming gezondigd, meer ook, hun verantwoordelijkheidsparaplus volledig opengeplooid en daarbij het bijzonder belang van hun beroep zoveel mogelijk doen uitkomen en bevorderen. Het is echter duidelijk dat ook zij wel moeten weten dat het K.B. eerder naar de geest dan naar de letter moet uitgevoerd worden. Voor het buitenland en voor de galerij komt het echter toch ook op aan om met een K.B. van uitvoering te kunnen schermen waarop niets meer kan aangemerkt worden.

### DE NIEUWE REGLEMENTERING OP DE VISLEURHANDEL

#### 1) Algemene Bepalingen :

In de ruimten bestemd voor de verkoop of de bewaring, is het verboden vis in voorraad te hebben die niet voor het verbruik geschikt werd verklaard of die bedorven, verrot of schadelijk is.

Verse vis mag slechts voor de verkoop in bezit gehouden of te koop gesteld worden in ijs of in een koeltoombank bij een temperatuur van maximum +4° Celsius.

Oesters en mosselen mogen niet bewaard worden bij een temperatuur van meer dan +10° C.

Bevroren vis mag alleen voor de verkoop in het bezit gehouden of te koop gesteld worden in koelinstallaties met ten hoogste -2° C. Op de verpakking moet op onuitwisbare wijze vermeld zijn : « Bevroren », de datum van bevriezing en een gebruiksaanwijzing. Diepgevroren vis mag alleen in het bezit gehouden of te koop gesteld worden in koelinstallaties met een temperatuur niet boven de -18° C. Op de verpakking moet op onuitwisbare wijze vermeld zijn « Diepgevroren », de datum van 't diepvervriezen en een gebruiksaanwijzing.

Gerookte vis moet voor de verkoop in het bezit gehouden of te koop gesteld worden in een koeltoombank bij een temperatuur van maximum +4° C.

In de lokalen en ruimten die voor de verkoop van vis bestemd zijn mogen geen produkten voorhanden zijn welke zouden kunnen bijdragen tot het ontaarden van de vis. Gedroogde vis mag in andere lokalen en ruimten dan die

(vervolg blz. 2)

# HOLLANDSE MAAT-JES

(Vervolg van blz. 1)

maal zo groot als in 1964».

In het licht van wat hiervoor gaat menen wij te mogen concluderen dat hoofdzakelijk en uitsluitend de Nederlandse visserij verantwoordelijk is voor de overbevising van tong, zoals het onlogisch en als onrechtvaardig moet ervaren worden wanneer ook onze visserij daarvoor zou gestraft worden, en in meer of mindere mate daardoor zelfs economisch zou worden uitgeschakeld.

Zeer binnenkort moeten onze Landbouw-vertegenwoordigers naar Lissabon om de kwota voor 1977 vast te leggen. Wij menen dat hun taak vrij gemakkelijk is.

OFWEL kan iedereen overtuigd worden dat het kwoteringsysteem voor te velen een economische dood

betekent, waarom men er van afstapt en er zich toe beperkt bepaalde periodes van het jaar te verbieden voor tongvangst.

OFWEL moeten de Nederlandse biologen konsekvent zijn en aanvaarden dat alleen de Nederlandse visserij (de ware en enige schulldige) wordt bestraft en gekwoteerd, en dat de Nederlandse minister van Landbouw de economisch-sociale oplossing zoekt voor zijn visserij, MAAR DAT WIJ ONBELEM-MERD MOGEN VISSSEN, onder voorbehoud desgevallend dat onze visserij-inspanning niet wordt verhoogd.

IN LISSABON MOET IN ELK GEVAL BEDONGEN WORDEN DAT BELGIE IN 1976 NIET OP TONG GEKWOTEERD BLIJFT.

JEF DEROOSE

## HOE ONTSTOND DEZE NIEUWE REGLEMENTERING ?

(Vervolg van blz. 1)

welke voor de verkoop van vis bestemd zijn, te koop worden gesteld voor zover dit op hygiënisch verantwoorde wijze geschiedt.

Van de personen die vis behandelen wordt steeds de grootste zindelijkheid vereist.

De opslagplaatsen moeten passende voorzieningen hebben voor de afvoer van het afvalwater en ter bescherming tegen insecten, knaagdieren en ander ongedierte. De toegang van eender welk dier is verboden in deze inrichtingen.

Leuren met vis mag alleen geschieden door middel van een uitsluitend tot dat doel bestemd vervoermiddel dat speciaal is ingericht met het oog op de uitstalling, het in voorraad houden en de verkoop. Dit vervoermiddel waarvan de grootte in verhouding moet zijn met de behoeften, moet de volgende karakteristieken vertonen : (Leurhandel in vis)

1) Het moet speciaal zijn ingericht voor het te koop stellen, het behandelen en het verkopen van vis.

2) De binnenzijde van de vloer van het vervoermiddel moet glad, ondoordringbaar en uit hard materiaal vervaardigd zijn dat ontsmetbaar en afwasbaar is. De bekleding van de wanden en het dak moet uit hard, glad, helder materiaal vervaardigd zijn dat met warm water kan gewassen worden en ontsmetbaar is.

3) De voor het publiek bereikbare kant moet beschermd zijn door voorzieningen die de vis buiten het bereik van het publiek houden en de vis beschutten tegen stof, zon en verontreiniging.

4) De uitstalkasten moeten van hard, ondoordringbaar en afwasbaar materiaal en gekoeld zijn.

5) In het vervoermiddel moet 'n drinkwatervoorraad met lavabo aanwezig zijn en handdoeken éénmaal te gebruiken moeten er steeds ter beschikking zijn.

6) Het vervoermiddel moet beschikken over een afvalbak, deze bak moet roestvrij zijn, effen, uit ondoordringbaar materiaal vervaardigd, waterdicht, gemakkelijk afwas- en ontsmetbaar zijn en van een deksel voorzien.

7) Het vervoermiddel en al het materiaal moeten voortdurend zindelijk worden gehouden. Al het materiaal dat gebruikt wordt moet roestvrij zijn en enkel tot dat doel aangewend.

8) Dit besluit treedt in werking de eerste dag van de zevende maand volgende op die van de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, dit wil dus zeggen op 1 december 1976.

Volgende week laten wij de nieuwe reglementering verschijnen met betrekking tot de viswinkels en 't gewone transport van de vis.

## VERGADERING VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN-KOMMISSIE

Deze bijeenkomst gaat door op vrijdag 18 juni te 11 u. ten stadhuize met als dagorde.

- goedkeuring verslag vorige vergadering;
- visverkoop op vrijdag te 7 u.;
- beurtregeling IJslandse treilers;
- monstering vissers;
- instellen van een mijnrecht voor alle verkoop van vis die niet per vissersvaartuig is binnen gebracht;
- wijzigingen van basis-eenheid bij verkoop van vis : 2 bennen in plaats van 10 bennen, met zoals voorheen recht van bijna 100 tot 100 bennen (het regiem voor de tongen blijft ongewijzigd).

De families VERSTRAETE - DEDEYNE - VERMEERSCH en VANHOUTTE,  
Het Nationaal en Gewestelijk Bestuur C.C.V.,  
Het Gewestelijk Bestuur van het A.C.V. Oostende-Veurne-Diksmuide,

verzoeken ons het overlijden te melden van

DE HEER

**Willem VERSTRAETE**

Echtgenoot van Mevrouw Elza DEDEYNE

Gewezen Nationaal Secretaris van de Christ. Centrale Dok, Vervoer en Zeevisserij  
Gewezen Secretaris sectie Zeevisserij I.C.V.  
Ere-Werkrechter Werkrechtersraad Oostende  
Gewezen lid N.P.C. Zeevisserij - Haven - Transport en Handel in Brandstoffen  
Gewezen Directielid van de Bedrijfsraad Zeevisserij  
Gewezen beheerder van de Gemeenschappelijke Kas Zeevisserij  
Gewezen beheerder van het Compensatiefonds voor de Haven van Oostende  
Gewezen lid van de Raad voor Verbetering Zeevaartonderwijs  
Gewezen lid van de Commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek  
Gewezen lid Technisch Comité voor het Scheepskrediet  
Gewezen lid Commissie van Beroep bij de Pool der Zeeleden  
Gewezen lid Commissie voor Advies voor de Zeevisserij bij de R.V.A.  
Oud-turmler W.I.K.  
Drager van Sociale en Syndicale Eretekens  
Laureaat van de Arbeid

Geboren te Oostende op 14 mei 1903 en er overleden op 5 juni 1976 in de St. Jozefskliniek.

De lijkdienst zal plaats hebben in de St.-Janskerk te Oostende op **VRIJDAG 11 JUNI 1976, te 10 uur**, gevolgd door de bijzetting in de familiegrafkelder, begraafplaats Stuiverstraat.

Samenkomst aan de kerk om 9.30 uur.

Rouwadres : Torhoutsesteenweg 369 - 8400 Oostende

(2946N-7844V)

## Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Te Oostende greep dinsdag een nieuwe zitting plaats van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart, waarbij drie zaken werden behandeld. In eerste instantie zette de Raad het onderzoek verder inzake het vergaan van de N.159 «Avondster» in juni van vorig jaar. Nadat reeds eerder een gedeelte van de opvarenden werden onderhoord was het dinsdag de beurt aan matroos Deurinckx om de feiten weer te geven. Getuige, matroos aan boord van de «Avondster» en wachtlopend op het ogenblik der feiten weet echter niet zo heel veel nieuws te vertellen. Hij beweert wel dat de pompen onvoldoende werkten, dat de hulpbatterijen plots buiten gebruik bleken en dat het materiaal dat nodig was om de korrelijn te kappen waaraan zijn vaartuig vastgenakerd zat, onvindbaar bleek.

Dat leidt dan tot de vaststelling dat men te kampen had met een samenloop van omstandigheden, zo tenminste zag Rijkskommissaris Bentein het. Vandaar dat hij nog een nader onderzoek zal instellen en misschien in een volgende zitting zal vorderen of een advies uitspreken. Getuige Deurinckx bevestigde verder nog dat schipper-eigenaar Kusters gekwetst was en zich veelvuldig in het visruim ophield. Wat schipper Kusters daar precies deed wist getuige niet te vertellen, zoals hij evenmin weet waarom hij op een bepaald ogenblik platte sleutels moest zoeken. Volgens getuige nog was schipper Kusters het slachtoffer van een erge shock en huilde voortdurend.

Een tweede zaak betrof het overboord slaan van drie opvarenden op de diepzee-treiler O.316 «Belgian Skipper» tijdens de visserij. Stuurman Rau Marcel, een van de

gelukkige geredde vissers, krijgt er nog steeds geen kop aan hoe de feiten zich precies hebben voorgedaan. Volgens hem is het normaal dat het slot van de winch uitgeschakeld is maar dat bleek nu niet het geval toen schipper Dedrie vlijtig aan dek sprong om een buiktouw vast te maken. Ingevolge 'n misverstand gingen de drie vissers over boord maar konden gelukkig, mede door het snel handelen, gered worden.

Tenslotte werd ook nog een uitspraak geveld inzake de aanvaring die zich voor deed tussen de O.486 «Chantal» en de mijnenveger «Bovesse» in december 1973. Schipper Bouillart Marcel, terzake betrokken, kreeg een waarschuwing aangesmeerd (de lichtste sanktie) omdat hij enerzijds had nagelaten zijn vistuig binnenboord te halen en anderzijds omdat hij niet tijdig een zeeverslag indiende.

## VISSERSMIS TE BLANKENBERGE

In het kader van de jaarlijkse havenfeesten wordt op zondag 13 juni, te 11u.30, in de Dekanale St.-Rochuskerk te Blankenberge, een Vissersmis opgedragen opgeluisterd door het 110 personen sterke „Volendams Opera Koor” uit Volendam, Nederland.

Tijdens deze plechtigheid zullen alle vissers en meer in het bijzonder de bemanning van de B.604 IBIS, die hun leven op zee verloren, op piëteitsvolle wijze herdacht worden.

# Verlaat het O/S Mercator de Oostendse haven?

Na het zomerseizoen zal de Mercator zijn vertrouwde ligplaats in het naar hem genoemde dok verlaten. Gelukkig zal zijn afwezigheid slechts van korte duur zijn. Het schip moet immers een grondige beurt krijgen in het droogdok. Wegens de werken i.v.m. de nieuwe sluis en de brug kon dit niet eerder gebeuren.

Velen die bovenstaande titel gelezen hebben, zullen wellicht zeker bevreesd geweest zijn. Zij mogen een zucht van verlichting slaken. Het majestueus museumschip Mercator zal slechts tijdelijk uit ons stadsbeeld verdwijnen. Gelukkig maar.

De gedachte dat de Mercator wel eens voor goed uit Oostende zou kunnen wegblijven is echter niet volledig denkbeeldig. Inderdaad met het verouderen van het schip worden de uitgaven voor onderhoud groter. Gelukkig heeft men dit tot op heden steeds goed kunnen opvangen.

Op 28 februari 1961 nam dhr. P.W. Segers, toenmalig minister van Verkeerswezen, de beslissing het opleidingsschip „Mercator” niet te laten slopen doch het in te richten als drijvend museum. Het werd het embleem van ons zeevaartonderwijs, een instrument voor onze zeevaartpropaganda en een aansporing voor de maritieme idee bij onze jongeren. Van bij de aanvang namen ook enkele personen het initiatief een VZW MERCATOR te stichten. Het schip werd aan de vereniging in bruikleen gegeven. Het was o.m. de bedoeling om door het innen van een jaarlijkse bijdrage van de leden een reserve aan te leggen in het Onderhoudsfonds teneinde minder gunstige jaren in de toekomst te overbruggen. Door het groot aantal bezoekers, vooral te Oostende, werden tot op heden voldoende financiële middelen bekomen om in te staan voor de kosten van verwarming, bewaking, onderhoud, verzekering, enz., doch het zou wel eens kunnen gebeuren dat deze middelen ontoereikend worden naarmate de kosten door het ouder worden van het schip steeds maar gaan stijgen. De droogdokkosten bv. die normaal om de vier jaar moeten doorgaan, zullen enkele miljoenen bedragen. De normale jaarlijkse onderhoudskosten te dekken door de normale ontvangsten belopen slechts vijf-honderdduizend frank, het supplement moet uit de reserves worden geput.

Ook op sociaal-menselijk vlak heeft de vzw Mercator zich een taak gesteld. In de schoot van het Fonds E. Van Marcke wordt voorzien in het stellen van humane daden in het kader van de scheepvaart.

Thans telt de vereniging 103 leden, beschermende, steunende en werkende leden. Praktisch allen komen tot op heden uit de maritieme sektor en enkele openbare besturen (o.m. de stad Oostende). Doch ook geïnteresseerde particuliere personen kunnen lid zijn. Eerder beschamend voor Oostende is dat nog geen 5 % van de leden Oostendenaars zijn. Men is nochtans reeds werkend lid vanaf een geringe bijdrage van 250 fr. per jaar. Bovendien voelt men zich dan a.h.w. thuis aan boord van het schip en heeft men er trouwens steeds vrije toegang gedurende de openingsuren.

Langs deze weg willen wij dan ook een oproep doen tot alle zgn. sea-minded Oostendenaars om toe te treden tot de VZW MERCATOR teneinde dit schip te kunnen behouden. Belangstellenden kunnen alle nodige inlichtingen daartoe bekomen aan boord van het schip.

Sedert jaren is de Mercator één van de toeristische trekpleisters van Oostende. Het is tevens een symbool van onze verbondenheid met de zee en de scheepvaart. Opdat het zó zou blijven wordt ook op een meer intens medeleven met de vereniging Mercator gerekend, wat alleen kan bereikt worden door effectief lidmaatschap. V.G.

## DE OPROEP TOT STEUN

We hebben met genoeg deze oproep ingelast omdat inderdaad de „Mercator” een toeristische attractie voor Oostende is geworden en wanneer straks de „Deense Flying Boat” er dagelijks nevens zal komen liggen, Oostende, zijn hoteliers, handelaars en restaurateurs, er slechts wel kunnen bijvaren.

Uit dien hoofde doen we ook langs deze weg beroep op de vrijgevege handelaars restaurateurs en andere Oostendenaars om dit werk te steunen al begrijpen we niet goed waarom de droogdokkosten miljoenen zullen kosten.

We hebben een staatsdroogdok. Als er werken uit te voeren zijn

aan het schip in dit dok, dat men ze in aanbesteding geve.

Anderzijds zouden de beschermers van dit werk niet alleen goed doen een oproep te doen, maar zouden ze ook moeten bekend maken op welke wijze stortingen kunnen gedaan worden en de lijst bekend maken van de gevers en giften.

Zodoende zijn we overtuigd dat velen niet beter zouden vragen dit werk te steunen.

De stad Oostende in de eerste plaats!

Wij zijn bereid in onze kolommen en langs ons blad niet alleen een oproep te doen maar steeds de lijst der gevers bekend te maken.

## VOORDRACHT

Vrijdag 11 juni om 20 uur heeft in de STEDELIJKE VISSERIJ-SCHOOL «JOHN BAUWENS», Mercatorlaan 15 te Oostende een voordracht plaats met als spreker Kapt. VAN EECKHOUTE, bestendige deskundige van het «Comité voor de Bevordering van de Arbeid «Provincie West-Vlaanderen» MATISCH OPBLAASBARE REDDINGSVLOTTEN (te water laten, bemannen van een vlot, grondig inzicht van alle onderdelen en gebruik van de noodmiddelen) gevolgd door demonstratie, raadgevingen en eventuele rondvraag. Alle belangstellenden zijn welkom.

# DE BLAUWE WIMPEL

Er blijven maar steeds schepen op geheimzinnige wijze verdwijnen, vaak met man en muis zonder dat er ooit iets wordt van teruggevonden. In het meinummer van «De Blauwe Wimpel» — het gekende maritiem maandblad — wijdt de specialist terzake, R. Sodenkamp, een uitvoerige bijdrage aan het spoorloos verdwijnen, begin 1974, met 36 opvarenden, van de uiterst moderne Britse hektrawler «Gaul» op de visgronden in de Noordelijke IJzsee. Was het schip voorzien van spionage-apparatuur zoals beweerd wordt, werd het door de Russen opgebracht of tot zinken gebracht — het blijft een raadsel.

Verder in dit nummer een foto-impressie van de «Odin», grootste kraanschep ter wereld; moet Vlis-singen alweer bloeden? (deze Scheldehaven wordt met vermindering bedreigd); een beschouwing over het uitrusten en uitbrengen van schepen naar iedere denkbare haven ter wereld alsmede een boeiend artikel Zout in hun bloed? kamttekeningen waarom de zeeman eigenlijk naar zee wil.....

Deze hoofdbrokken worden, zoals gebruikelijk, aangevuld met de vaste rubrieken over de werven, sleepvaart, berging en Offshore, nieuwe orders, nautische boekbesprekingen, e.a.

«De Blauwe Wimpel» wordt in ons land verspreid door de uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 13-15 te 2000 Antwerpen. Een jaarabonnement van 12 nummers kost slechts 595 fr. Losse nummers zijn verkrijgbaar tegen de prijs van 75 fr.



VISSERSVRIEND HERDACHT. — Oostende herdacht de 50ste verjaardag van het overlijden van «Menhère Herrie», paster Pype, de grote vissersvriend. Op de stedelijke begraafplaats van de Nieuwpoortse steenweg werd een bloemenhulde gebracht aan het graf van deze grote sociale figuur. Namens het «Herdenkingskomité Paster Pype», stichting van wijlen schepen Vroome, bracht erestadsontvanger Mollemans bloemen en belichtte in een toespraak de figuur van de grote weldoener van de vissers. (Cliché H.L.N.).

# De vissershulde te Nieuwpoort

Zoals elk jaar ging op tweede Sinksendag te Nieuwpoort de jaarlijkse vissershulde door met een mis, een bloemenhulde aan het monument «De Visser» gebeeldhouwd door de Belgische beeldhouwer De Soete en waarvan het origineel beeld zich in het Metropolitan museum van New York bevindt.

Na de mis waarin het prachtig Nieuwpoortse zangkoor als slot het mooi visserslied zong waarvan de woorden zijn van oud minister H. Baels en de muziek van de Oostendse toondichter Keuvels, ging het met muziek stoetsgewijze naar de visserskaai, waar de wijding der schepen plaats had, gevolgd van een grootse bloemenhulde. Bloemen werden neergelegd door de heer Maertens, namens de minister van Landbouw, door de provincie, door de Zeemacht, door Ct Servaes, door eerste schepen Gheeraert namens de stad Nieuwpoort en vervolgens door de heer Jean Desaever namens de Rederscentrale, door de heer Vandenberghe, namens het Verbond der Kustvissers-reders en door talrijke maatschappijen en families.

## EEN DIEPGEVOELDE REDE-ROUWHULDE AAN DE B.604.

Vooraf werd door eerste Schepen Gheeraert een zeer opgemerkte rede uitgesproken waarvan we hierna de mooiste gedeelten laten volgen.

Eerste Schepen Gheeraert zei o.m. :

Minstens éénmaal per jaar, en wel op 2de Pinksterdag, staan wij rond dit gedenkteken en laten onze gedachten teruggaan naar de zoveel wiens heenveraren..... de vaart naar de eeuwigheid is geweest.

Sommigen onder hen hebben missschien nog met ons aan de voet van dit gedenkteken gestaan om

samen met ons te herdenken ; alvorens op hun beurt de rangen hunner vrienden of broers te verwoegen en nu zelf te worden herdacht.

Nog altijd wordt «bewezen» dat het vissersberoep niet enkel lastig en hard is, doch dat het tevens gevaarlijk blijft, menig leven eist en er steeds zal blijven eisen.

Wind en storm, regen, hagel en sneeuw of een alles omsluitende mist maken van de zee een steeds gevaarlijk element.

Dat men de visser dan ook nimmer bemijde ; is het visje soms duur, het vergt dikwijls meer dan alle geld ter wereld kan betalen.....

En alhoewel het ten alle tijde de regel is dat wanneer zeelui in nood verkeren allen tosnellen, tosnellen met alle middelen om hulp te bieden..... is de dood soms allen voor..... en slaat ongenadig toe.

Zo komt het dat wij, bij de zoveel uit het verleden, dit jaar hier ook speciaal de bemanning van de Blankenberge 604 moeten betreuren. Onze gedachten gaan naar hen en ons aller gevoelens naar hun families en naastbestaanden. voortaan zullen wij ze «samen» herdenken met allen die hen zijn voorgedaan en ze jaarlijks laten herleven in ons hart.

Tweede Sinksen is en zal de dag blijven waarop wij voor hen bidden tot God, waarop ons hart zich ten volle ontluikt voor hen..... de dag, waarop een opeenstapeling van bloemen, het bewijs levert dat wij «onze» vissers niet KUNNEN en nooit ZULLEN vergeten.

Daarna weenklonk het Vaderlands lied gevolgd van een lange optocht naar het stadhuis en een receptie, waar eens temeer wel aan de vissers en de visserij gedacht en gesproken werd, maar weinig, bitter weinig wordt voor verwezenlijkt in de zeer moeilijke ogenblikken welke ze beleven.



De jaarlijkse Vissershulde te Nieuwpoort werd door een talrijk publiek bigewoond. Aan het gedenkteken werden bloemen neergelegd door de heer Martens, afgevaardigde van de minister van Landbouw.

(Cliché H.L.N.)

## MEER VIS TE OOSTENDE IN MEI 1976

Met een totale aanvoer van 1.865.721 kg kwamen we in de voorbije meimaand een stuk boven de aanvoer van verleden jaar in dezelfde maand. Een stijging met 158.949 kg, hoofdzakelijk te danken aan de ruime vangsten van de in span vissende gulvangers. Hieruit kan meteen worden afgeleid dat de aanvoer erg eenzijdig was en vooral bestond uit gul, schelvis, tong van het Kanaal en IJslandse soorten.

De aanvoer van IJslandsvis bedroeg trouwens 524.308 kg en dat is dan zowat de kleinste aanvoer van die visgrond dit jaar. Ook de prijs was niet erg schitterend en daalde tot 19 fr gemiddeld. Ook hier waren enkele soorten nogal goedkoop, vooral schelvis, gul en leng. Rode zeebaars is erg schaars geweest en bleef dan ook op een hoog prijspeil. Toch is het voor mei veel lager dan het algemeen gemiddelde van dit jaar dat toch nog 24,50 fr bedroeg. De totale IJslandse aanvoer na vijf maanden bedroeg 2.340.782 kg en dat is dan ruim een vierde van de in totaal aangevoerde hoeveelheid in de Oostendse vissershaven.

Wat de opbrengst betreft die is in mei 1976 erg gestegen en liep op tot 61.109.525 fr tegen slechts 46.990.840 fr verleden jaar in mei. Een stijging die voor een groot deel mogelijk werd door de hoge prijzen die de hele maand voor tong betaald werden. Tong kreeg inderdaad zowat gemiddeld 150 fr het kg en dat is dan de hoogste prijs van de laatste jaren. Voor de bokkenvissers is het dan ook een gunstige meimaand geweest. Naast tong, kregen ook tarbot, griet, staart, heek en rog meestal erg goede prijzen. Uitzonderlijk duur bleven zonnevis, rode knorhaan en ook wijting. Wijting van de West noteerde immers regelmatig tussen 25 en 40 fr. Ook deze vissoort wordt steeds schaarser.

Een stijging van de gemiddelde prijs tot 32 fr het kg, tegen 27 fr verleden jaar maakte het mede mogelijk dat een opbrengststijging mogelijk werd van 14.118.685 fr.

### MEER DAN 1 MILJ. KG VIS MINDER NA VIJF MAANDEN

Al is mei dan een goeie maand geweest, we mogen ons er niet door

laten verblinden. Er is immers nog steeds een daling van de aanvoer te noteren van 1.101.153 kg. Toch hebben we de laatste maanden erg weinig vreemde schepen op de Oostendse markt gezien. De denen verkiezen kennelijk de Nederlandse havens waar ze waarschijnlijk rapper bediend worden. Het is immers een beetje bij het haar getrokken dat bij een aanvoer door vier schepen van de eigen vloot er geen lossers genoeg kunnen gevonden worden om een vreemd vaartuig (met nog geen 100 bennen) op tijd gelost te krijgen.

Een totale aanvoer van 8.256.078 kg vis tegen verleden jaar 9.358.023 kg. Een aanvoer die toch wel duurder verkocht werd en een gemiddelde prijs haalde van 33 fr tegen slechts 25 fr verleden jaar. Een stijging van de opbrengst was hiervan het resultaat, opbrengststijging die nogal serieus was en 40.692.874 fr bedroeg. Na vijf maanden werd inderdaad een totaal bedrag bereikt van 283.530.438 fr tegen 242.837.564 fr verleden jaar.

De IJslanders namen hiervan 57.436.820 fr voor hun rekening en dat is dan toch nog altijd ruim een vijfde van het totaal.

## VERANDERINGEN IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN Maand mei 1976

Verandering van eigendom :

- Z.262 Thetis, zeebrief 10.5.76.
- Z.570 Triton, zeebrief 13.5.76.
- Z.571 Zephyr, zeebrief 10.5.76.
- Alleen eigendom van Claeys Raymond-Savels, Bastenakenstr 12, 8380 Zeebrugge-Brugge 5.
- O.211 Harry-Marina, Eigendom Lemarcq-Guidee, Verlorenstraat 8, 8400 Oostende. Zeebrief 10.5.76.

Vermindering van B.T. :

- Z.430 Margibel, eigendom Jozef Martony, Adm. Keyesplaats 4, 8380 Zeebrugge-Brugge 5. BT 49,23 i.p.v. 50,18. Zeebrief 20.5.76.

**VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN**

# DE AANKOOP VAN VISSERSVAARTUIGEN IN DE VREEMDE

Tengevolge van de EEG-maatregelen inzake beperking van de visserij en visserijsoorten, is er in deze landen een algemene sanering ontstaan en worden in alle landen, uitgenomen België, talrijke schepen van allerlei makelij en ouderdom opgelegd, of... tracht men ze te verkopen.

België is in EEG-verband het enige land welke in de laatste jaren weinig aan nieuwbouw heeft gedaan en dus praktisch haar tonnage niet zag verhogen en de modernisering van zijn vloot zeer langzaam heeft doorgedreven.

Integendeel, jaarlijks heeft men zich van een 15 à 20 oude vaartuigen ontdaan, zodat er bij onze reders eerder neiging bestaat om in het buitenland opgelegde schepen te gaan aankopen.

De reden hiervan is gelegen in het feit, dat aan nieuwbouw doen zonder F.E.O.G.A.-steun, het geweldig duur uitkomt en moeilijk nog rendeerdzaam aan de visprijzen welke we kennen.

Zelfs zeer knappe jonge schippers, moeten met vaartuigen zoals de N.15, O.33 en O.186 elke reis besommingen maken van minstens 1.300.000 fr. om economisch de twee eindjes aan mekaar te zien knopen.

## Reders opgepast !

Men stelt zich bij dit alles de vraag welke schepen in Holland, Engeland en Frankrijk, zonder te spreken van Duitsland, eerst worden opgelegd.

Het antwoord is logisch: de minst economisch rendeerbare of oudste.

In de laatste twee maanden werd door Belgische reders naar schepen in het buitenland uitgekeken en er zijn er zelfs die zonder zich te bezinnen of raad te vragen, kontrakten van aankoop afsluiten, of willen afsluiten zonder zich te vergewissen, wat ze in handen krijgen, of ze hiervoor de toelating tot invoer zullen krijgen, of de stabiliteit gewaarborgd is en zonder de zeevaartinspectie of de Hogere Overheid te raadplegen, met al de gevolgen, die een financiële catastrofe kunnen zijn.

Achteraf beroep doen op invloeden of hogere overheid, is onzin.

Anderzijds dient niet uit het oog verloren dat wanneer het stelsel van de quota in voege blijft, hoe onzinnig en weinig nuttig dit stelsel ook is, er beperkingen onvermijdelijk zijn.

En wat dan met hen die vaartuigen in het buitenland gekocht hebben ?

Alhoewel volgens de bestaande Benelux-overeenkomst, geen verbod tot invoeren kan uitgevaardigd, kan men tijdelijk een reder beletten onder Belgische vlag te varen.

Leningen bij de N.M.K.N. kan

men niet beletten, maar de tussenkomst in de interesten van het Fonds voor de Marine, kan men weigeren.

Verder stelt zich de vraag hoeveel schepen straks onder de sloophamer zullen komen, welke tonnage dit vertegenwoordigt en dient vermeden dat de aankopen in het buitenland deze onder de hamer vallende schepen door de slooppremie, niet overtroffen worden, zodat de sanering geen werkelijkheid wordt.

De invoer van vaartuigen, moeten werkelijk deze zijn, welke economisch het waard zijn, geen uitbreiding zijn van de vlootonnage en beantwoordend aan de vereiste normen door de zeevaartinspectie gesteld inzake stabiliteit, enz.

Het moet onze reders bekend zijn dat er in Holland een reeks vaartuigen bestaan, waarvan de stabiliteitsnormen niet beantwoorden aan de vereisten.

Weliswaar moesten deze herzien en aangepast worden.

Maar is dat alles geschied in voorwaarden, welke de nodige waarborgen verlenen ?

14 dagen geleden zijn opnieuw twee Hollandse vissersvaartuigen vergaan, niet door de storm maar in de voor ons nog onbekende oorzaken.

**Wij raden bijgevolg ALLE Belgische reders aan, zich bij de Hogere verantwoordelijke Overheid te vergewissen van de voorwaarden welke gesteld worden vooraleer een aankoop te doen opdat achteraf een verbod de visserij te bedrijven, voor hen geen catastrofe zou worden.**

P. Vandenberghe

## ALGEMENE BUITENGEWONE EN GEWONE VERGADERING van de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

# Hulp in Nood

De leden worden er aan herinnerd dat de Buitengewone Algemene Vergadering zal plaats grijpen op **vrijdag 11 juni 1976 te 16 uur**, gevolgd van de gewone statutaire algemene vergadering te 16,30 uur in de zaal van het Europa Hotel, Kapellestraat 181 te Bredene.

Gezien de belangrijkheid van deze vergadering, wordt aangedrongen op het bijwonen er van.

(7845V)

## VISMIJNPERIKELN

Om allerlei misverstanden te vermijden, legt de directie van de Vismijn er de nadruk op, dat materialen afkomstig van vissersvaartuigen, die op de kaalen worden geplaatst, regelmatig worden opgehaald door de Vismijndienst, met het oog op het reinhouden van vissershaven en omgeving.

Alleen wanneer VOORAF wordt verwittigd, zal dit materieel niet worden weggehaald. In aller belang is het aan te raden, wanneer nog bruikbare materialen op de kaal worden gelegd, hiervan vooraf de Vismijndirectie te verwittigen. Bij nalatigheid vanwege de reders dit te doen, zal men achteraf geen recht op verhaal noch enige vergoeding kunnen eisen, indien deze materialen worden verwijderd.

Trouwens het Politierglement van de Vismijn en de Vissersha-

ven voorziet: «Het is verboden visafval of andere voorwerpen op de kaaien of rond de vismijn achter te laten. Het is alleen de reders toegelaten hun oud en versleten materieel afkomstig van de vaartuigen op de kaal dat door de Vismijndienst zal worden opgehaald.

**Nota der Red. :** Dit is onwettelijk Ook het gemeentebestuur mag dat niet -

— Wat de verkoop van de vangsten aanbelangt, wordt medegedeeld dat vaartuigen van de Noord-, Kanaal en Kreeftenput 25 uur vóór de verkoop hun vis dienen aan te geven aan de Vismijndirectie. Alle andere vangsten dienen door elk vaartuig daags vóór de verkoop en vóór 16 u. te worden opgegeven. Voor de Gullevangers is dit vastgesteld vóór 4 u 's morgens



**OVERHANDIGING CHEQUE.** — De leerlingen van het stedelijk hoger technisch instituut van Oostende schonken de opbrengst van hun jaarlijks «hoedjesbal» aan directeur Caesstecker van de IBIS. De cheque van 12.000 frank zal gebruikt worden om een boorkamp in te richten tijdens de zomervakantie. (Cliché H.L.N.).

# Zij hadden pech...

Tengevolge van het ontstaan van een lek in de leiding van de frigo-installatie, werd de hoofddynamo door water bespoten en verbrand. De netten werden ingehaald, de motor stilgelegd en met behulp van de hulpmotor werd stroom gemaakt om naar huis te varen.

Met te willen schutten, heeft de O.72 van de rederij Hessens, de kaaimuur van de vissershaven bij het binnenkomen beschadigd.

De Z.184 van Frans Vandieren-donck sloeg tijdens zijn laatste reis met de bakboordboel vast aan een onder water zittend voorwerp. Bij het winden van de korre werd de visliet beschadigd.

De Z.201 werd in de haven van Zeebrugge schade berokkend door de Z.500, toen deze achteruit vaarde, zodat reling en dek beschadigd werden.

De N.345 moest door de N.346 naar de haven van Nieuwpoort opgesleept worden met asbreuk aan de keerkoppeling.

De Z.553 van Louis Vlietinck, moest door de Z.500 van Wwe Dhoore met korre in de schroef naar de haven van Zeebrugge opgesleept worden.

De Z.542 met als schipper-eigenaar Devoogt Frans, is bij het invaren van de haven van Zeebrugge vastgeraakt in het slijk. Bij het bijdraaien brak de roerketting, waardoor het schip tegen de eerste dukdalf draaide en schade opliep.

De Z.551 van Amys Cesar kreeg tijdens de visserij zijn kuil in het schroef en werd door de Staats-sleepboot «Zeemeeuw» naar de haven van Oostende gesleept, waar de kuil op de slijp verwijderd werd.

De N.579 moest met defekte waterpomp de Engelse haven van Birkenhead aandoen, waarna de visserij opnieuw aangevangen werd.

De Z.598 van reder Utterwulge Jacques moest met defekte keerkoppeling door de Z.581 naar de haven van Zeebrugge gesleept worden.

De Z.582 van reder Declodet Gustaaf was ter visserij, toen de stuurboordboel vastsliep en de ploegketting verward geraakte in het schroef.

De Z.563 onderbrak zijn visserij, sleepte de Z.582 tot binnen de 60 mijl, waarna de Staats-sleepboot «Zeemeeuw» het vaartuig naar Zeebrugge sleepte.

De Z.589 van Walter Serie was ter visserij toen vastgesteld werd dat de stuurmachine niet behoorlijk werkte. Bij nader onderzoek werd een lek vastgesteld op het achterschip in de verbinding van de twee stuurbuizen. Getracht werd verder te vissen tot men met de bakboordboel aan een onder water zittend voorwerp vastsliep. Men kon tenslotte veilig de thuishaven bereiken.

Ook de O.805 toebehorend aan André Bogaert moest vorige maand met korre in de schroef door de Zeemeeuw opgesleept worden naar Oostende.

# Wordt het Hollandse hospitaal-kerkschip „De Hoop” uit de vaart genomen ?

In het Hollands dagblad „Vaderland” van donderd. 20 mei verscheen 'n artikel, waarin de vrees wordt geopperd dat dit zeer nuttig schip, welke op zee maandelijks hulp verleent aan talrijke vissersvaartuigen, zowel vreemden als Hollanders en dat vier jaar geleden hier te bezichtigen was, niet meer door de Nederlandse regering zou gesubsidieerd worden en onvermijdelijk uit de vaart zou dienen genomen te worden.

Omtrent het nut van zo'n schip, maakt men zich te lande verkeerde berekeningen.

Heeft men al eens in administratieve kringen een berekening gemaakt van wat het aan een reder en de bemanning kost als ze een vreemde haven moeten aandoen met een motordefekt, een ziek of gekwetst bemanningslid ?

Het komt ons voor dat in EEG-verband en vooral Frankrijk, België, Nederland en Duitsland gezamenlijk zouden moeten overleggen op welke wijze en voor welk aandeel de vier landen gezamenlijk zo een of meer schepen zouden moeten ten dienste stellen.

De kosten hiervan zouden kunnen berekend naar gelang de aard van de visserij, het getal schepen hiervoor in aanmerking te komen (kustvisserij misschien uitgesloten) enz...

Het nut van een „De Hoop” is niet te berekenen, als men zelf niet in het bedrijf staat.

Hierna laten we volgen wat de Nederlandse verslaggever in het „Vaderland” schrijft. Wij kunnen zijn zienswijze slechts bijtreden omdat de ondervinding ons zou toelaten een boek te schrijven over de noodzakelijkheid, de wenselijkheid en het groot nut van de hulp door deze soort schepen gegeven.

P. Vandenbergh.

Onze konfrater schrijft : „Het Nederlandse hospitaal-kerkschip „De Hoop” verliet maandagavond in alle stilte de Scheveningse haven en zette koers naar de 55e breedtegraad om zich daar aan te sluiten bij de haringvloot.

Dankzij een beslissing van de Tweede Kamer in december 1975 en tegen de wil van minister Van der Stee (landbouw en visserij) kan de Nederlandse zeeman nog van het hospitaal-kerkschip gebruik maken. Maar voor wat betreft 1977 tast men nog volkomen in het duister.

De voorzitter van de redersvereniging Scheveningen, tevens reder van „De Hoop”, dhr. L.W. Leenman, maakt zich erg ongerust over het lot van dit hulpschip.

## HULPVERLENING

„Het zou een ramp zijn voor de Nederlandse visserij, als het uit de vaart wordt genomen”, verzucht hij, „zo'n 4 à 5.000 vissers zijn volledig van de hulpverlening van „De Hoop” afhankelijk”.

Het schip beschikt over een volledig geoutilleerd scheepshospitaal, waar indien noodzakelijk ook kleine operaties kunnen worden verricht. Vele vissers zijn voor wat betreft de gezondheidszorg groten-deels op „De Hoop” aangewezen.

Leenmans : „Als men op de wal iets krijgt kan men binnen twintig minuten naar een ziekenhuis worden vervoerd. Op zee is dit onmogelijk en alleen dankzij „De Hoop” kan hulp geboden”.

## DISKRIMINATIE

Ik vind dat de zeeman hier recht op heeft. Aan land worden er miljarden besteed aan de gezondheidszorg. Wij krijgen slechts 1,8 miljoen voor het hospitaalschip. Dat is eigenlijk een vorm van

diskriminatie.

Men moet niet vergeten, dat de zeeman het grootste deel van z'n leven op zee doorbrengt, en daardoor niet in staat is om, zoals iedere andere Nederlander van de faciliteiten van de gezondheidszorg op de wal te profiteren. Alhoewel hij wel de premies hiervoor moet betalen”.

„Ik ben er van overtuigd, dat indien het schip verdwijnt, de vrouwen en de moeders er wel voor zullen zorgen, dat vele vissers de vloot zullen verlaten, met alle gevolgen vandien”.

„Duitsland beschikt momenteel over zes hulpschepen terwijl het zevende deze maand van stapel loopt. De omzet van de Duitse visserij is echter maar anderhalf keer zo groot als die van de Nederlandse. Dan mogen wij toch wel tenminste beschikken over één hulpschip”.

## PASTORALE ZORG

Een andere belangrijke pijler van „De Hoop” is de pastorale zorg.

In het kerkzaaltje aan boord worden regelmatig diensten gehouden, die worden voorgedaan door een scheepskredikant.

Vele vissers komen regelmatig als hun schip in de buurt is met bootjes naar „De Hoop” om deze kerkdiensten te kunnen bijwonen, en eveneens gebruik te maken van de rekreatiemogelijkheden, die het schip biedt.

Bovendien beschikt „De Hoop” over een volledig uitgeruste scheepswerkplaats en kan waar nodig technische bijstand verlenen aan schepen op zee. „Ook daarom is het hulpschip onmisbaar”, aldus dhr. Leenman.”

Totdaar «Het vaderland» met wie we het volledig eens zijn.

## BELGISCHE VISSERS BEDREIGD

De vissersvaartuigen O.198, Z.34 en O.182 zijn verleden week donderdag afgevaren om samen een nieuwe visserij op de tongen te proberen op de vanggronden van de Golf van Gascogne waar de Nederlanders verleden jaar, met enig resultaat, de tongenvisserij probeerden. Ter plaatse gekomen stelde men vast dat de speciale zeekaarten die men zich voor deze reis had laten bezorgen, niet de juiste waren. Men voer toen naar Lorient om zich de nuttige zeekaarten aan te schaffen. Bij het naderen van de haven van Lorient werd men echter door samengetroopte mensen van op de kop van de haven bedreigd met opgestoken vuisten. De drie vaartuigen besloten toen de steven te wenden naar de vissershaven La Rochelle, waar men zonder hinder binnenliep. Ondertussen was reder Van Lul van de O.182 naar Lorient afgereisd om zich daar de nodige zeekaarten te laten aanschaffen waarin hij slaagde. De vaartuigen zijn dan terug uitgevaren maar men weet nog geen nadere bijzonderheden met betrekking tot de vangstvooruitzichten. Het is duidelijk dat men hier eerst leergeld zal dienen te betalen, terwijl ook de mogelijkheid voorhanden ligt, dat de visserij er niet renderend is. Gezien men de visserij daar niet kent, was men overeengekomen met een drietal vaartuigen samen uit te varen om elkaar in noodgevallen en bij onvoorziene voorvallen te kunnen bijstaan en helpen. Verleden jaar waren vooral de Hollanders in het verweer gekomen, omdat zij bij het slepen veel schade aan de schelpenbedden zouden hebben veroorzaakt. Het waren waarschijnlijk terug deze vissers die hun ongenoegen op de kop van de haven van Lorient hadden laten blijken.

## IERSE VISSERIJ OP BLAUWE WIJTING

Van uit Zuid-Ierland is voor de eerste maal een 40 meter treiler op de blauwe wijting gaan vissen, dit in overeenkomst met de Britse White-Fish Authority. Deze vissoort wordt aangevoerd voor de meelfabrieken, terwijl slechts uitzonderlijk weinig voor menselijke consumptie dient. Men zoekt in dit verband echter naar afzet voor menselijk gebruik door aangepaste be- en verwerking en presentatie. De treiler bracht meer dan 100 Ton blauwe wijting binnen en verkocht deze te Stornoway aan ongeveer 20 £ de Ton hetgeen het vaartuig een brutobesomming opleverde van nagenoeg 160.000 B.fr. Deze vis wordt gevangen op nagenoeg 250 vadem diep. We weten niet hoelang het vaartuig wegbleef, maar voor dergelijke treiler is de besomming niet om op te roepen, tenware het over uiterst korte reizen zou gaan, zoals bv. onze haringvaarders. Ondertussen maken verscheidene Britse vaartuigen die geen resultaat maken op de haring, zich eveneens klaar om op de blauwe wijting uit te varen alhoewel we herhalen, dat zowat 1.500 B.fr. de Ton of 75 fr. de ben van 50 kg. nu niet een prijs is om winsten te maken. Integendeel.

# KORTE BERICHTEN

## NAAR SCHELPEN GEVAARLIJK DREGGEN BIJ PIPE-LINES

De Engelse minister van Verkeerswezen en Energie heeft een waarschuwing laten horen aan die schippers van vaartuigen die op de schelpenvangst gaan, om uit de buurt te blijven van de plaatsen waar de „Pipe-Lines” aangeduid liggen. Men heeft meermalen gerapporteerd dat sommige vaartuigen heel dicht in de nabijheid van deze pijpleidingen dreggen. De minister wees op het gevaar, niet alleen van een mogelijke onderbreking in de olielevering, maar meer nog op een eventuele vervuiling door het losstromen van olie bij zwaar ongeval. Ook de onderwater-energiekabel kan beschadigd worden en dit zou zelf aanleiding kunnen geven tot vuurgevaar. Ook mag onder geen enkel geval op deze plaatsen gebruik gemaakt worden van ankers en ander grijpgerei.

## DEENSE ZALMVLOOT IN DE NOORDELIJKE WATEREN

Niettegenstaande de Noord-Oost Atlantische Visserijkonferentie een verbod op het vangen van zalm in de Noordelijke internationale wateren uitgevaardigd heeft, is een ganse Deense vloot vergezeld van een noederschip op deze zalm gaan vissen. Er wordt zelfs gemeld dat de vangsten onverwacht hoog zijn. Denemarken heeft inderdaad de overeenkomst betreffende de zalm niet ondertekend zoals vele andere landen wel deden. Verwerpelijk is hierbij het feit dat Denemarken aldus op een diskriminerende manier profiteert van de beschermende houding die andere landen ten opzichte van de zalmsoort er op nahouden.

## VIS-TEKORT IN HULL

Door de vele schepen die te Hull uit de vaart genomen werden, verkocht, gesloopt of opgelegd en door de moeilijkheden in de IJslandse visserij, kende de afslag te Hull verleden week in de aanvoer één van zijn dieptepunten. Deze grote vissershaven noteerde verleden week maandag slechts een 1.500 bennen vis, terwijl een bijkomende 2.800 bennen over land in de afslag kwamen van andere Britse havens. In ieder geval, volgens de Handelsvereniging totaal onvoldoende voor de vissershaven Hull. Indien deze toestand zich bestendigt, zal Hull zeker aan belang inboeten door het verlaten van deze markt en afslag door een groot deel der kopers. Eén en ander is natuurlijk het gevolg van de moeilijkheden voor de Britse treilers in de weg gelegd door de IJslandse kanonneerboden in de IJslandse wateren, waardoor de meeste schepen zonder tot de visvangst over te gaan, terug naar huis keerden. Ook te Hull verwijt men de eigen fregatten hun afwachende houding der laatste weken, waardoor vissen onmogelijk gemaakt wordt.

## SCHOTSE START MET DE LIJNVISSERIJ OP HAAIEN

Onlangs kwam te Grimsby de eerste lijnvisser op haaien zijn vangst in de markt zetten. Het was voor dit kustvaartuig een zeer renderende vangst. De „Alison Jane” maakte voor 61 van onze bennen een brutobesomming van nagenoeg 70 B.fr. Onmiddellijk hebben de kustvaartuigen uit Lowestoft, Bridlington, Grimsby e.a. havens specialisten op de haaien-vangst bij middel van de lijnvisserij, zich voor deze vangst klaargemaakt. Ze verkiezen in Grimsby te verkopen omdat de markt daar meer standhoudend is en betere prijzen te verkrijgen zijn.

## EEN KLEINE VELDSLAG TUSSEN SCHOTSE KUSTVISSERIJ EN LIMIETOVERTREDER

Ongeveer een halve mijl boven Tolsta in de Broad-Bay langs de Schotse Oostkust, zag een lokale kustvisser een vissersvaartuig in de verboden limieten aan het vissen. Nummer en naam van het in overtreding zijnde vaartuig waren bedekt met stukken zeil. De Schotse kustvisser vaarde langzijd het vreemde vaartuig om het te identificeren en trachtte met boothaken het zeildoek te lichten. Hierop volgde een kleine veldslag toen de bemanning van het vreemde vaartuig zich niet onbetuigd liet en eveneens met boothaken de bemanning van de kustvisser te lijf ging, terwijl ook met afgedankt tuig geworpen werd. Toen de Schot het tenslotte moest opgeven, haalde het onbekend gebleven vaartuig de netten in en trachtte de kustvisser te rammen. Dit alles gebeurde zo dicht onder de kust dat verscheidene mensen van op de rotsklippen het gebeuren konden medemaken!

## GEDOOD DOOR HET BREKEN VAN EEN WEIER

Een 31-jarige visser uit Hull werd dodelijk getroffen door het breken van een weier waarvan één uiteinde de visser op het achterhoofd trof. Dit gebeurde bij het vissen in de Witte Zee. Het lichaam zal per vliegtuig naar Hull overgebracht worden. Heeft men zich al ooit eens afgevraagd wie voor dergelijke ongelukken verantwoordelijk kan gesteld worden, namelijk eventueel de fabriek die de weier leverde? En dit wegens mogelijke konstruktiefouten?

## DE ORKNEY-EILANDEN IN HET VERWEER TEGEN VERHOOGING HAVENRECHTEN

In het vooruitzicht van de geplande verhoging van de dok- en havenrechten hebben de Orkney-reders een eigenaarsvereniging opgericht ter bescherming van hun belangen. Het gaat hier niet alleen om vissersvaartuigen maar om alle typen van vaartuigen. De Vereniging heeft reeds contacten gelegd met de havenautoriteiten en met de Landelijke Raad van het eiland Orkney.

## VISSEN MET ONDERWATERLICHTEN

In de Stille Oceaan gebruiken verscheidene vissersvaartuigen onderwaterlichten om de scholen makreel en haring aan te trekken. Sommige Britse reders hebben nu inlichtingen ingewonnen waar men dergelijke lampen kan bekomen om eens deze proef in de Noordzee te wagen. Het zijn lampen die tot een diepte van 300 vadems werken en die in de Verenigde Staten zowat 15 dollar, hetzij het equivalent van 600 B.fr. kosten.

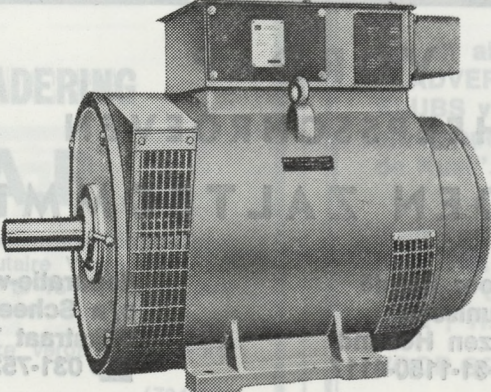
Als men nu nog speciale muziek uitvindt waaraan de vissen gevoelig zouden zijn en er in massa op toekomen, om hiervan te genieten,

dan zou het een muziekvertoning met lampions kunnen worden als attractie voor de vis.

## IERSE MINISTER VERBIEDT DE HARINGVISSERIJ MET SEINE-ZAKNET

De Ierse Minister Pat Murphy heeft een verbod ingesteld op het vissen van de haring in de Ierse visserijlimieten met het seine-zaknet. Door deze beslissing zijn alvast drie Ierse reders het slachtoffer die speciale vaartuigen in Nederland laten bouwen voor deze vorm van visserij. Wel is dergelijke visserij op de makreel nog toegelaten. Dit verbod komt in aansluiting met een dergelijk verbod uitgevaardigd door de Noord-Oost Atlantische Visserijkommissie op de vangst van haring in de Keltische Zee. Vooraleer dit besluit te treffen heeft Pat Murphy de Ierse visserijkringen gekonsultueerd en het is op aandringen van deze sektor dat tot dit verbod is overgegaan. Men zegt dat deze manier van vissen zowat hetzelfde effect heeft als de bokkennisvisserij, wat de uitroeiing van de vis betreft. Anderzijds wenst Ierland minstens dit verbod ingesteld te zien vooraleer tot een gemeenschappelijke E.E.G.-visserij wordt overgegaan ne dit bijzonder voor het geval dat de eksklusieve 50 mijlenzone voor de Ieren niet zou toegekend worden. Dan zou toch het verbod voor alle partnerlanden gelden omdat het een algemene bestaande maatregel is zonder discriminerend karakter voor één of ander der partnerlanden. Men wijst er in de Ierse betrokken kringen op, dat deze manier van vissen door de Noren toegepast de haringstand voor de Noorse kust werkelijk uitgemord heeft, hetgeen des te meer verwerpelijk is omdat de meeste aldus in massa gevangen haring naar de vismeelfabrieken ging. Ierland wenst dit, voor zover het in haar macht ligt, voor de haringstand onder de Ierse kust te vermijden.

Slachtoffer van deze maatregel zijn eveneens een paar firmas die reeds overeenkomsten getroffen hadden met netleveranciers uit het buitenland voor dergelijke vorm van visserij.



**MET E.C.C. GENERATOREN  
GAAT ALLES BETER!**

**E.C.C. ELECTRIC CONSTRUCTION**

stelt U een gamma generatoren voor van 15 KVA tot 1.000 KVA.  
1 en 3 fasen — 50 en 60 Hertz.

In dit gamma vindt u zeker een generator die helemaal aan uw eisen beantwoordt.

**R.A. LISTER & Co n.v.**  
Pepijnstraat, 51 - 3400 Landen  
tel. : (011) 88 10 35 - 88 19 96

A Hawker Siddeley Company

(7830V)

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## HODI

Een normale verkoopdag maar, die van dinsdag toen 14 schepen kwamen verkopen. Wat eigenlijk nog maar een mager beestje is voor een koppeldag. Er was immers amper een mijn vis had men ze wat dichter bij elkaar gelegd. Nog geen 5500 benmen vis in twee dagen tijd, te weinig om goed te zijn. Ook de aanvoer van tong was erg schaars, slechts 7200 kg. Dat is dan weer heel wat minder dan een paar weken geleden toen regelmatig tot 25.000 kg gebracht werd. Voor de vissenwissers is het weer voorbij, het is echter redelijk goed geweest. Het liedje was echter tamelijk rap uitgezongen, maar schone liedjes hebben nog nooit lang geduurd.

Meest gul weer op de markt met vrijdag reeds een paar spannen die geen te beste prijs kregen voor hun vangst. Dinsdag was het in elk geval stukken beter en was de heel kleine gul zelfs tot 250 fr de ben duurder. Ook kabeljauw en grote gul kregen heel wat gunstiger prijzen. Voor de Z.209-509 voor wie het tij gekeerd schijnt te zijn, werd het dus een goede markt en een opbrengst van toch weer ruim 1 miljoen.

Voor de Kanaalvissers was het geen te beste week. De prijzen van sommige soorten vielen nogal sterk terug, vooral die van rog schommelde trouwens veel te sterk in prijs omdat het normaal zou kunnen genoemd worden. Van 2600 fr vooraan in de markt tot 1150 fr op het einde van de markt. Al was het verschil in kwaliteit natuurlijk ook van tel.

De IJslanders hebben het niet slecht gedaan al kregen ze weer geen prijs voor hun schelvis. Die schelvis moest dit keer zelfs gedeeltelijk opgevangen worden. Duidelijk te warm weer wat niet ten goede kwam aan de kwaliteit. Rode zeebaars deed het nog wel en kreeg tussen 1750 en 2250 fr. de ben met bij de marktinzet de beste noteringen. Kabeljauw en gul kregen hier ook bevredigende prijzen dankzij de belangstelling van de zouterijen uit het buitenland.

De Westschepen kregen wel goede prijzen voor hun vis. Haai bijvoorbeeld was meer dan duur en kreeg tot bij de 40 fr het kg. Heel wat verschil dus met verleden week. Van invoer van haai is momenteel trouwens geen spraak, wat dan ook mede oorzaak is van die felle prijsstijging. Voor wijting was de belangstelling al even groot, belangstelling die uitgedrukt werd in prijzen die opliepen tot 40 fr voor kleine sortering en bij de 50 fr voor grote wijting. Beide sortering

gen waren erg weinig op de markt. Schol en platjes moesten niet veel onderdoen met platjes tot 30 fr en iek tot 45 fr. Staartvis en rode knorhaan waren twee andere peperdure soorten die echter ook erg schaars waren.

## STRAALBUIZEN

### MEER GARNAAL

Er is tijdens de afgelopen week meer garnaal geweest dan gewoonlijk. De schepen kwamen regelmatig verkopen en konden vaak flinke vangsten in de afslag zetten. De prijzen bleven bovendien redelijk hoog waardoor meestal flinke resultaten bereikt werden. Toch is het zo dat in vergelijking met verleden jaar de gammaalprijs veel lager lag tijdens de eerste vijf maanden van het jaar. De aanvoer die tijdens die eerste maanden met 1300 kg steeg was nochtans geen gangbare reden voor die prijsdaling die van 97 naar 69 fr verliep. Er werd echter veel garnaal ingevoerd uit Duitsland, iets wat niet kan belet worden. Het is onze betere kwaliteit die als enig concurrentiemiddel kan aangewend worden. Dat vooral in mei de garnaal veel goedkoper geweest is blijkt overduidelijk uit de daling van die prijs tijdens die maand. In plaats van 118 fr zoals verleden jaar kregen onze vissers maar 59 fr en dat is toch wel een te grote daling in een tijd waar alles steeds duurder wordt. Ook, en vooral, de uitrusting die onze vissers nodig hebben om hun schip in zee te kunnen sturen.

## OOSTENDE

### VRIJDAG 4-6-1976

KANAAL		NOORDZEE	
O.114	17 45	2233	388.483
O.94	10 105	—	182.310
O.141-369	10 800	—	755.190
O.306-706	10 975	—	906.470

### DINSDAG 8-6-1976

IJSLAND		WEST	
O.236	17 720	—	843.768
O.202	17 975	—	992.084
O.282	17 430	—	586.665
N.736	9 100	100	197.340

O.69	9	80	100	162.744
N.719	9	75	—	146.895
NOORDZEE				
O.275	10	205	—	218.394
Z.209-509	10	900	—	1.147.430

### KANAAL

O.82	18	145	2831	730.848
O.123	13	70	326	191.891
O.254	18	70	2080	378.901
N.705	18	130	1699	423.924
WITTE ZEE				
O.816	19	1200	—	831.115

### WOENSDAG 9-6-1976

NOORDZEE	
N.708-709	10 1040 — 1.407.630

## ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

### KANAAL

O.128	10	40	—	86.694
WEST				
Z.14	3	10	194	52.326

## ZEEBRUGGE

### WOENSDAG 2-6-1976

Z.598	10	30	50	131.380
Z.581	11	40	50	195.660
Z.295	6	50	300	155.210
Z.484	8	100	200	201.430
Z.176	14	130	1500	621.795
Z.592	6	70	800	250.730
Z.424	7	60	300	167.780
Z.568	7	60	300	206.560

### DONDERDAG 3-6-1976

Z.516	7	60	450	214.100
B.5	12	400	50	476.040
Z.331	16	190	2000	707.170
Z.427	10	75	100	225.948
Z.574	8	60	500	239.870
Z.569	10	60	100	295.809
Z.507	6	20	400	172.380

### DINSDAG 8-6-1976

Z.526	12	390	—	430.064
Z.546	4	30	300	81.665
Z.400	2	6	300	58.430
Z.27	12	330	200	543.380
Z.599	10	65	100	154.240
Z.563	11	40	100	148.600
Z.429	10	40	1200	266.370
Z.402	10	40	—	146.620
Z.460	10	30	—	138.634

### WOENSDAG 9-6-1976

Z.588	11	40	1000	206.580
Z.506	14	450	—	623.930
Z.510	12	40	1000	316.350
Z.584	11	130	900	437.070
Z.549	11	90	—	322.530
Z.175	10	50	—	244.168

## ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE - DOVER - FOLKESTONE

UURTABEL  
DER OVERVAARTEN  
voor de week van 13 tot 19.06

### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

— Alle dagen te 00u45 (xx), te 03u30 (x), te 07u35, te 10u05, te 14u40 en te 17u40 (x).  
— Op 13, 18 en 19.06 bijkomende afvaart te 15u45.

### Afvaarten uit Dover Western Docks:

— Alle dagen te 01u00 (x), te 06u00 (x), te 10u55 (x), te 10u55 (x), te 12u40, te 16u45 en te 21u05 (x).

### Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

— Dagelijks te 04u15 (x), te 07u35 (x), te 13u15 (x), te 16u15 (x) en te 19u15 (x).  
— Op 13 en 14.6.76 bijkomende afvaart te 10u15 (x).  
— Op 18.6.76 bijkomende afvaarten te 01u14 (x) en te 10u15 (x).  
— Op 18.6.76 bijkomende afvaarten te 01u14 (x), en te 10u15 (x).  
— Op 19.6.76 bijkomende afvaarten te 01u14 (x), te 08u25 (x) en te 10u15 (x).

### Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

— Alle dagen te 01u15 (x) en te 05u00 (x).

### Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

— Dagelijks te 00u20 (x), te 09u20 (x), te 12u20 (x), te 18u20 (x) en te 21u20 (x).  
— Op 13 en 14.6.76 bijkomende afvaart te 15u20 (x).  
— Op 18.6.76 bijkomende afvaarten te 06u20 (x) en te 15u20 (x).  
— Op 19.6.76 bijkomende afvaarten te 06u20 (x), te 13u30 (x), en te 15u20 (x).

### Afvaarten uit Folkestone:

— Alle dagen te 19u20 (x) en te 23u30 (x).  
(x) Nemen ook voertuigen  
(xx) Neemt ook voertuigen behalve op 18 en 19 juni.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

## VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

### VISAANVOER TE OOSTENDE

4-6	6	102.983	2.256.537			
8-6	14	262.166	6.958.749			
9-6	4	54.694	1.569.870			
	24	419.843	10.785.156			

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

2-6	12	1.092	76.330	46.—	86.—
4-6	13	1.485	96.139	49.—	94.—

### GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

3-6	16	3.598	179.787	20.—	112.—
4-6	13	3.020	175.669	26.—	129.—
5-6	27	5.543	237.452	7.—	105.—
8-6	26	6.108	333.485	33.—	108.—
9-6	27	5.400	274.293	27.—	105.—

### VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

3-6	7	47.727	2.331.317		48,84
4-6	17	56.400	3.261.408		57,82
8-6	9	47.070	1.968.003		41,81
9-6	6	47.433	2.151.318		45,37

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

3-6	1	122	10.950	87.—	95.—
4-6	3	211	18.501	84.—	92.—
5-6	3	384	30.377	76.—	84.—
8-6	3	277	19.787	69.—	75.—
9-6	3	229	16.902	71.—	80.—

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

3-6	1	2.989	141.302		
4-6	4	5.638	302.602		
5-6	1	396	35.607		
8-6	5	6.533	217.317		
9-6	3	6.182	204.391		

# REDERS, LEEST UW VAKBLAD

## ALGEMENE STATUTAIRE VERGADERING

### s.v. S.C.A.P.

De leden van deze koöperatieve redersvereniging worden er aan herinnerd dat de Algemene Statutaire Vergadering zal plaats grijpen heden **vrijdag 11 juni 1976 te 15 uur** in de zaal « Europa Hotel », Kapellestraat 181, te Bredene.

Gezien de belangrijkheid van deze vergadering, wordt aangedrongen op het bijwonen er van.

(7846V)

## NIEUWPOORT

### DONDERDAG 3 JUNI

ARM 141.302

Een vangst van amper 30 bennen vis, met inbegrip van 350 kg tongen. Tarbot kreeg zijn prijs van 150 à 220 fr. de kg. De tongcharren 70 fr. de grote, de middenslag 60, kleine 37, platvis was langs de goedkope kant: moeren 1540, platvis 35 fr., de drielingen 38 en visjes van 20 à 24 fr de kg. Dit voor de donderdag!

### VRIJDAG 4 JUNI

N.591 118.613 N.172 71.220  
N.590 104.769 N.349 8.000

Kleine vangsten, met samen 750 kg tongen en 90 bennen andere vis. De gullesoorten werden «goed» verkocht. De hopen kabeljauw 3.000 fr., de gullen, volgens grote van 2700 2200 en 1800 fr de benne. Wijting was minder in trek: de grote, 1300 fr., de kleine 800 fr. Platvis was er niet of heel weinig. De tongen werden gekocht aan de volgende prijzen: lappen 192 en 200 fr. de 2e 210 à 222, de 3e 205 à 224, de 4e 190 à 195, de 5e 175 à 186 en de kleinste soort van 139 tot 155 fr. de kg!

Zeehonden 1000 fr., speerhaaien 1380 de bennen.

### DINSDAG 8 JUNI

N.715 90.067 N.346 100.060  
N.788, N.349, N.498: Kust.

Twee vangsten, samen 120 bennen Geen tongen van betekenis. De gewone «West» varia was er wel, die goede prijzen kregen: tarbot 140 tot 180 fr., grieten tot 125 fr., zonnevis 110 fr de kg. De kabeljauw de benne 2800 en 3.000 fr. De gullen van 1800 tot 1450 fr. Wijting, grote 1600 en 1700 fr. en de kleine van 1000 à 1150 fr de benne. Tongchar: de drie sorteringen: 85 de grootste, middenslag 60, in de kleine 35 fr. Zeehonden en speerhaaien 1500 fr. Platvis was er nu eenmaal niet en ook de rogsorten waren niet van de partij.

### WOENSDAG 9 JUNI

N.723 176.515  
N.700 en N.788: Kust

Een vangst van de West met 100 bentjes vis, waarbij geen tongen, maar toch de gekende varia, die heel goed verkocht werd. Voor tarbot werd 180 fr gegeven, de grieten 125, de zonnevis 110, grote robaard kwa maan 45, en de midden-

soort kreeg dit ten andere ook.

Tongchar voor de drie soorten: 75 fr., 62 en de kleine 42 fr. Alle vissoorten, en dit moet gezegd worden, was van prima kwaliteit, en extra verzorgd. Vier bennen kabeljauw gingen weg aan 2950 fr de benne. De gullen van 2290, 1980, 1650 en 1100 fr volgens sortering. Voor de grote wijting werd «gemijnd» aan 1750, de kleine aan 1200 en 1140 Zandschullen grote: 1580, kleine: 1310 de benne. Zeehonden 1500 en dit was ook de prijs voor de speerhaaien, waarvan slechts een paar bennen.

Praktisch geen platvis of rogsorten van betekenis maar voor de halve bennen, die er waren werd toch tussen 50 en 60 fr de kg gegeven! Zes bennen makreel kregen 1050 fr de benne.

Waar de prijzen van de tongen naartoe gaan, blijft een vraagteken. Als we vaststellen dat kleine vangstjes van de kustviserij b.v. en wanneer ze gesorteerd zijn, we nog kunnen spreken van «één zootje», verkocht worden aan 200 tot 250 fr de kg, zelfs voor kleine of 6e soort zijn reeds prijzen gegeven van 180 fr de kg.

Aan welke prijs moet de winke dan deze afzetten, rekening houdend met de «vastgestelde» winstmarge van de fiskus?

## VERWACHTINGEN

### VRIJDAG 11 JUNI

NOORDZEE: Z.38 (350 m. vis), O.127/O.303 (700 gul).

KANAAL: Z.502 (80 vis, 1.600 tong).

### MAANDAG 14 JUNI

IJSLAND: O.334.  
KANAAL: O.180, O.181, O.274.  
NOORDZEE: O.232, O.243, O.217, O.26, N.40/N.41, Z.597/O.279, O.309/O.206, O.239/O.285.  
NOORD: O.229.  
WEST: N.720, O.66.

### DINSDAG 15 JUNI

IJSLAND: O.318 (vermoedelijk).  
KANAAL: O.118, O.134, O.135.  
WEST: O.35, N.15, N.45.  
NOORDZEE: O.369/O.141, O.306/N.706.

### WOENSDAG 16 JUNI

NOORDZEE: Z.62/O.37.

## 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.

	8-6-1976
Scheivis	21.—25.60
root	13.—18.40
Middel	12.80-15.—
Klein	24.60-32.—
Kabeljauw	21.—30.—
Gul	.....
Wijting	34.—56.40
Schaat	35.80-44.20
Zeebaars	24.40-27.60
Leng	6.80-18.—
Schartong	103.0-145.0
Heilbot	10.80-17.60
Koolvis	18 —42.60
Hondstong	.....
Zeeewolf	102.0—
Staart	.....

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

Soorten	8-6-1976	9-6-1976
Lappen	188 -197	202 —,—
Grote	199 -215	208 —,—
3/4	199 -217	221 —,—
Blok	175 -185	210 —,—
voor-kleine	145 -157	170 —,—
kleine	125 -135	156 —,—
slips	.....	.....

#### Zeebrugge

Soorten	8-6-1976	9-6-1976
grote	201 -203	200 -202
blok	227 -231	215 -221
fruit	232 -234	230 -242
schone kleine	215 -231	210 -218
kleine	173 -178	170 -161
tout petit	.....	.....
slips	.....	.....

#### Nieuwpoort

Soorten	8-6-1976	9-6-1976
Tong I	189 -224	199 —,—
Tong II	189 -224	247 —,—
Tong III	189 -224	247 —,—
Tong IV	189 -224	250 —,—
Tong V	189 -224	240 —,—
Kleine	.....	180 —,—

### PLADIJS

#### Oostende

Soorten	8-6-1976	9-6-1976
Grote	42,—,—	.....
grote iek	44,20,—	.....
kleine iek	.....	35,20,—
derde slag	.....	.....
platjes	14,80-30,—	.....

#### Zeebrugge

Soorten	8-6-1976	9-6-1976
I	25,—26,—	24,—26,—
II	27,—	24,—27,—
III	26,—27,—	23,—25,—
V	19,—	19,—22,—
IV	.....	.....

#### Nieuwpoort

Soorten	8-6-1976	9-6-1976
Moeien	45,—,—	48,—,—
grote pladijs	45,—,—	55,—,—
drielingen	45,—,—	45,—,—
olaties	45,—,—	.....



**WILLEM  
VERSTRAETE  
IS  
NIET  
MEER !**

Deze week bereikte ons het droevig bericht van het overlijden in de St. Jozefskliniek te Oostende op zaterdag 5 juni van de heer Willem Verstraete, die door zijn alomgekende werking als nationaal en lange tijd lokale sekretaris van de Christelijke Centrale van dok, vervoer en zeevisserij, bij elkeen, patroon en visser, een grote faam genoot.

Willem, zoals wij hem altijd bij zijn voornaam noemden, was een verstandige leider, die door zijn begrip voor wat recht en rede was, veel bijdroeg tot de oplossing van geschillen tussen werknemer en werkgever.

Hij kende de fouten en de gaven van zijn leden, wanneer hij naar een vergadering kwam, dan kende hij zijn dossier, het juiste en verkeerde van al wat hem voorgespiegeld werd. Nooit was hij heftig. Hij was bezadigd, beredeneerd en had begrip voor de toestand.

Vooraf in visserijaangelegenheden was hij zeer bedreven en als vakbondsleider was hij een der eersten om op te treden ter verdediging van de belangen van de ganse zeevisserij.

Hij kende dit milieu, begreep het en steunde het.

Sedert enkele jaren was hij, tengevolge van de ouderdomsgrens uit de beweging verdwenen, maar hij was nog steeds een wijze raadgever en onderlegd man.

Ons blad en de ganse visserij aanzien zijn heengaan als een groot verlies voor hen die op hem mochten beroep doen en ook een zeer groot verlies voor de visserij, wiens steun hij steeds was geweest in al de moeilijkheden welke zij meemaakte. Aan zijn dame en ganse familie biedt ons blad zijn innige deelneming aan.

P. VANDENBERGHE

**REDERS,  
LEEST UW  
VAKBLAD**

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	8-6-1976	8-6-1976	8-6-1976	8-6-1976	9-6-1976	9-6-1976	9-6-1976	9-6-1976	8-6-1976	8-6-1976	9-6-1976	9-6-1976	9-6-1976	9-6-1976
Farbot : groot (123)	64,—185	180 -187	200 —,—	187 -208	—,—	—,—	—,—	—,—	180 —,—	180 —,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel (123)	152 —,—	163 —,—	150 -169	145 -168	—,—	—,—	—,—	—,—	140 —,—	140 —,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein (123)	108 —,—	85,—,—	123 —,—	78,—86,—	—,—	—,—	—,—	—,—	120 —,—	120 —,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Griet : groot (123)	85,—110	132 -150	—,—	120 -134	—,—	—,—	—,—	—,—	100 -120	125 —,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel (123)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein (123)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schelvis : groot	22,—26,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel	20,40-24,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	13,80-19,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Heek : groot	62,—73,40	—,—	71,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel	43,—56,40	—,—	60,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	23,60-34,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Lom	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Leng	22,—26,40	—,—	30,40,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rog (I)	15,—52,40	—,—	26,—54,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Keilrog (123)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rog (23)	—,—	59,—60,—	—,—	60,—64,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	55,—,—	—,—
Tilten (23)	—,—	58,—,—	—,—	56,—58,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	53,—,—	—,—
Scherpstaart (23)	—,—	56,—,—	—,—	54,—62,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	50,—,—	—,—
Halve mans (23)	—,—	41,—44,—	—,—	40,—42,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	33,—,—	45,—,—
Teelt (2)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Katrog (2)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kabeljauw	28,60-38,—	46,—51,—	29,20-38,40	50,—54,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	55,—60,—	60,—,—
Gul (groot)	17,—32,40	40,—45,—	21,80-32,—	42,—46,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	25,—36,—	60,—,—
Gul (middel)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	30,—50,—
Gul (klein)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Hozemondhamme	88,—132	—,—	120 -143	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Wijting : groot	17,60-46,—	34,—37,—	34,—,—	34,—38,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	22,—,—	36,—,—
klein	—,—	14,—12,—	—,—	12,—14,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	24,—,—
Schar	10,—36,—	12,—14,—	30,—37,80	13,—18,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	20,—30,—	26,—35,—
Steenschol	24,—74,20	—,—	41,40-75,60	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeehaai	27,—40,—	32,—34,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	30,—,—	30,—,—
Hondshaai	7,20-29,80	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Doornhaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pieterman	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Makreef	80,—,—	100 -108	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Horsmakreef	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeekreeft	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schaat	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeebaars (klipvis)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kongeraal	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schartong	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Volle haring	21,—42,—	—,—	48,20,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
IJle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Haringshaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steenholk	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Helbot	10,60-11,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koolvis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steur	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeewolf	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pollak	30,—32,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zonnevis	38,—41,—	—,—	35,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koningsvis	—,—	—,—	125 —,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Vlaswijting	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeeduivel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schotse schof	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeehond	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Bot	—,—	17,—18,—	—,—	12,—16,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	30,—,—	31,—,—
Rode Poon (roobaard)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	25,—,—	—,—
Grauwe Poon (knorh.)	8,60-30,—	20,—26,—	42,—,—	16,—24,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	45,—,—	44,—,—
Rode Knorhaan	12,20-15,60	12,—,—	—,—	8,—10,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	18,—,—	20,—,—
Posten	18,—69,40	—,—	41,—75,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Langoesten (midden)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
(klein)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

# KORTE BERICHTEN

## STRANDELLEN OP SCHELLEN EEN BUITENKANSJE IN KILLYBEGS

Tientallen en tientallen mensen gaan met laag water schellen delven in Millybegs in Ierland. Dit is een echt buitenkansje voor vedaar zij ter plaatse zelf kunnen te gelde gemaakt worden voor zowat 750 B.fr. de tien kg. Op de plaatselijke jeugd vooral heeft deze manier van geld verdienen een bijzondere aantrek. Wij zelf herinneren ons hoe wij in onze zeer prille jeugd eveneens schellen gingen delven, zo kort na de eerste wereldoorlog in de marineput bij uitzonderlijk laag water en in de springput als deze een eind droog kwam. Het waren de, in de volksmond gekende schellen als „piezen en zakken“, en ze werden doorgaans in de azijn ingelegd voor eigen gebruik, want dan had men het niet te breed. De schellen die in Ierland gedolven worden zijn natuurlijk van een heel fijnere kwaliteit en kunnen goed te gelde gemaakt worden.

## DENEMARKEN EN DE HARINGKWOTA

We gaven in vorige uitgaven de verscheidene toegelaten vangstkquota eer, zoals opgesteld door de Noord-Oost Atlantische Visserijkommissie. Volgens deze normen mocht Denemarken 42.300 ton Noordzeeharing vangen (België 1.500 ton). Zoals we toen reeds mededeelden heeft Denemarken haar kwotum niet aanvaard als zijnde onvoldoende dit vooral als gevolg van de protesten der betrokken visserijsector. De beslissing ligt nu in handen van de Deense minister ter Visserij. Volgens de AFZ lopen op dit ogenblik onderhandelingen tussen het betrokken Deense ministerie en de haringvisserij om tot een vermindering van de vangsten bestemd voor de vismeelfabrieken te komen. Het is onaannemelijk dat men nu nog moet onderhandelen om vissers te gaan overtuigen om minder aan pufvisserij te doen op een vissoort dat de uitroeiing nabij is! Tegen dit insmijten van eigen en andermans ruiten zou er internationaal kordaat moeten opgetreden worden.

## STIJGING VAN KAVIAARVERBRUIK IN WEST-DUITSLAND

Volgens de A.F.Z. Hamburg is het kaviaarverbruik in West Duitsland en West-Berlijn in het jaar 1976 met 30 t.h. gestegen tegenover '74. Het is vooral in het tweede semester 1976 dat het verbruik gevoelig steeg. In 1975 werd voor 42.000 kg. kaviaar ingevoerd tegenover slechts 31.500 kg in 1974 hetgeen een beduidende verhoging is. Voor 1975 was de hoofdleverancier de Sovjet-Unie met 28.500 kg gevolgd door

Iran met 12.500 kg. Volgens de AFZ zou dit stijgend gebruik in de eerste plaats te danken zijn aan het stabiel blijven van de kaviarprijs terwijl de prijs van alle andere fijnsoorten en delikatessen verhoogde. Wij zelf menen dat men aan de verhoging van het verbruik van fijnsoorten ook wel de opvoering van de levensstandaard van West-Duitsland kan meten.

## BARST IN SLUISPOORT VAN MUIRTON CALEDONISCHE VAARTWEG ONDERBROKEN

Een onverwachte zware barst in de sluispoorten naar Muirton hebben de Caledonische vaartweg voor een zekere periode doen sluiten. Vissersvaartuigen op de Oostkust van Engeland en bedrijvig op de Minch moeten de lange omweg door de Pentland Firth maken. Er werden geen ongevallen gemeld bij het barsten van de sluispoort. De Britse dienst van Waterwegen heeft haar ingenieurs gestuurd, om de schade te bepalen en om na te gaan hoe de herstellingen kunnen gebeuren. Het zal echter minstens een maand duren dat deze vaartweg zal gesloten zijn voor het waterverkeer.

## VERDELING VAN DE TOEGEKENDE MAZOUT-SUBSIDIE IN FRANKRIJK

De visserij in Frankrijk heeft kunnen vernemen dat de uitkering van de speciale regeringssubsidie, die overeenkomt met een tussenkomst van 0,15 F. Fr., hetzij zowat 1,30 B. Fr. per liter brandstof, binnen kort zal gebeuren voor de verbruikte brandstof voor het eerste kwartaal 1976. Anderzijds wijst de visserij op de nieuwe lichte verhoging van de prijs van de brandstof met ongeveer 6 B. centiem, hetgeen, alhoewel zeer min, toch een gedeelte van de toegekende subsidie zal opslorpen. Er zal nu echter, bij nieuwe prijsstijgingen een overgangsregeling vastgesteld worden voor de visserij, hetgeen natuurlijk met voldoening door de betrokken sektor ontvangen is geworden. Ondertussen zien we dat Frankrijk, niettegenstaande de beslissing van de bevoegde E.E.G.-Kommissie te Brussel dat de landen van de Europese Economische Gemeenschap geen subsidies op de brandstof voor de visserij meer mogen uitkeren, toch doorgaat en aldus in feite een diskriminerend regime tot stand brengt onder de vissers van de partnerlanden.

Wat zullen de E.E.G. partners doen? En hoelang zal de Rederscentrale nog zijn onbevoegdheid kunnen doen gelden?

# NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

Aan de woensdagmarkt van 27 juni werd aangevoerd : 3.870 kg. tong; 35 kisten tarbot en griet; 271 kisten kabeljauw; 324 kisten wijting; 224 kisten schol; 70 kisten schar; 96 kisten makreel en 118 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : grote tong 13,71-13,34; grootmiddel tong 15,52-14,55; kleinmiddel tong 13,70-12,19; tong één 12,92-11,20; tong twee 10,51-9,45; tarbot 13,08-12,02; zalm 14,12-9,00.

Per 40 kg. : Grote rode poot 145-140; kleine rode poot 84-78; schar 78-40; horsmakreel 24; steembolk 58-52; wijting drie 86-74; makreel één 81; makreel twee 46-22; schol één 132; schol twee 144-112; schol drie 124-96; schol vier 100-48; kabeljauw één 150-140; kabeljauw twee 180-160; kabeljauw drie 124-94; kabeljauw vier 108-90; kabeljauw vijf 114-82; tarbot 403-223; griet 314-170.

De besommingen waren : KIW.185 f 17.200; KIW.51 f 16.300; KIW.150 f 10.500; KIW.226 f 13.100; KG.9 f 500; SCH.2 f 7.600; VD.19 f 3.200; VD.24 f 1.500; YE.138 f 200; IJM.18 f 2.100.

Aan de vrijdagmarkt van 4 juni

werd aangevoerd : 4.510 kg. tong; 89 kisten tarbot en griet; 984 kisten kabeljauw; 1 kist koolvis; 37 kisten schelvis; 129 kisten wijting; 357 kisten makreel en 124 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : Tarbot 12,33-11,52; grote tong 14,03-13,32; grootmiddel tong 15,36-14,77; kleinmiddel tong 12,88-11,08; tong één 10,90-9,52; tong twee 9,94-8,88; zalm 9,04.

Per 40 kg. : steembolk 64-58; millets 260-240; horsmakreel 24; grote rode poot 164-140; kleine rode poot 84-62; poottjes 42-28; tarbot 393-212; griet 310-172; kabeljauw één 148-112; kabeljauw twee 140-118; kabeljauw drie 120-86; kabeljauw vier 100-80; kabeljauw vijf 90-69; schelvis één 98-94; schelvis drie 130-78; schelvis vier 90-71; schol één 104-84; schol twee 124-84; schol drie 120-61; schol vier 67-46; wijting drie 100-62; makreel twee 46-30; makreel drie 24; schar 76-26.

De besommingen waren : VD.19 f 2.600; KIW.24 f 43.500; VD.20 f 2.000; KIW.117 f 39.000; VD.24 f 1.090; UK.123 f 4.900; VD.89 f 11.300; UK.137 f 16.000; IJM.18 f 2.200; VD.6 f 6.000; IJM.27 f 1.600; IJM.44 f 18.600.

## Visaanvoer te Den Helder

Week van 31 mei tot en met 4 juni

Met alle dagen een aanvoer van een kleine twintigtal kleinere bij de wal vissende kotters, die over het algemeen nog aardige besommingen wisten te maken, 47 kleinere kotters voerden vanaf dinsdag tot en met donderdag toch nog voor een kleine 130.000 gulden vis aan.

De grote aanvoer moest komen van de grote weekkotters, die in verband met de komende Pinksterdagen allemaal wel op vrijdag zouden willen lossen.

Hierdoor waren er op vrijdag 51 kotters aan de markt, die tezamen voor meer dan een miljoen gulden wisten aan te voeren, bestaande uit ruim 57.000 kg. tong, ruim 101.000 kg schol en een kleine 50.000 kg andere vis.

Van deze 51 kotters, wisten 21 het boven een besomming van f 25.000,— te krijgen, met zelfs 12 kotters boven de f 30.000,—.

De hoogste besommer maakte voor ruim 2.000 kg tong (f 12,42) en klein 3.000 kg schol met 1.500 kg andere vis, een besomming van f 35.500,—.

De weekomzet bereikte hierdoor een zeer hoog peil met ruim f 1.400.000,—. Vergeleken met de vorige week trok de tongprijs nog iets aan en kwam verschillende malen boven de f 13,00 gemiddeld.

Al met al, opnieuw een uitstekende visweek, met goede aanvoeren voor goede prijzen.

Door 103 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

73.544	kg	TONG	f 916.626,45	van f 1540	f 809
12.924	kg	TARBOT	f 98.223,54	van f 1335	f 394
130.755	kg	SCHOL	f 199.217,37	van f 330	f 093
21.285	kg	KABELJAUW	f 39.082,26	van f 380	f 088
3.706	kg	GRIET	f 18.141,71	van f 743	f 353
12.575	kg	SCHAR	f 11.750,82	van f 190	f 040
6.630	kg	WIJTING	f 10.973,78	van f 238	f 130
5.245	kg	POON	f 3.438,72	van f 182	f 018
2.465	kg	STEENBOLK	f 3.075,59	van f 159	f 015
1.630	kg	BOT	f 802,51	van f 060	f 040
800	kg	MAKREEL	f 424,80	van f 060	f 048
545	kg	HARDERS	f 1.577,75	van f 325	f 268
103	kg	TONGSCHAR	f 449,62	van f 469	f 350
393	kg	DIVERSEN	f 976,03	van f	f
272.600			1.304.760,95		





Samenwerkende Vennootschap

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

**Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29**



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.

