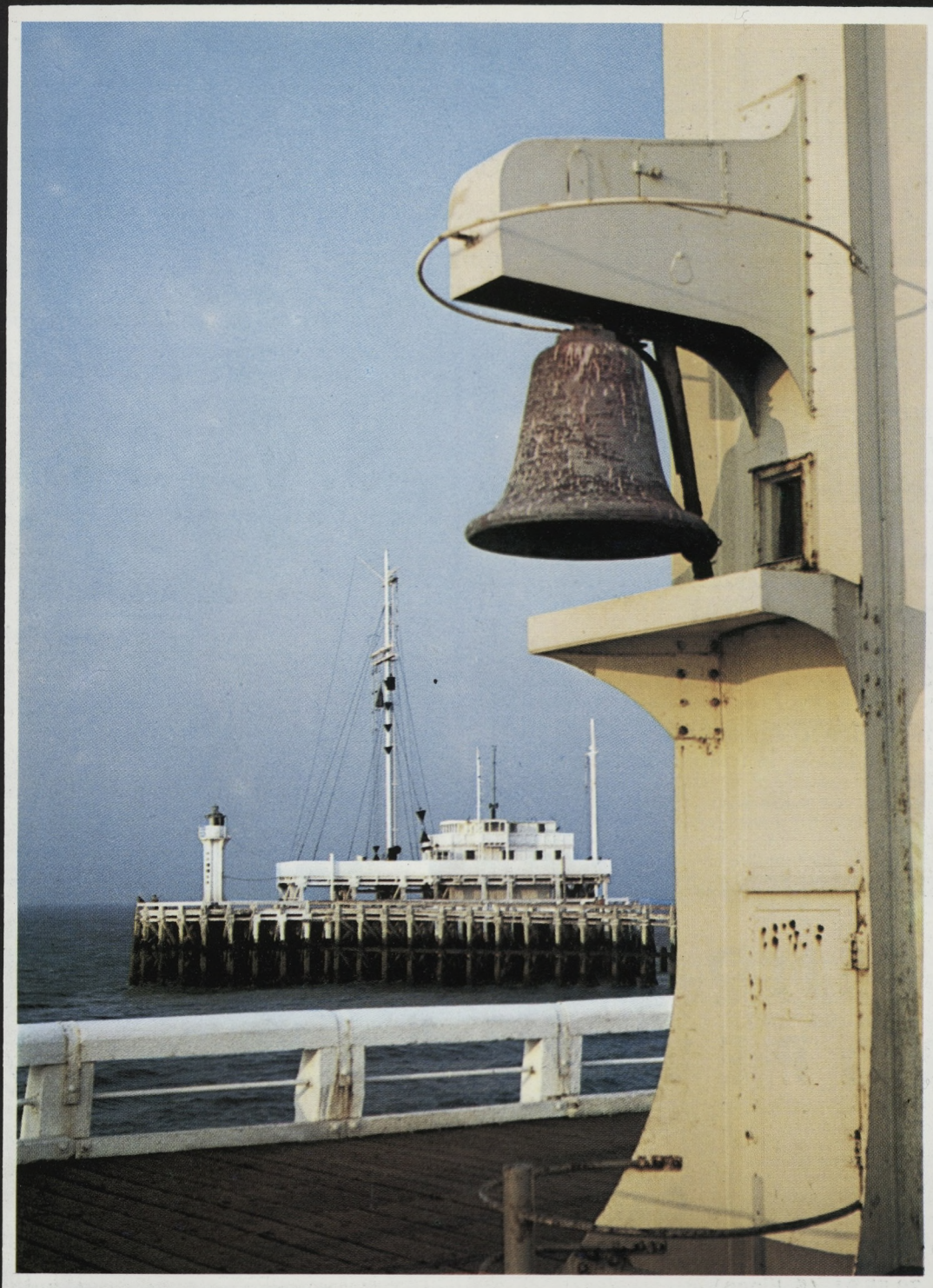




HET VISSERIJ BLAD



- 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. S C A P

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

(7899V)

**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

het visserijblad

Vrijdag 1 oktober 1976 — Nr. 37

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.400 FR — 6 MAANDEN 750 FR —
3 MAANDEN 375 FR — BUITENLAND 1.600 FR — NEDERLAND 100 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAL 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

200 MIJLEN VISSERIJLIMITEN MINSTENS IN GROOT-BRITTANNIE, VANAF 1 JANUARI 1976 ZAL DE E.E.G. VOLGEN ?

De Kommissie van Brussel heeft het voorstel gedaan aan de Gemeenschap der Negen landen om minstens vanaf 1 jan. 1977 een E.E.G.-visserijzone van 200 mijlen uit te vaardigen. Het is reeds sinds maanden dat deze strekking in de Kommissie van Brussel de bovenhand heeft gehaald en behalve intentieverklaringen, wenst men nu dat de Negen daadwerkelijk tot het uitvaardigen van een 200 mijlen visserijzone overgaan. De Raad van de ministers van de Negen landen zou, volgens de Kommissie, deze zaak met prioriteit moeten behandelen nu het toch gebleken is, dat de Internationale Konferentie voor het Zeerecht de reglementen nog niet zal uitvaardigen waarvoor er een algemene overeenkomst bestaat, namelijk de rechten van de oeverstaten op een visserijzone tot 200 mijlen uit de kust. Gezien Canada haar visserijlimiten tot deze afstand op 1 jan. 1977 uitbreidt en de Verenigde Staten twee maand later op 1 maart 1977 en Noorwegen ook reeds een wetsvoorstel in die zin aanvaardt heeft, meent men in de Kommissie dat het dringend is een Gemeenschappelijke Zee te scheppen om te beletten dat de vloten van andere landen, elders door de uitbreiding der visserijlimiten uit hun traditioneel visserijgebied gejaagd, nu de vangplaatsen van de Gemeenschap zouden kunnen komen leegplunderen. In Frankrijk heeft men trouwens reeds een dekreet-wet uitgevaardigd waardoor het principe van de 200 mijlen visserijzone is aanvaard. Volgens de betrokken kringen in verscheidene staten van de Negen, is men totaal voor de uitbreiding gewonnen en vraagt men zich af, waarom nu meteen niet door de Ministerraad van de E.E.G. tot die beslissing gekomen wordt. Landbouwkommissaris Lardinois die tevens de Visserij onder zijn bevoegdheid heeft, meent dat het binnen enkele jaren te laat zal zijn om nog tot een uitbreiding over te gaan omdat tegen dit tijdstip de Gemeenschapszee reeds zal leeg geplunderd zijn, vooral dan door de Oostbloklanden. Eens de nieuwe reglementering in voege kunnen dan beperkende maatregelen uitgevaardigd worden en minstens de vreemde vloten geweerd worden.

Wat nu speciaal Groot-Brittannië betreft, heeft de Minister van Buitenlandse Zaken, de heer Crosland Anthony, de E.E.G. voor een volledige feit gesteld door de onherroepelijke beslissing van Groot-Brittannië te laten kennen, desnoods deze uitbreiding eenzijdig te gaan proklameren. Alhoewel absoluut niet akkoord gaande met de opvatting van de meerderheid der E.E.G.-landen die slechts aan de Britten een eksklusieve zone van twaalf mijlen toebedelen, met enkele uitzonderingen voor lokale gebieden die speciaal op visserij ingesteld zijn, eist Groot-Brittannië van de E.E.G. een direkte stellingname in de zin van een uitvaardiging van de 200 mijlenzone, zoniet heeft dit land niets te bieden aan IJsland op 1 december wanneer de Oslo-konferentie ten einde loopt. Dat Groot-Brittannië nu de E.E.G. in een mogelijke nieuwe overeenkomst met IJsland ten voordele van zijn IJslanders moet betrekken is altijd nog beter dan niets.

DE E.E.G.-VISSERIJPOLITIEK

In verband met de eisen van de Britse vissers en producenten-organisaties voor een eksklusieve 50 mijlenzone verklaarde de heer Hugh Brown, onderstaatssecretaris voor Schotland in Aberdeen vrijdag laatst dat er geen de minste hoop hiervoor bestond, dit ten eerste tot verbijstering van zijn toehoorders uit de visserijkringen. Daarbij is het te eenvoudig, vervolgde deze, te menen dat een eksklusieve 50 mijlenzone al onze visserijproblemen in eens zou oplossen. Wij krijgen van 6 tot 12 mijlen met in sommige gebieden iets meer. Hetgeen overblijft zal verdeeld worden onder de partnerlanden volgens de belangrijkheid van hun respectievelijke visserijen in het verleden.

(vervolg blz. 2)

DE NIEUWE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

Vorige week woensdag heeft Schepen Traen, voorzitter van de Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen, aan de pers een voorstudie over de voorhaven van Zeebrugge voorgesteld.

In de laatste dagen van de verkiezingsstrijd heeft de voorzitter zelfs zeer mooi weten te zeggen dat een dergelijke haven in zee geïntegreerd kan worden in een kustlandschap met grote menselijke en toeristische waarde. De voorzitter heeft zelfs een totale nieuwe stad gepland in zee, met woongelegenheden voor 2.000 à 7.000 mensen.

Het is dan ook normaal dat de landelijke pers, 's anderendaags zich reeds afvroeg in welke mate de plannen van mijnheer Traen futuristisch zijn, en al onmiddellijk verzet liet horen tegen de geplande nieuwe yachthaven van 45 Ha bestemd voor 2.000 yachten.

Het lijkt ons minder normaal dat er opnieuw helemaal niets gezegd is geworden over de toekomst van de vissershaven, die klaarblijkelijk voor de MBZ zonder waarde is, maar die stad Brugge toch niet onbekommerd had mogen laten.

We kunnen enerzijds dankbaar zijn dat we nu weten waar we staan, namelijk aan ons lot overgelaten, maar anderzijds menen wij dat het nu de taak wordt van de Oostkust om te vechten voor een nieuwe vissershaven, gezien toch een enorm gedeelte van deze voorhaven zal worden gebouwd vóór Heist.

DE PLANNEN

Vertrekkend van de nieuw te bouwen zeeluis van 125.000 ton, op de afleidingsvaarten van Heist, wordt een dam gebouwd waarvan de kromming komt tot aan de vuurtoren. Ook westelijk, vertrekkend van de strandwijk van Zeebrugge, wordt de zee afgedamd tot 1500 meter buiten de huidige Môle, en daarbinnen groeit dan de nieuwe voorhaven met gedeeltelijk dokken, gedeeltelijk bouwgrond enz.

Oostelijk, dus vóór Heist, zou Brugge een yachthaven aanleggen met rechtstreekse uitvaart naar open zee, dus zonder het havenverkeer te kunnen hinderen of er door gehinderd te worden. Oostelijk ook komt dan het petroleumdok en verder naar buiten, maar nog altijd vóór Heist, komt dan de gasopslagplaats met dokken voor methaantankers.

Met fierheid wordt er op gewezen dat deze levensgevaarlijke gas-terminal zover mogelijk van de woonzone werd verwijderd gehouden en hoofdzakelijk onder de grond zal worden gebouwd. Alsof een ondergrondse ontploffing niet even goed gans Heist zal wegblazen.

Westelijk wordt binnen de afdamming vooreerst een totale nieuwe woonwijk voorzien, dus achter de huidige Môle gebouwd, verder dokken en gronden voor enerzijds general cargo en anderzijds voor overslag.

Als reden voor die nieuwe stad wordt gegeven dat die een scherm moet zijn tussen toerisme en havenactiviteiten. MAAR DAN ZOU DIE STAD EIGENLIJK AAN DE KANT VAN HEIST MOETEN GEBOUWD WORDEN, OM HET TOERISME VAN DE OOSTKUST TE BESCHERMEN.

(Vervolg blz. 2)

200 MIJLEN VISSERIJLIMITIETEN MINSTENS IN GROOT-BRITTANNIE, VANAF 1 JANUARI 1976

(Vervolg van blz. 1)

De Britse Visserijfederatie ging akkoord met de uitbreiding van de visserijlimitieten tot 200 mijl, maar blijft bij haar eis voor een algemene eksklusieve 50 mijlenzone hierin gesteund door Ierse kringen. Men verwijt de Britse regering geen begrip te willen opbrengen voor de belangen van de eigen visserij. Als wij onze eigen stocks niet meer kunnen uitbaten en er de passende beschermingsmaatregelen treffen, dan gaat het voordeel van de uitbreiding totaal verloren, aldus woordvoerders van de Britse producentenorganisaties. Wat ons nog overblijft is de mogelijkheid van het weren van de vloeten van de Oostbloklanden uit de 200 mijlenzone waardoor men onder meer een einde zou kunnen stellen aan het wegvissen der makreelstocks. In ieder geval zal de aktie van de vissers voor een ruimere eksklusieve zone onverminderd doorgaan.

(Vervolg van blz. 1)

DE NIEUWE HAVEN VAN ZEEBRUGGE DE ZEEVISSERIJ

Over de reeds bestaande havenactiviteiten werd er verleden week niet gesproken, zodat voorzitter Traen verveeld en miskennend zal kunnen beweren, zoals hij reeds altijd deed, dat de huidige vissershaven zal blijven wat die is.

Maar vandaag moeten onze vaartuigen een kleine havendam voorbij varen, waarbij ze een Townsend, een Ferry en een kleine container kunnen ontmoeten. In 1980 echter zullen ze een „binnenzee” moeten uitvaren waarin ze, benevens Townsend en Ferry, grote cargo's en enorme Australische containermastodonten links, en reuze petroleumtankers, langs gasopslagplaatsen, met dodelijke methaantankers rechts zullen kunnen ontwijken. Misschien zullen zes grote slepers nog niet in staat zijn deze reuzen veilig binnen te slepen, terwijl wij toch maar blijven geloven dat onze vaartuigen daar tussendoor zullen kunnen en mogen laveren.

VOORSTEL :

- General cargo's en overslagschepen moeten door de miljardensluis, naar de achterhaven.
- Gasdok en petroleumtankers moeten westelijk komen.
- De nieuwe yachthaven vóór Heist (met een groter voorziene oppervlakte dan de schuilhaven) moet vergeten worden en op die plaats krijgt de visserij een nieuwe schuilhaven.
- De Oostkustvisserij moet een standpunt innemen.
- De Oostkust moet zo vlug mogelijk naar de minister van Openbare Werken om haar toekomst te vrijwaren.
- Onze vissers en alle mede-betrokkenen moeten zo nodig niet dreigen maar tot aktie overgaan.

Of we moeten ons hoofd in de schoot leggen en zo vlug mogelijk trachten een aanlegsteiger voorbehouden te krijgen in Oostende, waar men ons graag zal ontvangen. Maar, om een politieke slagzin te gebruiken, dan aanvaarden wij onherroepelijk dat yachten belangrijk zijn maar vissersvaartuigen niet.

Het is de bedoeling dat wij in allerlei politieke foefjes blijven geloven tot in 1980, en dat we intussen braafjes blijven hopen op de verwezenlijking van vele beloften. In 1980 zal alles echter een feit geworden zijn, zal er niets meer veranderd kunnen worden en is het vissersbestaan aan de Oostkust afgeschreven.

JEF DEROOSE

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

ROND DE KEURING EN HANDEL IN VIS

Het is elkeen bekend dat op 30 april een Kon. Besluit verscheen omtrent de Keuring en Handel van vis, welke in visserij- en vishandelsmiddelen geweldig veel stof heeft opgejaagd.

In datum van 6 oogst heeft een Volksvertegenwoordiger de minister van Volksgezondheid en het Gezin, een parlementaire vraag gesteld, waarop het antwoord vorige week verschenen is en welke we bij gebrek aan plaats, tot deze week hebben moeten verschuiven.

De vraag luidt :

Het koninklijk besluit waarvan hoger sprake behandelt op een eerder verwarrende wijze de keuring van en de handel in verse vis en diepvriesvis.

Een aparte wetgeving blijkt te worden voorbereid op het nationale als het E.E.G.-vlak wat de handel en de verdeling van diepvriesprodukten in het algemeen betreft. Het staat vrijwel vast dat de nieuwe bepalingen terzake zullen afwijken van de huidige, door het koninklijk besluit van 30 april 1976 voorziene beschikkingen.

Hoofdstuk VI, artikel 28, alinea 6, handelt vooral over de «vervoermiddelen» voor vis, bestemd voor het «menselijk verbruik». De vermelding «Visvervoer» dient zowel op voor- als achterzijde van die voertuigen in vette letters van ten minste 20 cm hoog te worden aangebracht. Moet men uit die tekst afleiden dat hier enkel het vervoer van «verse vis» alleen wordt bedoeld? Zou het opgaan hierin de handel en distributie van diepvries te betrekken, wetende dat die sektor dan de vermelding «Visvervoer» en eventueel «Vleesvervoer» op hun vervoermiddelen zouden moeten aanbrengen, daar er gezamenlijk vlees, ijs, vis en talrijke andere produkten moeten kunnen gehanteerd worden, alsook te koop gesteld in de diepvriesmeubels?

De heer Minister gelieve mij via het bulletin van «Vragen en Antwoorden» ook mee te delen :

a) of het koninklijk besluit van 30 april 1976, in de b) andere artikels 28 en 29, alleen

«verse vis» dan wel alle vis bedoelt;

b) of het niet aangewezen is, in aanmerking nemende de ontwikkelingen en verwarringen die kunnen ontstaan enerzijds, en de te verwachten nationale en internationale reglementering voor diepvriesprodukten in het algemeen anderzijds, alle bepalingen inzake diepvriesvis uit de tekst van het huidige koninklijk besluit te lichten?

ANTWOORD

VAN DE MINISTER

Ik heb de eer het geacht Lid mede te delen dat :

a) de artikelen 28 en 29 van bovenvermeld besluit, niet alleen betrekking hebben op verse vis maar op al de vormen van vis, zoals bepaald bij artikel 1. par. 2 en par. 3, van de wet 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;

b) het niet aangewezen is de bepalingen inzake diepvriesvis uit de tekst van het huidige koninklijk besluit te lichten, daar de in voorbereiding zijnde reglementeringen, betreffende de diepvriesprodukten niet zullen handelen over de produkten die besproken worden in de voormelde wetten van 5 september 1952 en 15 april 1965.

Indien een internationale reglementering wordt uitgevaardigd zullen de Belgische teksten worden aangepast, indien dit nodig blijkt.

Totdaar deze vraag en het antwoord. Dat er inderdaad geweldige verwarring en kosten zullen ontstaan spreekt van zelf.

We zijn ook benieuwd op welke wijze de gemeentebesturen waarvan de instellingen niet meer beantwoorden aan de gestelde eisen, zullen reageren en wat zij in dat opzicht schikken te doen om de toepassing van het Kon. Besluit na te leven.

DE BESLISSINGEN VAN DE KOMMISSIE TE BRUSSEL

Na soms heftige discussies werd door de Commissie van Brussel volgende krachtlijnen vastgelegd.

1) Alle vissers van de EEG hebben toegang tot de gemeenschappelijke visserijzone maar hun rechten op vangst zijn evenredig tot de hun toegekende kwota.

2) Dit gemeenschappelijk reglement bedoeld onder 1) is niet van toepassing op de zone tot 12 mijlen uit de kust.

3) De jaarlijks toegekende kwota voor de zone begrepen tussen 12 en 200 mijlen zullen rekening houden met het volume van de vroegere vangsten en met de wederzijdse overeenkomsten met derde landen. Deze kwota zullen verminderd worden met een te bepalen, ten honderd nodig voor het herstellen der visstocks, maar omgekeerd verhoogd met een lichte bonifikatie ten voordele van de ledenstaten Groot - Brittannië en Ierland die

sommige historische rechten afstaan aan de vissers van andere landen van de gemeenschap.

Hieruit kunnen we dus in algemene besluiten dat de vissers van sommige landen zelfs nog in de zone van 6 tot twaalf mijlen zullen toegelaten worden vanwege hun historische rechten waardoor Gr. Brittannië en Ierland als compensatie eenlichte verhoging krijgen van hun kwota.

In ieder geval hebben de partnerlanden, waaronder wij vooral Frankrijk, België, Denemarken, W. Duitsland den Nederland vernemen, het been stijf gehouden en niet toegegeven aan de onbeheerste eisen van Groot-Brittannië en Ierland.

Hopen we nu voor ons land dat de Ministerraad der Negen op 18 en 19 oktober, de beslissing van de Commissie zal volgen en wettigen.

Huidige en toekomstige activiteiten van het Rijksstation voor de Zeevisserij

door P. HOVART, directeur

In ons vorig nummer hebben we in extenso de praktische uiteenzetting gegeven die Minister Lavenis bij de inhuldiging van het Rijksstation gegeven heeft.

De plaatsruimte en de laattijdigheid van de inhuldiging beletten ons twee belangrijke uiteenzettingen in extenso te geven, nl. deze van voorzitter en directeur-generaal Lavenis, die de ganse geschiedenis van het ontstaan tot nu weergaf en welke in dat opzicht een geschiedkundig document vormt en de activiteiten voor de toekomst van het Rijksstation zoals ze door de directeur gezien wordt in het kader van het belang van de visserij.

Hierna volgt de uiteenzetting van de heer Hovart.

HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE AKTIVITEITEN

Voor de officiële inhuldiging van het Rijksstation voor Zeevisserij werd overeengekomen, dat de directeur zou handelen over de huidige en toekomstige activiteiten van het Station. Deze taak verplicht mij evenwel terug te gaan tot in 1962.

Toen het Station in 1962 werd opgericht en in 1963 — een goede dertien jaar geleden — effectief met zijn werking startte, kon op de T.W.O.Z. worden verder gebouwd. Dit was voor het Station een enorm voordeel. Er moest niet van nul worden begonnen en het is zelfs nog zo, dat de Kommissie de ruggegraat van de werkzaamheden is gebleven. De heer Lavenis, directeur-generaal en voorzitter van de Kommissie schetste zo pas deze activiteiten, maar hij kon er niet bijzeggen dat hijzelf, bij dit alles, de bezielende kracht liet uitgaan. Dit wilde ik vandaag vooraf even onderlijnen.

Het is mijn bedoeling zeer summier, enkele hoofd- of krachtlijnen van het huidige en toekomstig wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij naar voren te brengen. Ik zou dit willen doen op een driedubbel vlak, nl. op het biologisch vlak, op het technisch vlak en op het technologisch vlak.

Die indeling ligt m.i. trouwens duidelijk vervat in de opdracht die het Station in 1962 heeft meegekregen.

Ik zou in de eerste plaats willen stilstaan bij het biologisch zeevisserijonderzoek.

Het biologisch zeevisserijonderzoek heeft als voornaamste doelstelling het verwerven en het verdiepen van de kennis inzake het zg. zeeproductieproces, alsmede inzake de wisselwerking tussen de visstand en de visserij, en dit met het oog op een rationele en optimale uitbating of beheer van de stocks.

Beheer van de stocks is een relatief nieuw begrip in de zeevisserij. Vroeger — en dit leert ons de geschiedenis van de zeevisserij ten

volle — had het begrip reglementering meer ingang.

En beschouwen we nu deze reglementering ten opzichte van het fenomeen overbevissing. In deze relatie heeft zich de jongste jaren een fundamentele wijziging voorgedaan.

In de eerste plaats bleef vroeger de reglementering beperkt tot het nationale vlak. In de tweede plaats was vroeger, wat onder overbevissing werd verstaan, d.w.z. een overbevissing zowel biologisch omschreven, als technisch-ekonomisch vastgesteld of sociaal-ekonomisch onderhouden, was — zoals ik zei — wat onder overbevissing werd begrepen meestal een kwestie van opinie of opvatting waarbij het zwaarste gewicht werd gegeven aan de zienswijze van gevestigde visserslui. Het was in wezen meestal een zaak van jaloersheid en/of vrees voor nieuwe visserijmethoden. Het was, om het moderner uit te drukken, een zaak van drukklingsgroepen.

Die toestand is m.i. grondig veranderd.

Momenteel liggen de meeste stocks immers buiten de nationale jurisdictie en zij worden door verschillende landen bevestigd. Er zijn internationale organisaties tot stand gekomen om internationale beschermingsmaatregelen uit te werken. En die maatregelen vereisen elementen die door uiteenlopende belangengroepen moeten kunnen worden aanvaard. Men mag vooropstellen dat de elementen tot overreding nergens anders liggen dan in het wetenschappelijk onderzoek. Geen beheersmaatregelen kunnen worden doorgedrukt wanneer zij niet gesteund zijn op wetenschappelijke argumenten.

Het is op deze achtergrond dat het biologisch onderzoek op het Station moet worden geplaatst. Dit betekent dat het betrekking heeft op de studie van de voornaamste vis- en schaaldierenpopulaties, vanaf het stadium eieren en larven tot de kommerciële vangsten. Studies dus die het basismateriaal leveren voor het beheer van de stocks.

Er is ten aanzien van de beheersmaatregelen die momenteel in vangstbeperkingen zijn uitgedomd heel wat te doen. Er is pro en contra. Er zijn wellicht verbeteringen mogelijk en er zijn misschien geheel andere formules uit te denken. Maar geen enkele formule zal de wetenschappelijke basis kunnen ontberen en die basis zal m.i. zelfs moeten worden verruimd.

Wanneer we het op het zuiver biologisch vlak houden, denk ik dat we voor de toekomst naar een „meer soorten” benadering toe moeten, omdat het in de visserij zo is, dat verschillende vissoorten, verschillende stocks voorkomen en de interakties en interrelaties tussen de vissoorten tot andere en vaak onverwachte konklusies kunnen leiden.

Deze nieuwe benadering, de overgang van eenvoudige tot meer complexe biologische modellen, bestemd voor een visserijbeheer, brengt m.i.

een nieuwe richting voor het wetenschappelijk onderzoek. Deze aandacht voor konkreter en completer samenhangen zal echte hogere kennis vergen, want hoe complexer de relaties, hoe groter en beter de wetenschappelijke basis moet zijn.

Op een meer algemeen vlak, los van zeer onmiddellijke en konkrete toepassingsmogelijkheden, maar niettemin met het oog op een klaar-der of vollediger inzicht in het zee-productieproces zou ik voor het biologisch onderzoek durven denken aan een verruiming van de kennis van het hydrografisch model, de achtergrond waartegen al het gebeuren in de zee zich afspeelt en aan een beter inzicht in de interacties plankton — bodemfauna — vis.

Bij het biologisch onderzoek zou ik heel even afzonderlijk de verontreinigingsproblematiek van de zee en de toenemende exploratie en exploitatie van de niet-levende rijkdommen van de zee willen vermelden.

Op grond van het huidige onderzoek kan worden gezegd dat algemeen gezien, de produktiviteit van de zee en de kwaliteit van het produkt geen nadelig invloed van de verontreiniging hebben ondergaan, evenmin hebben tot op heden de exploratie en de exploitatie van de niet-levende rijkdommen tot grote nefaste gevolgen geleid.

Deze vaststellingen wijzen meteen echter de richting van het verder onderzoek, nl. de monitoring en de wetenschappelijke begeleiding. Monitoring en begeleiding kunnen weliswaar de rust vanzelfsprekendheden verstoren, maar zij zullen, de belangen van de zeevisserij wetenschappelijk veilig stellen.

Ik kom nu tot het technisch zeevisserijonderzoek.

Breed omschreven heeft het technisch onderzoek betrekking op het produktiemiddel, vistuig en vaartuig, maar het brengt meteen een van de voornaamste pijlers van het ganse bedrijf, de mens, de visser, met zijn zo moeilijk te evalueren, doch onbetwistbare grote kennis, op de voorgrond. Ik zeg dit omdat waarnemen en meten — hoe fundamenteel ook in wetenschappelijk onderzoek — wellicht op het technische vlak in de zeevisserij niet de enige bronnen van zekerheid zijn en misschien is hier intuïtie — zo eigen bij de visser — wel een hogere functie van de geest.

De technische evolutie in de zeevisserij gaat snel en werkt diep in. Maar het is verbazend in welke korte tijd onze vissers leren met technische nieuwigheden om te gaan, er hun schepen mee uit te rusten en ze te gebruiken om hun rendement op te drijven.

Bij deze technische stroomversnelling gaat op het Station het onderzoek in de eerste plaats uit naar het vistuig en de visserijtechniek. Hierbij wordt beoogd nieuwe en bestaande netten en technieken respectievelijk te ontwerpen en te verbeteren uit het oogpunt bescherming van de stocks, vangmatigheid, efficiënte behandeling en kosten.

Anderzijds wordt ook gepoogd door een combinatie netten-optuiging-apparatuur, tot een inzicht te komen in de vangstefficiëntie van het vistuig. Bij dit onderzoek worden aldus zowel kwantitatief als kwalitatief benaderbare vragen beantwoord.

In de tweede plaats staat de studie van de netmaterialen op het programma waarbij op grond van genormaliseerde testprocedures, het inzicht in de karakteristieken en de eigenschappen van de garens en het netwerk wordt verbeterd. Wie weet wat het materiaal is gaan kosten, kan meteen de praktische waarde van dit onderzoek omschrijven.

Tenslotte is er het vaartuig, waarbij het oorspronkelijk objekt van conceptie, konstruktie, voortstuwing, stabiliteit en veiligheid, geleidelijk werd verlegd naar de ombouw en de dekindeling en -inrichting, een en ander met het oog op het rationeel behandelen van het vistuig en de vangst.

Als we inzake technisch onderzoek ook even aan toekomstige opdrachten denken, dan zou ik die onder een drietal punten willen brengen.

Vooreerst moet de bescherming van de stocks ook uit technisch oogpunt worden benaderd, hetgeen veronderstelt dat wordt uitgezien naar selektiever vistuig en selektievere uitrusting.

In de tweede plaats denk ik aan „gerichte visserijen”, d.w.z. visserijen waarbij het opzoeken, achtervolgen en vangen van de vis geschiedt op basis van meer objektieve gegevens.

Deze richting vergt niet alleen een verdere ontwikkeling van de detektie- en identifikatieapparatuur en het vastleggen en verfijnen van de gedragsparameters van de vis t.a.v. de visserijtechniek en -taktiek, maar vereist ook opties hoe de informatie en de opleiding moeten komen te liggen.

Uiteindelijk is er een onderzoeksobjekt dat door het recente tijdsgebeuren plots scherp werd opgedrongen. Vooruitgang toont door- gaans onvolmaaktheden en werpt een licht op wanverhoudingen.

De aktuele ekonomische toestand van het bedrijf vereist m.i. het zoeken naar kosten- en arbeidsbesparende technieken, en dan kunnen o.m. worden overwogen: passieve visserijen, beperking van vermogen en/of rationeel aanwensen van het vermogen en de polyvalentie van de schepen t.a.v. de visserijtechnieken.

Kom ik dan tot slot aan het technologisch onderzoek, m.a.w. het onderzoek op het vlak van de kwaliteit en de valorisatie.

De uitgangspunten van het onderzoek op het vlak van de kwaliteit en de valorisatie zijn terug te vinden in een aantal desiderata en imperatieven van het handelsverkeer in vis en visserijprodukten en die zijn:

(Vervolg blz. 4)

de toenemende eisen van de konsument t.a.v. de kwaliteit, het gevarieerde aanbod van levensmiddelen waarin de visserijproducten door hun kwaliteit hun plaats moeten behouden en zelfs verhogen en de bewijzende eisen vanwege de konsument t.a.v. de presentatievormen.

Het is op grond van deze uitgangspunten dat het onderzoek in de eerste plaats wordt geïntendeerd op de traditionele behandelingsprocessen van vis en visserijproducten, alsmede op de kwaliteitsbeïnvloedende factoren met het oog op de kwaliteitsverbeterende technieken in de produktie- en distributieschakels.

Verder staan op het programma het uitwerken en het toepassen van objectieve kwaliteitsbepalingsmethoden op verse, diepbevroren en verwerkte vis, m.a.w. het vastleggen van het bederfpatroon van de vis en het omschrijven van objectieve kwaliteitsnormen.

Tenslotte zijn er de studies van de industriële conserveretechnieken die bijdragen tot de valorisatie van vis en die inefficiënte verwerkingsmethoden, niet alleen uit een economisch oogpunt, maar ook uit het produkt-eigen-karakter willen onderwerpen.

De evolutie in de distributie- en verwerkingssector is zo dat het ook mogelijk is de toekomstige taken af te bakenen.

Twee ontwikkelingstendenzen zijn determinerend, nl. de ontwikkeling van de wereldhandel en de mogelijke uitputting van de traditionele visgronden waardoor de aanvoer van bepaalde vissoorten wellicht niet meer voldoende zal zijn om de behoeften te voldoen. Deze tendenzen zullen minder bekende of zelfs volledig onbekende soorten of variëteiten vis, schaal- en weekdieren ter beschikking stellen van de verwerkende industrie en uiteindelijk de distributiesector en de konsument bereiken. Voor deze produkten zullen de valorisatie- en de kwaliteitsnormen moeten worden vastgelegd, m.a.w. de twee belangrijke aspecten van het onderzoek naar nieuwe vissoorten zullen zijn de technologische verwerkingsmogelijkheden en de konsumentenacceptabiliteit.

De biologische kwaliteitsbepaling, d.w.z. de kwaliteit zoals die wordt bepaald door parameters zoals visgrond, seizoen, geslachtsrijpheid en voeding, is een ander project dat in de toekomst moet toelaten beter de verbruiks- en verwerkingsmogelijkheden van de vis te omschrijven.

De verfijning van de chemische, microbiologische en fysische methoden zal hierbij ongetwijfeld op de voorgrond komen te staan.

Tenslotte is er een project dat door een opstelling tegen onze zg. verspillingsmaatschappij wordt opgedrongen. Ik bedoel dat meer kan worden uitgezien om verliezen bij de be- en verwerking van vis te ondervangen. Wanneer we uit oriënterende proefnemingen weten dat van graten van wijting 83 % zuiver visvlees kan worden gerecupereerd, van graten kabeljauw 64 % en van graten van schol 41 %, dan is het duidelijk dat aanzienlijke hoeveelheden visresten van fileerafval kunnen worden teruggewonnen. Het zal er op aan komen de meest efficiënte technieken daartoe te vinden en de aanwending van deze afval tot een renderende produktie van bv. fish-sticks, viskroketten, vispasten enz. mogelijk te maken.

NEDERLANDSE VISAFSLAG, SLACHTOFFER VAN DE KWOTERINGSREGELING

Van uit een bepaalde hoek gezien mogen we inderdaad zeggen dat de Nederlandse visafslag slachtoffer is of gaat worden van de kwoteringregeling. In Nederland bestaat de verplichte veiling in de afslagen niet, zodat men ook buiten de afslag kan gaan verkopen. Dit is dan ook wat nu gebeurt wanneer men de kwota te boven gaat. De gevilde hoeveelheden in de afslagen worden doorgegeven aan het Ministerie van Landbouw en Visserij, die dan een aanvoerstop uitgevaardigt van zodra de kwota behaald zijn. Van dit ogenblik af moeten diegenen die nog beschermde vis aanvoeren deze wel buiten de veilingen verkopen. Hierdoor gaat natuurlijk een bron van inkomsten voor de veilingen evenals voor het Produktschap verloren, die een bepaald bedrag per kg aangevoerde vis toegewezen krijgen. Men wacht zelfs de aanvoerstop niet af om buiten de veilingen te gaan verkopen. Vroeger had men praktisch geen redenen om de afslagen te mijden. Deze redenen bestaan nu wel en het is duidelijk dat de veilingen minder inkomsten maken. Volgens de heer Gouda zou een 6.000 Ton tong en 15.000 Ton schol buiten de afslagen verhandeld worden. Aan een gemiddelde prijs van 150 fr voor de tong en 20 fr voor de schol, is dit nog altijd 1,2 miljard B. fr waarop dan geen kotisaties kunnen geheven worden, noch voor de afslagen, noch voor het Produktschap, noch voor de inkomstenbelastingen.

Ze beïnvloeden ook de prijs in de officiële visafslag.

Het is verbazend hoe rap zich zo een illegale handel organiseert en stabiliseert. De hoeveelheden door Drs Gouda aangenaald, zijn toch nog altijd 21 miljoen kg of liefst 420 duizend van onze bannen van 50 kg ! Dat gaat zeker niet meer met een kruiwagen en met een paar mensen of een paar winkels. Het is anders duidelijk dat één en ander ook de prijs moet drukken van het produkt. Zo dit niet meer officieel mag verkocht worden, profiteert zeker de illegale handel door een kleiner prijs aan te bieden en komt hier noodzakelijk een terugslag op de prijs in de afslagen. Men kan ze inderdaad voor zoveel krijgen in de zogenaamde illegale handel. Men is dus zeker niet bereid om meer te geven in de verplichte veiling.

Zou dit trouwens ook de reden niet zijn van de eerder, relatief gezien, lage tongprijzen die men nu ook in de Belgische afslagen krijgt ? Normaal had ieder zinnig mens verwacht, met het overschrijden der kwota en het uitvaardigen van een aanvoerstop uit de traditionele vanggronden, dat de prijs van de tong gevoelig zou gestegen zijn. We moeten eerder in de laatste paar maanden in de Belgische afslagen het tegendeel vaststellen.

Het is inderdaad zo, als de invoerders uit Nederland, tong op onze afslagen aanbieden tegen 180 fr. het kg, dat men dan niet geneigd is om meer te bieden in de eigen markt. Zo wordt zelfs de Belgische nadat het slachtoffer van de illegale tonghandel in Nederland.

VEILPLICHT IN NEDERLAND ?

Eén en ander zou dus een oplossing krijgen als men in Nederland tot een verplicht zou overgaan. Dit kan echter slechts als de Europese Commissie te Brussel dit beslist. De Nederlandse Minister van Landbouw en Visserij heeft nu dit punt opnieuw aanhangig gemaakt te Brussel en daar zal men nu op 19 oktober een beslissing nemen. Men zegt wel dat de ganse betrokken sektor in Nederland hierom vraagt, maar dat is wel met een korreltje zout te nemen. Maar één ding staat vast : als deze er komt, dan zal men zich wel aan de kwoteringregeling moeten houden, want dan kan geen vis meer buiten de kontrol verkoop worden. Dat zal voor de Nederlandse regering toch wel weer aanleiding geven tot bijkomende zorgen, want dan zullen die vissersvaartuigen die zich nu nog stil houden kunnen, met de illegale visverhandeling ook hun nood komen klagen. Men heeft reeds berekend dat door de kwoteringregeling, de totale Nederlandse vloot een verlies zal lijden van zowat 1,5 miljard zodat de vloot zeker voor dit verlies een

compensatie zal eisen. In het Fonds voor hulp aan de visserij is er echter nog niet eens een half miljard aanwezig, zodat dit totaal onvoldoende is voor een compensatie van het verlies. Men zegt wel in Nederland, dat de kwota te streng zijn en dat men inderdaad in 1976 heel wat meer tong en schol heeft gevangen dan in de vorige jaren, niettegenstaande de biologen op een aftakeling van de bestaande stocks wezen. Men zou dus het tekort in het Visserijfonds kunnen opvangen door een verhoging van de cijfers van de kwotering. Maar dan straft men alleen de eerlijke reders. Men voelt hier duidelijk dat Nederland een nationale oplossing wil geven aan een internationaal probleem en de ganse kwotaregeling van uit de nationale hoek bekijkt. Volgens Drs Gouda had men eenvoudig om het jaar de geoorloofde vangsten aan schol en tong met zowat 10 pct moeten verminderen en aan een harde sanering de hand houden, dat wil zeggen de zwaksten in deze regeling zouden afgevalen zijn, zoals als een vrije en natuurlijke sanering die niet al te bruusk zou aankomen.

IJSLANDSE AANMOEDIGING VOOR HET VISSSEN OP ANDERE SOORTEN DAN KABELJAUW

Zoals we in een vroegere uitgave reeds meedeelden, zit IJsland met het probleem van de overbevissing op kabeljauw. Zelfs moest men alle buitenlanders uit de plaatselijke IJslandse wateren weren, dan nog zou de plaatselijke kabeljauwvloot niet op volle toeren op deze vissoort kunnen ingezet worden. Daarom tracht men een gedeelte van de kleinere schepen die ingericht kunnen worden voor andere visserijen, te bewegen van de vangst op kabeljauw af te zien. Vroeger werd door de kustschepen in de winter overgeschakeld op de vangst van de zogenaamde «capelin» dienstig voor het vervaardigen van olie en vismeel. Thans werd op voorlichting van de regering, ook een zomerkampagne op de «capelin» gestart die renderend schijnt geweest te zijn. Inderdaad werd tot op dit ogenblik reeds 70 miljoen zomercapelin door diverse schepen aan wal gebracht. Het is de huidige politiek van de regering de vaartuigen er toe te brengen op soorten te laten vissen, die nog geen bescherming nodig hebben. Rond de Oostkust hebben opzoekingschepen nu grote scholen blauwe wijting ontdekt. Jammer genoeg is echter een commercialisatie van dit soort nog niet mogelijk omdat men hiervoor nog geen techniek op punt heeft kunnen zetten, niettegenstaande men in de Verenigde Staten wel interesse betoont voor de blauwe wijting.

Ondertussen blijft IJsland met het probleem de kabeljauwvangst te beperken, maar dan een gedeelte

te van de vloot te moeten binnenhouden. Aan demersale vis werd ondertussen door de IJslanders tegen eind juli praktisch dezelfde hoeveelheid binnengebracht dan in 1975, namelijk zowat 180.000 Ton. Het aandeel van de grote schepen hierin, is 10.000 Ton tegenover 107.000 Ton het vorig jaar. Men heeft dus het aandeel van de kleinere vaartuigen kunnen verminderen door ondermeer een zomerkampagne op de «capelin», maar er werd hierdoor niet minder kabeljauw aangebracht omdat de grote schepen zowat 13.000 Ton meer binnenbrachten. Gelukkig zijn de bevindingen van de experten, wat het kabeljauwbroedsel betreft, zeer gunstig, zodat men een goede jaarlichting verwacht van volwassen kabeljauw voor de jaren 1980-82.

DE ENGELSE POLITIE WAARSCHUWT DE VISSERS VOOR DIEVEN

De politie in Dorset heeft een waarschuwing gericht tot de vissers en reders dat een bende dieven op gang zijn aan de Zuidkust van Engeland.

De dieven zijn vooral uit op navigatie-instrumenten en apparatuur en netten. Verscheidene gevallen van inbraak met diefstal werden reeds gemeld.

Het Hospitaal-kerkschip „De Hoop“

Het is donderdag dat dit prachtig schip, dat in zee op allerlei wijzen de vissers helpt, de haven van Oostende aandeeld om onze vissers te tonen hoe zij kunnen geholpen worden. Bij ons moeten we steunen op een visserijwachtschip van de Zeemacht, die honderden miljoenen gekost heeft, maar dat we praktisch nooit ter visserij zien, maar alleen zien om in alle havens in en buiten Europa, kleine beleidsheidsbezoeken te zien afleggen.

Weliswaar wordt nu en dan eens een vissersvaartuig gecontroleerd of om een visje voor de bemanning aan boord gevraagd, maar van nuttig en bestendig praktisch werk, geen sprake.

Dit is niet het geval met het Nederlands Hospitaalkerkschip «De Hoop» dat elke dag, wijd en zijd in de Noordzee bestendig paraat is om hulp te bieden aan de visserijvloot, tot welke natie die ook behoort, al is het schip speciaal gebouwd om de Hollandse Visserij, technisch, medisch, geestelijk en wetenschappelijk te dienen.

Het was dan ook met genoeg en dat we kapitein Maarten Rog, 41 jr oud, de Oostendse vissershaven donderdag zagen aandoen en het valt alleen te betreuren dat de Oostendse Overheid het niet nodig en nuttig geoordeeld heeft dit vlaggeschip in de handelsdokken van de

middenstad te loodsen om, al wie er een kijkje zou willen gaan nemen, de gelegenheid te geven hoe nuttig dit schip is voor de ganse visserijgemeenschap.

We hebben reeds dikwijls in Het Visserijblad het daarover gehad.

In een gesprek welke de kapitein met de journalisten had, zei kapitein Rog o.m. :

In november van vorig jaar snelde «De Hoop» ook ter hulp toen de Zeebrugge treiler Z.496 «Damar» op de klippen voor Flamborough Head te pletter liep.

Jaar in jaar uit is het Nederlandse hospitaal-kerkschip paraat op de drukst bezochte visgronden.

Naar aanleiding van het bezoek van «De Hoop», donderdag te Oostende, hebben de families van de Belgische vissers en andere nieuwsgierigen kunnen kennis maken met een der modernste hospitaalschepen ter wereld.

Hoeveel vissersvaartuigen de 63 m. lange «De Hoop» dit jaar reeds uit de nood hielp ?

«Nu reeds 250 schepen», antwoordt kapitein Rog zelfverzekerd. Of er ook Belgische bij waren. «Ruim een twintigtal».

Niet kwaad. Welke bijstand is meestal nodig ?

«We kunnen hier aan boord zieken en gewonden verzorgen. Er is steeds een dokter en een verpleeg-

ster aanwezig. Indien nodig kunnen we de patiënten zelfs met een topsnelheid van 12 knopen naar de dichtstbij gelegen haven brengen».

Twaalf knopen ?

«Een knoop is gelijk aan een Zeemijl. Dus 1.851 meters», lacht kapitein Rog. «Onze topsnelheid bedraagt 22 km. per uur».

U speelt ook wegenwacht.

«Vissers met machinepech kunnen ook technische hulp krijgen. Wij hebben alle mogelijke vervangstukken mee. Zelfs netten. En brandstof en drinkwater».

Wat als het euvel niet te repareren is ?

«Dan spelen we sleepboot».

Er is ook een predikant aan boord.

«We zijn nu eenmaal een kerk-schip. Daarnaast richten we echter ook filmvoorstellingen in om de eenzaamheid wat te doorbreken».

Wie betaalt de kosten van het schip ?

«De Hoop, is het vierde hospitaalkerkschip van de gelijknamige vereniging, die in 1898 werd opgericht. De werking wordt voor 85 t.h. bekostigd met toelagen van de Nederlandse staat. De overige 15 t.h. worden betaald door de reders, vissers, kerkgenootschappen en het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut, waarvoor wij metingen verrichten.»

Hoe staat het met de internationale samenwerking ?

«Loopt lekker. Er wordt thans wel gestreefd naar een nauwere samenwerking met België en Denemarken, die zelf niet over een dergelijk ingericht schip beschikken».

Totdaar kapitein Rog.

Aan boord had donderdagmiddag zoals aangekondigd, een receptie plaats, waarop het Oostends schepencollege, enkele Belgische reders en belanghebbenden uit de visserij tegenwoordig waren en waarop ook de Hollandse visserijtechniker en «all round kenner van de wereld visserij» tegenwoordig was als voorzitter van deze Vereniging zonder Winstgevend doel.

Voor het vertrek vrijdagmiddag mocht hij, na het bezoek onzer visserij scholen, dan ook een check ontvangen van de Coöperatieve Verzekering Hulp in Nood, voor de aan de Belgische Visserij reeds bewezen diensten, zowel aan schip als bemanning.

Het valt eens te meer te betreuren dat onze maritieme overheid aan deze soort van hulp voor de visserij zo'n weinig aandacht verleent.

Hopen we dat dit bezoek voor hen een fingerwijzing weze.

P. Vandenbergh

NA HET HOSPITAAL-KERKSCHIP „DE HOOP“

Verleden week donderdag lag aan het «sprotkot» te Oostende «De Hoop» gemeerd, als een tentoonstelling van hulp in alle facetten voor alle zeevissers van de Noordzee en de EEG-zeeën.

Men zou normaal verwachten dat de ganse visserij zou storm lopen om te kunnen kennis maken met HET instrument, dat voor hun beroep, dat voor hun welzijn en voor hun levens wil zorgen. Nochtans was de belangstelling eerder mienem.

AANWEZIGEN

Van overheidswege moest de stellige aanwezigheid van de Heer M. Vanden Bosch op het laatste nippertje worden afgezegd, maar dhr Vanden Steen van Verkeerswezen was er wel, evenals de heren Depoorter & Maertens van Landbouw en P. Hovart van het Rijksstation. Verder zagen wij H. Zwart, belgisch consul, Brabant van Radio Oostende, Goossens en Decorte, de EEG vertegenwoordigend, een vijftal reders, enkele vissers, burgemeester Piers met een paar mandatarissen, Deroose en Wittevrongel, Waeghe van de Rijksvisserij-school en later ook P. Vandenbergh.

De Heer H. Zwart, die sinds maanden het aanmeren van «De Hoop» te Oostende had helpen realiseren, was terecht ontgoocheld.

BELANGRIJKE HOOP

De Heer Thurmer, voorzitter van de Stichting, verwelkomde de bezoekers en gaf een bevattelijke uit-

(Vervolg blz. 6)



Enkele beelden van het bezoek dat het Nederlandse hospitaal-kerk-schip «De Hoop» aan Oostende bracht. Foto boven : de Nederlandse delegatie op het Oostendse stadhuys; foto onder links : de h. Thurmer met burgemeester Piers en foto rechts de bevelvoerder van «De Hoop».

eenzetting over het doel en het werk van het hospitaalkerkchip, om ons te doen aanvoelen hoe dringend nodig en belangrijk dergelijk schip voor de zeevisserij kan zijn en is; tevens wilde hij de aanwezigen sensibiliseren t.o.v. de werkingmogelijkheden van De Hoop. De enorme kosten aan schip en verzorging, wedden en lonen voor meevarenden, brengen de stichting in de rode cijfers en dreigen het verder bestaan van De Hoop in gevaar te brengen. Dhr Thurmer onderlijnde daarom met nadruk dat de opdracht van De Hoop niet toegesplitst is op uitsluiting van de Nederlandse visserij, maar als taak heeft te zorgen en tussen te komen voor alle vissers en vissersvaartuigen van de ganse EEG, zowel op technisch gebied, als bij lichamelijke letsels of geestelijke nood. De film die daarna werd voorgesteld kon niet beter deze doelstelling illustreren. De rondleiding aan boord bevestigde daarenboven van welke uitzonderlijke klasse dit schip is, waar iedere visser mag op rekenen en waarvoor o.i. de ganse EEG dan ook financieel zou moeten tussenkomen.

In «De Visserijwereld» van 23 september wordt de parlementaire toelichting van dhr Van der Stee, Minister van Landbouw en Visserij van Nederland, opgenomen en daarin zegt de minister onverbloemd dat hij zijn tussenkomst in de kosten van De Hoop absoluut zal verminderen. Minister Van der Stee is immers van oordeel dat ook andere ministeries zouden moeten tussenkomen, gezien de zeer verscheiden werking van De Hoop en hij toch het volledig budget van visserij niet aan De Hoop kan geven. Het is duidelijk dat Minister Van der Stee, in zijn functie, niet kan spreken over steun vanwege de EEG, maar het is even duidelijk dat De Stichting «De Hoop» daar wel op rekent en helemaal terecht.

Het is dan ook onze dringende plicht er toe bij te dragen onze ministers te overtuigen om mee te werken teneinde de werking van «De Hoop» internationaal te laten bekostigen.

VISSERIJGREN S NAAR 200 MIJL E.E.G.-COMMISSIE ERG SOMBER OVER VISSERIJTOEKOMST

Dit is het alarmerend bericht, gevolg van een bijeenkomst vorige week donderdag te Brussel.

Eigenlijk zou er volgend jaar helemaal geen haring meer gevangen mogen worden, zo slecht is de haringstand in de Noordzee er aan toe. Dit heeft ir. Lardinois, landbouwcommissaris van de EEG, donderdag in Brussel bekendgemaakt. Lardinois deed daar, samen met de Europese commissaris voor het buitenland, Sir Christopher Soames, de voorstellen van de EEG commissie inzake het toekomstige visserijbeleid uit de doeken.

Soames deelde mee dat de EEG-lidstaten volgens een voorstel van de Commissie op 1 januari 1977 hun visserijgrenzen tot 200 mijl uit de kust zullen verleggen. Schepen van andere landen mogen dan alleen binnen de 200-mijlszone vissen als die landen akkoorden met de EEG hebben gesloten.

Ir. Lardinois die het toekomstige interne visserijbeleid van de EEG uiteenzette, maakte duidelijk hoe benard het er met de visserij voorstaat. Als we nog vijf jaar zouden wachten met het instellen van de 200-mijlszone dan zou het helemaal niet meer nodig zijn; dan is er helemaal geen vis meer in onze wateren, aldus Lardinois.

De visstand in de wateren rond de EEG-landen loopt uiterst snel terug. Het haringbestand bijvoorbeeld bedraagt momenteel nog maar 20 t.h. van dat van vijftien of twintig jaar geleden. Willen we over tien jaar nog kunnen vissen, dan doet er op korte termijn drastisch worden ingegrepen, aldus Lardinois.

QUOTERINGSSYSTEEM

Een van de voornaamste zaken die Lardinois voorstelt is een quoteringssysteem (de hoeveelheid vis die de afzonderlijke EEG-landen van de diverse soorten mogen vangen).

Nu nog zijn hele gebieden in de EEG (ongeveer 600.000 mensen) afhankelijk van de visvangst. De nieuwe regeling valt of staat met één ding: goede controle. Daarom moeten, aldus Lardinois, de nationale autoriteiten intensief toezicht gaan houden op de visvangst. Om die controle te vergemakkelijken wil de EEG-commissie dat alle vis die aan land gebracht wordt, verplicht geveild wordt.

De Europese Commissie wil voor de komende vijf jaar ongeveer 1,45 miljard gulden beschikbaar stellen voor een aanpassing van de visserijstructuur. Beiden, Soames en Lardinois, zeiden te hopen dat de EEG-ministers van Landbouw en Visserij zo snel mogelijk over de Commissievoorstellen zullen beslissen, «want het is kort dag».

QUOTERINGSSYSTEEM SLECHT

De E.E.G. commissie en de Wetenschapsmensen schijnen zich, halsstarrig te houden aan een quoteringssysteem om redding te brengen. Dat het 200 mijlszone verbod nuttig en nodig is, akkoord. Maar dan hoeft dit geregeld in het kader van een geheel: de E.E.G. landen

ten opzichte van alle andere die er buiten staan.

En het zou niet opgaan dat Engeland afzonderlijk akkoorden kan afsluiten met landen die er buiten staan. De E.E.G. moet als één geheel blijven beschouwd. Wat echter het quoteringssysteem betreft, blijven we van oordeel dat dit systeem slecht is, geen rekening houdt met de werkelijkheid, overall lokale administraties van de vissershavens er aan meehelpen, uit vrees dat een reder met zijn schip of schepen een andere verkoopshaven zal aandoen.

Wij vragen ons af waarom onze Belgische verantwoordelijken lijdzam blijven toezien en wijzen op de vele gebreken van het stelsel.

Waarom niet zoals voor de Muray Firth destijds, niet bepaalde visgronden gedurende bepaalde tijdstippen (voortplantings periode) niet radikaal verbieden voor alle vaartuigen tot welk land ze ook behoren?

Is het dan zo moeilijk dit diets te maken? En zijn het de wetenschapsmensen alleen die praktische, economische maatregelen kunnen voorstellen. Dit stelsel gepaard met een 200 mijlszone zou de vrienden aan de E.E.G. én de eigen beroepsmensen de aanwas of voortplanting van vis leren eerbiedigen.

De controle daarover is veel praktischer dan controle houden over de aanvoer van veel groter hoeveelheden dan toegelaten.

Maar is er dan geen gezond verstand meer om nog daadwerkelijker maatregelen te nemen, nu plots men is gaan zien dat de toestand veel alarmerender is dan verwacht?

SCHERPE REACTIE IN ENGELAND?

Er waait al flinke storm om de visserijvoorstellen die de Europese Commissie donderdag heeft bekendgemaakt. De Britse regering is erover verbolgen dat binnen de toekomstige 200-mijlszone slechts een gebied tot twaalf mijl buiten de kust territoriale wateren blijft. Londen noemt dat «volledig onaanvaardbaar».

De Britten wensen langs hun kust een veel bredere zone, tot 50 mijl, uitsluitend aan hun eigen vissers voor te behouden.

Voor het overige is de Britse regering er wel mee gediend dat de Negen, volgens het voorstel, samen zouden beslissen om de EEG-visgebiedsgrens van 1 januari 1977 af op 200 zeemijlen te brengen. Groot-Brittannië wil op dat stuk 'n besluit van de EEG-ministerraad op 18 oktober a.s. maar behoudt zich het recht voor eenzijdig zijn visserijgrens tot 200 mijl uit te breiden als er geen gemeenschappelijke beslissing uit de bus komt.

En Engelsen reageren nogal gemakkelijk wanneer het hun eigen belang is.

Ze vergeten echter dat in andere domeinen zij de grootste profiteurs zijn van miljarden steun.

Verder vergeten zij dat het niet zozeer de EEG partners en bijzonderlijk de kleine Belgen zijn, die hun visgronden uitputten, maar anderen.

Maatregelen zoals hierboven uitgezet zouden ook hun visserij ten eerste ten goede komen.

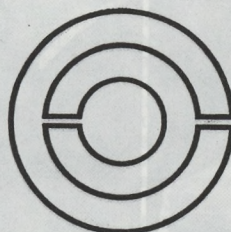
Maar dan moet men EEG vriend en niet EEG egoïst zijn.

P. Vandenbergh

verzekeringen is een kwestie van **SPECIALITEIT**

CONCORDIA

VERZEKERINGSKANTOOR P.V.B.A.



BRUSSEL

Gulden Vlieslaan 84-86
tel. 02-537 80 77 (5 l.)

GENT

Doornzelestraat 71
tel. 091-23 59 61 (10 l.)

ANTWERPEN

Frankrijklei 53
tel. 031-31 62 18 (5 l.)

(2621N—7805V)

DE N.591 VERGAAN - bemanning gered

In de nacht van donderdag op vrijdag is op ongeveer 25 mijl van Oostende, de N.591 toebehorend aan reder René Coulier van Nieuwpoort, brandend, gezonken.

De bemanning kon gered worden door de ter hulp gesnelde N.346 toebehorend aan reder Legein Albert van Nieuwpoort, die vrijdag in de vroege morgen reeds de haven van Nieuwpoort aandeed.

De N.591 was een houten vaartuig in 1963 gebouwd op de werf H. Degraeve te Zeebrugge. Het was een zeer sterk schip voorzien van een motor ABC van 220 PK ook daterend van hetzelfde jaar.

Het schip was voorheen het eigendom van reder Oscar Rappé van Zeebrugge en droeg het nummer Z.591.

Het werd in oktober 1972 aan de heer Coulier verkocht, die het uitbaatte.

Het had zo pas enkele weken opgelegen om de bokken te vervangen en enkele noodzakelijke reparatie-

werken uit te voeren. Het was ook volledig nagezien op de slipway en door de zeevaartspectie goedgekeurd.

Het was dus sedert drie weken terug in de vaart.

OORZAAK VAN DE BRAND

Het is een houten vaartuig. De stervenbus is opgevuld met zwarte pek.

De schroefas moet door de een of andere oorzaak verhit worden zijn. Deze verhitting moet zo erg zijn geweest, dat het niet alleen 's namiddags rond 15.30 uur begon te roken in het logiest, maar dat in de avond brand ontstond.

De N.346 ter hulp geroepen, heeft bij zware zee het schip trachten op te slepen.

De Zeetijger werd ook ter hulp geroepen en heeft met vier spuitlansen getracht de brand te blussen. Maar gezien de brand in het logiest en kookhuis ontstond en er

9.000 liter gasoil voorradig was, konden de spuiten de brandhaard niet bereiken en was de brandstof daarenboven een gretig produkt, met het gevolg dat de N.346 verplicht werd de bemanning over te nemen bij zware deining en de sleepkabels te kappen.

Het achterschip brandde geweldig en plots koos het schip de diepte.

Het schip ligt gezonken op ongeveer 5 km van het lichtschip West Hinder op een diepte van ongeveer 32 m en op 25 mijl van Oostende in een positie van 51°24'20"N en 2°29'50"E.

De N.346 liep bij de reddingswerken schade op aan de bakboordgalgen en zijn weiers.

De N.591 was gekocht in 1972 voor anderhalf miljoen en was verzekerd bij de makelaar Declerck voor de som van twee miljoen vierhonderdenvijftigduizend frank.

DE GEREDDE BEMANNING

Dank zij de moedige hulp van de bemanning van de N.346 kon de bemanning tijdig gered worden en aan boord van de N.346 gebracht.

- Het waren:
- schipper-eigenaar-motorist Coulier René (41 jaar), wonende Franslaan 23C te Nieuwpoort;
 - matroos Hillebrand Rudy (24), Van Clichthovenstraat 117 te Nieuwpoort;
 - matroos Goderis Roger (35), Schipstraat 40 te Nieuwpoort;
 - scheepsjongen Bos Jean-Marc (17), eveneens Schipstraat 27 et Nieuwpoort.

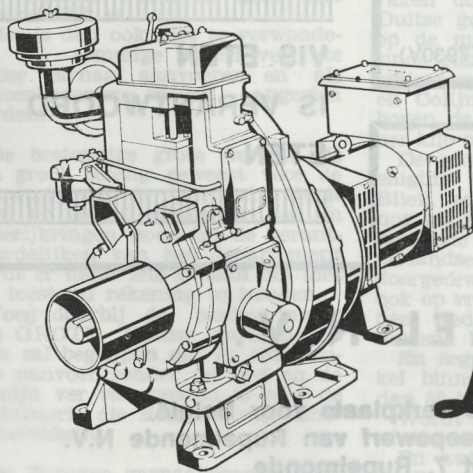
De schipper-eigenaar verklaarde achteraf dat in de huidige omstandigheden nieuwbouw ondenkbaar is. Dat is mogelijk. En daarom is het dat nu de slooppremie een 30-tal oude vaartuigen zal doen verdwijnen, de bouwpolitiek volledig dient herzien binnen het kader van de verleende kredieten en de interessen er op te betalen.

Schipper Coulier was voor 2 milj. 450.000 frank verzekerd. Hij kocht het schip voor 1,5 miljoen frank. Als hij niet bouwt, dan gaat de helft van wat hij van zijn verzekering krijgt, naar de staat. En dan?

DE INTERNATIONALE KONFERENTIE OP HET ZEERECHT OPGEHEVEN

Na bijna zeven weken, of juist gezegd na 46 dagen van discussie en vergaderen in verscheidene commissies en subcommissies heeft men de Internationale Konferentie op het Zeerecht, gehouden in de tweede sessie te New-York, na een eerste sessie in het voorjaar, opgeheven.

De resultaten van deze sessie zijn eerder negatief want men is tot geen oplossing gekomen over de punten waarover in de eerste sessie ook geen eensgezindheid kon tot stand komen. Men is terug gestruijeld over de uitbating van de bodemrijksdommen in volle zee. De ontwikkelingslanden wensen een internationale autoriteit aan 't hoofd hiervan, terwijl de industriële landen een meer liberale wetgeving wensen waarbij zij vrij hun industrieel potentieel kunnen aanwenden en gebruiken en navenant van kunnen profiteren. Het is duidelijk dat deze landen hun industriële rijkdommen niet wensen te investeren om er ten slotte geen evenredige inkomsten uit te kunnen trekken en zelfs het zelfbeschikingsrecht over hun potentiële middelen te verliezen. In de internationale pool zouden de ontwikkelingslanden de volledige meerderheid hebben door de wet van het getal. Er is wel een consensus over zekere punten zoals de uitgestrektheid van de territoriale wateren, de economische zone, de pollutie, de vrije doorgang in de zeestraten en zeeëngten en zo meer, maar deze consensus was reeds bereikt in de vorige zitting. Opmerkelijk was ook, dat in de tweede sessie verscheidene delegaties niet, of zeer onvolledig tegenwoordig waren omdat men overtuigd was, dat men niet tot een oplossing zou komen. Men verwijt de Konferentie nu ook wel dat men tot een totale overeenkomst wil komen, waaronder meer over geschillen die voor het ogenblik de landen nog te veel verdelen. Men zou dan ook liever het Internationaal Zeerecht langzamerhand bijwerken en dan meer in het bijzonder over deze punten waarover een overeenkomst te bereiken valt.



MET LISTER GAAT ALLES BETER AAN BOORD !

Lister dankt zijn wereldwijde successen in de eerste plaats aan zijn konstante kwaliteit.

Vandaag kunt u kiezen uit een gamma Lister diesel electrogene groepen van 2,5 tot 117 kva.

In dit gamma vindt u zeker de groep die helemaal aan uw eisen beantwoordt.

Lister

R.A. LISTER & C° N.V.

Pepijnstraat, 51 - 3400-Landen
Tel. : (011) 88 10 35 - 88 19 96



A Hawker Siddeley Company

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Een visaanvoer die gewoontegetrouw aan de erg lage kant lag. Hierdoor bleven de prijzen op een redelijk goed peil en konden de weinige schepen die kwamen verkopen tot bevredigende resultaten komen. De meesten althans.

Voor de spanvissers lijkt de beste tijd van het jaar weer voorbij. De vangsten zijn veel kleiner geworden, meteen ook de opbrengsten.

De IJslanders hebben het we goed gedaan, de vangsten bestonden dit keer in hoofdzaak uit kolvis. Rode zeebaars, schelvis en kabeljauw, gul bleven aldus redelijk duur. Tong is er praktisch niet geweest, deze was echter niet duur.

OOSTENDE - DOVER - FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 3 tot 9 oktober 1976.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Alle dagen te 7.35(x) 10.05(x) 14.40(x)

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Alle dagen te 12.40(x) 16.45(x)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 3.35(x) 13.15(x) 19.15(x)

Op 3 en 4 oktober 1976 bijkomende afvaarten te 10.15(x) 22.15(x)

Op 5, 6, 7 en 8 oktober 1976 bijkomende afvaart te 22.15(x)

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Alle dagen te 1.30(x) 5.00(x)

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20(x) 9.20(x) 18.20(x) 21.20(x)

Op 3 oktober 1976 bijkomende afvaart te 15.20(x)

Op 4 oktober 1976 bijkomende afvaarten te 3.20(x) 15.20(x)

Op 5, 6, 7, 8 en 9 oktober 1976 bijkomende afvaart te 3.20(x)

Afvaarten uit Folkestone :

Alle dagen te 7.00(x) 23.30(x)

(x) Nemen ook voertuigen.

der dan voorgaande week. Maar dat zal dan al wel duur genoeg zijn voor die ze moet kopen.

NOG MEER GARNAAL

Vier dagen waarop meer dan 5.000 kg garnaal aangevoerd werd en een week waarin we nu al de 30.000 kg overschreden. Meer dan genoeg garnaal zouden we zeggen. Dat is dan ook duidelijk merkbaar aan de betaalde prijzen die varieer-

STRAALBUIZEN

den tussen 13 en 38 fr maar slechts een gemiddelde bereikten van 23,50 fr. De laagste weekprijs van dit jaar. Tot nu toe want zo er ook volgende week nog zoveel garnaal gebracht dreigt die prijs nog te dalen. Misschien dat meer ziften een hogere prijs zou betekenen, de aanvoer zou dan meteen ook kleiner zijn. Of dit echter voor de reder voordelig zou zijn is nog niet bewezen.

ZEEBRUGSE VISSER ERNSTIG GEWOND

Zondag 11. in de vroege morgen liep de Zeebrugse treiler Z.196 op volle snelheid de Oostendse haven binnen met aan boord de 44-jarige matroos Sylvain Desmet, die een ernstige breuk oon het onderbeen had opgelopen.

De feiten deden zich voor omstreeks 3.45 uur in de nacht van zaterdag op zondag op ongeveer 20 mijl noordwest van Oostende. Tijdens het wegschieten van de netten werd matroos Desmet door het kuiltouw gegrepen en medege-sleurd.

Onmiddellijk werd de visserij stopgezet en terwijl de ongelukkige visser de eerste hulp kreeg toegediend, werd koers gezet naar Oostende, waar de gewonde in het Hendrik Serruysziekenhuis werd opgenomen.

Heeft de schipper van het vaartuig, uit schrik, het hoofd verloren of kreeg hij onvoldoende raad ?

Wij weten het niet. Wat in dergelijke gevallen zeker zou dienen gedaan geweest te zijn, is aan Oostende Radio de hulp van een helikopter te vragen.

Dan zou zulks vlug geschied zijn en zou het vaartuig zijn reis hebben kunnen voortzetten.

IJSLANDERS, DIT KEER MET KOOLVIS

Voor de 3 schepen die dit keer van IJsland kwamen verkopen werd het een redelijk gunstige verkoopdag deze maandag. De prijzen voor de meeste vissoorten bleven op een erg behoorlijk peil. Alleen koolvis deed het gemiddelde iets dalen maar die vissoort werd ook meer aangevoerd dan de voorgaande weken. De uitvoer was natuurlijk de voornaamste afnemer en betaalde regelmatig tot 1.100 fr. de ben. Voor rode zeebaars bleef de prijs schommelen rond de 38 fr. de kg wat lang niet slecht is. Blauwe leng kreeg weer ruim 55 fr. en witte leng ging over de 35 fr. het kg. Hongstong en schotse schol waren weer erg dure soorten. Ook heilbot trouwens waarvoor tot 172 fr. gegeven werd. Schaats steeg tot 67 fr het kg. terwijl schelvis varieerde tussen 25 en 44 fr. het kg. Behoorlijke resultaten die schommelden tussen 835.130 fr. en 1.394.631 fr.

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

GROTE VANGSTEN VAN DE NOORDZEE

Meer bepaald van de Monke Bank van waar ook flinke opbrengsten gelukt werden. De hoogste uitslag was van deze visgrond voor O.135 die maandag tot 641.596 fr. geraakte. Nog veel schelvis en totten maar niet te vel gul en kabeljauw. Steenschol, zeewolf en schol werden evenmin veel aangevoerd. De prijs van de grote- en middenslag schelvis bleef zeer goed, de grote totten echter zakten onder de 20 fr het kg. Wijting bleef nog vlot verkopen, ook voor vlaswijting en haai bleven de prijzen hoog. Voor heek is momenteel de beste periode voorbij, wat de prijs betreft althans. Die is tot meer normale proporties teruggekeerd.

GARNALENKOTTER

te koop

lengte 15 m., breedte 4,20 m., diepte 1.90

Motor : Volvo penta 150 pk.

BRESKENS

telf. 01172 - 1976

(7930V)

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)

OOSTENDE

VRIJDAG 24 SEPT. 1976

KANAAL

N.705	16	155	2043	553.916
MONKEY BANK				
O.134	13	345	—	429.550
WEST				
N.719	12	225	—	296.037

MAANDAG 27 SEPT. 1976

IJSLAND

O.202	18	720	—	1.090.080
O.282	18	680	—	835.130
O.316	18	1200	—	1.394.631

NOORDZEE

Z.209-Z.509

	14	700	—	825.850
O.135	14	500	—	641.596
O.285	14	450	—	570.612
O.94	13	400	—	360.230
WEST				
O.35	13	140	—	360.932
NOORD				
O.217	11	220	—	240.458
N.3	11	320	200	463.388
N.45	8	220	—	272.385

DINSdag 28 SEPT. 1976

NOORDZEE

N.780-N.709

	14	400	—	456.542
MONKEY BANK				
N.706	14	415	—	527.980
O.243	14	360	—	472.334

WOENSDAG 29 SEPT. 1976

NOORDZEE

O.141-O.369

NOORDZEE				
O.82	6	60	—	90.582

SCHADE

Bij het achteruitslaan om naar zijn meerplaats te varen, heeft de Z.578 van reder Vanden Abele schade berokkend aan de stuurbordtoez van de Z.580.

De Z.62 moest opnieuw met motordefect door de O.243 opgesleept worden en werd op 60 mijl van Oostende door de Zeetijger overgenomen en naar Oostende opgesleept.

VIS ETEN

IS VERANTWOORD

ETEN

VISAANVOER TE OOSTENDE

24-9	3	38.293	1.290.703
27-9	12	277.700	7.079.921
28-9	4	58.750	1.475.296
29-9	3	35.800	920.182
	22	410.543	10.766.102

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

22-9	15	5.575	144.402	19,—	53,—
23-9	15	5.987	96.018	9,—	48,—
24-9	14	4.180	75.932	14,—	45,—
25-9	14	3.169	84.881	20,—	39,—
27-9	14	5.644	156.835	18,—	50,—
28-9	15	5.780	156.622	13,—	58,—
	87	30.335	714.690	9,—	58,—
					23.5

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

23-9	5	25.742	1.462.503	57,10
24-9	7	30.566	1.681.406	55,03
27-9	8	45.750	2.490.710	54,44
28-9	7	57.000	2.634.947	46,23
29-9	11	64.031	2.564.868	40,06

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

23-9	18	9.772	230.823	10,—	99,—
24-9	20	10.436	225.695	5,—	111,—
27-9	19	9.572	299.328	20,—	102,—
28-9	22	10.278	304.974	20,—	80,—
29-9	20	9.639	301.420	24,—	89,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

23-9	3	2.361	189.248
24-9	1	459	21.877
27-9	3	4.270	152.885
28-9	3	1.386	68.254
29-9	2	694	40.595

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

23-9	3	950	24.268	21,—	28,—
24-9	3	1.090	31.719	27,—	32,—
25-9	2	696	21.358	27,—	35,—
27-9	1	373	11.563	31,—	31,—
28-9	3	1.082	30.903	27,—	32,—
29-9	2	622	24.886	36,—	45,—

ZEER GOEDKOPE GARNAAL

Dat de garnaal op het huidige ogenblik zeer goedkoop is, is een feit.

In Nederland en Duitsland is er een minimumprijs gesteld en is de zeef verplichtend.

België zelf heeft zich aan deze regeling onttrokken met als gevolg dat de grootte van de garnaal hier niet bepaald wordt en geen zeef noodzakelijk is.

Het is dan ook niet te verwonderen dat sommige vissers veel te kleine garnaal aanvoeren en als prijzenbederfers mogen aangezien worden.

De bestendige grote warmte is van groot belang geweest voor de aangroei van de garnaal. Nooit werd er zoveel aangevoerd en in visserijkringen noch bij de verantwoordelijken van het departement wordt er maar iets gedaan om met die toestand rekening te houden.

Voeg daarbij de massa invoer van GROTE Duitse garnaal en men zal begrijpen dat de willekeurige aanvoer zonder de zeef en de vismijn ver van gezond is voor de kustvisserij, die zich zelf veel schade berokkent.

De Zeeuwse garnaalvissers zien, niettegenstaande de grootte van de te koop gestelde garnaal, er da-

gelijks duizenden kgr opvangen. De IJmuider Courant schrijft dienaangaande :

GARNALEN WORDEN

DOORGEDRAAI

De Zeeuwse garnalenvisserij dreigt in ernstige moeilijkheden te raken doordat op grote schaal Duitse garnaal tegen lage prijzen op de markt gebracht worden. Al sinds ruim drie weken komen de prijzen op de vismijnen in Breskens en Colijnsplaat vrijwel niet meer boven de minimumprijs van f 2,32 per kilo of 35 fr.

De voorzitter van de visserijvereniging Breskens, de heer J. de Blik, verwachtte dat de toestand nog zal verslechteren en dat in toenemende mate garnalen op de Nederlandse vismijnen zullen worden doorgedraaid. Dat is dit jaar toch ook op vrij grote schaal gebeurd. In heel Nederland werd dit jaar 500 duizend kilo doorgedraaid.

En zeggen dat als men een winkel binnentreedt men niet minder dan 80 à 100 fr per kg betaalt !

Wordt ook die prijs of de prijs af visser op de index gezet ?

En wat doet ons ministerie van landbouw, voor die toestandstaande, om gezonde maatregelen te treffen ?

NIEUWPOORT

DONDERDAG 23 SEPTEMBER '76

ARM : 179.136
N.788 en N. 700 : Kust
Er werd 2.360 kg. vis gelost of 46 bennen alles samen. De tongen werden verkocht aan 180, voor de lappen, de 2de 190, de 3e 203, de 4e 189, de 5e 177 en 145 voor de kleine. Platvis 1.400, en 1.600 voor de drie-lingen. Robaard 1.900 grote en 1.360 de middens'ag, kleine 800 fr. Tong-schar, de grootste soort 70 fr., mid-denslag 54 fr., kleine 30 fr.

VRIJDAG 24 SEPTEMBER 1976

N.346 : 21.877 fr.
Onderbroken reis, na tijdelijke opsleping met de N.591, die gevolge brand aan boord gezonken is !

MAANDAG 27 SEPTEMBER 1976

N.715 : 59.410 ; N.172 : 84.981
N.788 : 9.000

Twee vangsten van de West, en één kustvisser ! Alles samen slechts 4.300 kg vis op de maandagmarkt. Eens temeer, te weinig vis, om alle handelaars te voldoen. Vandaar dat alles duur verkocht werd. Kabel-jauw 2.900 fr. de ben. De gullen van 2.400 à 2.000 fr. Wijting 1.600 fr. voor de grote, kleine 1.100 fr. Roggen 3.100 fr. voor de moers, de tilten 2.400 fr. Platvis, slechts kleine hoeveelheden (½ bennen !) 't zelfde voor alle andere soorten, en slechts 80 kg. tongen alles samen !

DINSDAG 28 SEPTEMBER 1976

N.738 : 57.714 N.349 : 5.760
N.498 : 4.780

Drie kleine vangsten, die verkocht werden 's namiddags met de garnaal ! De N.738, slechts een paar dagen weg, had zijn reis moeten onderbreken door defekte appara-tuur Zijn vangst, alles samen 24 bennen, werd duur verkocht, en dit met slechts 80 kg. tongen !

WOENSDAG 29 SEPTEMBER '76

N.400 : 24.683 N.788 : 15.912
Twee kleine vangsten van de kust en dit na twee nachten vissen ! Andere vaartuigen maken zich klaar om de gullevisserij in span te be-ginnen !

BERICHT !

WINTERPERIODE

Vanaf maandag 4 oktober tot 30 april 1977 wordt de vis op de vol-gende uren verkocht (dit ten voor-dele van de gullevisserij).

De maandag en woensdag om 8 u. De dinsdag, donderdag, vrijdag en zaterdag om 9 u. !

ZEEBRUGS

VAARTUIG

KREEG PECH MET

RADIO-

INSTALLATIE

Op de heenreis naar de visserij-gronden vanuit Zeebrugge, kreeg de Z.405 „Kamina" herhaaldelijk moe-lijkheden met de uitzendings- en ontvangstapparatuur van de radio. Ook de echo's van de dieptemeter waren uitgevallen, terwijl geen grondwaarnemingen meer opgete-kend werden. Schipper Ronny Bil zag zich hierdoor verplicht naar de thuishaven terug te keren om de nodige herstellingen te laten uit-voeren.

ZEEBRUGGE

WOENSDAG 29-9-1976

Z.583	10	—	270	406.490
Z.589	11	800	110	439.630
Z.126	6	300	20	121.310
Z.505	9	500	40	198.725
Z.19	17	1.200	190	566.410
Z.598	9	—	90	194.420
			60	b. kreeft
Z.506	16	200	240	401.043
Z.201-560	9	—	60	111.450
Z.468-601	2	—	70	125.390
				2.564.868

DINSDAG 28-9-1976

Z.563	10	—	100	254.760
			35	b. kreeft
Z.200	16	1.200	100	573.570
Z.183	6	600	90	368.530
Z.564	8	600	40	227.520
Z.542	15	1.400	80	357.226
Z.176	15	400	330	607.431
Z.108	6	800	30	245.910
				2.634.947

MAANDAG 27-9-1976

Z.405	5	200	20	128.620
Z.27	15	2.000	300	920.920
Z.196	8	500	60	419.170
Z.431	11	600	260	520.870
Z.533	10	—	70	162.950
			35	b. kreeft
Z.307	10	—	120	317.420
			85	b. kreeft
Z.560-201	2	—	30	317.420

DONDERDAG 23-9-76

Z.321	9	1.000	50	351.880
Z.581	9	—	130	293.133
			90	b. kreeft
Z.510	9	600	70	274.320
Z.547	9	600	60	320.710
Z.600	9	—	100	222.460
			80	b. kreeft
				1.462.503

VRIJDAG 24-9-1976

Z.408	7	700	60	292.728
Z.429	9	1.000	50	307.540
Z.568	9	600	70	182.236
Z.525	7	700	30	190.655
Z.592	9	700	60	271.113
Z.549	8	—	100	204.131
Z.582	9	—	70	233.003
			50	b. kreeft
				1.681.406

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 1 OKTOBER 1976

KANAAL : O.182 (100 m. vis, 35 rog, 65 gutvis, 2.500 tong).

MAANDAG 4 OKTOBER 1976

IJSLAND : O.334 (950 m., t.t.z. 25 kab-gul, 375 kools, 60 schelvis, 200 totten, 30 wulven, 20 wijting, 100 bonen, 20 rog, 30 schotse schol, 50 steenschol, 30 leng, 10 varia) ;

O.216 (750 m., t.t.z. 15 kab-gul, 225 kools, 120 schelvis en totten, 300 bonen, 50 bl. leng, 40 varia) ;

O.318 (750 m., t.t.z. 20 kab-gul, 70 koolvis, 150 schelvis en totten, 450 bonen, 40 bl. leng, 20 varia) ;

O.236 (600 m., t.t.z. 70 kab-gul, 240 kools, 70 bonen, 60 bl. en witte leng, 40 schotse schol, 100 schelvis en totten, 20 varia) ;

KANAAL : O.181, Z.502, N.579.
NOORDZEE : O.239, O.114/O.274, O.275, O.118, O.26.

WEST : N.736, O.123, O.229, N.720.

DINSDAG 5 OKTOBER 1976

KANAAL : Z.499, O.186.
NOORDZEE : O.37, O.128.
WEST : O.279, Z.597, O.66, N.719.

WOENSDAG 6 OKTOBER 1976

NOORDZEE : O.309/O.206/O.204/O. N.41, O.232, Z.62.
WEST : N.45.

DE ZEEBRUGSE HAVENINSTALLATIES ?

In de «Lloyds Anversoï» lezen we van de hand van de heer B. Van Den Bossche een bijdrage, waaruit wel een zekere bezorgdheid naar boven komt met betrekking tot de kosten voor de uitbouw van de Zeebrugse haveninstallaties. Het is inderdaad zo, dat het nu het concern van maatschappijen is die de bouw toegewezen werd, die zelf het kostencijfer moeten bepalen. Deze kostenbepaling moet streng gemotiveerd worden en zal dan nog aan een regeringscontrole onderworpen worden. Het blijft er echter bij, dat het een eigenaardige overeenkomst is dat de uitvoerder zelf een prijs mag maken waarin hij dan zijn risico's inkalkuleert, zonder verhaal echter wat er ook moge voorvallen. De regering heeft zich op deze manier willen dekken tegen onvoorziene omstandigheden zoals dit gebeurde met het graven van de dok waardoor een ganse rij woningen dreigde in te storten, hetgeen dan weer aanleiding gaf tot stilleggen der werken.

De heer Van Den Bossche heeft het nu over het mysterie die over het kostencijfer der werken hangt dat mede de inflatie zeker tot een kolossaal bedrag zal uitgroeien. Het is inderdaad zo, dat de uitvoerende maatschappijen moeilijk zullen kunnen verliezen omdat ze alle mogelijke risico's in hun prijs zullen berekenen. Komen deze er werkelijk, dan zijn ze toch gedekt en hebben ze hun normale winst. Ko-

men deze risico's er niet, dan doen ze zeker fabelachtige winsten. Dit is onze konklusie en daarom menen we dat de Staat het bedrag van het inkalkuleren van deze risico's zou moeten kennen en een clause inlassen dat, bij niet voordoen dezer risico's de uitvoerders slechts gerechtigd zijn op een zeker ten honderd van dit cijfer. Het zijn trouwens met de gelden van de gemeenschap dat men omspringt. De heer Van Den Bossche zelf voegt er nog aan toe, dat vanwege een recht op compensatie voor het Waalse gebied, voor ieder miljard meer te Zeebrugge, een equivalent moet gespendeerd worden voor de Waalse streekconomie, ook al te dragen door de Belgische gemeenschap.

De opmerking dat men nu in de achterhaven al veel meer plaats voorzien heeft, dan er werkelijk nodig is en dat er voor het ogenblik geen vooruitzichten zijn voor een volledige bezetting van de kaaruiten en kaai-installaties, wijzen wij zelf van de hand, omdat men moet bouwen voor de toekomst en niet voor het ogenblik. Men heeft ook altijd autostraden aangelegd voor de noden van het ogenblik en nooit voor de toekomst en dit is de reden geweest dat men naderhand terug bruggen is moeten gaan afbouwen en onteigeningen gaan doen. Men moet niet in hetzelfde euvel vallen voor de Zeebrugse haveninstallaties.

Weinig kans op een hernieuwing IJslandakkoord ?

Aan «News from Iceland» ontleen we dat de IJslandse regering weinig zin heeft om de Oslo-overeenkomst met Groot-Brittannië te hernieuwen die op 1 december verstrijkt. Wel zou een onderlinge overeenkomst tussen beide landen over wederzijdse visserijrechten mogelijk worden geacht, dit dan in het kader van de E.E.G. De IJslandse Eerste-Minister zegde in dit verband dat besprekingen in die zin tussen IJsland en de Europese Economische Gemeenschap nog maar in een beginstadium zijn vooral gezien de 200 mijlenzone nog niet afgekondigd werd door de E.E.G. Een moeilijkheid is volgens de Eerste-minister wel het feit, dat men in de E.E.G. zelf nog niet tot een onderlinge overeenkomst gekomen is en dat het aldus geen zin heeft de besprekingen uit te diepen wanneer men nog niet weet waar de andere partij aan toe is. Zo de Britten een eksklusief gebied toegewezen krijgen, dan zou voor dit bepaald gebied, zo er IJslandse belangen mede gemeend zijn, onderhandeld moeten worden met Groot-Brittannië zelf in bilaterale over-

eenkomst. Zo dit niet het geval is, dan zal met de E.E.G. voor deze gebieden moeten onderhandeld worden. Volgens de heer Hallgrímsson heeft IJsland in ieder geval geen brede basis voor onderhandelingen omdat de stocks in de IJslandse wateren niet meer zo bijzonder groot zijn en er na de eigen behoeften niet veel meer overblijft voor onderhandelingen. Alles zal ook afhangen van wat de E.E.G. IJsland in de E.E.G.-gemeenschapszee te bieden heeft.

Zo uitgedrukt, is dit eerder slecht nieuws, want ij kunnen zeker op visserijgebied niet zoveel aan IJsland bieden en zo wij slechts een equivalent krijgen, dan mogen de E.E.G.-landen gerust het grootste part van hun IJslandse vloot gaan opleggen. We stellen dan ook in dit verband meer onze hoop op economische voordelen en tarieven van het best begunstigde land ten voordele van IJsland tegenover meer uitgebreide visserijrechten op basis van het «donnant-donnant» geven om te krijgen.

27-9-1976

Schelvis grote	36.—44.—		
Schelvis midden	22.—25.40		
Schelvis klein	13.60-21.60		
Kabeljauw	35.—42.—		
Gul	32.—35.—		
Wijting	26.80-35.—		
Schaat	64.—67.60		
Zeebaars	37.—39.60		
Leng	39.80-58.—		
Schartong	36.—42.—		
Heilbot	128.—1722.—		
Koolvis	22.—23.40		
Hondstong	24.80-46.—		
Zeewolf	26.80-40.—		
Staart	100.—135.60		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	27-9-1976	28-9-1976	30-9-1976
Lappen			
Grote	177 —,—		
3/4	185 —,—		
Blok			
Voor-kleine	177 —,—		
Kleine	156 —,—		
Slips			

Zeebrugge

Grote	187 -196	181 -184	176 -179
Blok	188 -192	175 -187	179 -186
Fruit	181 -183	175 -186	180 -189
Schone kleine	160 -165	155 -167	170 -179
Kleine	156 -180	146 -154	150 -158
Tout petit			
Slips			

Nieuwpoort

Tong I	200 —,—	197 —,—	189 -196
Tong II	200 —,—	206 —,—	200 —,—
Tong III	200 —,—	209 —,—	205 —,—
Tong IV	194 —,—	192 —,—	207 —,—
Tong V	194 —,—	181 —,—	189 —,—
Kleine	160 —,—	161 —,—	153 —,—

PLADIJS

Oostende

	27-9-1976	28-9-1976	30-9-1976
Grote	24.—29.60	25.—	30.—
Grote iek		28.20 —,—	23.—
Kleine iek	23.—26.—		26.40 —,—
Dderde slag	24.—24.—		28.—
Platjes	19.60 —,—	21.—	20.—

Zeebrugge

I	31.—35.—	24.—26.—	23.—24.—
II	31.—33.—	24.—25.—	21.—23.—
III	34.—39.—	25.—27.—	19.—20.—
IV	16.—18.—	17.—20.—	15.—16.—
V			

Nieuwpoort

Moelen			
Grote pladijs	30.—	32.—	30.—
Drielingen	36.—	37.—	35.—
Platjes	36.—	30.—	30.—

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	27-9-1976	27-9-1976	28-9-1976	28-9-1976	29-9-1976	29-9-1976	27-9-1976
Farbot : groot (123)	194 —,—	190 -236	198 —,—	220 -253	196 —,—	200 -230	140 —,—
middel (123)	112 —,—	130 -156	—	130 -150	157 —,—	130 -138	120 —,—
klein (123)	130 —,—	65,—70,—	—	73,—78,—	—	54,—60,—	—
Griet : groot (123)	—	125 —,—	—	110 -124	—	100 -110	—
middel (123)	80,—	—	—	—	—	—	—
klein (123)	27,—43,—	—	38,20,—	—	—	—	—
Schelis : groot	—	—	23,80-29,—	—	—	—	—
middel	13,—26,—	—	12,80-17,40	—	17,40,—	—	—
klein	80,—	—	61,—72,—	—	—	—	—
Heek : groot	—	—	50,—53,—	—	—	—	—
middel	56,—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	33,—	—	—	—	—
Leng	—	—	—	—	—	—	—
Rog (I)	32,—72,—	—	—	—	—	—	62,—
Keilrog (123)	76,—	—	—	—	—	—	—
Rog (23)	—	65,—	—	64,—66,—	—	62,—66,—	—
Tilten (23)	—	63,—	—	51,—53,—	—	56,—60,—	55,—
Scherpsaart (23)	—	60,—	—	54,—60,—	—	54,—62,—	54,—
Halve mans (23)	—	45,—	—	31,—40,—	—	40,—38,—	46,—
Teelt (2)	—	—	—	—	—	—	—
Katrog (2)	—	—	—	—	—	—	—
Kabeljauw	37,—42,—	41,—	34,—42,40	46,—	31,60-35,60	—	56,—
Gul (groot)	25,—40,—	40,—42,—	—	40,—	23,60,—	38,—42,—	50,—40,—
Gul (middel)	—	—	—	—	—	—	—
Gul (klein)	—	—	—	—	—	—	—
Rosemondhamme	107 -152	—	—	—	—	—	—
Wijting : groot	28,—31,—	22,—24,—	—	20,—26,—	—	19,—26,—	32,—
klein	—	15,—19,—	—	13,—16,—	—	14,—15,—	21,—
Schar	15,—20,—	16,—	—	10,—16,—	—	12,—14,—	30,—36,—
Stenscho	20,—75,—	—	24,—58,—	—	28,—51,—	—	—
Zeehaal	28,—32,—	27,—	—	20,—24,—	—	20,—26,—	14,—
Hondshaal	—	—	—	—	—	—	—
Doornhaal	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—
Makree	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakree	—	—	—	—	—	—	—
Zeekeeft	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—
Ille haring	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaal	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	—	—	—	—	—	—	—
Helibot	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	20,—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—
Zeevolf	36,—43,—	—	30,—35,—	—	—	—	—
Pollak	45,—46,—	—	32,—38,40	—	—	—	—
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—
Zeeuivel	—	—	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	16,—	—	16,—20,—	—	16,—18,—	32,—
Bot	—	—	—	—	—	—	10,—
Rode Poon (roobaard)	—	27,—31,—	—	19,—32,—	—	24,—30,—	30,—
Grauwe Poon (knorh.)	15,—	8,—11,—	—	7,—9,—	12,—	9,—12,—	20,—
Rode Knorhaan	34,—	—	—	—	—	—	—
Posten	—	—	—	—	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 16 september werd aangevoerd : 1.130 kg tong; 15 kisten tarbot en griet; 388 kisten kabeljauw; 1.349 kisten koolvis; 180 kisten schelvis; 461 ten wijting; 182 kisten schol; 75 kisten schar; 459 kisten makreel; 1.419 kisten haring en 53 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 15,55-14,40; grote tong 16; grootmiddel tong 14,85-14,45; kleinnmiddel tong 14-13,46; tong één 13,47 12,98; tong twee 12,41-11,40.

Per stuk : haai 336.
Per 40 kg : hake 212; hammen met kop 136; rode poot een 200; rode poot twee 96-51; steenbolk 59; horsmakreel 36; bot 30-20; tarbot 503-247; griet 333-164; kabeljauw een 180-105; kabeljauw twee 196-105; kabeljauw drie 136-114; kabeljauw vier 124-110; kabeljauw vijf 102-76; koolvis twee 72-65; koolvis drie 65-63; koolvis vier 37-25,50; schelvis een en twee 126-98; schelvis drie 98-96; schelvis vier 72-48; wijting drie 86-48; schol een 148-126; schol twee 132-104; schol drie 118-88; schol vier 100-81; haring een 44-30; makreel twee 45-22; schar 98-80.

De besommingen waren : KW 123 61.900; UK 4 220; UK 23 11.500; UK 25 820; UK 78 2.450; UK 27 137 18.700; UK 234 2.300; VD 20 1.850; YE 25 2.380; IJM 18 2.420; IJM 27 3.280; UK 135 en UK 145 4.520.

Aan de donderdagmarkt van 23 september werd aangevoerd : 2535 kg tong; 52 kisten tarbot en griet; 457 kisten kabeljauw; 714 kisten schelvis; 228 kisten wijting; 873 kisten schol; 68 kisten schar; 11 kisten makreel en 90 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 14,10-13,08; grote tong 13,99-13,79; grootmiddel tong 13,03-12,63; kleinnmiddel tong 11,88-10,82; tong één 12,36-11,04; tong twee 11,36-10,29

Per 40 kg : haai 92-79; rode poot 154-42; steenholk 42-40; inktvis 102; tarbot 443-190; griet 309-152; kabeljauw één 138-95; kabeljauw twee 172-100; kabeljauw drie 128-108; kabeljauw vier 122-100; kabeljauw vijf 86-59; schelvis één 80; schelvis twee 74-61; schelvis drie 61-47; schol één 94-80; schol twee 86-80; schol drie 78-61; schol vier 52-47; wijting drie 62-49; makreel twee 31; schar 75-36; hake 226; ham met kop 142; tongschar 182-116.

De besommingen waren : KW 29 41.700; KW 221 49.400; HD 195 40.700; TH 21 8.550; VD 20 1.170; UK 25 380; UK 234 890; YE 25 1.730; IJM 27 5.400.

Aan de vrijdagmarkt van 24 september werd aangevoerd : 2526 kg tong; 53 kisten tarbot en griet; 748 kisten kabeljauw; 328 kisten schelvis; 839 kisten wijting; 1025 kisten schol; 53 kisten schar; 795 kisten haring; 173 kisten makreel en 56 kisten schar.

Prijzen in guldens per 1 kgr : tarbot 13,77-13,12; grote tong 14,14-13,80; grootmiddel tong 13,17-12,87; kleinnmiddel tong 10,98-10,80; tong

één 12,69-11,87; tong twee 11,78-10,01.

Per 40 kg : hake 256-168; tongschar 126; krab 78-32; rode poot 71-50; horsmakreel 45-30; kleine kreeft 90-76; steenbolk 40; tarbot 430-181; griet 284-54; kabeljauw één 126-124; kabeljauw twee 166-142; kabeljauw drie 120-94; kabeljauw vier 120-96; kabeljauw vijf 92-60; schelvis twee 90-70; schelvis drie 68-46; schelvis vier 62-56; schol één 87-71; schol twee 86-70; schol drie 76-52; schol vier 60-35; wijting drie 60-44; wijting vier 27; haring één 54-45; makreel één 50-44; makreel twee 35-22; makreel drie 19,20; schar 73-30.

De besommingen waren : LE 62 30.600; WR 47 25.100; VD 6 12.000; VD 19 23.900; VD 20 970; VD 77 17.600; UK 135 en UK 145 4.220; UK 123 4.580; UK 18 16.800; UK 23 17.100; UK 48 7.400; UK 56 5.050; UK 78 4.300; UK 107 400; UK 200 7.900.

Aan de maandagmarkt van 27 september werd aangevoerd : 14.220 kg tong; 306 kisten tarbot en griet; 1581 kisten kabeljauw; 798 kisten schelvis; 1306 kisten wijting; 2812 kisten schol; 102 kisten schar; 1076 kisten haring; 169 kisten makreel; 298 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 11,98-10,71; grote tong 14,23-13,70; grootmiddel tong 12,87-12,49; kleinnmiddel tong 11,48-10,69; tong één 11,57-10,80; tong twee 11,24-10,11.

Per hoop : roggen 476-108.
Per stuk : haai 312.
Per 40 kg : roggen 72; horsmakreel 24; haai 104-82; krab 28-26; kleine kreeft 143-64; poontjes 34-28; tarbot 396-156; griet 254-120; kabeljauw één 126-102; kabeljauw twee 160-126; kabeljauw drie 110-80; kabeljauw vier 96-80; kabeljauw vijf 81-54; schelvis één 86-65; schelvis drie 60-40; schelvis vier 44-31; schol één 88-78; schol twee 83-67; schol drie 70-57; schol vier 62-48; wijting drie 58-33,60; wijting vier 38-30,40; haring één 46-44; haring twee 44-27; makreel twee 39-22; schartong 68; schar 56-20;

Visaanvoer te Den Helder

Door 98 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

21.694	kg	TONG
20.817	kg	TARBOT
121.815	kg	SCHOL
18.545	kg	KABELJAUW
3.260	kg	GRIET
9.385	kg	SCHAR
12.805	kg	WIJTING
1.825	kg	STEENBOLK
1.905	kg	BOT
4.765	kg	POON
1.954	kg	HEEK
1.683	kg	KREEFT
2.360	kg	SCHELVIS
535	kg	HARDER
467	kg	HOZEMOND
2.024	kg	DIVERSEN
225.119		

tongschar 184-120; hammen met kop 190-108; hake 202-148.

De besommingen waren : KW 226 32.400; KW 214 38.700; KW 194 26.300; KW 189 24.300; KW 187 18.000; KW 175 31.300; KW 174 21.600; KW 152 13.00; KW 149 33.900; KW 145 25.500; KW 4 11.500; KW 137 22.800; KW 117 34.500; KW 113 16.300; KW 105 24.600; KW 88 2.900; KW 51 26.700; KW 34 22.300; KW 25 27.100; KW 24 25.800; KW 22 18.900; SCH 173 3.600; SCH 256 20.100; UK 208 8.100; WR 57 24.400; IJM 4 7.100; IJM 20 14.600; IJM 44 40.600; IJM 115 31.600; IJM 154 19.800.

Aan de dinsdagmarkt van 28 september werd aangevoerd : 236 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 45 kisten kabeljauw; 1541 kisten koolvis; 120 kisten schelvis; 34 kisten wijting; 48 kisten schol; 34 kisten schar; 132 kisten makreel; 34 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : grote tong 13,28; grootmiddel tong 11,80-11,43; tong één 12,48-12,06; tong twee 11,44-10,82; tarbot 12,98.

Per 40 kg : witte koolvis 92; hammen met kop 154-122; horsmakreel 32-30; rode poot 68-52; poontjes 23-17; bot 31; krab 36; tarbot 240-193; griet 124-108; kabeljauw één 109; kabeljauw twee 120; kabeljauw drie 188-86; kabeljauw vier 90-84; kabeljauw vijf 76-60; koolvis één en twee 70-50; koolvis drie 68-53; koolvis vier 45-27; schelvis één 88; schelvis twee 76-72; schelvis drie 44-35; schelvis vier 51-40; schol twee 114; schol drie 80-67; schol vier 78-61; wijting drie 84-33; makreel één 54; makreel twee 35-22; schar 76-53.

De besommingen waren : KW 123 70.500; UK 225 1.140; UK 135 en UK 145 2.830; UK 234 1.600; UK 234 1.600; VD 20 1.880; YE 2.450; IJM 25 570; IJM 27 2.260.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

KUSTREDERS WEIGEREN VERHOOGING DOKGELDEN

De reders van de kustvloot te Fleetwood weigeren de 25 t.h. verhoging van de dok- en liggelden te betalen die de havenautoriteiten opgelegd hebben. Deze verhoging ging in op 1 september en de reders betalen slechts de dok- en liggelden op basis van de vroegere tarieven. Besprekingen met de dokmanager van Fleetwood en met de directeur van de Britse Transportbond hebben tot nog toe geen resultaat gegeven. Volgens de voorzitter van de reders is deze verhoging niet haalbaar en is dit de laatste druppel die de beker van de verhoogde uitbatingkosten van de rederijen heeft doen overlopen.

De hogere tarifiering van rechten is in feite een gevolg van de verbetering der dokinstallaties, waardoor ook gronden in de onmiddellijke nabijheid van de kaaien zijn kunnen verhuurd geraken. Volgens de reders is deze nieuwe bron van inkomsten voldoende hoog opdat men de vissers niet meer zou lastig vallen. Daarbij zijn in de laatste jaren de dok- en liggelden vermeerderd met liefst 130% ! In feite had deze verhoging reeds een aanvang moeten nemen met ingang van 1 maart 1976, maar gezien de zeer moeilijke tijden voor de kustvaartuigen, was er toen een uitstel bekomen tot 1 september. Volgens de reders is intussen de toestand eerder verslechterd dan verbeterd en is het voor hen onmogelijk deze bijkomende kosten te dragen.

De liggelden zouden verhoogen van 6,80 B.fr. tot 8,50 B.fr. per voet, of anders nog van 22,50 tot 28 B.fr. per lengte van het vaartuig en per week. De taks op de in de afslag gezette vis zou verhoogen van 14,30 tot 18 B.fr. per kist. Het is, zoals naar gewoonte, ten slotte terug de visser die de rekening te betalen krijgt.

FABRIEK VOOR HET VERVAARDIGEN VAN PROTEÏNEN UIT VIS IN POLEN

Te Gdansk in Polen werd een eksperimentele fabriek in werking gesteld die de vis moet omzetten in proteïnen voor menselijk verbruik. We zouden bijna mogen zeggen : een vismeelfabriek voor mensenvoeding. Deze fabriek zal een capaciteit bezitten om minstens 30 miljoen kgr. vis om te zetten. Twee speciaal uitgeruste moederschepen zullen voor de bevoorrading zorgen, terwijl nog andere schepen zullen uitgerust worden.

We menen dat voor de omzetting van vis in proteïnen voor menselijke voeding, de soort en de grootte van de vis niet zal in aanmerking komen en dat dit weer eens aanleiding zal geven tot overbevissing. Het is gewoonlijk in de Oostbloklanden dat men het hier niet te nauw mede neemt. Men denkt hier waarschijnlijk weer eens aan de nog bestaande vrije stocks van makreel, horsmakreel, sprot, sardienen enz...

f 255.105,83	van	f 1476	f 1029
f 153.999,66	van	f 1379	f 362
f 190.463,24	van	f 236	f 093
f 37.663,70	van	f 418	f 194
f 11.926,40	van	f 568	f 266
f 11.613,75	van	f 270	f 050
f 10.645,83	van	f 210	f 084
f 960,14	van	f 160	f 025
f 1.196,51	van	f 076	f 051
f 3.888,68	van	f 164	f 040
f 6.050,83	van	f 415	f 211
f 4.429,46	van	f 361	f 219
f 2.646,01	van	f 183	f 057
f 1.546,08	van	f 360	f 331
f 1.424,48	van	f 326	f 237
f 6.618,27	van	f	f
700.178,87			

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)

**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)

**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)

ENAG SA

ELECTRONIEK — ELECTROMEKANIEK

Route de Pont l'Abbé 295 - QUIMPER (Frankrijk)

SPECIALISTEN IN SCHEEPVAARTMATERIAAL:

- ★ DYNAMO'S
- ★ GELIJKSTROOMMOTOREN
- ★ ALTERNATOREN
- ★ OMVORMERS
- ★ VENTILATOREN
- ★ ELEKTRONISCHE NETSONDE LIEREN
- ★ SPANNINGSREGELAARS
- ★ STABILISATOREN
- ★ STATISCHE OMVORMERS

VERTEGENWOORDIGER VOOR BENELUX:

S.V. SCAP

Hendrik Baelskaai, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 80.08.20 - 70.87.79

(7804V)

REDERS

**LEEST UW
VAKBLAD**

**PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN
IN KLEURENDRUK**

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

Drukkerij P.V.B.A.

„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”

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

BUREEL

VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

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

Het gamma omvat volgende mappen

A. VISSERIJMAPPEN à 360 F. (B.T.W. Inbegrepen)

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

B. VISSERIJMAPPEN à 300 F. (B.T.W. Inbegrepen)

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

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



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.

