

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE



het
visserijblad

Vanaf maandag 16 juni

BIJ

S.C.A.P.

H. BAELSKAAL 27, OOSTENDE
TEL. (059) 70 29 51

Hand in Hand

TIJDOKSTRAAT 34, ZEEBRUGGE
TEL. (050) 54 41 17

GROTE AFSLAG

op de Engelse staaldraad kabel

Seale lay 6x19

10 mm.	64 F. / KG.
14 mm.	56 F. / KG.
16 mm.	52 F. / KG.
18 mm.	50 F. / KG.
20 mm.	48 F. / KG.
22 mm.	46 F. / KG.
24 mm.	44 F. / KG.

het visserijblad

Vrijdag 27 juni 1975 — Nr. 26

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1000 FR. — 6 MAANDEN 500 FR. — 3 MAANDEN 250 FR. — BUITENLAND 1100 FR. — HOLLAND 70 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELS-
KAAI 30, OOSTENDE — TEL 70.77.13/70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

ALGEMENE VERGADERING VAN DE BEROEPSVERENIGING HAND IN HAND ZEEBRUGGE

Vrijdag hield de beroepsredersvereniging Hand in Hand op het stadhuis van Heist haar algemene vergadering, die door voorzitter Neyts werd geopend en die vooraf de figuur van wijlen de heer Eugène Vlietinck in herinnering bracht, als beheerder en ondervoorzitter van Hand in Hand, voor wiens nagedachtenis een minuut stilte werd gehouden. Hierop gaf directeur Deroose een toelichting op het jaarverslag waaruit we enkele passussen aanhalen.....

BEROEPSAKTIVITEITEN

Niemand wordt afgewezen die op onze vereniging beroep doet, maar niettemin kunnen we het niet genoeg betreuren en het onze reders wijzen dat ze zo weigerig staan tegenover de gedachte van een rederssyn-dikaat. Onze beheerders die vertegenwoordigd zijn in alle commissies en visserijvergaderingen, zouden zoveel méér kunnen doen indien ze zich zouden gesteund voelen door IEDEREEN, i.p.v. bekritiseerd te worden en te worden ondermijnd door onverschilligheid enerzijds en door persoonlijke rancunes anderzijds.

E.E.G. - STEUN

Het is ons gelukt de weg te vinden en het akkoord te bekomen om voor het bouwen van een nieuw vaartuig, benevens de lening van de N.M. K.N., een subsidie te verkrijgen van de E.E.G. We vinden het noodzakelijk in de huidige toestand, naar beperkende maatregelen te zoeken om een wilde groei van de visserijvloot tegen te gaan hoewel tengevolge van de huidige kostprijzen eerder moet verwacht worden dat er helemaal niet meer aan nieuwbouw zal worden gedaan. Ook dit ware nochtans evenzeer te betreuren, want een gestadige modernisering en vernieuwing van de vloot (geen uitbreiding) is een economische noodzakelijkheid, wil de visserij voort blijven bestaan. Voor deze vernieuwing voortaan een E.E.G.-steun te kunnen krijgen zal jonge belovende schippers de kans geven het bedrijf verder te zetten.

F.A.O.

Voor iedereen, maar vooral voor de garnalvisserij is de zo lang af-gesmeekte wijziging in de premieberekening van de bijdrage voor de on-gevallenverzekering bekomen. Voortaan zal niet meer betaald worden op de monster-dagen, doch slechts op de werkelijk gevaren dagen. Laat het voor de kustvisserij het zoveelste bewijs zijn dat haar beheerders niet slapen.

12 MIJL - ZONE

Door de vertegenwoordigers van onze regering werd het voorstel in-gediend binnen de 12-mijlzone alle visserij te verbieden voor vaartuigen van + 50 BRT en + 300 PK; het gevaar zat er in dat ook de garnaal-visserij hierdoor zou getroffen worden en, al hebben we nog niet iederéén kunnen overtuigen, toch zijn we zeker er te zullen in slagen deze maatre-gelen slechts toepasselijk te zien worden voor de „visvangers”.

ZEEBRUGGE

Vooraf groot is onze bezorgdheid geworden voor het verder toegan-kelijk blijven van de vissershaven. Ook tegenover dit misschien meest akute probleem is de algemene onverschilligheid van aard om wanhopig een schijnbaar uitzichtloze strijd op te geven. We moeten bedelen om uw mening te mogen kennen en dan worden we nog gekonfronteerd met de verlamdende gelatenheid : dat er toch niets aan te doen is.....

We hebben dagen en nachten, weken en maanden tijd en energie verspeeld voor het behoud van onze vissershaven, we hebben er bitsige reakties van politiekers en ambtenaars door op onze nek gehaald, en waar we hoopten van 1974 een revolutionair jaar voor de haven van Zeebrugge

te kunnen maken, ondervinden we dagelijks een ongeloofwaardigheid die alle entoesiasme doodt. Uw mogelijkheden in Zeebrugge worden even onbenut gelaten als dat U gelaten zijt tegenover de gevolgen van de kwotaregeling.

Na toelichting op de verlies- en winstrekening van de heer Morbée, deed dhr. Neyts het voorstel op de aankoop van gasoil in 1974 een ge-trouwheidspremie toe te kennen van 24 centiemen per liter.

De voorzitter verduidelijkte dat door deze teruggave op de totale jaaraankoop van gasoil, aan de leden door Hand in Hand minstens 15 centiemen maar doorgaans 20 ' 25 centiemen goedkoper de gasoil werd ge-leverd. Ook op de aankopen materiaal wordt een teruggave van 5% voor-zien, zodat Hand in Hand haar leden een totale teruggave geeft van 1.460.000 fr.

De heer Deroose zou er nog op wijzen dat bepaalde leveranciers in de afgelopen weken reeds 3,55 fr vroegen maar Hand in Hand op 3,26 fr was gebleven. Hij bekloeg er zich over dat de leden al onmiddellijk pro-testeren en hun vereniging ontrouw worden van zodra Hand in Hand 2 centiemen duurder is dan een andere, terwijl er niemand over praat wan-neer Hand in Hand over een gans jaar uiteindelijk tien à twintig centie-men goedkoper is, wat per vaartuig van de grootste types reeds een voor-deel inhoudt van 100.000 fr per jaar.

Hij maakte ook de vergelijking met netwerk en staaldraad, wat te-genwoordig allemaal uit dezelfde fabrieken komt en waarvan Hand in Hand er geen baat bij heeft de leden te bedriegen of voor de electriciteits-uitvoeringen méér uren aan te rekenen.

Hij besloot met erop te wijzen dat de leden zelf moeten oordelen en ondervinden en dat wie, om een of ander onnozele reden, niet naar Hand in Hand komt, daar dan maar zelf de gevolgen voor zijn eigen por-temonnaie moet van dragen.

Het jaarverslag werd tenslotte als volgt besloten :

- Laten we daarom, uitzonderlijk voor een jaarverslag van H.I.H., be-sluiten met een zeer oprechte dank aan de voorzitter Edgard NEYTS, die 17 jaar sekretaris was en reeds 10 jaar als voorzitter met minder noodzaak dan wie ook, maar met veel meer overtuiging dan velen van ons Hand in Hand blijft leiden in die voor hem enige vaste overtuiging dat Hand in Hand een noodzakelijkheid voor onze visserij is;
- Erkentelijkheid voor een beheerraad die ons reeds 22 jaar bijstaat, in-licht en helpt uit dat grote geloof dat niet alleen een grote rederij in leven moet blijven, maar ook die even grote reder van het kleinste vaartuigje.
- Zustergevoelens voor SCAP, waar we mee samenwerken, en voor Hulp in Nood, die ons patroneert en die we verdedigen, beiden geleid door mijnheer Vandenberghe, die we echter geen zuster willen noemen of geen nonkel pastoor, maar een verdediger van de kleintjes die hém niet altijd verdedigen als ze groot geworden zijn.
- Waardering en zeer veel sympathie voor Sylvain Morbée, die in die 30 jaar ongetwijfeld veel rijkere klanten, buiten de visserij, heeft gekregen maar geen een die hij jovialer bejegt dan onze leden-reders.
- Vertrouwen in hen die in het werkhuis, het magezijn en op de mazout-boot regelmatig de eerste klachten moeten opvangen maar aan H.I.H. verknocht zijn;
- en benevens ons begrip, onze vriendschap voor de bedienden, mijn me-dewerkers, die in H.I.H. werken maar ook voor H.I.H. leven en die, sa-men met de beheerraad, de visserij aan de oostkust willen in leven en goede gezondheid houden.

Tot slot gaf de heer Vandenberghe enkele beschouwingen over de huidige toestand.

Lang hamerde hij op de noodzaak de gelden van VOZOR te kun-nen gebruiken als onmiddellijke steun aan de visserij, die aan de onder-gang toe is.

Vooraf door de kwota wordt onze visserij heel erg gehandicapt en spreker oordeelde dat hij veel liever had gezien hoe, ter bescherming

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 2)

van de visstapel, geen kwota zouden ingevoerd zijn, maar dat men bepaalde vangstgebieden bv. gedurende de paaitijd zou afsluiten voor de visserij. Hij trok de lijn door naar de nieuwe maatregel waarbij het zal verboden worden binnen de 12 mijl te vissen, wat spreker een goede maatregel vindt en waarom hij het de Rederscentrale euvel duidt dat deze toelaat dat de Belgische wet ter dezer nog niet is verschenen, terwijl Nederland deze maatregel reeds wel heeft uitgevaardigd, zodat de Hollandse vaartuigen, die hun eigen waters verboden worden, thans vrijelijk op de Belgische kust komen vissen.

Om de kwota-gevolgen te kunnen tegengaan oordeelde hij het daarenboven aangewezen een nieuwe fase van het Danish trawlsysteem aan te vangen, veel liever dan weer eens nieuwe experimenten te overwegen, waarvan het resultaat dubieus is, terwijl alle mogelijkheden van het Danish Pairsysteem op lange na niet uitgeput zijn.

Vooraf betreurde hij dat op gasoil slechts 50 centiemen staatssteun bekomen werd waar Nederland 80 centiemen geeft, wat hij een discriminatie noemde en waarvoor hij de beheerders van Rederscentrale aanspoorde hiervoor tussen te komen. Vooral omdat de Rederscentrale, volgens dhr. Vandenbergh diezelfde morgen beslist had de overschotten 1974 van de opvangregeling niet te zullen uitkeren, noemde hij onaanvaardbaar, temeer omdat hij vreest dat deze overschotten zullen aangewend ter delging van de opvang der IJslanders, gezien diezelfde morgen in de vismijn van Oostende voor 6 à 700.000 fr moest opgevangen worden van een IJslander die in het heetst van de zomer, en dan nog op een vrijdag, 1800 bennen aan de markt zet na 24 dagen vaart.

Op een en ander kwam felle reactie uit de zaal en vooral de gulenvangers van de kustvisserij menen zeer zwaar te zullen getroffen worden door de bepalingen van de 12 mijlzone.

Over de overschotten 1974 opvangfonds wilde dhr. Deroose echter een en ander verduidelijken. Hij wees er op dat de algemene vergadering niet beslist had geen teruggave te doen maar de beslissing had uitgesteld tot in september eerstkomend, terwijl de IJslanders een eigen fonds hebben. Hij zei dat al te weinig reders de algemene vergaderingen bijwonen, hoewel zij daar het best hun mening en hun eisen zouden kunnen naar voor brengen. Hij vroeg daarom de vergaderingen over kwota, of de vergadering van september, waar over de bestemming van de overschotten zal moeten beslist worden, zo talrijk mogelijk zouden bijgewoond worden.

De vergadering aanvaardde weliswaar dit verwijs maar eiste niettemin dat, uitgaande van de algemene vergadering, bij Rederscentrale de eis zou ingediend worden tot terugbetaling van de overschotten 1974.

De heer Morbée rondde de vergadering af met een woord van lof voor Jef Deroose, die sinds 22 jaar zijn beste krachten inzet voor de visserij van de Oostkust.

Rederscentrale vergaderde

Verleden week vrijdag hield de Rederscentrale vzw en sv haar jaarlijkse statutaire vergaderingen, waar de heer Pintelon tot beheerder werd verkozen in opvolging van dhr. Decreton wat de middenkust betreft, en de heren Rog. De Graeve, Leop. Neyts en Emiel Dobbelaere opvolgers werden van wijlen de heer Eug. Vlietinck en van de ontslagnemenden Aug. Hertsens en Arthur Vantorre, voor de Oostkust.

Daarnaast verliep deze algemene vergadering monotoom en vervelend, zonder te bespreken wat momenteel als de meest nijpende problemen gekend zijn.

Geen woord over de kwota, niets over de 12 mijlzone, geen uitleg over mogelijke visserij-experimenten of wat ook.

Alsof de leden er voor spek en bonen bij zitten, alleen maar goed om miljoenen lidgelden te betalen en die voor de rest mogen zwijgen.

Zelfs waar het ging over de bestemming der gelden van het opvangfonds en de beheerraad voorstelde over deze gelden voorlopig geen beslissing te nemen omdat de financiële vooruitzichten verre van rooskleurig zijn, kwam weinig of geen reactie.

Alleen reder Hennaert protesteerde tegen het voorstel en vroeg wat de leden nog hadden in te

brengen. Hij verzette zich tegen de mogelijkheid dat een beheerraad over de tegoeden van de leden zou mogen beslissen. Hij werd echter door niemand gesteund en hij kreeg alleen de belofte dat voor de bestemming van deze gelden later een nieuwe algemene vergadering zou bijeengeroepen worden.

Wel werden de reders voorzichtigjes aan het verstand gebracht dat er in de eerste 5 maanden reeds zeer veel was opgevangen, zodat er een gat in de kas zit.

Het komt ons voor dat die put nog veel dieper zal worden, wanneer er geen afdoende maatregelen worden getroffen inzake betaling van opgevangen vis, die 3 weken oud is en geen verkoopwaarde meer heeft en alleen dient om één rederij te betalen met de gelden van al de anderen.

Waar een algemene vergadering de voornaamste gebeurtenis van het jaar zou moeten zijn, zeker in een periode van crisis zoals nu, is de Rederscentrale er in geslaagd de leden het zwijgen op te leggen en zijn onze reders zo mak als geschoten schapen, die niets te vertellen noch te eisen hebben.

En dan is men verwonderd dat de hogere overheid geen maatregelen neemt om deze te beschermen, zoals de ons omringende landen het doen.

Grote Nederlandse treilers binnen onze 3-mijlszone!

Talrijk zijn de klachten die ons sedert enkele weken bereiken omtrent de schending van de Belgische territoriale wateren (drie mijlszone) door grote Hollandse treilers.

Men weet dat de Hollandse regering ingevolge de overeenkomst op EEG-vlak sedert 1 mei het verbod heeft opgelegd aan alle vissers nog binnen de 12 mijlszone te vissen zo hun tonnage 50 Br. Ton en meer is dan 300 PK.

Ook de Duitse regering zal van 1 juli af die wet uitvaardigen.

In België is tengevolge van de laksheid van de Rederscentrale, nog niets van in huis gekomen en heeft alleen op aandringen van de ambtenaar van het Ministerie van Landbouw en de Kustvisserij, de minister van Landbouw het Besluit getekend, waar het sedert weken nog moet ondertekend worden door de minister van Verkeer en van Buitenlandse Zaken.

Dit alles neemt geweldig tijd in beslag biezonder als men van beroepszijde daar elke dag niet achter zit en ook onze volksvertegenwoordigers schijnen in slaap gewiegd, waar ze vroeger aktiever optraden.

Ondertussen werden door ons en Hand in Hand Zeebrugge alle reders ter kustvisserij aangespoord, zodra ze onregelmatigheden vaststellen ze te melden.

NIET ALLEEN BINNEN
DE 12 MIJL
MAAR OOK BINNEN
DE DRIE MIJL!

De Hollandse grote vissersvaartuigen welke in eigen 12 mijlszone niet meer mogen vissen, hebben nu het middel gevonden om de Belgische kust, amper 60 km. lang, leeg te komen vegen met schepen van 400 tot 1.000 PK, daarenboven met bokken en zware kettingen.

Zo werd ons gemeld dat vorige week donderdag door Oostendse en Nieuwpoortse garnaalvissers vastgesteld werd dat binnen de drie-mijlszone grote Hollandse bokkentreilers opgemerkt werden, die aan het vissen waren bij het „West-diep“.

Het was vooral de enorme grootte van die schepen, die in het oog sprong en waarvoor zelfs amateursbootjes die met werphengels aan 't vissen waren plaats moesten maken.

Het betrof hier de Breskens 4 voorzien van een motor Storck van 900 PK, en de Breskens 7 voorzien van een Storck van 435 PK.

Hoe dan ook, 's avonds rond 20u.30 werd op bevel van hoofdwaterschout Vermeulen van Oostende de redeboot van Nieuwpoort naar zee gestuurd voor onderzoek en vaststelling. De Br.7 was er nog aan

't vissen met de bokken en kettingnetten op tong.

Het schip werd bevel gegeven de Belgische driemijlszone te verlaten, wat gebeurde.

De hoofdwaterschout heeft als gevolg hiervan tegen beide proces verbaal opgesteld.

Wij menen dat bij herhaling het opbrengen van dergelijke vaartuigen en het verbeurdverklaren van hun vistuig en vangst, zoals in andere landen, de enige doeltreffende maatregelen zijn, daar een boete weinig doeltreffend mag genoemd.

OOK AAN DE OOSTKUST!

Ook de Zeebrugse garnaalvissers, die hun visgronden reeds vernietigd zien door het intens vissen met de zware kettingnetten van een groep Bressianen die met bokken op tongen vissen, binnen de driemijlszone, zijn uiterst verbolgen omdat onze regering zo laks blijft. Moet onze kust er ook aan geloven nadat de Hollanders hun eigen kust leeg geplunderd hebben?

P. Vandenbergh.

OP DE
OOSTENDE -
DOVERLIJN
Twee nieuwe
verbindingen

De aandacht van de personen die zich naar Engeland wensen te begeven wordt erop gevestigd dat er twee nieuwe verbindingen tussen Brussel en Londen werden ingevoerd via Oostende - Dover, namelijk:

Brussel Zuid :	vertrek	06u.00	16u.00
Oostende :	aankomst	07u.15	17u.18
	vertrek	07u.35	17u.40
Dover Marine :	aankomst	11u.05	21u.20
	vertrek	12u.14	22u.05
Londen Victoria :	aankomst	14u.06	00u.20

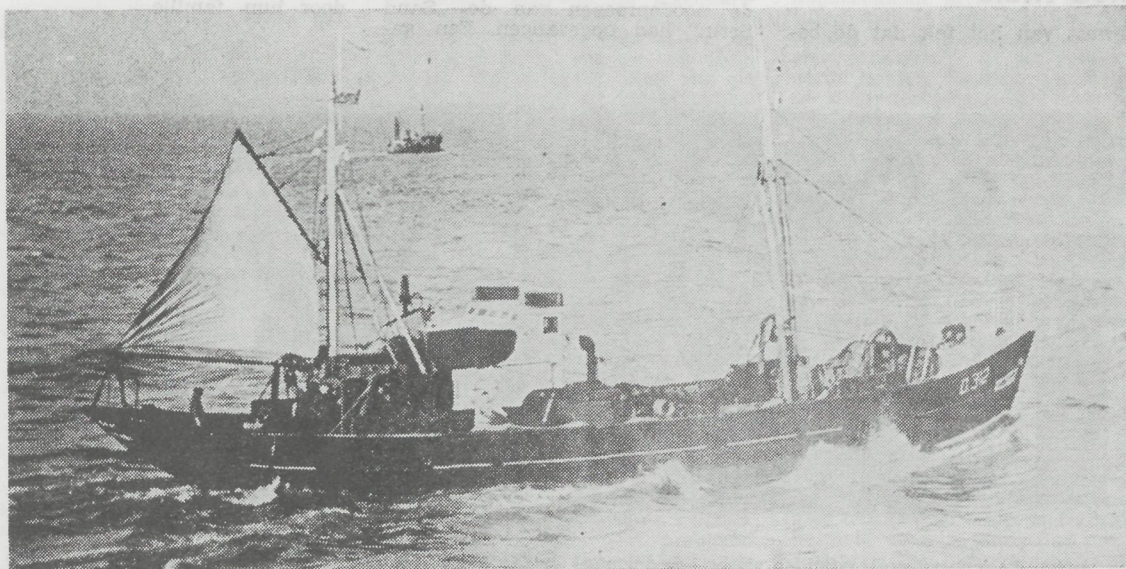
OPGEPAST

De aandacht van de reizigers voor Engeland wordt gevestigd op het feit dat het schip, dat te Oostende vertrekt om 14u.35 met bestemming Dover Western Docks, niet meer wacht op de reizigers van trein nr. 811 die te Oostende moet aankomen om 14u.13. De passagiers die zich met voornoemde dienst van 14u.35 naar Engeland wensen te begeven, worden verzocht met de internationale trein nr. 224 te reizen. (Brussel-Zuid vertrek : 12u.39).

0.312

„ANGELUS“ UITGEBRAND EN GEZONKEN

**KORTSLUITING
IN MACHINE-
KAMER
VERMOEDELIJKE
OORZAAK
MAAR
VIJFKOPPIGE
BEMANNING
GERED**



Een mooie opname van de 0.312 „Angelus“ op de visgronden van de Noordzee. Voor deze kloeke treiler was er na een fikse brand geen weg terug naar de Oostendse haven.

„Hetgeen ik zopas heb beleefd wil ik geen tweede keer meemaken. In de 40 jaar dat ik als visser de grote vlakke optrek is mij nooit iets overkomen. En nu plots dit. Heus ik heb enorm veel schrik gehad. Men moet het zelf meegemaakt hebben om het te kunnen beseffen“.

Dat was de eerste reactie van de 54-jarige Camiel Schram nadat het vaartuig waarvan hij, samen met varensgezel Daems Johnny sedert maart vorig jaar eigenaar was geworden, eind vorige week in brand vloog en reddeloos verloren ging. Ergens op de Noordzee tussen de Galloper en de Gabbard, op zo'n 60 mijl van huis en familie.

„Wij hadden overigens een goede reis achter de rug; in onze visruimen staken zo'n 150 manden vis en dat was, in vergelijking met vele van onze kollegas, geen onaardige vangst. Het reisje had dus wel iets kunnen opleveren“ voegde schipper en mede-eigenaar Daems Johnny er nog aan toe.

Het had inderdaad een „reisje“ kunnen worden maar... achteraf waren beide vissers nog dolgelukkig dat ze heelhuids voet aan de wal hebben kunnen zetten. Zij en hun twee andere scheepsgenoten, de matrozen Hubrouck Roger en Deschacht Dirk. Aan boord van de weliswaar op leeftijd geraakte maar nog kloeke treiler 0.312 „Angelus“ hadden zij ongeveer twee weken eerder de thuishaven verlaten. Speurend naar rijke visgronden en vol verwachting om maandag jl. een „ferme kluts“ vis aan de wal te zetten. De „Angelus“ is echter niet meer door de sluisen van de Oostendse vissershaven geraakt. Ergens op de grote vlakke heeft het noodlot toegeslagen; kort maar krachtig. Voor de „Angelus“ was er geen weg terug... wel voor de vier vissers die zondag, omstreeks de middag voet aan wal zetten te Zeebrugge waar ze werden opgewacht door hun familie. Gaaf en gezond maar nog duidelijk geraakt door de meege maakte emoties.

Zaterdag, 21 juni, omstreeks 11u.15. Even voordien werd aan boord van de 0.312 „Angelus“ voor de laatste keer de korre buiten boord gezet. Een laatste sleepje alvorens koers te zetten naar de thuishaven om maandag dan de vangst te verkopen. Ogenscheinlijk alles wel aan boord. Schipper Daems en matrozen Hubrouck (18

jaar) en Deschacht (17 jaar) bevonden zich benedendeks, terwijl motorist-eigenaar Schram Camiel op de brug stond. Plots werd de aandacht van de 54-jarige visser getrokken door rook die opsteeg uit de koker van het sky-light. Onmiddellijk werd alarm geslagen en in één wip stonden ook de drie andere opvarenden aan dek.

BRAND IN MACHINEKAMER

Aanstonds liep men naar de machinekamer maar deze was reeds niet langer toegankelijk. Er steeg een verstikkende rook op en de hitte was nagenoeg ondraaglijk. Aan boord van de „Angelus“ had men zich reeds rekenschap gegeven dat de toestand méér dan ernstig was. Het brandblusapparaat dat zich aan de ingang van de machinekamer bevond was niet bereikbaar. Dan maar deze van de brug gegrepen maar dit was een pleister op een houten been.

De toestand was kritiek en meteen werd het reddingvlot, dat zich boven op de brug bevond, losgemaakt en in gereedheid gebracht. Ook de visboel werd gekapt. Tot overmaat van ramp bleek de radio onbruikbaar. Vermoedelijk waren de draadleidingen reeds te erg beschadigd. Inderhaast konden de scheepspapieren gered worden maar meer viel er voor de vierkoppige bemanning heus niet te doen. In een minimum van tijd had de brand zich tot een catastrofe uitgebreid in zoverre dat de ruiten op de brug stuk vlogen. Overstappen in het vlot was het enige middel om de levens te redden. Achteraf wisten schipper Daems en motorist Schram te vertellen dat na amper een half uur nog enkel het ijzeren geraamte van de brug overeind stond. Alles wat maar enigszins brandbaar was werd door enorme hitte verpulverd.

ZEE-ZANDZUIGER „SAND SERIN“ BRACHT REDDING

Gedurende ongeveer anderhalf

uur — het kon ook iets minder geweest zijn — dobberden de vier vissers in het vlot rond. Het was toen nog mooi weer terwijl ondertussen ook het Nederlandse jacht „Tramontana“ uit Goes ter plaatse was gekomen. Even zag men in de verte een vaartuig en onmiddellijk werden vuurpijlen afgeschoten; zowel vanop het vlot als vanop de „Tramontana“ maar vermoedelijk werden deze niet opgemerkt.

Uiteindelijk, omstreeks 13u.30 kwam de zandzuiger „Sand Serin“, die vanuit Oostende was uitgevaren, ter plaatse. Vanop dit 1.150 groston metende vaartuig, dat uitgebaat wordt door de Engelse onderneming South Coast Shipping Compagny en onder het bevel stond van kapitein Dines, heeft men werkelijk alles gedaan om de „Angelus“ te redden. Onmiddellijk werden, met vier brandspuiten tegelijk de blussingswerken aangevat.

„Wat die mensen gedaan hebben“, zegden achteraf Schram en Daems, „grenst aan het onmenselijke. Wij kunnen niets indenken dat niet ondernomen werd. Het waren precies zeerovers die vanop de „Sand Serin“ op de brandende Angelus sprongen. Met doodsvrachting in de ogen werd gepoogd ons vaartuig te redden. Tot tweemaal toe werden de sleeptrassen vastgemaakt en gepoogd ons vaartuig op te slepen, onderwijl blussend. Toen de lijnen opnieuw begaven wilde de kapitein het geen derde keer wagen. Volgens hem was er geen redden meer aan. En hij kreeg gelijk ook want amper vijf minuten later zonk de Angelus; met het achterschip eerst. Het moet toen ongeveer 18u.30 geweest

(Vervolg blz. 4)

(Vervolg van blz. 3)

zijn", aldus de beide vissers, die er nog aan toevoegden dat er zowat 15 mijl gesleept werd in de richting van Harwich. In de Engelse haven zag men dit alles zelfs niet met zo'n goed oog tegemoet. Vandaar dat verbod werd opgelegd om de haven binnen te varen. Men moest de „Angelus" maar op het strand vastzetten. Zo ver is het uiteindelijk niet gekomen.

TERUG THUIS

Bewust van het feit dat de be-

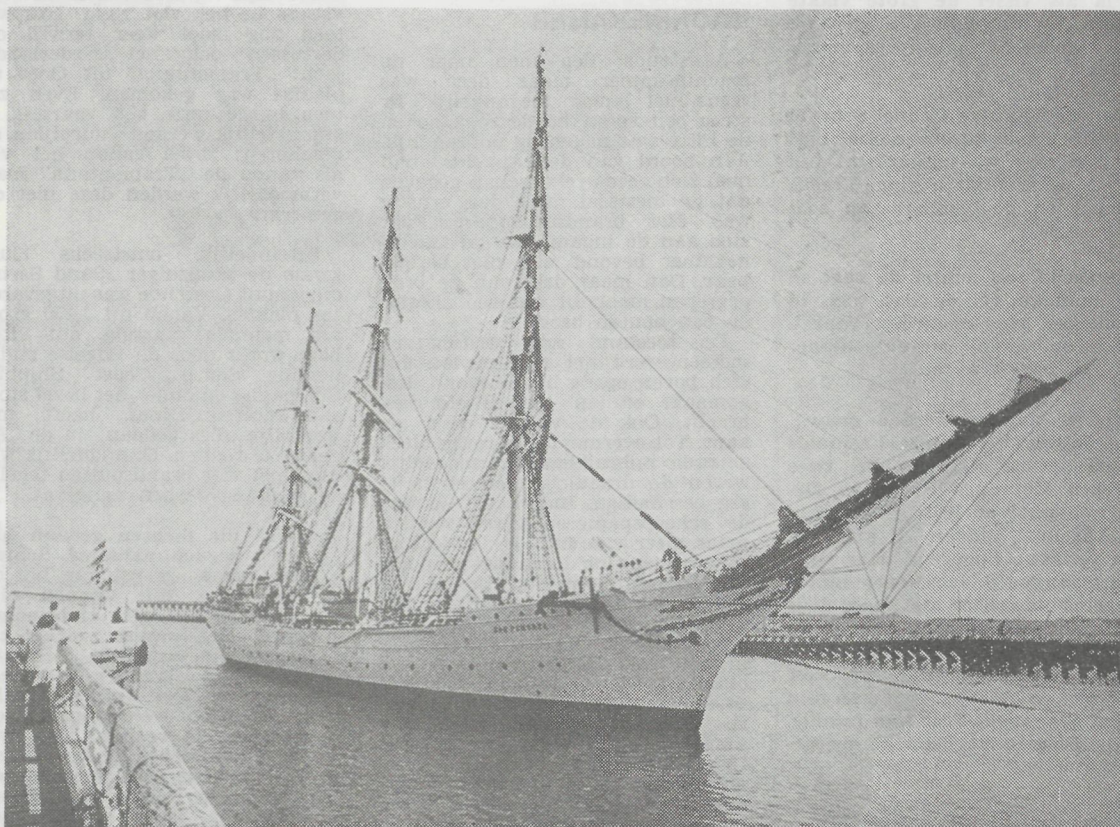
maning veilig en wel in het vlot zat bekommerde captain Dines en zijn crew zich zelfs eerst over de „Angelus". Pas na ongeveer 20 min. werden de vier vissers aan boord genomen. Het jacht „Tramontana" sleepte het vlot naar de „Sand Serin", dat tijdens de reddingoperaties een eind touw in de schroef kreeg. Een opvarende werd zelfs gekwetst en diende met een helikopter overgebracht naar de Britse oorlogsbodem „Exeter" die ondertussen ook ter plaatse was verschenen nadat Radio North Foreland de noodoproepen van de „Sand Serin" had opgevangen. Een ga-

pende hoofdwonde diende gehecht.

Captain Dines bleek achteraf bereid de Oostendse vissers naar Harwich over te brengen maar deze gaven er de voorkeur aan van aan boord te blijven totdat de „Sand Serin" zijn werkzaamheden — kielzuigen op de Ship Wash Bank — beëindigd had en koers kon zetten naar Zeebrugge. Zondag, rond de middag werd aldaar binnen gevaren waar ze werden opgewacht door hun familie.



Eind vorige week werd de Oostendse visserij andermaal zwaar getroffen toen de O.312 «Angelus» uitbrandde en totaal verloren ging. Gelukkig kon de vierkoppige bemanning gered worden door een Engelse zandzuiger.



Het moet wel even naar het hart van de niet meer zo jonge aspirant-zeelieden gegrepen hebben toen de Poolse driemaster «Dar Pomorza» eind vorige week de Oostendse havengeul binnenliep. Wie herinnert zich niet de vele reizen met onze bloedeigen «Mercator» toen onze zeelieden nog de ouwerwetse opleiding — keihard maar achteraf bekeken vol romantiek — kregen aan boord van een zeiler. Vervolgen tijden maar blijvende herinneringen. In de Oostendse haven kreeg de «Dar Pomorza», die nog steeds dienst doet als opleidingsvaartuig zeer ruime belangstelling van de vele bezoekers. Een dag later dan gepland is het vaartuig dinsdag de haven uitgevaren.

DIENT DE AANVOER VAN IJSLANDSE 2e KWALITEITSVIS OM DE F.E.O.G.A. EN DE KAS VAN DE REDERSCENTRALE TE LEDIGEN ?

Vorige week vrijdag verkocht een Belgisch vissersvaartuig, komende van IJsland, na niet minder dan 24 dagen zee, zijn vangst ter vismijn van Oostende en besomde met ongeveer 1.780 bennen vis 327.000 fr.

Zeggen we terstond dat van die vangst, waarvan de kwaliteit uiterst bedenkelijk was, er 1.265 bennen dienden opgevangen te worden voor vismeel, zodat de EEG hier voor niet minder dan 650.000 fr. diende tussen te komen, waarin de kas van de Rederscentrale zelf zo maar 25 % of 160.000 fr. hoeft tussen te komen.

Dergelijke aanvoer geeft aanleiding tot het vaststellen van bedenkelijke praktijken, waardoor niet alleen de handel maar ook de reders grote schade lijden.

Deze vangst stak schril af tegen deze welke maandag door de O.317 met 1.500 bennen vis, aan de markt werd gebracht, waarvan slechts een 25.000 fr., hetzij een 60-tal bennen, de minimum-prijs niet haalde en van goede kwaliteit was. Dit vaartuig besomde dus met 300 b. minder 1.050.000 fr.

Het zijn de IJslandse reders die hier in de eerste plaats de gebroken potten betalen en uit de opvangpot in één reis 160.000 fr. ten hunnen nadele zien halen.

Verder had de prijs van alle andere vissoorten ter markt gebracht hier onder te lijden en doet dit geen deugd aan de naam van de Oostendse markt, waar alle reders, zowel Belgische als vreemden in het laatste jaar in 't algemeen vis van uitstekende kwaliteit aanvoerden.

Het moet tenslotte van ons hart dat de Oostendse viskeurders in veel opzichten gefaald hebben en het verschil niet schijnen te kennen tussen kwaliteit en rotte vis.

Het pleit in elk geval niet ten hunnen voordele dergelijke vis, niet naar de vismeelfabrieken te hebben verwezen.

Of zal de keuring te Oostende opnieuw geschieden volgens de aard van de reder en het schip welke ze aanvoert ?

Wat zouden inspecteurs van de E.E.G. die toevallig op de markt zouden gekomen zijn van dergelijke keuring moeten denken ?

Wij stellen de vraag in 't belang van de ganse Belgische visserij en de vishandel.

P. Vandenberghe

DE DUITSE BUNDESTAG ZENDT EEN PARLEMENTARIER NAAR IJSLAND VOOR ONDERHANDELINGEN !

De Duitse Bundestagafgevaardigde, de heer Horst Grunenberg, lid van de S.P.D.-partij werd door zijn parlamentsfractie, die de meerderheid in de Bundestag uitmaakt, naar IJsland afgevaardigd voor besprekingen met betrekking tot de vangstrechten van de Duitse hoogzeevloot in de IJslandse wateren. Horst Grunenberg, die in de eerste week van juli zal vertrekken wordt vergezeld door de voorzitter van de Groep Landbouw en Voeding, namelijk de heer Karl-Heinz Saksowski eveneens uit de Duitse socialistische partijfractie.

Men herinnert zich de Duits-IJslandse wrijving die veelvuldig plaats hadden, gepaard met lichte incidenten bij de eenzijdige uitbreiding tot 50 mijl van de IJslandse territoriale wateren twee jaar terug. Met de thans heersende onzekerheid met betrekking tot een mogelijke verdere uitbreiding van de kustwateren door IJsland op basis van de duidelijke tendens die zich manifesteerde op de laatste zeeconferentie te Genève, aanziet men het in Duitsland van het grootste belang zo spoedig mogelijk te trachten tot een overeenkomst te komen met IJsland voor de vrijwaring van de Duitse rechten in kwestieuze wateren. In dit verband wijst men er op, dat beide bovenvernoemde heren eerst nog uitgenodigd worden voor een treffen met de Duitse mi-

nister van buitenlandse zaken vooraleer af te reizen. Dit onderstreept het duidelijk, zowel economisch als politiek belang dat de Duitse regering aan een overeenkomst terzake met IJsland hecht.

WAT DOET DE BELGISCHE REGERING ?

We vragen ons af of de Belgische regering geen gelijkwaardige stappen zou ondernemen, desnoods zelfs in overeenkomst met Duitsland of met de EEG-partners. Het is inderdaad zo, dat ook wij nog verdeigbare belangen in de IJslandse kwateren hebben, voor wat onze kleine, maar toch nog altijd onmisbare IJslandvloot betreft.

We hebben wel nota kunnen nemen van de voorhanden zijnde voorkeur van Frankrijk en Duitsland voor afzonderlijke bilaterale onderhandelingen met IJsland, maar een Europese Kommunauteit in zijn geheel, heeft toch zeker ook wel economisch iets te bieden aan IJsland als verhandelingspunt voor de erkenning van de traditionele visserijrechten in de IJslandse wateren ?

In ieder geval, gekonfronteerd zijnde met de haast waarmede landen zoals Duitsland en Frankrijk wensen onderhandelingen aan te knopen, mogen we zeker niet bij de pakken blijven zitten.

WAAR BLIJFT HET KON. BESLUIT VOOR DE UITBREIDING VAN DE TERRITORIALE WATEREN ?

Een zestal weken geleden schreven we in Het Visserijblad dat de Minister van Landbouw het Kon. Besluit ondertekend had, waarbij ingevolge de overeenkomst door de landen aan de Noordzee gelegen, te Berlijn in september 1974 overeengekomen was, binnen de 12 mijls zone alle visserij te verbieden voor vaartuigen van meer dan 50 Bruto Ton en 300 PK.

Sedert één maart 1975 is het de Hollandse vissers verboden met dergelijke vaartuigen in eigen 12 mijls zone te vissen en vanaf 1 juli volgt Duitsland.

Het is nu reeds meer dan zes weken dat op het handteken van Minister Chabert gewacht wordt, zijn juridische diensten geen tijd hebbend om deze eenvoudige zaak af te handelen, want ook de minister van Landsverdediging en van Buitenlandse zaken moeten er hun handteken onder zetten.

Het triestig getalm in het Zeewezen, is spreekwoordelijk geworden. Het is hetzelfde met de handelingen die plaats hebben in de Onderzoeksraad voor Scheepvaart, waar talrijke belangrijke zaken blijven hangen. Waar het kabinet van diezelfde minister steeds snel beslissend optreedt, blijft alles op het Zeewezen hangen. Er schijnt daar nog niets veranderd.

Het verbod der kustvisserij en Hand in Hand Zeebrugge, hadden een onderhoud met de heer hoofdwaterschout, die reeds optrad voor het vissen binnen de driemijlszone, maar die verder nog niet kan optreden bij gebrek aan Kon. Besluit binnen de 12 mijlszone. Ook had een onderhoud plaats tussen Ct Schlim

van de Zeemacht te Oostende en de heer Vandenberghe om te overleggen op welke wijze de Zeemacht zijn medewerking kan verlenen, zodra dit Besluit verschijnt. Zo pas kon meegedeeld worden, dat de Zeemacht in samenwerking met de hoofdwaterschout zal optreden binnen de drie mijlszone en zodra het Kon. Besluit verschijnt, zal de bewaking desnoods met twee à drie schepen van de Zeemacht binnen de 12 mijlszone geschieden.

Maar ook de hoofdwaterschout moet een agent aan boord kunnen zetten.

Gezien het groot belang van de zaak voor de ganse kustvisserij, de kweekplaatsen, enz... te kunnen beschermen, is het dus een uiterst belangrijk vraagstuk. Men schijnt dat op het Zeewezen niet te besefsen.

Waar Ct. Schlim en zijn Zeemacht, hoofdwaterschout Vermeulen en zijn staf, paraat staan is het nu aan Brussel nog wakker te worden voor die heren vakantie nemen.

En waar blijven onze volksvertegenwoordigers en senators om de minster van Verkeer of liever zijn diensten van het Zeewezen uitleg te vragen omtrent die onaanvaardbare traagheid en gebrek aan verantwoordelijkheidszin van Hogere Ambtenaars, die sedert september van vorig jaar in 't bezit zijn van een Besluit door de landen aan de Noordzee gelegen om de drie mijlszone tot 12 mijl uit te breiden voor alle vaartuigen van 50 Bruto Ton en 300 PK. ?

Of moeten we hier namen openbaar maken ?

VOOR WANNEER EEN GEMEENSCHAPPELIJKE MARKT VOOR DE VIS ?

Te Brussel heeft men een Gemeenschappelijke markt voor de landbouw, waarvan de legendarische maratonzittingen reeds verscheidene malen de koppen van de kranten kregen. Van het ogenblik dat in één of ander land van de E.E.G. een bijzonder landbouwprobleem ontstaat, buigen de ministers van de landen die hiervan deel uitmaken, zich gezamenlijk over de problemen en komt men, hetzij tot een landelijke, hetzij tot een gemeenschappelijke oplossing. Voor dergelijke oplossing zijn geen inspanningen en geld te gering. Waarom kan dit ook niet voor de sektor van de vis ? Voor de landbouw, waar bij herhaling de toestand ook niet zeer rooskleurig was, heeft men de gemeenschappelijke voorkeuren, de richtprijzen, de gewaarborgde opbrengsten, de subsidies voor de stockage van de vlees- en boterbergen, de sluiting van de grenzen van de E.E.G., voorkeurbehandelingen voor één of ander gemeenschapsland, enz... Voor de visserij heeft men praktisch niets gedaan. Frankrijk zit met het probleem van de tonijnvisserij, de kreeftjessvisserij en de grote diepvriesstocks, Duitsland, België en Nederland hebben hun eigen specifieke problemen. Wat wordt er gedaan om aan deze problemen tegemoet te komen ? Welke verstandhouding heerst er onder de landen van de EEG om wederkeerlijk elkaar te helpen ?

Integendeel, Italië koopt de Spaanse tonijn en leent zich voor een gekamoufleerde Japanse doorvoer van tonijn naar andere landen. Duitsland koopt de Japanse tonijn aan dumpingsprijzen. Noorwegen, een land dat zich buiten de E.E.G. wenst te houden, overspoelt de Europese Gemeenschap met invoer van vis. Oost-Duitsland krijgt het klaar om kabeljauw diepvriesfilets in te voeren aan 24 fr. het kg. ! De grenzen van de Gemeenschappelijke markt staan open voor, hetzij gekamoufleerd, hetzij officieel toegelaten invoer uit derde landen.

Meent men van hogerhand dat het nog geen tijd is om daadwerkelijk tussen te komen en in de eerste plaats de visserij van de landen van de Europese Gemeenschap met gemeenschappelijke maatregelen te beschermen met daarbij nog speciale te nemen maatregelen voor de specifieke noden van de afzonderlijke landen zelf ? De boeren hebben heel wat maatregelen afgedwongen met op straat te komen en het verkeer te blokkeren. Wacht men bij de verschillende regeringen eveneens op dergelijke maatregelen vanwege de visserij vooraleer ernstig de problemen aan te pakken. Moeten de vissers eerst de havens gaan blokkeren en op straat komen vooraleer men zich zal beraden over de te nemen maatregelen ? We kunnen bijna niet anders dan deze klasse van vergeten mensen dit ter overweging mede geven. Men zegt wel dat de malaise in de visserij een algemeen verschijnsel is, dat zich ver buiten de Europese Gemeenschap uitstrekt en voordoet, dat aldus de oplossing in feite internationale maatregelen vergt. Dit neemt echter niet weg, dat de E.E.G. haar partners kan beginnen

te beschermen tegen concurrentie van buiten uit, en dan vooral tegen ongebreidelde invoer. We zijn overtuigd dat de prijs die de producenten in de afslag krijgen, eveneens afhankelijk is van invoer uit derde landen. Waarom maakt men de diepvriesvisberg niet weg zoals men het deed in de EEG met de boter- en vleesbergen ? En het ging daar nochtans om beduidend groter kapitalen ! Zijn de vissers niet zo goed als de landbouwers ? Waarom maakt de EEG ook geen gebruik van drukkingsmiddelen tegenover derde landen om voordelen af te dwingen voor hun eigen visserij ? Waarom laat de EEG bv. toe dat hun eigen partners buiten de rijke vangplaatsen rondom de IJslandse kusten gesloten worden om dan aan dezelfde IJslandse visserij de mogelijkheid te bieden hun produkten in de havens van de E.E.G.-landen te komen afzetten ? Er zijn inderdaad zoveel bedenkingen voor de visserij en de vissers die hen tot de konklusie laten komen dat ze zeer stiefmoederlijk behandeld worden. Er is dus niet alleen nood aan nationale organisaties en verstandhouding onder de visserij, maar zelfs aan een intergemeenschappelijke organisatie en verstandhouding om met harde middelen maatregelen af te dwingen. De kruik gaat inderdaad zo lang te water tot zij barst.

„Sprokkel”.

Nota : 't Zal in elk geval niet de wijze zijn waarop de Rederscentrale de belangen van de reders dient, welke de Belgische visserij zal redden.

Het nieuw ontslag van verschillende beheerders vorige week, heeft aangetoond wat deze van het beleid van hun enkele leiders en hun sekretariaat denken .

OVERBEVISSING VANWEGE DE DIEPVRIES- VISSERSSCHEPEN

Vier diepzeetrawlers van Bordeaux, namelijk de „IJsland”, de „Groenland”, de „Finland” en de „Jutland” die hun vangst aan boord invriezen, hebben in één enkel jaar, of in 911 zeedagen samen, volgende hoeveelheden gevist : nagenoeg 6 miljoen kgr. kabeljauw, 704 duizend kgr. koolvis, 306 duizend kgr. schelvis, 75 duizend kgr. verscheidene, of in totaal meer dan 7 miljoen kgr. ! Hier dient nog aan toegevoegd 1,775 miljoen kgr. vismeel en 182 duizend liter olie. Op de zoutvisserij bracht de „Zeeland” in 258 dagen visserij, daarbij nog 1,6 miljoen kgr. gezouten vis aan wal met nog 32 duizend liter olie.

Dat maakt samen voor deze 5 vaartuigen een kleine 8 miljoen kgr. of anders uitgedrukt 160 000 bennen ! Deze aanvoer komt ongeveer overeen met de totale aanvoer in onze eigen Oostendse vismijn, IJslanders inbegrepen, van 5 maand. Is het te verwonderen dat men met stockageproblemen zit van diepvriesvis en dat diepgevroren filets van kabeljauw aangeboden worden aan min dan 30 fr. het kilogram !



HEBBEN DE VISHANDELAARS ER BELANG BIJ DE BELGISCHE REDERIJEN TE HELPEN ?

Men schrijft ons :

Het is duidelijk dat de prijzen in de laatste tijd behaald door onze vissers in de afslag niet renderend zijn en het is even duidelijk, dat de handel hiervoor meer zou kunnen betalen zonder hieronder bijzonder te lijden. Men heeft te dikwijls de gewoonte om de belangen van de handel en de producenten als tegengesteld te aanzien. Dit is op zekere manier wel aanvaardbaar en zelfs te verantwoorden wanneer het voor beiden goed gaat, maar dit standpunt is zeker niet meer waar, wanneer het voor de ene of andere gevaarlijk slecht gaat. We mogen het praktisch zo uitdrukken, dat in het ongeluk beiden zeer nauw aan elkaar verbonden zijn.

Het kan inderdaad niet het belang zijn van de handel wanneer het zo slecht gaat in de visserij, dat de schepen moeten gaan op liggen of meer nog, rederijen eenvoudig verdwijnen en voor de visserij verloren gaan. Een dergelijke teruggang van de productie zou zich zeker onmiddellijk gaan wreken op de handel zelf. In dit verband mogen we nochtans zeggen dat we gevaarlijk dicht bij dit punt gekomen zijn. We hebben reeds een ganse lijst van vaartuigen die op liggen, deels uit redenen van faillissement, deels uit niet meer haalbare kostendekking. Het hoeft dan ook geen verwondering dat onze mijnen zo weinig schepen aan de afslag zien. Het is werkelijk opvallend hoe klein de bezetting is. De handel zou dus, samen met de producenten, maatregelen dienen te overwegen om de toestand voor de rederijen te zien verbeteren. Deze maatregelen kunnen gemeenschappelijk genomen worden zoals gezamenlijk druk bij de regering voor het nemen van maatregelen ten voordele van de kustnuttigbating der rederijen, maatregelen ter verbetering van de verzorging van de vis ten voordele van de kwaliteit, maatregelen ten laste van de handel die bv. bereid zou moeten gevonden worden om een bepaalde richtprijs te geven, berustend op een gentlemen-agreement omdat de richtprijs bepaald door de EEG niet officieel mag veranderd worden zoniet verliest men het voordeel van de interventie bij opvang. Het meest voor de hand liggende en de meest praktische te verwezenlijken oplossing ware echter vanwege de handel bv. een vrijwillige afhouding op het aankoopcijfer van een procent ten voordele van een fonds voor de producent die de richtprijs nodig voor een normale uitbating bij normale aanvoer, niet haalt. Aan dit procent zou dan de Staat bv. een evengroot procent kunnen bijvoegen.

We herhalen dat het voor de handel op langere termijn eerder renderend zou zijn zich een kleine

opoffering te getroosten voor de toekomst. Nu reeds hoort men vanwege verscheidene handelaars dat zij er inderdaad geen belang bij hebben dat het de rederijen slecht gaat, en dat men naar maatregelen zou moeten overgaan om de rederijen te helpen. Welnu het ligt ook enigszins in hun hand om zelf te helpen, want we veronderstellen niet dat de handelaars akkoord gaan dat de rederijen moeten blijven bestaan op gevaar van anders zelf in het gedrang te komen, maar dat de hulp van vreemden dient te komen.

Nota der Red. :

We komen hierop terug.

● **Houten VISSERSVAARTUIG te koop, 150 pk., 16 m.** Geschikt voor planken- en bokkennisserij. Tel. en adres bureelblad.

(7712V)

**Publiciteit in
HET VISSERIJBLAD
doet Uw
zakencijfer stijgen**

BERICHT AAN ZEEVARENDEN BELGIE

13/104 (T) Noordzee. — Stortboei voorzien van radarreflector.
(Zie B.a.Z. 19/150 (T) - 1969. sub. b.)

Positie : 51°26'0N — 3°05'0E.
De stortlichtboei Br. & W. S 1 vermeld in bovenstaande positie, werd voorzien van een radarreflector.

(Zie Belg. krtn. „Vlaamse Banken” en „Monding der Westerschelde”.)

(Med. Loodswezen Oostende 10-6-1975 — H. 58079.)

NEDERLAND

13/105 (T) Westerschelde. — Nauw van Bat. Licht Westketel tijdelijk gedoofd. Lichtboei.

Op ± 51°23'N — 4°10'3E is het licht Westketel tijdelijk gedoofd. Ter vervanging is op 51°23'44"N — 4°10'36"E tijdelijk gelegd een rode lichtboei met radarreflector « 66A » : Iso r 4 sec.

DE LAAGKONJUNKTUUR IN DE VISSERIJ BEREIKT DE SCHEEPSWERVEN

In «Port-en-Bessin» in Frankrijk heeft een recente, zeer goed geoutilleerde scheepswerf haar deuren moeten sluiten wegens gebrek aan orders. Na aflevering van enkele, nochtans zeer goed-varende hektreilers, had men twee nieuwe hektreilers op kiel gezet in afwachting van het afsluiten van nieuwe orders. Niettegenstaande de werfleiders verscheidene streken afreisden en kontakten opnamen met diverse rederijen, is men er niet in

geslaagd, voor de kiel gezette vaartuigen, afnemers te vinden, zodat besloten werd de balans in te dienen en de activiteiten te staken. Het is duidelijk dat dit een nevenverschijnsel is van de krisistoestand in de visserij, waar men het niet meer waagt sommen te investeren in een bedrijf dat met een voortdurende recessie te kampen heeft. Het is wel juist dat met de konstruktie van een vissersvaartuig hele kapitalen gemeoid zijn, maar het is toch de onzekere toestand die tot de sluiting van de genaamde «Chantiers Navals Portais» geleid heeft.

Dit toont nog eens goed aan, dat met de instandhouding van de visserijbedrijvigheid nog heel wat nevenbedrijven gemeoid zijn, zodat het belang van de visserij heel wat hoger dient aangeslagen te worden dan de eerder relatieve kleine cijfers van de bemanningsbezetting der vaartuigen.

STAAT DE FRANSE TONIJNVISSERIJ OP HET SPRINGEN ?

De ontslaggevende voorzitter van de Franse tonijnrederijen, de h. Roger Labbé, heeft duidelijk gemaakt dat deze tak van de Franse visserij op het punt van het failliet staat. Als we nagaan, aldus de woordvoerder dat de Franse tonijnvisserij ingesteld is voor een vangkapaciteit van 60 miljoen kgr. en het Europees afnamepotentieel de 170 miljoen kg. bedraagt en er toch een tergend probleem van afzet heerst, dan moeten we toch besluiten dat men, Europees gezien, niets doet voor de landen van de Europese Gemeenschap, vooral rekening gehouden dat Frankrijk praktisch het enige land uit de Gemeenschap is, dat op tonijn vaart. Spanje maakt geen deel uit van de E.E.G., terwijl Italië, eveneens als zuidelijk land, over geen tonijnvloot beschikt. Als er geen onmiddellijke maatregelen genomen worden, dan kan de Franse tonijnvloot afgeschreven worden en de Europese markt en zelfs de Franse markt volledig aan de Aziatische en Spaanse tonijn en willekeur overgeleverd worden.

In Frankrijk zit men met het probleem van absoluut niet renderende afzetprijzen, terwijl daarbij nog een sociaal konflikt komt tussen de rederijen enerzijds en de syndikaten anderzijds. Inderdaad wensen deze laatste voor de werknemers ter visserij een gewaarborgd inkomen op basis van een richtprijs voor de tonijn die niet haalbaar is voor de reders. Het is duidelijk dat de rederijen geen lonen kunnen uitbetalen die ten slotte alleen op zichzelf reeds de totale brutobesomming zouden overschrijden !

Tegenover de zware krisistoestand voor de Franse tonijnrederijen zijn we werkelijk benieuwd tot welke maatregelen de Franse regering zal komen om deze tak van Franse visserijbedrijvigheid van de ondergang te redden.

EEN BEMOEDIGEND RESULTAAT :

In deze moeilijke tijden voor de visserij, dient ook wel eens een bemoedigend resultaat vermeld. Het gaat namelijk over een rekordvangst van de «De Courcy» die in iets meer dan twee dagen visserij in het Kanaal 540 bennen vis binnenbracht, namelijk 440 bennen koolvis, 60 bennen kabeljauw en schelvis en 40 bennen allerlei. De Courcy is een stalen middenslagtreiler die in Frankrijk «Port-en-Bessin» als thuishaven heeft.

TEKENEN DES TIJDS !

In Duitsland werd er gedurende de maand april 13.504 ton vis binnengebracht of in bennen uitgedrukt meer dan 270 duizend. Hiermede werd er tegenover de maand april van vorig jaar een teruggang vastgesteld van nagenoeg 3 duizend ton of 60 duizend bennen, dus ruim 20 t.h. minder.

Anderzijds bracht de verkoop 35 t.h. minder op zodat, met een kleiner aanbod, de prijzen toch nog 15 t.h. lager lagen dan het jaar voordien.

Ook het feit dat er, tegenover dit verminderd aanbod, nog drie maal meer vis diende opgevangen dan over dezelfde periode in 1974 is tekenend. Er bleef inderdaad meer dan 1.600 ton of 32 duizend bennen! in de mijn staan zonder afnemer tegenover iets meer dan 500 ton of 10 duizend bennen in 1974. We noemen dit een teken des tijds.



De 26ste garnaalfeesten te Oostduinkerke kenden dit jaar een uitzonderlijke belangstelling. De feestelijkheden werden geopend met wedstrijden in het garnaalvissen voor vissers te paard, voor kruiers en voor kinderen. De verse garnalen werden gekookt en verkocht op de Zeedijk. Zondag hield men een folkloremarkt in het teken van de visserij en de oude ambachten. Het nettenbreien, het pellen van garnalen en een kantwerkster vielen bijzonder in de smaak van het publiek. Als kroon op hele gebeuren stapte een grote folkloristische stoet op. Foto's van de opvallendste groepen : „Schilders der zee”, „De chef kok” en de Paardevissers.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Nogal veel vis op de markt, al gaf dat dan niet die indruk. Vrijdag echter ook al een vangst van de Witte Zee en een vangst van de spanvisser die meer dan 1.000 bennen bevatte, zodat vrijdag alleen reeds meer dan 3.000 bennen aangevoerd werden. Maandag dan weer rond de 4.000 manden vis en dinsdag en woensdag nog rond de 2.000 bennen voor de twee dagen samen. De spanvisser doen het stilaan beter en brengen grotere vangsten binnen. De guld prijs ligt rond de 20 fr. met de kleinste sor-

tering als goedkoopste. Kabeljauw is ook niet bijzonder duur en schommelde rond de 30 fr. Op het einde van verleden week een paar maginifieke vangsten kabeljauw en gul van Deense schepen. Die waren er deze week niet, ook al omdat de weersomstandigheden niet al te gunstig waren voor dit soort visserij. De gemiddelde prijs voor de Deense vangsten lag rond de 30 fr. wat gezien de prima kwaliteit geen frank te veel is intengendeel. Het gemiddelde voor de vangst van

tussen 17 en 20 fr. Katrog geraakte dinsdag niet eens meer verkocht.

Heek was evenmin duur terwijl steenschol middelmatige prijzen noteerde. Haai bleef redelijk duur en ook voor tarbot en griet bleven de prijzen boven de middelmaat. Van IJsland werd deze week geen enkele vangst aangevoerd, gezien de twee grote schepen hun vangst uit de Witte Zee haalden.

woensdag nog tot bij de 60 fr., nu werd maandag nog amper de helft betaald. Dit dan voor de grote rog. Tilten zakten maar 23 fr. en scherpstaartrog naar 20 fr. en minder. Alleen de grote gladrog, die schaars was, bleef nog redelijk duur en kreeg tot 36 fr. Voor de kanaalschepen en de westschepen een tegenvaller die de opbrengst nogal aan de lage kant hield. Ook de meeste andere soorten waren niet bijzonder duur met heek zelfs aan de middelmatige kant en schelvis soms goedkoop. Vooral de vangst van de O.206 verdiende dinsdag beter dan de 20 fr. het kg. die ervoor betaald werd. Rode knorhaan van goede kwaliteit kreeg een flinke prijs, minder rode knorhaan die goedkoop was.

STEDS DURE GARNAAL

Een erg schrale garnaalaanvoer deze week met prijzen die nu al opliepen tot 170 fr. het kg. De vangsten blijven erg klein, maar dank zij de meer dan flinke prijs geraken de garnaalschepen toch nog aan redelijke resultaten.

De visserij op inktvis lijkt ver gedaan, in elk geval was de aanvoer veel kleiner. Vis wordt door de kustvaartuigen erg weinig aangevoerd in de vismijn. Of dat wil zeggen dat er weinig gevangen wordt is daarom nog niet zeker.

GOEDKOPE ROG

De rogprijs is van hoog naar laag teruggevallen. Verleden week

STRAALBUIZEN

de Witte Zee die vrijdag gebracht werd lag heel wat lager. De kwaliteit was niet veel raars en honderden bennen gingen naar de vismeelfabriek omdat er geen belangstelling voor bestond. Maandag was de vraag iets beter, ook de kwaliteit was toen beter.

Tongen zijn een rariteit geworden, de prijs schommelde tussen 110 en 150 fr. het kg. met de middensorteringen als duurste. Voor de rrgen waren de prijzen weer heel wat minder hoog dan verleden week. De grotere aanvoer heeft hier alleszins de prijs doen dalen. Grote rog kreeg als maximum rond de 30 fr., kleine rogsoorten varieerden

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVAARTEN Voor de week van 29-6-1975 tot 5-7-1975

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Alle dagen te 00u45 (x), te 07u35, te 10u05, te 14u35 (x) en te 17u40 (x)
- Op 4-7-1975 bijkomende afvaart te 09u45
- Op 5-7-1975 bijkomende afvaarten te 09u45 en te 15u45.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Alle dagen te 01u00 (x), te 05u40 (x), te 12u50, te 16u45 en te 19u30 (x)
- Op 29-6, 30-6 en 5-7-1975 bijkomende afvaart te 10u55.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Alle dagen te 01u14 (x), te 04u15 (x), te 07u30 (x), te 10u15 (x), te 13u15 (x) en te 19u15 (x).

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Alle dagen te 01u15 (x) en te 05u05 (x).

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Alle dagen te 00u20 (x), te 06u20 (x), te 09u20 (x), te 12u20 (x), te 15u20 (x) en te 18u20 (x).

Afvaarten uit Folkestone :

- Alle dagen te 19u30 (x) en te 23u45 (x).
- (x) Nemen ook voertuigen

VERBEKE

- * SCHEEPS- EN BOUWSCHILDERWERKEN
- * ZANDSTRAALWERKEN
- * BEHANG EN BEVLOERING
- * KENITEX MUURBEKLEDING
MET 10 JAAR TOTALE WAARBORG

Weidestraat 346

8320 BRUGGE 4 (Assebroek)

Tel. (050) 35 48 61

(8884N—7519V)

VORDAP

SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

NIEUWE VLOTTERS VOOR GROTE DIEPTEN

In Ierland heeft „Phillips Trawl Products” een nieuwe netvlotter ontwikkeld die bestand is tegen diepten tot meer dan 300 meter met een vlotterhefvermogen van 2,45 kgr. Deze nieuwe vlotter met een doormeter van goed 20 cm. wordt de Phillips XX-vlotter genoemd. Op de markt waren reeds de gewone vlotter met een drukvermogen van 2,90 kgr. die weerstand bood tot op een diepte van nagenoeg 190 meter en verder de Phillips X-vlotter die tot 250 meter diepte kon gebruikt worden met 2,85 kgr. weerstand. Al deze vlotters zijn uit aluminium vervaardigd en hebben ruim 20 cm. doormeter.

Datum Vangsten Kgr. Fr. Min. Maks. Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

20-6	6	163.450	1.876.895
23-6	13	206.750	3.808.130
24-6	6	44.620	1.161.555
25-6	3	60.110	1.276.815
	28	474.830	8.123.395

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

18-6	9	509	67.519	118,—	146,—
19-6	13	676	82.032	113,—	132,—
20-6	13	602	86.847	129,—	150,—
21-6	11	438	71.691	153,—	169,—
24-6	10	536	79.056	131,—	162,—

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

19-6	4	291	37.160	116,—	131,—
20-6	4	193	27.130	135,—	145,—
21-6	3	124	19.717	155,—	164,—
24-6	1	55	8.085	147,—	147,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

20-6	2	1.474	86.794
21-6	1	174	17.533
23-6	5	12.974	345.466
25-6	2	2.093	67.560

ZIJ HADDEN PECH...

— Ter visserij is de bakboordkuil van de O.315 vastgehaakt in het zand. Wat later sloeg ook de stuurboordkorre vast aan een wrak, maar men gelukte daarna weer vrij te komen. De bakboordboel ging echter verloren, terwijl de stuurboordkorrestok beplooid werd. Schipper Jozef Basses besloot daarop naar Zeebrugge te lopen.

— Ter visserij kreeg de Z.54 „Cécile” al vissend een zwaar voorwerp in de stuurboordboel. Tijdens het winden viel het terug uit het stuurboordnet in zee. Door de geweldige belasting in het net, is de kogellager van de topas gebroken. Schipper Roger Vantorre besloot de terugreis aan te vangen.

— Terwijl de Z.262 Thetis aan het vissen was hoorde de bemanning een drital kloppen die van onder de zeespiegel afkomstig bleken te zijn. De ganse bemanning, behalve die van de wacht, bevond zich op dat ogenblik in de kooien. Opeens stond de motorkamer onder rook. De oliedruk van de keerkoppeling was voor de helft verminderd. Daar de schroefas water maakte, veronderstelde men dat men met de schroef ergens opgestoten had. De boelen werden gewonden en op halve koers naar huis gevaren.

— Om de ziek geworden matroos Frankie Van Troyen te verzorgen is de Z.462, Zeeparel van schipper Jacques Flitser naar de Engelse haven van Fismguard gelopen in het graafschap Wales. Het schip werd in deze haven afgemeerd aan zeer enge kaaimuren met 4 stevige landvasten die aan bolders werden vast gemaakt. Er heerste een harde noorderwind kracht 9. Het schip kwam hierdoor herhaaldelijk met bakboordzijde terecht tegen de wrijfhouten van de kaai, zodat stukken hout werden uitgerukt.

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 20-6

Z.596	12	550	120	295.592
Z.542	16	1400	90	274.542
Z.465	10	—	50	181.507
B.604	10	—	80	235.369
				987.010

MAANDAG 23-6

Z.429	10	100	—	73.110
Z.570	8	500	35	138.140
Z.421	4	250	50	93.329
Z. 19	12	—	200	239.539
Z.496	17	800	190	381.580
Z.564	9	300	35	135.850
Z.525	5	150	15	127.260
Z.559	10	—	100	247.560
Z.505	8	100	15	94.420
Z.506	5	200	110	135.940
Z. 99	—	2000	300	614.668
Z.563	8	—	100	205.035
Z.549	10	—	85	222.700
				2.709.631

DINSDAG 24-6

Z. 30	8	100	300	386.370
Z.161	18	800	200	349.884
Z.512	7	300	50	165.330
Z.405	18	1500	200	511.730
Z.431	12	600	150	313.554
Z.582	12	—	80	184.920
Z.580	6	300	50	102.020
				2.013.808

WOENSDAG 25-6

Z.599	9	—	35	64.890
Z.533	9	—	40	69.322
Z.560	8	—	100	141.740
Z.563	8	450	110	203.590
Z.537	10	300	35	211.690
Z.516	10	400	65	170.342
Z.307	9	—	65	170.440
Z.408	10	500	40	168.714
				1.200.728

Z.435-175	13	—	500	433.726
Z.348	5	—	50	83.930
Z.492	11	1000	50	238.200
				760.856

OOSTENDE

VRIJDAG 20 JUNI 1975

NOORDZEE				
N.708-709	12	1.100	—	1.012.560
WITTE ZEE				
O.316	23	1.800	—	327.335
NOORD				
RI.387	5	327	—	456.930
KUST				
O.491	1	22	—	24.110
O.116	1	18	—	15.620

MAANDAG 23 JUNI 1975

WITTE ZEE				
O.317	21	1.460	—	1.029.275
NOOP HEAD				
O.182	16	580	—	407.775
NOORDZEE				
O.239	15	380	—	263.835
O.94	15	320	—	264.190
KANAAL				
O.232	18	180	—	197.180
O.229	15	200	—	210.530
Z.34	16	250	1.500	404.550
O.128	16	190	—	229.715
WEST				
Z.452	5	60	—	93.520
N.705	12	180	—	216.230
O.192	5	60	—	116.220
GY.1384	6	120	100	199.120
N.159	8	125	—	113.205

DINSDAG 24 JUNI 1975

KANAAL				
O.309	12	100	—	127.470
O.180	17	200	1.500	345.195
O.206	16	300	—	298.110
WEST				
GY.233	5	85	120	117.070
N.736	6	110	—	142.530
N.715	4	65	—	57.945

WOENSDAG 25 JUNI 1975

NOORDZEE				
O.369-141	10	1.000	—	1.037.860
KANAAL				
O.306	14	200	—	223.880

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 27 JUNI 1975

NOORDZEE : N.3 : 160 manden, hetzij 30 shelfcod, 40 gul, 60 schelvis-totten, 15 vlaswijting, 5 leng, 10 varia.
Z.509 - Z.209 : 900 manden, hetzij 30 shelfcod, 870 gul.

MAANDAG 30 JUNI 1975

BERINGEILANDEN :
O.81 : 1.600 m., hetzij 1.400 kab-gul, 80 bonen, 20 schelvis-totten, 30 zwarte heilbot, 20 varia.
IJSLAND : O.318 : 975 manden, hetzij 350 kab, 100 gul, 50 koolvis, 400 rde zeebaars, 75 varia.
O.282 : 700 manden, hetzij 380 kab-gul, 200 rode zeebaars, 80 koolvis, 10 schelvis-totten, 30 varia.
KANAAL : O.35, Z.499, Z.597.
NOORDZEE : O.120, O.135, O.217, Z.38.
WEST : N.719, N.723.

DINSDAG 1 JULI 1975

NOORDZEE : O.274, O.279, N.706.
OOST : N.15.
WEST : O.69, N.752.

WOENSDAG 2 JULI 1975

NOORD : O.114.
Vermoedelijk N.708, N.709.
KANAAL : O.254 (vermoedelijk).

NIEUWPOORT

VRIJDAG 20 JUNI 1975

N.579	53.336	N.705	33.458
-------	--------	-------	--------

Twee vangsten, 1500 kg, waarbij slechts 350 kg tongen. Deze kregen van 130 voor de grootste tot 170 voor de 3e en 4e, lein van 107 à 117 fr. Tarbot van 130 voor de middenslag tot 165 voor enkele grote stuks. Platvis tussen de 24 tot 35 fr de kg. Grieten rond de 100 fr. Andere soorten waren slechts in kleine hoeveelheden aanwezig.

MAANDAG 23 JUNI 1975

N.762	93.540	N.172	53.900
N.345	52.544	N.470	96.293
N.761	49.189		

Vijf vangsten van de West, met de gekende varia ! Slechts 400 kg tongen alles samen, die 133 kregen voor de grootste soort, tot 177 voor 3e en 4e, de kleintjes 124 fr. Tarbot kreeg zijn 160 fr de kg, de grieten en staarten even boven de 100 fr. Kabeljauw werd goed verkocht : van 2400 tot 2600 fr de benne. De gullen van 2200 tot 2000 fr. Filé gulletjes waren langs de lage kant: 800 fr, en de mini's gingen weg aan de opvangprijs. Heel weinig platvis die van 35 à 38 fr de kg kreeg. Grote wijting van 1400 tot 1500 fr de benne. Kleine wijting van 800 tot 900 fr de benne. Rogsoorten, zowel moers als de tilten kregen hoge prijzen : 2500 en 2350 fr de benne. Enkele bennen rode soldaten werden verkocht aan 2150 voor de grote, en 1600 voor de 2e sortering. Een partij speerhaaien ging weg aan 1200 fr voor de grote, de 2e slag van 800 tot 950 fr de benne. De maandagmarkt was een vaste markt voor alle soorten !

DINSDAG 24 JUNI 1975

Slechts één garnalvisser had een kort reisje geriskeerd, niettegenstaande een flinke bries. De vangst was 55 kg waarvoor 147 fr de kg gegeven werd !

WOENSDAG 25 JUNI 1975

N.720	62.160	N.349	5.400
-------	--------	-------	-------

Briesweer, en oplegperiode van de vaartuigen, was de oorzaak van weinig vis op de woensdagmarkt.

Deze die in zee zijn, trachten de reis te verlengen om zondag 't huis te zijn : Nieuwpoort Kermis ! De 40 bentjes vis van de N.720 brachten toch 62.000 fr op. Alles was peperduur ! De kabeljauw van 2900 tot 2550 fr de benne. De gullen van 2400 tot 2200 fr, én dat wil al iets zeggen. Grote wijting 1600, kleine 1400 fr. Zeehonden 1150, en zelfs voor de zandhaaien 600 fr. Wanneer er in de drie havens, heel beperkte aanvoer is, is het niet te verwonderen dat er hoge prijzen gegeven worden. Weinig aanvoer : teken des tijds !

Publiciteit in

HET VISSERIJBLAD

doet Uw

zakencijfer stijgen

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	16-6-1975	17-6-1975
Schelvis		
Groot	26.—	21.—25.—
Middel	17.—20.—	15.60-18.—
Klein	13.40-17.—	13.20-15.—
Kabeljauw	25.80—	21.—25.60
Gul	19.80-25.40	18.—25.—
Wijting		
Schaat	50.—	50.40—
Zeebaars	34.—36.20	40.—
Leng	30.—	24.—43.60
Schartong		
Heilbot	70.—132.4	80.40-107.2
Koolvis	17.40-17.60	14.60-18.—
Hondstong	20.—34.—	29.80—
Zeewolf		16.40-21.—
Staart		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	23-6-1975	24-6-1975	25-6-1975
Lappen	125,4-127,4	124,6-125,6	
Grote	136,6—	135,4-136,4	
3/4	150 -157,6	148,4-151,4	
Blok	148,6—	144,8—	
voor-kleine	139 —,—	140 —,—	
kleine	117,6—	121,6—	
slips			

Zeebrugge

Soorten	23-6-1975	24-6-1975	25-6-1975
grote			
fruit			
schone kleine			
kleine			
tout petit			
slips			

Nieuwpoort

Soorten	23-6-1975	24-6-1975	25-6-1975
Tong I	133 —,—		
Tong II	159 —,—		
Tong III	170 -175		
Tong IV	175 —,—		
Tong V	143 —,—		
Kleine	123 —,—		

PLADIJS

Oostende

Soorten	23-6-1975	24-6-1975	25-6-1975
Grote	32,—33.40	28.60—	
grote iek	25.70-31.40		
kleine iek	30,—		
derde slag	30,—		
platjes	12,—23,—	14,—21,—	

Zeebrugge

Soorten	23-6-1975	24-6-1975	25-6-1975
I			
II			
III			
V			
IV			

Nieuwpoort

Soorten	23-6-1975	24-6-1975	25-6-1975
Moeten			
grote pladijs	35,—		50,—
drielingen	37,—		
platjes	20,—		

KWIKCONCENTRATIES IN VIS
ONGEVAARLIJK EN NIET
NOODZAKELIJK EEN GEVOLG
VAN VERVUILING

Men heeft vastgesteld dat visgraten en beenderen van meer dan 1.000 jaar oud evenveel kwik bevatten als de exemplaren van vandaag. Ook de vis die gevangen werd tussen 1878 en 1900 en bevaard wordt in het Smithsonian Institute in Washington bevat dezelfde graad aan kwik als de vandaag gevangen vissoort.

Dat bewijst dus duidelijk dat de zeer beperkte concentratie van kwik in sommige vissoorten niet het gevolg kan zijn van de hedendaagse pollutie, vermits deze zeker nog niet bestond duizend en zelfs onderd jaar terug. Sommige vissoorten concentreren iets gemakkelijker kwikderivaten als andere zonder daarom in het minst gevaarlijk te zijn. Test-Aankoop die hierover een hele affaire opzette heeft dus kennelijk niets anders dan een goedkop succes trachten te zoeken. De Westkust van Engeland met in het bijzonder de Morecambe-bay en de Mersey-estuarium bezit de wateren met de grootste concentratie aan kwikderivaten en toch hebben de medische experts uitgemaakt dat zelf 'n zeer hoog verbruik aan daar gevangen vissoorten absoluut geen gevaar uitmaken voor de mens. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat men een vrijkaart mag geven voor kwiklozingen of voor lozing van andere

chemische afval en vuil. Het licht kwikgehalte in sommige vissoorten, mag zelfs zeggen in alle vissoorten is zo oud als de vis zelf en Test-Aankoop heeft dus niets ontdekt.

GARNAALVISSERIJ
MET FUIKEN

Goede resultaten werden behaald bij de visserij op garnalen met fuiken. Aldus luidt een bericht uit Ierland waar een kleine vissersbot die doorgaans op kreeft vaart een experiment uitvoerde met plastieken fuiken. Het voordeel is dat deze fuiken ook vangen bij slecht wder. Ze worden aan elkaar verbonden per 20 stuks en aan de einden met gewicht verzwaard. De kleine garnaal kan gemakkelijk uit de fukgaatjes ontsnappen zodat slechts garnaal van 3 jaar oud weerhouden wordt. Ieder pot geeft ongeveer een halve kilogram garnaal en de lijn met fuiker is gemakkelijk te lichten en terug te zakken. De fuikpotten kosten ongeveer 400 fr. stuk en gezien ze uit plastiek zijn hoeft niet gevreesd te worden voor slijtage. De lokale visserijdienst volgt met interesse het opgezet experiment dat tot nog toe lonend is gebleken. Men moet echter over visgronden beschikken die zich hiertoe lenen hetgeen voor onze zandkusten niet het geval is.

VISNETTEN IN
ENGELSE WATEREN
IN BESLAG GENOMEN

Een Ierse schipper uit Waterford werd voor een engels gerechtshof veroordeeld tot een boete van 5.000 B.Fr. en tot verbeurdverklaring van de netten wegens te kleine maaswijdte.

De engelse inspecteurs van de Visbeschermingsdienst waren in de engelse wateren aan boord gekomen en stelden vast dat het vaartuig drie netten aan boord had waarvan de maaswijdte slechts 60 millimeter was in plaats van de vereiste 70 mm.

De verdediger van de schipper voerde aan dat de fout van de schipper aanmemelijk was, gezien hij in de Ierse wateren met 60 mm. maaswijdte mocht vissen en niet wist dat dit in de engelse wateren 70 mm. was. De voorzitter van de rechtbank meende hierop niet te kunnen ingaan en sprak een boete uit en de verbeurdverklaring van één (!) der drie netten.

AUTOMATISCH
LEDIGPOMPEN
VAN DE VIS
UIT HET NET

Dit procédé is reeds van toepassing op verscheidene vissersvaartuigen die met het seinenet vissen en meer in het bijzonder bij de haringvisserij en gelijksoortige.

De pomp wordt bezijden over boord gezakt en pompt ongeveer 1000 ton water en vis samen per uur aan dek. De stroom van water en vis wordt in een speciaal reservoir van elkaar gescheiden. Voor 'n maksimum spoed is een motor vereist van 100 pk. Men kan ook de snelheid voor het ledigpompen van het net verhogen maar dan loopt men wel het gevaar, dat de vis zou kunnen gekwetst worden. De pomp wordt tegenwoordig zeer algemeen gebruikt voor de seinevisserij en biedt veel voordelen vooral bij slecht weder en bij zeer grote vangsten van haring, makreel, blauwe wijting, enz. Het is trouwens duidelijk dat dit procédé slechts renderend is bij het vangen van grote hoeveelheden en van vissoorten die zich gemakkelijk laten pompen, terwijl anderzijds de vis aan boord is vooraleer ze zinkt met de netten.

In Ierland wordt op dit ogenblik het eerste vissersvaartuig met dergelijke pomp uitgerust met als bijzonder doel : de haringvisserij. Deze techniek zal wel geen ingang bij onze vissers vinden omdat de aard van de visserij en de verscheidenheid der soorten waarop onze vissers jagen, zich hiertoe niet lenen.

VIS ETEN
IS VERANTWOORD
ETEN

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Nieuwpoort	
	23-6-1975	23-6-1975	24-6-1975	24-6-1975	25-6-1975	25-6-1975	23-6-1975	23-6-1975	25-6-1975	25-6-1975	23-6-1975	23-6-1975	25-6-1975	25-6-1975
Tarbot: groot (123)	142	-150	137	-141			160	—,—						
middel (123)	110	-116,8	100	-111			130	—,—						
klein (123)	97,40	—,—					100	—,—						
Griet: groot (123)	84,60	—,—	90	—,—	90	—,—	110	—,—						
middel (123)	72	—,—												
klein (123)	55,40	—,—												
Schelvis: groot	12,60-34	—,—	30	—,—	20,20-29,40	—,—								
middel	10,40-17,60	—,—	19,40-21	—,—	11	—19								
klein	10,40-14,20	—,—	15,40-18,60	—,—	13,40-16	—,—								
Heek: groot	28	—36	30	—35	30,20	—,—								
middel	22	—27,60	28,60	—,—	24	—26								
klein	16,40-21	—,—	24	—,—										
Lom														
Leng	17,80-29,60	—,—	21,80	—,—	23	—,—								
Rog (I)	17,40-42,60	—,—	11,60-29	—,—	17,80-32	—,—	50	—,—	52	—,—				
Keilrog (123)														
Rog (23)														
Tilten (23)							48	—,—	52	—,—				
Scherpstaart (23)							45	—,—						
Halve mans (23)							40	—,—						
Teelt (2)														
Katrog (2)														
Kabeljauw	25	—34	28	—36	25,80-29,80	—,—	50	—55	58	—,—				
Gul (groot)	10,40-18	—,—	17,60-32	—,—	13,60-26,60	—,—	40	—45	40	—50				
Gul (middel)														
Gul (klein)														
Hozemondhamme	50,80-116,2	—,—			101,4	—,—								
Wijting: groot	11	—25,80	15	—28,40	12,60-35,40	—,—	27	—30	32	—,—				
klein							13	—,—						
Schar	3,60-21	—,—	5,60-21	—,—			20	—,—						
Steenschof	13,40-51,60	—,—	10	—55,40	18	—53,20								
Zeehaai	10	—25,80	20	—24,20	14	—21	24	—18	12	—19				
Hondshaai	10	—13,80	6,80	—,—	9,80	—,—								
Doornhaai														
Pieterman														
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekeeft														
Schaat	48,40-62,40	—,—												
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal	10	—,—												
Schartong	12,40-36	—,—												
Volle haring														
IJle haring														
Haringshaai														
Steenholk			4,20-6	—,—										
Heilbot	111,4	—,—												
Koolvis	12	—14,40			16,80	—,—								
Steur														
Zeewolf	22	—27,40												
Pollak	20	—28,40	30,20-36	—,—	17	—22,60								
Zonnevis	42	—61,60	50	—62,80	61,40	—,—								
Koningsvis														
Vlaswijting														
Zeeduivel														
Schotse schof														
Zeehond							20	—,—	23	—,—				
Bot														
Rode Poon (roobaard)	13,40	—,—					32	—,—						
Grauwe Poon (knorh.)	4,80	—,—					5	—10	30	—,—				
Rode Knorhaan	14,20-45,20	—,—	20,60-28,80	—,—	7	—29,60								
Posten														
Langoesten (midden)														
(klein)														

Lees "HET VISSERIJBLAD"

N E D E R L A N D

VAN DAG TOT DAG

Aan de woensdagmarkt van 18 juni werd aangevoerd : 1680 kg tong; 34 kisten tarbot en griet; 329 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 29 kisten wijting, 128 kisten schol, 72 kisten schar, 392 kisten makreel en 273 kisten varia.

Prijzen in guldens per 1 kg.: gr. tong 9.43-8.40, gr. m. tong 10.18-9.68, kl. m. tong 10.33-9.89, tong één 10.57-9.50, tong twee 8.81-8.45, tarbot 5.75-8.20.

Per 40 kg.: tarbot 305-168, griet 202-136, kabeljauw één 84-70, kabeljauw twee 126-71, kabeljauw drie 110-88, kabeljauw vier 100-90, kabeljauw vier 100-90, kabeljauw vijf 65-55, schelvis drie 94-90, schol één 110-88, schol twee 108-94, schol drie 132-90, schol vier 79-55, wijting drie 94-61, makreel één 48-36, makreel twee 36-25.20, makreel drie 26.80, schar 49-22.

De besomminge nwaren : VL 34 141, 131 90, 153 94, DU 152 2500, UK 56 3400, 78 1900, 200 2100, VD 15 1000, 19 8200, 20 980, 25 700, 46 1000, YE 25 80, ZL 6 800, UK 123 700 Spanvissers : UK 23 en 48 12800. Het Deense vaartuig E 202 34.000.

Aan de donderdagmarkt van 19 juni werd aangevoerd : 900 kg tong 9 kisten tarbot en griet, 17 kisten kabeljauw, 15 kisten schelvis, 14 kisten wijting, 163 kisten schol, 34 kisten schar, 36 kisten makreel en 102 kisten varia.

Prijzen in guldens per 1 kg.: gr. tong 9.98-9.48, gr. m. tong 11.10-10.21, kl. m. tong 11.79-10.17, tong één 12.51-10.91, tong twee 9.79-7.78, tarbot 9.24-8.79.

Per 40 kg.: tarbot 317-184, griet 214-147, kabeljauw twee 172-144, kabeljauw vier 142-130, kabeljauw vijf 92-77, schelvis vier 102-82, schol één 112-108, schol twee 122-114, schol drie 114-106, schol vier 76-64, wijting drie 104-88, makreel een 51-37, makreel twee 31, makreel drie 37-32, schar 74-16.

De besommingen waren : UK 207 890, VL 34 100, 90 1090 110 600, 121 680, UK 18 9700, VD 15 1200 20 800, 25 900, 46 900 YE 25 800, ZL 6 600, Spanvissers : UK 135 en 145 2380.

Aan de dinsdagmarkt van 24 juni werd aangevoerd : 350 kg tong, 32 kisten tarbot en griet, 65 kisten kabeljauw, 16 kisten koolvis, 68 kisten schelvis, 78 kisten wijting, 187 kisten

schol, 20 kiste nschar, 58 kisten makreel, 67 kisten varia.

Prijzen in guldens per 1 kg.: gr. tong 10.79-10.54, gr. m. tong 10.70-10.58, kl. m. tong 11.27-10.74, tong één 11.75-10.69, tong twee 9.68-9.49, tarbot 9.35-9.20.

Per 40 kg.: tarbot 316-182, griet 221-120, kabeljauw één 48, kabeljauw twee 102-49, kabeljauw drie 114-61, kabeljauw vier 63-59, kabeljauw vijf 67-42, schelvis twee 52, schelvis drie 49-35, koolvis één 33, koolvis twee 37, koolvis drie 37, koolvis vier 34, schol één 72-57, schol twee 64-46, schol drie 64-41, schol vier 70-28.80, king atie 59-41, viering vier 59-56, sebat 48-16, makreel één 60, makreel twee 46-44, makreel drie 28-20.60.

De besommingen waren : VD 6 16400, VL 73 950, 105 590, 110 730, 121 1700, 131 560, 153 850, VD 15 1380, 20 1210, 25-1040, YE 25 1150, ZL 6 1320.

Aan de maandagmarkt van 23 juni werd aangevoerd : 300 kg tong

184 kisten tarbot en griet, 1378 kisten kabeljauw, 22 kisten koolvis, 410 kisten schelvis, 660 kisten wijting, 1433 kisten schol, 115 kisten schar, 126 kisten makreel, 135 kisten varia.

Prijzen in guldens per 1 kg.: gr. tong 10.49-10, gr. m. tong 10.97-10.47, kl. m. tong 10.87-10.03, tong één 10.15-9.70, tong twee 9.26-8.11, tarbot 9.78-9.09, zalm 9.18-8.66.

Per 40 kg.: tarbot 324-116, griet 217-120, kabeljauw één 78-60, kabeljauw twee 88-54, kabeljauw drie 84-66, kabeljauw vier 82-64, kabeljauw vijf 64-42, koolvis vier 29-22.40, schelvis één 104, schelvis twee 84-67, schelvis drie 80-57, schelvis vier 55-40, wijting drie 65-32, makreel één 60-45.88, makreel twee 36-20.80, schar 57-16.

De besommingen waren : KW 4 10.000, 11 12800, 22 18000, 24 18600, 29 13900, 51 10900, 105 18700, 113 10400, 150 10.000, 152 15000, 187 11.000, 214 20800, 226 13600, SCH 256 11700, IJM 44 7500, 115 23900, 154 10600, 185 13800, UK 78 3000, IJM 20 12000, RI 397 33000.

GRATISE DUITSE STAATSSUBSIDIE VOOR UITBOUW MODERNE VERSE - VIS - TRAWLERVLOOT

Op de begroting van 1976 heeft Duitsland kredieten voorzien voor de vernieuwing en modernisering van zijn grote trawlervloot op verse vis. Het is zo dat het zelfs in eigen visserijmiddelen als een verrassing is vorgekomen dat de Duitse regering tot weggeefsubsidies is overgegaan, in tegenstelling met de vroegere aangemoedigde bouw van een diepvriesvloot waar men slechts tot het verlenen van leningen is overgegaan aan goedkope interessen. Terugbetaling van de verleende subsidies is slechts voorzien wanneer het vaartuig naar het buitenland zou verkocht worden.

Dat de Duitse regering het akent heeft verlegd op de grote traawlervloot, voor verse vis, hoeft in feite niet te verwonderen, gezien de enorme stockagemoeilijkheden waarmede de diepvriesvloot geplaagd zit. Er is een overbevissing in deze sector en men verkiest deze visserij, zoniet te vervangen door een visserij op verse vis, dan toch minstens het belang van beiden in het voordeel van de verse vis om te buigen. Over de juiste cijfers van de toe te kennen weggeefsubsidie is men nog in het onreine en kennis hierover zal men slechts hebben met het indienen van de begroting 1976. Nochtans mag reeds gezegd worden dat de subsidie aanzienlijk zal zijn omdat de Duitse bondsregering ultra-moderne trawlers wenst te zien bouwen met alle aangepaste apparatuur. Met de kleine subsidies zou dit vanwege de enorme kosten voor een moderne uit-

rusting, onmogelijk zijn. De nieuwe trawlers zouden zowel de visvangst op IJsland, de Ierse Zee, Noorwegen als Oost-Groenland in hun bereik hebben. De trawlers zullen niet zo groot gebouwd worden als deze van de diepzevisserij, maar anderzijds met een sterkere motor uitgerust worden, in hoofdzaak vanwege de groter belasting als gevolg van de uitgebreide vangstcapaciteit en aktionnering van allerlei moderne technische apparatuur en middelen. Hun aktieradius zal maximum vier weken bedragen en eerder rond de 25 dagen liggen. Het akent ligt vooral op de automatisering aan boord hetgeen natuurlijk ook de kost van het vaartuig gevoelig zal verhogen. Dit zal echter als gevo'g hebben dat men hoger prestaties zal kunnen verwezenlijken met minder inzet aan bemanning.

Volgens een eerste planning zullen tien dergelijke moderne grote treilers voorzien worden, maar men houdt zich toch voor in het eerste jaar slechts de aanleg van maximum 4 vaartuigen toe te lten gezien eveneens de onzekere internationale toestand wat de uitbreiding van de territoriale wateren betreft en meer nog de rechten van de oeverstaten in dit gebied.

Dit nieuw Duits plan voor uitbouw van een moderne Duitse vloot op verse vis, leert ons intussen dat men in het bunteland, niettegenstaande de eerder ongunstige omstandigheden in de visserij, toch niet stil zit om de eigen rederijen te steunen.

Visaanvoer te Den Helder

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Week van 16 tot en met 21 juni 1975

Hoewel er uitgezonderd op maandag, alle dagen een aantal kleinere kotters aan de markt waren, waren de vangsten zo gering dat het niet al te veel opleverde.

Het moest weer van de grote kotters komen, maar verschillende van deze grote kotters moesten in verband met de uitgevaardigde kwoteringsmaatregelen noodgedwongen een „scholreis” maken, en hoewel ook hiermee in enkele gevallen nog wel redelijke besomming werden gemaakt, waren er weinig uitschieters.

Mede door de veel kleinere tongaanvoer, liepen de prijzen hiervan aanmerkelijk omhoog en varieerden tussen de f 9,35 en f 7,75 per aangevoerde kg. Slechts een dertiental vaartuigen wist een besomming te maken boven de f 20.000,—, met een uitschieter voor de hoogste besommer van f 33.321,20, voor 1967 kg. tong, gem. prijs 9,78 en 5.960 kg. schol op een totaalvangst van 9.765 kg.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 16-4 tot en met 21-6-1975

Door 110 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Vissoort	Hoeveelheid in kg.	Opbrengst	Prijs per kg.
TONG	41.845	401.754,21 van f	13,06 - 7,21
TARBOT	16.184	101.846,65 van f	9,96 - 2,12
SCHOL	230.130	373.498,48 van f	2,94 - 0,72
KABELJAUW	43.720	59.571,82 van f	2,98 - 0,71
GRIET	2.581	8.754,75 van f	4,76 - 1,99
SCHAR	11.930	7.997,30 van f	1,21 - 0,40
WIJTING	2.760	3.997,77 van f	2,10 - 1,10
TONGSCHAR	1.899	2.563,51 van f	2,21 - 0,76
BOT	2.970	1.071,70 van f	0,40 - 0,18
POON	3.390	2.279,09 van f	2,60 - 0,65
HAMMEN	490	2.060,50 van f	4,82 - 3,63
HEEK	415	642,55 van f	2,19 - 1,06
HAAL	410	198,88 van f	0,53 - 0,19
SCHELVIS	5.710	5.955,14 van f	2,37 - 0,89
DIVERSEN	1.526	1.117,07 van f	-
	366.835	970.042,66	

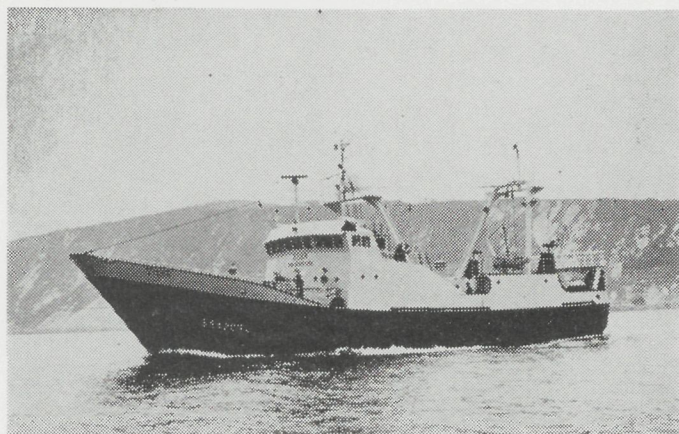
STEENBOLK 875 677,26 van f 1,16 - 0,50

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

EEN VAARWEL VOL VERTROUWEN!



„Stuka” :
 Spaanse vissers-
 boot - 8MDXC
 1200 pk - 750 rpm



KARAKTERISTIEKEN van A.B.C.'s DX-GAMMA

- * 185 - 1200 PK
- * 750 rpm
- * Gemakkelijk onderhoud
- * Opvallende olie-
 en brandstofbesparingen
- * Lange levensduur
- * Uitstekende Dienst-na-verkoop
- * Lage bedrijfskosten

Een goede reden voor een afscheid vol vertrouwen wanneer U kunt steunen op één van de wereldberoemde A.B.C.-DXmotoren. De DX-motor werd speciaal ontworpen voor voortstuwing van vissersvaartuigen en is daardoor dé motor om U datgene te geven wat U verlangt: betrouwbaarheid en zuinigheid.

Voor verdere details: vul onderstaande coupon in en stuur

Naar: A.B.C.
 Wiedauwkaai 43,
 B-9000 Gent

Naam:

Adres:

Telefoon:

A.B.C. — ANGLO BELGIAN COMPANY

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent (Belgium)

Telefoon: (091) 23 45 41

Telex 11.298 abc gt b

(7701V)

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



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

Drukkerij P.V.B.A.
 „NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
 H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 - 14

BUREEL
 VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening nr 41.89.87 van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Het gamma omvat volgende mappen

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

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

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

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

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

(668SW—7937N—7436V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

**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)

M

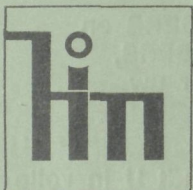


HULP in NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 192.29



■
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.