

BERICHT AAN SCHIPPERS DIE OP SCHOL EN TONG VISSSEN IN HET ENGELS KANAAL, EN'OF BRISTOL KANAAL EN'OF DE KUSTWATEREN TOEPASSING QUOTAREGELING 1975

Wij vestigen nogmaals de aandacht van de reders en hun schippers op hiernavolgende maatregelen:

Het Koninklijk besluit van 1 augustus 1975 tot reglementering van de vangst van zekere vissoorten in het zeegebied van het Verdrag inzake de visserij in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan, regelt de quota-periode 1 januari 1975/31 december 1975 en voorziet o.m. dat vanuit het Engels Kanaal bij vangst of bij aanvoer, wat België betreft, de maximumhoeveelheid van 100 ton niet mag worden overschreden voor tong, en 70 ton voor schol. Voor het Bristol-Kanaal zijn die hoeveelheden vastgesteld resp. op 400 ton voor tong en op 130 ton voor schol. Deze quota werden echter intussen reeds overschreden. Dienvolgens is het, met ingang van heden tot en met 31 december 1975, aan alle onder Belgische vlag varende vissersvaartuigen **VERBODEN** nog verder in het **ENGELS KANAAL EN HET BRISTOL KANAAL** op **TONG EN SCHOL TE VISSSEN** of deze vissoorten **AAN TE VOEREN** als ze uit deze gebieden afkomstig zijn. De precieze geografische posities van bedoelde gebieden zijn de volgende:

- Engels Kanaal: het gebied in het westen begrensd door een lijn getrokken vanaf een punt gelegen op de kust van Cornwallis tot haar verbindingspunt met 50° N.B., pal westwaarts tot 7° W.L.; van daar pal zuidwaarts tot 49° 30' N.B., en van daar pal oostwaarts tot 5° W.L.; van daar pal zuidwaarts tot 48° N.B., en van daar pal oostwaarts tot aan de Franse kust; in het noordoosten door de 51° N.B.
- Bristol Kanaal: het gebied begrensd door de lijn getrokken vanaf een punt gelegen op de zuidkust van Wales tot haar verbindingspunt met 5° W.L., pal zuidwaarts tot 51° N.B., van daar pal westwaarts tot 6° W.L., van daar pal zuidwaarts tot 50° 30' N.B., van daar pal west tot 7° W.L., van daar pal zuidwaarts tot 50° N.B. en van daar oostwaarts tot de kust van Cornwallis.

Blijkens artikel 7 van hogervermeld Koninklijk Besluit mag tevens geen enkel vissersvaartuig van meer dan 50 BT. of meer dan 300 P.K. voortaan nog met sleepnetten op tong en schol vissen binnen de kustwateren, zijnde de zeewateren die zich tot 12 mijl uitstrekken van de basislijnen vanaf dewelke de territoriale zee wordt gemeten, gelegen op de hoogte van de continentale kusten van België, Nederland, de Duitse Bondsrepubliek en de westkust van Denemarken tot de 56° 30' noorderbreedte.

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

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

WAAR MOETEN DE GROTE NEDERLANDSE VAARTUIGEN HEEN ?

Het is onze lezers bekend dat zowel in Nederland als in Engeland, Duitsland en Frankrijk, talrijke grote trekkers opliggen.

Dat dit voor grote rederijen een zware financiële strop is, valt te begrijpen.

De IJmuiden Courant van zaterdag 18 oktober schrijft hieromtrent het volgende:

IJMUIDEN — Onlangs hebben drie Katwijkse reders, uiteraard na overleg met vertegenwoordigers van het ministerie, besloten zich weer te gaan bezighouden met de verre visserij. Deze ondernemende reders zijn: Ouwehands Haringbedrijf, de Visserij Maatschappij «Kennemerland» en de Rederij en Haringhandel Parlevliet en Van der Plas. Zij hebben hiervoor de vangplaats «Rosengarten» op het oog, gelegen tussen IJsland en de Faeroëeilanden. Nu is de moeilijkheid echter dat het bedoelde gebied zich bevindt binnen de 200 mijlszone, welke door de IJslanders voor hun visserij wordt opgeëist. In feite is dit een vreemde situatie, want wanneer voor de tot het Deense territorium behorende Faeroer eveneens een 200 mijlszone zou worden ingesteld, kwam men onherroepelijk in elkaars vaarwater terecht.

OVERIGENS IS het de IJslanders wel ernst met de uitbreiding van hun zone, want hoewel de Duitse regering reeds te kennen gaf zich niets van dit besluit te zullen aantrekken, heeft een IJslands patrouille-vaartuig inmiddels al de eerste netten van een hier vissende trawler doorgesneden.

VOOR HET VERTREK van de Nederlandse schepen naar deze visgronden, hebben de reders al vele conferenties met het ministerie achter de rug. Waterdichte toezeggingen werden hierbij niet verleend, ofschoon men wel verwacht dat een en ander definitief zal worden vastgelegd. Op deze wijze wordt immers getracht voor de grote eenheden een alternatieve visserij te bevorderen, tijdens de periode dat er geen haring kan worden gevangen.

DAT MEN HIERBIJ niet over een nacht ijs wenst te gaan kan worden afgeleid uit de aanwezigheid van twee Duitse visschippers, die 't project zullen begeleiden. Zij hebben respectievelijk reeds zestien en twaalf jaar van visserij deel en twaalf jaar van Duitsland uit als schipper aan de verre visserij deelgenomen, zodat van hen waardevolle adviezen over de aanschaf van het benodigde materiaal kunnen worden verwacht. De Duitsers begeven zich aan boord van de KW 123 „Arie Ouwehand” en de KW 49 „Schout Velthuis”, terwijl naar alle waarschijnlijkheid op de KW 172 „Dirk Dierik” een vertegenwoordiger van het TVO uit IJmuiden aanwezig zal zijn.

Tot daar de IJmuiden Courant. Daaruit blijkt hoe delicaat de huidige toestand inzake de IJslandvisserij is.

ROND DE NIEUWE ZEESLUIS EN SLIPWAY TE ZEEBRUGGE

Val alle kanten komen ons brieven toe van technisch onbevoegden, van mensen die er iets van kennen en ook van politiekers die er hun mening op nahouden.

Velen vinden het echter belachelijk dat Schepen Traen, nu hij voorzitter is van de Mij der Brugse Zeevaartinstellingen, zich nu bevoegdheden toekent, van zaken waar van hij geen snars kent. Hij is overtuigd dat er zich geen verzakkingen meer zullen voordoen. Hij wil de grote vergissing daar op die plaats een sluis te bouwen, verbloemen en wegcijferen, alsook de miljarden welke hier door de regering zeer onbezonnen in het water werden gegooid, zoals deze voor de yachthaven van Oostende en de nu in verlenging zijnde vissershaven (nutteloze tweede dok, in plaats van de huidige 100 m. verlengd te hebben, wat meer is dan voldoende.)

Voorzitter Traen zal ook het gerecht in handen nemen! Heeft hij daar ook al iets te zeggen, schrijft een lezer ons.

De heer Tydgadt was duidelijk: Wij hebben die plaats niet gekozen, 't is de staat! En moedertje Staat begaat nu eenmaal zoveel vergissingen, dank zij invloeden zoals hier deze van de Mij der Brugse Zeevaartinstellingen.

EN DE VISSERSHAVEN ?

Men tracht de visserij wijs te maken dat na het uitbaggeren van de haven, een slipway van 150 miljoen in de achterhaven, tot stand komt. Sommige mensen uit de visserij laten begaan al was het maar om goed te staan met de burgemeester en Mr. Traen. En dat noemt men leiders!?

Wij zouden beter zeggen: „Baas Ganzendonken”.

De visserij mag dit niet aanvaarden, want het is niet voor hen dat deze daar gebouwd wordt.

En welke enorme nutteloze kosten voor de visserij? Wij laten het aan onze medewerker over de zienswijze van de visserij hierover weer te geven.

Hoofdingenieur Simoons, die nochtans een bekwaam mens is, laat zich hier door Schepen Traen en zijn Mij in doekjes winden.

Over de sluis, de slip en de vissershaven zal nog veel inkt vloeien, maar nog meer nutteloze miljarden, terwijl voor de visserij zelf om zich uit de huidige economische moeilijkheden te redden, er geen frank wordt besteed.

EEN IJSLANDER BESOMDE 2,5 MILJOEN

Heden donderdag verkocht te Oostende het IJslands vissersvaartuig „Hronn Re.10” zijn vangst. Aanvankelijk was 4.300 bennen opgegeven.

In werkelijkheid bracht hij slechts 2.470 bennen van 50 kg aan, welke verkocht werden voor de totale som van 2.459.000 fr.

Het grootste deel van zijn vangst bestond uit kabeljauw en gul (93 duizend kg, 18 duizend kg koolvis, 6.500 kg klipvis (rode bonen) en de rest een varia.