



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

(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

Fabrieek : 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 14 januari 1977 — Nr. 1

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. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.J.R.O. 25 202
B.T.W. 412.522.588
DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

De eerste uitzonderlijke slooppremies voor visserstvaartuigen toegekend

Deze week ontvingen eindelijk 16 reders vanwege het Beheer van Zeevezen bericht, dat de Minister van Verkeerswezen na veel administratieve muizenissen en uitpluizingen op het Zeevezen, op 28 december een besluit ondertekend heeft om voor 1976 een uitzonderlijke slooppremie toe te kennen aan de reders, waarvan we hier na de lijst weergeven.

Het heeft ondertussen toch nog 14 dagen geduurd vóór de administratie tijd gevonden heeft om de belanghebbenden hiervan in te lichten, zodat er vier maanden nodig zijn geweest om het K.B. van 26-8-1976 uit te voeren.

De eerste schijf van 25 miljoen fr. voor de sloop behoort immers tot het budget van 1976. Anderzijds moesten alle reders welke wilden in aanmerking komen, vóór 1 oktober 1976 hun aanvraag indienen, wat is geschied. De administratie van het Zeevezen had dus drie maanden nodig om na te gaan wie voor dit K.B. in aanmerking kwam, wie niet en waarom en dit op 34 aanvragen.

De ene werd voordelig beoordeeld volgens de idee van sommige ambtenaren en voor een ander werd het K.B. op een andere wijze opgevat.

HOOGWATER- BOEKJE 1977

Opnieuw is het Hoogwaterboekje, ditmaal voor 1977 verschenen.

Het bevat, benevens de Hoogwater- en Laagwatergetijden in de verschillende havens van België, Noord-Frankrijk en Holland 'evend allerlei nuttige inlichtingen.

Het is verkrijgbaar tegen de prijs van 25 fr plus 5 fr BTW verzendingskosten inbegrepen te storten op pcr 000-0418987-44

Dat het de bedoeling van de Minister is geweest, de vloot te saneren en er geen profiteerszaakje van te maken, akkoord ! Als men dan ziet dat van een paar vaartuigen reeds vóór het K.B. verscheen, dus vóór de mensen er konden op uit zijn geweest te profiteren, een paar reders voor hun uitbating noodgedwongen de helft van hun vaartuig aan een schipper verkocht hadden en hun medevennoot voor de andere helft nu niet in aanmerking komt, omdat hij niet lang genoeg reder is, dan vragen we ons af waar de spijtvondigheid dient gehaald om die toevallige sukkel uit te schakelen. De helft van het schip komt dus slechts in aanmerking en de vennoot die enkele dagen te laat eigenaar werd van datzelfde oud schip en dus niet lang genoeg eigenaar is, moet de andere helft behouden, of geruïneerd worden, daar het schip moet gesloopt worden. Hij heeft er destijds kapitaal ingestoken om die helft over te nemen. Nu kan zijn vennoot het schip in twee kappen en de laatste vennoot, die een visser is, op straat zetten ofwel kan deze, de begunstigde beletten zijn helft te slopen.

En is daarmee het doel door de minister beoogd : de vloot saneren, bereikt ?

Wat zal de houding zijn van de administratie als de eerste eigenaar die nu de helft als slooppremie krijgt, de andere helft terug inkoopt en de slooppremie volledig vraagt.

Hij viel binnen de bepalingen van het K.B. vóór hij de helft uit nood verkocht. Nu niet meer !

En wat moet de houding zijn van een brave schipper die er al zijn geld in stak om mede-eigenaar te worden en de eerste eigenaar aldus redden in zijn uitbating ?

Moet deze zijn centjes kwijtspelen, daar de helft van dit schip hem toch toebehoort. Of moet hij zijn mede-eigenaar beletten te slopen, gezien hij voor de helft eigenaar is. Is dit de sanering welke men beoogt ?

(vervolg blz. 2)

WORDT DE REDERSCENTRALE EEN GELDKLOPPERIJ ?

Vanwege de beroepsvereniging Hand in Hand van de Oostkust ontvingen we hiernavolgend verzoek voor inlassing.

We laten het integraal volgen zoals het ons toegestuurd werd en komen op deze zaak terug, vaststellend dat de rederscentrale een volledige geldklopperij wordt ten nadele van alle reders, die het al zo moeilijk hebben.

We zullen ook de mistoestanden aanklagen welke niet meer mogen verzwegen worden voor de brave leden en die een schril licht zullen werpen op wat deze producenten organisatie geworden is en hoe de zaak geleid wordt in het belang van enkelen.

De redactie

De tekst van Hand in Hand luidt :

DE OPVANGREGELING

Een standpunt van
de Beroepsvereniging Hand in Hand, Zeebrugge

Iedereen herinnert zich nog hoe er in 1975 enorme kwanta schol e.a. moesten opgevangen worden, waardoor de kas van het opvangfonds een put kreeg van een paar miljoen. Toen is het gebeurd dat soms voor één vaartuig op één reis voor 2 tot 300.000 fr. diende te worden tussengekomen.

1975 werd, maar niet alleen daardoor, een rampjaar maar in periodes van crisis zijn er altijd die trachten hun plan te trekken ten laste van de anderen. We moeten dat trachten te beletten, maar we moeten ook eerlijk genoeg zijn te durven erkennen dat meer dan één reder reeds heeft gevestigd op opvangvis OMDAT HIJ TOCH DE MINIMUMPRIJS KRIJGT.

Dit kan allerminst de bedoeling geweest zijn van de opvangregeling. Toen Rederscentrale werd gesticht en het Ministerie van Landbouw ons enorm gesteund heeft, was de algemene betrachting onze vis niet voor 90 centiem te laten in de handel komen. DE OPVANGREGELING WIL EEN PRIJSBODEM, WIL DE PRIJS VAN ONS PRODUKT HERWAARDEREN, MAAR WIL GEEN SPAARPOT ZIJN VOOR ONKOMMERCEIELE WAAR.

FEOGA - PRIJS

De E.E.G. heeft in die geest jaren geleden, het systeem opvangregeling in Europa ingevoerd met 2 principes :

- a) een ophoudprijs doen eerbiedigen door de vishandel,
- b) een E.E.G.-tussenkomst om de visser gedeeltelijk te vergoeden voor wat hij door speculatie van de handel of door marktontwrichting zou verliezen. Deze gedeeltelijke E.E.G.-tussenkomst wordt bij ons de FEOGA (E.O.G.F.L.) of de Franse afkorting voor «Europees Oriëntatie- en Garantie Fonds voor de Landbouw» genoemd.

Als de E.E.G. derhalve verordent dat de ophoudprijs bv 18 fr. zal zijn, dan wordt de FEOGA prijs echter bv. slechts 12 fr. Ieder land en ieder producentenorganisatie mag echter zelf dit verschil van 6 fr. bijpassen. En in België alleen hebben we dit altijd gedaan, tot en met 1975.

Het tekort van enkele miljoenen in 1975 verplichtte nochtans de Rederscentrale ofwel de redersbijdrage fantastisch te verhogen, ofwel het verschil tussen ophoudprijs en FEOGA-tussenkomst N I E T bij te passen. Na veel wikken en wegen werd beslist alleen de tussenkomst van de FEOGA aan de reder te geven, zodat men met een zelfde redersbijdrage te innen de put van 1975 zou kunnen vullen. Dat was een gezonde maatregel en sloot misbruiken uit. Voor het eerst in de geschiedenis heeft de reder dus slechts de Feogaprijs gekregen, en geen 5 t.h. der reders hebben zich daarover beklagd.

(vervolg op blz. 2)

DE EERSTE UITZONDERLIJKE SLOOPPREMIES

DE GELUKKIGEN

Hierna geven we de 16 vaartuigen weer met hun nummer, eigenaar een bruto tonnage, alsook het

bedrag welke hen toebedeeld wordt en die voor de eerste schijf 1976 in aanmerking komen. Deze zijn :

Nr. v vaartuig	Bruto Ton	Per Ton	Te ontvangen slooppremie	Eigenaars
O.94	115.05	Brt. × 20.000 fr. =	2.301.000	Ch. Seghers en mw. Victor Seghers
O.217	135.65	"	2.713.000	A. Van Lul, Aug. Ghys pvba Vieren
O.231	150.75	"	3.015.000	Bouillaert Marcel
O.486	22.25	"	445.000	Witterwulge André en moeder
Z.175	86.59	"	1.731.800	Mesureur Werner
Z.257	60.39	"	1.207.800	Clayes Raymond
Z.262	94.22	"	1.884.400	Dobbelaere Emiel
Z.295	136.16	"	2.723.200	Mw. Vandierendonck en kinders
Z.421	87.41	"	1.748.200	Delandtmeter Jacq.
Z.435	84.09	"	1.681.800	Valcke Gebrs.
Z.459	117.69	"	2.353.800	Vanderhaeghen L.
Z.463	74.65	"	1.493.000	Vandepitte Firmin
Z.477	29.38	"	587.600	Vermader Michel en Vanhoutte Simonne
Z.550	35.02	"	700.400	Verbanck Anette
N.422	69.31	"	1.386.200	

VOORWAARDEN

Al deze eigenaars ontvingen dus een schijf, waarin vermeld staat, dat ze hun vaartuig VOOR 25 JANUARI 1977 moeten uit de vaart nemen en dat de bovenvermelde som slechts zal uitbetaald worden na het bewijs van sloping voorgelegd te hebben aan het distrikthoofd VOOR 31 DEC. 1977.

Zodra deze voorwaarden vervuld zijn, wordt de slooppremie uitbetaald.

In ons volgend nummer komen we op deze aangelegenheid terug en maken we de lijst kenbaar van de andere reders die voor de tweede schijf in 1977 in aanmerking komen en ook de vaartuigen welke slechts gedeeltelijk in aanmerking komen voor de slooppremie.

We hopen dat de administratie,

die samen met zijn minister beoogd heeft, elk misbruik te vermijden, dergelijke gevallen zal bekijken niet in het licht van de letter van de wet maar in het kader van de geest, die deze wet heeft doen tot stand komen.

In Holland is de administratie en zijn minister veel verder gegaan, dan bij ons en in plaats van af te breken, krijgt men er zelfs een grote som om die schepen aan het buitenland te verkopen.

Daarover hebben we het een ander maal, daar we hopen dat de Minister die elk afgewezen geval zelf mag beoordelen, het onzinnige van sommige beslissingen zal inzien. Geen enkel wet noch K.B. is volmaakt. Ook de administratie niet in haar zienswijze.

P. Vandenberghie.

Aan onze postabonnees

De postbode zal een dezer dagen het hernieuwingskwijtschrift voor het abonnement op « Het Visserijblad » bij U aan huis aanbieden. Wij durven U verzoeken hiermede rekening te willen houden en het abonnementsgeld klaar te leggen tegen zijn komst, daar het kwijtschrift slechts éénmaal wordt aangeboden.

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.

Wij danken U voor de interesse die U steeds voor ons blad hebt betoond; het zou ons verheugen U verder tot onze lezerskring te mogen rekenen.

WORDT DE REDERSCENTRALE EEN GELDKLOPPERIJ ?

(Vervolg van blz. 1)

MAAR... hadden we voor 1976 met eenzelfde bijdrage van 15 fr., de volle ophoudprijs moeten uitbetalen dan was er op vandaag reeds een tekort van 6 tot 7 miljoen frank.

BIJDRAGE

Van de 15 fr. bijdrage die de reders betalen per 50 kg. aangevoerde vis, wordt er uiteraard een bedrag ingehouden tot dekking van de administratiekosten. De jongste jaren was dat 6 fr. administratie en 9 fr. opvangfonds. Het is juist die 9 fr. die te weinig was in 1975 en waardoor er een put in de kas kwam.

Die 9 fr., die in 1976 niet meer moest dienen om opgevangen vis te vergoeden, zorgde ervoor dat die put gevuld werd en dat er nog een deftig overschot bleef. Dit voordelig saldo dat op de rekening blijft staan van ieder reder, kan door de beslissing van de algemene vergadering aan de reders worden terugbetaald.

Nu is het de vraag :

1) zullen we die 9 fr. verder doen betalen en het overschot voor de reders laten oplopen tegen einde '77 tot 7 miljoen ?

2) Zullen we die 9 fr. verder doen betalen maar ook de volle opvangprijs uitbetalen, zodat we mogelijk tegen einde '77 een nieuwe put zullen te vullen hebben ?

3) Zullen we die 9 fr. niet meer doen betalen en aan de reders, voor hun opgevangen vis, slechts de FEOGA uitkeren zoals in 1976 ? Die dus per ben 9 fr. winst is voor de reder.

Een beslissing dienaangaande werd in de beheerraad met meerderheid in de Rederscentrale genomen : de 9 fr. wordt voort geind, maar voor opgevangen vis wordt de volledige ophoudprijs uitbetaald. Als men meent dat de meerderheid van de vloot toch zou kiezen de volle pot te betalen om de volle pot te ontvangen bij opvang, dan nog had men preventies kunnen inbouwen en bv. kunnen voorzien dat in elk geval kuutzieke vis hoogstens de FEOGA-prijs zal kunnen ontvangen. Zelfs in de E.E.G. overweegt men bepaalde vissoorten gedurende bepaalde periodes niet te vergoeden zoals gewoonlijk. Bij ons is het toch ook zo dat in januari - februari veel meer platvis wordt opgevangen dan gewoonlijk en zulks voornamelijk omdat dan de pladijs mager en praktisch onverkoopbaar is.

We willen de beslissing van de beheerraad der Rederscentrale niet betwisten, maar we betreuren dat, vooraleer deze beslissing te nemen, niet alle reders naar hun oordeel werd gevraagd.

We durven daarom vooralsnog hopen dat de reders zullen afwegen wat het meest verkieslijke systeem is en dat ze hun mening zullen willen bekend maken, omdat het ons voorkomt dat in de huidige omstandigheden een kleinere bijdrage verkozen wordt boven een eventuele hogere opvangsom.

Het bestuur van de redersvereniging
Hand in Hand, Zeebrugge

Schadegevallen in de zeevisserij

Bij het opwinden van de bokken kreeg de Z.27 van reder Neyts Leopold een staaldraad in de schroef waardoor op slow naar Oostende diende devaren, waar een kikvorsman deze verwijderde.

De Z.465 Andrie van Raymond Vandierendonck kwam bij het aan- doen van de haven van Zeebrugge met de bakboordstevan tegen de achterstevan van de Z.580 waardoor deze terecht kwam tegen de Z.42 en de Z.580 schade opliep.

De N.470 van Zeger Lycke moest terug de haven van Nieuwpoort aandoen met defekte keerkoppeling. Hij werd opgesleept door de N.590.

Bij het afmeren van de vismijn van Zeebrugge heeft de Z.472 schade toegebracht aan de Z.548.

hinder) sloeg tijdens de visserij De Z.506 van de rederij «Noord- met zijn visboel vast aan een onder

water zittend voorwerp. Door de hevige ruk brak de SB-bok, alsook de as van de voetrol van de SB-voorgalg. De SB-boel ging verloren en koers werd gezet naar Zeebrugge.

Tijdens de visserij sloeg de Z.516 met beide boelen vast aan een onder water zittend voorwerp. Door de hevige ruk is de mast gescheurd. Juist onder het punt waar de bokken aan bevestigd zijn.

De Z.525 van de weduwe Savels havigeul te Zeebrugge midscheeps door de Z.405 aangevaren.

Door de hevigheid van de aanva- ring werd de beschermband van de houten reling afgerukt, vier à vijf stutten gebroken en werd de SB-reling gelicht vanaf de SB voorgalg tot de achtergalg.

WAT HET JAAR 1976 DE VISSERIJ BRACHT TE NIEUWPOORT

INLEIDING

Nu het jaar 1976 voorbij is, komen we meer en meer tot de vaststelling dat we in de visserij een «historische» periode aan het beleven zijn.

Werkelijk komen we tot het besluit, dat het gedaan is met de «vrijheid» van de zee. Waar het sinds heugelijke tijden een traditie geweest is, dat de schipper aan boord van zijn vaartuig, eenmaal «buitengaats», ging vissen waar hij wilde, meebracht wat hij wilde, en... hoe meer hoe beter.

Deze periode van «vrijheid» is nu eenmaal voorbij!!!

Door landelijke overeenkomsten (EEG) werden quota-regelingen in voege gebracht Elk land krijgt zijn beperkt deel in aanvoer, en dit voor verschillende vissoorten. Tong, pladijs, haring mogen volgens het stelsel maar in beperkte mate gevangen en aan land gebracht worden. Op kaart worden de beschermde vangplaatsen aangeduid. Waar slechts gezamenlijk maar zoveel mag gevangen worden en dit alles op advies van biologen van de partnerlanden. Dat de vooruitzichten en voorspellingen van deze geleerden niet altijd bewaarheid worden en de geheimen van de zee nog ver van opgelost zijn, bleek ook in het voorbije jaar, die ten andere bestempeld was als een «mager» tongjaar! Pas waren we in juni '76, of het toegestane kwantum was praktisch binnengebracht.

Om te redden wat nog te redden viel, verdeelde men het overschot onder de «tongvangers», dit op basis van de motorsterkte, en kregen de schippers een «vergunning», vermeldende het aantal kilo's tong die ze nog mochten binnenbrengen tot op het einde van het jaar!!!

Gelukkig voor de Belgische vloot, liep deze periode vlot voorbij daar een gedeelte van de vaartuigen, de tongvisserij stop zette, om in span de «gullevisserij» of de «haringvisserij» te beoefenen.

Slechter was het gesteld bij onze Noorderburen. Hun toegestane kwantum voor tong was nog vroeger uitgeput, of liever binnengebracht, en de gevolgen daar waren fantastisch: de helft van de Nederlandse vloot bleef aan de kaai liggen, en nieuwgebouwde grote vaartuigen werden te koop gesteld.

Dit alles wordt nu op het ogenblik nog in minderheid gesteld met de opgang zijnde 200 mijlen zone voor de EEG lidstaten. Hierbij is het de wens van de EEG de visstapels zo doeltreffend mogelijk te beschermen tegen overbevissing, ongeacht of deze bedreven wordt door de eigen vloot of door die van derde landen. Wat echter onze «kleine» reders de schrik op het lijf jaagt, is, op het ogenblik de «eis» van Engeland om zijn territoriale wateren tot op 50 MIJL uit te breiden. Moest dit bewaarheid worden dan ware dit een drama en «doodsteek» voor onze vloot. Verschillende internationale vergaderingen zijn reeds belegd geweest, en de Europese visserijpolitiek zit momenteel in het sukkelstraatje en tot een breuk tussen Negen zal het zeker wel niet komen. Hopelijk is de uiteindelijke oplossing voor onze eigen visserij niet al te nadelig; we zijn nu wel gewend aan een geleidelijke afname van de vangsten, maar ook aan deze daling is ergens een grens!

Tijdens het voorbije jaar werd ook de slooppremie door de regering goedgekeurd en van kracht. Deze premie bedraagt 20.000 F per Bruto Ton, met in aanmerking de ouderdom van het vaartuig, enz. Het aantal aanvragen over heel de kust bedraagt 34 schepen, waarbij twee van Nieuwpoort, de N.543 van Marcel Desaeve (80 Ton) die met zware motorbreuk, reeds uit de vaart was van 15 maart 1975, en de N.762 van Vercoutter Raphael, (63 ton) die «stil» lag van einde '75.

Zo hebben we 1976 doorsparteld en blijft onze Nieuwpoortse vloot met 33 eenheden over. Dit met aftrek van N.543, en N.762, die gesloopt zullen worden, de N.804 (garnaalscheepje) verkocht voor sportvisserij (?) en de N.591 van Coulier René, die door brand op zee gezonken is. De H. Kusters Theo kocht een tweedehandsvaartuig in Zeebrugge, die nu het nummer N.408 draagt!

AANVOER — VERKOOPCIJFER

Spijts alle voornoemde beperkingen, is de aanvoer in 1976 in onze haven niet zo slecht geweest, in vergelijking met vorige jaren. Een vaststaand feit mag en moet toch vermeld worden: hebben we wat meer kg vis op de markt gekregen, is het verkoopcijfer hoger, dan is dit in de eerste plaats te danken aan het vaartuig N.15 «De Kottens» van Roger Calcoen. Waar veel kleinere schepen het niet aandurfden hun tongvangsten in de thuishaven te verkopen, heeft Roger Calcoen, en dit met grote vangsten, niet gearzeld in Nieuwpoort te markten. Telkens waren de tongprijzen, dezelfde als in andere havens, en eigenaardig genoeg zelfs enkele franken de kg hoger! Het op de markt zetten van de vangsten van de N.15 is een stimulans geweest om andere grote vaartuigen met tongvangsten bij ons te laten verkopen. Daarom voor Roger Calcoen onze «chapeau» en dank in de eerste plaats. Tijdens de zomermaanden kregen we ook de N.752 «Ter Yde» die de visserij bedreef op «kreeftjes» op onze markt! Waar alle winkeliers van de Westkust de gegeerde kreeftjes moesten kopen op de Zeebrugse markt, nam de N.752 het initiatief eens dergelijke vangst te Nieuwpoort te verkopen. De winkeliers waren in hun nopjes en het resultaat gaf meer dan voldoening.

Dit alles bracht er toe bij dat onze markt beter bekend werd door «vreemde» handelaars, waar verder heel de visserij van genoot!!

Tevens kwam het Nederlands vaartuig ARM 44 (Arnhemuiden) 27 maal zijn vangst bij ons verkopen, wat een verkoopcijfer gaf in totaal van 4.299.801 F (voor ons een «surprise»).

1976 VOOR NIEUWPOORT EEN TOPJAAR

Alles samengeteld, zijn we gelukkig te kunnen melden dat het jaar 1976, een topjaar geweest is, met een totaal verkoopcijfer van 65.671.948 F.

Waar 1972 aan de spits stond met 62.698.489 F, kregen we de daarop volgende jaren een inzinking:

voor 1973	naar	55.596.390
1974		50.760.874
1975		51.167.142

Dergelijke verhoging is dus te danken aan vangsten van grote vaartuigen, waarbij natuurlijk de tongensoort de grote rol heeft gespeeld.

AANVOER IN KGR EN FRANK

Onderstaande vergelijkende tabel met aanvoer in kg en in F zal dit verduidelijken:

	1975	1976
Bodemvis	1.487.440 kg	1.503.559 kg = meer 16119 kg
Garnaal	81.121 kg	68.437 gk = min 12.684 kg
(595 vangsten)		
Haring	49.837 kg	45.432 kg = min 4.405 kg
Sprot	geen	geen
	1.618.398 kg	1.617.428 kg = min 970 kg

Opbrengst per soort: F

	1975	1976
Bodemvis	45.539.388 F	61.517.603 F : meer 15 978 215 F
Garnaal	5 161 634 F	3.580.556 F : min 1.581.078 F
Haring	466.120 F	573.789 F : meer 107.669 F
	51.167.142 F	65.671.948 F : meer 14 504 806 F

Wat de garnaal betreft, waren het aantal vangsten en de gemiddelde prijzen:

1975 : aantal vangsten 595 — opbrengst 5.161.634 F — kg 81.121 — Gemiddelde prijs 63,60 F.

1976 : aantal vangsten 426 — opbrengst 3.580.556 F — kg 68.437 — Gemiddelde prijs 52,32 F.

Het minder aantal vangsten, spruit voort uit het schrappen uit de vloot van de N.804 «De vijf gebroeders» van Legein Henri van Oostduinkerke een specifieke garnaalvisser.

WAT BRACHT DE VISMIJN OP

De volgende inkomsten konden geboekt worden, rekening houdende met de bijkomende spelingen:

mijnrechten : 3 pct op 65.671.948 F	1.974.592
koperkaarten (500 F)	56 500
loskraantjes	39.240
Van Zwervaegeer Arthur : 3 pct voor zijn berekeningen en uitbetalingen :	
Op verhuur van bennen 121.272 F à 3 pct	3.644
Op uitbetaling vislossers : 760.199 F à 3 pct	23.119
Op uitbetaling zout : 9.270 F à 3 pct	283
Van Cordenier Leopold : zijn berekeningen worden in de Kredietbank uitgevoerd.	
Voor het Ned. vaartuig ARM. 44, werd op zijn vraag voor sommige reizen dit door ons berekend en uitbetaald!	
Op verhuur bennen : 1.988 F à 3 pct	62
Op uitbetaling vislossers : 20.787 F à 3 pct	628
Verhuur van de pakhuizen en visafvalmagazijn.	
Oud gedeelte vismijn :	
3 kleine pakhuizen à 4.400 per jaar	13.200
8 grotere pakhuizen à 8.250 per jaar	66.000
1 pakhuys (N5) 10.000 per jaar	10.000
Nieuw gedeelte vismijn :	
Pakhuizen nr 13 en nr 17 : 25.000 F per jaar	50.000
Pakhuys nr 14	23.000
Pakhuys nr 15	22.000
Bergplaatsen voor de verhuurders van bennen Cordenier L. en Zwervaegeer A. 8.250 F x 2	16.500
Huurgeld van de gebruikers Visafvalmagazijn 1976	13.050
	Totaal : 2.311.818
	(vervolg blz. 4)

HAVENRECHTEN

Zeeschepen : vijf kustvaarders kwamen lading lossen (ammonium sulfaat)	
Aanlegrechten (5 F op nettotonnage)	6.525
Binnenvaartschepen :	
zeven binnenschepen kwamen kolen lossen	
één lading met zand : 1 F per bruto ton	3.030
Lijnvisserstvaartuigen :	
twee (Jan Bart I en II) 5 F x bruto ton per maand	5.880
Mazoutbootjes met bestendig verblijf :	
5 F netto ton per maand	2.220
	17.655

ELEKTRISCHE LASPOSTEN LANGSHEEN DE HAVEN

De elektrische schakelkasten langsheen de haven : bij kielrooster lange brug, vóór het douane bureel, en bij de kuisbank havengeul, werden 64 maal gebruikt, dit voor herstellingen aan visserstvaartuigen, yachten en binnenvaartschepen. Dit gaf een ontvangst van

9.124

ONTVANGSTEN VAN TELEFOONGEBRUIK

Van vissers en handelaars, voor het voeren van telefoongesprekken vanuit ons bureel : ontvangen

755

Recordcijfers in Zeebrugse vismijn

De totale opbrengst in de stedelijke vismijn van Zeebrugge voor 1976 bedroeg niet minder dan 694 miljoen 575.340 fr. Dit is ruim 113 miljoen meer dan in 1975. Wat velen niet hadden durven hopen werd dan toch waar.

Dit prachtig resultaat werd dan ook vooral in de hand gewerkt dank zij de ondernemingsgeest van de reders, de bemanningsleden en de vishandelaars, die niets over het hoofd hebben gezien om «hun» vissershaven op het voorplan te brengen en meer dan ooit de mening zijn toegedaan dat de vissershaven van Zeebrugge moet behouden blijven. Weinig of geen steun werd er bekomen vanwege het stadsbestuur, ondanks de herhaalde smeekbeden van de verschillende redersorganisaties.

Ook de menigvuldige tussenkomsten op parlementair vlak kenden

weinig of geen sukses bij het ministerie van Openbare Werken, zodat de meer dan noodzakelijke verbeteringswerken aan de vissershaven uitbleven.

Maar desondanks blijft men te Zeebrugge hopen op een herwaarderding van de bloeiendste vissershaven aan de Belgische kust. Gedurende het afgelopen jaar werden er 2.287 uitvaarten genoteerd, tegen over 2.243 in 1975. De totale aanvoer in 76 bedroeg meer dan 12 miljoen kg vis, dit is 227 ton minder dan in 1975. De gemiddelde prijs is gestegen van 41,97 fr naar 52 fr het kg. De garnaalaanvoer haalde 1 miljoen 128.964 kg, hetgeen 40 ton meer is dan in 1975.

De totale opbrengst bedroeg 59 milj. 152.385 fr tegenover 65 miljoen 750.912 fr. De gemiddelde prijs daalde gevoelig van 60,32 fr per kg in 1975 naar 52 fr in 1976.

Kleinere aanvoer maar hogere opbrengst te Oostende in 1976

Het jaar zit er weer op. Meteen zijn ook de eerste resultaten bekend. Opbrengst- en aanvoer voor de vismijn in haar geheel, resultaten van schepen afzonderlijk. In het oog springend is ongetwijfeld dat de opbrengst weer gestegen is (plus 23.447.603 fr) maar ook dat de aanvoer verder is teruggezaakt. Die aanvoer verminderde ten opzichte van 1975 met 4 miljoen 332.581 kg tot 21 milj. 439.162 kg.

Dat is dan zowat het minste dat al te Oostende verwacht werd tijdens de laatste jaren. De prijzen zijn over het geheel jaar gezien goed geweest. De opbrengst steeg immers gevoelig tegenover een gevoelige aanvoervermindering. Het wegblijven van de vreemde schepen (IJslandse, Nederlandse, Noorse, e.a.) heeft de aanvoer ongetwijfeld nog meer omlaag gedrukt. Ook de volledige mislukking van het haringseizoen deed nog een duit in het zakje. Al met al staan we op 31 december 1976 met een aanvoer van nauwelijks 21 milj. 439.162 kg voor 629.915.464 fr. Veel meer dan verleden jaar dus maar nog een heel eind verwijderd van het topcijfer van 1974 dat 642.440.810 fr bedroeg.

De tijd dat ieder jaar een hoger cijfer bereikt werd, ligt achter de rug. Laten we hopen dat binnen enkele jaren de heropleving zal komen. Van de eigen Oostendse schepen zal het nog moeilijk kunnen komen, die verdwijnen als sneeuw voor de zon. De slooppremie zal het wegsterven van die vloot nog een beetje versnellen. We wachten dus op IJslanders, Hollanders, Denen, Fransen, Nieuwpoortenaars en schepen uit Zeebrugge. Er is hier alleszins plaats genoeg, vooral met het nieuwe visserijdok.

Wat de toppersresultaten betreft, het is de O.202 die dit jaar de hoofdvogel afschiet en met 18 milj. 391.782

fr ook schepen als de O.81, de O.317 en de O.316 achter zich laat. De aanvoer van IJslandvis is wel gedaald ten opzichte van verleden jaar en dit van 5 milj. 944.473 kg naar 5 milj. 539.313 kg. Ook de IJslandvloot wordt steeds kleiner, iets wat in 1977 nog zal verder gaan.

Wat de opbrengst van deze IJslandvis betreft, hier ook een stijging en dit van 121 milj. 934.242 fr naar 140 milj. 190.352 fr. Opnieuw veel hogere prijzen dus voor deze vis. Wat niet belet dat sommige schepen niet uit de kosten zullen geraken. Voor anderen werd het wel een goed jaar. Te onderstrepen dat de hoogste opbrengst dit jaar duidelijk onder de hoogste opbrengst van verleden jaar blijft.

GEBROEDERS VERBIEST BLIJVEN OP HUN GARNAALTROON

Met een totale vangst van 40.643 kg garnaal waarvoor zij een gemiddelde prijs van 48 fr kregen, bereikten zij een opbrengst van 1 milj. 961.253 fr. Geen enkele garnaalvisser is er in 1976 dus in geslaagd de twee miljoen te bereiken. Dit niet tegenstaande de gebroeders Verbiest in 1976 heel wat meer garnaal aanvoerden dan verleden jaar toen zij met 33.895 kg garnaalkoningen werden. Evenals verleden jaar eindigt de bemanning van de O.101 op de tweede plaats, zij worden dus onderkoning. Alleen de O.110 bereikte de 40 ton garnaal; de O.101 en de O.190 losten ieder meer dan 37.000 kg garnaal. De hoogste gemiddelde prijs werd betaald voor de vangst van de O.150 die met slechts 13.438 kg toch aan 1 milj. 5.748 fr geraakte en dus meer dan

75 fr gemiddeld kreeg, daar waar het algemeen gemiddelde voor de hele vloot rond de 48 fr lag.

De garnaalprijs is in 1976 duidelijk lager geweest dan in 1975, het gemiddeld viel terug van 59 naar 48 fr. De aanvoer is in 1976 groter geweest en steeg tot 411.579 kg tegen slechts 393.851 kg verleden jaar. De opbrengst is eveneens een heel eind gedaald en viel terug van 23 milj. 315.675 fr naar 19 milj. 819.939 fr. Er werd per schip ongetwijfeld

meer garnaal gebracht aangezien het aantal vangsten verminderde van 3.291 in 1975 tot 2.959 in 1976. Garnaal is in 1976 bijna de hele tijd goedkoop geweest vooral wegens de grote invoer uit Duitsland. De meeste schepen hebben dan ook een aanzienlijk lagere opbrengst bereikt ondanks de grotere vangstspanning. Iets wat minstens als abnormaal mag bestempeld worden in een tijd waar alle steeds duurder wordt.

OPBRENGST VAARTUIGEN IN OOSTENDSE VISMIJN

SCHEPEN UIT NIEUWPOORT

N. 3	4.882.063	N. 15	5.229.830
N. 40	7.334.901	N. 41	6.191.510
N.172	109.371	N.345	220.742
N.408	49.989	N.422	7.410
N.591	136.552	N.700	23.225
N.705	8.203.008	N.706	9.059.119
N.708	9.701.985	N.709	9.701.985
N.715	333.610	N.719	5.949.121
N.720	4.390.265	N.723	1.356.827
N.736	7.757.119	N.738	319.484
N.752	4.142.027	N.761	372.584
N. 45	6.134.855	N.579	6.141.238

SCHEPEN UIT ZEEBRUGGE

Z. 14	53.026	Z. 27	58.590
Z. 34	11.663.811	Z. 38	2.430.902
Z. 62	6.346.012	Z. 99	1.210.406
Z.126	141.043	Z.162	563.259
Z.189	413.419	Z.196	700.728
Z.209	8.968.596	Z.295	965.194
Z.400	130.307	Z.418	857.775
Z.445	4.210	Z.483	303.873
Z.484	1.088.952	Z.499	11.177.445
Z.502	8.017.160	Z.509	8.968.596
Z.526	374.555	Z.542	627.557

Z.548	5.660	Z.581	50.350
Z.583	891.300	Z.597	7.068.793

SCHEPEN UIT OOSTENDE

O. 26	5.526.870	O. 33	9.823.954
O. 35	5.318.238	O. 37	3.814.920
O. 68	6.624.554	O. 69	2.289.098
O. 81	17.122.718	O. 82	3.351.566
O. 83	4.767.096	O. 94	6.492.295
O.114	9.165.834	O.118	8.616.919
O.120	2.340.186	O.123	6.791.314
O.127	10.221.566	O.128	6.711.004
O.129	10.113.635	O.134	6.574.888
O.135	7.579.260	O.141	7.757.119
O.180	9.058.273	O.181	8.115.095
O.182	9.445.127	O.186	12.273.610
O.198	7.163.477	O.202	18.391.782
O.206	6.657.027	O.216	17.134.054
O.217	4.868.290	O.229	6.438.648
O.231	3.158.601	O.232	6.732.981
O.236	12.842.261	O.239	6.564.457
O.243	7.808.578	O.254	8.447.250
O.274	7.936.066	O.275	6.719.170
O.279	8.732.091	O.282	10.714.161
O.285	7.716.990	O.303	9.026.649
O.306	9.155.622	O.309	6.935.563
O.313	5.774.445	O.316	16.038.812
O.317	16.229.362	O.318	13.958.162
O.334	13.929.275	O.369	7.744.894

Leugens rond Zeebrugge HET GEVAAR VAN DISTRIGAZ

Ons land heeft in het najaar 1976 een kontrakt afgesloten met Algerie voor de levering van aardgas in vloeibare toestand. In de herfst van 1980 moeten de eerste leveringen ontvangen worden, wil België ontsnappen aan een miljarden-boete.

Voor het vervoer van dit gas wordt intussen reeds op een Belgische werf een methaantanker gebouwd en, omdat Antwerpen en Gent dergelijk gevaarlijk spul liever verloren dan gewonnen hebben, krijgt Zeebrugge de weinig geruststellende eer deze methaantanker binnen de haven te mogen ontvangen.

Op het hoofdkantoor van Distrigaz te Brussel, die het gas zal in ontvangst nemen en verwerken, werd mij een maand geleden medegedeeld dat de werken aan de voorhaven van Zeebrugge nooit tijdig zullen gereed komen om de methaantankers te laten meren. De plaats van de terminal was daarvan echter onafhankelijk en Distrigaz overweegt zelfs het gas te laten lossen in een Franse haven en dit daarna via pijpleidingen naar België te brengen. De noodzaak aan een voorhaven zou daardoor grotendeels komen te vervallen, wat wellicht zou botsen met de belangen van de aannemersgroep die uiteraard zeer graag deze voorhaven zou bouwen.

Op vraag van de burgemeester van Knokke-Heist waarom Distrigaz een terminal wenst ten oosten in plaats van westelijk, zei de woordvoerder van Distrigaz dat zij geen enkele voorkeur hebben en slechts als voorwaarde stellen dat er geen tijdelijke maar een definitieve aanlegsteiger zou voorzien worden. Volgens deskundigen zou een dergelijke definitieve steiger en terminal even goed oostelijk als westelijk kunnen worden gebouwd en zelfs Distrigaz gaf toe dat een westelijke inplanting hoogstens wat meter pijpleiding méér betekent, wat op dergelijke enorme kosten zonder invloed is.

DE STANDAARD VAN 10 JANUARI 1977

In de Standaard echter zegt J. Tjigtadt, afgevaardigde-beheerder van de Belgische Betonmaatschappij, lid van de aannemersgroep Zeebrouw-Zeezand (belast met de studie en de bouw van de voorhaven te Zeebrugge ingevolge het betwiste «raamkontrakt») dat de werken wél zullen klaar zijn in de herfst van 1980 en DAT DISTRIGAZ EEN OOSTELIJKE IN PLAATS VAN EEN WESTELIJKE TERMINAL-BOUW HEEFT GE-EIST.

Men weet dat intussen een groep aannemers, die geen kans kregen t.o.v. Zeebrouw-Zeezand, naar de Raad van State zijn gegaan om te protesteren tegen het toekennen — zonder aanbesteding — van dergelijke miljardenwerken aan een bevoorrechte groep.

Alles laat dus voorzien dat de werken laattijdig zullen aangevat worden, daar het zelfs mogelijk blijft dat de Raad van State het kontrakt van Zeebrouw-Zeezand verbreekt en de regering toch nog verplicht een aanbesteding uit te schrijven.

Maar in het gunstigste geval : dat eerstdaags met de werken kan begonnen worden blijkt dan weer dat de Belgische steengroeven niet bij machte zijn voldoende vlug te leveren om de werken in 1980 te kunnen beëindigen. Alle deskundigen van openbare werken beweren immers dat men geen voldoende specie kan krijgen, ook niet al werkt men dag en nacht met dubbel zoveel volk als nu, om in 1980 de noodzakelijke strekdammen te kunnen bouwen.

We durven daarom wel heel erg twijfelen aan de beweringen van de heer Tjigtadt, die tenandere langs zijn neus weg toegeeft dat tegen 1980 slechts 5,5 km van de voorziene 8 km strekdammen zullen kunnen afgebouwd worden. Wij zijn dan ook geneigd eerder Distrigaz te geloven, voor wie het onverschillig is waar de terminal wordt gebouwd, maar waardoor men oostelijk een prachtige nieuwe vissershaven zou kunnen voorzien.

Is er nu niemand in gans het land die durft vragen én zeggen wat er met Zeebrugge zal gebeuren, en die er voor zorgt dat de dagelijkse foefjes en tegensprekelijke beweringen aan de kaak worden gesteld en die, voor de toekomst van de zeevisserij aan de Oostkust, een definitief standpunt kan en durft innemen ?

Jef Deroose

OM KUST TE BEVUILEN IS 2 MILJARD NIET TE VEEL !

Reeds vroeger was er al sprake dat er een mogelijkheid bestond om een pijpleiding te leggen van het Waalse Couillet (bij Charleroi) naar onze kust. De plaats was niet zeker, maar er was veel sprake van het gebied rond Nieuwpoort. Deze pijplijn, die een deel van het natuurschoon weermom zal schaden, zou dwars door Henegouwen en West-Vlaanderen lopen.

WAT IS DE BEDOELING ?

Een grote chemische fabriek uit de Walen, de Solvay-Soda te Couillet, zou zijn afval naar de Vlaanderen willen brengen omdat de voor het ogenblik voorziene plaats, de Samber, reeds overbevuild is. Het is gemakkelijk om zeggen : «als we niet weg kunnen met ons vuil moeten we 4.000 man afdanken of de fabriek stil leggen». Dit kunnen de mensen hier ook in Vlaanderen zeggen, maar zouden zij dan naar het Waalse gebied mogen gaan met afval ?

En wat met de catastrofe welke de visserij daardoor zou tegemoet gaan ?

MILIEU-DODENDE ZOUTEN

Deze afval zou meestal bestaan uit zouten. Dit is voor de zee onschadelijk (?) beweert men. Maar als deze zouten dan geloosd worden in de broedplaatsen van jonge vis (Vlaamse Banken), kan dit wel enorm schaden ! Het grootste gevaar bestaat hierin dat eens die pijplijn er ligt, de autoriteiten de controle er over zullen verliezen en dat men naderhand niet alleen oplosbare zouten, maar ook andere smeelapperij door de pijp kan jagen.

Een groot probleem is daarbij dat ons land na twee jaar, de overeenkomst van Oslo en Londen officieel nog niet heeft bekrachtigd. Dit laatste ervaren we nog bij het in zee werpen van zwavelzuur voor onze kust, hetgeen zeker in andere landen niet het geval zou geweest zijn. Dit betekent dat er nu geen enkel reglement of wet het storten van afval in de zee buiten de drie mijlszone kan verbieden !

OVEREENKOMST VAN OSLO EN LONDEN

Deze overeenkomst werd reeds door alle landen bekrachtigd en toegepast, België uitgezonderd.

Deze overeenkomst heeft twee lijsten opgesteld.

Lijst 1 : omvat de produkten die niet in zee mogen gestort worden, de zogenaamde zwarte lijst;

Lijst 2 : omvat namen van produkten die wel mogen in zee gestort worden, maar op een bepaalde wijze en in bepaalde omstandigheden : de grijze lijst.

Geen enkel produkt van deze twee lijsten mag voor onze kust gestort worden daar de normen er niet aan voldoen.

Ondertussen is reeds een Conventie op touw gezet in Parijs voor het lozen van afval in de havens, deze zal zeker de steun vinden en gebruik maken van de Oslo- en Londenreglementen.

Toen over enkele tijd van deze pijplijn werd gewag gemaakt, sloegen onze burgemeesters van de kust reeds alarm in Brussel maar dat liep in dovemansoren. Hier aan de kust mogen wel miljoenen uitgegeven worden om zuiveringsstations te plaatsen voor het lozen van gezuiverde afval in zee, maar de ongezuiverde smeelapperij van Waalse fabrieken mag vrij gestort worden.

Als er twee miljard kan uitgegeven worden om een pijplijn, waarom dan geen zuiveringsstation voor hun eigen fabrieken zodanig dat de gezuiverde afval zonder gevaar in de Samber kan geloosd ?

Het verloop van deze pijplijntragedie zullen we zeker van dichtbij volgen en we verwachten een daadwerkelijk verzet van de gemeentebesturen, de visserij en de bevolking in het algemeen.

Vastlopen en vergaan van de 0.288 „LANS”

DRIE MAANDEN SCHORSING VOOR SCHIPPER GERMONPRE

Vorige week vrijdag heeft de Onderzoeksraad voor de Zeevaart een finaal punt gezet achter de behandeling van vastlopen en vergaan van ded 0.283 „Lans”, vlaggeschip van onze vissersvloot.

Was overigens wel een „must” want één dag later zou meteen de verjaring zijn ingetreden.

Daags voordien al had meester Boonen, een Antwerps advocaat, gepleit waarbij hij probeerde enkele aantijgingen van rijkskommissaris Bentein te ontwrichten. Zo stipte de raadsman ondermeer aan dat het toch wel bedroevend is dat wachtsman Zanders pak weg een half uur „blinde” koers liep terwijl hij op de brug alle middelen voor handen had om de schipper te verwittigen — die was druk in de weer met de herstelling van de defect geraakte automatische stuurinrichting — dat hij het in feite allemaal niet zo best meer zag zitten. Volgens meester Boonen is de zaak duidelijk: nadat schipper Germonpre de koers had opgegeven moet roerganger Zanders een moment onachtzaam zijn geweest waardoor zijn vaartuig uit koers geraakte en hij vervolgens ging peilen op het licht van Tornes in plaats van het licht van Stroma. Met uiteraard het fataal gebeuren voor gevolg. Waarbij het natuurlijk dubbel flagrant is dat Zanders vervolgens niet door had dat het vuur van Tornes totaal andere karakteristieken heeft als dit van Stroma en dat had hij met een beetje aandacht moeten zien.

Ook wat betreft de stroming in de Pentland Firth — oord van het gebeuren — op het ogenblik der feiten breekt meester Boonen een lans. Hij betwist met name dat de stroming, 0,1 tot 0,4, enige invloed kan hebben gehad op de feiten. In ieder geval was dergelijke stroming, noch de windrichting, van aard om de „Lans” uit koers te slaan.

Nopens de oorzaak komt de raadsman dus tot een dubbele konklusie: ofwel was de positie, door schipper Germonpre opgegeven, verkeerd, maar dat wordt dan tegensproken door Zanders die wel degelijk toegeeft dat de opgegeven koers overeenstemt met het licht van Stroma ofwel moet Zanders enige tijd onachtzaam of verstrooid zijn geweest waardoor hij alle noties van navigatie verloor. Kortom, de „Lans” liep een wel eng scheve koers. Volgens meester Boonen is de laatste veronderstelling ook de meest logische.

Waarom schipper Germonpre, in een zo gevaarlijk gebied, de leiding over het vaartuig in handen van Zanders gaf? Doodeenvoudig omdat er dermate grote steekvlammen uit de elektrische installatie sprongen dat gevaar voor brand niet onwaarschijnlijk was. De schipper is dus in feite dubbel slachtoffer: enerzijds van zijn ijver om de defekte stuurinrichting te repareren en anderzijds zijn te groot vertrouwen in roerganger Zanders. Vandaar dat de raadsman concludeert dat het verkeerd zou zijn alle schuld op de schouders van schipper Germonpre te laden, terwijl hij de vordering van drie maanden overdreven streng vindt.

In feite is het allemaal zo'n beetje een samenloop van omstandigheden geworden want nooit voorheen verliet schipper Germonpre de brug bij het aandoen van de Pentland Firth, een „short cut” naar en van

de IJslandse visgronden. Voor die ene keer dat hij het roer in anderenmans handen geeft, — in huidige geval Zanders en die had er ook al drie jaren IJsland-vaart opzitten waarvan 9 maand aan boord van de „Lans” — heeft het lot wel uitermate rampzalig toegeslagen.

Een les voor de andere schippers ter visserij, zegden enkele doorvaren leden van de Raad, en inderdaad, zo kan men de drie maanden schorsing van schipper Germonpre omschrijven. Hij beging de fout, en dat geeft hij zelf ook eerlijk toe, de brug op een onverantwoord moment te verlaten. Geen blijk van gede zeemanschap? Zo kan men het interpreteren. Net zoals men kan stellen dat roerganger Zanders iets meer plichtsbef had moeten aan de dag leggen toen hij gedurende een half uur „op Gods genade” het biezonder gevaarlijk gebied doorkruiste zonder zijn schipper in te lichten dat het hem allemaal een beetje te veel was geworden. Ook dat is geen blijk van goede zeemanschap. Zo oordeelde vermoedelijk ook de Raad want de vordering van één maand schorsing tegen Zanders werd prompt verdubbeld tot twee maanden.

HET VONNIS

Omwillen van de belangrijkheid van deze zaak vinden wij het nuttig in onderstaande lijnen de motivatie en de sancties weer te geven welke de Raad, zoals gezegd, vorige week vrijdag velde:

OORZAKEN VAN DE SCHEEPS-RAMP EN OMSTANDIGHEDEN WAARIN DEZE ZICH HEEFT PLAATS GEVONDEN

Wijze waarop schipper 1e klasse GERMONPRE deze gevaarlijke wateren benadert en tracht binnen en door te varen:

1. hij controleert regelmatig de navigatie, maar rekent veel op zijn ervaring en bepaalt bij benadering de posities, bij middel van radar of Loran apparatuur — waarvan hij vermoedt dat zij een precies beeld geven van de werkelijkheid — doch niet bij het meer zeker middel van peilingen.
2. op een gegeven tijdstip — rond 23u30 volgens zijn eigen verklaring — en na, opnieuw bij middel van zijn radar, de positie van de 0.288 te hebben vastgesteld, verlaat schipper GERMONPRE de brug. Aan de roerganger ZANDERS geeft hij de volgende instructies: te sturen op zicht van het licht van 1 vuurtoren (nl. de Stroma), hem te verwittigen moest er iets bijzonders voorvallen en met de mededeling dat de roerganger weldra (wanneer wordt niet bepaald) het licht van Tor Ness zal zien, dit zonder meer preciese aanduiding dat het licht, in normale omstandigheden, binnen het kwartier, hoogstens 20 minuten, in het zicht moest komen.
3. Schipper GERMONPRE acht het niet nodig de wacht te versterken waar voordien twee mannen op de brug werden geplaatst in streken waar minder gevaar dreigde en wanneer niet werd gewerkt op de brug in het stuurhuis.
4. Geen instructies werden gegeven

om radar en dieptemeter aan te zetten, om decca te gebruiken.

Schipper GERMONPRE verliet de brug in die potentieel gevaarlijke momenten om samen met de motorist MICHIELS aan de automatische stuurinrichting te „prutsen”, wanneer de 0.288 volkomen bestuurbaar was zonder deze automatische stuurinrichting.

Waren er moeilijkheden om het schip te besturen (quod non) moest de schipper de 0.288 stilleggen, de nodige signalen vertonen als niet manoeuvreerbaar vaartuig en noodsein uit zenden.

Door zijn optreden in de gegeven omstandigheden heeft schipper 1e klasse GERMONPRE alle „ideale” condities geschapen om zijn schip naar de fatale ondergang te leiden.

Wat de roerganger matroos ZANDERS betreft, moet de Raad vaststellen dat hij zijn schipper niet op de meest gelukige wijze heeft ge-

diend. Misschien door onverschilligheid, of door overdreven zelfzekerheid. Zijn fout, staat vast en, alhoewel licht, is in rechtstreeks verband met het vergaan van de 0.288.

Om deze redenen:

De Raad, rechtdoende tegensprekelijk, gehoord de Heer Rijkskommissaris in zijn vordering, gehoord de 1e betrokkene schipper GERMONPRE in zijn verdedigingsmiddelen en besluiten, uiteengezet door zijn raadgever Mter BOONEN van de Balie van Antwerpen

gehoord 2e betrokkene matroos ZANDERS die niets aan zijn verklaringen ter zitting wenst toe te voegen, spreekt volgende sancties uit: tegen schipper 1e klasse GERMONPRE: 3 maand schorsing van zijn brevet van schipper eerste klasse; tegen matroos ZANDERS: 2 maand schorsing van zijn certificaat van bekendheid.

DE QUOTA IN 1977 EN DE BESLISSINGEN VAN DE REDERSCENTRALE

Ingevolge de eis van Britten en Ieren om minstens 50 mijl eigen water te krijgen, is men in de EEG nog tot geen vergelijk gekomen en werden de quota voor 1977 nog niet vastgelegd.

Onze vertegenwoordigers in de Noord-Atlantische Visserij Commissie hebben destijds medegedeeld dat België hetzelfde kwantum heeft voor 1977 als het in 1976 mocht ontvangen; maar gezien de interne moeilijkheden in de EEG werd sindsdien reeds gevreesd dat de cijfers van 1976 nog met 10 procent zouden verminderd worden.

Ook zou er reeds overeengekomen zijn om in België opnieuw vergunningen uit te geven volgens de PK, met uitzondering van de vaartuigen minder dan 50 bruto-ton en van de kreeftenvangers, voor welke beide categorieën een globaal kwantum zou voorzien worden. Onze verwondering is dan ook groot te moeten lezen in het Visserijblad van Nederland, dat daar de minister van landbouw reeds een beslissing heeft getroffen.

NEDERLAND

Nederland krijgt zoals in 1976 voor de Noordzee 9.200 ton tong en 35.600 ton schol en voor de Ierse Zee 240 ton tong en 20 ton schol. Hier is er dus geen sprake van een vermindering van 10 procent.

In de Ierse zee mag gevist worden zonder vergunning, maar als de toegestane kwanta van 240 ton en 20 ton zouden opgevist zijn, zal dit gebied voor de rest van het jaar verboden visgebied zijn.

In de Noordzee wordt 9.000 ton tong en 35.000 ton schol, globaal genomen, per schip verdeeld op basis van 50 pct der aanvoer van voorgaande jaren en 50 pct met betrekking op de PK. De resterende 200 ton tong en 600 ton schol worden gespaard tot dekking van de bijvangst voor wie geen vergunning kreeg en andere correcties.

Immers VOOR NIEUWE VAARTUIGEN, dat zijn vaartuigen die na 1 januari 77 in het scheepsregister worden opgenomen en DUS NIET IN DE PLAATS KOMEN VAN EEN ANDER VAARTUIG, wordt een contingent gegeven van 500 kg tong en 2.000 kg schol. Vervangingsschepen behouden hun vergunning.

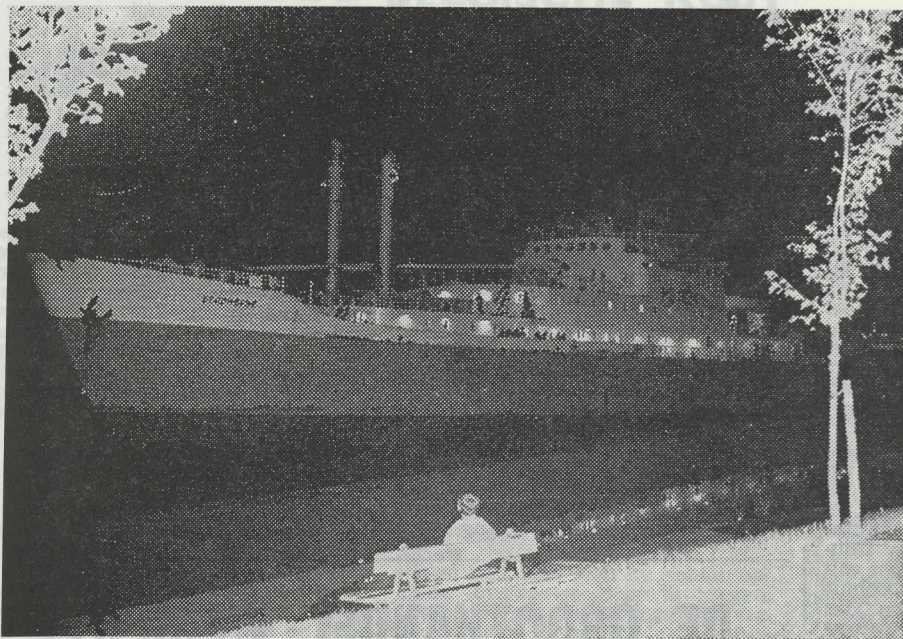
Ook is voorzien dat een rederij, met meerdere vaartuigen, de kwota aan al zijn schepen tezamen onderling mag verdelen.

EN BIJ ONS

BIJ ONS heeft men gemeend dat men aan geen enkel schip, in 1977 in de vaart gebracht, een vergunning mag toestaan en dat onze kwota moeten verdeeld worden volgens de PK, ongezien of men in het verleden een grote tongenvanger was of helemaal geen tong aanvoerde. Dit advies van enkele mensen uit de Rederscentrale is alleen ingegeven door het eigenbelang van diegenen die beslisten en niet van het begrip het algemeen belang te dienen.

We denken dat ze in Nederland de problemen ernstiger benaderen dan bij ons.

Een Russische Gulliver in het land der dwergen



De reusachtige treiler „Belomory“ in de Ierse haven Cork.

Als we onderstaande foto bekijken van de Russische reus, moet men onvermijdelijk aan het sprookje denken van J. Swift. Dit was ook de eerste indruk van de uitgever van de A.F.Z. Hamburg, toen hij in het nachtelijke Cork in Zuid-Ierland, de wegens illegaal vissen in de 12 mijlszone opgebrachte «Belomorye» aanschouwde

Deez meer dan 100 meter lange Russische faktorijtreiler meet 3.273 Brt en is hiermede 50 tot 60 maal groter dan de Ierse doorsnee-visserstvaartuigen. Met 30 waarschuwingsschoten slaagde men er in de Rus tot staan te brengen en na veel palabers en onwil vanwege de kapitein tenslotte naar Cork op te brengen, waar een boete van 100 Pond opgelopen werd voor de kapitein en een boete van in totaal 9500 Pond (nagenoeg 5.8 miljoen B. fr) voor het vrijwaren van de lading en het vistuig. In dit verband begrijpen we de verontwaardiging van de Ierse visserij, die zo hard met hun neus op de stroperij van vreemde reuzen gedrukt wordt. Dit geeft dan ook een andere beoordeling van hun strijd voor een eksklusieve visserijzone en we kunnen deze strijd zeker steunen tegenover de Derde Landen en zeker tegenover de landen uit het Oostblok die, uitgerust door de Staat, waarlijk alle leven wegvissen op de plaatsen waar ze hun netten uitwerpen. We zijn zelfs overtuigd dat hier een volledig visverbod door de EEG voor de ganse 200 mijlszone dient uitgevaardigd op een kleine wederkerigheid na, voor het uitzonderlijk vissen in de Witte Zee door enkele Franse en Britse eenheden, gezien deze visserij meestal in het Noorse zeegebied bedreven wordt.

WAAR WE DE IEREN

NIET KUNNEN VOLGEN

De rechten op minstens een eksklusieve Ierse 50-mijlszone tegenover de partnerlanden uit de EEG kunnen we echter niet onderschrijven omdat onze eigen vissers er een lange traditionele visserij uitoefenden en een verbod ter zake een onoverkomelijke ramp voor de Belgische visserij zou betekenen. Wanneer de Ieren begrip voor hun standpunt vragen, moeten ze dan ook inzicht en begrip opbrengen voor anderziden standpunt, in het bijzonder gezien wij hier in België allen, solidair offers brengen ten voordele van het «Groen Iers Pond» waarmee de Ierse Landbouw recht gehouden wordt.

Het één kan niet uit het andere gehouden worden. We hebben het dan ook niet tegen de strijd van de Ieren tegen de stropers noch tegen het uitrangeren van de Derde Landen, maar kunnen hen zeker niet volgen wanneer ze zich keren tegen de visserij uit die landen die hen anderzijds ter zijde staan in hun landbouwfazet en problemen. We menen dat met het wegvallen van de vlotten uit Derde Landen er echter voor de Ieren reeds heel wat winst zal inzitten, want we zijn overtuigd dat, onder meer de Oostbloklanden, heel wat meer komen wegvissen dan hun statistieken vermelden.

Wat gebeurt er te Nieuwpoort in toepassing van het K.B. van 30-4-76?

In aansluiting met het artikel dat in onze uitgave van 24 december verscheen, kregen wij van de heer senator Mommerency, burgemeester en administratief hoofd van de politie van Nieuwpoort een volgend antwoordschrijven:

In het Nieuwsblad van de Kust en het Visserijblad van 23-24 december 1976 verscheen een artikel met bovenstaande titel. Dit artikel is niet, wat men zou kunnen noemen, objectieve voorlichting van de lezers, integendeel: gevolgtrekkingen worden gemaakt zonder op feiten te zijn gesteund. De politie heeft inderdaad alle viswinkels bezocht met als doel de handelaars objectieve voorlichting en kennisgeving van het K.B. van 30-4-76 te verstrekken. De behoefte aan objectieve voorlichting was schijnbaar door de vakpers niet voldaan, zodat het stadsbestuur te Nieuwpoort gemeend heeft zelf te moeten instaan om de nodige inlichtingen en dokumentatie aan de betrokkenen te verstrekken. Het is inderdaad alleen, op basis van de juiste informatie dat de handelaars de nodige konklusies kunnen maken en besluiten om, ofwel hun uitbating aan de vigerende wetgeving aan te passen dan wel de middelen te onderzoeken om deze wetgeving te laten wijzigen. In deze optiek werd dan ook de voorlichtingscampagne georganiseerd. We dachten dat het noodzakelijk was enige toelichting te verstrekken om mistoestanden, — ten gevolg van het verschenen artikel — te voorkomen.

Get. de burgemeester.

Wij zelf hebben ons artikel van 23-24 december aandachtig herlezen en kunnen nergens een gevolgtrekking van verkeerde voor-

lichting of gemis aan objectiviteit terugvinden.

Dat de politie te Nieuwpoort ten titel van voorlichting gekomen is, doet niets af van hetgeen we schreven dat geen enkele winkel, zelfs de meest moderne niet, er zonder opmerkingen vanaf is gekomen. Het is ten andere niet de politie van Nieuwpoort die bevoegd is om dit K.B. uit te werken en haar optreden noemen we voorbarig. Ze hebben door hun optreden paniek gezaaid.

We houden het er verder bij, dat bij stipte toepassing van het K.B. van 30-4-76, 90 pct van de huidige winkels zouden verdwijnen. We houden het er eveneens bij, dat het K.B. door een ambtenarij opgesteld is die over de praktijk van de verkoop van vis weinig of geen verstand heeft. We schrijven eveneens nog altijd dat veel eenvoudige en niet kapitaalcrachtige handelaars uit de handel zullen verdwijnen bij strikte toepassing van de wet. De politie is bij de vishandelaars gekomen ten titel van voorlichting. Dit is zeker wel aanbevelenswaardig. Dit belet echter niet, dat deze mensen met de neus gedrukt werden op de vele aanpassingswerken, die zouden moeten gebeuren om zich met de vigerende wetgeving in regel te stellen. Wij zelf hebben op geen enkel ogenblik de politie van Nieuwpoort om hun optreden geëist. We hebben er alleen onze konsekwenties uit getrokken dat het dus juist is, en absoluut geen kwakkel dat een stipte toepassing van het K.B., de ondergang, of minstens finantieel niet haalbaar zou blijken te zijn voor de meeste vishandelaars.

Dat de vakpers, zoals de brief van burgemeester Mommerency, het laat uitschijnen en waardoor wij

ons geïrriteerd voelen, niet voldaan heeft aan objectieve voorlichting en kennisgeving, nemen we zeker niet. Het Visserijblad heeft inderdaad, over verscheidene uitgaven verspreid, het K.B. in zijn totaliteit weergegeven, met daarbij nog telkens per uitgave, de nieuwe reglementering per sektor, namelijk het betrekking tot de pakhuizen, tot het vervoer, tot de viswinkels, tot de viskeuring, enz... We menen dat er betere voorlichting niet kon gebeuren en houden de desbetreffende uitgaven ter beschikking van burgemeester Mommerency. Meer zelfs, we zijn de eersten geweest om de stoot te geven aan een campagne voor een soepele toepassing van het K.B., ook al werd dit niet altijd zo goed door bepaalde instanties bekeken.

Het enige wat misschien niet volledig juist is, maar dat absoluut niets aan de zaak verandert, is de mededeling dat de politie kwam op bevel van de Prokureur des Konings, terwijl het nu zou blijken dat het op initiatief van de politie of van het gemeentebestuur gebeurde; al heeft een politie dat wel verklaard aan ene van de belanghebbers.

We voegen er tenslotte aan toe, dat de burgemeester van Nieuwpoort, die wet van 1965 waarop het Kon. Besluit genomen werd, als senator juist gestemd of laten stemmen heeft, zonder dat op dat ogenblik er iets tegen in te brengen.

Zijn dit ook niet objectieve beweringen? En het is op dat ogenblik dat men had moeten zien welke voor het ganse bedrijf schadelijke wet men gestemd heeft.

P. Vandenberghe.

GAAN WIJ NAAR OVEREXPLOITATIE IN ZANDWINNING ?

Geen controle op plaats van winning en ladingen

Op 19 oktober 1976 verscheen PRAKTISCH ONOPGEMERKT in het Staatsblad, het K.B. van 22 juni 1976 waarbij de concessievoorwaarden en de exploitatievergunning van zand en grint aan de N.V. Zeeminerale, Lanceloot, Blondeellaan 1 te Zeebrugge, bepaald en verleend werden. Hierdoor wordt aan deze onderneming een zand- en grintvergunning toegekend van 750 duizend ton in het gebied Oostdijk-Buitenrakel - Kwintebank. Uit dit K.B. ontleen we de voornaamste punten.

Jaarlijks dient minstens 50 duizend metrische ton zand en grint gewonnen te worden. De Staat heeft dus een minimum zandwinningsverplichting opgelegd, waarschijnlijk omdat de concessiehouder een bepaald bedrag per ton gewonnen zand en/of grint dient te betalen, namelijk 2 fr per ton aan het Rijksstation en 3 fr per ton aan de Geologische Dienst van het Ministerium van de zone uit te voeren. Dit is zeker wel een belachelijk bedrag, zodat voornoemde diensten hiermede niet uitkomen om de monitoring van de zone uit te voeren en totaal onvoldoende om het wetenschappelijk onderzoek ter plaatse te doen.

Bij de ontginning moet rekening gehouden worden met de belangen van de zeevisserij en het K.B. voorziet aldus dat in de paartijd van de vis, de winning beperkt en in bepaalde zones zelfs kan verboden worden in de maanden april en mei. De exploitant moet hiervan één maand op voorhand verwittigd worden. Er kunnen ook beperkingen opgelegd worden verband houdende met schietoefeningen die zouden kunnen gehouden of gepland zijn in de ontginningsgebieden of daaromtrent. Ook mag in het hierboven bepaalde ontginningsgebied de Staat zelf zanden winnen of doen winnen en/of onderzoeken uitvoeren. Het is dus bepaald geen alleenrecht dat de N.V. Zeeminerale kreeg. De Staat mag, eveneens nog aan anderen, vergunningsrechten verlenen. Meer bepaald hiermede noteren we, dat onder meer, thans de nodige Koninklijke en Ministeriele besluiten voorbereid worden voor een toelating voor de N.V. Dredging International voor jaarlijks één miljoen ton. Een drietal andere aanvragen zijn in behandeling, terwijl het Ministerie van Openbare Werken zich zelf eveneens een vergunning laat voorberei-

den voor jaarlijks één miljoen ton.

Vermits er een bepaald maximum-kontingent voorzien is, spreekt het vanzelf dat de concessiehouders verplicht zijn de gegevens bij te houden en over te maken van de gebaggerde of opgezogen zandspecie. Dat er hier echter met 'n dakvenster kan gemeten worden, is aannemelijk als we weten, DAT GEEN KONTROOL UITGEOEFEND WORDT op de aangegeven hoeveelheid.

Het lijkt ons toe, dat men best een binnenlopende zandboot op 'n maximum lading zou moeten inschrijven, dan hoeft men slechts rekening te houden met het aantal inkomende beurten. Het is trouwens normaal dat een zandboot volgeladen wordt en er is absoluut geen reden te veronderstellen, dat dit niet zou gebeuren. Het vergemakkelijkt de controle en sluit alle mogelijk discussies uit.

Het art. 17 van het K.B. is bijzonder belangrijk in een waarschijnlijk groter omvang dan men gedacht heeft bij de redactie van dit art. Dit luidt als volgt :

« Schade voor de Staat of VOOR » DERDEN, welke tengevolge van » het gebruik van deze concessie » mocht ontstaan moet de N.V. Zee- » mineralen op eerste aanschrijven » van de Staat, binnen de daarbij » te stellen termijn van ten minste » tien dagen, tot diens genoegen » worden hersteld of vergoed. »

Alhoewel men waarschijnlijk heeft beduidt dat de schade binnen de tien dagen dient te worden vergoed of hersteld en niet binnen de daartoe gestelde termijn van ten minste tien dagen (moet het niet «hoogstens» zijn ?). heeft dit art. een bijzondere waarde voor de visserij. Inderdaad staat het ontegensprekelijk vast dat zandwinning op grote schaal nadelige gevolgen heeft voor de visserij en deze dus schade berokkend wordt. We drukken dan ook de voor de visserij representatieve organisaties op het hart eventueel van dit art. gebruik te maken om de schade-eis in te leiden tegen de zandwinningsfirmas.

Als we nu optellen dat de N.V. Zeeminerale over een jaarlijkse concessie beschikken van 750 duizend ton, de N.V. Dredging en de Staat een concessie toegemeten zal worden van 1 miljoen ton en dat verder nog een drietal andere aanvragen in behandeling zijn, dan zijn we overtuigd niet te zullen missen wanneer we de totaliteit hiervan

kunnen schatten op een 4 miljoen ton. Men kan nu wel inbrengen dat men niet verplicht is het jaarlijks kontingent uit te putten, maar de mogelijkheid ligt er in. Hiervan vertrekkende hebben we berekend dat 4 miljoen metrische ton overeenkomt met een berg zand van 4 km lang, 500 meter breed en 2 meter hoog ! Dit zal natuurlijk op een nog groter oppervlakte een zandverschuiving teweeg brengen, waardoor ook daar de natuurlijke orde van het bodemwezen ernstig zal verstoord geraken. Het is dus niet moeilijk om te kunnen bevestigen dat de zeevisserij zeer zal geschaad worden door deze zandwinning.

VERHOOGDE INVOER VAN VIS IN FRANKRIJK

In de tien eerste maanden van 1976 voerde Frankrijk nagenoeg 256.000 ton zeevisproducten in voor een overeenkomstige waarde van iets meer dan 14 miljard B.F. Voor dezelfde periode over 1975, was dit totaal respectievelijk 247.000 ton voor een waarde van 11,5 miljard B.Fr. In de conservenfabrikatie verhoogde de invoer voor dezelfde periode van 35,6 duizend ton tot 38 duizend ton respectievelijk van 2,1 miljard B.Fr. tot bijna 2,3 miljard B.Fr. De uitvoer bedroeg voor de eerste 10 maanden van 1976 amper 3,6 miljard B.Fr. wat toch een verhoging betekent tegenover 1975 die slechts 2,6 miljard B.Fr. telde.

De visserijsektor gebruikt deze cijfers om op de nadelige beïnvloeding van de uitvoerbalans te wijzen en hieruit de Overheden te doen inzien dat men in de eerste plaats de Franse visserij dient te stimuleren en te steunen om paal en perk te zetten aan het afvloeien van buitenlandse deviezen.

DE GROOTHANDEL WEIGERT TUSSEN TE KOMEN IN DE BETALING DER KEURINGSRECHTEN OP DE AANVOER

In het staatsblad van 29 december 1976 verscheen het K.B. van 3 december tot vaststelling van de keurrechten bij aanvoer van de in zee gevangen vis. Dat dit K.B. aanleiding zou geven tot een afwijzen door de handel van de keuringsrechten, was te verwachten omdat het K.B. slechts spreekt van de kosten van de keuring VAN DE IN ZEE GEVANGEN VIS.

Art. 1 luidt inderdaad :

Om de kosten te dekken van de keuring van de in zee gevangen vis wordt door het gemeentebestuur op wiens grondgebied de vis aangevoerd wordt, of door de afgevaardigde ervan, een keurrecht geïnd.

Art. 2 :

Dit keurrecht is vastgesteld op 0,15 fr. per kg. AANGEVOERDE VIS.

Art. 3 :

Op de keurrechten houdt het gemeentebestuur een som van 5 t.h. af om de administratiekosten in verband met de inrichting van de dienst voor de inning en uitbetaling te dekken.

We herhalen dat dit te verwachten was omdat de hoofding van het K.B. spreekt over de keurrechten BIJ DE AANVOER VAN DE IN ZEE GEVANGEN VIS, en niet bv. terzelfdertijd over de keuring van de vis in de pakhuizen en bij de handel. Ook art. 2 spreekt slechts van een keurrecht op de AANGEVOERDE VIS.

De visgroothandel van Oostende, bij monde van zijn vertegenwoordigers Louis Gekiere en J. Leveke, heeft nu aan de drie gemeentebesturen die over een vismijn beschikken, een schrijven gericht waarbij zij reeds bij voorbaat laten weten, dat ze weigeren in de keuringsrechten op de aangevoerde vis tussen te komen. Dit zal dus volledig ten laste vallen van de reders ! Eén en ander is natuurlijk het gevolg van de opstelling van het K.B. van 3 dec. '76 dat bepaalt, dat er keuringsrecht door de gemeente moet geheven worden, maar verder niet aanduidt wie deze heffing ten laste komt. Integendeel, men spreekt telkens van de «in zee gevangen vis» en van «aangevoerde vis». Het is duidelijk dat de vishandel dit van haar nek schudt door te zeggen, dat zij geen vis aanvoeren uit zee en dat de heffing bijgevolg ten laste van de reders valt. Dit zijn de eerste gevolgen van een onzinnig besluit. Andere moeilijkheden staan ons nog te wachten.

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

HET GEVAAR VAN HET LOZEN VAN CHEMISCHE AFVALSTOFFEN AAN DE BELGISCHE KUST IS DE VISKEURING ZINVOL ?

Dit is een pertinente vraag die in een schrijven van 21 december uitgaande van de Intersyndikale Vakgroep Zeevisserij aan de Minister van Volksgezondheid gesteld is geworden. We zien met spanning uit naar het antwoord van de minister of van de betrokken diensten. Het schrijven zelf geven we hieronder in extenso weer omdat het onze visie bijtreedt.

Mijnheer de Minister,

Naar aanleiding van de bespreking over de viskeuring in de schoot van de Bedrijfsraad voor de Visserij, vernemen we dat uw departement toelating zou verlenen aan de schepen 'Falcon' (4 maal per week van uit Gent) en de tanker 'Walan' (reeds 163 reizen) om chemische afvalstoffen te gaan lozen vóór de Belgische kust op gevaar af sommige paai- en broedplaatsen voor de vis, zeer nadelig te gaan beïnvloeden.

Belanghebbenden in de sektor vragen zich terecht af, in hoeverre de VISKEURING AAN DE WAL ZINVOL IS, wanneer uw departement dergelijke praktijken toelaat.

U zoudt ons ten eerste verplichten, Mijnheer de Minister, ons te LATEN WETEN WELKE UW INZICHTEN TER ZAKE zijn en we houden ons graag ter uwer beschikking om terzake eventueel gehoord te worden.

Wij zelf menen reeds op het antwoord vooruit te kunnen lopen. Er is inderdaad geen enkele ministeriele dienst die het zich veroorloven kan te bekennen aan de voorzijde van een brandend gebouw de pompiers te sturen om langs de achterzijde olie op het vuur te gieten. Dit is zo ongeveer het gedragspatroon van de departementen van Volksgezondheid en Verkeerswezen. We verwachten ons dan ook aan een pseudo-geleerd wetenschappelijk betoog van de diensten van deze departementen, geïnspireerd door de experts en biologen aangesteld door de lozende maatschappijen, dat er in feite geen vuiltje aan de lucht is, dat de afvalstoffen voldoende verdund worden vooraleer in zee te komen, dat dit op een plaats gebeurt waar geen vis zit (natuurlijk men heeft die door de lozingen uitgemoord), dat stalen na de lozing door de kontrollerende expert op het vaartuig genomen, aantonen dat het water niet in die mate vervuild wordt dat er geen biologisch leven meer mogelijk is, dat sommige fauna en flora er zelfs gemakkelijker gedijt (zoals onkruid en viezigheid) en dergelijke onmogelijkheden meer. Men zou best doen dergelijke experts en biologen en de verantwoordelijke departementale diensten eens met het aangezicht in die viezigheid duwen, dan zouden ze zeker niet meer met een schijnheilig gezicht de mensen leugens opsolferen, gebaseerd op rapporten van experts waarvan ze zelf moeten weten dat deze geen enkele waarborg van objectiviteit en waarheid inhouden. Dit zijn nu terug van die mensen die verant-

woordelijkheid dragen, maar op het gepaste ogenblik de onwetende uitgangen, liefst dan met de dood in het hart.

Ondertussen vernam men dat het ministerie van Volksgezondheid niet bevoegd is inzake lozingen in zee BUITEN de territoriale wateren. Ook al een begrip dat vanaf 1 januari 1977 in het onzekere hangt. Men heeft inderdaad vanaf deze datum de visserijlimieten verlegd tot 200 mijl, zeker wat de biologische rijkdommen betreft. Men kan nu dus zeker wel de biologische rijkdommen beschermen tot op deze afstand zonder met het begrip «territoriale wateren» te spelen. Misschien kan men zich nu echter opnieuw wegwassen door te zeggen, dat dit nu in de bevoegdheid van de EEG valt.

De Falcon en de Watsey lozen onder meer afval voor de firma Kronis. Het departement van Verkeerswezen geeft hiertoe de toelating. Op deze lozingen is er weinig of geen toezicht, terwijl het departement de zaak niet kan volgen omdat het daartoe niet uitgerust is ! Dit laatste getuigt van een volkomen gebrek aan verantwoordelijk-

heidszin wanneer men eerst zaken toelaat, waarvan men weet, zelfde zaak niet te kunnen volgen omdat men daartoe niet uitgerust is ! Naiever kan het echt niet.

Tegenover eventuele misbruiken beschikt de Belgische Staat niet over enige rechtsbasis om op te treden omdat de beschikkingen van de Conventies van Oslo en Londen (1972) in ons land geen uitwerking hebben omdat deze wetten onder geen enkele vorm geratificeerd zijn, terwijl nochtans ons parlement reeds sedert 4 jaar aan het zoeken is naar een toepassingsmogelijkheid ! Het is waarschijnlijk ook juist daarom dat Belgische firmas hebben kunnen overeenkomsten sluiten met het buitenland om langs hun bemiddeling te dumpen. Al deze lozingen moeten dus wel een dramatische omvang aannemen voor de broed- en paaiplaatsen, des te meer daar de zee op deze plaatsen zeer ondiep is.

Welke parlementairen spannen zich voor deze wagen ?

Billiau Leo.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

In de Rederscentrale DE HEER MENU ONTSLAGNEMEND IN VERSCHIEDENE KOMMISSIES

De heer Menu, ondervoorzitter van de Rederscentrale, heeft in verschillende commissies, waar hij de belangen van de Rederscentrale en die van zijn leden vertegenwoordigde ontslag genomen.

Het geldt hier de Ongevallenkas voor Zeevisserij, de paritaire commissie voor Zeevisserij, waar allerlei sociale moeilijkheden voorkomen, de commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek. Tevens heeft de heer Menu zijn ontslag genomen als ondervoorzitter in de Rederscentrale.

Hij blijft echter nog de reders vertegenwoordigen in de Bedrijfsraad, in VOZOR, Com. Visserij-onderwijs, Fonds der Scheepsjongens, Europêche en de er aan verbonden werkgroepen in de EEG.

Met dit ontslag verliest de Rederscentrale een zeer bevoegde beheerder, die het klappen van de zweep kent, die van alle visserij-aangelegenheden zeer goed ingelicht was en die van elk dossier dat te behandelen viel, goed op de hoogte was.

In zijn vervanging kan altijd voorzien worden, maar of de belangen met dezelfde bekwaamheid en kennis van het vak in al zijn aspecten, op dezelfde wijze kunnen verdedigd worden, zal de toekomst moeten uitwijzen.

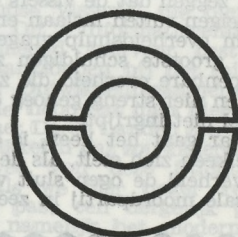
Zoals het er thans aan toe gaat, is de Rederscentrale een klikjesmaatschappij geworden waar met het geld van de reders geleurd wordt en waar mededelingen aan de beheerraad maar worden gegeven voor zover de secretaris gesteund door z'n voorzitter, er kennis wil van geven.

Over de wantoestanden welke daar meer en meer op financieel en organisatorisch vlak plaats grijpen hebben we het een volgende maal. Ondertussen valt het stopzetten van de activiteiten in vele moeilijke commissies ten eerste te betreuren.

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)

MAANDELIJKSE VERANDERINGEN IN DE LIJST

DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN

Maand december 1976

VERANDERING VAN EIGENAAR + THUISHAVEN :

Z.408 „SPERANZA” wordt N.408 „SPERANZA”. Eigendom : KOSTERS Theophiel - VANHOVE, Veurnestraat 317, 8470 DE PANNE.
Tel. 058/41.25.71.
Zeebrief : 3-12-1976.

GESCHRAPT :

B.604 „IBIS” : Eigendom : CATTOOR Mary (Echtg. BOUSSEMAERE), Scarphoutstraat 100, 8380 LISSEWEGE - BRUGGE 5.
Geschraapt : 10-12-1976.

INBOUW NIEUWE MOTOR :

Z.571 „ZEPHYR” : Eigendom : CLAEYS Raymond - SAVELS, Bastenakenstraat 12, 8380 ZEEBRUGGE-BRUGGE 5.
Motor Caterpillar — 1125 PK. — nr. 91 B 824 — bouwjaar 1975.
Zeebrief : 27.12.1976.

ERRATUM :

Z.599 „ZEEVOGEL” : Eigenaar : VANHEE Edgard en niet VAN HEE Edgard.

DE SCHANDELIJKE AANVOER VAN ONDERMAATSE TONG

Sedert enkele dagen, en nu talrijke vissers op de West varen, worden duizenden kg ondermaatse tongen ter markt in het zwart verkocht. De direkties van de vissershavens van Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge grijpen niet in uit vrees dat die schipper volgende maal in de andere haven zal verkopen.

Anderzijds is de aanvoer zo groot, dat een groot motorvaartuig te Zeebrugge er vorige week voor 1.800 kg had en een kleine voor 600 kg.

Een der vaartuigen moest er zelfs tien bennen ONVERKOCHT over boord gooien. Snode weekeraars en handelaars kopen ze op aan 50 fr per kg.

Men beklaagt er zich over dat de grote tongen slechts 170 fr per kg gaan.

Men moet zich daarover niet verwonderen, als men ziet en hoort welke massas ondermaatse tongen aangevoerd worden.

Het plichtsbef en het politietoezicht van onze openbare diensten van rijkswacht, waterschouten en stadsdiensten is ver te zoeken.

En zeggen dat de vissers daarmee hun eigen ruiten inslaan en achteraf om overheidshulp vragen.

De grootste schuldigen zijn hier de openbare overheid die zulks toelaat en niet streng genoeg of in het geheel niet ingrijpt.

Waar gaat het heen, is de vraag die elkeen zich stelt, als de openbare overheid de ogen sluit voor deze massale moordpartij in zee.

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

MOEILIJKE STRIJD VAN FRANSE VISSERS TEGEN VERVUILERS

Niettegenstaande de vissers uit Grand-Fort Philippe de eerste phase van een strijd tegen de industrie «Tioxide» van Calais gewonnen hebben, daar de administratieve rechtbank van Rijsel de beslissing van de Prefekt van het departement Pas-de-Calais vernietigde, waarbij een lozingsvergunning voor zwavelzuur en titaanoxyde uitgeschreven werd, blijken zij nog altijd tussen het aambeeld en de hamer te zitten. Alhoewel er geen vergunning meer bestaat, is er ook geen verbod voor lozing tussengekomen. Ondertussen beklagde de woordvoerder van de vissers zich over het weinig begrip die hij, zowel bij de bevolking als bij de Overheid ter zake ondervindt. Overal staat de werkgelegenheid centraal en schijnt de vervuiling van bijkomstige orde. Ook de syndikale organisaties staan langs de zijde van de vervuiler en zelfs sommige vissers waren niet te spreken over het feit dat de vissers van Grand-Fort Philippe, de gevallen van aantasting van de vis door de zwavelzuur in het openbaar stelden, zodanig dat de bevolking zich wantrouwig opstelde tegen verbruik van vis. Met de voor de deur staande inplanting van een kerncentrale te Gravelines, zake de toestand zeker niet verbeteren en voorziet men het totaal teloorgaan van de visserij rond Calais. Het is inderdaad zo, dat in een tijdstip van 20 jaar de lokale visserij een gevoelige teruggang kende. In de vijftiger jaren telde men voor Calais en Grand-Fort Philippe nog rond de 100 vissersvaartuigen. Er blijven er voor beide havens op dit ogenblik nog slechts 14 over! Ondertussen herhaalde de woordvoerder van de betrokken vissers, dat het niet alleen om hen zelf gaat, maar om alle mensen en dat niemand er baat bij kan hebben, dat er van het Nauw van Kales een vuilnisbelt gemaakt wordt. We herhalen een zeer ondankbare en ongelijke strijd die moeilijk of niet door de kleine visser kan gewonnen worden.

DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1977 VERSCHENEN

De 39e jaargang van dit lijvig boekwerk is verschenen. Het bevat dit jaar meer dan 1.280 bladzijden en wordt op alle vissersvaartuigen, zowel de Nederlandse als de Belgische, welke de Noordzee en de Atlantische Oceaan bevaren tot aan Afrika, gebruikt. Ook de Belgische Zeemacht, de Loodsdiensten en maaltboten hebben dit werk aan boord van elk schip.

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

De oplage 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. Baelskaai 30, Oostende.

De BTW is niet verschuldigd voor schepen.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. IN BELGIE

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

B. NEDERLAND

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

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

Wordt Radio Mi Amigo bevoorraad vanuit Oostende ?

Onze lezers die dagelijks de radio beluisteren, weten dat deze sluikzender door de wet verboden is en dat hij in de monding van de Theems gelegen, allerlei uitzendingen doet. Deze heeft de golfengte overgenomen van de vroegere Radio Veronica.

Hij moet bevoorraad worden, wat naar het schijnt van uit Oostende geschiedt, dank zij een drietal vissersvaartuigen.

De scheepvaartpolitie schijnt niet

bij machte deze te onderscheppen. We weten niet waarom.

Volgens betrouwbare geruchten zouden daags vóór Kerstdag drie vissersvaartuigen van uit Oostende vertrokken zijn en stelt men zich de vraag waarom, zo men niet bij machte is met één politieboot controle te doen, dit niet met medewerking van de Zeemacht geschiedt, waarop het volstaat een waterschoutspolitie te plaatsen om de opleiding op wettelijke wijze te doen geschieden.

EERSTE BRITS OPTREDEN IN 200 MIJLSZONE

Het is mogelijk als gevolg van de dreiging uitgesproken door de sekretaris-generaal van de Visserij-Organisatie de heer M. Hamley, die met 5.000 Britse vissersvaartuigen de havens van de landen van de E.E.G. zou komen blokkeren zo Groot-Brittannië geen eksklusieve 50 mijlszone bekomt, dat dit laatste land, minstens effectief tegenover de vloeten uit Derde Landen heeft opgetreden die in de Britse gemeenschapswateren opereerden. De vliegtuigen die hiertoe ingezet werden, worden gesteund door 3 fregateschepen, die op hun beurt kortelingen zullen versterkt worden door 11 mijnenvegers en nog later door vier verkenningsschepen die voor het ogenblik op stapel staan.

Door de vliegtuigen werden reeds 3 Roemeense en 2 Bulgaarse schepen vissende in de gemeenschapswateren aangetroffen en gerapporteerd. Twee Zweedse haringtreilers werden op 5 januari vissende bevonden in een zone van de Noordzee waar het vangen van haring door de Commissie van Brussel verboden is. De Zweden zouden niet op de hoogte geweest zijn. Ook Russische schepen werden vissende bevonden. De kapiteins waren niet eens op de hoogte van de uitbreiding tot 200 mijlen van de E.E.G.-gemeenschapswateren. Nochtans zou er een voorlopige toelating zijn voor 3 maand voor de Russen, mits een beperking van de vangsten en de voorwaarde, dat er binst deze periode tot een overeenkomst dient gekomen met de E.E.G.

FRANSE SCHEPEN UIT CANADESE WATEREN VERJAAGD

Twee Franse diepvriestrellers, nl. de „Jutland” en de „Joseph Duhamel” van de „Pêcheries Bordeaux-Bassens” zijn dinsdag 4 januari uit de 200 economische Canadese mijlenzone buitengezet door de Canadese visserswachtschepen. Niettegenstaande de Frans-Canadese besprekingen ter zake, zou de reden geweest zijn, dat er geen Canadese vergunningen voor deze schepen uitgereikt werden. De Canadese regeling luidt inderdaad:

- 1) een aanmelding van minsten 24 uur vóór het aandoen van de Canadese wateren.
- 2) de verplichting om in duidelijk leesbare letters het nummer van de vergunning op een zichtbare plaats van de romp aan te brengen.
- 3) het aanvaarden van de mogelijkheid van het aan boord brengen van een Canadese controleur.
- 4) de verplichting om minstens iedere week het gevangen kwantum op te geven.
- 5) het bewaren beslag in geval van overtreding en het aanvaarden van de toepassing van de Canadese wetgeving ter zake.

HET NOORS OPTREDEN

Noorwegen dat zeker tot een wederzijdse overeenkomst met de E.E.G. zal trachten te komen, wenst ondertussen de toegang tot de Barentssee te verbieden aan treilers die meer dan 1500 Brt me-

ten. Hierdoor zouden benevens Westduitse en Britse, eveneens 4 Franse treilers getroffen worden. De zuidelijke toegangsgrens van de Barentssee wordt door Noorwegen bepaald op de 62° Noorderbreedte. Tot het tot stand komen van een overeenkomst met de E.E.G. waarvan de onderhandelingen te Brussel verder doorgaan, worden de visserij-schepen van de E.E.G.-partnerd voorlopig tot de traditionele visserij toegelaten.

VOOROPGESTELDE REGLING IN DE VERENIGDE STATEN

Zoals we reeds vroeger mededeelden, gaat de uitbreiding van de economische 200 mijlszone in de Verenigde Staten slechts op 1 maart 1977 in. Ondertussen werd reeds een wetgeving ter zake opgesteld, die onder meer gevangenisstraffen voor de overtrederd voorziet. Hiertegen is er vooral van de zijde van de E.E.G.-landen hevig verzet gerezen omdat illegaal vissen, economische overtredingen zijn die met boeten moeten bestraft worden en niet door vrijheidsberoving. De U.S.A.-wetgeving voorziet een vergunningsrecht van 4 tot 5 % op de waarde der gevangen vis met daarbij nog een vast recht van ongeveer 37 B. fr. (1 dollar aan de huidige koers) per ton gevangen vis. Ook deze regeling werd door de E.E.G. verworpen als hebbende een diskriminerend karakter. Het zijn vooral Franse schepen die de U.S.A.-wateren zouden kunnen bevissen.

NATIONALE EN E.E.G. - SOUVEREINITEIT

Voor sommigen is het niet duidelijk tot waar de soevereiniteit begint en eindigt respectievelijk van het partnerland en van de EEG-Gemeenschap met betrekking tot economische 200 mijlszone.

Voor wat de afkondiging van de uitbreiding van de economische zone (en niet territoriale wateren) betreft, is dit het land dat hiertoe een wet moet afkondigen en er mededeling van doen. Vooraleer de EEG kan optreden wat de externe en interne visserijregeling met Derde Landen en de partnerlanden zelf aangaat, moet dus ieder partnerland de uitbreiding reeds uitgevaardigd hebben. Tot nog toe is dit niet door alle landen gebeurd en de EEG kan ondertussen wel besprekingen voeren met andere landen en naar een interne regeling zoeken, maar in feite kunnen alle landen nog ongestoord vissen binnen de 200 mijl van deze oeverstaten die de uitbreiding nog niet officieel geproklameerd hebben. In de eigen economische zone kunnen de lidstaten echter geen eigen reglementering uitvaardigen zelfs niet eens waarbij zorg zou gedragen worden, dat er geen diskriminatie gebeurt ten opzichte van de andere partnerlanden. Trouwens dergelijke autonome regelingen hebben altijd als basis één of anderlei bevoordeling van de eigen visserij. Het Verdrag van Rome waarop de EEG zich steunt, druist hiertegen in. Zelfs de controlemaatregelen op de uitgevaardigde reglementering mogen niet nationaal gebeuren, althoe-

wel men veronderstelt dat dit voor een beginperiode misschien wel onvermijdelijk zal zijn. Nochtans is het niet aan te bevelen omdat dit weerom nationaal zal getint zijn. In de vroegere vrije zee die zich tot zeer dicht onder de kust strekte, was de controle op de minimum-netmaaswijdten, de ondermaatse vis, de beperkingen en dergelijke, voorzien door de Noord-Atlantische Visserijkonventie, terwijl dit nu zal moeten gebeuren in de gemeenschapswateren door de EEG zelf. Ook de controle op de kwotering van de verschillende vissoorten als tong, schol en haring, wordt in de EEG-wateren uit de handen van de Noord-Oostatlantische Visserijkonferentie genomen en moet voortaan door de EEG geschieden. De toestand is nu echter zo, dat praktisch nog niets definitiefs vast ligt en men nog altijd doktert aan overeenkomsten met Noorwegen, IJsland en Rusland en ook onderling tussen de lidstaten.

Daardoor is natuurlijk geen vaste lijn te trekken voor de vissersvaartuigen, zodat men ten slotte niet weet waaraan men toe is. Men veronderstelt dat deze onzekere toestand wel nog enkele maanden zal aanslepen en dat men slechts vanaf de tweede semester van 1977 aan een duidelijke reglementering zal toe zijn. Voor de Belgische visserij waarvan de belangen, — onze kleine IJslandse vloot niet te na gesproken — in de 200 mijl gemeenschapswateren liggen, is deze reglementering van uitzonderlijk groot belang.

GEEN BELANGSTELLING VOOR NEDERLANDSE OPGELEGDE VAARTUIGEN

Wie gedacht had, dat minstens uit het buitenland, veel belangstelling zou ontstaan zijn voor de aanschaffing van, in het kader van de saneringsmaatregelen, opgelegde Nederlandse vissersvaartuigen, heeft het verkeerd voor. Gezien heel wat goed uitgeruste en nog goed onderhouden vaartuigen het slachtoffer geworden zijn van de beperkingsmaatregelen, had men vooral gedacht dat Derde Landen zeker speciale interesse voor de aanschaffing van deze vaartuigen zouden hebben. Nu blijkt dit niet het geval te zijn.

Men heeft hier natuurlijk naar de reden gezocht en men kwam tot volgende vaststelling.

- 1) Voor de Derde Landen, waarbij hier vooral aan de Afrikaanse landen en sommige van Latijns-Amerika gedacht wordt, zijn er zware technische aanpassingen aan de vaartuigen noodzakelijk. Over het algemeen moeten de visruimen vergroot worden omdat men in die landen hoofdzakelijk voor industriële doeleinden gaat vissen. Ook moet de koelcapaciteit van de visruimen vergroot worden voor de warme landen en air-konditioning voorzien, terwijl de Nederlandse vaartuigen, wat de behuizing der bemanning en de werkgelegenheden betreft, eerder voorzien zijn voor

bescherming tegen guur weder. Ook het elektrisch en bedieningsapparaat zijn niet altijd passend.

- 2) Partikulieren of firmas uit Derde Landen, die wel belangstelling hebben voor deze vaartuigen, kunnen de nodige fondsen hiervoor niet opbrengen, terwijl anderzijds de Nederlandse eigenaars niet bereid zijn hun vaartuigen zonder de betalingsvoorwaarden, over te doen. De eigenaars wensen dus, ofwel een waarborg van de Staat waarvan de kopers onderhorigen zijn, ofwel van de Nederlandse Staat, ofwel van een bankinstelling. Op avontuurlijk risico gaan ze niet in. En of ze gelijk hebben.

- 3) Met het voorgaand punt samengaande, ondervinden de eigenaars van te koop staande vaartuigen, dat in de Derde Landen, de uitbreiding of modernisering van de visserijvloot, niet centraal staat in het ontwikkelingsplan en geen prioriteit heeft op dit gebied.

- 4) Wat verder enigszins verwondering wekt, is daarbij het feit, dat bewuste landen in het geheel niet zo ingesteld zijn op tweedehandse vaartuigen. Hieraan moeten we onmiddellijk toevoegen dat vorige haastige afgesloten tweedehandse aankopen geen resultaten gegeven hebben, deels ook omdat men toen nog de problemen niet kende, die

de aanpassing aan nieuwe visserijen opleverde en in sommige gevallen, men eenvoudig, vaartuigen gebouwd voor onze visserijen, onze vanggronden en ons klimaat, zomaar elders ging inzetten waar alle factoren grondig verschillen.

Ondertussen heeft men bij onze Noordburen een Informatiecentrum opgericht om de verkoop van opgelegde Nederlandse vaartuigen te bevorderen. Het is de Stichting „Nederlandse Visserij” (die hiertoe besloot. Dit Informatiecentrum heeft gemeend hiervoor best te kunnen aankloppen bij het ministerie van Ontwikkelingssamenwerking in de hoop dat men hier een project met Derde Landen zou kunnen ontwikkelen dat zou kaderen in het streven van deze Stichting. Maar zoals we hier hoger reeds schreven, past een dergelijk programma, namelijk het moderniseren en uitbreiden van de visserijvloot, praktisch nergens in het ontwikkelingsprogramma van deze landen. De Stichting en mede dus de eigenaars van de Nederlandse stilgelegde vaartuigen, hebben dus moeten vaststellen, dat praktisch geen schepen naar het buitenland worden verkocht.

Over de aankoop van schepen door onze reders, hebben we het een volgende maal.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

WEEK VAN 3-1 TOT 6-1-'77

HODI

Een zeer drukke verkoopdag in 1977 met niet minder dan 25 vangsten (waaronder enkele vangstjes) en een aanvoer van ruim 4.400 bennen vis. Wat toch weer niet zo overrompelend is voor een vissershaven als die van Oostende. Dinsdag deden we het al opnieuw heel wat kalmer aan met nog slechts vier schepen. De prijzen moesten gelukkig dinsdag niet onderdoen voor die van maandag en ook IJsländvis bleef op de tweede verkoopdag peperduur. Meteen werden door de verkopende schepen mooie resultaten bereikt. Opvallend toch wel dat tong, in een tijd van schaarste en vangstbeperking, veel goedkoper blijft dan verleden jaar. Al is dat dan weer relatief want prijzen tussen 115 en 180 fr zijn op zichzelf niet zo laag te noemen. Zeer duur waren vlaswijting, heek, leng, schelvis, kabeljauw en gul. Soorten als staartvis, tarbot en griet kregen prijzen als naar gewoonte met grote staart tot 150 fr het kg en heilbot tot 153 fr. De duurste soort op de markt was echter weer tarbot waarvoor tot 228 fr het kg geboden werd. Rog en schol waren de stiefkinderen deze week. Schol en tek die nu nogal mager zijn maar rog waarvoor de prijs onder het normale lag, vooral voor de kleine soorten.

Topprijzen voor kleine koolvis, schelvis en heek. Grote heek haalde zelfs tot 137 fr. Grote schelvis tot 80 fr, prijs die trouwens ook voor kabeljauw betaald werd.

Een paar schepen willen nog van geen wijken weten en brachten toch nog een beetje haring op de markt. De prijs lag rond de 17 fr, niet slecht op zich zelf, de vangsten zijn echter veel te klein.

Voor de IJsländers werd het een heel goede verkoopweek, hoge prijzen, maar kleine vangsten. Uiteindelijk toch gunstige resultaten met 1 milj. 888.000 fr voor de O.126. De duurste soorten waren hier schelvis, kabeljauw, leng en rode zeebaars waarvoor stijgende prijzen geboekt werden.

Van de Monkey Bank één enkele vangst en een opbrengst die er niet om ligt : 631.000 fr voor bijna 300 bennen. Soorten als vlaswijting, schelvis, zeevolf, kabeljauw, gul en wijting kregen immers topprijzen.

De tongen zijn nagenoeg op hetzelfde prijspeil van voorgaande week gebleven. De lappen kregen rond de 145 fr, de grote tongen rond de 155 fr en de driekwartsortering

tussen 160 en 175 fr. Bloktong en voor-kleine sortering moesten niet onderdoen voor elkaar terwijl kleine tong opliep van 152 tot 162 fr. De slips vielen veruit het goedkoopst uit en haalden zelden 120 fr.

De garnaalaanvoer is vrij regelmatig geweest, alleen maandag werd niets aangevoerd. De prijzen lagen dinsdag redelijk hoog en schommelden tussen 80 en 100 fr het kg.

STRAALBUIZEN

WEEK VAN 10-1 TOT 13-1-'77

Zeer weinig vis te verwachten deze week, verwachtingen die spijtig genoeg niet beschaamd werden. Een IJsländse vangst, een paar vangsten van het kanaal en verder allemaal vis van de Westgronden. Meteen kregen we meer dan wijting genoeg op de markt. Wijting, die overigens prijsvast was en regelmatig tot 24 fr. opliep. Dat was dan wel duidelijk minder dan wat er vrijdag voor betaald werd, de grote sortering noteerde toen tot 34 fr., maar het bleef toch een prijs waarmee de schepen aan bevredigende resultaten geraakten. Het was vooral de uitvoer die belangstelling voor wijting betoonde. Andere vis is redelijk schaars geweest. Ook een misschier vooral IJsländvis. We kregen immers maar een vangst op de markt, zodat de handel het moest stellen met de 900 bennen van de O.317. Die vangst bracht toch nog een aardige opbrengst mee want er werd 1 miljoen 648.130 fr. besomd. Vooral schelvis, rode zeebaars, witte en blauwe leng, schotse schol en hondstong kregen erg hoge prijzen. Koolvis, het grootste gedeelte van de vangst, was zeker niet goedkoop en noteerde tussen 25 en 35 fr. het kg. Er werd vooral gekocht voor het verwerken tot visrepen, de grote sortering ging gedeeltelijk naar de uitvoer. Zeer ongewone prijzen voor hondstong waarvan slechts 130 bennen aangevoerd werden en waarvoor tussen 49 en 53 fr. betaald werd. Blauwe leng steeg, evenals schelvis, tot 70 fr. het kg. Grote

BREVETTEN, DIPLOMA'S, CERTIFICATEN EN VERGUNNINGEN

DATUM DER EXAMENS

In uitvoering van artikel 40 van het koninklijk besluit van 21 mei 1958, wordt de datum van de examens tot verwerving van de brevetten en de diploma's in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart vastgesteld als volgt :

Zeevaartschool Oostende :

Op 1 februari 1977 :

- examen van aspirant-schipper ter visserij;
- examen van schipper ter kustvisserij;
- examen van schipper ter visserij 2e klasse;
- examen van schipper ter visserij 1e klasse.

schotse schol kreeg tot 49 fr. en hondstong tot 60 fr. Kabeljauw en gul waren minder duur dan verleden week maar haalden toch ook nog tussen 39 en 42 fr.

De grote tongen zijn redelijk goedkoop geweest deze week. De lappen vooral kenden minder goede verkoopdagen met een dieptepunt van 115 fr. het kg. De grote tongen volgden en vielen terug naar 135 fr. De middensorten noteerden tussen 158 en 180 fr. maar kregen dinsdag vooral rond de 165 fr. Kleine tong zakte naar 133 fr. en slips naar 115 fr. Grote tarbot bleef zeer

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

schaars en duur, griet noteerde tussen 50 en 90 fr. Buitengewoon duur werd staartvis, er werd tot 190 fr. het kg. voor betaald. Andere dure en te schaarse soorten waren heek, rode knorhaan, rog en steenschol. Kabeljauw en gul kregen minder hoge noteringen dan verleden week met kabeljauw dinsdag toch weer oplopend tot 52 fr.

De garnaalaanvoer was redelijk ruim voor de tijd van het jaar. De prijzen zijn wel aan de lage kant en lagen voorgaande jaren hoger. Het ene brengt nu eenmaal het andere mee.

VORDAP

SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1180-4117

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

OOSTENDE

MAANDAG 3 JANUARI 1977
IJSLAND

O.216	17	1030	—	1.888.986
O.129	17	400	—	982.772
WEST				
Z.597	8	85	—	123.026
O.33	12	160	2321	557.009
N.736	8	85	—	138.185
O.254	12	90	551	161.659
Z.34	12	80	2249	424.830
Z.38	9	215	—	360.754
O.26	8	140	—	184.295
O.274	12	75	2286	429.577
Z.502	12	30	1727	305.095
O.186	12	115	2642	590.581
N.752	7	170	—	275.776
O.114	12	95	1345	281.243
O.134	8	85	—	191.116
O.282	8	175	—	269.570
N.3	8	115	541	195.862
O.243	8	165	—	281.256
O.128	8	130	—	202.370
KANAAL				
O.123	16	215	584	560.762
O.135	18	200	—	622.120

DINSdag 4 JANUARI 1977

WEST				
N.723	8	200	—	210.280
Z.499	12	220	2667	598.210
IJSLAND				
O.81	18	630	—	1.332.228
MONKEY BANK				
O.239	14	300	—	631.934

VRIJDAG 7 JANUARI 1976

WEST				
O.33	3	50	448	154.006
N.706	10	260	—	391.860
N.708-709	2	23	—	32.190

MAANDAG 10 JANUARI 1976

IJSLAND				
O.317	18	900	—	1.648.130
KANAAL				
O.181	16	100	1.650	366.247
O.182	15	30	300	62.740
WEST				
N.41	12	300	—	352.800
N.45	8	280	—	321.740
O.279	8	430	—	465.060
O.82	8	160	1.560	432.375
O.229	8	240	—	376.930
N.736	7	120	—	239.758
O.309	9	330	—	387.210
O.141	9	270	—	310.530
O.306	9	330	—	356.894
O.26	5	170	—	233.350
O.303	7	80	1.020	270.945

DINSdag 8 JANUARI 1976

WEST				
O.369	7	295	—	370.690
N.723	6	210	—	236.807
KANAAL				
O.35	12	125	—	232.036
O.198	16	70	2.048	399.535
O.83	16	145	2.563	568.092

WOENSDAG 12 JANUARI 1976

WEST				
N.705	14	90	1.278	335.407
Z.38	3	32	—	39.160
KUST				
N.708-709	2	120	—	111.660

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Mkn.	Maks.	Gem.
-------	----------	------	-----	------	-------	------

VISAANVOER TE OOSTENDE

3-1	25	223.496	9.809.870			
4-1	4	70.167	2.831.842			
	29	293.663	12.641.712			
7-1	4	17.098	635.761			
10-1	14	191.530	5.881.353			
11-1	5	46.861	1.850.465			
12-1	4	13.378	496.007			
	27	268.867	8.863.586			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

29-12	14	1.606	127.066	70,—	94,—	
30-12	9	730	58.928	73,—	101,—	
31-12	4	272	25.217	89,—	102,—	
4-1	7	336	73.990	81,—	100,—	
6-1	10	1.402	75.953	46,—	68,—	
8-1	10	1.029	54.301	50,—	62,—	
10-1	8	968	73.175	68,—	38,—	
11-1	13	1.489	75.493	38,—	75,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

30-12	1	1.628	69.790			
31-12	1	1.979	140.247			
3-1	6	17.088	485.608			
4-1	1	2.343	73.350			
5-1	2	9.126	259.740			
6-1	1	2.460	56.980			
10-1	6	39.412	1.135.362			
12-1	2	4.249	89.060			

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

30-12	3	313	25.165	77,—	83,—	
31-12	1	101	10.426	101,—	104,—	
4-1	3	362	32.543	81,—	98,—	
5-1	2	414	30.662	69,—	79,—	
6-1	4	473	30.220	60,—	69,—	
7-1	1	180	11.670	61,—	74,—	
8-1	4	654	25.514	34,—	49,—	
11-1	2	161	8.587	46,—	58,—	
12-1	4	486	24.348	47,—	57,—	

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

5-1	1	500	8.700	17,40	17,40	
-----	---	-----	-------	-------	-------	--

ZULLEN DE OESTERS DUURDER WORDEN ?

De oesters zijn peperduur. Dat geldt niet alleen voor de Zeeuwse schelpdieren, die in het restaurant 360 fr per dozijn moeten worden betaald (000). Voor 0000 is het zelfs 400 à 500 fr. Dat had niets te maken met het verschijnsel van eindejaar wanneer de vraag traditioneel groter is.

Het beroep van oesterkweker ziet er helemaal somber uit. In Frankrijk werd grote schade toegebracht aan de oesterstand door een storm begin december in de streek van Marennes-Oleron en Arcachon, die twee derden van de gecommmercialiseerde oesters in het land voortbrengt. Dit type oesters wordt ook in België veel verbruikt.

Maar dit is niet de enige reden waarom het de kwekers niet voor de wind gaat. De grote slag aan de Franse oester werd dit jaar begin januari toegebracht door een wetenschappelijk verslag van twee deskundigen, voorgelegd aan de Franse Academie voor Geneeskunde. Hierin werd brutaal gezegd dat 3 pct van de in Frankrijk voortgebrachte oesters drager zijn van een virus.

Ondanks wanhopige pogingen vanwege de kwekers, die de nadruk bleven leggen op de goede kwaliteit van de Franse oester, daalde het verbruik zodanig dat de stocks te Marennes begin februari waren gestegen tot meer dan 100 miljoen stuks.

Sedertdien geraakten de prijzen er niet meer bovenop. Integendeel. Ondanks goed in elkaar gestoken verkoopcampagnes (16 oesters voor de prijs van een dozijn) liggen de

prijzen aan de voortbrenger 50 pct lager dan een jaar geleden. Vanwaar deze stand van zaken ? De kwekers zijn na het bekend maken van het wetenschappelijk verslag elkaar gaan braderen, zodanig dat sommigen hun deuren reeds moesten sluiten. Deze maand zijn de prijzen teruggevallen op 16 Belgische fr per dozijn, komende van 48 fr. Desondanks bleven de prijzen in de kleinhandel te Parijs onveranderd op ongeveer 150 fr per dozijn.

Wie met Kerstdag en Nieuwjaar oesters gegeten heeft en vooral Zeeuwse, zal met ons moeten bekennen dat ze zeer lekker zijn en uiterst goed geveeld.

De Zeeuwse oesters van drie nullen kosten aan de grossist ongeveer 16 à 17 fr. De vijf nullen kosten 19 à 20 fr.

Ze zijn echter zeer lekker, wat die Franse geleerden over virussen ook geschreven hebben.

Die onverantwoorde daden, zoals deze van de kwik in vis, zouden harder moeten aangepakt worden, daar ze veel kwaad berokkenen.

De tussenhandel is niet gevolgd en dat legt uit, waarom de oester aan verbruiker duur blijft, ook de Zeeuwse oester.

Nu is het voor de Franse kwekers zaakjes zijn gehavende stocks weer aan te vullen. Hij tracht dit voorlopig te doen met de invoer van Japanse oesters. Die zijn, gezien de transportkosten, echter zeer duur (120 fr het kg bij invoer).

De vooruitzichten voor de verbruiker zijn dus niet rooskleurig. Door het feit dat er de eerstkomende twee jaar minder oesters zullen zijn, zullen zij nog duurder worden.

NIEUWPOORT

DONDERDAG 30 DECEMBER 1976
N.172 34.895
N.788 34.859

Eén vangst, met slechts 1600 kg vis, of 32 bennen die verkocht werd aan heel goede prijzen. Zo kregen enkele bennen kabeljauw 4.750 fr de benne. De gullen 4.000 fr. Wijting : grote 1.700, kleine 1.350 fr. De zandschullen waren ook van de dure partij : deze werden gekocht aan 2.550 fr. de benne en de kleine kregen ook 2.000 fr. Een kleine vangst dus, die een goede besomming gaf.

VRIJDAG 31 DECEMBER 1976
N.705 140.247

Dit vaartuig loste 2.000 kg vis, met inbegrip van ongeveer 500 kg tong. Tarbotjes en grietjes kregen heel goede prijzen. De tongen van 150 tot 200 fr de kg. Platvis kreeg even boven de opvangprijs : voor de grootste soort. De drielingen 1.000 fr, de visjes 760 fr de benne.

MAANDAG 3 JANUARI 1977
N.715 48.172 N.345 62.516
N.738 89.530 N.346 41.852
N.579 179.292 N.761 64.246

Zes vaartuigen losten 17.000 kg. vis, waarbij slechts ongeveer 600 kg. tongen waren. De vangsten van sommige vaartuigen waren gemengd t.t.z. met vis, die in de week vóór kerstmis gevangen was, en niet gelost werd na de kerstdagen. Vandaar het groot prijsverschil vooral wat de wijting en de gullesoorten betreft. Tarbot werd gekocht aan 250 à 290 fr de kg voor de grootste stukken, kleine tarbotjes aan 100 à 150 fr. De grieten van 85 à 115 fr. Tongen van 145 à 200 fr, kleinste soort 125 à 135 fr. De platvis die nu, in dure periode langs de «mage-re» kant is, werd verkocht aan 930, de drielingen 1000 à 1150, de visjes van 800 tot 950 fr de benne. Enkele bennen speerhaaien werden verkocht aan 1600 fr. Kabeljauw 3570, de gullen van 1700 à 2400 fr volgens grootte en kwaliteit. Voor de wijting was men kieskeurig op de kwaliteit. Zo kregen we een prijs-schommeling van 880 à 1300 fr voor de grote en van 650 à 1000 fr voor de kleine. Rogsoorten : moers 2400, tilten van 1500 à 2000 fr. Scherpstaarten grote 2000 fr en kleine kregen 1300 fr de benne. Dit voor de eerste marktdag van 1977.

DINSdag 4 JANUARI 1977

N.590 36.675
N.470 36.675

Een koppel spanvissers loste 2350 kg vis (wijting). De grote wijting kreeg 1650, de kleine 1250 fr de benne. Enkele bennen kabeljauw en grote gullen werden gekocht aan 3.650 fr de benne.

WOENSDAG 5 JANUARI 1977
N.346 158.660
N.345 101.101.08C

Deze twee vaartuigen, pas uitgevaren maandagnamiddag, konden reeds de woensdagmorgen 180 bennen wijting op de markt zetten. Deze werden verkocht aan 1650 à 1700 fr de benne voor de grote en voor de kleine werd 1150 fr gegeven. Voor beide vaartuigen een «goed» reisje in een korte tijd.

DONDERDAG 6 JANUARI

N.172 28.490 N.788 28.490

Eén vangst van een koppel Spanvissers, dit zonder gullen, of kabel-

jauw. Alleen wijting : waarvoor 1620 kg gegeven voor de grote, en de kleine van 1300 à 1000 fr de benne.

MAANDAG 10 JANUARI

N.172 13.285 N.788 13.285
N.15 665.212 N.738 146.333
N.761 96.109 N.346 97.320
N.346 103.818

De maandagnacht kreeg 39.500 kg te verwerken ! De .15 had in zijn visperiode de grootste vangst : 350 bennen, waarvan de platvis de hoofdschotel was, met inbegrip van ong. 1800 kg tongen van vis. De besommingen van de Westvissers waren ook niet mis, en dit met wijtingen, gullen en varia. De kabeljauw «op de grond» kregen van 3.000 tot zelf 3.900 fr de benne. De gulle van 2.500 à 2.000 fr. Groot platvis, kreeg maar de opvangprijs, de drielingen 1300 à 1400, de visjes van 800 à 1050 fr. Grote wijting liep op van 1.000 fr. tot zelf 1.250 fr. de benne, de kleine van 650 tot 730 fr. Weinig rogsoorten, die tussen 35 en 50 fr de kg kregen. Op een 10-tal bennen speerhaaien werd heel luid geroepen, en kregen ze dan ook 1.800 fr. Tarbot en grieten zowel grote als kleine, werden goed verkocht, in acht genomen de kwaliteit

De eindbesomming voor deze maandag was dan ook 1.135.362 fr.

WOENSDAG 12 JANUARI

N.788 6.075 N.172 6.075
N.590 76.910

Slechts 4.250 kg vis op de markt, dit van een Westvisser, en een klein vangstje van het laatste koppel die nu ook de spanvisserij, stop zet !

De hoofdbrok waren dan ook wijting, waarvoor 1.000 fr. de benne gegeven werd voor de grootste, en een partij kleine kregen 750 fr. De rest van de vangst : enkele bentjes platvis en wat variatie werd goed verkocht. De rest van onze vloot is teruf uitgevaren, en dit voor toekomstige maandag !

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 14 JANUARI 1977

WEST : N.720 (50 m.), O.243 (230 m., t.t.z. 30 kab.-gul, 190 wijting, 10 grondvis).

MAANDAG 17 JANUARI 1977

IJSLAND : O.202 (700 m., t.t.z. 170 kab.-gul, 150 kools, 100 mielen en schol, 100 leng, 40 schelvis, 120 bonen, 20 schaat).

KANAAL : O.180, O.118, O.206, O.275.

MONKEY BANK : O.94, O.232.
WEST : N.3, N.752, O.37, O.66.

MAANDAG of DINSdag

IJSLAND : O.316.

DINSdag 18 JANUARI 1977

KANAAL : O.134, O.254.
WEST : O.282, Z.502, Z.62.

WOENSDAG 19 JANUARI 1977

WEST : O.279, N.736, N.45 (vermoedelijk).

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	10-1-1977	
Schelvis grote	66, —	
Schelvis midden	47, — 53,40	
Schelvis klein	36, — 44,60	
Kabeljauw	39,80-45, —	
Gul	40,80-42, —	
Wijting	42,40, —	
Schaat	60, —	
Zeebaars	48,60-53,40	
Leng	50, — 70, —	
Schartong	18,40-49,60	
Heilbot	144 -176	
Koolvis	29,40-34,60	
Hondstong	49, — 61, —	
Zeeewolf		
Staart		

Tong- en pladijsprijsen

TONG

Oostende

	10-1-1977	11-1-1977	12-1-1977
Lappen	120 -137	117 -132	136 -139
Grote	150 -158	135 -140	145 -153
3/4	158 -177	157 -168	175 -183
Blok	168 -185	165 -170	185 -192
Voor-kleine	158 -179	160 -168	165 -178
Kleine	133 -146	140 -148	155 —, —
Slips			

Zeebrugge

Grote		
Blok		
Fruut		
Schone kleine		
Kleine		
Tout petit		
Slips		

Niet tijdig binnen gekomen

Nieuwpoort

Tong I	130 -145		
Tong II	150 -145		
Tong III	170 -184		
Tong IV	162 -182		
Tong V	153 -172		
Kleine	130 -142		

gemengd 170 fr.

PLADIJS

Oostende

	10-1-1977	11-1-1977	12-1-1977
Grote	20,40-24, —	21, — 22,40	18,60, —
Grote iek	21, — 22,60	23, — 24,20	19,40, —
Kleine iek	20,40-23,20	22, — 25, —	20, —
Dderde slag	19,80-3,80		23, —
Platjes	16, —, —	16, —, —	16, —, —

Zeebrugge

I		
II		
III		
IV		
V		

Niet tijdig binnengekomen

Nieuwpoort

Moeien		
Grote pladijs	18, — 21, —	22, —, —
Drielingen	20, — 28, —	30, —, —
Platjes		

ZEEBRUGGE

MAANDAG 3 JANUARI 1977

Z.484	73.950	Z.431	161.594
Z.583	413.317	Z.492	270.990
Z.483	528.199	Z.574	216.570
Z.506	104.800	Z.30	141.980
O.315	171.520	Z.460	92.130
Z.196	124.290	B.5	553.650
Z.571	228.570	Z.16	538.980
Z.549	54.843	Z.19	793.224
Z.526	820.230	Z.537	68.000

DINSDAG 4 JANUARI 1977

Z.581	24.440	Z.189	73.939
Z.126	309.030	Z.324	268.890
Z.176	200.380	Z.331	372.140
Z.348	92.430	Z.162	668.910
Z.14	850.210	Z.161	173.275
Z.373	110.110		

WOENSDAG 5 JANUARI 1977

Z.559 207.290

DONDERDAG 6 JANUARI 1977

Z.588	30.650
Z.550-511	114.220
Z.538-554	81.370
Z.560-201	20.830
Z.468-601	48.170

VRIJDAG 7 JANUARI

Z.512	208.540	Z.547	198.560
-------	---------	-------	---------

MAANDAG 10 JANUARI

Z.200	553.610	Z.183	597.440
Z.580	151.570	Z.570	98.900
Z.578	140.547	Z.576	627.690
Z.596	319.380	Z.563	141.260
Z.542	245.257	Z.108	299.540
Z.564	183.220	Z.568	222.980
Z.537	162.409	Z.575	104.141
Z.582	241.080	Z.533	151.824
Z.600	116.080	Z.460	115.480

DINSDAG 11 JANUARI

Z.510	241.355	Z.431	210.350
Z.465	235.500	Z.574	273.028
Z.589	194.220	Z.424	291.653
Z.559	180.090	Z.402	200.196
Z.474	87.940		
Z.468-601	26.850		

WOENSDAG 12 JANUARI

B.5	387.202	Z.462	398.350
Z.581	80.570	Z.16	916.707
Z.427	180.750		
Z.550-511	25.430		
Z.538-554	45.590		

DONDERDAG 13 JANUARI

Z.505	240.978	Z.497	453.831
Z.12	195.050	Z.331	432.453
Z.516	285.403		
Z.560-201	110.280		
Z.558-437	8.400		
Z.468-601	32.210		

TE KOOP
WEGENS SLOOP
Prachtige MAST
met bokken

GARNAALKOOKKETEL
ZEEF
INDUSTRIE-MOTOR 1959
120 PK

Zich wenden tot
HAND IN HAND, Zeebrugge
Tel. 54.41.17 - 54.41.92
(7990V)

HONDERD JAAR MODERNE VLAAMSE ZEEVISSERIJ

Het Visserijblad zal dit jaar in boekvorm de geschiedenis uitgeven van de Vlaamse Zeevisserij van 1875 tot 1975. Dit is de periode gaande van de laatste zeilsloepen over de stoomtreilers tot de moderne motortreilers.

Een beroep wordt gedaan op al diegenen die over fotos beschikken die op deze periode slaan, zowel fotos van schepen, als vismijn of scheepswerven of nog visserstypes, om die in bruikleen te zenden naar Het Visserijblad, H. Baelckaai 30, Oostende.

Zorg zal er voor gedragen worden dat na het vervaardigen van de clichés de fotos onmiddellijk aan de eigenaars terugbezorgd worden. Op de medewerking van allen die zich aan de zeevisserij interesseren wordt gerekend om deze geschiedenis van de vlaamse zeevisserij te illustreren.

De directie

BRETAGNE VRAAGT SPECIALE TEGEMOETKOMINGEN

Zoals men weet is de Commissie van Brussel bereid gevonden de lokale kwota voor sommige streken van Groot-Brittannië en Ierland te verhogen omdat deze gebieden in grote mate van de visserij en bijhorende verwerkende nijverheid afhankelijk zijn. Volgens volksvertegenwoordiger Le Penec uit Finistère, staat men ongeveer met dezelfde toestand gekonfronteerd in Bretagne. Deze parlementair heeft dan ook de Franse regering verzocht bij de Commissie te Brussel aan te dringen voor éénzelfde maatregel voor de visserij uit Bretagne.

LAATSTE HINDERNIS VOOR EEN OVEREENKOMST „U.S.A. - E.E.G.”

De onderhandelingen op visserijgebied tussen de Verenigde Staten en de E.E.G. voor wederkerige visserijrechten in een 200 mijlszone, zijn op het laatste ogenblik voorlopig gestrand op de eis van de Verenigde Staten, de overtreders uit landen van de E.E.G. onder arrest te mogen plaatsen. In de E.E.G. kent men de arrestatie niet, maar wel het opbrengen van het vaartuig, de verbeurdverklaring van vuistig en het uitspreken van boetes. Gezien de Verenigde Staten hun visserijlimieten slechts met ingang van 1 april 1977 uitbreiden, verwacht men nochtans in de bevoegde E.E.G.-middelen, dat men tegen deze datum toch wel tot een oplossing zal gekomen zijn.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	10-1-1977		11-1-1977		12-1-1977		10-1-1977 12-1-1977
Farbot : groot (123)	165 -188						220 —, — 220 —, —
midde (123)	147 —, —						150 —, —
klein (123)	100 -118				90, —101		100 —, — 120 —, —
Griet : groot (123)	85, —94, —				83,40-89, —		60, —100
midde (123)					75,40-80, —		
klein (123)							
Schelvis : groot							
midde							
klein							
Heek : groot			80, —90, —				
midde							
klein							
Lom							
Leng	42, —62, —		25, —63, —				43, —, —
Rog (I)							
Kedrog (123)							
Rog (23)							
Tilten (23)							40, —, —
Scherpschaart (28)							42, —, —
Halve mans (23)							35, —, —
Teelt (2)							
Katrog (3)							
Kabeljauw	42, —47,60		47, —52, —		48, —53,20		70, —80, — 60, —, —
Gul (groot)	34,60-48,20		34, —48,60		42, —50, —		50, —, — 50, —, —
Gul (midde)							
Gul (klein)							
Hosemondhamme	81, —180		82, —194				
Wijting : groot	13,80-24, —		18, —25,20		14,40-28,40		20, —25, — 20, —, —
klein							13, —15, — 15, —, —
Schar	21, —26,20		18, —26,40		24, —38,80		18, —24, — 30, —45, —
Steensohl	35,60-84,80		30,60-91, —		37,40-109,6		
Zeehaai	36, —43, —		32, —42, —				36, —, —
Hondshaai	21,40-27,40		15,60, —		29, —, —		
Doornhaai							
Pieterman							
Makreef					12, —17, —		
Horsmakreef							
Zeekeeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal	33, —, —						
Schartong							
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaai							
Steenholk	19, —20,60				14,20, —		
Heilbot							
Koolvis							
Steur							
Zeevolf							
Pollak	55,40, —		53,40-56, —				
Zonnevis							
Koningsvis			100 -109				
Vlaswijting							
Zeeduivel							
Schotse schol							
Zeehond							
Bot							
Rode Poon (roobaard)	36, —, —		20,60-44,40				
Grauwe Poon (knorh.)	20, —23,60				18, —, —		10, —, —
Rode Knorhaan	36, —57, —		22, —52,60				
Posten							
Langoesten (midden)							
(klein)							

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt werd
aangevoerd : 1915 kg tong; 28 kisten tarbot en griet; 243 kisten kabeljauw; 26 kisten wijting; 289 kisten schol; 28 kisten schar; 16 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 18,07-17,68; grote tong 10,45-10,19; grootmiddel tong 11,24-10,91; kleinniddel tong 10,30-9,86; tong één 9,79-9,61; tong twee 8,13-7,84.

Per 40 kg : tarbot 484-186; kabeljauw één 186-180; kabeljauw twee 220-170; kabeljauw drie 198-124; kabeljauw vier 138-118; kabeljauw vijf 136-110; schol één 61-59; schol twee 67-64; schol drie 72-66; schol vier 73-66; wijting drie 130-94; schar 130-56; krab 42; ham met kop 210; bot 28-20; tongschar 181-37.

KW 117 26.100; VD 19 en VD 73 21.300; IJM 18 580; VD 6 4.500; De besommingen waren : IJM 115 8.300.

Aan de woensdagmarkt werd
aangevoerd : 720 kg tong; 7 kisten tarbot en griet; 347 kisten kabeljauw; 46 kisten wijting; 223 kisten schol; 13 kisten schar; 18 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 16,98; grote tong 10,79; grootmiddel tong 11,18; kleinniddel tong 10,01; tong één 10,01-9,83; tong twee 8,73-8,12.

Per 40 kg : tarbot 486-181; griet 177-94; kabeljauw één 204-150; kabeljauw twee 214-154; kabeljauw drie 174-134; kabeljauw vier 126-114; kabeljauw vijf 130-106; schol één 62-57; schol twee 63-57; schol drie 67-57; schol vier 66-59; schar 125-63; tongschar 113; inktvis 65; krab 33; steenbolk 56; haai 94; kuit 194.

De besommingen waren : HD 16 16.450; VD 19 en VD 73 10.480; WR 136 en WR 226 8.480.

Aan de maandagmarkt van 3 jan. werd aangevoerd : 555 kg tarbot; 2 kisten tarbot en griet; 9 kisten kabeljauw; 48 kisten schol en 24

Prijzen in guldens per 1 kg : grote tong 10,42; grootmiddel tong 10,99-10,80; kleinniddel tong 10,34-10,25; tong één 10,11; tong twee 8,38-8,01; per 40 kg : tarbot 460-171; griet 212-133; kabeljauw drie 126; kabeljauw vier 130-128; kabeljauw vijf 120; schol één 65-64; schol twee 72; schol drie 96-82; schol vier 66-60; tongschar 132-73; steenbolk 65; haai 84; rog 60.

De besomming was : IJM 20 9.600
Door 35 kotters werden in Den Helder in de periode van 27 t.m. 31 december 1976 de volgende hoeveelheden vis aangevoerd (prijzen in guldens) : 20.095 kg tong 236.297,13 van 1403-842; 9.197 kg tarbot 60.270 van 1571-324; 126.415 kg schol 201.782,24 van 233-117; 15.520 kg kabeljauw 54.546,15 van 770-171; 3.818 kg griet 7.528,58 van 387-129; 3.500 kg schar 5.287,77 van 213-181; 2.335 kg wijting 43.271,14 van 276-125; 1.575 kg tongschar 4.938,84 van 395-120; 1.135 kg lever-kuit 1.948,00 van 185-095; 1.595 kg rog 1.457,76 van 131-049; 718 kg rosemond 2.580,69 van 365-162; 400 kg steenbolk 608,00 van 174-105; 265 kg haai 292,00 van 255-083; 112 kg diversen 256,00. Totaal : 187.476. Opbrengst 582.471,63.

Aan de woensdagmarkt van 5 jan werd aangevoerd : 713 kisten kabeljauw; 217 kisten wijting; 3 kisten wijting; 3 kisten schol; 100 kisten

ten schar; 5 kisten haring; 60 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 40 kg : kabeljauw één 246-174; kabeljauw twee 254-196; kabeljauw drie 188-136; kabeljauw vier 148-126; kabeljauw vijf 134-112; schol vier 146-130; wijting drie 116-84; haring twee 45; schar 112-80; kuit 118-102; lever 75-73; bot 33-28; steenbolk 78-58.

De besommingen waren : IJM 18 KW 29 9.140; KW 63 10.000; KW 1.230; IJM 25 220; UK 208 4.500; 214 11.300; KW 226 8.000; VD 6 15.700; UK 141 en UK 271 10.500; UK 17 en UK 18 8.600; UK 47 en UK 132 25.100; UK 135 en UK 145 3.450; UK 218 en UK 236 8.000; UK 234 en YE 25 7.930; VD 7 7en WR 70 15.400; UK 159 en UK 200 3.260.

Aan de vrijdagmarkt van 7 jan. werd aangevoerd : 2020 kg tong; 14 kisten tarbot en griet; 411 kisten kabeljauw; 143 kisten wijting; 180 kisten schol; 150 kisten schar; 41 kisten diversen.

bot 15.04-13.91; grote tong 11,49-10,73

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot grootmiddel tong 129,7-12,19; kleinniddel tong 2,90-12,38; tong één 12,49-12,36; tong twee 10,80-10,73.

Per 40 kg : tarbot 486-230; griet 278-168; kabeljauw één 138-86; kabeljauw twee 162-126; kabeljauw drie 140-114; kabeljauw vier 132-114; kabeljauw vijf 140-90; schol één 77-58; schol twee 86-80; schol drie 102-100; schol vier 120-110; wijting drie 124-96; schar 94-70; bot 44-24; kuit 88-64; lever 65; krab 51.

De besommingen waren : KW 226 8.520; KW 4 10.600; HD 16 5.160; UK 208 6.970; IJM 154 5.700; UK 135 en UK 145 4.150; UK 141 en UK 271 8.120; UK 48 en UK 78 13.600;

UK 234 en YE 25 3.100.

Aan de maandagmarkt van 10 jan. werd aangevoerd : 25.740 kg. tong; 217 kisten tarbot en griet; 861 kisten kabeljauw; 30 kisten varia.

koolvis; 883 kisten schar; 288 kisten bot 15,29-13,54; grote tong 10,42-10,00

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot grootmiddel tong 11,59-10,80; tong één 12,19-11,40; tong twee 10,16-9,78.

Per 40 kg : rog 36-34; kleine kreeft 194-114; bot 33-23; steenbolk 52-44; lever 69-67; grote kuit 92-70; kleine kuit 194; pontjes 30; haai 99-60; krab 34-29; inktvis 71-60; tarbot 423-196; griet 196-106; kabeljauw één 108-72; kabeljauw twee 134-114; kabeljauw drie 118-102; kabeljauw vier 112-102; kabeljauw vijf 120-85; koolvis twee 103; koolvis drie 100; koolvis vier 84-80; schelvis vier 104-96; schol één 57-51; schol twee 62-56; schol drie 70-57; schol vier 72-57; wijting drie 86-48; schar 80-40; ham 176-124; tongschar 219-124; leng 61; hake 234.

Aan de dinsdagmarkt van 12 jan. werd aangevoerd : 2.865 kg. tong; 12 kisten tarbot en griet; 391 kisten kabeljauw; 1185 kisten kolvis; 28 kisten schelvis; 126 kisten wijting; 374 kisten schol; 126 kisten dohar en 63 kisten diversen.

Prijzen in guldens : Per 1 kg : tarbot 15,33-14,97; grote tong 9,91-9,83; grootmiddel tong 10,93-10,66; kleinniddel tong 11,35-10,71; tong één 12,41-12,04; tong twee 9,35-9,28.

Per 40 kg : grote leng 74; kleine leng 90; krab 33; lompen 100; kuit 84-72; bot 37-23; steenbolk 68; hake

214; ham met kop 168-150; tarbot 430-215; griet 196-101; kabeljauw één 108-72; kabeljauw twee 138-92; kabeljauw drie 130-100; kabeljauw vier 126-100; kabeljauw vijf 124-96; koolvis één 97; kolvis twee 103-101; koolvis drie koolvis vier 78-69; blanke koolvis 96; schelvis vier 104; wijting twee 91-75; wijting drie 108-76; tongschar 215-164; poontjes 80; haai 98-87; schartong 72.

De besommingen waren : IJM.57 f 101.100,-; IJM.18 250,-; IJM.25 300,-; IJM.211 23.700,-; KW.206 23.200 UK.208 2.800,-; UK.35 4.380,-; VD.6 2.200,-; TH.24 10.300,-; UK.41 en UK.271 7.350,-; UK.135 en UK.145 3.100,-; UK.159 en UK.200 5.500,-; UK.234 en YE.25 3.640,-; VD.77 en WR.70 2.560,-; WR.23 en WR.66 10.600.

VIS ETEN IS

VERANTWOORD ETEN

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 27 dec. tot en met 31 dec. '76

Door 35 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

20.893	kg	TONG	f 236.297,13	van f 1483	f 842
9.197	kg	TARBOT	f 60.720,25	van f 1571	f 324
126.415	kg	SCHOL	f 201.782,24	van f 233	f 117
15.520	kg	KABELJAUW	f 54.546,13	van f 778	f 171
3.818	kg	GRIET	f 7.528,58	van f 387	f 129
3.500	kg	SCHAR	f 5.287,77	van f 213	f 081
2.335	kg	WIJTING	f 4.327,14	van f 276	f 123
1.573	kg	TONGSCHAR	f 4.839,94	van f 395	f 120
1.135	kg	LEVER-KUIT	f 1.948,00	van f 183	f 095
1.595	kg	ROG	f 1.457,76	van f 131	f 049
718	kg	HOZEMOND	f 2.580,69	van f 363	f 162
400	kg	STEENBOLK	f 608,00	van f 174	f 105
265	kg	HAAI	f 292,00	van f 255	f 083
112	kg	DIVERSEN	f 256,00	van f	f
187.476			582.471,63		

Aanvoerbericht van 3 jan. tot en met 7 jan. '77

Door 99 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

41.232	kg	TONG	f 479.647,72	van f 1550	f 861
14.487	kg	TARBOT	f 113.150,37	van f 1775	f 308
229.730	kg	SCHOL	f 413.185,11	van f 296	f 111
50.635	kg	KABELJAUW	f 170.619,07	van f 883	f 203
4.871	kg	GRIET	f 16.600,99	van f 668	f 119
6.330	kg	SCHAR	f 11.000,79	van f 278	f 101
6.020	kg	WIJTING	f 14.600,17	van f 305	f 194
3.495	kg	LEVER - KUIT	f 6.216,39	van f 239	f 136
1.662	kg	TONGSCHAR	f 6.725,62	van f 503	f 199
1.520	kg	ROG	f 1.998,63	van f 154	f 113
1.240	kg	BOT	f 926,01	van f 096	f 061
369	kg	HAAI	f 691,75	van f 242	f 146
215	kg	STEENBOLK	f 370,00	van f 210	f 140
203	kg	HOZEMOND	f 568,81	van f 325	f 201
150	kg	SCHELVIS	f 479,50	van f 354	f 276
172	kg	DIVERSEN	f 752,14		
362.331			1.237.613,07		

Beroepsvereniging

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

HAND IN HAND

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

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE
— HET BEST BEWERKBAAR
(7386V)

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:
Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40
(7773V)

BAADER®

bouwt de machines van morgen en
van maarschalkerwaart levert ze.

gen. vetterstraat 75, tel. 17 64 60, amsterdam, telex 11352

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,

LEEST UW

VAKBLAD

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



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.

