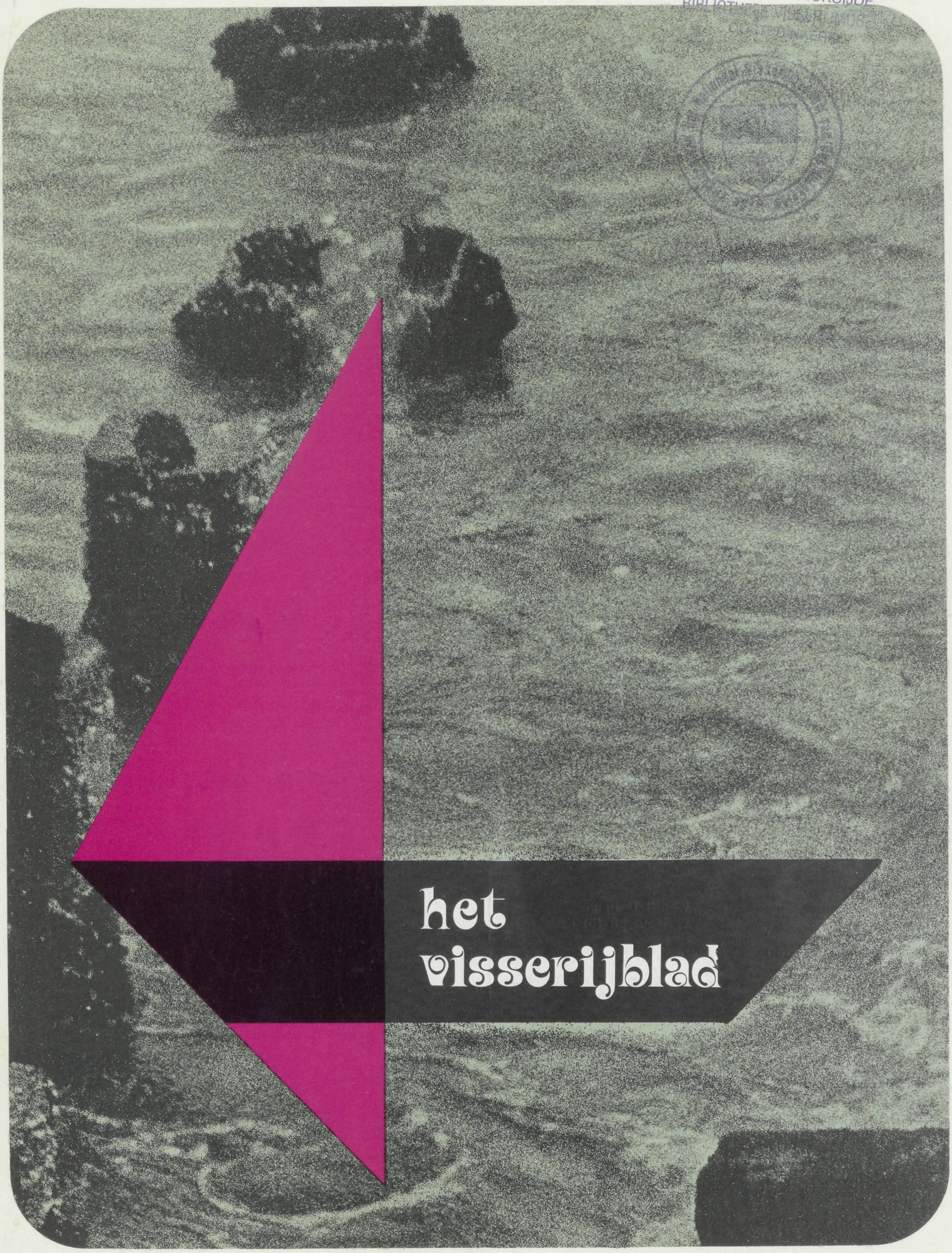
GEMEENTE KOKSIJDE



het visserijblad

VRIJDAG 17 OKTOBER 1975 — PRIJS 25 FR. — Nr. 42 — 42e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

EEN VAARWEL VOL VERTROUWEN !



„Itxaso" :
Spaanse vissers-
boot - 8MDXC
1080 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)
(7716V)

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)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE
— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

LEES "HET VISSERIJBLAD"

het visserijblad

Vrijdag 17 oktober 1975 — Nr. 42

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

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. BAELSKAAI 30 OOSTENDE — TEL 70.77.13/70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

HET VISSEN IN IJSLANDSE WATEREN

De stelling van IJsland voor de Verenigde Naties

ZITTING VAN 29-9-75 TE NEW-YORK

De heer Agustsson voor IJsland verklaarde voor de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties te New-York dat zijn regering besloten heeft tot de instelling van de 200 mijlszone omdat dit principe reeds aanvaard werd op de Derde Sessie van de Internationale Konferentie over het Zeerecht gehouden in Genève van 17 maart tot 9 mei. Wel kwam het nog niet tot een eindstemming, maar juist daarom heeft onze regering, aldus de vertegenwoordiger van IJsland, geen beslissingen genomen met betrekking tot de rechten van de oeverstaten op de bodemrijkdommen, noch in verband met de polutie, noch wat de wetenschappelijke onderzoekingen noch de begrenzing van het kontinentaal plateau betreft. Wel was onze regering verplicht, beperkingen te leggen op de visvangst door de vreemde vloten.

Motieven voor de visvangstbeperkingen voor vreemde vloten

Spreker gaf als voornaamste motieven voor het weren van de buitenlandse vissersvloot uit een 200 mijlenzone het volgende op .

1) De visreserves in de zone omheen IJsland zijn en blijven de basis van de IJslandse ekonomie. Het is een kwestie van leven of dood.

2) Bijna de helft van de vangsten in de betrokken zone worden gevangen door de buitenlandse vloot waaronder vooral deze van Groot Brittannië en van West-Duitsland. Door het feit dat deze landen in het bijzonder op de kleine vis jagen, is het belang van deze vangsten nog veel groter.

3) Door het feit dat zoveel nog niet-geslachtrijpe vis gevangen wordt, komt het vernieuwen van de visstock meer en meer in het gedrang. Het is de reden waarom de kabeljauw zich gemiddeld over zijn bestaansduur slechts éénmaal kan voortzetten, hetgeen een bedreiging vormt voor deze soort.

4) De huidige vloot van IJsland is op zichzelf voldoende groot om de beschikbare vis zelf te vangen.

Het is slechts om deze motieven dat de IJslandse regering, in overeenstemming met de door het merendeel der landen aanvaard principe, besloten heeft tot de uitbreiding van zijn territoriale wateren alleen met betrekking tot de visserij over te gaan. De betrokken landen die reeds zovele jaren de IJslandse kusten kwamen leegvissen, mogen zich nog gelukkig achten, dat zij niet gehouden zijn tot het betalen van een schadevergoeding wegens deze plundering.

Bereidheid van IJsland tot bilaterale onderhandelingen

Agustsson spreidde de bereidheid van zijn land ten toon om overeenkomsten te treffen met de landen met een traditionele ijslandvisserij. Hiervoor moet men echter volgende punten aanvaarden :

1) Erkenning van de door IJsland gevoerde politiek.

2) Het afschaffen en uitblijven van ekonomische druk, zoals onder meer deze genomen door de Westduitse Bondsrepubliek **die de toegang van de Westduitse havens heeft verboden aan de IJslandse vaartuigen en zijn veto heeft gesteld tegen toekenning aan IJsland** van de voorkeurtarieven van de Europese Ekonomische Gemeenschap.

VERDERE IJSLANDSE ARGUMENTEN VOOR INSTELLING VAN DE 200 MIJLENZONE

Het Ministerie van Buitenlandse Zaken van IJsland tracht zijn eenzijdige beslissing tot uitbreiding van de visserijrechten over een 200 mijlenzone nog te verrechtvaardigen met het argument dat de toestand van de visstocks aan een dringende bescherming toe is. Het is inderdaad zo, dat met dubbel vangstkapaciteit door een moderne vissersvloot thans aangewend, toch maar éénzelfde totaalvangst verwezenlijkt wordt. Dit bewijst dus ten zeerste de verarming van de visgronden. Verder heeft de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee, evenals de Noord-West-Atlantische Visserijkommissie in 1972 reeds geraamd dat de basis-

(Vervolg bladzijde 2)

DE VISPRIJZEN EN ONZE VISSERIJ

De Hollandse Visserijwereld van 10 oktober beklaagt er zich over dat er in de prijzen van de vis nog steeds geen verbetering is waar te nemen. Men wijt dat aan het feit dat de voorraden van bevroren vis nog steeds groot zijn en dat deze een uitermate schadelijke invloed op de dagelijkse prijzen van de verse vis uitoefenen.

Dit verwondert ons niet als men weet dat in Holland en Duitsland grote stocks bevroren vis bestaan.

Die visserijvloten zijn er immers in de laatste jaren op gebied van vangkracht geweldig op vooruitgegaan.

Dat er in Engeland en bij ons een prijsverbetering is, hoeft niet te verwonderen. In Engeland ligt 40 th van de vloot op. In Belgie vertegenwoordigt onze aanvoer van verse vis slechts een derde van het totaal verbruik, zodat automatisch tengevolge van de verminderde aanvoer in de verschillende landen, minder verse vis wordt ingevoerd, de prijzen hier een bijna normaal peil hebben bereikt en de stocks bevroren vis bij ons niet belangrijk zijn.

De verdere beperkingen van de aanvoer, de algehele noodzakelijke stopzetting van de industriële visserij om de visstand niet verder uit te roeien, is een noodzakelijkheid waaraan men veel te laat begonnen is.

De genomen maatregelen zijn daarenboven ver van praktisch en alleen het afbakenen van bepaalde zones gedurende bepaalde tijdstippen van het jaar tijdens de voortplantingsperiodes kunnen zeer nuttig zijn, zoals IJsland dat zinnens is te doen met zijn visserijzones.

De toestand van alle reders blijft echter zeer kritisch.

Of een verhoging van de minimumprijzen op EEG-vlak de redding zal brengen, valt grotelijks te betwijfelen omdat de aangevoerde kwantums per schip veel verminderd zijn, men aangewezen is op een jaarkwantum, welke het stilleggen gedurende bepaalde periodes met zich brengt en de kostprijzen van de materialen in in het bijzonder van de brandstoffen zo zwaar wegen op een exploitatie, dat van winstgevende uitbating, garnaalvisserij uitgezonderd, geen sprake kan zijn.

Structurele maatregelen dienen genomen. Veel te lang wordt getreuzeld en over allerlei zaken gepraat, maar niets wordt snel en daadwerkelijk nuttig uitgevoerd.

Op het huidig ogenblik zijn het geen brieven, geen speechen, geen witte of zwarte boeken die de visserij zullen redden. Daden zijn noodzakelijk. Onze visserij hangt van te veel ministeries, van te veel onbevoegde ambtenaars in ons vak af, om praktisch en snel te kunnen handelen.

Van een hogere tussenkomst in de brandstofprijzen, is wel gepraat. Maar het blijft daarbij.

De rederscentrale is een administratie waar veel gebabbeld maar nog weinig praktische voorstellen van uitgaan.

Het is een soort administratie geworden, ambtelijk slecht geleid en voor de rest zoekt elkeen zijn zaakje te zien bespreken, maar daarom niet te zien oplossen.

Het bedrijf is in gans Europa ziek. Maar Belgie als het kleinste land heeft middelen om er gedeeltelijk aan te verhelpen in afwachting dat een verbetering in het zicht is.

En dat zal voor 1976 niet het geval zijn.

P. Vandenberghe

(Vervolg van bladzijde 1)

stocks overbevist werden en dat ekonomisch gezien, men met slechts de helft van de ingezette schepen, tot éénzelfde vangstresultaat zou kunnen komen door eerst de vis terug op peil te laten komen. Verder wijst IJsland er op, dat reeds in de Konferenties over het Zeerecht gehouden in 1958 en 1960 men het principe aanvaard had dat er een zone van visserijrechten voor de oeverstaat zou moeten ingesteld worden. Deze stelling werd nog meer bevestigd gedurende de Konferenties van Caracas in 1974 en Genève in 1975, zodat IJsland tenslotte met zijn vooruitlopende maatregelen, ten slotte slechts tegemoet komt aan de wil van de overgrote meerderheid van de landen van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties.

Inderdaad art. 46 zegt dat de eksklusieve Ekonomische Zone zich uitstrekt over 200 mijlen en art. 50 stelt dat de oeverstaat zelf de toegelaten hoeveelheid vis bepaalt, die mag gevangen worden. Samengaande bepaalt art. 51 dat de oeverstaat zijn eigen vangstmogelijkheden, dat is de vangstkapaciteit van zijn vloot in deze 200 mijlenzone dient weer te geven. Het is slechts wanneer de eigen vloot het kontingent, aangewezen voor de jaarlijkse vangst, niet kan dekken, dat andere landen het saldo onder hen kunnen verdelen.

Voor het ogenblik is de gemiddelde jaarlijkse vangst van demersale vis in de IJslandse zone, zowat 730.000 Ton (bijna 15 mijoen bennen). Dit kontingent zou volgens IJsland moeten beperkt worden. Voor het ogenblik beschikt dit land over 63 trawlers en 4000 boten. Volgens de IJslandse eksperten zou deze vloot, met inachtneming van beschermende maatregelen voor de instandhouding van de visstocks, bij machte zijn, de beschikbare vis te vangen. De beschermende maatregelen zouden vooral bestaan uit de sluiting van de paaigronden en deze gronden waar de kleine vis zich ontwikkelt. IJsland illustreert zijn bereidheid tot bilaterale onderhandelingen zoals dit in 1972 onder meer gebeurde met België, het Verenigd Koninkrijk, de Faroë Eilanden en Noorwegen.

We begrijpen de bezorgdheid van IJsland, die gezien de uitmoording van de visgronden, meest voor industriële doeleinden, aanleiding heeft gegeven tot een zeer ongezonde en gevaarlijke toestand.

De komende weken zullen ons, wat België betreft, wegwijs maken. Het feit dat veel IJslanders nu in België komen verkopen in plaats van in Duitsland, wordt aldaar zeer gunstig onthaald en kan voor onze visserij zeer gunstige gevolgen hebben.

Hopen we dat men zulks hier zal begrijpen.

Publiciteit in HET VISSERIJBLAD doet Uw zakencijfer stijgen

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Een nagenoeg twee jaar aanslepende zaak, met name deze waarbij de pakketboot « Prince Phillipe » pardoes tegen het staketsel van de Oostendse havengeul liep, zogezegd omdat de treiler O.94 « Espérance » in de weg lag, zal eindelijk beslecht worden. Gisteren vorderde rijkskommissaris Bentein terzake al moest hij dan toegeven dat hij ook al niet koerswijs geraakte uit de vele verklaringen die door de betrokken partijen werden afgelegd. Eén zaak is zeker : de toegang tot de Oostendse havengeul moet ten alle tijde vrij gehouden worden en dat durfde de h. Bentein in huidig geval toch wel betwijfelen, al moest hij dan weer haastig toegeven dat hij niet het vereiste bewijsmateriaal kon leveren. Toch kon hij niet nalaten te zeggen dat er een vermoeden bestaat dat de O.94 « Espérance «» niet altijd, zoals voorgeschreven, bewesten het staketsel lag toen de pakketboot naderde. Ook dat echter valt moeilijk te bewijzen waarbij hij zelfs weigert rekening te houden met een verklaring van een wachtsman op de tijseinpost die eerder beweerde dat het vissersvaartuig helemaal geen hinder vormde voor de «Prince Philippe ».

De rijkskommissaris nam dan maar aan dat beide gezagvoerders, met name de h. Lannoye van de « Prince Phillipe » en de h. Vanhove van de « Espérance » ter goeder trouw handelden en vordert geen sankties.

Vervolgens werd het onderzoek verder gezet inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.573 die opgesleept werd door de Z.307, en een tot nog toe onbekend gebleven kustvaarder. Stuurman Degroote Alfred, wachtsman op de Z.307 op het ogenblik der feiten, vertelt dat de coaster in zig-zag-bewegingen naderde maar oordeelde het toch niet nodig aandachtseinen te geven, waardoor de aanvaring misschien had kunnen vermeden worden.

ZIJ HADDEN PECH...

— Op het ogenblik dat de Z.481 van schipper Leon Sorreyn de haven te Zeebrugge wilde verlaten, hoorde men abnormale geluiden in de machinekamer. Er stegen dampen op uit de carter. Bij nader onderzoek bleek dat twee zuigers waarvan de bovenste dichtingsringen gebroken waren, schade hadden berokkend aan de cilinders.

— De Z.564 Poolster van schipper-eigenaar Leon Jonckheere, lag afgemeerd aan de vismijn. Dit schip werd aangevaren door de Z.189 die de Z.564 raakte ter hoogte van de stuurboord achtergalg. Hierdoor werd de stuurboordreling over zowat 8 m. ingedrukt en werden een tiental stutten gespleten.

— Ter visserij kreeg de schipper van de Z.483 Carolina een oproep van de Z.196 die om sleephulp vroeg wegens korre in de schroef. Men raakte akkoord zodat de Z.196 naar de Deense haven van Tyboron werd opgesleept.

— Bij het wegzetten van de netten aan boord van de Z.421 Concordia, kreeg men de bakboordboei en het kuiltouw in de schroef. Na tal van vruchteloze pogingen werd Radio Oostende opgeroepen voor sleephulp. Gezien de Concordia echter buiten de 60 mijl-grens lag kon de staatssleepboot niets doen. Men besloot zich dus te laten afdrijven tot binnen deze 60 mijl grens waarop opnieuw om sleephulp via Radio Oostende werd verzocht. De Zeetijger kwam dan hulp verlenen en nam het defekte vaartuig op sleep naar Zeebrugge.

— Ter visserij sloeg de Z.16 met beide boelen vast aan een onder water zittend voorwerp. Bij het winden geraakten de visdraden klem tussen de haken van de blokken en de bok. Nadat de blokken aan boord werden genomen voor herstelling, kon na het terugplaatsen van deze blokken de boelen opnieuw gewonden worden.

TOELAGEN VOOR MODERNISERINGS WERKEN VOOR DE ZEE- EN KUST-VISSERIJ

Door het verschijnen van het K.B. van 22 juli in het Staatsblad, wordt het thans mogelijk, rechtstreekse toelage te bekomen voor de reders die onder bepaalde voorwaarden moderniseringswerken laten uitvoeren. Deze toelage kan tot 30 % gaan van de aangeschafte uitrusting. Tot deze uitrusting behoren bv. **ook de spoel- en sorteermachines voor de kustvisserij.**

Vroeger kwam de Staat alleen tussen in de rentelast. Nu heeft men de keus tussen een eenmalige rechtstreekse toelage van 30 % van het aangewend kapitaal of een tussenkomst in de rentelast van de lening die de reder voor de modernisering heeft moeten aangaan.

Deze tussenkomst is gelijk aan het verschil tussen de werkelijke rentelast en de tegen 2 % berekende rente. Dat wil zeggen dat de rentelast van de lening hierdoor teruggebracht wordt op 2 %. Nochtans mag de totale tussenkomst in de rente het bedrag gelijk aan 4 % van het geleend kapitaal, niet te boven gaan.

BEZOEK AAN EUROPOORT

Op dinsdag 11 november richt de maatschappij Treco, vertegenwoordiger van de motoren Cater Pillar, voor scheepsbouwers, directeurs van werkhuizen voor motoren, enz., een reis in naar de internationale tentoonstelling Europoort te Amsterdam. Een autocar die om 6 uur vertrekt, wordt te Oostende ingelegd om 's nachts terug te zijn.

BELGISCHE AUTORITEITEN HEBBEN GEEN JURISDICTIE OVER VREEMDE VAARTUIGEN IN ONZE TWAALFMIJLENZONE

Toen we het Koninklijk Besluit van 13 september 1975 in onze uitgave publiceerden, met betrekking tot de maatregelen inzake de Belgische vangstkwota, en inzake het verbod om in de twaalfmijlenzone met vaartuigen groter dan 50 Brt of met een motor van meer dan 300 PK te vissen, wezen we er dan reeds op dat dit K.B. slechts van toepassing is op de Belgische vaartuigen.

Na raadpleging van een vooraanstaand ambtenaar van de Zeevisserijdienst zien we ons verplicht ons standpunt te handhaven. Het is inderdaad zo, dat de Belgische autoriteiten die recht van kontrole hebben, namelijk deze autoriteiten vernoemd in art. 10 van het K.B., dit niet kunnen op de vreemde vaartuigen, vermits ons K.B. slechts van toepassing is op vaartuigen van de Belgische vloot. Wel is bv. in Nederland, de Duitse Bondsrepubliek en West-Denemarken, eveneens een reglement verschenen waarbij het aan die schepen verboden is binnen de Belgische 12 mijlenzone te vissen, maar het zijn de Nederlandse autoriteiten die jurisdictie uitoefenen op de Nederlandse vaartuigen, de West-Duitse op de Duitse, enz. Het is duidelijk dat bv. de Nederlandse autoriteiten niet in de Belgische kustwateren zullen komen opereren, afgezien van het feit of ze zich dit volgens het internationaal recht kunnen permiteren.

Wel deelde ons de betrokken ambtenaar mede dat de Belgische autoriteiten kunnen rapporteren aan de eigen overheden en volgens zijn overtuiging zou hierop zeker een in-overtreding-nemen van bewust vaartuig volgen in eigen land. Onze kleine reders, voor wie het K.B. met bescherming van de kustwateren van zo overwegend belang is, zijn daar echter niet zo gerust in. Wij van onze kant vinden het spijtig dat het K.B. van 13 september niet van toepassing gemaakt werd (ook al dienden hier voor internationale overeenkomsten getroffen) op alle vissersvaartuigen van welke nationaliteit ook die onze kustwateren in de twaalfmijlenzone komen teisteren. En wat dan met schepen van landen die geen deel uitmaken van de overeenkomst tot bescherming van de kustwateren ?

Zouden de overheden vernoemd in art. 10 van het K.B. kunnen laten weten — en we denken hierbij speciaal aan de Dienst voor Zeevisserij — wat er te doen valt indien vaartuigen van vreemde nationaliteit zich niet storen aan het reglement op de bescherming van de kustwateren ? Daar zij niet alleen de beschermde rederijen, maar ook onze redactie benieuwd op het antwoord.

Wat zijn de visserijrechten van de oeverstaten?

DE INHOUD VAN DE TE GENEVE PRINCIPIEEL AANVAARDE TEKST

ART. 46

De eksklusieve ekonomische zone zal zich NIET mogen uitstrekken over meer dan 200 zeemijlen vanaf de basislijnen van waarop de huidige breedte van de territoriale wateren is gemeten.

ART. 50

1) De oeverstaat zal de toegelaten totale vangstkwota bepalen in deze eksklusieve 200 mijlenzone.

2) Door het treffen van beschermende maatregelen zal de oeverstaat instaan voor de leefbaarheid van de visstand en dat deze niet in gevaar gebracht wordt door overbevissing.

3) Zelfde maatregelen zal de oeverstaat treffen om de visstand op peil te houden of zelfs terug op peil te brengen zodanig dat de visstand ofwel een waarborg is, of terug wordt, voor de ekonomische leefbaarheid van de lokale en regionale visserijen en voor de ontwikkeling van de betrokken streken. Hierbij zal rekening gehouden worden met de standaardminima vereist voor het gewest, de streek en zelfs nodig voor de aangrenzende zeeën.

4) In het uitvaardigen van deze maatregelen zal de oeverstaat eveneens rekening houden met het resultaat op andere vissoorten, hetzij dat deze afhangen of gejaagd worden door de beschermde soort, zodanig dat deze behouden blijven op een peil die hun voortzetting mogelijk maakt.

5) Een regelmatige statistiek zal gehouden worden van de vangsten en van de inspanningen tot bewaring of heropleving van de visstand. Dit zal gebeuren in overeenkomst en in samenwerking met de andere landen en in het bijzonder die, die ook in deze wateren bedrijvig zijn.

ART. 51

1) De oeverstaat zal de objectieve en maksimale benuttiging bevorderen van de biologische rijkdommen in de eksklusieve zone, dit met eerbiediging van de voorzieningen in art. 50.

2) De overstaat zal zijn eigen vangstmogelijkheid bepalen. Wanneer de oeverstaat niet bij machte is de toelaatbare kwota zelf te vangen, zal zij langs overeenkomsten met andere landen, het saldo aan dezen ter beschikking stellen.

3) In het waarborgen van de toelating aan andere staten tot het vissen in de eksklusieve zone, zal de oeverstaat rekening houden met zijn eigen nationale interesten, de voorschriften van art. 57 en 58, de noodwendigheden van de voor ontwikkeling geroepen gewesten en de regio's en MET DE ONTREDDERING DIE ZOU KUNNEN VEROORZAAKT WORDEN IN DIE LANDEN DIE EEN TRADITIONELE VISSERIJ IN DE BETROKKEN ZONE UITOEFENDEN.

4) De toegelaten vissers uit derde landen zullen dienen rekening te houden van de uitgevaardigde beschermende maatregelen en met de andere door de oeverstaat uitgevaardigde voorzieningen, reglementen en wetten, namelijk :

   a) met vergunningen voor vissers en visserijschepen en scheepsuitrusting, inbegrepen het uitbetalen van vergoedingen die voor de onderontwikkelde oeverstaten zou kunnen bestaan in het financieren, uitrusten en verlenen van technische bijstand met betrekking tot de ontwikkeling van de plaatselijke visserijnijverheid.

   b) bepaling van de soorten die mogen gevangen worden en/of vangst per schip over bepaalde perioden.

   c) bepalen van de perioden en plaatsen voor het vissen, bepalen van het type van net, afmetingen en aantal en grootte van de toegelaten visserijschepen.

   d) het bepalen van de ouderdom en grootte van de voor vangst aangewezen vis.

   e) verplichting voor de bedrijvige schepen tot opgave van hun vangst, hun positie en statistieken.

   f) medewerking voor wetenschappelijke onderzoekingen en doorgeven met alle inlichtingen van gevangen gemerkte vismonsters.

   g) het toelaten van het eventueel plaatsen van waarnemers van de oeverstaat aan boord van dergelijke vaartuigen.

   h) het verplicht landen van een gedeelte of van de volledige vangst van dergelijk wetenschappelijk onderzoekend vaartuig in havens van de kuststaat.

   i) de voorwaarden en termen voor samenwerkende overeenkomsten.

   j) verplichting tot het leveren van geschoold personeel en technische bijstand om de mogelijkheden van de oeverstaat voor wetenschappelijke onderzoekingen te verhogen.

5) De oeverstaten zullen verplicht zijn inlichtingen te verstrekken over de getroffen beschermingsmaatregelen.

ART. 52

1) Wanneer bij 2 of meer oeverstaten, dezelfde stocks of onderling afhankelijke stocks in de eksklusieve zone verblijven dan zullen deze oeverstaten zich gezamentlijk beraden over de uit te vaardigen maatregelen.

2) Wanneer dezelfde stocks zich ook buiten de eksklusieve zone bevinden, dan zullen de oeverstaten en de landen die de stocks bevissen buiten de ekskusieve zone zich gezamentlijk beraden over de te nemen maatregelen.

N.B.: We komen in de volgende uitgave met enig kommentaar terug op deze principieel aangenomen tekst.

De O.37 wordt verkocht

Twee jaar geleden werd dit mooi vissersvaartuig aan 'n Zairees verkocht, die waarschijnlijk dacht dat de visserij een weeldebedijf was. Bij gebrek aan fondsen om het vaartuig naar Zaire over te brengen wordt het thans op **vrijdag 31 oktober te 11 uur** aan de vissershaven verkocht. Dit vaartuig is van het type van de O.34, O.35 en O.38 en werd in 1962 gebouwd op de werven van Henk Zwart te IJmuiden. Het was voorzien van een motor Bolnes van 300 PK en een reservemotor overgenomen van de O.38 toen deze een Cater Pillar van een zwaarder type voor het beoefenen van de bokkenvisserij inplantte.

Het vaartuig is 27 m lang, uitgerust voor de gewone plankenvisserij en heeft de nodige instelling om met bokken te vissen, daar zulks reeds het geval is geweest.

Het is vrij en onbelast van alle schulden en heeft geen aflossingen te doen aan de N.M.K.N.

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

DE HEER

Maurice QUAGHEBEUR

Notaris
Ere-schepen van de stad Oostende
Gemeenteraadslid
Oud-volksvertegenwoordiger
Lid van de Stichting Helena en Isabella Godtschalck
Ere-Voorzitter van K.V.G.O.
Ondervoorzitter van de Stichting Clemence Wante
Vereerd met verscheidene eretekens
Echtgenoot van Mevrouw Georgette DESMEDT

Geboren te Oostende op 2 april 1911 en er overleden op 16 oktober 1975.

De crematie zal plaats hebben op dinsdag 21 oktober.

Gelegenheid tot het brengen van een laatste groet ten sterfhuize, Leopold II laan 18, op dinsdag 21 oktober van 10 tot 11 uur.

Dit bericht geldt als kennisgeving.

8400 OOSTENDE, Leopold II laan, 18.

Begraf. LUCAS

(1907N)

WESTDUITSE VISSERIJSCHEPEN UIT DE 200-MIJLENZONE DOOR IJSLANDSE KUSTWACHTER GEDREVEN
NIEUWE KABELJAUWOORLOG OP TIL ?

Op 15 oktober werden de maatregelen van kracht die IJsland eenzijdig genomen heeft door het uitbreiden van zijn visserijzone tot 200 zeemijlen. Ook op bewuste dag bevonden zich nog talrijk Duitse trawlers in de zone tussen de 50 en 200 mijlen. De IJslandse overheid had reeds 24 uren voordien zijn kustwachters en enkele helikopters ter bespieding uitgezonden. Voor het handhaven van zijn eksklusieve rechten beschikt IJsland over 6 oorlogsvaartuigen, verscheidene patrouilleboten en 3 hefschroefvliegtuigen. Behalve de West-Duitse schepen bevonden er zich eveneens 2 Franse en een Japanse trawler in de 200 mijlenzone. Gezien de West-Duitse schepen geen aanstalten maakten om de visvangst te beëindigen, werden zij door de IJslandse zeemacht verzocht het vissen te staken en zich te verwijderen uit de betwiste zone .De vissersschepen hebben zich hierop uit de 200 mijlenzone laten uitdrijven, alhoewel ze hun inzichten lieten blijken het optreden van de IJslandse marine niet te erkennen. Zoals men weet hebben de Britse, de Noorse, de Belgische en de schepen van de Faroë-eilanden nog het recht te vissen tot 13 november in de ekskusieve 200 mijlenzone omdat IJsland met deze landen een bilaterale overeenkomst getroffen heeft en dit nogmaals zinmens is te treffen. Aldus heeft de IJslandse marine alleen de West-Duitse vaartuigen doen verwijderen.

Van de West-Duitse Trawlersvereniging ontvingen de Duitse schepen intussen het bevel zich niet te storen aan de IJslandse bevelen en voor zoveel mogelijk de visserij verder tussen de 50 en 200 mijlen te bedrijven. Gezien de IJslandse marine te klein is om het uitgestrekt gebied te bewaken, ligt de mogelijkheid wel voor dat de West-Duitse vaartuigen dit hier op het maksimum uit te baten. Anders nog wijst de stelling van de West-Duitse trawlersfederatie er op, dat het misschien terug tot een kabeljauwoorlog zal komen. Ook West-Duitse officiële instanties wijzen er op, dat IJsland volgens het internationaal zeerecht nog geen enkele aanspraak kan maken op de betwiste zone, omdat er nog geen internationale beslissing getroffen werd en de uitbreiding tot de 200 mijl slechts steunt op voorbereidende teksten waarvoor onder de landen een zekere koncensus zou bestaan, maar die toch nog aanleiding zou kunnen geven tot amendering. We zijn echter overtuigd dat in de periode die ons nog scheidt van de 13 november, datum waarop de bilaterale overeenkomsten tussen IJsland enerzijds, Engeland, België, Noorwegen en de Faroë-eilanden, anderzijds, tot een einde komt, West-Duitsland niets zal ondernemen. Men wil zeker wel eerst de kat uit de boom kijken om na te gaan of er intussen geen nieuwe overeenkomst tussen betrokken landen zal getroffen worden. West-Duitsland hoopt inderdaad, wanneer het niet tot een nieuwe overeenkomst komt, niet alleen te staan in een eventueel hard konflikt met IJsland. Het denkt hier in het bijzonder aan Engeland dat zich, voor het totstandkomen van de bilaterale overeenkomst met IJsland, zeer krachtdadig, met inzet van de oorlogsmarine, verzet heeft tegen het IJslandse optreden. Het is duidelijk dat IJsland zeker niet opgewassen zou zijn in een dergelijke uitgestrekte zone eksklusieve rechten te doen eerbiedigen.

GOEDE SEPTEMBERMAAND VOOR OOSTENDSE VISMIJN

waarde van de geschatte vis steeg

Om het in sporttermen uit te drukken : het heeft er de schijn van dat we in september de wederopstanding ingezet hebben in de Oostendse vismijn. In elk geval is het zo, dat én aanvoer én opbrengst voor het eerst dit jaar hoger lagen dan het voorgaande jaar. De opbrengst steeg tot 2.187.539 kg wat 266.806 kg vis meer is. De opbrengst steeg tot 55.291.184 fr hetgeen een stijging betekent van 3.450.345 fr. De gemiddelde prijs per kg lag nog wel lager dan in september 1974 en bedroeg 25,20 fr, dat is 1.70 fr minder dan verleden jaar.

Dat de IJslandse schepen toch nog altijd voor een belangrijk deel van de aanvoer zorgen blijkt uit de 677.063 kg die zij voor hun rekening namen, toch nog steeds bijna 1/3 de van het totaal. Het moet gezegd dat er nogal weinig schepen aan de afslag kwamen, dit dan wegens het verkopen van verschillende middenslagvaartuigen in Deense havens. Daar lag op zeker moment de prijs van sommige veel gevangen soorten, hoger. De laatste weken zijn de verkopen in Denemarken echter weer zo goed als tot nul teruggevallen.

Toch mogen onze eigen schepen de stijging van aanvoer en opbrengst niet voor zich alleen opeisen. Zij kregen hulp van de vreemde vaartuigen die voor 1.718.025 fr vis verkochten tegen slechts 118.760 fr verleden jaar. Toch ook maar een paar schepen uit den vreemde in september. De Denen zijn zo goed als verdwenen, De IJslanders komen echter opnieuw opdagen. Nadat sedert april geen enkel IJslands vaartuig nog te Oostende verkocht, kregen we in september toch weer een vangstje te verkopen. De prijs lag zeer goed zodat die prijs zeker geen beletsel zal zijn om verdere gegadigden af te schrikken. Begin oktober kwamen dan ook al een viertal van die IJslanders naar Oostende afgezakt. Voortgaande op die eerste oktober week ziet het er naar uit dat de «wederopstanding» zal worden doorgezet. Hopelijk wel want het was een mager beestje aan het worden in de Oostendse vismijn.

Naast de visvangers hebben de garnaalvissers eveneens hun duit in het zakje gedaan. Zij verkochten voor 2.714.161 fr garnaal wat ruim 1,5 miljoen meer is dan verleden jaar.

De post deelvis op naam is verder aan het afbrokkelen en gaf nog slechts 195.550 fr opbrengst. Verleden jaar nog 337.410 fr. De van 307.220 fr. naar 409.390 fr.

De haven van Oostende

Door het gemeenteraadslid Daniels werd aan de Schepen van de haven hiernavolgende vraag gesteld :

De jaarstatistiek 1974 van de scheepvaartbeweging van de haven vertoont tegenover 1973 een vermindering van scheepvaartbeweging (— 498 in- en uitbewegingen) maar met niettemin een winst aan tonnemaat (+ 1.360.078 BNT). Wat mij verontrustend lijkt is het feit dat de vermindering alleen de stadshaven betreft (aantal : —595 bewegingen : BNT —113. 471) daar waar de staatshaven op beide normen winst boekt (aantal : +324 : BNT +1.434.966).

De eerste drie maandstatistieken van dit jaar tonen helaas eenzelfde tendens tegenover de gelijknamige maanden van vorig jaar. De stadshaven verliest aan aantal en tonnemaat terwijl de staatshaven over al winst boekt :

Januari 1975 :
Stad : aantal bewegingen : — 5
BNT : — 9.713
Staat : aantal bewegingen : + 38
BNT : + 62.811

Februari 1975 :
Stad : aantal bewegingen : — 47
BNT : — 40.453
Staat : aantal bewegingen : +130
BNT : +250.003

Maart 1975 :
Stad : aantal bewegingen : — 46
BNT : — 57.071
Staat : aantal bewegingen : +226
BNT : +522.281

Wij bemerken dus dat de havenaktiviteiten de eerste drie maanden van dit jaar in zijn geheel een merkelijke heropleving vertonen maar dit geldt alleen de staatshaven, ten koste zelfs van de stadshaven die een deel van aktiviteiten naar de staatshaven verschoven ziet.

Mag ik er gelijktijdig op wijzen dat dezelfde statistieken een voortdurende vermindering van de bewegingen van de vissersvaartuigen aantonen zowel tijdens het ganse vorige jaar als tijdens de eerste drie maanden van dit jaar. Daaruit volgt dat zowel de stadshaven als de vissershaven een verminderde aktiviteit schijnen te kennen terwijl de staatshaven een sterke heropleving vertoont.

Mag ik dan ook vragen :

1) Welke is de reden waarom de stadshaven haar aktiviteiten ziet verminderen op het ogenblik dat de staatshaven een merkelijke toename vertoont ?
2) Zijn er vooruitzichten dat ook de stadshaven in de toekomst van de heropleving zal kunnengenieten en welke plannen voorziet men om hiertoe te komen ?
3) Zijn er vooruitzichten dat beide havens in de toekomst onder één enkele beheers- en exploitatieformule zouden komen zodat ook een evenredige verdeling van winst en verlies kan bekomen worden ?

ANTWOORD :

1) De Regie voor Maritiem Transport, die de staatshaven uitbaat, verzekert een lijndienst tussen Oostende en welbepaalde Britse havens. Deze lijndienst heeft vaste uren van aankomst en vertrek, met een intenser verkeer tijdens de zomermaanden. Het gevolg hiervan is dat de R.M.T. haar trafiek naar willekeur kan opdrijven.

Gedurende het jaar 1974 werden 324 reizen meer gedaan (hetgeen een BNT vertegenwoordigt van 1.434.966 T.M.); tevens werden 40.381 passagiers in beide richtingen meer vervoerd. Er werden echter 4.987 voertuigen en 3.105 ton goederen minder verscheept.

Tijdens deze 324 meer-reizen werden per schip slechts 124 reizigers vervoerd, hetgeen zeker niet bijzonder is.

Hetzelfde geldt voor de eerste drie maanden van 1975.
De vermindering van de scheepvaartaktiviteiten is in hoofdzaak te wijten aan de algemene ekonomische krisis.

De beweging van de vissersvaartuigen, zoals opgegeven in de statistische gegevens, weerspiegelt niet altijd de werkelijke bedrijvigheid. Alhoewel de visserij bepaalde moeilijkheden kent, zoals de stijgende exploitatiekosten, de beperking van het vangstgebied ingevolge de uitbreiding van de IJslandse territoriale wateren, alsook het invoeren van de kwotaregeling, steeg de visverkoop in de stedelijke vismijn tijdens het jaar 1974 met 17.642.928 fr ten opzichte van 1973.

2) Vooruitzichten :

— De exploitatie van de Diepwater kaai zal toelaten schepen met een draagvermogen van 10.000 ton te laden en/of te lossen. Hierdoor zal de aanvoer van grondstoffen, bestemd voo rde U.C.B., niet langer met lichters moeten gebeuren. Wekelijks zal alleen hiervoor één vrachtschip onze haven aandoen.

— Met de Regie voor Maritiem Transport worden besprekingen gevoerd voor een nauwere samenwerking in verband met de exploitatie van de haven.

3) De oprichting van een havenschap zou veel moeilijkheden uit de weg ruimen, zowel financiële als technische.

Nota der Red.: Wat het stadsbestuur aan de heer Daniels vergeet te melden is dat voor de eerste negen maanden van 1975 de achteruit gang in de Oostendse vissershaven, meer dan 50 miljoen fr betekent ten opzichte van 1974 niettegenstaande de verkoop van IJslandse en Deense vissersvaartuigen. Het ware veel interessanter een vergelijkende statistiek te geven van wat de Belgische vissersvaartuigen te Oostende opbrachten, de Deense en de IJslandse. Ook zou daaraan kunnen toegevoegd de opbrengst van de verkoop van Oostendse vaartuigen in vreemde havens.

Dan zou men bemerken dat verscheidene Belgische en nu ook Oostendse vaartuigen dikwijls in Engeland of Denemarken verkopen, wat de statistiek van verkoop zeer nadelig beinvloedt.

KORTE BERICHTEN

EERSTE HARING

In het Ierse Galway kregen we op 30 september reeds de eerste haring. Het ging hier slechts om 60 kisten waarvan de haring gevangen werd Noord-West van de Galwaybaai.

Een paar andere vaartuigen op zoek naar haring ter hoogte van de Kerry-Kust, deden onverwachts grote vangsten aan brasem. Van haring praktisch geen spoor.

Anderzijds werd door Engeland een verbod van haringvisserij ingesteld in de zone van 3 tot 12 mijlen rond het eiland Man. Dit verbod is van kracht van 1 oktober tot 17 november. Dit verbod geldt in het bijzonder voor de Ierse haringvangers die in feite in 1964 vanwege de Londense Visserijkonventie hun traditionele vangstrechten op de haring gewaarborgd werden vanaf de zesmijlengrens op de westkust van het eiland Man. In de periode van 1 oktober tot 17 november vindt men de meeste haring echter gelokaliseerd langs de Oostkust van het eiland Man. De algemene verbodmaatregel werd nu getroffen ter bescherming van de haringstapel.

DE SOVJET - UNIE OPTEERT VOOR HET CATAMARAN-TYPE VAARTUIG

Na de eerste versie van het Catamaran-type vissersvaartuig gevolgd te hebben over meer dan 450.000 km zeepraktijk heeft de Sovjet-Unie beslist, de voorkeur te geven aan dit soort vaartuig zoals het in zijn tweede versie op de visserijtentoonstelling te Leningrad te bezichtigen stond. Het is een ongeveer 45 m lang vaartuig en een goede 21 m breed met twee gelijke motoren. De romp is in de vorm van een halve cylinder, dus zeer breed uitgebouwd zodat het vaartuig minder onderhevig is aan zware golfslag. Alles werd door de ontwerpers ook gedaan om het rollen van het schip zoveel mogelijk te vermijden omdat dit aanleiding geeft tot snelheidsverlies. Dit vaartuig heeft eveneens twee dekken.

DE INVLOED VAN DE VERWARMING VAN HET WATER OP DE VIS

In Waterford in Ierland heeft men het fenomeen bestudeerd van de pollutie van het water door verhoging van temperatuur. In de rivier Suir had men te doen met een grote sterfte aan vis en paling als gevolg van de lage waterstand en de hierdoor optredende verwarming van het water. Hierdoor wordt een bacterie in het lichaam van de vis, nodig voor zijn biologisch proces, door opwarming te aktief en doodt de vis. De opwarming van het water is dus zeer nefast voor de vis en de protesten tegen de inplanting van kerncentrales, die grote volumes water nodig hebben voor afkoeling en dit opgewarmd water terug in zee of in de rivieren stuwen, zijn dus ten zeerste gerechtvaardigd. Het is dus niet alleen de flora van het water in het plankton die ingrijpende verandering ondergaat, maar ook de vis zelf wordt in zijn biologisch proces gehinderd. Met de inplanting van enkele kerncentrales voor onze kust wordt de kustvisserij ten zeerste gehandikapt.

SCHOTSE VISSERS PROTESTEREN TEGEN TE GROTE ZEEROBBEN-POPULATIE

Het terugvallen van de zalmvangst in Schotland wordt door de zalmvissers toegeschreven aan de te grote populatie van de zeerobben die zich in de laatste tijd ten zeerste hebben vermenigvuldigd. Over de eerste zeven maanden van het jaar is de vangst gevoelig verminderd. Volgens de reders zijn meer dan 40.000 zeerobben in hun vangswateren aanwezig en onder de gevangen zalm komt meer dan 10% voor die door aanvallen van zeerobben gekwetst zijn of er de sporen van dragen. Volgens de producentenorganisatie van zalmvissers moet de kudde zeerobben drastisch verminderd worden en vooral dan de wijfjes. Bescherming van zeerobben mag ten slotte niet lijden tot uitmoording van de zalmstapel.

STRIKNETTEN VOOR TARBOT, GRIET EN ROG ?

In Ierland zouden enkele vaartuigen zeer goede vangsten verwezenlijkt hebben op tarbot, griet en kreeft mits de aanwending van striknetten.
Eerst zelf zien, zei de blinde.

GROTE HARINGVANGSTEN VOOR DE FRANSE MIDDENKUST

Niettegenstaande men van elders geen of weinig haring meldt, heerst er toch grote tevredenheid bij de franse vissers van de „Loire-Atlantiek" en bijzonder van de haven „La Turballe". Men begint in deze streek gewoonlijk met oktober aan de haringcampagne die verleden jaar voor de haven „La Turballe" 900 duizend kg opbracht. Nu werd er reeds 520 duizend kg in de afslag gezet voor de aanvang van de oktoberkampagne. Wat de vissers bijzonder verheugt is het feit dat de haring zijn prijs houdt en praktisch nog niet beneden de 20 B. fr. lag. Zelfs toen op één enkele dag meer dan 100 duizend kg aangevoerd werd, hetzij meer dan 2000 bennen, bleef de haring zijn prijs behouden. Na de grote tegenslagen die zelfde vissers ondergingen met de sardienenvangst die te groot van stuk waren, en na het fiasco op de ansjovis die zich niet vertoonde, is deze meevaller in de haring dubbel welkom.

BIJNA NEGEN MILJOEN VERZAMELD VOOR VERDRONKEN VISSERS

In Burtonport in Ierland werd een steunfonds opgericht voor de families van de zes verdronken vissers van een vergane trawler. Dit steunfonds, geopend in Januari van dit jaar bracht bijna negen miljoen B. fr. op. Een mooie geste van solidariteit, voorwaar.

DRIE DUIZEND KG. SARDIENEN IN DE STRATEN

Ontevreden sardienenvissers hebben terug 3.000 kg sardienen in de straten van het vissersplaatsje Saint-Guénolé gekipt. Men bracht ongeveer 17 ton sardienen binnen en slechts 5 ton kon aan de man gebracht worden, waarvoor men slechts de opvangprijs kreeg.
De voornaamste oorzaak van de moeilijke verkoop is het feit dat de sardienen te groot zijn, namelijk van 10 in één kilogram. Het zijn bijna haringen. Het schijnt niet niet mogelijk om sardienen van deze grootte in de konservendozen te krijgen en vermits de verwerkende nijverheid de grootste afnemer is blijven de vissers met de sardienen zitten. Deze worden verwezen naar de vismeelfabrieken, iets waarmede sommige ontevreden vissers niet akkoord gaan en dan nog maar liever de vis, als uiting van hun protest, in de straten gaan uitgieten. Er werd wel een plan tot beperking van de sardienenvangst uitgedokterd, namelijk 200 kg per varende man per schip maar aan de zeer lage prijs die aangeboden wordt komt dan geen enkel vaartuig aan zijn trekken. Voor sommige sardienenvissers is de haring dan ook een uitkomst, waardoor dan ook voor de anderen uitkomst is wegens het uitvallen va nvele schapen die nu de haringvangst verkiezen.

HET GAAT SLECHT TUSSEN DUITSE VISSERSVAARTUIGEN EN IJSLANDSE WACHTSCHEPEN

Zoals men weet heeft West-Duitsland, ter gelegenheid van de vorige uitbreiding door IJsland van de territoriale wateren tot 50 mijlen, geen overeenkomst getroffen met dit land zoals ze het met Engeland en België het wel deden. Aldus gaat de kabeljauwoorlog tussen voornoemde Staten nog altijd verder. Aan de A.F.Z.-Hamburg ontlenen we dat de Duitse visserijtreiler „Köln" door een IJslands wachtschip BUITEN de 50 mijlengrens verdreven werd. De „Köln" zou echter ook buiten de 50 mijlenzone nog vervolgd en bij zijn visserij lastig gevallen geweest zijn. Zo werd in deze, nog altijd vrije zone, het net en 1.000 meter trekkabel doorgevaren. Verder zouden van een ander Westduitse treiler de vissers in een uitgezette boot in gevaar gebracht zijn. De trawlers „Hoheweg" en „Mellum" uit Bremershaven werden eveneens door IJslandse wachtschepen gehinderd en deze laatste pleegden aldus inbreuken op het internationaal zeerecht. Het is inderdaad zo dat, niettegenstaande IJsland nu de territoriale wateren wateren tot 200 mijlen wenst uit te breiden, de 50 mijlen nog altijd geen internationaal rechtsgeldigheid hebben. IJsland werd hiervoor onder meer door het Internationaal Hof van Den Haag in het ongelijk gesteld.

ZEESTROMINGEN LEVEREN EEN ENORME HOEVEELHEID AAN ENERGIE

Een franse ingenieur heeft een procédé ontwikkeld om de kracht van de zeestromingen aan te wenden voor het opwekken van energie.
Bernard Morin, boordingenieur bij een luchtvaartmaatschappij, heeft oktrooi aangevraagd voor een soort waterrad, dat volgens hem het hele Franse kernenergieprogramma op losse schroeven kan zetten. Dit apparaat is volgens hem in staat de enorme krachten van de onderzeese sromingen om te zetten in elektriciteit. Als zij geplaatst worden op de zeebodem op de plaatsen waar deze stromingen heersen, kunnen zij permanent grote hoeveelheden energie voortbrengen, aldus de uitvinder.
Morin meent dat een reeks van dergelijke raderen, voorzien van beweegbare schoepen, geplaatst over een oppervlakte van enkele honderden vierkante meters, op goedkope wijze evenveel energie kan leveren als een kerncentrale.
De Franse overheid staat nogal sceptisch tegenover de uitvindding maar twee grote buitenlandse ondernemingen zouden reeds akkoorden met Morin gesloten hebben. Voorts wordt de mogelijkheid bestudeerd om een enorm waterrad te plaatsen ten zuiden van Sicilië.

Publiciteit in
HET VISSERIJBLAD
doet Uw
zakencijfer stijgen

PRAKTISEREN

TOUWEN (1)

Aan boord van de treilers heeft altijd wel de wens bestaan eens te kunnen beschikken over verbeterde manieren om de korretouwen op te winden en de lengte ervan te kunnen meten gedurende de beoefening van de visserij. Vroeger scheen het dat de sterkste en de levensduur van de korretouwen aanzienlijk verminderde door merken doorheen de strengen te splitsen. Hetzelfde kan trouwens gezegd worden van het gewoon oprollen van de touwen. Wanneer strengen onder grote spanning bij het winden over mekaar komen te liggen, kunnen ze wel eens gesneden en verpletterd worden. Het ligt voor de hand, dat daardoor de levensduur niet verhoogd en dat verder allerhande ongelukken daarvan het gevolg kunnen zijn. Het slecht opwinden op de winches kan anderzijds nog tengevolge hebben, dat de wangen van de trommels beschadigd worden en ook dit kan leiden tot onaangename kosten.

De «Lebus techniek» bracht een goede oplossing voor het vraagstuk en meteen kon men beschikken over een korretouwmeter, waarvoor de onwentelingen van de trommels konden worden gebruikt. Tussen de beide trommels bestond als vaste waarde dezelfde oprolwijze. Aldus had men voor beide trommels hetzelfde aantal omwentelingen, of ook gedeelte van de omwenteling, en daardoor was het onvoorwaardelijk mogelijk de beide planken op dezelfde manier te vieren en aldus het net veilig vierkantig buiten te krijgen.

De uitgevierde lengte van de korretouwen zou nauwkeurig kunnen gemeten worden, indien de verminderde diameter van iedere laag zou kunnen gebouwd worden in een gekalibreerd stelsel, wat eigenlijk niet zo gemakkelijk is. Maar het eerste doel was natuurlijk het vermijden van het insplitsen van merken en de mogelijkheid in het wielhuis een meter te plaatsen, die zou aanduiden, hoeveel korretouw er juist gevierd was. Dergelijk stelsel berust helemaal op het Lebussysteem die enige jaren geleden alleen maar op enkele hektreilers aan te treffen was. Sedertdien heeft het wel opgang gemaakt en in Engeland bestaan er nu een zeventigtal schepen met dergelijke installatie. Dit is nog altijd maar een gering gedeelte van de vloot.

TOUWEN (2)

De «Britse White Fish Authority» heeft dit allemaal nagegaan en een korretouwmeter ontworpen die nu aan het einde van de proeven toe is en op de markt verschijnt. Het nieuwe stelsel houdt eveneens rekening met de tekortkomingen van de vorige uitvinding, die gebruikt wordt op powerblokken, posten, en korretouwspanningsmeters als een middel om de lengte van de korretouwen te meten. Er ontstonden wel onnauwkeurigheden b.v. wanneer de korretouwen een diagonale ligging aannamen over de trommel, verminderde diameter tengevolge van de sleet en verlies van omwenteling als de korretouw zonder spanning valt, tengevolge van het stampen van het schip. Andere metoden werden verworpen op basis van de kostprijs en de onbetrouwbaarheid op zee.

Twee oplossingen hebben bewezen betrouwbaar te zijn, voor wat de nauwkeurigheid aangaat. De uiteindelijke juiststelling van de beide korretouwen kan gebeuren door het aanbrengen van merken op 600 of 1.000 vaam lengte. Er dient hier ook onmiddelijk aan toegevoegd, dat tegenwoordig verschillende soorten verf kunnen worden gebruikt om te merken waardoor dan meteen het gevaar van beschadiging van de korretouwen wegvalt, zoals dit het geval was met inplitsen van stukken touwwerk.

TOUWEN (3)

Er bestaan twee oplossingen voor het meten van het uitgelopen korretouw :

1) door het meten van een rol die de schijf draagt of de dubbelecelmeterrol. Op deze manier kan de juiste lengte in vadems of in meters worden aangeduid.

2) door het tellen van de omwentelingen van de trommels, wanneer een heel nauwkeurig windsysteem als de Lebus kan worden geinstalleerd. De telmethode gebeurt dan door middel van elektronische apparatuur, t.t.z. gevoelige punten die reageren op metalen knoppen op de winchtrommel wanneer ze draait en dan kan meteen de uitgelopen touwlengte worden afgelezen in cijfers.

Dit stelsel kan natuurlijk de lengte niet aangeven in meters of in vadems daar de diameter van de trommel verandert naargelang het touw afrolt of opwindt. Maar, een zeer bruikbaar middel, is het aanwenden van een omzettingstabel die de omwenteling meteen aantoont in vadems.

Proeven aan boord van treilers uitgerust met het Lebussysteem en die tot 600 vadem touw uitvieren, hebben aangetoond dat voor 90 procent van de tijd de tellingen van de trommelomwentelingen een «vierkante» nauwkeurigheid hadden van minder dan 9 voet, vergeleken met de merken op het touw. De meeste schippers vragen een nauwkeurigheid van een vadem tenminste bij de merken. Dit is dan 0,1 percent op 1.000 vadem. Maar is het in feite niet zo, dat de lengte van de korretouwen, het mogen nog staaldraden zijn, dermate rekbaar is en onderhevig aan de uitgeoefende trekking, dat zelfs wanneer de merken gelijkstaan, er toch nog een verschil kan zijn zodanig, dat het net toch niet helemaal vierkantig uitstaat ? Moeilijk te kontroleren inderdaad !

Het systeem door de White Fish vooropgezet, moet bekwaam zijn gewaar te worden of de trommels opwinden of vieren, zodat het juiste aantal eenheden opgeteld wordt op de teller. Dit wordt eenvoudig gedaan door een schakelaar die de teller aanzet tot optellen of aftrekken in overeenstemming met de richting die werd uitgekozen op de winch motorkontrole.

TOUWEN (4)

Het systeem is evenwel nog altijd niet onfeilbaar. De trommelomwentelingsteller kan ophouden betrouwbaar te zijn als een enkel korretouw veel korter werd na het vieren of indien er een lengte helemaal verloren werd. Al kan de teller bij ieder trek op nul gezet worden, toch zou de diameter van de trommels daarna verschillen. Een zelfde vraagstuk komt vanzelfsprekend op de voorgrond met normale korretouwmerken.

Het stelsel maakt het evenwel zeker dat de stuurman aan de winch niet onbedachts een komplete touwlengte op een kant uitviert zoals kan gebeuren met touwmerk en natuurlijk heeft de schipper een onderbroken blik op het aantal meter korretouw dat uitgevierd is eender wanneer en dit is in het biezonder belangrijk bij het vissen met het pelagische net.

Een ander voordeel is, dat ingeval van vastslaan aan een wrak of in de stenen waardoor een touw viert er ogenblikkelijk kan gezien worden hoeveel meter er van de andere kant moet worden gevierd of gewonden om de boel weer vierkantig te krijgen.

PRAKTISCH

Bij de «White Fish Authority», het bekende zeevisserijvorsingsapparaat in Groot Brittanië, zijn er grondige wijzigingen in voege getreden. Er werden meteen 3 verschillende groepen opgericht : 1) diepzeekorren; 2) kustvisserij; 3) Verhandeling, bewerking en verdeling.

Er werd eveneens een raadgevende groep opgericht die als taak heeft, de zeevisteelt in het oog te houden en daarvan ten dienste te staan.

Wat is het gevolg van deze verandering ? Heel belanrijk het feit, dat de nijverheid zelf beter vertegenwoordigd is, dan dit vroeger het geval was.

Voor wat het andere zeevisserij labratorium-vorsen aangaat, werd eveneens een verbetering aangebracht door het stichten van een «Visserijvorsings- en Ontwikkelingsraad». Deze is dan bedrijvig met vertegenwoordigers van de nijverheid en de laboratoria met een enkele regeringsgeleerde als raadgever.

De genomen beslissing kan evenwel gezien worden als een stap in de goede richting al wordt een groot gedeelte van de tijd nu door topvorsers gebruikt in allerhande komiteitsvergaderingen, dit in tegenstelling met het echte vorsingswerk- zij financieren het, ofwel zij kontroleren het !

Topvorsers moeten op het strand zijn of op zee om werkelijk doelmatig creatief te zijn ! We zullen echter binnen een zeker aantal jaren zien wat eigenlijk de nuttige gevolgen zullen zijn van de veranderingen die werden aangebracht in de vorm van praktische verbeteringen ten gebruike van de visserij.

Beslist de «machtspunten» hebben de topvorsers nodig om hun stof te leveren voor visserijonderzoek, want anders zou allemaal het geld verdwijnen in alle soorten van twijfelachtige ontwerpen die worden uitgevoerd door de niet-creatieve mensen !

Een der meest vreemde uitvindingen van de laatste negen jaar, die de visserijvorsing heeft beinvloed, is de stichting van de «Natuurmilieuvorsingsraad». Zij moest enig werk overnemen van het oude «Departement van wetenschappen en Nijverheidsopzoekingen». Dit laatste organisme had een Oceanografisch en Visserij-komiteit dat had te doen met de coördinatie van het onderzoek tussen alle verschillende instituten in alle havens en de universiteiten, voor wat vanzelfsprekend de zeevisserij aangaat... Dit is duidelijk uitgelopen op de huidige «White Fish Authority» die samen met de «Visserij Opsporings- en Ontwikkelingsraad» nu onder een nieuwe vorm bedrijvig zijn.

De nabije toekomst zal ons bewijzen dat Engeland haar zeevisserijapparaat een nieuwe richting zal doen uitgaan. Men schijnt er in ieder geval helemaal toe besloten te zijn.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

Lombardsijde — Zeewaartse schietoefeningen.

Gedurende de periode van 13 tot en met 24 oktober 1975, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote sector als volgt :

— week van 13 tot 17 oktober 1975 : op maandag 13, dinsdag 14, woensdag 15, donderdag 16 en vrijdag 17 oktober 1975;
— week van 20 tot 24 oktober 1975 : op maandag 20, dinsdag 21, woensdag 22, donderdag 23 en vrijdag 24 oktober 1975.

Deze oefeningen worden gehouden van 0800 tot 1100 GMT (0900 tot 1200, plaatselijke tijd) en van 1300 GMT (1400, plaatselijke tijd) tot zonsondergang.

Nordzee — Mijnenleg- en mijnenveegoefeningen.

Gedurende de periode van 13 tot en met 20 oktober 1975, zullen mijnenleg- en mijnenveegoefeningen plaatsgrijpen in het gebied der Vlaamse Banken gesitueerd boven de scheepvaartroute naar Antwerpen en tussen de Westhinder- en de Thorntonbank.
(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken».)

(Med. Zeemacht Oostende 2-6-1975 — H. 58120).

Noordzee — Stroommetingen

Van 9 ktober 1975 af en voor de duur van ongeveer 3 weken, zullen stroommetingen uitgevoerd worden in de volgende posities :

a) 51°23'25"N — 2°58'10"E, lichtboei Sch. 2;
b) 51°21'56"N — 3°16'26"E;
c) 51°22'14"N — 3°18'09"E;
d) 51°22'37"N — 3°20'18"E.

De op de zeebodem liggende hydrografische instrumenten worden gedekt op ± 100 m. door RGHVS boeien.

De scheepvaart wordt verzocht op veilige afstand voorbij te varen en noch anker noch vistuig in de nabijheid te gebruiken.

De stroommeters en de daarbijhorende boeien zullen zonder nader bericht opgenomen worden.

(Zie Belg. krtn. «Vlaamse Banken» en «Monding der Westerschelde».)

(Hydrografie Oostende)

Schelde — Frederik. Tijdelijke wijziging in de betonning en de verlichting.

Ten behoeve van baggerwerken werden volgende wijzigingen uitgevoerd :

a) De rode lichtboei 84 werd ± 200 m. 235° verlegd naar 51°19'12"N — 4°16'21"E.

b) Laag licht Frederik :
Rood van onder de wal bovenwaarts tot in 024° (in plaats vn 020°); verder ongewijzigd.

c) Laag licht doel :
Rood van onder de wal benedenwaarts tot in 186°; wit tot in 208° (in plaats van 214°); verder ongewijzigd.
(Zie Belg. krt. «Schelde».)

(Med. Antwerpse Zeediensten 26-9-1975 — H. 58622).

Schelde — Zandvliet. Lichtboei en sector terug normaal.

a) Positie : 51°21'06".5N — 4°15'09"E.
De zwarte lichtboei 87 werd terug geplaatst in bovenvermelde positie.

b) N. Ballastplaat :
De groene sector werd terug geplaatst van 332° tot in 338° (in plaats van 339° tot 345°); verder ongewijzigd.
B.a.Z. 11/96 (T) — 1975 vervalt.
(Zie Belg. krt «Schelde»).

(Med. Antwerpse Zeediensten 26-9-1975 — H. 58622).

NEDERLAND

Westerschelde — Schaar van de Noord. Radareiland Saaftinge. Tijdelijk licht gedoofd. Steigerverlichting.

Op ± 51°23'0N — 4°11'.3E is het tijdelijk licht GS (3) 15 sec, gedoofd

De steiger van het radareiland wordt thans verlicht door 3 lantaarns met wit vast licht.
B.a.Z. 8/84 (T) — 1975 vervalt.
(Zie Belg. krt. «Schelde».)

(Ned. B.a.Z. 2859 — H. 58579.)

Studie van Gerechtsdeurwaarder Jos. Ryckbost
Euphr. Beernaertstraat, 39, te Oostende (tel. 059/70 64 23)

— O —

STAD OOSTENDE

BIJ RECHTSMACHT
OPENBARE VERKOPING VAN

HET MOTORVISSERSVAARTUIG O.37 „Annie"

Op VRIJDAG 31 OKTOBER 1975 te 11 uur 's morgens in het lokaal van de SV Rederscentrale, H. Baelskaai 25 te Oostende.

Het stalen motorvissersvaartuig O.37 « Annie » is gebouwd in 1962 op de scheepswerf H. Zwart te IJmuiden (Nederland) met één dek, hebbende als lengte 27,20 m, als breedte 6,30 m., metende bruto 92.02 netto 30.65 ton, uitgerust met een motor Bolnes 300 PK bouwjaar 1972, met al zijn inventaris en toebehoorten, alsmede een reservemotor Bolnes bouwjaar 1962, 300 PK voortkomend van de Z.38, zoals het gemeerd ligt in de vissershaven te Oostende (kant haringhalle).

Het lastenkohier en de verkoopsvoorwaarden liggen ter inzage van de belanghebbenden ter studie van de verkopende gerechtsdeurwaarder.

De verkoop geschiedt onder de opschortende voorwaarden van hoger opbod, binnen de vijftien dagen (art. 1592 GW).

Bezichtiging : elke donderdag, vrijdag en zaterdag van 10 tot 11 uur (ook zaterdag).

Zich wenden : werkhuis SCAP, Ed. Anseelekaai, Oostende.
Tel. : (059) 70 87 79.

(1903N—7752V)

KLACHTEN VAN DE GARNAALDETAILHANDEL TEGENOVER DE VERALGEMENING VAN DE DETAILVERKOOP DOOR REDERS

We kregen verscheidene klachten van kleinhandelaars in garnaal over wat zij noemen oneerlijke konkurrentie hen aangedaan door de reders. Het gaat hier vooral om de detailhandel gepratikeerd door de bemanning rond hun deur en aanpalende straten. Rondeventers en winkels hebben hierdoor heel wat schadelijke last, niet alleen omdat tenslotte alle hagen wind beschutten, maar vooral omdat de producenten aan een prijs gaan afleveren waartegen de detailhandel zich niet kan verweren, namelijk praktisch aan de prijs van de afslag of ietske meer. Ook worden sommige groeperingen bevoorraad op dezelfde manier.

Volgens onze spreker hebben zij er niets tegen dat de reder een gevestigde handel uitoefent omdat hij aldus eveneens aan de reglementen en fiskaliteit van de handel onderworpen is. Dit is onder meer het geval met de reders die bv. een stalletje hebben aan de trap. Het is echter niet hetzelfde als men de plastiekzakjes in de buurt ronddraagt. De reder en de bemanning hebben er waarschijnlijk wel meer aan dan in de afslag, maar hun prijs is niet voldoende hoog opdat de handel in deze buurt nog aan haar trekken komt.

Men wist ons zelf te vertellen dat op een tamelijk afstand van deze lokale handeltjes, men nog medemaakt, dat klienten van vroeger nu geen garnalen meer moeten hebben, en ze onder de neus geduwd worden dat hun dochter of schoondochter er voor hen medebrengt van Y..... of X..... die zelf een schip heeft. Ze voegen er bij dat het toch begrijpelijk is dat ze hun profijt zoeken, hetgeen wel hun recht is.

Het is in zekere zin begrijpelijk dat de benadeligde detailhandel 'n zeker protest laat horen. Volgens hen moet de reder en de bemanning die zich aan detailhandeltje gelegen laat, de prijs zodanig stellen dat ook zij nog kunnen verkopen, ofwel dat ze zelf een detailhandel vestigen. Het is inderdaad atijd zo, dat door een te grote uitbreiding van een gedogenheid, er redelijke klachten komen van hen die er het slachtoffer van zijn. Ook over de gelegenheidsvissers hebben de rondventers en de detailhandel heel wat te zeggen. Dit zijn er, volgens hen, die ook ontsnappen aan de fiskale lasten, BTW-aangiften en zo meer, en bijgevolg aan oneerlijke konkurrentie doen.

Wij van onze kant menen dat men nu ook niet mag overdrijven en dat het handeltje van sommige reders zeker wel zodanig klein is, dat men het mag verwaarlozen. Mochten de reders in alle omstandigheden voor hun garnaal een fatsoenlijke prijs in de afslag krijgen zodanig dat ze, ook bij grote aanvoer, niet gekonfronteerd staan met een belachelijke prijs, zouden ze zeker in deze moeilijke tijden niet proberen een bijkomend graantje mede te pikken. We zijn overtuigd dat het ontstaan van de gewraakte handeltjes het gevolg is van een te kleine afslagprijs waarvoor de handel wel in de eerste plaats kan aangewezen worden.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Dank zij het verkopen van enkele IJslanders geraakten we in de Oostendse vismijn toch nog aan een behoorlijke aanvoer en aan 'n flinke opbrengst. Vrijdag en dinsdag weer een vreemde IJslander, nadat er maandag vijf eigen schepen van de IJslandse visgronden op de markt waren. Aangezien de vangst van de vreemde IJslanders vooral koolvis bevatte hadden de prijzen praktisch geen nadelige gevolgen ondergaan. Zo steeg rode zeebaars weer tot 1.490 fr de ben en steeg blauwe leng van 1550 naar 1850 fr de ben. Koolvis ging aan meer dan 1300 fr de mand naar het buitenland.

Tongen zijn schaars gebleven, duur waren ze niet, de kleine sorteringen althans niet. Die zakten zelfs onder de 100 fr en dat is iets wat we niet meer gewoon waren.

STRAALBUIZEN

Ook weer erg dure soorten deze week. Zonnevis, keilrog, rog, tarbot, griet, grote steenschol en staart spanden hier de kroon. Schol, gul, grote en middenslag schelvis en vlaswijting waren ook bij de goed verkochte soorten. Wijting kende na maandag dalende prijzen.

Over het algemeen gunstige resultaten voor de meeste schepen. Ook voor de kustvissers die weer met grote garnaalvangsten uitpakten. Garnaal die nogal wisselende prijzen kende ingevolge het even erg wisselende weer.

Een totale aanvoer van rond de 10.000 bennen, samen met 8.000 kg tong. De totale opbrengst bedroeg 14.236.590 fr.

STEEDS VEEL GARNAAL

Niettegenstaande de niet zo beste weersomstandigheden van einde vorige week en ook nog begin deze week waren er toch weer 21.714 kg garnaal op de markt. Deze werden verkocht voor 683.377 fr en kregen prijzen die schommelden tussen 15 en 59 fr. De hoogste prijs noteerden we maandag, de laagste noteringen kwamen vrijdag op het boekje. De gemiddelde prijs lag tamelijk laag en bedroeg maar 32 fr.

IJSLANDVIS OP MAANDAG

Vijf van onze IJslanders op de maandagmarkt. Ze zorgden voor 3.350 bennen vis waarvan een flink gedaalde koolvis. Ook nogal wat rode zeebaars. Ondanks de grote aanvoer van verleden week door de vreemde IJslanders bleef de prijs van de rode zeebaars behoorlijk. Nadat donderdag de prijs naar 870 fr. gezakt was steeg die nu weer tot 1.490 fr. Koolvis ging bijna allemaal naar de uitvoer die er tot 27 fr. voor gaf. Schelvis was erg schaars en ook nogal duur. Zelfs de totten haalden hier meer dan 20 fr. Heilbot kreeg ook weer tussen 108 en 124 fr. Blauwe leng noteerde tussen 32 en 37 fr., witte leng tussen 29 en 32 fr. Een erg goede prijs ook voor Schotse schol die tot 36 fr. noteerde. Behoorlijke resultaten met de 1.056.580 fr. voor de O.202 als hoogste cijfer.

ZALTBOMMEL
TELEF. 91-31-4180-2654

GOED VERKOCHTE NOORDZEESOORTEN

Al waren het dan geen topprijzen voor de schepen die met vis uit de Noordzee kwamen, er werd toch een flinke prijs betaald voor die soorten. Zo kregen de schelvissorteringen tussen 23 en 45 fr., de grote totten tussen 17 en 25 fr. Gul varieerde tussen 27 en 44 fr. en voor schol lag de prijs tussen 35 en 45 fr. Vlaswijting, heek en steenschol werden eveneens vlot en redelijk duur verkocht zodat de resultaten nogal gunstig uitvielen.

STEEDS PEPERDURE KANAALSOORTEN

Voor keilrog, rode knorhaan, zonnevis, heek en andere kanaalvarianten werden opnieuw hoge prijzen betaald. Zonnevis haalde nu al tot 111 fr. en voor keilrog noteerden we rond de 69 fr. De O.118 zette een vangst in de markt die we in lange tijd niet meer gezien hadden, bij de 40 bennen keilrog. Rode knorhaan werd dinsdag door de O.35 gelost, de prijs lag rond de 40 fr. en was dus wel iets lager dan sommige voorgaande weken. Heek en tarbot bleven echter nog erg duur.

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

Een twintigtal vaartuigen en een zevental spanvissers boden hun vangsten aan. Daarvan kwamen er drie van de Kreeftenput, de rest was afkomstig van de Noord en de West. De aanvoer van de spanvissers was in hoofdzaak wijtingsoorten, de afnameprijzen waren eerder aan de lage kant, vooral dan van de kleinste soort wijting, die slechts van 11 tot 12 fr bekwam. De tongsoorten werden in vrij grote mate gelost. De verschillende soorten bekwamen van 181 tot 194 fr voor de grotere soorten, de fruits van 181 tot 186 fr. De middensoorten met schone kleine en de kleine behaalden van 111 tot 158 fr, de kleinste slag bekwa mvan 80 tot 115 fr. De tarbot en de grieten bleven eveneens prijs behouden en werden vrij vlot afgenomen aan renderende prijzen. De verschillende pladijssoorten waren in aanvoer wel zo groot als de vorige week. Het waren opnieuw in hoofdzaak grotere pladijssoorten die gelost werden. Kabeljauw en kleinere gulsoorten werden niet bijzonder veel gelost, de afnameprijzen waren ook niet zeer hoog. Voor de roggevissoorten werden vrij hoge prijzen geboekt. Volgens sortering bekwamen deze van 16 tot 54 fr het kg. De steenschollen haalden van 30 tot 68 fr en de zeeduivels van 108 tot 110 fr. De kreeftjes bekwamen volgens sortering van 1050 tot 3150 fr de ben van 30 kg. Garnalen werden bijzonder veel gelost, niet minder da n28.476 kg, de afnamep;rijzen schommelden tussen de 19 en de 93 fr het kg.

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)

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)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

9-10	3		70.150	1.772.820		
10-10	9		80.600	2.508.732		
13-10	11		227.400	6.448.136		
14-10	7		53.950	1.957.387		
15-10	5		62.400	1.549.515		
	35		**494.500**	**14.236.590**		

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

8-10	10		3.156	112.323	27,—	42,—
9-10	13		4.413	133.424	27,—	41,—
10-10	13		4.335	100.093	15,—	42,—
11-10	12		3.017	105.388	23,—	52,—
13-10	6		1.496	80.435	42,—	59,—
14-10	14		5.217	151.714	21,—	39,—
	68		**21.714**	**683.377**	**32,—**	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

9-10	3		10.415	473.193	45,43	
10-10	3		30.896	912.349	29,52	
13-10	17		63.132	2.857.348	45,16	
14-10	3		32.604	1.208.644	37,11	
15-10	15		70.941	2.325.544	32,78	

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

9-10	25		11.574	276.318	10,—	55,—
10-10	27		11.447	215.888	12,—	53,—
13-10	9		4.159	217.266	32,—	93,—
14-10	23		12.955	387.652	19,—	53,—
15-10	24		11.365	384.417	22,—	58,—

KREEFTAANVOER TE ZEEBRUGGE

9-10	1		2.003	170.020	84,88	
13-10	1		2.285	191.500	83,18	
15-10	2		5.218	354.510	67,93	

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

9-10	4		1.082	34.328	28,—	34,—
10-10	4		1.004	33.398	30,—	35,—
14-10	4		1.186	38.215	30,—	35,—
15-10	4		974	37.275	33,—	44,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

9-10	1		135	11.214		
10-10	3		7.364	193.462		
13-10	8		17.736	447.950		
15-10	4		11.406	287.445		

VERBEKE

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

Weidestraat 346

Tel. (050) 35 48 61

8320 BRUGGE 4 (Assebroek)

(8884N—7519V)

OOSTENDE

VRIJDAG 10-10-1975

IJSLAND				
GK.78	14	470	—	559.405
NOORDZEE				
O.275	12	270	—	303.208
O.127-303	10	450	—	694.010
KANAAL				
O.254	16	130	3100	507.304
WEST				
N.719	8	160	—	273.475
N.720	6	70	—	105.965
KUST				
O. 24-628	1	26	—	36.160

MAANDAG 13-10-1975

IJSLAND				
O.236	17	685	—	815.580
O.317	17	720	—	812.060
O.318	18	670	—	897.822
O.202	17	745	—	1.056.580
O.282	17	530	—	683.884
KANAAL				
O.118	17	210	—	472.020
NOORDZEE				
O.217	12	163	—	209.000
O.274	14	330	—	453.010
Z. 62	14	300	—	420.250
WEST				
O.123	12	310	—	349.820
O.192	12	55	—	89.990

DONDERDAG 9-10-1975

IJSLAND				
SC.224	16	1379	—	1.738.270
KUST				
O.116-142	1	6	—	9.030
O.211-628	1	18	—	22.050

DINSDAG 14-10-1975

WEST				
N.705	9	135	—	236.910
O. 26	10	170	—	217.830
KANAAL				
Z.499	17	120	4400	639.807
O. 35	12	130	—	302.610
KUST				
O.211-628	1	36	—	61.220
NOORD				
O.243	14	300	—	411.400

WOENSDAG 15-10-1975

IJSLAND				
VE.73	16	1038	—	1.297.675
WEST				
O. 94	8	100	—	123.060
KUST				
O.116-142	1	32	—	42.060
O.211-628	1	17	—	19.320
O.491-737	1	61	—	64.650

REDERS LEEST UW VAKBLAD

NIEUWPOORT

VRIJDAG 10 OKTOBER

N.788	35.580	N.172	35.580
N.470	40.075	N.590	40.075
N.700	42.152		

Twee „gullevangsten" met samen 150 bennen, verdeeld in gullen en wijting. Kabeljauw kreeg 1800 tot 2200 fr de benne. Grote wijting 1180 fr, kleine 550 tot 600 fr. De tongen van 176 voor de grootste, de 2e 186 de 3e 177, de 4e 165, de 5e 130 en voor de kleine soort werd 100 fr gegeven. Weinig platvissoorten, die rond de 30 fr de kg kregen. Verder nog kleine koopjes varia. Een markt dag met weinig belangstelling !

MAANDAG 13 OKTOBER

N.590	17.130	N.470	17.130
N.172	15.356	N.788	15.356
N.346	81.227	N.345	85.696
N.715	57.135	N.738	82.570
N.762	24.628	N.765	41.722

De maandagmarkt kreeg bij de 18.000 kg vis. Gullen, wijting en varia van de Westvissers. De tongen werden gekocht aan 185 voor de lappen, de 2e en 3e 200 en 205, de 4e 176, de 5e 143 en de kleine tot 119 fr. Middenslagtarbot van 135 à 170 fr. Grieten rond de 100 fr de kg ! Kabeljauw van 2000 tot 2200 fr. Gullen van 2000 tot 1700 fr. De filégullen van 1200 tot zelf 1350 de benne. Weinig platvis, die rond de 40 fr de kg kreeg. Visjes van 30 tot 40 fr. De wijting was niet in trek: de grote zakten van 1020 naar 900, wijl de kleine van 620 naar de opvangprijs gingen (550 fr). Weinig rogsoorten, die verkocht werden van 40 tot 55 fr volgens soort. De rode soldaten waren duur : grote 2650 en zelf de tweede sortering 2550 fr de benne. Zeehonden 1300 en grote zandhaaien van 450 tot 500 fr. Tongscharren : grote 50 fr, middenslag 43, kleine 30 fr de kg. Dit voor de maandagmarkt.

WOENSDAG 15 OKTOBER

N.591	87.147	N.700	30.592
N.590	44.295	N.470	44.295
N.788	40.558	N.172	40.558

Een vaartuig van de West, twee gullevissers en één kustvisser losten 11.400 kg vis. Grote en middenslag tarbot behouden hun luxe prijs : 230 en 170 fr de kg. De tongen 180 fr voor de grootste soort, 200 fr voor de 2e en 3e, 177fr, voor 4e, 155 voor de 5e en de kleine van 109 tot 129 fr de kg. Weinig platvis, die 2300 en 2400 fr de benne kreeg voor grote en drielingen. Rogsoorten werden goed verkocht. Moerroggen 2900 tilten 2700, grote scherpstaarten 2600 (spijtig dat deze soort zo moeilijk nog te vangen valt!). Zeehonden 1120 en de speerhaaien langs de goedkope kant slechts 850 fr de benne. Kabeljauw rond de 2200 fr. De gullen 1950 tot 2000 fr. Voor kleine gullen (de filés) kregen 1020 tot 1050 fr de benne. Heel wat triestiger was het gesteld met de prijzen van de wijting. Dit zowel voor de grote als de kleine. Grote wijting kreeg slechts 800 fr de benne of 16 fr. de kg ! Kleine, enkele bennen aan 570 fr, en..... 1250 kg moesten opgevangen worden. Wat toch niet aanneemlijk is en dit in deze tijden, dat springlevende verse vis, van één nacht oud, naar de vismeelfabriek moet verwezen worden ! Zo verliep de woensdagmarkt.

Aanvoer september 1975

VIS :
104.799 kg. voor 3.956.492 fr.
GARNAAL :
10.985 kg. voor 479.731 fr.

4.436.223 fr.

1975 garnaal : 10.985 kg. voor 479.731 : gemiddelde prijs van 43,67 fr.

September 1974 : slechts 4.527 kg. 1973 : méér 14.053 (meer vangsten of meer vaartuigen ?)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	13-10-1975	15-10-1975
Schelvis		
Groot	36,—45,—	
Middel	26,—30,—	
Klein	29,80-24,60	
Kabeljauw	32,—42,—	36,———,—
Gul	20,—39,60	
Wijting	14,—26,—	
Schaat	26,20-66,—	
Zeebaars	25,40-29,—	27,—31,40
Leng	28,20-34,60	28,60—,—
Schartong	22,—31,80	
Heilbot	85,—123	
Koolvis	17,40-27,—	17,40-26,80
Hondstong	33,—38,—	
Zeewolf	26,60-34,—	
Staart	110 -135	87,———,—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	13-10-1975	14-10-1975	15-10-1975
Lappen		190 —,—	
Grote		185 -186	
¾		182 -188	
Blok		149 —,—	
voor-kleine		114 -121	
kleine		96,—105	
slips			

Zeebrugge

Soorten			
grote	187 -190	188 -190	181 -185
blok	191 —,—	190 -194	188 -190
fruit	186 —,—	181 -185	184 —,—
schone kleine	157 —,—	156 -158	146 -157
kleine	111 —,—	111 -119	118 -123
tout petit	105 —,—	109 -115	106 -109
slips	98,———,—	80,———,—	88,—92,—

Nieuwpoort

Soorten			
Tong I	185 —,—		179 —,—
Tong II	200 —,—		200 —,—
Tong III	205 —,—		201 —,—
Tong IV	176 —,—		177 —,—
Tong V	143 —,—		155 —,—
Kleine	119 —,—		109 -129

PLADIJS

Oostende

Soorten	13-10-1975	14-10-1975	15-10-1975
Grote	32,—40,—	36,40-38,20	
grote iek	41,40-42,60	37,60-42,80	
kleine iek	36,—43,80	32,40-40,80	
derde slag	36,—38,—	32,20-38,40	
platjes	22,—23,—	15,60-18,20	32,———,—

Zeebrugge

Soorten			
I	34,———,—	31,———,—	30,———,—
II	39,———,—	34,———,—	32,———,—
III	37,—39,—	34,———,—	34,———,—
V	33,—35,—	35,———,—	30,———,—
IV	15,—18,—	17,———,—	15,———,—

Nieuwpoort

Soorten			
Moeien			
grote pladijs	38,———,—		47,———,—
drielingen	40,———,—		48,———,—
platjes	30,—40,—		45,———,—

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 10-10-1975

Z.321	3	20	100	81.697
Z.262	9	70	650	303.972
Z.570	4	30	300	92.130
Z.257-437	2	40	—	75.560
Z.538-554	2	60	—	89.330
Z.201-506	2	80	—	106.780
Z.403-558	2	40	—	68.700
Z.468-601	2	70	—	94.180

MAANDAG 13-10-1975

Z.589	4	20	250	129.170
Z.408	10	70	1000	306.630
Z.512	4	50	400	204.860
Z.578	4	40	300	139.110
Z.547	10	40	350	130.450
Z.537	4	40	500	159.630
Z.431	12	140	1500	471.420
Z.421	4	30	250	104.440
Z.563	9	70	250	178.320
Z.510	5	20	500	181.580
Z.444	5	30	500	184.350
Z.307	12	200	50	362.288
Z.533	11	80	50	194.460
Z.468-601	2	50	—	63.550
Z.403-558	2	20	—	47.140

DINSDAG 14-10-1975

Z.492	5	20	500	173.290
Z. 42	18	300	150	558.240
Z.574	12	200	400	477.114

WOENSDAG 15-10-1975

Z.581	12	130	100	299.080
Z.559	10	100	250	371.660
Z.331	8	60	450	327.640
Z.176	8	180	200	434.455
Z.596	8	170	300	379.965
Z.257-437	2	50	—	80.894
Z.403-558	2	70	—	96.960
Z.468-601	2	50	—	79.310
Z.201-560	2	80	—	123.070
Z.554-538	2	90	—	132.510

DONDERDAG 16-10-1975

Z.600	9	85	100	136.632
Z.405	16	200	400	416.474
Z.427	9	100	100	257.823
Z.507	9	50	800	252.395
Z.402	9	90	100	242 095
Z.42 9	8	50	500	273.049
Z. 30	6	60	50	41.657

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 17-10-1975

WEST : O.127-O.303, 100 manden, 80 wijting, 20 gul.
O.69.
KANAAL : Z.502 : 6.000 tong. 90 m. vis.

MAANDAG 20-10-1975

IJSLAND : O.216 : 850 m., 350 bonen, 270 bl. leng, 100 kools, 100 schelvis & totten, 30 varia.
O.129. O.316.
NOORDZEE : O.239, O.232, N.706, N.708/N.709, Z.209/Z.509.
KANAAL : O.82.
NOORD : O.229, O.120, O.135, N.40.
WEST : O.166, N.752, O.369/O.141.

DINSDAG 21-10-1975

KANAAL : O.198.
NOORDZEE : O.134, O.206, O.231, O.309.
WEST : O.279, N.41.

WOENSDAG 22-10-1975

IJSLAND : O.334, 600 m., 100 bonen, 25 kab. & gul, 140 kools, 275 bl. leng, 60 varia.
WEST : N.736, N.720, N.719.

OOSTENDE - DOVER / FOLKESTONE ZEEVAARTLIJNEN

Uurtabel der overvaarten voor de week van 19 tot 25 oktober 1975.
Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Alle dagen te 7.50 (x) 10.05 (x) en te 14.35 (x)
Afvaarten uit Dover Western Docks :
Alle dagen te 12.50 (x) 16.45 (x) en te 19.30 (x)
Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
Alle dagen te 1.25 (x) 13.25 (x) 19.25 (x) 22.25 (x)
Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
Alle dagen te 1.15 (x) 5.05 (x)
Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
Alle dagen te 0.30 (x) 3.30 (x) 9.30 (x) 18.30 (x)
Afvaarten uit Folkestone :
Alle dagen te 8.35 (x) 23.45 (x)
(x) Nemen ook voertuigen.

IS DE HARING DAAR ?

We naderen zo stilaan de haringtijd en zijn benieuwd welke koppels er zullen op uitvaren.

Door enkele Hollandse haringspannen wordt reeds gevist in de wateren ten Noord-Westen van Schotland, waar het bleek ijle haring te zijn en de vangst was in elk geval niet renderend.
Afwachten dus, is de boodschap.

NACHTVERBINDING BRUSSEL - OSTENDE - FOLKESTONE - LONDEN

De Regie voor Maritiem Transport deelt mede dat de dagelijkse nachtverbinding Brussel-Oostende-Londen, in samenwerking met de Belgische en Britse Spoorwegen, ook tijdens de winter 1975-76 elke nacht doorgaan (behalve de nacht van 24-25 december 1975 voor de heenreis en de nachten van 23-24 en 24-25 december 1975 voor de terugreis) maar dan via Folkestone in plaats van Dover.
De dienstregelingen zijn als volgt :

HEENREIS

Brussel Zuid vertrek		22.19
Oostende aankomst		23.35
Oostende vertrek		01.15
Folkestone aankomst	(x)	05.15
Folkestone aank.	(x)	05.55
Londen Victoria aank.	(x)	07.42
TERUGREIS		
Londen Victoria vertr.	(x)	21.30
Folkestone aank.	(x)	22.54
Folkestone vertrek	(x)	23.45
Oostende aankomst		03.45
Oostende vertrek		04.54
Brussel Zuid aankomst		06.29

(x) Eén uur vroeger van 26-10-1975 tot en met 20-3-1976 (GMT in Groot-Brittannië).

Aan te stippen dat speciale biljetten, de zgn. nachtretours, met belangrijke vermindering en geldig gedurende twee maand, voor deze nachtverbinding uitgegeven worden door de stations en de erkende reisbureaus.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende		Nieuwpoort	
	13-10-1975	13-10-1975	14-10-1975	14-10-1975	15-10-1975	15-10-1975	13-10-1975	15-10-1975	
Tarbot : groot (123)	237 —,—	230 —,—	224 —,—	246 —,—		190 -216	200 —,—	230 —,—	
middel (123)	105 —,—	154 —,—	147 —,—	150 —,—		148 —,—	140 —,—	170 —,—	
klein (123)		120 —,—	93,——,—	120 —,—		130 —,—	110 —,—	100 —,—	
Griet : groot (123)	86,——,—	121 —,—	98,——,—	120 —,—		110 —,—	100 —,—		
middel (123)		85,——,—		80,——,—		92,——,—			
klein (123)		63,——,—		60,——,—		65,——,—			
Schelvis : groot	36,—49,40			42,——,—					
middel	17,—31,20			32,—33,—					
klein	13,60-21,—			16,—18,—	15,—20,60				
Heek : groot	85,—90,—		71,80-82,—						
middel	59,—66,—		53,80-61,—						
klein	51,——,—		40,—44,40						
Lom									
Leng	28,—31,20								
Rog (I)	41,40-60,—	51,—52,—	42,—57,80	53,——,—	52,—61,40	54,——,—			
Keilrog (123)	65,40-69,—								
Rog (23)							50,——,—	58,——,—	
Tilten (23)				50,——,—		51,——,—	47,——,—	54,——,—	
Scherpstaart (23)		47,——,—		58,——,—		56,——,—	47,——,—	52,——,—	
Halve mans (23)		37,——,—		38,—39,—		39,—42,—	42,——,—	38,——,—	
Teelt (2)		35,——,—		43,——,—		42,—45,—			
Katrog (2)						20,—16,—			
Kabeljauw	39,—50,—	45,——,—	39,—46,—		41,—44,—	45,——,—	42,—44,—	42,—44,—	
Gul (groot)	14,60-44,20	43,——,—	16,—43,60		10,80-41,—	45,——,—	40,—34,—	38,—35,—	
Gul (middel)		39,——,—				38,——,—			
Gul (klein)		38,——,—				38,——,—			
Hozemondhamme	98,—146		75,—134						
Wijting : groot	20,—31,40		11,80-22,40		8,40-19,—		18,—22,—	16,—17,—	
klein		16,——,—		18,——,—		13,——,—	13,—11,—	11,—12,—	
Schar	14,20-22,—	15,——,—	20,60-26,—	15,——,—	25,40—,—	16,——,—	20,—30,—	34,—40,—	
Steenscholl	30,80-65,40		25,—71,80	68,——,—	35,—58,—	55,——,—			
Zeehaai	19,—23,80	19,—20,—	23,——,—	17,—20,—	19,60-21,80	18,—21,—	10,— 5,—	17,——,—	
Hondshaai	17,40-19,40		16,20—,—						
Doornhaai									
Pieterman									
Makreel	15,—21,60								
Horsmakreel									
Zeekreeft									
Schaat									
Zeebaars (klipvis)									
Kongeraal	20,60—,—								
Schartong	43,60—,—								
Volle haring									
IJle haring									
Haringshaai									
Steenholk			7,—12,—						
Heilbot									
Koolvis									
Steur									
Zeewolf	23,60-41,—		31,—35,60						
Poilak	33,60-40,20		37,——,—						
Zonnevis	48,—106		108,8-111						
Koningsvis	102 —,—		94,——,—						
Vlaswijting				36,——,—					
Zeeduivel				108 -110					
Schotse schol									
Zeehond							27,——,—	23,——,—	
Bot									
Rode Poon (roobaard)	23,60-40,—		12,—23,40				30,—20,—		
Grauwe Poon (knorh.)	18,60—,—		16,20—,—				18,——,—		
Rode Knorhaan	21,—49,80		13,40-45,—						
Posten									
Langoesten (midden)									
(klein)									

Lees "HET VISSERIJBLAD„

KORTE BERICHTEN

EEN NIEUW TRAWLER-TYPE TE WATER TE CONCARNEAU

Maandag 6 oktober werd op de werven te Concarnau een nieuwe type trawler te water gelaten. Het is de grootste trawler die op de plaatselijke werven zelf afgeleverd werd. Het nieuw vaartuig heeft 32,80 m. lengte en is voorzien van een motor van 800 PK met een brutotonnage van 300 Ton. Het is een hektreiler met overdekte bouw over bijna de ganse lengte. Achteraan heeft hij op de grootste breedte 7,80 m. De holte is 3,90 m. met een visruim van 170 m3 en brandstoftanks ter grootte van 60 m3. Er is logeerruimte voor 11 man. De voorziene snelheid is 11 mijl.

Wat ons op de franse vaartuigen altijd verbaast is zeker wel de voorziene kajuitruimte, namelijk voor een 32 meter, elf man ! Daar zitten de syndikaten tussen die voor het aantal bemanningsleden bepaalde normen voorzien. En dan maar kankeren over een, in de ogen van de fransen oneerlijke konkurrentie door Nederlanders en Belgen die dergelijk vaartuig zeker met maksimum 7 man zouden bedienen. Vaartuigen van het type N.15 en O.186, die onlangs in de vaart kwamen en 34 meter lang zijn, met een motor van respektievelijk 1000 en 1200 PK worden hier met 6 man bemand. De fransen mogen dan zeker wel op de eigen syndikale borst kloppen wanneer ze moeilijkheden hebben kwestie van de rendeerbaarheid van hun vissersvaartuigen.

BEPERKINGEN OP DE VISVANGST IN DE NOORDWEST-ATLANTIEK

Onder impuls van Canada die bijzonder aangedrongen heeft voor beschermende maatregelen voor de visgronden ter hoogte van zijn kusten, werd door de Internationale Kommissie voor de Visserij in de Noord-West-Atlantiek, een voorstel aanvaard een beperking van 40 % op te leggen op de vangsten verwezenlijkt door de vloten van vreemde landen.

Onder vreemde landen worden niet begrepen Canada, de Verenigde Staten en Frankrijk. Dit laatste land vanwege haar souvereiniteit over « Saint-Pierre et Miquelon ». De beperking zou gelden vanaf het noordelijk uiteinde van Labrador, omheen New-Foundland en Nieuw Schotland tot aan de kusten van Nieuw-Brunswijck. De beperking zou slaan op de kabeljauw, de schelvis, de platvis en de knorhaan en mogelijk gemaakt worden door het beperken van het aantal toegelaten visdagen voor de vreemde vissersvaartuigen. Dit verbod zal ingaan vanaf het volgend jaar.

DE ZOVEELSTE KOMMISSIE IN FRANKRIJK TEGEN DE POLLUTIE DER KUSTWATEREN

Verscheidene volksvertegenwoordigers in Frankrijk hebben een wetsvoorstel ingediend voor het stichten van een parlementaire kommissie belast met het onderzoek over de pollutie van het kanaal en in het bijzonder van de Seine-baai. Ze verwijzen hiervoor naar het feit, dat het kanaal een soort afgesloten zee vormt, hetgeen de pollutie in de hand werkt, evenals de immer groeiende industrie aan de monding van de Seine die ongeoorloofde scheikundige afval loost, op de groeiende petro-chemische nijverheid en petroleumprospektie in de kustwateren. De volksvertegenwoordigers stellen zich achter de protesterende vissers en wijzen er op dat het Kanaal binnen enkele jaren een dode zee zal worden, zo er geen efficiente maatregelen genomen worden tot gezondmaking.

We menen dat het altijd goed is de aandacht van de Overheid en van het land op bepaalde aspekten van de pollutie te wijzen, maar of het in de praktijk tot veel zal leiden, menen we niet. De industrie en petro-chemische nijverheid die de grote vervuilers zijn, zijn te sterke ekonomische en financiële machten, waarin allerlei mandatarissen zetelen of belangen hebben.

HOUDT HOLLAND UITVERKOOP VAN VISSERS-VAARTUIGEN ?

Bij het behandelen van de toestand van de Hollandse Visserijvloot bij het Hollands Ontwikkelings- en Saneringsfonds is er volgens de heer Hoekstra, enige stagnatie ontstaan bij de uitvoering van het plan een bureau voor verkoop van de schepen op te richten.

Het is de bedoeling in het O. en S. fonds de reders te helpen voor de verkoop naar het buitenland van hun vaartuigen, waarvoor ze ten andere een slooppremie krijgen welke gaat voor de eerste 150 BrT tot zelfs 22 duizend frnk per ton.
Bij ons in Belgie liggen er 30 à 50 vaartuigen te wachten op verdwijnen uit onze visserij.
Van een voorstel tot slopen : niets. Integendeel de ambtenaars van ons ministerie van Verkeerswezen vonden allerlei spitsvondigheden om de kleine sloopremie welke toegekend wordt voor schepen van 30 jaar en meer, niet te moeten betalen.
En dan spreekt men van een visserijpolitiek.

NEDERLAND

Aan de woensdagmarkt van 8 oktober werd aangevoerd : 1.265 kg. tong; 8 kisten tarbot en griet; 215 kisten kabeljauw; 150 kisten wijting, 68 kisten schol, 49 kisten schar, 4 kisten makreel en 12 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg. : tarbot 14,87-14,20; grote tong 13,81-13,50; grootmiddel tong 13,86-13,50; tong één 10,31-9,40; tong twee 7,95-7,65.

Per 40 kg. : Tarbot 312-180; griet 240-140; kabeljauw één en twee 240-158; kabeljauw drie 194-164; kabeljauw vier 164-142; kabeljauw vijf 118-63; schol één en twee 140-116; schol drie 112-92; schol vier 80-71; wijting drie 70-44; makreel twee 45; schar 81-60.

De besommingen waren : UK.123 f 3.100; UK.18 f. 8.100; HD.94 f 12.000; VD.6 f 4.600; VD.19 f 7.600; KW.33 + KW.180 f 900; VD.18 + VD.128 f 1.130.

Aan de maandagmarkt van 13 oktober werd aangevoerd : 13.800 kg. tong; 217 kisten tarbot en griet; 750 kisten kabeljauw; 898 kisten koolvis; 231 kisten schelvis; 344 kisten wijting; 1.485 kisten schol; 3392 kisten haring; 145 kisten makreel; 271 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg. : tarbot 12,66-11,98; grote tong 13,29-12,80; grootmiddel tong 13,36-13,02; kleinmiddel tong 9,80-9,41; tong één 8,02-7,81; tong twee 6,98-6,55.

Per 50 kg. : grote blanke koolvis drie 97-82; blanke koolvis vier 68; schol één 108-100; schol twee 118-102; schol drie 112-76; schol vier 78-47; baars 34-22; makreel één 63-43; makreel twee 25-20,80; makreel drie 17,20; tarbot 416-136; griet 272-121; kabeljauw één 186-140; kabeljauw twee 164-120; kabeljauw drie 142-122; kabeljauw vier 136-110; kabeljauw vijf 100-49; poontjes 73-72; rode poon 156-84; koolvis één 82-64; koolvis twee 77-64; koolvis drie 83-73; koolvis vier 37-22,40; schelvis één 144; schelvis twee 112; schelvis drie 84-64; schelvis vier 80-66; wijting drie 88-70; schar 60-37; haring één 36-24.
f 11.000; IJM.115 f 35.000; IJM.154

De besommingen waren : IJM.4 8.000; KW.174 f 2.300; KW. 185 f f 9.400; WR.57 f 28.000; WR.68 f 8.400; KW.213 f 5.500; KW.226 f 19.000; KW.221 f 5.900; KW.214 f 19.000; KW.187 f 17.000; KW.22 f 9.600; KW.194 f 25.000; KW.189 f 29.000; KW.24 f 37.000; KW.29 f 9.800; KW.105 f 26.000; KW.113 f 21.800; KW.145 f 31.000; KW.149 f 10.000; KW.150 f 15.000; KW.175 f 28.000; VL.1 f 8.700; VL.34 f 1.380; VL.110 f 25.800; VL.73 f 26.000; VL.105 f 310; IJM.207 + IJM.209 f 7.700; IJM.206 + KW.211 f 13.300; KW.33 + KW.180 f 1.700; KW.44 + KW.85 f 20.200; KW.42 + KW.135 f 33.400; KW.176 + WR.32 f 6.700.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 6 tot en met 11 oktober 1975

Ondanks dat er op de maandag na, alle dagen nog een redelijke aanvoer was van de kleinere kotters, viel toch op te merken dat de visserij weer meer uit de wal moest worden gezocht.

Het moest de afgelopen week dan ook weer van de grote kotters komen en omdat er op vrijdag wat minder vaartuigen aan de markt waren dan gebruikelijk was de laatste weken, was het zaterdag erg druk in de vishal, waar ruim 200 ton vis moest worden verwerkt, waarvan ruim 75 ton schol en 55 ton tong, aangevoerd door 39 vaartuigen die goed waren voor een dagaanvoer van bijna f 870.000,—.

Dit met de ruim f 400.000,— die in de voorgaande dagen was aangevoerd, zorge voor een goede weekomzet van bijna f 1.300.000,—.

Met over het algemeen stabiel blijvende prijzen werden door de grote kotters dan ook over het algemeen goede tot zeer goede besommingen gemaakt. Opvallend was enigszins het verschil in aangebrachte sortering, maakte de ene kotter soms bijna f 12,30 gemiddeld per aangevoerde kilogram tong, de kotters die een sortering aanvoerden van overwegend kleinere tong, moesten in enkele gevallen genoegen nemen met een gemiddelde kiloprijs van f 7,44. Zo voerde de hoogste tongvanger 3.026 kg tong aan en 1.830 kg schol op een totaalvangst van 6.330 kg. voor een besomming van ruim f 35.000,— met als gemiddelde prijs voor de tong f 9,10.

De hoogste besommer van de afgelopen week maakte ruim f 42.600,— voor een aanvoer van 10.449 kg vis, waarvan 6.340 kg schol en 1.496 kg tong met een gem. prijs van f 12,21.

Door 87 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

81.83	kg	TONG	f	779.538,74	van	f 1440	f	652
17.108	kg	TARBOT	f	132.757,28	van	f 1462	f	309
107.615	kg	SCHOL	f	218.862,99	van	f 296	f	126
55.080	kg	KABELJAUW	f	90.289,84	van	f 575	f	095
1.156	kg	GRIET	f	4.500,07	van	f 450	f	300
5.985	kg	SCHAR	f	6.409,16	van	f 189	f	060
10.910	kg	WIJTING	f	11.619,80	van	f 183	f	076
10.330	kg	SCHELVIS	f	10.621,14	van	f 163	f	088
3.435	kg	BOT	f	3.306,50	van	f 111	f	018
3.235	kg	HAAI	f	4.261,00	van	f 143	f	107
1.995	kg	POON	f	1.833,88	van	f 183	f	058
1.464	kg	HARDERS	f	3.862,62	van	f 273	f	200
500	kg	PALING	f	3.000,00	van	f 600	f	
970	kg	STEENBOLK	f	856,88	van	f 123	f	070
240	kg	KRABBEN	f	87,00	van	f 040	f	031
809	kg	DIVERSEN	f	2.101,44	van	f	f	
301.915			**f**	**1.273.908,34**	**van**	**f**	**f**	

NU de WINTER SNEL AANTREEDT

BESTEL EEN

DUFFLE COAT



groen	800 F.
blauw	895 F.
	1.250 F.
	1.520 F.
blauw gevoerd	1.690 F.

B.T.W. 14 % niet inbegrepen

SCAP sv

H. BAELSKAAI, 27, 8400 OOSTENDE — TEL. 70 29 51

(1757N—7737V)



HULP in NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 192.29

■

Gedekte risiko'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.