



HET VISSERIJ BLAD



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

Agente voor de Belgische Visserij :

B.V. BREVO

S.V. SCAP

Amsterdam. N.

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 70.87.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

(7948V)

**OSTEND STORES
& ROPEWORKS**



Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie :

Tel : (059) 70.55.81 (5 lijnen)

Telex : 810.28

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Tel. (059) 70.15.42

(059) 70.14.41

(059) 70.70.33

**HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN
MECHANISCHE FABRICAGE VAN AFSCHERM- EN VEILIGHEIDSNETTEN
NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN**

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :

Manila, sisal, nylon, polyethylene
en polypropylene trawltwine
Touwwerk
Alle soorten netten
Staaldraad
Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :

Sisal bindgaren
Pick-up garens

VOOR DE NIJVERHEID :

Inpakgarens in sisal
en polypropylene

SPORT :

Allerlei netten

TAPIJTEN

(7898V)

het visserijblad

Vrijdag 4 februari 1977 — Nr. 4

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.500 FR — 6 MAANDEN 750 FR —
3 MAANDEN 380 FR — BUITENLAND 1.700 FR — NEDERLAND 110 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

De sanering van de visserstvoot van uit Nederland bekeken

Van uit Nederland ontvingen we een overzicht en zienswijze omtrent de sanering van de Hollandse vissersvloot.

Het loont de moeite dat overzicht weer te geven. Aldus zullen we kunnen vaststellen dat, waar Belgische reders vroeger de grote belangstellenden waren voor de aankoop van Hollandse vaartuigen, het nu Engeland en West-Duitsland is geweest.

Wat Duitsland betreft, ging het hier voornamelijk over garnaalvisserstvaartuigen, welke ons land zo

broodnodig heeft om die visserij in stand te houden.

Dat ondertussen de Ierse en Engelse vloot zich fel zal uitbreiden op kleine- en midenslagschepen, valt niet te betwijfelen. De bouw wordt daarenboven gesteund door de FIEOGA.

De belemmeringen door onze verlichte geesten van de R.C. bewerkstelligd is voor de Belgische visserij catastrofaal te noemen.

(Vervolg blz. 2)

OVERZICHT VAN DE IN 1976 NAAR HET BUITENLAND VERKOCHTE NEDERLANDSE VISSERSSCHEPEN

Visserij-nummer	Bouw-jaar	Bruto	Hoo- fdmotor	Land van bestemming
ARM 27	1963	49	360 Cumings '69	West-Duitsland
ARM 27	1965	50	405 Kromhout '69	Engeland
ARM 46	1963	50	365 Mitsubitshi '76	West-Duitsland
BR 20	1964	41	275 Stork '72	België
BR 46	1964	39	360 General Motors	West-Duitsland
EB 28	1963	79	300 Brons	Marokko
GO 29	1962	68	565 Caterpillar '73	Ierland
GO 42	1964	49	310 Kromhout	Engeland
GO 43	1960	89	640 Deutz '68	Engeland
GO 47	1961	78	600 Industrie '68	Engeland
HA 6	1963	48	360 Caterpillar '74	West-Duitsland
HA 32	1961	78	420 Bolnes '68	Engeland
HA 102	1967	80	600 M.a.K.	Engeland
HD 5	1961	77	300 Bolnes	Cyprus
HD 135	1969	116	800 Stork '76	Engeland
KW 210	1954	68	405 Kromhout '68	Engeland
LE 3	1967	95	450 Deutz	Engeland
LE 6	1970	132	660 Stork	West-Duitsland
LE 33	1956	70	375 Kromhout '58	Engeland
SCH 147	1961	399	1380 MAIN	Zuid-Afrika
TM 24	1962	43	150 Deutz	West-Duitsland
UK 3	1968	99	660 Stork	Z.-Afr. (Huurkoop)
UK 26	1970	129	600 Bolnes	België
UK 51	1969	101	705 Kromhout	Zuid-Afrika
UK 37	1968	108	660 Stork	West-Duitsland
UK 115	1956	70	450 Industrie '69	U.S.A.
UK 155	1968	125	800 Stork '76	Zuid-Afrika
UK 159	1964	80	360 Bolnes	Finland
UK 162	1961	80	500 Bolnes '69	West-Duitsland
UK 295	1962	79	360 Bolnes	Finland
UQ 4	1952	74	400 Stork '68	Finland
VD 46	1959	72	310 Kromhout '64	Engeland
WON 42	1961	28	135 Scania Vabis	West-Duitsland
WON 61	1960	27	155 idem '66	West-Duitsland
WR 130	1963	31	150 Dorman '68	West-Duitsland
LJM 5	1960	399	1380 MAIN	Zuid-Afrika
LJM 45	1961	73	435 Deutz '72	West-Duitsland
ZK 44	1963	49	190 Kromhout	Denemarken

38

3.426 t. 18.321 PK. Tot. verkoopwaarde : 9f4, milj. gulden of 140 miljoen Belg. fr.

De uitzonderlijke slooppremie, maar geen aankoop van schepen

MOET DE BELGISCHE VISSERIJ AFGESCHREVEN WORDEN ?

In ons nummer van 14 januari gaven we de beslissing weer van de Minister van Verkeerswezen, waarbij een eerste schijf van 16 schepen, een slooppremie werd toegezegd van de 25 miljoen frank welke op de begroting van 1976 was ingeschreven. Voor 1977 werd een tweede schijf van 25 miljoen frank uitgetrokken waarvoor 18 schepen in aanmerking komen en bij een beslissing onlangs genomen, werd een derde schijf van 25 miljoen frank gevraagd, waarvoor reeds 7 reders hun aanvraag ingediend hebben.

De minister heeft aan de reders die voor de tweede schijf in aanmerking komen, nog geen schrijven gericht, hen toelastend te slopen voor de eenvoudige reden, dat de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen waarop dit bedrag voorkomt, nog niet door Kamer en Senaat goedgekeurd is, zodat hierop dient gewacht om ook aan deze reders de uitzonderlijke slooppremie van 20 duizend frank per Bruto Ton te zien toekennen.

Deze beslissing zal nog wat op zich laten wachten, daar de begroting van Verkeerswezen slechts op 17 februari behandeld wordt en het dus nog maart zal zijn, vooraleer de belanghebbenden zullen ingelicht worden.

Nu reeds zijn 34 schepen te slopen en voor de derde schijf zulener zeker een tiental of meer bijkomen, zodat de vloot van ongeveer 50 eenheden zal verminderd worden, waaronder vooral kleine en middenslagschepen, waarvan de ouderdom toelaat te zeggen, dat het nuttig is IN HET KADER VAN DE MODERNISERING VAN DE VLOOT, ze te laten slopen. Dit wil echter niet zeggen dat we instemmen kunnen met de beslissing door enkele mensen in de Rederscentrale genomen, waarbij deze schepen niet mogen vervangen worden. Dergelijke onzinnige handelwijze is alleen ingegeven door diegenen, die menen als beheerder IN 'T EIGENBELANG de wet te moeten stellen in verband met het te verdelen kwantum tong en schol, wat belachelijk is en voor de toekomst van de Belgische visserij, een ruïne.

De tweede reeks reders die bij ons weten voor de tweede schijf van de slooppremie in aanmerking komen zijn :

Nr. Vaartuig	Br. Ton	Te ontvan- gen sloop- premie	Eigenaar
N.422	69,31	1.386.200	Verbanck Annette
B.604	68,37	1.367.400	Cattoor Mary
Z.552	39,68	793.600	Rammeloo Frans
Z.460	50,87	1.017.400	Mevr. Devinck
Z.452	73,24	1.464.800	Red. Coudekercke
N.543	79,84	1.596.800	Mevr. Desaeve
N.762	63,41	1.268.200	Vercontter R. en M.
O.151	105,97	2.119.400	Maes Fr. en L.
O. 18	22,42	448.400	Stevenije Aline

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

DE UITZONDERLIJKE SLOOPPREMIE

Z.562	76,21	1.524.200	Mevr. Bolle en Bonny W.
Z.598	45,48	909.600	Witterwulge Jacques
Z. 4	166,77 max.	3.000.000	Desmedt Raymonda
O. 69	74,57	1.491.400	Vileyn Robert
N.765	73,70	1.474.000	Vercoutter R. en M.
Z.348	72,86	1.457.200	Everaert A. en Plog J.
O.239	128,20	2.564.000	Vieren Alfons
Z.547	79,37	1.587.400	Neyts L. en Claeys F.
Z.444	78,93	1.578.600	Desmedt Raymonda en Snauwaert Ronny

Omtrent bepaalde vaartuigen, is er tussen het betrokken ministerie en de reder, een meningsverschil, waarvan we de uitslag afwachten en welke beslissing we niet willen vooruitlopen.

Nog andere vaartuigen hebben voor de derde fase hun aanvraag reeds ingediend.

Deze zijn :

Nr. Vaartuig	Br. Ton	Te ontvangen sloop-premie	Eigenaar
O.192	49,31	986.200	Peere Leopold
O. 66	94,70	1.894.000	Red. Lambick pvba
O.282	168,13 max.	3.000.000	Christiaan en Co.
Z.546	96,66	1.933.200	Vandierendonck André
O.805	41,52	830.400	Bogaert André

Alle vaartuigen van reders welke nog geen brief ontvangen hebben, mogen nog steeds voort varen. Alleen de eerste 14, op 14 januari in ons blad weergegeven moesten vanaf deze week uit de vaart getrokken zijn en voor 31 december 1977 gesloopt, zoniet vervalt voor dezen die er zich niet aan onderwerpen, de slooppremie.

Anderzijds verwijzen we naar ons hoofdartikel van vorige week waarin we onze zienswijze weergaven inzake het vervangen van gesloopte vaartuigen.

Inderdaad straks zullen 50 vaartuigen gesloopt worden en zo de rederij Van Luy zijn pogingen doordrijft om naar Senegal met vijf vaartuigen af te varen, zal Oostende nog amper 25 vaartuigen tellen.

Als de Rederscentrale, daarin gevolgd door enkele kortzichtige ambtenaars, een minister voorlicht, dat deze niet moeten vervangen worden, dan is het niet nodig nog aan de verdere modernisering van de Oostendse vissershaven te denken en nog veel minder aan het bouwen van een vissershaven bij Heist, noch aan de honderden miljoenen door de Staat voor zijn ambtenaars in de visserijdienst uitgegeven.

Het wordt groot tijd dat de Hogere Overheid, al die adviezen met een korreltje zout neemt. Dan zal men tot het besef komen, dat in de Rederscentrale er alleen nog enkelen zetelen om hun eigenbelang en niet dat van de gemeenschap der vissers te dienen, terwijl de Belgische visserij wel nog hun tijd zal meemaken, aldus hun redenering.

P. Vandenberghe

„NIEUWE REDDINGSPAKKEN”

Onlangs is op de Belgische markt een reddingspak geïntroduceerd dat uniek is op dit gebied.

Indien de drager van een behoedigd pak, als werkoverall gebruikt, over boord valt, blijft de drenkeling drijven, terwijl hij tevens beschermd wordt tegen de koude.

Het reddingspak zal op **donderdag 10/2 om 10u.30** worden gedemonstreerd en beproefd in het bijzijn van de Belgische Zeevaartsinspectie in het Montgommerydok te Oostende.

Men ziet zeer goede mogelijkheden voor dit pak, speciaal in verband met de vissers, mannen van sleepboten, jachting en zeevaart.

(S. ald. gloriev)

(3944N—7996V)

De Oostendse visgroothandel vraagt verlaging huurprijzen

Dat de situatie voor de Oostendse visgroothandel even slecht is als deze van de reders is begrijpelijk. Er wordt te Oostende minder en minder vis aangevoerd. De vishandelaars hebben dezelfde onkosten van huur, de lonen verhogen, het-

zelfde personeel, minder aankopen, enz...

Uit dien hoofde hebben ze aan de stad Oostende een vermindering van pacht gevraagd, wat niet onredelijk voorkomt in acht genomen de toestand waarin de ganse visserij en vishandel zich bevindt.

De sanering van de vissersvloot van uit Nederland bekeken

(Vervolg van blz. 1)

MARKTOVERZICHT

VOOR 1976

IN NEDERLAND

Het afgelopen jaar heeft zich gekenmerkt door een over het algemeen rustige stemming op de markt voor tweedehands vissersschepen. Met name uit Duitsland is een goede vraag ontstaan naar vooral garnalenkotters, terwijl de bestaande vraag uit Engeland naar kotters voor de boomkorvisserij aanhield.

Van de 38 kotters en trawlers, die in 1976 verkocht werden naar het buitenland, gingen 11 naar Engeland en 14 naar Duitsland en indien de koers van het Pond Sterling niet zo gekelderd zou zijn, zouden ongetwijfeld meer kotters naar Engeland verkocht zijn.

De belangstelling uit Duitsland zal belangrijk getemperd worden door de per 1 februari 1977 aldaar van kracht wordende nieuwe brandveiligheidsvoorschriften, die van de kopers van tweedehands kotters aanzienlijke extra investeringen zullen vergen.

Nu de instelling van een 200-mijlszone binnen de E.E.G. een feit is, zullen landen met een lange kustlijn, zoals Engeland en Ierland, geïnteresseerd zijn de kustvisserij verder te ontwikkelen, maar zolang er onzekerheid blijft bestaan over de toekenning van exclusieve vissserijgrenzen alsmede vangstbeperkingen, zal de vraag voorlopig uitblijven. Binnen de E.E.G. is België als koper afgevalen, nu de grenzen per 1 januari 1977 door de schuld van de Rederscentrale zijn gesloten voor de invoer van tweedehands kotters.

Al met al zal de verkoop van Hollandse kotters in de toekomst steeds meer bemoeilijkt worden door overheidsmaatregelen in het buitenland en zijn de vooruitzichten op korte termijn niet rooskleurig te noemen. Onder deze omstandigheden is het van het groot-

ste belang nieuwe afzetmarkten voor tweedehands vissersschepen te zoeken, zo mogelijk met steun van de Nederlandse overheid in de vorm van ontwikkelingshulp. Helaas is konkrete steun van die zijde tot dusver uitgebleven.

Centraal in het geheel van maatregelen, gericht op verkleining van de Nederlandse kottervloot, staat de Stichting Ontwikkelings- en Saneringsfonds. Gekonstateerd moet worden, dat de aanvankelijk grote belangstelling, die getoond werd om gebruik te maken van de saneringsregeling, geleidelijk aan afnam en uiteindelijk een veel kleiner aantal kotters dan verwacht werd in januari 1977 niet meer naar zee vertrok. De veel geringer belangstelling moet in de eerste plaats worden toegeschreven aan de omstandigheid, dat het definitief stoppen met de visserij per 1 januari 1977, zonder enig vooruitzicht te hebben op verkoop van hun kotters, voor velen op onoverkomelijke financiële bezwaren stuitte. Velen zijn derhalve noodgedwongen weer in januari weer naar zee gegaan.

In dit verband is het zinvol een lans te breken voor de instelling van een zogenaamd open saneringsfonds, waarbij toekenning van een saneringspremie niet aan een tijds-limiet gebonden is en waarvan eigenaren van kotters gebruik kunnen maken op het moment, dat zij een kans hebben hun schip naar het buitenland te verkopen.

VIS ETEN

IS VERANTWOORD

ETEN

BRANDSTOFFPRIJZEN VERHOOGD

Voor de vierde maal in een maand tijd worden de brandstofprijzen heden vrijdag opnieuw verhoogd. We vragen ons af waar de prijzenpolitiek van de regering is. Naar het schijnt wordt er op het huidige ogenblik gewild veel naar Amerika uitgevoerd.

De nieuwe prijzen, BTW inbegrepen, luiden thans voor West-Vlaanderen:

lichte fuel	5,52 fr.
gasoil verwarming	5,59 fr.
diesel	9,69 fr.
gasoil visserij	4,82 fr.

(hier is geen BTW te betalen)

Waar is de Rederscentrale om de minister van Landbouw te wijzen op een verhoging van 44 centiemen in een maand tijd.

En waarom uitvoer en geen prijzenstop?

PAKHUIZEN VAN DE VISMIJNEN

Nieuwe lonen vanaf
1-2-1977

Er is een nieuwe verhoging door de indexstijging van de maanden november, december en januari '77 met meer dan 2 punten, waardoor de lonen vanaf 1 februari, stijgen met 3 fr per uur en de volgende zijn:

geschoolde arbeiders :	146,10 fr.
geoeefende arbeiders :	137,55 fr.
(chauffeurs)	
gewone arbeiders :	131,10 fr.

De aankoop van vissersvaartuigen

Nog de houding van de Rederscentrale

We hebben in onze vorige nummers en thans gewezen op de zeer partijde houding van enkele beheerders van de Rederscentrale die menen de wet te mogen stellen aan reders die hun schip slopen wegens ouderdom, andere schippers die willen reder worden en een schip willen kopen in het buitenland omdat ze de middelen niet hebben om een nieuw schip te bouwen en rendebaarheid uit te betalen en nog anderen die, zo ze hun schip verliezen, eenvoudig beraadloos zouden moeten gesteld worden.

Van velerlei zijden komen protesten, temeer dat er te Zeebrugge door een zekere Utterwulghé Albert geoordeeld en gezegd wordt dat hij voor de Oostkust als beheerder van de Rederscentrale tegen aankopen zijn veto zal stellen, dit alles uit eigen belang.

Van uit Holland krijgen we ook een schrijven van een lezer welke luidt:

«Het ligt niet op mijn weg om kritiek uit te oefenen op maatregelen, inzake aankoop van schepen in het buitenland, echter wil ik je op het volgende attent maken.

Vanaf september tot 31 december 1976 hebben ongeveer 10 schepen zich aangemeld voor sanering, welke niet ouder waren dan 4 jaar.

De saneringsregeling is per 31 december 1976 ingetrokken, van de ± 10 schepen zijn er per 1 januari 1977 waar 9 stuks in bedrijf gesteld zodat zij, mits de regering geen andere periode vaststelt, niet meer voor een saneringsvergoeding in aanmerking komen, zodat voorlopig bij deze reders geen animo is voor verkoop.

Ik meende er goed aan te doen om mijn verbazing er over uit te spreken, dat er zo'n drukte in België door de Redersvereniging wordt gemaakt om geen schepen in te voeren, terwijl er eigenlijk geen schepen van jeugdige leeftijd voorlopig in Nederland te koop zijn.»

Dit beduidt dat niettegenstaande alle vaststellingen van vangquotas het grootste gedeelte van de Hollandse vissersvloot opnieuw de visserij bedrijft.

Deze vloot is in de laatste vijf jaar enorm vergroot wat tonnage en vooral P.K. betreft.

De Belgische vloot integendeel is steeds geweldig aan het verminderen en met de slooppremie zal dit jaar de vloot nog 50 eenheden kleiner worden.

Is het die heren met de wedewerking (?) van sommige ambtenaars er dan om te doen de ganse Belgische visserij van de kaart te zien vagen, schrijft een ander reder ons.

De Oostendse vloot is al een derde meer, van wat ze vijf jaar geleden was.

Straks gaat reder Van Lul er ook van door met nog vijf eenheden.

Wat dan, mijnheren?

Is het daarvoor dat we een proefstation moeten hebben dat ons jaarlijks honderd miljoen kost?

Is het daarvoor dat we te Oostende en Brussel een visserijdienst moeten hebben om statistieken te maken, waar ook een 20 tal personeelsleden aan de Staat evenveel kosten?

Is het daarvoor dat men te Zeebrugge moet streven naar een nieuwe vissershaven?

Is het daarvoor dat men te Oostende een tweede modern visserijdok heeft aangelegd dat straks een miljard zal gekost hebben?

Dit zijn nog maar een paar bedenkingen zonder te spreken van het feit dat België slechts een derde aanvoert van zijn verbruik en de rest moet invoeren.

En dan spreken we niet van de visgroothandel, de leveranciers, die duizenden die er in te werk gesteld worden.

Of moeten er nog enkele duizenden meer naar het stempelkantoor gestuwd.

In Engeland, Ierland en Duitsland wordt er gebouwd met steun van de FEOGA (EEG) ons land geeft zijn financiële aandeel daarin.

Waarom moeten wij onze visserij zelf kapot maken met maatregelen die geen steek houden en in andere landen, waar de vloot veel groter is, zelfs niet gevolgd wordt, vermits de bouw van schepen van 100 Br. Ton en min wordt aangemoedigd.

Wij hopen dat de Minister van Landbouw zich beter zal bezinnen vooraleer definitief over te gaan tot een maatregel die niet ingegeven is door de bezorgdheid van dezen die hem voorlichten, maar door de voortvarendheid en het egoïsme van enkele reders die als rederscentrale alleen hun eigen belang maar niet dat van de gemeenschap dienen.

P. Vandenberghé

GAAT EEN BELGISCHE REDERIJ NAAR SENEGAL ?

Het is sedert weken een publiek geheim, dat reder André Van Lul al verscheidene reizen naar Dakar heeft afgelegd waar het tot een overeenkomst schijnt gekomen te zijn, waarbij er vijf Oostendse visserij-schepen zouden heen varen om er de visserij uit te oefenen.

Een nieuwe rederij zou opgericht zijn, met een derde Belgische inbreng en twee derden Senegalees. Vorige week zou het te Parijs tot een definitief akkoord en stichting geleid hebben, waarbij een voorschot van 227 miljoen oude Franse Franks of ongeveer 17 milj. Belgische frank zou betaald worden. Een verdere afbetaling zou later volgen...

De rest zou in de vorm van een definitieve inbreng in de nieuwe maatschappij omgezet worden.

De nieuwe maatschappij zou daarenboven besloten hebben tot de bouw van een instelling welke dagelijks een 160 ton vis zou kunnen verwerken om verkocht, verpakt en verzonden te worden.

De voornaamste visserij zouden tong en kreeftjes zijn.

De schepen welke ten laatste einde februari de reis naar Dakar zouden maken, zijn de O.81, de O.316, de O.120, de O.254 en de O.182.

Ondertussen zijn andere moeilijkheden ontstaan in verband met de bedragen welke slechts gestort worden en die alleen de schulden bij de NMKN vertegenwoordigen,

waar nog verschillende leveranciers het zo maar niet nemen voor wat hun tegoed betreft. Maar alles schijnt een normaal verloop te zullen kennen.

De ondervinding heeft ons geleerd in hoeverre de Afrikaanse betalingen van zekere landen echter betrouwbaar zijn en een gebrek aan deviezen van hundertwege betalingen tijdelijk of volledig achterwege doen blijven.

Senegal is weliswaar een Franse kolonie en de thuishaven zou Dakar zijn, waar de zetel zou gevestigd worden.

De akte van de stichting der maatschappij zou te Parijs vorige week verleden zijn.

Het is wel zo dat de Belgische gerechtelijke Overheid de afvaart kan beletten, zolang financiële problemen niet opgelost zijn.

Anderzijds zou dit heengaan voor de vissershaven van Oostende een nieuwe zware klap zijn.

Voeg bij dit alles de onaanvaardbare houding waarbij geen moderne schepen onze reeds zo geslonken tonnage te zien aanvullen en we vragen ons af waarom elk jaar honderden miljoenen moet besteed worden aan een proefstation en visserijadministratie, die in feite meer kost dan de visserijvloot zelf.

We komen hierop terug.

P. Vandenberghé

SCHANDELIJKE METHODEN DE DENEN IN ONZE MARKT

Vorige week was er op onze markten een zienlijk tekort aan vis.

Elkeen weet dat de Denen hier in de nabijheid vissen en zoals elk jaar veelal onze markt aandoen om hun prachtige vis te verkopen. Vorige week heeft een groot invoerder van vis, die hiervoor nooit in de vismijn één frank mijnrechten betaalt, niet beter gevonden, dan de Deense vloot en reders in te lichten dat de markt overstelpt was van vis en het niet aangeraaden was hier te komen verkopen, zodat op ene na, zijn weggebleven.

En er is meer. Dit ene schip dat woensdag zijn geringe vangst verkocht werd door hem lastig gevallen om hem als agent te nemen.

De Deen weigerde en dank zij de bemiddeling van de stad en de goodwill van de douane werd de

Deense vis verkocht zonder zijn tussenkomst.

Aldus werden deze Denen minder kosten aangerekend, moest er geen agent betaald worden en moesten ze geen maand of twee maanden op hun geld wachten, zoals vroeger.

Zoals we reeds dikwijls schreven, wordt het groot tijl dat de schepen van de vissershaven een beetje krachtadiger optreedt en waar alle reders voor hun vismijnrechten moeten betalen, het maar normaal is dat een invoerder die wekelijks meer dan honderd duizend kg vis invoert, hij minstens evenveel betaalt.

Dergelijke praktijken die grote schade berokkenen, dienen hardhandig aangepakt.

Minder Nederlandse vissersschepen gesaneerd dan verwacht werd

Dit is de titel van een artikel, welke de «IJmuider Courant» van vrijdag 28 januari weergaf. Daaruit menen we te mogen afleiden dat Hollandse reders verder het risico willen lopen in plaats van hun vaartuig te verkopen in het buitenland. Deze vloot is ten andere veel moderner dan de onze.

Bij ons is het wel gezond een 40-tal oude vaartuigen te zien slopen maar ver van gezond in te gaan op het onzinnig besluit van de Rederscentrale geen aankopen van goede schepen toe te laten. Over dit onzinnig besluit hebben we het ten andere reeds gehad.

De garnalvisserij bij ons sterft uit omdat een schip bouwen niet toelaat de kosten te dekken. Er zijn echter uitstekende schepen te kopen en zo dit gebeurt kunnen deze binnen de 12 mijlszone, zo een strenge controle op de ondermaatse vis gebeurt, goed hun kost verdienen.

De Heer De Jonge, voorzitter van het Produktschap, had het hierover in de «IJmuider Courant» en zei o.m.:

«Er zijn in 1976 niet zo veel vissersschepen gesaneerd als werd verwacht. Eind 1976 waren 68 schepen met 43.464 pk gesaneerd. De eigenaren van dertig aangemelde schepen trokken hun aanvraag echter in (21.242 pk), zodat het streefgetal van 60.000 pk niet is bereikt». Dit heeft de heer B. A. de Jonge, voorzitter van het produktschap voor vis en visproducten, gisteren gezegd in zijn jaarrede.

Reden voor dit terugtrekken van de 30 schepen zou volgens hem zijn, dat de betrokken eigenaren van varen en vissen meer resultaat verwachten dan van saneren.

De Jonge stelde vast, dat van de vangstquotering in 1976 niet veel terecht is gekomen. Niemand kan precies zeggen wat er is gevangen, maar zeker is dat de schepen de hun toegestane hoeveelheid tong en schol hebben gevangen.

Veilplicht is geen oplossing voor alle kwalen waaraan de Nederlandse zeevisserij lijdt, maar wij kunnen niet zonder veilplicht of registratie van de aangevoerde vis. Veilplicht dient dan ook spoedig weer te worden ingevoerd, aldus voorzitter De Jonge.

In 1976 werd volgens voorlopige berekeningen 236.810 ton vis aangevoerd, waarvan de opbrengst ruim 447 miljoen gulden was. In 1975 waren deze cijfers resp. 288.836 ton en ruim 460 miljoen gulden.

De heer De Jonge had kritiek op de gang van zaken in de garnalvisserij. Het afgelopen jaar was voor deze sektor slecht, doordat de vangsten sterk zijn gestegen met gevolgen voor de prijs, doordat Westduitse overschot-garnalen tegen lage prijzen naar Nederland worden verkocht en doordat West-Duitsland zich niet houdt aan de minimumprijs die de EEG heeft

vastgesteld.

Hij wees erop dat West-Duitsland de garnalenvloot nog steeds groter maakt, o.a. door aankoop van Nederlandse schepen. Nederland kan volgens De Jonge tot een lonende garnalvisserij komen, indien het een kwaliteitsprodukt levert, in EEG-verband het probleem van de overschot-garnalen wordt geregeld met West-Duitsland en er een bindende ophoudprijs komt.

In 1976 werd 207.500 ton vis uitgevoerd (1975: 213.600 ton). De vermindering komt voor een groot deel voor rekening van de mossel-sektor. Laat men die buiten beschouwing, dan is de uitvoer van bijna alle producten gestegen. De grootste afnemers waren de EEG-landen.

Ook de invoer vertoont een stijgende lijn: 105.200 ton voor 336 miljoen gulden tegen bijna 100.000 ton tegen 294 miljoen gulden.

De consumptie van vis in ons land is iets teruggelopen: van 12 kg. naar 11,50 kg. per hoofd van de bevolking.

Totdaar de IJmuider Courant. **Ondertussen wil men ook de Belgische garnalvisserij beletten goede schepen in het buitenland te kopen.**

Aan de gang zijnde havenwerken te Zeebrugge

Op dit ogenblik zijn werken aan de gang in het landinwaartse havengebied te Zeebrugge: de aanleg van het containerdok. De aanbesteding van de werken greep plaats op 7 maart 1973. Zeventien aannemers namen hieraan deel. De werken werden toegewezen aan de NV SBBM die de laagste regelmatige inschrijving had ingediend en dit voor een bedrag van 848.531.931 frank. Achteraf werden in een geest van besparingen enkele wijzigingen aan het ontwerp aangebracht. Deze besparingen bleken mogelijk doordat het oorspronkelijk ontwerp, na de miseries met de zeesluis, was opgevat om volledig in het droge te worden uitgevoerd, en de aangewezen aannemer, die zeer vertrouwd is met de uitvoering van waterwerken, ook in het Zeebrugge, het aandurfde een verlaging van het grondwatervlak toe te passen. Een verrekking in min ten bedrage van 140.497.763 frank werd hiervoor opgemaakt, wat dus een gevoelige besparing betekent.

Ook om de zeevaartroute toegang tot de nieuwe zeesluis te verzekeren zijn bouwwerken bezig: aan de westzijde wordt een aanleg- en loskade opgetrokken, aan de oostzijde een geleidingsmuur tot de sluis. De westelijke kademuur zal geschikt zijn voor het aanmeren van

RUSSISCHE STROOPTOCHTEN IN DE NOORDZEE

We schreven vroeger reeds dat de Russen zich niet gelegen laten aan de afkondiging door de EEG van de 200 mijlszone voor de visserijlimieten. De EEG nooit van gehoord! Wat is dit voor een soevereine staat? Kennen we niet!

Dit is geen oeverstaat, heeft bijgevolg geen jurisdictie, aldus de Russische beer. Tenslotte zullen de EEG-landen waarschijnlijk nog verplicht worden, afzonderlijk de 200 mijlszone aan de Russische Staat te betekenen. Dit kan Groot-Brittannië tot nog toe maar alleen, omdat de andere landen niet klaar zijn en dan komt nog altijd de verwikkeling, dat het niet de afzonderlijke landen zijn die moeten promulgeren, betekenen en eventueel met andere landen onderhandelen voor bi- of multilaterale overeenkomsten, maar de EEG zelf, hetgeen Rusland niet erkent!

Ondertussen vermenigvuldigt Rusland haar vlooteenheden in de Noordzee en richt een ware slachting aan. In dit verband is het artikel uit een Vlaams dagblad sprekend genoeg, waar een gewezen Russische schipper, die nu op een Zweeds schip vaart, de opdrachten die zij kregen in verband met de visserij, uit de doeken deed. Deze persoon was schipper op een fabrieksschip en dus zeer goed geplaatst om met kennis van zaken te spreken. Van de vis die de Russische eenheden vangen, is er slechts een zeer miniem gedeelte bestemd voor verbruik. Al het andere is voor industriële doeleinden

(vismee). De schepen, zo zegt de Russische schipper, gebruikten op bepaalde plaatsen en gebieden, netmazen van amper een paar centimeter. Alle gevangen leven werd verwerkt tot een soort viskoeken en dan gediepvriest. In de tijd zegde men, «waar de Hunnen kwamen groeide er geen gras meer!» nu mag men zeggen «waar deze schepen kwamen was er geen levend visje meer». Men wacht nu alleen nog op de technische toepassing om ook alle kleine organismen die in het zeewater tegenwoordig zijn en het «plankton, mesotone en nectone uitmaken» dat als voedsel dient voor veel vissen, eveneens tot verwendbare proteïnen te verwerken. Daarna zal men de oceanen kunnen verdelen in zeeoestijnen.

De Britse maatregelen die verleden week voorgesteld werden om op EEG-basis te nemen en te promulgeren, kunnen dan ook wel als een goede basis voor uitvoering in de praktijk aanvaard worden. Deze zijn:

- 1) een verbod op haringvangst in de Noordzee.
- 2) beperking van het gebied waarin Noorse steenbolk mag gevangen worden.
- 3) een scherper controle op de vangsten.
- 4) een verbod op het voeren van netten van verschillende maaswijdten op één reis.

Als deze voorgenomen maatregelen niet op EEG-basis kunnen genomen worden, acht Groot-Brittannië zich gerechtigd, op grond van de Haagse EEG-overeenkomst deze maatregelen zelf toe te passen. Hier zou natuurlijk geen diskriminatie mogen geschieden met betrekking tot de eigen visserij, gezien dit door het verdrag van Rome, waarop de EEG gegrond is, verboden wordt. De toepassing door Groot-Brittannië zelf kan echter moeilijk gebeuren zonder voorafgaandelijk overleg wat de uitvoeringsbesluiten betreffen. Ook kan men geen visserijwetgeving laten stoelen op algemene regelen. Daar komt nog heel wat bij kijken, zoals wat men verstaat onder scherper controle; wat men verstaat onder beperking van sommige gebieden; hoe men het verbod om netten van verscheidene maaswijdten aan boord te hebben, kan gaan toepassen zonder de visserij al te veel te schaden, uit wat de controle zal bestaan, hoe en door wie uitgevoerd en zo meer. Als we dit allemaal overwegen, dan moeten we toch de karrentie van de bevoegde Commissie en diensten aanklagen, die maanden en maanden voordien wisten dat met een 200-mijlszone op 1 januari 1977 zou gestart worden en die praktisch nog nergens is wat de toepassingsmogelijkheden betreft! En wil men het incident vermijden, dan moet men de Russische vaartuigen en deze van de andere Oostbloklanden rustig laten betijen! Men heeft nu reeds een soort verlenging voor 3 maand van de bestaande toestand aanvaard, mits het opleggen van een beperking waaraan voornamelijk Rusland zich niet houdt.

KORTE BERICHTEN

BRITTEN TEGEN DEENS VOORSTEL VOOR VRIJE INVOER VIS IN E.E.G.

Denemarken heeft het voorstel in de E.E.G.-kommissie ingediend om de rechten op de ingevoerde vis af te schaffen. Gezien Denemarken veel vis verwerkt, in het bijzonder voor vismeel en deze produkten dan terug uitvoert, heeft dit land een bijzonder belang aan het afschaffen van invoerrechten. Denemarken is anderzijds ook de grootste aanvoerder van eigen gevangen vis onder de E.E.G.-partners, terwijl het omgekeerd het kleinste verbruik heeft in eigen land. Het is dus duidelijk, dat Denemarken alle belang heeft bij een afschaffen van invoerrechten voor vis uit Derde Landen. Dit is niet het geval voor de Britten, terwijl anderzijds hierbij nog de oppositie komt tegen een afschaffen der invoerrechten uit de hoek van de Verre Visserij. Dit zou inderdaad de aanvoer van IJslandse vis door de IJslanders zelf nog maar gemakkelijker maken en een troef uit de handen doen nemen van de E.E.G.-onderhandelaars met IJsland om tot een vergelijk te komen met IJsland. Integendeel, de Britten zouden zelfs wensen de invoerrechten verhoogd te zien om dan een mogelijke verlaging of zelfs afschaffing ten gunste van de IJslanders als tegenprestatie aan te zien voor het terug toelaten van de Britten in de IJslandse wateren. Volgens deze Britse kringen speelt de E.E.G. zelf niet voldoende de economische troeven uit die ze ten overstaan van IJsland bezit in verband met de wederzijdse handelsbetrekkingen en haar sterke positie hierin.

FRANSE KONTROLE OP ZEEBEZOEDLING

Zoals we een paar maanden terug mededeelden, heeft Frankrijk ter hoogte van „Cap-Gris-Nez” een zeer moderne controlepost opgericht om de zeebezoedeling te kunnen nagaan veroorzaakt door de zeeschepen. Verleden week kwam de Franse minister van het Milieu deze post bezoeken om zich van de resultaten te vergewissen. Deze post werkt met infra-rode stralen en kan dus ook des nachts de bezoedelaars vereenzelvigen. Verkeerdelijk hetgeen men geneigd is aan te nemen, zijn de grootste bezoedelaars niet de petroleumtankers, maar de gewone zeeschepen. Kleine bezoedelingen zijn toegelaten omdat men aan boord van zeeschepen hier soms niet onderuit kan. Onder de grote bezoedelaars heeft men de volgende schepen genoteerd: 1) Cyprusische Kargo, 1) Britse methaan-cargo, een Franse Containerschip, 1) Kargo uit Brazilië, 1) Nederlandse kusttanker en twee grote Franse treilers. De amendementen die in 1969 aan de Internationale Conventie op de bezoedeling goedgekeurd

werden, zullen binnen enkele maanden van kracht worden en toelaten dat de kustlanden tussenkomst en jurisdictie op de bezoedeling krijgen tot 50 mijl uit de kust. Voor de post van „Cap-Gris-Nez” betekent dit dus over de totaliteit van de zeestraat tussen Engeland en Frankrijk, waar een enorm zeeverkeer plaats grijpt. Men veronderstelt dat later deze jurisdictie zelfs zal uitgebreid worden tot 200 mijl. Alles komt er dus op neer het controle-apparaat en de middelen om tussen te komen, op te voeren. In dit verband is de Franse houding ten overstaan van de bezoedeling door de industrieus „Tloxyde de Calais” toch wel op zijn minst dubieus te noemen. Op klacht van de vissers uit Grand-Fort Philippe werd deze bezoedelaar veroordeeld voor de administratieve rechtbank te Rijsel en voor het beroepshof van Boulogne.

Er werd inderdaad vastgesteld dat deze fabriek ter hoogte van Calais, met een pijpleiding die ongeveer 1300 meter buiten de kust uitmondt dagelijks 400 ton zuivere zwavelzuur in zee loost! Verder 160 ton ijzersulfaat, en 18 ton zware metalen zoals ijzer-, titaan- en zinkverbindingen. Tot nog toe werd niets gedaan, noch vanwege de Overheid noch vanwege de fabriek zelf om hierin enige verandering te brengen. De fabriek speelt natuurlijk de hoogste troef van de werkverschaffing uit en het is begrijpelijk, dat dit wel zwaar doorweegt. Dit belet echter niet, dat het anderzijds ongerijmd is aan de ene kant controleposten in te richten tegen de bezoedelaars en aan de andere kant vrij te laten betijen!

Het is net zoals bij ons, waar het ministerie aan de ene kant vergunningen uitreikt voor schepen die even buiten de kust zware scheikundige afvalstoffen gaan storten, en dan maar een klein legertje veeartsen wenst aan te stellen om de aangevoerde vis op kwaliteit en gezondheid te gaan inspecteren!

KRIJGEN DE BRITTEN DE RUSSEN KLEIN IN DE 200 MIJLSZONE ?

De negen landen van de E.E.G. hebben besloten Groot-Brittannië te laten optreden in naam van de Gemeenschap om de vergunningen uit te reiken aan de vissersvaartuigen van de Oostbloklanden. Zoals men weet, werd de vangst voor deze schepen beperkt, maar alles wees er op, dat deze landen zich niet aan deze beperking, opgelegd door de E.E.G., zouden houden. Men heeft dan de beperking op een andere manier vastgelegd, namelijk door het aantal schepen te bepalen die nog zou toegelaten worden in de wateren van de Gemeenschap. De Oostbloklanden werden verwittigd dat de schepen die nog wensden in de nieuwe 200 mijlszone te vissen, in het bezit moesten zijn van een vergunning en dat vanaf 1 februari in de gemeenschapswateren niet meer dan 27 eenheden te gelijk mogen vissen, namelijk 17 voor de Sovjet-Unie, 5 voor Oost-Duitsland en 5 voor Polen. Deze landen werden nu verwittigd, dat ze

hiervoor over een vergunning dienen te beschikken uit te reiken door Groot-Brittannië. Deze betrokken landen vissen in West-Europa tenslotte voornamelijk voor de kust van Groot-Brittannië, Ierland en Groenland. Men heeft nu vanwege de E.E.G. spoed achter de zaak wensden te zetten omdat vastgesteld werd, dat de betrokken Oostbloklanden in de laatste tijd hun vangstspanningen gevoelig verhoogd hadden, hetgeen vooral in Groot-Brittannië aanleiding heeft gegeven tot protesten. Zo waren er op sommige ogenblikken over de tachtig schepen uit Rusland, Oost-Duitsland en Polen in de betrokken wateren aan het vissen met daarbij nog Roemeense en Bulgaarse eenheden.

Men kijkt nu benieuwd uit of de Oostbloklanden zich aan de nieuwe visserijlimieten zullen storen, alhoewel Groot-Brittannië deze reeds gedekreteerd heeft en nu de juridische haarklieverij vanwege de Sovjet-Unie wegvult, geen reglementering van de E.E.G. te aanvaarden omdat de E.E.G. door haar niet erkend wordt. Gezien de Oostbloklanden zich nu rechtstreeks tot Groot-Brittannië moeten wenden voor het loskrijgen der vergunningen en niet tot een instelling, die zij niet erkennen, hoopt men nu in de E.E.G.-kringen dat alles gesmeerd zal verlopen. De vraag stelt zich echter of Groot-Brittannië zelf wel zal durven optreden indien de Oostbloklanden zich niet aan de vergunningen storen en of de Britse beschermingsschepen zullen durven optreden en eventueel een internationaal incident riskeren? In ieder geval, opdat noch de E.E.G., noch Groot-Brittannië zelf hun gezicht zouden verliezen moeten de schepen van de Oostbloklanden naar hun vergunning gecontroleerd en zo zij deze niet bezitten, manu-militari uit de 200 mijlszone verwijderd worden ofwel opgebracht naar een haven van één der negen gemeenschapslanden!

Bij het perse gaan vernemen we dat Rusland het verzoek aan Groot-Brittannië gericht heeft voor onderhandelingen in de 200 mijlszone voor de visserijrechten. Groot-Brittannië kan ten hoogste gemandateerd worden door de E.E.G. om in naam van en voor deze laatste te onderhandelen. Aldus zou men met een spijtvaardigheid kunnen tegemoet komen aan het feit dat Rusland de E.E.G. als dusdanig niet wenst te kennen.

Afwachten is dus de boodschap.

DE PENDEL- DIPLOMATIE VAN DE BRITSE MINISTER CROSSLAND

Toen de Britse minister van buitenlandse zaken, de heer Crossland, in het Lagerhuis ondervraagd werd met betrekking tot de Britse eisen voor een exclusieve zone voor de eigen visserij, wees deze laatste er op, dat men de zaken in de Commissie niet kan forceren en dat hij verkiest «stap-voor-stap» te werk te gaan. Men kan de partners niet voor een muur zetten, besloot hij, maar men is gemakkelijker bereid op kleine toegevingen te gaan. Veel kleine toegevingen bij elkaar gevoegd, zullen ten slotte ook heel wat gaan betekenen. Ondertussen met men nu te Brussel toch wel op de hoogte zijn van de vossstreken van de Britse onderhandelaars en moet een gewaarshuwd man er twee waard zijn. De minister moest anderzijds toegeven, dat de Britten wel de illusie van een algemene 50 mijlszone kunnen opbergen, maar dat hij verwacht, dat de 12 mijlszone algemeen zal worden met voor verscheidene gebieden een uitbreiding tot maximum 50 mijl! Gevraagd welke deze gebieden zijn, bleef de minister het antwoord schuldig omdat hij dit nog niet kon vrijgeven.

VERHOOGING DER BRITSE SANCTIES OP ILLEGAAL VISSEN

Vanaf februari zullen de boeten voor illegaal vissen in de Britse wateren, gevoelig verhoogd worden. Tot nog toe was het vooral het aanslaan der netten en van de vis, die men echter kon vrijkopen, die de straf bij illegaal vissen gevoelig opdreef. De boete voor de schipper was echter tot 50 pond beperkt. Met de nieuwe wetgeving kan deze laatste echter tot 1.000 pond oplopen, hetzij zowat 64.000 B.Fr., onafgezien van het in beslag nemen van de vangst en de gebruikte netten. Dit geldt eveneens voor de eigen visserij.

NAAR EEN HERNIEUWING IN DE NIEUWBOUW IN GROOT-BRITANNIË

Van verscheidene werven in Groot-Brittannië kwam het bericht over een opleving van de nieuwbouw van vissersvaartuigen. Het gaat echter praktisch in alle gevallen over stalen vaartuigen die de 80 Brt. niet overschrijden. Dit heeft wel een dubbele reden, namelijk omdat de F.E.O.G.A. verleden jaar beslist had tijdelijk niet meer tussen te komen voor vaartuigen boven de 80 Brt en ook wel omdat de Britten nu meer zullenken.

aangewezen worden op de 200 mijlszone en dus op het type van de kleine middenslagtreiler. Ondertussen is dit terug een aanwijzing voor ons, dat men in het buitenland niet stil staat, terwijl dat de Rederscentrale bij ons naar een soort bouw- en koopstop streeft, zodanig dat we op een bepaald ogenblik, door te blijven de kat uit de boom te kijken, nog slechts over een minivloot zullen beschikken.

PRAKTISEREN

Moeten we de vloot vernieuwen of moeten we ze slopen? Dit was de verschrikkelijke dualiteit op een bepaald moment in ons Visserijblad in het voorbije jaar. Doch dit zijn allemaal maar zeggende woorden. Men verniet geen gans visserijbedrijf in een Visserijblad en men bouwt anderzijds geen nieuwe vloot in een enkele handomdraai. Ekstreem gesteld vraagstuk die toch helemaal de grote bezorgdheid voor de toekomst in zich verrat. «Een land dat door de zee wordt bespoeld is nooit klein», dat zei ooit eens de tweede Leopold van de Belgen. Hij zou zich zeker in z'n kist omkeren, moest hij horen dat onze vloot wordt afgebroken. Maar we stellen toch ook meteen vast, dat het vrije initiatief waarmee men in onze contreien zo hoog oploopt, verhoudingsgewijs in deze bedrijfstak nog weinig suksessen oogst. Zal het ooit nog de nodige armslag krijgen om te keer te gaan tegen de omringende visserijlanden. Moeten we afstand doen van het vrije initiatief en er ook staatszaak van maken? 't Een is 'een en 't ander is 't ander.

Ondertussen bleef «Hulp in Nood» niet bij de pakken zitten evenmin als de hele visserij, die toch maar ondanks alle zeggende en geschreven woorden toch maar voortboort. Er werd 10 pct op de premies van 1975 uitbetaald.

De echte IJslanders waarmee als vissers toch heel hoog opgelopen wordt, brachten helemaal geen zulke schone vis binnen als men van zulke reputatie mocht verwachten. Onze eigen IJslanders deden het stukken beter.

Zijt ge d'er nog bij? Gelukkigwens. We snellen over de eindmeest recht naar de volgende etappe. Veel geluk bij de vangst en goede gezondheid. Hoog het glas, hoog het hart, proost. Vreugdevol razen we naar het einde. Zet uw feestneus op want de kerstbomen zijn ontstoken. Sante, in vino veritas en probeer even met uw door drank vertroebelde blik in het nieuwe jaar te spuren. Het blijkt nodig na dit jaar van liederlijkheid en negativiteit en neem nu de nodige besluiten, leg de kiel van een nieuw levensschip dat verstandig het nieuwe jaar zal doorklieven maar denk erom de weg naar de hel is bezaaid met goede voornemens. Wat zult ge allemaal aanvagen in het nieuwe werkjaar? Eerst en vooral natuurlijk goed en hard werken en visse om goed aan de kost te komen voor uzelve en voor de uwen, ge zult niet meer zoals verleden jaar steeds te laat thuiskomen om te eten tot grote ergernis van moeders' schoonste. Ge zult de duistere lokalen van de pret vermijden en de smorige kroegen zullen voor u gewoon ijverwinkels zijn. Ge zult in uwe vrije tijd, we gaan naar de 36-urenweek, het achtertuigtje onderhouden, het gras goed korthouden en regelmatig mama's kommissies doen, met de kindertjes gaan wandelen en helpen aan de grote kuis, niet sakkeren op je schoonmoeder, niet schuimarsjeren en nooit ofte nooit de katjes in het donker knippen. Gij broeder in de gelove moet kunnen weerstaan aan de duivel en zijn pomperijen. Ontlast uw geweten als een hooischuur zo groot, van alle zondige brokstukken van het verlopen jaar, zet de kiezen op mekaar en maak een nieuwe schone start, kortom werk hard en eerlijk voor de toekomst van je gezin en je vaderland. Ge zult steeds naar de mis gaan en nooit meer liegen. En passant, het volstaat helemaal niet ene keer per jaar, naar de paasmis, te gaan. Fooien die ge niet moogt aanvaarden maar toch in je zak steekt zult ge steeds trouw aan mama afgeven en nooit meer met wellustige blikken de (slanke) benen van de sekretaresse van je reder slinks bewonderen en we nemen aan dat ge meteen het beeld op de kijkkast zult verdraaien wanneer belangloze en milde speakerinnen met troebele blik in d'r uitnodigende ogen frank in je (eerlijke) gezicht zullen staren. We hopen verder voor jou en je onontbeerlijke zielezaligheid dat ge deze zomer liever een fietstochtje zult maken in de buiten dan te voet langs het heerlijke, verlokende vrees uitgestald op de beach, te gaan wandelen.

Aan de kant van ons eigen visserijwezen bemerkten we nog het overlijden van WILLEM VERSTRAETE, die steeds een kostbaar medewerker was van het Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek en tevens vakbondsafgevaardigde. Tijdens z'n hele bestaan behoorde hij tot diegenen, die meetimmerden aan de lange weg. En verder ook nog verdween HENRI LOGGHE van de Vuurtoren, eens visser en dan kustvisserreder.

Toen ook in het afgelopen jaar kwam deze lumineuze gedachte naar voor van een slipway te gaan bouwen voor de zeevisserij op het Kanaal. In Oostende kwam de vissershavenkommissie bijeen op 18 juni en we moesten nu ook eens niet vergeten, dat Duinkerke ook niet onze eigen vissers vergat die 36 jaar geleden 10.000 soldaten van het strand aldaar overbrachten naar Engeland. Onbeschrijfelijke heldendaden die ook eens groeiden in ons eigen vissersmidden. Of ze daarvoor als helden aanzien werden is wat anders. Zo'n eretekens worden gewoonlijk gegeven aan diegenen die het niet gedaan hebben.

Iedereen was het er mee eens, dat na het opgebruiken van toegekende kwotum van tong het saldo eerlijk moest verdeeld worden. De strafbaarheid van de aanvoer van tong en schol boven het toegekende kwotum moest nu maar eens niet in twijfel getrokken worden. In Holland werden (en worden nog) 600 vissers wettelijk vervolgd. Vanwege de grote warmte kreeg de visventerij harde klappen.

Er werd in het verlopen jaar ook heel wat gewauweld over saneren en moderniseren en menig woordje werd de nek gekraakt omtrent de slooppremie. Maar ons beste Visserijblad liep steeds over de begane grond, saneren heeft haar grenzen, ongetwijfeld. Dromers en praters en egoïsten die in het bestuur zitten van de Rederscentrale trekken de lijn gewoon door en saneren en moderniseren danig dat er nog maar een enkel schip overblijft, dat alleen maar schone vis aanvoert... De realisten geloven maar best dat de vloot moet blijven zoals ze is en dat het helemaal niet nodig is er veel aan uit te dunnen. Ze is zo al smalletjes genoeg! Ze geloven ook ferm dat het eerder nodig is in vele andere visserijlanden rondom de Noordzee eens flink te gaan snoeien en ze viseerden daarbij met de spreekwoordelijke kaaise frankheid buurman Holland die over-uitgerust zou zijn. Ondertussen bleek, dat het toegelaten kwotum hoger ligt dan hetgeen we aanvoerden. De eigen vloot slaagde er niet helemaal in de eigen markt te bevoorraden, waardoor de groothandel steeds meer naar het buitenland ging kijken. 't Is kurieus hoe dat we steeds maar proberen aan bestaande toestanden te willen blijven houden en hoe het ons allemaal o, zomaar, tussen de vingers glipt. De ontwikkeling gaat haar gang en we kunnen hoogstens maar pogen te redden wat er te redden valt. Het lot spint de draden des levens en de evolutie spint de draden van onze visserij.

WARDEN BRYN is dood. Hij was diepzeevisserskapitein en had een bewogen beroepsleven achter de rug. Hij verloor de O.107 op de Portugese kusten en beleefde indrukwekkende oorlogsavonturen. CHARLES SEGHERS sloot ook z'n vakantie af in het afgelopen jaar. POL VANHOUTTE legde er ook het bijtje bij neer evenals JULIEN ANNYS. Komen en gaan. En 't is zo voorbij, de ene een beetje langer dan de andere, de ene een beetje meer gemoeveteerd dan de andere, de draaikolk van het leven voert ons allemaal mee en het lot hadden we weer eens helemaal niet in eigen handen. Parenmoeren perspektieven zijn weeral eens uitgedoofd. Een reeks eksperimenteren, zelfs geen geschiedenis, een minabel verleden, veel angsten, een vriendschap die begint, een kleine kort erotische vlam, de vrees onmachtig te worden. We weten niet meer juist waar we het ergens allemaal gelezen hebben maar iedereen kent het wel een beetje uit zichzelf...

MARGE

En dan nog, in die marge van ons visserijwezen, waarover steeds maar geschreven en gediscussieerd werd, zagen we A. Zonnekeyn uit de onderzoekersraad verdwijnen en Jeanette Harinck van de Noordvisserij een definitief punt achter de zaken te zetten. De Z.571 verkocht 1.000 bennen vis in Grimsby, waarvan 700 bennen platvis en besomde daarbij 1.400.000 fr. Aan de bemanning van de O.224 werden geen beroepsfouten aangewreven en de O.229 werd in de Ierse wateren opgebracht en moet een boete betalen van 5.500 pond. Ook dat allemaal was onze visserij!

Aan boord van de Britse treiler vond men een blinde passagier toen het vaartuig al koers had gezet op de Witte Zee. De gezagvoerder speelde de liever, zeker en bracht de kandidaat-zeeman naar de waterschout: «Join the deck under a sail, that's the life of man.....!»

In de loop van het (verleden) jaar heeft het anderzijds niet aan frisse gedachten ontbroken. We zagen het ontwerp van een nieuwe vissershaven bestand voor Zeebrugge, het plan Symarinfra. Het lijkt allemaal een beetje fantastisch en onwennig maar, on the long run, zien we het nog eens gebeuren..... we zijn vermoedelijk sceptisch omdat het bestemd lijkt voor..... na onze tijd. Maar dit is helemaal geen reden. Oosten- en Raversijde zijn ook niet in een dag gebouwd.

Het was een welkome nieuwsjaarscadeau, het RMZ werd n.l. terugbetaald ook aan diegenen die niet betaalden voor de scheepsjongen. Nu moet iedere reder betalen!

SCIENCE

«SCIENCE is the systematic classification of experience.....» En het is zeker daarom dat in ons enige en beste zeevisserijvakblad, de vraag werd gesteld waarom vanwege de Staat eens niet kan worden verteld met hoeveel procenten de uitbating werd bezwaard door de verhoging van de brandstofprijzen. Welke gevolgen de invoering van de kwota zal hebben op de rederij en meteen, binst dat we toch bezig zijn met te vragen, welk vangstvermogen de vloot moet hebben om rendabel te blijven?

En als inderdaad wetenschap de systematische klassifikatie is van de ondervinding, dan hebben de diensten een hele kluif aan de boekhouding van de rederijen die ze ter inzage ontvangen. Wellicht, stond in het blad te lezen, kan men ons nu toch al wel eens vertellen hoeveel een visser eigenlijk moet verdienen en welke opbrengst een reder nodig heeft om

(vervolg blz. 7)

zijn rekeningen te betalen en voor zijn eigen investeringen een normale rente te ontvangen om een nieuw schip (aan nieuwe prijzen) in te winnen. Ja, inderdaad een nieuw schip inwinnen (en niet afschrijven.....!) Zovele vragen die ons blad eens graag beantwoord had gezien in dit visserijjaar dat naar de dieprik is verdwenen in de nevelen van de tijd.

FACTORS

En binst we nu toch in de ekonomie zitten, een overweging om het nieuwe jaar in te zetten, zo hoort het toch voor een beste visserijblad..... : «The economic factors wich effect fisheries developpement most are the balance between supply and demand, availability of capital and the well being of fisherman. There are certain economic factors characteristic of fisheries : uncertainty of catch and price and the shortness of seasons in some fisheries. Closely connected with these characteristics are human factors such as suitability and the inherent seamanship of different nations as well as the social standing of fishermen in the community.....»

In 1976 ook werd de «Franlis II» overvaren in de haven van Oostende door de tanker «Pacific» en daarbij verdronken Viktor Bauwen, de schipper en passagier Goederman uit Maaseik. Hun zandloper is leeggelopen, opgedoken uit het pre-natale en nu verdwenen in het nietszeggende postnatale «Gij weet het uur en de dag niet..... Wat zeg ik ? Elke minuut kan de dood u overvallen. Weest dapper zo ge wilt; dat is het einde, het schoonste leven ter wereld wachtend !

JAAR (1)

En ondertussen woedde de kabeljauwoorlog met de fregattenbescherming, IJsland verwierp het Engelse voorstel en de Nato bemiddelde en uiteindelijk kwam het toch tot het verbreken der betrekkingen.

Er waren nieuwe oproepen voor beter toezicht op de «properheid» van de visbakken en de bennen in de pakhuizen en elders. In Nederland werden veel overtredingen vastgesteld en beteugeld.

Dries Claeys heeft tenslotte toch ook aangedrongen op spoedige afhandeling van de dossiers bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, die nogal wat lankmoedig optrad in het verlopen jaar en belangrijke vonnissen op de lange baan schoof.

Nederland kloeg ook het gebrek aan eenheid aan voor wat de zeevisserij aangaat bij de E.E.G. Het gewichtigste dokument aller tijden het Koninklijk Besluit met de kwota's voor onze visserij verscheen eveneens. Er was ook een rekordomzet in Nieuwpoort maar over heel de kust maar weinig vis in de maand februari van 1976.

Er werd ook een krediet goedgekeurd van tientallen miljoenen voor een vaartuig dat wellicht de kost niet zou kunnen verdienen, die zou moeten gebouwd door een niet bestaande werf en aangevraagd door mensen die door buitenlanders geleid worden. Het jaar leerde ons dat bouwers er hebben vanaf gezien van die 2 t.h. over 15 jaar.

Het Europese Fonds van Steun aan de landbouw gaf 54 t.h. van de produktiewaarde van de tabak als steun, terwijl er amper 10 t.h. werd toegekend aan de zeevisserij.....? Paradoxaal als ge denkt, dat tabak tegenwoordig in een heel slecht daglicht staat om haar moordende hoedanigheden en de visserij zo hoog geroemd wordt om haar gezondgevende eigenschappen !

Er werd in de Verenigde Staten in 1976 gesteld dat op 1 maart 1977 de limieten uitgebreid worden tot 200 mijl, een belangrijke beslissing die eigenlijk toch al een beetje laat komt.

JAAR (2)

Reder Claeys ging helemaal niet akkoord met de beschuldiging van de Britten aan het adres van de Belgische bokkenvissers en in het verlopen jaar werd de toetreding van Spanje tot de gemeenschappelijke markt nog als een gevaar beschouwd voor onze zeevisserijbedrijvigheid. De O.33 werd de nieuwste eenheid van de Oostendse vloot met haar 34 meter lengte, Oscar Martinsen en Pros Vanbillemont, hadden reden om fier te zijn. «Odi et Amo», zeggen zij die hun bestaan aan de fascinatie van de zee hebben toegezegd ! Het kwota haring werd voor onze vloot bepaald op 1.500 ton. De Hollanders kregen 13.500 ton toebedeeld, de Fransen 9.700 en de Denen 42.000 ton. Deze laatsten namen er een loopje mee en Hollanders visten opnieuw voor onze deur.....

KAART (1)

In de kant van ons eigen zeevisserijleven was het zeker niet allemaal rozegeur en maneschijn maar af en toe waait de bries toch nog eens uit de goede richting. 't Is in de loop van zes en zeventig dat in Brixham een Oostendenaar een belangrijke onderscheiding kreeg voor bewezen diensten aan de Britse visserij sedert het jaar 1940. Deze man is bovendien voorzitter van de Brixhamse producentenvereniging. Daarnaast vernamen we dan dat Commandant Goor in een gezegende leeftijd vertrokken was voor het laatste reisje. Hij was heel nauw verbonden met jarenlang wel en wee van «den Ibis». Eens vonden we van hem niet onbelangrijke verslagen terug in een van God verlaten gat in de centraal Afrikaanse jungle. Als we ons niet bedriegen, ging het om een verslag over een vorsingsreis in het Moeromeer en de Loaloelariwivier, hebben er indertijd nog heel belangwekkende gegevens uitgepuurd omtrent de vervaardiging van de vistuigen door de inlanders rond de periode van de eerste wereldoorlog.

Verder kreeg O.50 een garnaaltreiler een zeepaardje in de netten en we stellen ook weer eens vast, dat de prijs van de lekkere garnaal daalde naargelang de aanvoer steeg.

Ook bliezen de Britten verzameling tegen de visserijpolitiek van

de gemeenschappelijke markt en voor eksklusieve viswateren. Er werd daar trouwens een hoop geld tegenaan gegoooid. Het jaar was ook gekenmerkt door de Britse beschuldigingen aan het adres van onze vissers omdat zij staande netten ter hoogte van Hastings en Brighton zouden doorgereven hebben en omdat een dertigtal kilo tongen werd gevonden aan boord van een schip. Per slot van rekening zijn het allemaal maar wind-eieren geweest. Op vijf augustus was de slopingspremie erdoor nadat in de bladen nogal wat kwakkels werden verspreid.

Kurieuus verschijnsel ook weeral in het afgelopen jaar : voor een boekhouding premie van 2.000 frankes, stellen de reders hun logboeken en andere ter beschikking van de openbare diensten. Zij doen dat om toch maar te kunnen aantonen, dat het hen niet voor de wind gaat en het toppunt is wel, dat deze officiële diensten daarmee kunnen bewijzen dat het maar al te goed gaat met de rederijen, althans volgens hen !

Reder Henri Aspeslagh is ook in het afgelopen jaar overleden. Hij was een der laatste echte grote reders uit de tijd van de stoomvisbakken.

Meteen verscheen ook het eerste sein omtrent de nieuwe reglementen ter voorkoming van aanvaring in het kanaal en het nauw van Kales. De schepen die in de corridors zullen varen, zullen vanaf 15 juli 1977 voorrang hebben. Zij die willen kruisen of dwarsen, zullen de weg moeten vrijgeven. Niet te vergeten dat vissersvaartuigen ook aan dit reglement onderworpen zijn en dus mee doen !

Anderzijds werd in 1976 ook komaf gemaakt met de internationale reglementering van de vuurtorens, de bakens en de boeien. In verschillende fazen werd met de praktische uitvoering van dit opzet een aanvang gemaakt. Op onze eigen kust begint men er aan in april 1977. Het is onze beurt.

(vervolgt)

EEN VIJFJARENPLAN VOOR DE SCHEEPSBOUW

De moeilijke situatie van onze Belgische scheepsbouw is gekend. Zonder serieuze nieuwe orders volgen binnen een jaar onvermijdelijk personeelsafslankingen. Teneinde op een doeltreffende manier deze belangrijke sector te kunnen bijstaan heeft het minister-comité voor sociale en economische coördinatie beslist een vijfjarenplan inzake maritiem transport uit te werken met financiële planning. Beoogd wordt de toekomstige behoeften inzake scheepsruimte op te sporen en te onderzoeken hoe de problemen van de scheepswerven kunnen opgelost worden met bestellingen, herstructurering en omschakeling.

Voor de uitwerking van dit vijfjarenprogramma en deze financiële planning zal overleg worden georganiseerd tussen de departementen van Verkeerswezen en Openbare Werken, de rederijen en de scheepswerven, het Coördinatiecomité voor de Overheidsbestellingen het Secretariaat voor Sectorieel Overleg en het planbureau. Ook zullen richtlijnen worden uitgewerkt nopens selectieve criteria voor de toepassing van de wet van 1943 betreffende het scheepvaartkrediet.

Ons land telt thans zowat honderd koopvaardij-schepen het neemt 5 t.h. van ons globaal maritiem vervoer voor zijn rekening, wat alleen reeds uit een oogpunt van verzekerde aanvoer, is. Er moet dus worden nagegaan op welke wijze dit aandeel opgevoerd kan worden. Volgens de UNO-reglementering van Genève zou het aandeel van ons land opgetrokken mogen worden tot 20 t.h. van het totaal vervoer over zee.

En voor de zeevisserij, stelt zich ook de vraag of in het kader van de FEOGA onze kust- en middenslagvisserij niet zou kunnen genieten van een zelfde toelage als de Ieren, Fransen en Britten.

Onze ambtenarij zwijgt hierover in alle talen, wat verkeerd is, daar onze kustvisserij een volledige modernisering kan doorstaan.

P.V.

GEEN PIJPLEIDING VOOR PEKEL NAAR DE KUST

De Kamercommissie voor Leefmilieu heeft beslist dat de geplande pijpleiding, waardoor pekkel van de Solvayfabriek te Charleroi zou geloosd worden, zeker niet naar de kust mag geleid worden.

Eventueel zou de pijpleiding naar Doel of Kallo aangelegd worden.

Tegen deze leiding is de jongste weken o.m. vanwege de provincieraad, mandatarissen en gemeentebesturen van West-Vlaanderen fel verzet gezien.

Anderzijds besliste de commissie dat de bedrijfsbelasting op het zuiveren van de industriële afvalwaters in het kustbekken, die einde vorig jaar met terugwerkende kracht werd ingevorderd, opgeschort wordt tot de waterzuiveringsinstallatie te Oostende begint te werken.

MARCEL COCK OVERLEDEN

Ons bereikt het bericht van het overlijden van de heer Marcel Cock, voorzitter van de N.V. Usines Gonzales Cock te Lokeren.

De heer Cock overleed te Monte Carlo in Monaco op 20 januari en de bijzetting in het familiegraf had plaats te Lokeren op 29 januari.

Ons blad biedt aan de familie Cock en aan de raad van beheer zijn innige deelneming aan.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Vrijdag drie schepen, maandag 12 vangsten, dinsdag amper één schip en woensdag drie vaartuigen aan de afslag. Tamelijk schraal dus, iets wat we toch al wel gewoon aan het worden zijn. De aanvoer bestond in hoofdzaak uit gul en wijting. Maandag ook een paar IJslandse vangsten, de derde vangst gaf amper 150 bennen na defekt van de O.129. Rode zeebaars, rond de 35 fr, blauwe leng rond de 47 fr, koolvis rond de 37 fr en schaat, zodat 40 fr het kg waren de best verkochte soorten. Heilbot niet te na genomen, hiervoor werd inderdaad tussen 140 en 180 fr betaald.

Bij de Westvissers ging het vooral om gul en wijting. Soorten die goede prijzen kregen. Vooral wij-

FOLKESTONE ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/

Uurtabel der overvaarten voor de week van 6 tot 12 februari 1977.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Alle dagen te 7.35(1) 10.05(1) en 14.40(1).

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Alle dagen te 11.40(1) 15.45(1) en 19.05(1)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 8.15(1) en 20.15(1)

Op 26 februari 1977 bijkomende afvaart te 23.15(1)

Op 7, 8, 9, 10 en 11 februari 1977 bijkomende afvaarten te 2.15(1) 4.50(1) 23.15(1)

Op 12 februari 1977 bijkomende afvaarten te 2.15(1) 4.50(1)

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Alle dagen te 1.30(1) 18.00(1)

Afvaarten uit Dover Eastern Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20(1) en 12.20(1).

Op 6 februari 1977 bijkomende afvaart te 21.20(1).

Op 7, 8, 9, 10 en 11 februari 1977 bijkomende afvaarten te 3.20(1) 6.20(1) en 21.20(1).

Op 12 februari 1977 bijkomende afvaarten te 3.20(1) en 6.20(1)

Afvaarten uit Folkestone :

Alle dagen te 19.00(1) en 22.30(1)

(1) Nemen ook voertuigen.

ting blijft ongewoon duur en haalde weer regelmatig tot 30 fr het kg. De gul schommelde tussen 30 en 40 fr. Kabeljauw was in verhouding goedkoop en kreeg slechts even boven de 40 fr. Voor schol was er meer vraag dan verleden week, de prijs lag tussen 25 en 30 fr. Steenschol was erg duur en steeg tot 95 fr. Voor de tongen van de Kanaalschepen gingen de prijzen eveneens stijgen, de middensoorten stegen zelfs tot bij de 200 fr het kg. Lappen bleven nu steeds boven de 120 fr en grote tongen kregen tot 160 fr.

De koppels die nog overblijven waren deze week aan de afslag. De Z.209-Z.509 met een vangst kabel-

STRAALBUIZEN

jauw en gul die alleszins renderender was dan wat aan haring gebracht werd. Ook de NK708-N.709 kwamen verkopen. De ene dag met wijting en de andere met makreel. Een duidelijk verschil in belangstelling echter voor de beide soorten. Wijting tot 32 fr; makreel voor vismeel. Kleine makreel weliswaar maar levend vers. Toch wel spijtig dat er niet meer kan gebruikt worden voor de handel.

De garnalvissers zien de vangsten steeds kleiner worden. Deze week vooral werd weinig garnaal gebracht. Dat bracht dan een duidelijke prijsstijging met zich waarbij tot bij de 100 fr het kg betaald werd op de maandagmarkt. De maand januari is voor wat de garnaal betreft wel gunstiger geweest dan verleden jaar. De aanvoer steeg met 9.017 kg tot 19.233 kg en de opbrengst lag bijna een half miljoen hoger op 1 miljoen 220.251 fr. De gemiddelde prijs is gedaald van 70 naar 63 fr., de gemiddelde vangst evenwel is gestegen van 68 naar 104 kg. Het kon dus blijkbaar nog slechter dan het geweest is.

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

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

OOSTENDE

VRIJDAG 28 JANUARI 1977

WEST				
O.243	10	245	—	313.195
O.26	10	240	—	314.750
O.282	10	300	—	445.710

IJSLAND				
O.236	19	660	—	1.015.752
O.129	18	730	—	292.032
O.216	14	650	—	1.145.132

KANAAL				
O.33	17	180	4800	987.105
O.186	19	220	3800	908.336
O.369	17	207	220	393.414

WEST				
O.309	10	220	—	330.770
O.66	10	160	—	302.270
O.141	14	270	300	365.877

NOORDZEE				
Z.209-509	13	380	—	586.870

MONKEY BANK				
Z.62	13	250	—	431.140

KUST				
N.708-709	2	85	—	129.560

DINSDAG 1 FEBRUARI 1977

WEST				
N.752	9	335	—	519.390

WOENSDAG 2 FEBRUARI 1977

KANAAL				
O.181	19	80	1720	356.437

WEST				
O.279	10	220	—	311.190

NOORD				
O.206	3	240	—	353.160

VOORNAAM HUWELIJK

Het is op vrijdag 18 februari dat in de St. Martinuskerk te Zaventem te 14u.30 het huwelijk wordt ingezegend van nmeij. Yolanda Vanden Bosch licentiaat in de Rechten en dochter van de hr en mevr. Marcel Vanden Bosch, kabinetsadviseur van de minister van Verkeerswezen, en de jonge heer Eric Van der Missele, advocaat.

Aan de families en het jonge paar onze hartelijkste gelukwensen.

ZEEBRUGGE

MAANDAG 31 JANUARI 1977

KUST				
Z.578	1	50	20	34.870
Z.348	8	200	70	161.670
Z.575	2	50	10	35.010
Z.468-601	1	—	30	44.720

KREEFTENPUT				
Z.573	14	600	230	—

NOORD				
Z.30	13	1600	350	946.130
				1.761.232

DINSDAG 1 FEBRUARI 1977

KUST				
Z.564	4	100	100	176.420

KANAAL				
Z.108	17	800	120	471.780

NOORD				
Z.162	15	3500	640	1.675.720
				2.323.920

WOENSDAG 2 FEBRUARI 1977

Z.568	209.886	Z.580	178.573
Z.14	718.442	Z.584	545.720
Z.27	671.071	Z.569	145.276
Z.549	371.845	Z.307	432.039
Z.506	710.664		
Z.468-601	26.440		
Z.550-511	16.260		
Z.201-560	25.460		
TOTAAL	4.051.660		

Z.568	209.886	Z.580	178.573
Z.14	718.442	Z.584	545.720
Z.27	671.071	Z.569	145.276
Z.549	371.845	Z.307	432.039
Z.506	710.664		
Z.468-601	26.440		
Z.550-511	16.260		
Z.201-560	25.460		
TOTAAL	4.051.660		

Z.568	209.886	Z.580	178.573
Z.14	718.442	Z.584	545.720
Z.27	671.071	Z.569	145.276
Z.549	371.845	Z.307	432.039
Z.506	710.664		
Z.468-601	26.440		
Z.550-511	16.260		
Z.201-560	25.460		
TOTAAL	4.051.660		

Z.568	209.886	Z.580	178.573
Z.14	718.442	Z.584	545.720
Z.27	671.071	Z.569	145.276
Z.549	371.845	Z.307	432.039
Z.506	710.664		
Z.468-601	26.440		
Z.550-511	16.260		
Z.201-560	25.460		
TOTAAL	4.051.660		

Z.568	209.886	Z.580	178.573
Z.14	718.442	Z.584	545.720
Z.27	671.071	Z.569	145.276
Z.549	371.845	Z.307	432.039
Z.506	710.664		
Z.468-601	26.440		
Z.550-511	16.260		
Z.201-560	25.460		
TOTAAL	4.051.660		

Z.568	209.886	Z.580	178.573
Z.14	718.442	Z.584	545.720
Z.27	671.071	Z.569	145.276
Z.549	371.845	Z.307	432.039
Z.506	710.664		
Z.468-601	26.440		
Z.550-511	16.260		
Z.201-560	25.460		
TOTAAL	4.051.660		

Z.568	209.886	Z.580	178.573
Z.14	718.442	Z.584	545.720
Z.27	671.071	Z.569	145.276
Z.549	371.845	Z.307	432.039
Z.506	710.664		
Z.468-601	26.440		
Z.550-511	16.260		
Z.201-560	25.460		
TOTAAL	4.051.660		

Z.568	209.886	Z.580	178.573
Z.14	718.442	Z.584	545.720
Z.27	671.071	Z.569	145.276
Z.549	371.845	Z.307	432.039
Z.506	710.664		
Z.468-601	26.440		
Z.550-511	16.260		
Z.201-560	25.460		
TOTAAL	4.051.660		

Z.568	209.886	Z.580	178.573
Z.14	718.442	Z.584	545.720
Z.27	671.071	Z.569	145.276
Z.549	371.845	Z.307	432.039
Z.506	710.664		
Z.468-601	26.440		
Z.550-511	16.260		
Z.201-560	25.460		
TOTAAL	4.051.660		

Z.568	209.886	Z.580	178.573
Z.14	718.442	Z.584	545.720
Z.27	671.071	Z.569	145.276
Z.549	371.845	Z.307	432.039
Z.506	710.664		
Z.468-601	26.440		
Z.550-511	16.260		
Z.201-560	25.460		
TOTAAL	4.051.660		

Z.568	209.886	Z.580	178.573
Z.14	718.442	Z.584	545.720
Z.27	671.071	Z.569	145.276
Z.549	371.845	Z.307	432.039
Z.506	710.664		
Z.468-601	26.440		
Z.550-511	16.260		
Z.201-560	25.460		
TOTAAL	4.051.660		

Z.568	209.886	Z.580	178.573
Z.14	718.442	Z.584	545.720
Z.27	671.071	Z.569	145.276
Z.549	371.845	Z.307	432.039
Z.506	710.664		
Z.468-601	26.440		
Z.550-511	16.260		
Z.201-560	25.460		
TOTAAL	4.051.660		

Z.568	209.886	Z.580	178.573
Z.14	718.442	Z.584	545.720
Z.27	671.071	Z.569	145.276
Z.549	371.845	Z.307	432.039
Z.506	710.664		
Z.468-601	26.440		
Z.550-511	16.260		
Z.201-560	25.460		
TOTAAL	4.051.660		

Z.568	209.886	Z.580	178.573
Z.14	718.442	Z.584	545.720
Z.27	671.071	Z.569	145.276
Z.549	371.845	Z.307	432.039
Z.506	710.664		
Z.468-601	26.440		
Z.550-511	16.260		
Z.201-560	25.460		
TOTAAL	4.051.660		

Z.568	209.886	Z.580	178.573
Z.14	718.442	Z.584	545.720
Z.27	671.071	Z.569	145.276
Z.549	371.845	Z.307	432.039
Z.506	710.664		
Z.468-601	26.440		
Z.550-511	16.260		
Z.201-560	25.460		
TOTAAL	4.051.660		

Z.568	209.886	Z.580	178.573
Z.14	718.442	Z.584	545.720
Z.27	671.071	Z.569	145.276
Z.549	371.845	Z.307	432.039
Z.506	710.664		
Z.468-601	26.440		
Z.550-511	16.260		
Z.201-560	25.460		
TOTAAL	4.051.660		

Z.568	209.886	Z.580	178.573
Z.14	718.442	Z.584	

Datum Vangsten Ekg. Fr. Mln. Mks. Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

28-1	3	39.250	1.127.635
31-1	12	159.970	6.938.898
1-2	3	48.600	583.030
2-2	3	28.720	1.066.167
	21	276.540	9.715.730

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

28-1	12	922	2.492		
29-1	3	265	60.253	58,—	81,—
30-1	1	40	20.920	29,—	
31-1	6	409	3.160		
26-1	1	28	37.916	87,—	98,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

31-1	6	26.078	973.624
2-2	6	20.975	642.000

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

28-1	3	319	25.498	76,—	84,—
29-1	2	219	18.903	84,—	87,—
31-1	1	131	11.266	86,—	86,—
1-2	2	219	16.062	69,—	75,—
2-2	1	94	7.526	79,—	81,—

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

28-1	22	6.705	484.668	55,—	97,—
31-1	22	10.003	692.926	51,—	93,—
1-2	15	5.022	365.771	63,—	95,—
2-2	9	5.907	415.542	62,—	91,—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

27-1	5	41.087	1.712.264	42,19
28-1	5	28.303	1.208.279	43,19
31-1	7	44.953	1.761.232	39,18
1-2	3	50.991	2.323.920	45,58
2-2	15	113.755	4.051.660	35,62

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

**TE KOOP
BOKKENVISSER**

- 32 meter, 800 pk Stork van 1970
- 2 echoloden, automatische piloot, radar, netten
- aanvaringsvrij, prachtig mooi gaaf schip.

PRIJS : 200.000 GULDEN

Bel vanuit België 0031255014950 of stuur een telegram

Plas IJmuiden Holland.

Telefoneer 's morgens voor 10.00 uur of 's avonds na 20.00 uur.

(7994V)

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 4 FEBRUARI 1977

KANAAL : O.82 (110 m. - 1.500 tong).
MONKEY BANK : O.232 (300 m., t.t.z. 240 totten - 30 rare vis - 30 varia).
WEST : N.706 (200 m.).

MAANDAG 7 FEBRUARI 1977

IJSLAND : O.202 (1.100 m., t.t.z. 100 kab.-gul, 700 bonen, 20 kools, 100 leng, 100 schelvis-totten, 30 schol en miet, 50 varia).
O.317 (1.400 m., t.t.z. 200 kab.-gul, 150 kools, 100 schelvis-totten, 200 leng, 10 heilbot, 100 schol, 40 schaat, 600 bonen).
KANAAL : O.198, O.118, O.275.
WEST : N.723, O.35, O.285, O.128, O.229.
NOORDZEE : Z.597, Z.38.

DINSDAG 8 FEBRUARI 1977

KANAAL : O.180.
WEST : N.41, N.45.

WOENSDAG 9 FEBRUARI 1977

WEST : N.705, Z.502, N.720, N.40.
KIELTISCHE ZEE : O.182.

NIEUWPOORT

MAANDAG 31-1-1977

N.579	348.305	+ RC	33.920
N.15	432.905	+ RC	42.973
N.470	21.236	N.738	50.870
N.346	73.772	N.345	46.536

Twee bokkers en vier Westwissers losten voor de maandagmarkt 26000 kg vis met inbegrip van 3000 kg tongen. De grote tarbot werd gekocht van 250 à 260 fr de kg. Middenslag en kleine van 170 à 100 fr. Grieten van 90 à 100 fr. De tongen kregen betere prijzen dan de verleden weken, t.t.z. van 135 voor de lappen, de 2de 156, de 3de, 4de en 5de van 180 à 194 fr. De kleine 130 à 137 fr. Kabeljauw en gullen waren er slechts in zeer beperkte mate, zodat er op „uitleggers” tot 60 fr de kg gegeven werd. Voor kleine soorten (gullen) werd ook 2400 à 2600 fr de benne gegeven. Platvis blijft in zijn „magere” miserie periode. Zo moesten de grootste soorten opgevangen worden. De drielingen gingen „weg” aan 980 en tot 1300 fr de benne. Kleine platvis aan 900 en 1000 fr de benne. Wijting was in trek en liep op in prijs naar 't laatst van de markt; zo voor de grote van 1350 tot 1500 fr, voor de kleine van 1120 tot zelfs 1400 de benne. Zandschullen, die nu in hun beste periode verkeren voor alle keukens, werden door de leurhandel gekocht aan rond de 1500 voor de grootste, en de kleine kregen zonder commentaar van 1000 à 1200 fr de benne ! Speerhaaien, zeehonden of robaard soorten waren deze maa; niet van de partij !

Het eindcijfer voor de maandag was dan ook 973.624 fr.

WOENSDAG 2-2-1977

N.788	16.730	N.705	137.888
N.723	130.991	N.408	137.775
N.761	92.916	N.590	125.700

Deze vaartuigen losten 21.000 kg vis. Er was heel wat belangstelling, en dit kwam de prijzen ten goede.

De „rare” vis kreeg zijn gewone prijs, terwijl de tongen enkele fr. de kg meer kregen dan op de maandagmarkt. Weinig kabeljauw en gulsoorten, die dan ook 2800 fr de benne kregen voor de eerstgenoemde soort, de gullen van 2500 à 2350 fr de benne. Grote wijting kreeg van 1300 à 1560 fr, de kleine van 1050 à 1100 fr. De rogsoorten werden heel wat beter verkocht dan in de begin week : de moers van 2800 à 3000 fr, de tilten 2650, de sloopstaarten 2600 en kleine 1550.

Grote platvis moest opgevangen worden, de drielingen kregen 1000 fr, de visjes rond de 850 à 900 fr. Enkele benmen zeehonden werden verkocht aan 1400 fr, hetzelfde deed zich voor met de speerhaaien, deze kregen dan ook 1800 fr. De zandschullen, werden gekocht aan 1000 tot 1200 fr de benne.

Zo verliep de woensdagmarkt met een eindcijfer van 642.000 fr.

TE KOOP

DRIE DYNAMO'S

van 110 volt, waarvan twee van 5.000 Watt en een van 10.000 Watt.
Zich bevragen bureel blad nr. 3932N-7995V.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	31-1-1977
Schelvis grote	45,—55,60
Schelvis midden	29,—37,40
Schelvis klein	30,—38,—
Kabeljauw	34,—38,60
Gul	33,40-37,20
Wijting	33,—34,—
Schaat	32,20-40,—
Zeebaars	33,20-37,20
Leng	42,—58,60
Schartong	19,40-27,60
Heilbot	142 -179
Koolvis	34,—38,40
Hondstong	40,40-51,—
Zeeewolf	36,—40,—
Staart	120 -135

Tong- en pladijsspijzen

TONG

Oostende

	31-1-1977	1-2-1977	2-2-1977
Lappen	122 -130		120 —,—
Grote	137 -162		146 -149
3/4	164 -181		173 -175
Blok	190 -198		184 -190
Voor-kleine	173 -188		176 -180
Kleine	147 -155		152 -157
Slips			

Zeebrugge

	135 —,—	125 -138	128 -131
Grote	148 —,—	146 -165	156 -160
Blok	190 —,—	190 -208	179 -187
Fruit	195 —,—	196 -209	180 -185
Schone kleine	182 —,—	188 -199	179 -181
Kleine			
Tout petit			
Slips			

Nieuwpoort

	135 —,—	130 —,—
Tong I	155 —,—	140 —,—
Tong II	190 —,—	180 —,—
Tong III	192 —,—	198 —,—
Tong IV	184 —,—	180 —,—
Tong V	136 —,—	137 —,—
Kleine		

PLADIJS

Oostende

	31-1-1977	1-2-1977	2-2-1977
Grote	25,—31,—		30,—,—
Grote iek	32,30,—		18,60,—
Kleine iek	38,—,—		27,—,—
Derde slag	20,20-27,—		20,—23,—
Platjes	19,80-23,—		16,—17,40

Zeebrugge

	20,—,—	18,40,—	18,40-19,—
I	23,—,—	21,—,—	18,40-19,—
II	25,—,—	23,—,—	19,—20,—
III	20,—,—	20,—21,—	18,—19,—
IV			
V			

Nieuwpoort

	19,—,—	19,—,—
Moeien	20,—26,—	20,—,—
Grote pladijs	18,—20,—	18,—,—
Drielingen		
Platjes		

**REDDINGSVLOT
ONTDEKT MEER
DAN TWEE JAAR
NA VERGAAN SCHIP**

Meer dan twee jaar na het vergaan van de seiner «Trident» uit Peterhead werd het reddingsvlot door een Noorse kustvaarder, de «Lysuik» op zee aangetroffen en in Scrabster binnengebracht. Het werd aangetroffen op minder dan één mijl van het eiland Stroma in de Penland-Firth. Het schip was toen met 7 man aan boord spoorloos verdwenen. Na een onderzoek door de Overheid stelde men nochtans vast, dat het reddingsvlot niet langer dan 48 uur heeft kunnen gedreven hebben! Men veronderstelt dan ook, dat het vlot mede met het vaartuig gezonken is en dat door de getijden en de beweging van het water, de vlotkorden ten slotte doorgevild werden en het vlot aan de oppervlakte kwam waarna het zich zelf opende. Alle bevoorrading was nog in het vlot aanwezig, maar de bodembedekking zelf was in gaten. Gezien het vlot niet is uitgezet op het ogenblik van de ramp, veronderstelt men dat het drama en het zinken zeer plots is gebeurd zodanig, dat de bemanning zonder reactie bleef.

**UITSLAG TREKKING
TOMBOLA 1977
RIJKSVISSERIJ-
SCHOOL
TE HEIST**

18654	10783	16584	16498	17943	14149
14671	14823	16975	18449	21527	16334
18693	15601	16231	13846	17399	16638
20290	15179	20992	11090	18139	10553
20409	17798	21238	11911	20028	18303
21338	14165	11864	18746	13373	16321
21960	11500	21087	11908	0150	19676
10134	16299	14386	19413	15097	15918
17295	10350	11640	13029	15650	21125
13623	21420	19973	20648	12907	19409
12153	14658	21984	11643	10458	14724
10770	10733	10229	19881	13511	18234
18106	10198	19297	16339	14069	10809
18423	17848	21819	19407	16657	17530
16953	10096	20430	12673	12196	13163
21545	13245	13636	21077	10590	20098
17261	20783	14402	18191		
Omslagen					
2170	1179	1516	1507	1987	1537 1076
1297	1868	1676			

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

**DE BELGISCH-NEDERLANDSE
ZEEMANSALMANAK 1977
VERSCHENEN**

De oplage is beperkt en de prijs vastgelegd op 650 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. Baelskaal 30, Oostende. De BTW is niet verschuldigd voor schepen.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. IN BELGIE

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

B. NEDERLAND

- Handelsondernemingen MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen ;
- N.V. Handel- en Industriële Maatschappij J. VAN BEELEN, Middenhavenstraat 58-62, IJmuiden ;
- IJmulder stores, Haven IJmuiden ;
- Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam ;
- Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	31-1-1977	31-1-1977	31-1-1977	31-1-1977	1-2-1977	1-2-1977	1-2-1977	1-2-1977	2-2-1977	2-2-1977	2-2-1977	31-1-1977	2-2-1977	2-2-1977
Tarbot : groot (123)	156	-166	220	—	222	—	240	-270	210	-230	220	-230	230	—
middel (123)	134	—	150	—	—	—	122	-158	148	-156	150	—	150	—
klein (123)	99	-110	74	—	—	—	70	-83	70	-75	110	—	100	—
Griet : groot (123)	78	-86	96	—	—	—	96	-101	110	-115	100	—	90	—
middel (123)	69	—	—	—	—	—	—	—	68	—	—	—	—	—
klein (123)	—	—	—	—	—	—	—	—	48	—	—	—	—	—
Schelvis : groot	55,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	45	-49,20	—	—	—	—	—	—	40	-41,20	—	—	—	—
klein	31	-40,60	—	—	—	—	—	—	26	-27,60	—	—	—	—
Heek : groot	88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	77	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (I)	38	-42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Keilrog (123)	24	-59	66	—	—	—	55	-66	45	-54	55	—	59	—
Rog (23)	43	-70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tilten (23)	—	—	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Scherpstaart (23)	—	—	52	-58	—	—	54	-61	37	-42	48	—	53	—
Halve mans (23)	—	—	42	—	—	—	41	—	50	-56	50	—	52	—
Teelt (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	30	-32	40	—	35	—
Katrog (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kabeljauw	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gul (groot)	26	-46	38	-45	44	—	39	-40	36,80-39	40	-43	55	-60	56
Gul (middel)	33	-40,60	38	-42	37,60-39,80	—	39	—	28,80-33	37	-40	50	—	50
Gul (klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hozemondhamme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wijting : groot	93	-145	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	15,60-32,60	—	29	-38	23	-31	40	-32	17,40-29,60	28	-31	27	-31	26
Schar	—	—	24	—	—	—	25	-33	16	-20	22	-26	17	-22
Steenhol	21,20-25	—	24	—	—	—	24	—	17	-22,20	22	-25	20	-34
Zeelhaai	30	-95	—	—	—	—	—	—	21	-88,20	—	—	—	—
Hondshaai	26	-27	26	-28	31	-33	30	—	32	—	18	-27	—	36
Doornhaai	6,80-27,20	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekreeft	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	15	-31,20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenhol	14	-22	—	—	—	—	—	—	13,20-15,60	—	—	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	43	-46	—	—	—	—	—	—	45,80	—	—	—	—	—
Pollak	43	-46,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—
Rode Poon (roobaard)	29,60-45	—	34	—	—	—	30	—	30	-33	8	—	—	—
Grauwe Poon (knorh.)	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Knorhaan	38	-62,50	14	—	—	—	24	—	18	-20	—	—	22	—
Posten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 26 januari werd aangevoerd : 504 kisten kabeljauw; 92 kisten wijting; 114 kisten schol; 14 kisten schar; 46 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 40 kg : kabeljauw één 120-76; kabeljauw twee 150-114; kabeljauw drie 126-108; kabeljauw vier 128-114; kabeljauw vijf 136-126; schol één en twee 70; schol drie 90-88; schol vier 114-96; wijting drie 110-92; schar 102-85; steenbolk 93-77; bot 23-21; kuit 84-73.

Prijzen in guldens.
KW 4 f 5.700; KW 124 7.300; KW 214 17.000; IJM 209 5.000 ;HD 16 9.500 ;LJM 18 1.000; WE 17 1.100; één span : UK 135 en UK 145 1.400; één Deense snik : E202 28.600

Aan de donderdagmarkt van 27 jan. werd aangevoerd : 515 kg tong 6 kisten tarbot en griet; 429 kisten kabeljauw; 35 kisten wijting; 194 kisten schol; 9 kisten schar; 15 kisten diversen.

Prijzen in guldens.
Per 1 kg : grote tong 9,97-9,60; groot middel tong 11,64-10,96; klein-middel tong 12,42-12,11; tong een 13,17-12,79; tong twee 10,63-10,44; tarbot 14,50-14,39.

Per 40 kg : tarbot 398-238; griet 206-150; kabeljauw een 114-78; kabeljauw twee 100-86; kabeljauw drie 104-92; kabeljauw vier 114-102; kabeljauw vijf 120-100; schol een 61-55; schol twee 72-66; schol drie 73-60; schol vier 82-60; schar 132-76; tongschar 149-144; steenbolk 83-77.
De besommingen waren : KW 173 f 5.330, K W137 f 3.710, UK 284 f 060, IJM 29 f 11.600, een Deense snik :RI 397 f 35.700.

Aan de vrijdagmarkt van 28 januari werd aangevoerd : 4320 kg tong; 60 kisten tarbot en griet; 323 kisten kabeljauw; 216 kisten wijting; 901 kisten schol; 32 kisten schar en 181 kisten diversen.

Prijzen in guldens
Per 1 kg.: gr. tong 10,42-10,01; grootmiddel tong 11,59-11,27; klein-middel tong 12,72-12,30; tong één 13,26-12,95; tong twee 11,48-10,80; tarbot 14,82-14,35.

Per 40 kg.: tongschar 180-136; bot 24-20; kuit 78-77; ham met kop 118-114; tarbot 408-243; griet 234-160; kabeljauw één 90-78; kabeljauw twee 126-106; kabeljauw drie 128-100; kabeljauw vier 148-108; kabeljauw vijf 122-104; schol één 56-52; schol twee 67-56; schol drie 77-63; schol vier 90-68; schar 104-69; wijting drie 108-88 ;steenbolk 72-56

De besommingen waren : IJM 209 f9200; 211 f38.940; 18 f220; 27 f2430; VD 6 f9900; KW 175 f 17.900; 167 f11.900.

Aan de maandagmarkt van 31 januari werd aangevoerd : 9145 kg tong; 161 kisten tarbot en griet; 602 kisten kabeljauw; 9 kisten koolvis; 4 kisten schelvis; 445 kisten wijting; 4042 kisten schol; 70 kisten scharen 838 kisten varia.

Prijzen in guldens
Per 1 kg.: gr. tong 10,62; groot-middel tong 11,78-11,22; klein-middel tong 12,62-12,26; tong één 13,71-13,14; tong twee 11,47-10,78; tarbot 15,69-13,99.

Per 40 kg.: tarbot 389-220; griet 216-135; kabeljauw één 102-84; kabeljauw twee 130-91; kabeljauw drie 112-98; kabeljauw vier 144-100; kabeljauw vijf 120-98; koolvis twee 80; koolvis drie 128; schelvis vier 110; schol één 55-51; schol twee 60-56; schol drie 64-56; schol vier 75-59; wijting drie 98-80; makreel twee 26 schar 80-60; ham met kop 144-120; steenbolk 61-48; kuit 96-78; bot 20; krab 52-40; tongschar 184-136.

De besommingen waren :

KW 4 f7450; L1 f41.000; 22 f16.200; 25 f19.300; 29 f12.900; 45 f15.700; 51 f13.700; 55 f21.900; 88 f 26.100; 113 f19.500; 137 f7800; 145 f33.800; 149 f15.100; 152 f9.100; 173 f8900; 185 f7400; 189 f27.100; 194 f24.000; 206 f15.200; 214 f4600; 221 f18.000; SCH 256 f22.000; UK 23 f2040; WR 32 f23.600 ; 57 f25.200; IJM 20 f9200; 30 f21.700; 44 f21.500; 115 f29.000; 154 f8500; 209 f980; VL 89 f740.

Aan de dinsdagmarkt van 1 februari werd aangevoerd : 351 kisten kabeljauw; 1742 kisten koolvis; 412 kisten schelvis; 117 kisten wijting; 5 kisten schol; 20 kisten schar en 244 kisten diversen.

Prijzen in guldens

Per 40 kg.: kabeljauw één 90-77; kabeljauw twee 112-84; kabeljauw drie 132-92; kabeljauw vier 104-94; kabeljauw vijf 126-88; koolvis één 62-56; koolvis twee 76-53; koolvis drie 73-60; koolvis vier 61-50; schelvis één 142-132; schelvis twee 96-80; schelvis drie 80-69; schelvis vier 69-52; wijting drie 92-57; schol vier 104-90; schar 120-114; pootjes 70-69; haai 62-45; schar tong 48; bot 22-20; hammen met kop 140-114; lom 80-71; leng 86-68; hake 224-180.

De besommingen waren : HD 202 f9080; UK 23 f2340; IJM 27 f1000; KW 44 f51.500; 123 f107.100; 81 f9200.

URKER KOTTERS NAAR ZUID-AFRIKA

Vorige week zijn de gesaneerde kotters UK.3 (660 pk.) van P. Hoefnagel en de UK.51 (705 pk.) van L. Bakker naar Zuid-Afrika vertrokken om daar met als thuis-haven Hermanus, ongeveer 100 km. ten zuidoosten van Kaapstad, de boomkorvisserij te gaan uitoefenen. Van de beide kotters is de UK.51 verkocht aan een Zuidafrikaanse reder. Dhr. Hoefnagel gaat ginds zelfstandig de visserij uitoefenen.

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

Visaanvoer te Den Helder

Door 57 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

28.424 kg	TONG	f 323.202,05	van f 13,68	f 9,10
8.654 kg	TARBOT	f 68.719,70	van f 15,88	f 4,59
190.795 kg	SCHOL	f 273.951,91	van f 1,81	f 1,00
13.280 kg	KABELJAUW	f 34.134,89	van f 3,878	f 1,93
2.443 kg	GRIET	f 9.487,53	van f 4,69	f 2,65
4.905 kg	SCHAR	f 8.901,78	van f 2,01	f 1,30
3.355 kg	WIJTING	f 6.378,90	van f 2,09	f 1,51
3.848 kg	TONG - SCHAR	f 12.354,99	van f 3,69	f 2,33
845 kg	STEENBOLK	f 1.272,00	van f 1,70	f 1,30
1.850 kg	BOT	f 1.011,88	van f 0,58	f 0,50
2.024 kg	ROG	f 1.059,63	van f 1,29	f 0,10
1.593 kg	HOZEMOND	f 4.067,00	van f 3,06	f 1,80
526 kg	HAMMEN	f 3.797,42	van f 7,30	f 3,82
208 kg	HAAI	f 287,00	van f 1,71	f 1,03
863 kg	DIVERSEN	f 1.344,16	van f	f
263.613		749.970,84		

MAANDOVERZICHT VAN DE RIJKSVISHAL TE IJMUIDEN

	OKTOBER 1976		OKTOBER 1975	
	Aanvoer in kg.	Opbrengst	Aanvoer in kg.	Opbrengst
Verse haring	173.204	182.497,—	720.035	637.386,—
Gez. haring	119.565	99.989,—	95.670	83.360,—
Makreel	198.246	128.182,—	165.800	99.886,—
Gez. makreel	—	—	—	—
Sprot	—	—	2.340	1.630,—
Horsmakreel	4.830	1.806,—	6.110	3.474,—
Pilchards	190	90,—	29.058	15.217,—
Schelvis	124.950	213.833,—	125.777	150.711,—
Kabeljauw	200.104	575.354,—	679.518	1.004.472,—
Koolvis	239.073	277.347,—	160.721	171.012,—
Wijting	495.656	704.354,—	417.741	442.602,—
Leng	1.802	3.504,—	1.471	2.419,—
Heek	1.834	7.143,—	831	3.627,—
Poon	12.570	15.768,—	18.391	22.704,—
Zeebaars	60	135,—	80	90,—
Hammen	18.497	59.932,—	17.068	59.543,—
Haai	26.888	42.044,—	40.200	44.057,—
Schol	707.463	1.288.963,—	777.502	1.505.029,—
Bot	10.680	8.742,—	15.000	10.741,—
Schar	70.043	107.574,—	97.416	102.168,—
Tong	75.202	911.698,—	140.565	1.272.216,—
Tarbot	57.936	418.607,—	53.876	388.492,—
Griet	3.555	34.153,—	5.620	23.375,—
Tongschar	5.754	20.489,—	5.078	13.866,—
Schartong	391	1.004,—	200	319,—
Heilbot	—	—	—	—
Rog	4.280	11.107,—	3.453	11.291,—
Vleet	170	250,—	87	146,—
Gek. garnalen	707	1.640,—	—	—
Kreeft	2.127	3.686,—	5.006	8.291,—
Krabben	11.451	8.497,—	4.860	3.211,—
Inktvis	2.075	4.946,—	570	1.008,—
Diversen	17.642	16.700,—	17.377	22.631,—
Consignaties	11.497	13.222,—	5.150	6.622,—
	2.603.442	5.163.256,—	3.612.571	6.111.596,—

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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**

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

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

Na de uren: (773V)
Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN



Agent en deponhouder voor de Visserij:

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

Aan onze postabonnees

De abonnementsprijzen voor 1977 zijn :

1 jaar	: 1.500 fr.
9 maand	: 1.125 fr.
6 maand	: 750 fr.
3 maand	: 380 fr.
Nederland	: 1.600 fr. (110 gulden)
Buitenland	: 1.700 fr.

Kan gestort worden op p.c.r. nr. 000-0418987-44 of op Bank
Lambert Brussel nr. 384-1605797-46.

Lees „HET VISSERIJBLAD”



HULP in NOOD

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.

