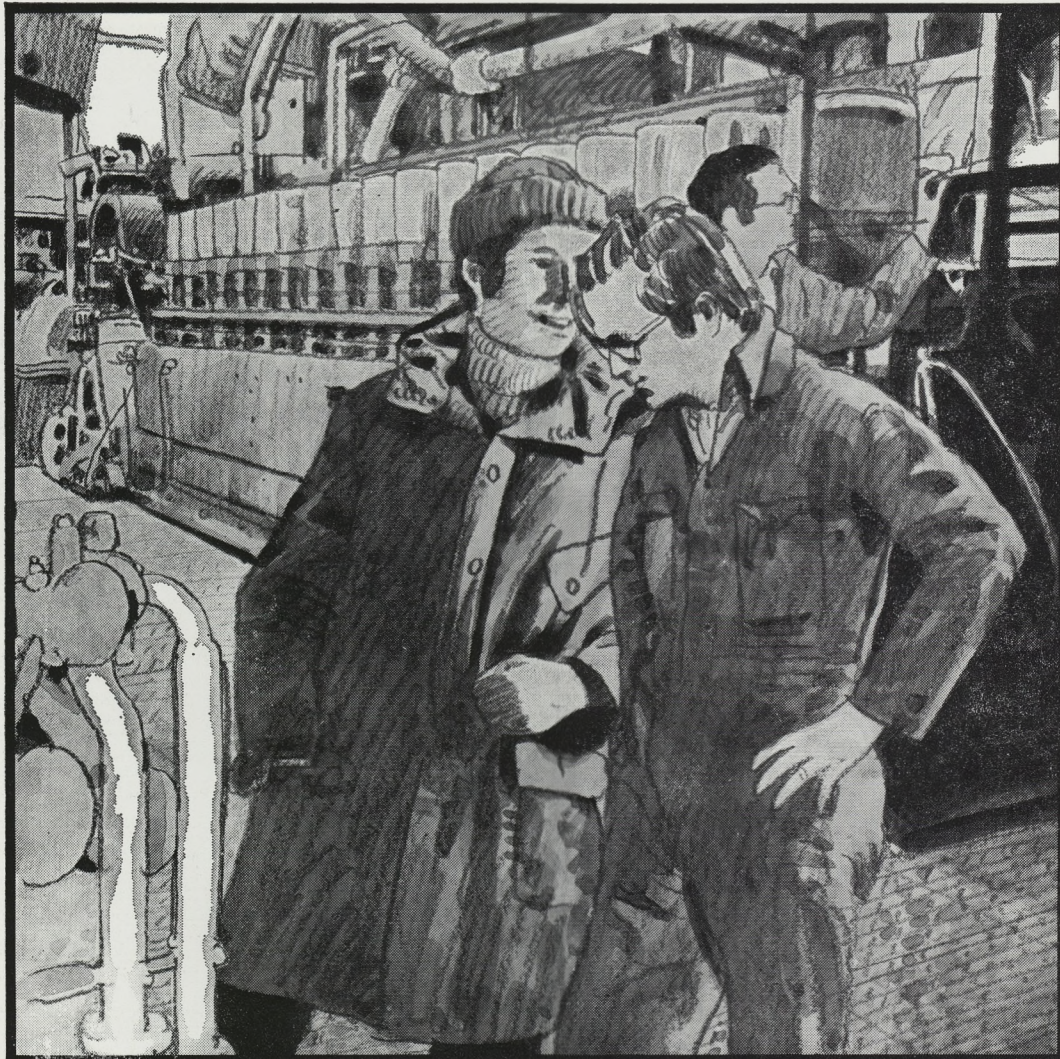




het
visserijblad

Wie bewijst dat ook u het mes kunt zetten in onderhoudskosten?



SWD bewijst dat:
En de basis voor dat bewijs
wordt gevormd door tests en
ervaringen met SWD's F240
in vergelijking met andere
dieselmotoren.

Wat blijkt?
De onderhoudskosten van de
F240 zijn opmerkelijk laag.
De belangrijkste drie
oorzaken daarvan: 1. de grote
betrouwbaarheid, 2. de
ongecompliceerde
constructie, 3. de robuuste
bouw. Samen leiden die drie
tot een ongekeerde standtijd
van de onderdelen, wat weer
resulteert in zeer lange
perioden tussen de inspecties.

Laat SWD met cijfers komen.
En vraag SWD mee te denken
over de optimale toepassing
van de F240: motoren die
dankzij efficiënte
produktiemethoden relatief
snel kunnen worden geleverd.

DR210 : 320 - 920 epk
F240 : 820 - 1.500 epk

SWD. Graag zelfs.

Verkoopafdeling Benelux,
Postbus 608,
Zwolle,
Tel. (05200) 1 09 87,
Telex 42116,
Telegr. storkdiesel

STORK-WERKSPoor DIESEL



het visserijblad

Vrijdag 17 januari 1976 — Nr. 2

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.300 FR. — 6 MAANDEN 650 FR. — 3 MAANDEN 325 FR. —
BUITENLAND 1.500 FR. — NEDERLAND 90 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ :
HENDRIK BAELSKAAL 30 - 8400 OOSTENDE — TEL. (059) 70.77.13 - 70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202
DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

SLOOPPREMIE KRIJGT VOORRANG

Verleden week vrijdag kwam de nationale commissie voor het visserijbeleid voor de derde keer bijeen te Brussel. De laatste punten van de agenda, betreffende de vertegenwoordiging in nationale en internationale vergaderingen, werden afgehandeld en tot slot zou besproken worden wat de visserij zelf aan reorganisatie van het bedrijf meent te kunnen doen.

De vergadering is nogal rumoerig verlopen, vooral omdat een ambtenaar van Financiën, die de visserij niet kent, van oordeel was dat de visserij zelf niets doet aan lotsverbetering. Hierop is volksvertegenwoordiger Dries Claey's uitgeschoten en heeft hij gezegd dat de reders hun geld riskeren en de vissers hun leven. Hij vroeg of dit als persoonlijke inbreng soms niet voldoende is.

De voorzitter van de commissie heeft daarop gekonkludeerd dat niemand blijkbaar het middel bezit om van vandaag op morgen de toestand te verbeteren, vooral omdat internationale beslissingen inzake quota en territoriale zones onze visserij voor zovele onbekenden plaatst.

Buiten de subsidie voor gasolie en de slooppremieregeling kan er dus weinig van het werkdocument waarvoor men meer dan een jaar nodig had om het samen te stellen aan de regering doorgespeeld worden.

De commissie was dan ook akkoord alle vragen en voorstellen van het bedrijf in beraad te houden, te wachten op de EEG-beslissing inzake gasolie en aan de regering een nota over te maken met slechts het verzoek de slooppremie van 5.000 fr op 20.000 fr te brengen.

Naar verluidt zouden de betrokken ministers nog vóór het einde van de maand kunnen beslissen ons teveel aan vaartuigen te laten slopen tegen een aannemelijke premie.

En dat men nu niet afkomt met de bewering dat er geen geld is. Deze slooppremie kan o.i. nooit meer kosten dan 50 miljoen en dat is een belachelijk klein bedrag wanneer daardoor de ganse visserij kan gesaneerd worden.

Anderzijds blijft de vrees bestaan dat we voor gasolie geen subsidie meer zullen krijgen. Moest dit spijtig genoeg waar zijn, dan heeft de regering daardoor reeds 30 miljoen gerekupereerd. Ook deze zaak zal op internationaal vlak behandeld worden. In Frankrijk is de tussenkomst in de begroting voor 1976 voorzien.

We stellen ons de vraag hoe men het dan hier zal klaar spelen, daar in het kader van de E.E.G., niet aan discriminatie mag gedaan worden.

Afwachten is dus, wat op E.E.G. vlak zal beslist worden.

En dan blijft er nog de VOZOR, waar 50-60 miljoen ligt te roesten, terwijl we die zo goed zouden kunnen gebruiken. Als aan VOZOR een oplossing gegeven wordt, heeft de regering zelfs voldoende geld om IEDEREEN te helpen. We begrijpen niet waarom de nationale commissie daarover niet gesproken heeft en we zullen volksvertegenwoordigers en senatoren blijven warm maken om VOZOR te doen likwideren. Achter de schermen gebeuren hier zaken welke niets te zien hebben met de algemene belangen van de visserij.

Mocht de regering eindelijk willen inzien hoe moeilijk we verder sukkel en hoe gemakkelijk we kunnen geholpen worden. Dat de commissie nu toch beslist heeft de slooppremie bij hoogdringendheid te laten behandelen is positief. Wat de voorwaarden betreft, is het wat anders daar de belangen van de kleinen en middenslagvisserij niet mogen opgeofferd worden voor enkele groten.

De Minister van Verkeerswezen rechtstreeks, de minister van Landbouw en al zijn kollega's moeten hier hun steun geven. We willen geen vergelijking maken met andere landen, maar ze moeten aanvaarden dat een slooppremie van 20.000 fr voor ons een werkelijke oplossing betekent en dat ze ons deze oplossing dan ook moeten geven in voorwaarden die de belangen van de kleinen waarborgt.

We komen hierop later terug.

P. Vandenberghe.

HET SCHEEPSJONGENSFONDS WET GEWORDEN

Bij het ter perse gaan vernemen we dat de koning het besluit heeft ondertekend, waarbij het Fonds voor scheepsjongens wettelijk wordt ingesteld en waardoor ALLE REDERS verplicht worden een bijdrage voor dit fonds te betalen.

Het beheer van dit Fonds wordt toevertrouwd aan 5 ambtenaren van Landbouw, van verkeerswezen en de provincie West-Vlaanderen, en aan 5 vertegenwoordigers van de Rederscentrale. De voorzitter zal naar alle waarschijnlijkheid de heer R. Martens van de Zeevisserijdienst zijn.

Er is voorzien dat de kas van het Fonds zal gevuld worden door het Ministerie van Landbouw en door de reders. Wel wordt gehoopt dat ook de provincie in dit Fonds zal bijdragen, zoals het ten andere steeds heeft gedaan en zelfs bij de stichting beloofde in geval verhoogd tussenkomst zou noodzakelijk zijn, dit welwillend zou worden onderzocht.

Nu is de vraag van de reders hoeveel zij zullen moeten betalen, waar iedereen weet dat het nu 0,40 fr per 100 op de bruto was en dat de Rederscentrale daarmee meer dan 2 miljoen heeft verloren.

In het vroeger Fonds dat geen wettelijk verplichtend karakter had, was de overeenkomst dat de overheid de helft van de kosten zou draagen en de visserij de andere helft.

Wij menen dat van dit principe niet mag afgestapt worden, hoewel het koninklijk besluit voorziet dat de koning de bijdrage van de reders zal bepalen.

Als we een basis van fifty-fifty willen houden dan zou de koning niet meer mogen eisen van de reders dan 0,40 pct. Want als de overheid 5.000.000 fr betaalt dan betaalt de visserij op een opbrengst van 1 miljard 250 miljoen ook juist 5.000.000 à 0,40 pct.

Men kan opmerken dat tien miljoen niet voldoende zal zijn, wanneer de RMZ gedurig zou verhogen, maar daartegen voeren we aan dat dan niet alleen de visserij moet meer betalen maar ook de overheid.

We hopen daarom dat aan de koning maximum 0,40 pct zal worden voorgesteld en we rekenen er ten stelligste op dat de minister van Landbouw eveneens zal aandringen op behoud van de huidige 0,40 pct omdat het nu alteminst de tijd is om het bedrijf meer en meer te bezwaren. De verdere aankweek van scheepsjongens is een onmisbare noodzakelijkheid. De staat en het bedrijf kunnen er slechts baat bij vinden omdat niet alleen scheepsjongens gekweekt worden, maar later mevens de visserij ook toekomstige zeelieden. Wanneer we tien andere een kleine berekening maken kosten 90 scheepsjongens die gemiddeld 180 dagen per jaar varen aan het fonds 5.160.000 frank !

Daarbij komen 90 feestdagen voor 90 jongens welke een som van 444.200 fr vertegenwoordigen. Voeg daaraan toe de RMZ à 44,55 pct wat opnieuw 4.143.434 fr vertegenwoordigt, wat in totaal 9.747.634 fr uitmaakt. Deze berekening is op zijn minst uitgerekend.

AAN ONZE ABONNEMENTEN

Dat de brieven dragers het niet nauw meer nemen om de vernieuwing van een abonnement aan de abonnee te vragen, is een toestand die van jaar tot jaar slechter wordt.

Veel mensen worden hun vernieuwing zelfs niet aangeboden of wanneer ze niet thuis zijn, wordt ook geen briefje achtergelaten om hen hierop te wijzen.

De lezers welke hun abonnement niet meer ontvangen worden verzocht, na te gaan of het betaald werd en ons onmiddellijk in te lichten.

Men kan dit doen per bank, per postcheck of ten burele :

- Vindictivelaan 22, Oostende;
- H. Baelskaai, 30, Oostende;
- Hand in Hand, Rederskaai, Zeebrugge.

Prijs voor een jaar : Het Visserijblad, 1.300 fr.
Het Nieuwsblad van de Kust, 850 fr.

HET JAAR 1975 IN DE NIEUWPOORTSE VISMIJN

Het gemeentebestuur van Nieuwpoort geeft ons hieromtrent volgen- de gegevens :

Het is onze bedoeling in deze bondige bijdrage een objectief overzicht te geven van de werking van de stedelijke vismijn, visserij, handel e.a. gedurende 1975.

Alhoewel we 1975 met vrees volgden, werd nu vastgesteld dat de werking evenwel beter was, vergeleken bij 1974.

Evenwel dient gezegd dat, net zoals in 1974, zowel de grote als kleinere reders enkele vaartuigen dien- den te verkopen of noodgedwongen uit de vaart trokken. De algemene crisis welke ons land kent, kon ook de vissersschepen

de visserij niet ontlopen en vooral de uitbating van de vissersschepen. Het recessiemees sneed aan twee zijden. Twee redenen zijn hierin van groot belang, nl. :

— duurdere uitbating ten gevolge van de verhoogde brandstofprijzen — verhoging van de dagunen voor de uit te voeren werken, gevraagd door vaklieden — verhoging huur- gelden voor elektrische apparaten — verzekeringen, enz.

— vermindering van de vangsten tengevolge van de overbevissing.

Waar een stagnatie van de vis-

	1974
bodemvis	1.526.222 kg
sprct	29.064 kg
gammaal	77.154 kg
haring	950 kg
	1.633.390 kg

Opbrengst per soort :

	1974
bodemvis	45.378.398 F
gammaal	5.065.751 F
haring	20.475 F
sprct	296.250 F
	50.760.874 F

De gemiddelde garnaalprijs is iet- wat verminderd en ging van 65,68 fr per kg naar 63,63 fr per kg in 1975.

1975 werd een «sprootloos» jaar en is wel enig in de Nieuwpoortse vis- serijgeschiedenis.

De vismijn werkte ook nog mee aan enkele inkomsten ten bedrage van 1.859.970 fr, waarvan 1.539.078 fr aan mijnsrechten. De andere be- treffen verkoop van koperskaarten, verhuuring pakhuizen, gebruik los- kraamtjes, e.a.

Wegens de geringe handelsbedrij- vigheid werden slechts 6.478 fr ha-

prijzen werd vastgesteld in de zo- mermaanden voor de gewone «volks- vis». Kenden de fijnere vissoorten een hogere prijs. Gelukkig voor de gehele visserij kregen ook deze «gewone soorten» een betere prijs, dit tijdens de laatste maanden van het jaar. Wellicht blijft dit zo zo- dat de opvangregeling niet zal die- nen tussen te komen. De vismeelfa- briecken kregen een te grote aan- voer te verwerken in 1975.

In 1975 werd het verlies van vier schepen genoteerd (in 1974 was dit zeven), nl. N.730 (uit de vaart ge- nomen en gesloopt), N.710 (faillit- sement en verkocht aan Oostendse reder), N.543 (volledig stilgelegd na krukasbreuk van de motor) en N.159 (op zee gezonken op 29-6-1975, bemanning gened).

Aldus is onze vloot, einde 1975, nog 36 eenheden groot. Wij wensen tevens aan te stippen dat het Ne- derlandse vaartuig AIRM.44 (Arne- muiden) 13-maal tongen kwam ver- kopen in de Nieuwpoortse vismijn voor nagenoeg 2 miljoen frank.

Als we nu het totale verkoopcij- fer nagaan, merken we toch een lichte verbetering tegenover 1974 nl. 51.167.142 fr (50.760.874 fr in 1974) wat een vermeerdering is van 406.268 fr.

Enkele cijfers zullen dit ongetwij- feld verduidelijken :

	1974	1975
	1.487.440 kg	38.782 kg in min
	81.121 kg	3.967 kg meer
	49.837 kg	48.887 kg meer
	1.618.398 kg	

	1974	1975
	45.539.388 F	160.990 F meer
	5.161.634 F	95.883 F meer
	466.120 F	445.645 F meer
		296.250 F min
	51.167.142 F	406.268 F meer

venrechten genoteerd en werd een bedrag van ong. 10.000 fr ontvangen voor het gebruik van elektrische las- posten aan de haven.

Met dit bondig en objectief over- zicht, opgemaakt aan de hand van gegevens ons verstrekt door de heer J. Verbanck, mijnbestuurder, heeft het stadsbestuur gemeend u een kijkje te hebben gegeven op 1975 in de visserijsector te Nieuwpoort. De heer J. Verbanck, voornoemd, zet zich onverdroten verder in voor on- ze visserij, onder leiding van het college van burgemeester en sche- penen.

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)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE GARNAALVISSERS SLAAN ALLE REKORDS

Voor de Oostendse garnaalvissers is 1975 een schitterend jaar geworden. Iets wat niet meer verwacht werd halverwege het jaar toen de aanvoer duidelijk lager was dan in 1974. Toen is het plots gaan beteren zodanig zelfs dat een meer-aanvoer bereikt werd van 126.819 kg. In totaal werden inderdaad 393.851 kg gar- naal aangevoerd. Slecht weer is het niet veel geweest tijdens het afgelopen jaar en dat is dan ook wel mede oorzaak geweest van deze zeer ruime aanvoergroei. Toch waren de vangsten per schip groter, hier werd een stijging genoteerd die verliep van 98 naar 132 kg.

Niet alleen wat de aanvoer betreft werden alle rekord geklopt, ook de opbrengst was nooit voordien zo hoog. Het bereikte cijfer 23.315.675 fr. was maar eventjes 5.533.580 fr hoger dan dat van 1974 en ook dat was al een topcijfer. Het blijkt dus wel dat 1975 een uitzonderlijk jaar geweest is.

De prijs is ook goed gebleven, iets wat bij dergelijke grote aan- voer zelden voordien het geval is geweest. De diepvriezers heb- ben hier waarschijnlijk de prijs op peil helpen houden en hier- door ook zijn de prijzen, wanneer de aanvoer ging dalen, niet noemenswaardig verhoogd. Een redelijk vaste prijs dus waar iedereen iets aan kon verdienen en waardoor de verbruiker ook aan een billijke prijs aan zijn trekken kwam.

De laatste maand van 1975 is overigens ook veel guntiger ge- weest dan dezelfde maand van 1974. De aanvoer steeg van 16.940 kg naar 31.522 kg. De opbrengst lag eveneens een stuk hoger en liep op van 1.294.589 fr. naar 1.564.682 fr.

De beste garnaalvissers waren dezelfde van ieder jaar. Sommige schepen beoefenen het hele jaar door dat soort visserij, andere kustschepen gaan gedurende een bepaalde tijd op visvangst, vandaar de grote verschillen in vangst.

De traditionele garnaalvissers waren weer de O.100, O.101, O.110, O.555 de O.225 en de O.150. De grootste aanvoer werd in de afslag gezet door de O.110 die 33.063 kg openbaar verkocht. Al- leen de O.101 en de O.225 bleven ook boven de 30.000 kg. Alleen de O.110 echter bereikte de 2 miljoen opbrengst : 2.188.828 fr. De volgende op de ranglijst was de O.101 met 1.998.219 fr., enke- le kilo's tekort dus om over de 2 miljoen grens te geraken.

Aan beide bemanningen proficiat en wie weet klimt volgend jaar schipper Viane weer niet op zijn troon.

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

Financiële moeilijkheden in de Nederlandse visserij

Gekonfronteerd met allerlei moeilijkheden zoals de kwoteringsmaatregelen, de saneringsmoeilijkheden, de ondragelijke stijging der brandstofprijzen en zo meer, ontstaat er langzamerhand in de visserij een inslag om aan alle kontraktuele verplichtingen te trachten te ontsnappen of ze veel soepeler te zien toepassen, omdat men toch de fles op moet.

Eén en ander heeft nu, één der voornaamste, aan de visserij kredietverlenende banken, namelijk de Amsterdamse - Rotterdamse Bank, kortweg de AMRO-Bank, er toe aangezet, de reders uit te nodigen tot een bespreking om de kredieten aan te passen, eventueel te verlagen. Naar het schijnt slaagt men er echter niet altijd in de afwezige vissers te pakken te krijgen. Dezelfde bank hoopt anderzijds binnen afzienbare tijd een gesprek te hebben met de Stichting van de Nederlandse Zeevisserij, die de AMRO-Bank ophelderingen gevraagd heeft over haar inzichten met betrekking tot de kredietaanpassingen. Dit laat dus toe te veronderstellen, dat de reders een afzonderlijke ontmoeting met de bank liefst ontlopen en een representatieve organisatie voor onderhandelingen naar voor schuiven.

Dit alles wijst in elk geval op één van de grootste krisissen in de visserij in het bijzonder bij onze noorderburen, die zich financieel te ver gawaagd hebben in vergelijking met onze Belgische reders die het op dit gebied toch wat voorzichtiger aangelegd hebben.

Anderzijds mag opgemerkt dat bij bouw in België men veel voorzichtiger is geweest. Inderdaad niet alleen is voor de bouw van vissersvaartuigen de N.M.K.N., een machtige steun geweest, vermits leningen tot 70 t.h. voor nieuwbouw werden bekomen, maar het marinefonds en het Ministerie van Verkeerswezen heeft de te betalen interesten op de geleende kapitalen tot het minimum herleid, in zoverre dat deze interesten op terug te betalen kapitalen tussen 3 en 5 t.h. belopen.

In Holland heeft de uitgebreide nieuwbouw met zware motoren enorme investeringen gevegd, welke door de Banken gefinancierd werden. En deze hypotheek is veel zwaarder om af te lossen in getal schepen, kapitalen en de daarbijkomende interesten.

Het moet gezegd dat de Hollandse Staat hiervoor ook aansprakelijk is vermits zij de ongebreidelde bouw van schepen nooit is tegengegaan en door haar houding de huidige toestand in de hand heeft gewerkt.

Wat, baat het nu nog te trachten te redden, wat niet meer te redden is, zeggen zij als de banken ons het mes op de keel zetten, de brandstofprijzen verdriedubbeld zijn en de algemene onkosten insgelijks.

De banken moeten nu ook de gevolgen dragen van onze teleurgang, welke ze door hun vrijgevigheid van weleer, de toestand nu in de hand hebben gewerkt.

In dat opzicht is men in België veel voorzichtiger geweest, zodat de risico's veel minder groot zijn, om aan de huidige toestand het hoofd te bieden.

P. Vandenbergh

Verenigde Milieugroepen : „OOSTERSCHDELDE MAG ONDER GEEN ENKEL VOORWENDSEL GEHEEL AFGESLOTEN WORDEN”

De 21 aktie- en milieugroepen in Nederland, aangesloten bij het comité „Samenwerking Oosterschelde” hebben zopas beslist dat een snelle bevelling van de Oosterschelde door middel van verhoogde dijken, mogelijk moet zijn. Dit werd medegedeeld tijdens een te Goes gehouden perskonferentie.

Het comité S.O.S. blijft zich, lokaal stellen achter het regeringsplan van de afsluiting van de Oosterschelde door middel van een doorlaatbare stormstuw-caissondam. Mocht deze oplossing echter om financiële redenen niet haalbaar zijn, zo zegt vermeld comité, dan mag men niet zonder meer besluiten tot volledige afsluiting. Gewenst ware in dat geval in snel

tempo de rest van de dijken langs de Oosterschelde te verhogen, zodat deze ook volledig open kan blijven.

Het verhogen van de dijken en het aanleggen van de Ooster- en Philipsdam, waardoor een veel kleiner zoetwaterbekken zal overblijven en het zoutwatermilieu met de daarbij horende visserij, de ooster- en mosselkultuur behouden kan blijven zal veruit de goedkoopste oplossing zijn, met name 1,7 miljard gulden. Het aanleggen van de stormstuw-caissondam, waardoor een getijdebeweging in de Oosterschelde behouden blijft, zal volgens berekeningen meer dan de voorziene 2,3 miljard gulden vergen.

VOOR WANNEER HET LICHTEN VAN DE B.604 ?

EN DE VERANTWOORDELIJKHEID ? WAAR BLIJFT DE MINISTERIELE BESLISSING ?

We hebben in ons nummer van 9 januari gemeld dat dinsdag 6 januari in de Diensten van Openbare Werken van de Kust de aanbesteding plaats had voor het lichten van de B.604 en dat de laagste aanbieder de firma Smit-Tak International was van Rotterdam voor de prijs van 5.774.500 fr.

Niettegenstaande de Diensten van de Kust, de uitslag van de aanbesteding onmiddellijk overgemaakt hebben aan het bevoegd Ministerie van Openbare Werken en gevraagd werd om een snelle beslissing, had men te Brussel heden woensdag nog geen tijd gevonden om die aanbesteding goed te keuren en onmiddellijk te doen uitvoeren.

Het komt ons voor dat, gezien wat voorgevallen is en de vrees dat de stoffelijke overschotten van de bemanning eventueel nog in het schip kunnen vertoeven, men te Brussel veel tijd nodig heeft, om de aanduiding van de aanbieder te doen.

Na al de mooie woorden en beloften van hoger vlak kan men in deze eenvoudige bergingszaak toch wel wat sneller beslissen, vermits de bergingsmaatschappij zelf met zijn materiaal gereed is om de berging onmiddellijk te beginnen.

Aan de ketting

Het is onze lezers bekend dat het aanvaard schip de «Bowstream», toebehorende aan de Britse Dredging Aggregates te Londen door de eigenaars langs hun verzekeringmaatschappij ter verantwoording werd geroepen en dat deze maatschappij zich zelfs niet gewaardigd, noch de moeite getroost heeft zijn eventuele verantwoordelijkheid op te nemen.

Thans werd vastgesteld dat dit schip geen Belgische haven meer aandeed, maar de ladingen grint voor een Westvlaamse maatschappij door andere schepen van dezelfde maatschappij aangevoerd worden, aldus trachtend de kaping van dit schip aan verdere ondervraging te onttrekken.

Door Hulp in Nood werd ondertussen tegen de Bowstream een rechtsgeding ingespannen en in kortgeding vonnis bekomen, waardoor woensdag jl. een zusterschip van de Bouwstream, de Bowspride ter haven van Brugge aan de ketting werd gelegd, totdat de nodige waarborgen werden verleend.

Ondertussen zal de verdere procedure door de vertegenwoordigers van de reders en de Belgische Staat voortgezet worden.

ENGELSE VREES VOOR INVASIE VAN MAKREELVISSERSVAARTUIGEN

Er hierste een zekere beroering in de middelen van de makreelvisserij in Engeland. Inderdaad heeft men in een Noorse Visserijkrant kunnen lezen, dat de Noren zich klaar maken voor een invasie van de Engelse wateren voor de visserij op makreel. Er was reeds in dit verband een vrees ontstaan bij de Engelsen toen een Noors onderzoeksschip enkele tijd geleden in de bewuste Engelse wateren opgemerkt werd. Deze vrees kreeg nu meer voedsel door het bericht in de betrokken krant.

In Engeland zijn de Producentenorganisaties in de weer gekomen en verzoeken de regering om pogingen in het werk te stellen het wegvissen van de makreelstocks te trachten te verhinderen. Volgens zelfde organisaties hebben de Noren hun eigen makreelstand voor industriële doeleinden totaal om zeep gebracht en wensen ze dit spel te herhalen met de Engelse makreel. Het zijn verder niet alleen de Noren, maar eveneens de Russen, de Fransen, de Schotten en de Belgen die op de makreel komen azen. Wat dit laatste betreft, hebben wij nochtans geen kennis,

dat er in België vissersvaartuigen speciaal ingericht worden voor de makreelvangst. Behalve onze haringvangsters, die bij gelegenheid wel wat makreel binnen brengen, is de aanvoer door de andere Belgische vissersvaartuigen totaal te verwaarlozen. We menen dan ook wat België betreft, de Engelsen meer hun vrees hebben doen spreken dan de werkelijkheid. Wel zou het vast staan, dat de Russen jaarlijks zowat 200 miljoen kgr makreel langs de Engelse kusten komen wegvagen.

Zelfs met het eventueel invoeren van een algemene 200 mijlenzone, vrees de betrokken Engelse visserijsektor nog altijd een mogelijke overeenkomst tussen het eigen land en Rusland, waarbij dit laatste land faciliteiten op de makreel zou krijgen in de Engelse wateren voor Engelse faciliteiten in de baai van Moermansk voor de kabeljauwvangst. De betrokken visserijsektor van Devon en Cornwall is inderdaad overwegend op de makreelvisserij aangewezen en ingesteld en hun vrees is dan ook niet ongegrond.

In Frankrijk blijft men protesteren tegen de verhoging der brandstofprijzen

De heer Chapon, sekretaris-generaal van de Franse Marine heeft in de laatste tijd zoveel protesten ontvangen uit de visserijsector tegen de regelmatige terugkerende verhoging der brandstofprijzen, dat hij in een vierpuntennota de visserij de nodige richtlijnen gegeven heeft die ze schijnbaar tot nog toe niet gevolgd hadden, hetzij dat de visserij toch overtuigd was van eventuele nutteloze discussies ter zake.

VRIJE PRIJSVORMING DER BRANDSTOFFPRIJZEN

De franse staatssekretaris wijst er op, dat men van de regering geen tussenkomsten kan verwachten bij de petroleumsektor voor onderhandelingen met betrekking tot de brandstofprijzen. Hij wijst er inderdaad op, dat de door de petroleumsektor bedongen verhogingen van de brandstofprijzen geen gevolg is van enerlei overeenkomst tussen deze sektor en de regering. Inderdaad is in Frankrijk sinds 15 oktober 1949, de brandstofprijs voor de visserij, uitsluitend een zaak van discussie en overeenkomst tussen de visserij en de betrokken petroleumsektor. In dit verband zijn de brandstofproducenten zelfs niet gehouden aan het neerleggen van hun tarieven bij de Directie van Prijzen, noch bij de Directie der Brandstoffen. De Franse regering heeft dus absoluut geen macht voor eender welke tussenkomst. De visserijsector wordt er dan ook toe aangezet, zo gunstig mogelijke prijzen af te dwingen bij hun onderhandelingen. Verder wijst de heer Chapon in dit verband er ook op, dat de Franse Visserij eveneens het recht heeft zich desgevallend in het buitenland te bevoorraden of er zich te gaan bevoorraden en deze troef trachten uit te spelen in hun onderhandelingen.

Bijkomend wijst de franse staatssekretaris er dus op dat de officiële getakseerde verhogingen niet automatisch van toepassing zijn op de visserij. De heer Chapon geeft de visserij zelf ter overweging geen prijsverhoging te aanvaarden met als motief de officiële getakseerde toegestane verhogingen in de andere sektoren. Hij laat zelfs voor de eventuele discussies en onderhandelingen, de medewerking van zijn diensten doorschemeren.

DE REGERING TOT HULP EN STEUN BEREID GEVONDEN

De Regering zegt duidelijk in te zien, dat de visserij dient geholpen te worden in verband met de drukkende brandstofprijzen op het bedrijf. Hij deelt dan ook mede dat de franse staatssekretaris van Verkeerswezen een toelage van meer dan 200 miljoen B. Fr. heeft kunnen laten goedkeuren door het parlement op de begroting voor 1976. De franse regering heeft verder de nodige stappen aangewend bij de Kommissie te Brussel om de noodzakelijkheid van hulp en tussenkomst in de brandstofprijzen voor 1976 aan te tonen.

WAT ZIJN DE VOORDELEN EN NADELEN VAN EEN VRIJE PRIJSVORMING ?

De heer Chapon houdt zich verder ter beschikking van de visserij om de voor- en nadelen te bespreken enerzijds van de vrije prijsvorming voor de brandstoffen en anderzijds deze van een officieel getakseerde prijs. Hij gaat akkoord dat de brandstofkosten ten slotte voor de visserij, ondragelijk worden des te meer daar deze sektor deze verhoging niet kan doorrekenen in het produkt omdat de marktprijs niet van de producenten afhangt, maar van de kopers en van toevallige omstandigheden.

BESLUIT :

Wat de vrijheid in het onderhandelen tussen de visserijsector en het Kartel van de petroleumsektor betreft, moeten we er toch op wijzen, dat deze vrijheid toch maar betrekkelijk is. De visser treedt gewoonlijk te individualistisch op en tegen de machtige petroleumsektor heeft de visserij zeker geen kans. Dat moet toch ook de heer Chapon weten en de regering zelf. We zijn overtuigd dat het nuttiger ware dat de petroleumbazen eerst langs de Directie van de Prijzen en Brandstoffen zouden moeten passeren. De regering zou inderdaad meer gewicht in de schaal kunnen leggen dan de visserij bij machte is te doen, getuige hiervan de

regelmatige terugkerende verhogingen van de brandstofprijzen. In het omgekeerde geval, zien we maar één enkele mogelijkheid, dat is voor de visserij een samenaankoop in korporatief verband met grote stockagemogelijkheden zodat de betrokken sektor dan werkelijk, voor haar miljoenen liters, een eventuele concurrentiemogelijkheid met het buitenland zou kunnen doen spelen. Dit bewijst terug het uitzonderlijk belang van een coöperatief optreden. Maar de groten, zoals in België zullen alleen hun eigen belang dienen.

Wat de bereidheid van Frankrijk en de door het parlement reeds gestemde subsidie voor 1976 voor tussenkomst in de brandstofprijzen voor meer dan 200 miljoen B. Fr. betreft, kunnen we ons niet anders dan de vraag stellen : en België ? Wat doet of zal België doen ? En zal onze regering eveneens bij de bevoegde kommissie te Brussel aandringen en haar stem bij deze van Frankrijk voegen voor het verder verlenen in 1976 van de subsidies op de brandstofprijzen ? We herhalen dat de Franse Staatssekretaris van Verkeerswezen een post op zijn begroting voor 1976 heeft ingeschreven als subsidie voor de brandstof na 31 december 1975 en dat dit reeds door het Franse Parlement goedgekeurd is (23 miljoen Franse Frank). Dit zijn feiten die zeker navolging in de andere E.E.G. landen dienen te krijgen ook al moet er te Brussel in het bevoegde Comité eerst nog het licht op groen gezet worden. Frankrijk staat onbetwistbaar gereed. We veronderstellen dat wij nog nergens zijn, meer nog : dat wellicht ons land geen interesse heeft om bij het Brussels Comité in die zin iets te ondernemen. We zouden de eersten zijn ons gelukkig te achten moest onze regering ons hierin kunnen tegenspreken.

RENTY & Co pvba

- * Alle PAPIERWAREN voor winkel - restaurants - beenhouwers - bakkers - viswinkels (met of zonder druk)
- * PLASTIEKZAKKEN

Stationsstraat, 61 - Sijsele
Tel. (050) 35 38 07

PLASTICRAFT pvba

RENTY

- * Fabrikant van LICHTKOEPELS
- * De specialiteitszaak in het bewerken van PLEXIGLAS - PERSPEX - EDIMET - DARVIC
- * P.V.C. BRIEVENBUSSEN
- * LOUVER-LICHTROOSTERS

Aartshertogstraat, 32 - 8400 Oostende
Tel. (059) 70 39 43

(7776V)

KORTE BERICHTEN

DE VISSERS VAN DOUARNENEZ EN SABLES-D'OLONNES WEIGEREN DE HOGERE BRANDSTOFFPRIJZEN TE BETALEN

De vissers uit Les Sables-d'Olonnes waren de eersten om een eensgezinde motie te stemmen waarbij zij weigeren de nieuwe verhoging der brandstofprijzen met iets meer dan 0,50 B. fr. te erkennen en te betalen. Ook de reders uit Douarnenez komen een dergelijke beslissing te treffen. Men zal de brandstof betalen op basis van de oude prijs en men is zelfs overtuigd, dat deze prijs voor de petroleumsektor nog renderend is, dat een eensgezinde akte van de ganse vloot ten slotte zal uitmonden in een overwinning voor de visserij of minstens een toegeving. Weigert men ons verdere levering, dan blijven we thuis, zegt men.

Eén en ander is natuurlijk niet zo gemakkelijk te herleiden tot een beslissing om thuis te blijven. Er zijn nog altijd een heleboel kosten, die konstant blijven. Ook al vaart men niet uit, zoals de interesten op aangeane leningen, de huur van de apparatuur, administratie- en/of bediendenkosten voor groter rederijen, verzekeringen, liggelden en zo meer. Het niet-betalen van de faktuur is een spektakulaire protestaktie, die wellicht kan leiden tot nieuwe onderhandelingen tussen de visserij en de petroleumsektor omdat de prijs in Frankrijk voor de brandstoffen in de visserij bepaald wordt door vrije onderhandelingen. Intussen kunnen wij zeker het ongenoegen en de protestakties van de visserij en duimen dan ook voor een voldoende oplossing.

AFVLOEIING IN ENGELAND VAN VISSERS NAAR DE SEKTOR VAN DE PETROLEUMWINNING

Zoals we hier bij ons een afvloeien kregen uit de visserijsektor naar de staatspakketboten zodanig dat er op zeker ogenblik spanningen gingen ontstaan wat het bemannen van de vissersvaartuigen betrof, krijgen we nu in Engeland iets dergelijks te aanschouwen. Aangetrokken door de hoge lonen in de petroleumsektor, hebben heel wat vissers hun job laten varen om werk te verrichten aan boord van de booreilanden of van de lichters en bevoorradingschepen. Dit was zelfs veelbaar bij de plaatselijke scheepswerven, waar ook heel wat vakkundig personeel werd weggehaald aangetrokken door de hogere lonen. Nu er toch gesproken wordt over een eventuele inkrimping van de vloot, zal dit afvloeien wellicht nog passend schijnen.

GEISOLEERDE ENGELSE IJSLANDVAARTUIGEN WERDEN DE SLEEPTROSSEN DOORGEVAREN

Is de bescherming van de Engelse IJslandvaarders ten zeerste bevreemdigd wanneer zij in groep blijven, dan is dit niet meer het geval voor eenheden die zich van het gross der vaartuigen verwijderden. Aldus werden in de eerste week van het nieuwe jaar de sleepkabels van twee Engelse vaartuigen doorgevoerd. Bij één der vaartuigen, namelijk de «Prince Phillips» gebeurde dit overvaren zo kort, dat zelfs een gedeelte van de sleepblok mede doorgewaren werd en de sleepkabels als door een katapult afgeschoten over het dek gielden. Volgens de schipper van de «Prince Phillips» was het zelfs een wonder dat daarbij geen enkele van die zich aan dek bevindende vissers gekwetst werd. De «Prince Phillips» werd wel enigszins vermaast door de talktiek van de IJslandse kamoneerboot wiens lichten zij had aangezien als van een andere Engelse trawler. Ook een andere treiler, de «Ross Resolution» werd een sleepkabel overvaren toen hij zich eveneens enigszins verwijddend bevond van het pak der Engelse treilers. Naar later kon vernomen worden, was het de «Aegir» die het overvaren van de sleepkabels op zijn naam bracht.

NETTEN BESCHADIGD DOOR AFVAL VAN OLIEBORINGINSTALLATIES

Nadat we in een vorige uitgave schreven omtrent Engelse protesten over beschadiging van netten door afval en stukken metaal, buizen en dergelijke, over boord gekipt door de petroleumelandjes en stations, bereiken ons nu dergelijke klachten vanwege Noorse vissers, waarvan zelfs de volledige trawler-netten verloren gingen. We menen dat het tijd is, dat ook hier een internationaal reglement het licht ziet om dergelijke dingen te verbieden te bestraffen.

HERRIE ONDER DE SCHOTSE HARINGVISSERS

Voor het jaar 1976 werd het Schots toegelaten vangstkontingent op de haring teruggebracht van 85.000 Ton tot 70.000 Ton. Er is dan ook een herverdeling van de vangstkota voorzien over vier perioden waarvan 30.000 Ton voor de eindejaarsperiode die de meest vangrijke is. Met de beperking is er echter een herrie ontstaan onder Schotse vissers waarvan de treilers die grondnetten gebruiken de seimenetvissers verwijten, dat ze met deze methode van vissen niets meer voor hen overlaten omdat het kwota te rap gehaald wordt door de eersten.

Aldus worden onder de laatsten velen verplicht naar een andere visserij uit te zien, tot zelfs de visserij op sprout voor industriële doeleinden.

KLEINE ANSJOVIS- VANGSTEN VOOR DE PERUVIAANSE KUSTEN

De ansjovisvangsten die doorgaans reeds in september en oktober voor de kusten van Peru starten, hebben slechts een zeer mager resultaat gegeven, zeer magere scholen en kleine vis. De betrokken visserij had dan ook zijn hoop gesteld op de maanden november en december, maar ook dit werd een flop, zodanig dat de plaatselijke vismeelfabrieken hun afnemers om een uitstel van levering met 60 dagen verzocht hebben. Inderdaad meent men dat het fenomeen van 1965 zich misschien kan herhalen, waar de scholen ansjovis zich ook met een vertraging lieten vangen. Moest dit nu echter niet het geval worden, dan kunnen we reeds voorzien dat het een goed jaar zal worden voor de andere vismeelfabrieken zo een dergelijke konkurrent als Peru aan zijn leveringskontrakten in de wereld niet zou kunnen voldoen. Spijtig genoeg zou dit misschien aanleiding kunnen geven in Europa tot een intensievere industriële bevising.

DE FRANSE VISSERSVROUWEN ROEREN ZICH !

Nadat we ondermeer in IJsland een vrouwenstaking kregen en in Engeland enkele dito mallopers van de roemruchte suffragettes uit die tijd, krijgen we nu in Frankrijk een organisatie van vissersvrouwen die verscheidene eisen te stellen hebben. Het gaat hier over een initiatief in de kleine vissershavens van Doctudy, Saint-Guénolé en Lescomil. Verscheidene problemen werden opgeworpen en vraagttekens gesteld.

De vrouwen vragen zich ondermeer af, wat met hun mannen zal gebeuren, wanneer binnen afzienbare tijd, vanwege alle soort restricties en kwoteringsnormen, de visserij meer dan gehalveerd zal worden.

Of men dan al een plan voor eventuele reconversie onder oog genomen heeft? Verder wijzen ze op het teruglopen van de opvaaien waarheen een visser praktisch geen verweer heeft. Ook administratief wensen de vissersvrouwen enkele verregaande hervormingen. Wegens de min of meer langere afwezigheid van hun mannen voelen ze zich administratief gediskrimineerd wanneer zij bij de administratieve stukken moeten ondertekend krijgen waarop de handtekening van de man vereist wordt.

Ook hierna zou een oplossing dienen gegeven te worden. Verder wensen zij de kontakten met hun man op zee te zien vergemakkelijken en vermenigvuldigen. In dit verband deelde een vissersvrouw onder meer mede, dat ze in de 14 laatste jaren, juist geteld haar echtgenoot tweemaal thuis had. Men zal nu trachten tot een meer nationale vrouwenvereniging te komen. Inderdaad als de vrouwtjes er zich zullen mede bemoeien, kan men zich nog aan één en ander verwachten. Dit is in ieder geval een vrouweninitiatief dat zich buiten het jaar van de vrouw zal situeren. We wensen alle vissers-eva's veel succes en de beste resultaten.

BIJZONDER ENGELS BESCHERMINGSSCHIP NAAR IJSLAND GESTUURD

De Engelse «Admiralty» heeft een speciale sleepboot, de «Roysterer» van meer dan 1.000 Brt, voor beschermingsopdrachten naar IJsland gestuurd. Dit zeer sterk schip, dat wel in dienst is van de Engelse Navy, maar met een burgerlijke bemanning, is in staat de zwaarste stormen te trotseren en is zo gebouwd dat het geen angst moet hebben voor de zwaarste rammingen. Het ziet er dus maar uit, dat Engeland resoluut zijn eigen visserijpolitiek in de IJslandse wateren wensst voort te zetten. Voor de Engelse treilers, die in deze wateren optreden, is dit een troef te meer.

(vervolg blz. 6)

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw
KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

Kantoren :

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 - 54 46 56

Na de uren :

Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(773V)

EEN, 'FANCY-FAIR'

VISSERS-PARTY DOOR DE STORMTIJ OVERSPOELD!

De jaarlijks gehouden vissers Fancy-Fair gehouden te Fleetwood ten voordele van het Sociaal Fonds werd midden der danspartij plots gestoord door binnenstromend water als gevolg van de stormtij. Wie nu gedacht had dat er een paniek zou ontstaan, heeft het verkeerd voor, want de vissers wensten niet achteruit te gaan voor wat buisssop zegden ze. Alleen is het jammer dat we onze laarzen niet medegebracht hebben merkten verscheidenen op. Sommigen voegden de daad bij het woord en haalden er hun laarzen bij. Van onverstoortbaarheid gesproken!

ERNSTIGE SCHADEN AAN HOUTEN SCHEPEN DOOR EEN PARASIEET

Brittlinghton-harbour in Engeland zit geplaagd met een geheimzinnige parasiet, die zich in het hout boord van de vaartuigen en op de duur zware rompschaden veroorzaakt. Deze invasie van de houtparasieten duurt reeds een tijdlang en wetenschapsmensen hebben tot nog toe tevergeefs gepoogd deze parasiet te lokaliseren om een verdedigingsstrategie te kunnen opstellen. Vroeger had men reeds een abnormale aantasting van het hout vastgesteld. Met het op de slip zetten van een achttien maanden oud vaartuig, werd echter vastgesteld dat de kiel van dit vaartuig reeds ernstig beschadigd was door de parasieten en wel zodanig, dat herstellingen noodzakelijk bleken. Ook het hout van de staketsels schijnt aangetast. Men heeft nu verscheidene houtmonsters doorgestuurd naar het wetenschappelijk laboratorium van het Ministerie van Verkeer, evenals naar het laboratorium van een verf fabriek dat wenst na te gaan of men het bederf desnoods zou kunnen tegengaan door een aan gepaste parasietwerende verf. Intussen werd opdracht gegeven alle houten vaartuigen en boten aan een onderzoek te onderwerpen, omdat men bij sommige een min of meer verregaande aantasting vreesde, die de constructie en de veiligheid van het vaartuig zou kunnen gevaarlijk aangetast hebben.

Sommige reders zegden van de aanwezigheid van de parasiet, reeds enige tijd kennis te hebben, maar nooit vermoed te hebben dat het zo erg was.

Men wijt de uitbreiding en de vermenigvuldiging van de houtparasiet gedeeltelijk toe aan het warme zomerweer en de zachte winter. De parasiet boort zich in de houten onderwaterromp en vermenigvuldigt zich in het hout, waardoor dit op de duur erg broos zou kunnen worden.

Hopen we maar dat onze houten vaartuigen die toevallig de aangestaste wateren zouden aandoen, deze parasiet niet naar onze haven medebrengen.

NOORSE PROTESTEN TEGEN RUSSISCHE OVERBEVISSING OP HARING

De plaatselijke vissers uit het Noorden van Noorwegen ergeren zich meer en meer aan het optreden van een Russische haringvloot, compleet met moederschip die grote hoeveelheden haring komt; wegvisen voor hun kusten. Volgens de Noorse zegliden zullen de Russen weldra meer haring weggevangen hebben dan het eigen land toelaat aan de Noren te doen. Als het eigen land natuurlijk aan de eigen vissers een kwotering oplegt, is het begrijpelijk dat deze vissers het dan niet nemen dat vreemden hiervan profiteren om al het andere leeg te stroppen.

NIETTEGENSTAANDE KABELJAUWOORLOG MEER ENGELSE IJSLANDVIS

Niet tegenstaande de kabeljauwoorlog en het hinderlijk optreden van de IJslandse kanonneerboten, hebben de Engelsen in december 1975 over de 1.200 Ton vis meer uit de IJslandse wateren aangevoerd dan in 1974!

Alhoewel IJsland deze cijfers niet betwist, beweren ze toch dat dit niet het gevolg is van een meer vangst per vaartuig, maar het komt door een groter inzet van het aantal schepen. Volgens IJsland hadden een aantal Engelse schepen, die normaal op de Noorse kust varen, zich bij de IJslanders gevoegd omdat hun kwota op hun normale vangplaatsen uitgeput was.

Het is trouwens onder meer deze vaststelling, die de visserij en het publiek in IJsland zelf zodanig van de kook bracht, dat ze zich lieten verleiden tot demonstraties tegen Amerikaanse Navobasis. Deze cijfers bevestigen onder andere ook de zeer voldoende beschermt vanwege de Engelse fre-gatten.

EEN BRAVO VOOR IJSLAND. VRIJE DOORTOCHT VOOR ZIEKE EN GEKWETSTE ENGELSE VISSERS

Niet tegenstaande de IJslandse begrijpelijke ergernis tegenover het Engels optreden, dienen we toch het gebaar te vermelden, dat de overbrenging van zieke en gekwetste vissers toegelaten werd. Aldus diende de Grimsby-treiler «Boston Comanche» zich tot onder de kust te begeven en zich af te zonderen van het bewaakte pak, om een zieke en gekwetste visser over te geven aan het hospitaalschip «Hausa». De IJslanders hadden hiervoor de toelating gegeven en lieten de «Boston-Comanche», die in feite een buitenlandse overtreder is, ongemoeid deze opdracht volbrengen. We menen dat het past, deze diep-menselijke daad te melden.

REKORDPRIJS VOOR KOOLVIS. PRIJS KABELJAUW AFGEZWAKT.

Maandagmorgen in de Oostendse afslag en nog nooit gehoorde prijs voor koolvis. Er werd één ben mooie koolvis verkocht voor 2.700 fr, zegge 54 het kg. Zonder gevaar van vergissing menen we dat dit wel het plaatselijk rekord zal geweest zijn voor koolvis. Anderzijds kreeg de kabeljauwprijs naar 't einde van de markt toe, plots een inzinking die kon tellen. Waar voorheen nog 3.400 fr betaald werd voor de eerst-verkochte IJslandse kabeljauw en verderop tot nakend de 4.000 fr voor de Westkabeljauw in bakken, liep de prijs plotseling terug tot iets boven de 2.500 fr. Hoe onbegrijpelijk ook was deze plotse inzinking verklaarbaar toen het gerucht zich in de mijn verspreidde dat men vanaf woensdagmorgen, uit Denemarken ingevoerde gekopte kabeljauw kon verkrijgen aan 60 fr het kg. De meeste grote kopers, voor hun bestellingen en verzendingen reserveerden zich dan natuurlijk ook voor woensdag, terwijl diegenen die kochten hun prijs aanpasten.

Onderiussen was dit gerucht, dat nochtans dinsdagmorgen gekonfirmeerd werd, de schuld dat onder meer de O.282 en volgende vaartuigen 'beduidend minder kregen voor hun vis!

Dit bewijst nog eens duidelijk, dat de prijs in de afslag te Oostende eveneens en zelfs voornamelijk bepaald wordt door de prijs en de invoer uit het buitenland. Dinsdagmorgen kreeg de kabeljauw nochtans een licht verbeterde prijs, namelijk rond de 3.000 fr de bak.

DE B.604 WORDT GELICHT!

Het Ministerie van Openbare Werken, Dienst der Kust, heeft heden donderdagnamiddag bevel gegeven aan de Rotterdamse aannemer, om de B.604 te lichten.

Zaterdag zal men trachten de netten af te halen, zondag de bok bij te brengen om maandag een eerste poging tot lichten uit te voeren.

HARDE ONDERHANDELINGS-HOUDING VANWEGE IJSLAND

Een vertegenwoordiger van de visserij uit Grimsby, probeerde afgelopen week de weg te effenen voor nieuwe gesprekken tussen Engeland en IJsland. In dit verband had een onderhoud plaats met de IJslandse ambassadeur in Londen, de heer Niels Sigurdsson. Na afloop van dit onderhoud dat één uur duurde, wist de vertegenwoordiger van de Engelse treilers alleen van een harde IJslandse houding melding te maken. IJsland wenst, voorafgaandelijk aan een bespreking op regeringsniveau, eerst het terugtrekken van de Engelse treilers uit de IJslandse 200 mijlenzone. Het is duidelijk dat, noch de visserij, noch de Engelse regering zich hiertoe zullen lenen, ook al vanwege het, op zekere manier, vernderend karakter van de voorafgaandelijke gestelde voorwaarden.

AVIA

ALLE BUNKERMATERIAAL:
GASOIL, MARINE FUELS, OLIE en
VETTEN

ROSSEEL N.V.

L. Coiseaukaai, 21

BRUGGE - HAVEN

Tel. (050) 33 99 14 (5 lijnen)

Telex 19332

Vertegenwoordiger voor de Kuststreek:

Herman FAICT

Steenovenstraat 28, BREDENE

Tel. (059) 70 56 76

(7777V)

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

2/55 (T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/46-1975.

Gedurende de periode van 12 tot en met 23 januari 1976, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt:

— vrijdag 16 januari 1975;

— week van 19 tot 23 januari 1976 : op woensdag 21, donderdag 22 en vrijdag 23 januari 1976.

Deze oefeningen worden gehouden van 0800 GMT (0900, plaatselijke tijd) tot zonsopgang, zonder onderbreking.

De schikkingen van B.a.Z. 1/47-1975 zijn van kracht.

(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 23-12-'75 — H. 59130)

NEDERLAND

2/56 (T) Westerschelde. — Braakmanhaven. Havenlicht vernield. Lichtboei gelegd.

Op $\pm 51^{\circ}21'04''N$ - $3^{\circ}46'15''E$ is het vernield oostelijke havenlicht (Vr) van de Braakmanhaven tijdelijk vervangen door een zwarte spitse lichtboei met radarreflector: S.

(Zie Belg. krt. „Schelde”)

(Ned. B.a.Z. 125 (T) — H. 59166)

2/57 Westerschelde. — Hansweert. Waarschuwinglicht dooofd. Verkeerspost in gebruik gesteld.

1. Op $\pm 51^{\circ}26'33''N$ - $4^{\circ}00'41''E$ schrappen het licht (0 4 sec) op de scheidingsdam tussen Buitenhaven en Zijhaven.
2. Ligging sectorenlicht op kop W havendam : $\pm 51^{\circ}26'.4N$ - $4^{\circ}00'.5E$. Op 30 m. 360° van bovengenoemd licht aanbrengen „Verkeersseinen. Ra”

In de verkeerspost is tevens een radar-waarnemingspost gevestigd.

(Zie Belg. krt. „Schelde” en Lichtenlijst 1972 — Nos 540 en 542)

(Ned. B.a.Z. 3729 — H. 59095)

2/58 Westerschelde. — Nauw van Bath. Wrak geborgen. Wraklichtboei opgenomen. Betonning weer normaal.

Op $\pm 51^{\circ}23'.7N$ - $4^{\circ}12'.7E$ is het wrak van de „Rojane” geborgen en de wraklichtboei opgenomen.

De zwarte lichtboeien Nos 77, 79 en 81 liggen weer in de gekarteerde posities.

B.a.Z. 25/154 (T)-1975 vervalt.

(Zie Belg. krt. „Schelde”)

(Ned. B.a.Z. 3730 — H.59095)

REDEERS,
LEEST UW
VAKBLAD

Onze HOOGWATERBOEKJES 1976

zijn in alle DAGBLADWINKELS en BIJ ALLE DAGBLADVERKOPERS van de kust alsook in de JACHTKLUBS verkrijgbaar tegen de prijs van 20 fr. B.T.W. inbegrepen en in het „Zakenkantoor Nieuwsblad van de Kust” Vindictivelaan 22, Oostende.

Men kan die ook verkrijgen door het storten van de som van 30 fr., verzendingskosten inbegrepen, op P.R. nr. 000-0418987-44 van het „Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, Oostende.

VOOR GROTE HOEVEELHEDEN SPECIALE PRIJZEN.

IJSLANDSE NAVO-DRUK OP DE VERENIGDE STATEN VOOR TUSSENKOMST IN DE KABELJAUWOORLOG

Verbreking der diplomatieke betrekkingen met Engeland?

We schreven in een vorige uitgave dat de Engelse IJslandvaarders hun voldoening uitdrukten over de zeer bevredigende bescherming vanwege «Her Majesty Navy» bij de bescherming tegen de IJslandse kanonneerboten. Dit moet zo ook, wat de overtuiging van de IJslanders zelf zijn, dat het optreden van de Engelse fregatten zeer doelmatig is, want men heeft het daar nu ook over een andere boeg gegooid door het protest op het politiek plan te verleggen. Het is duidelijk dat dit niet zou gebeurd zijn, moest de tussenkomst van de kanonneerboten effect gemaakt hebben, zodanig dat de toestand voor de Engelsen op de lange duur zou onhoudbaar worden. Het is eerder het omgekeerde dat blijkt. De IJslanders beweren nu, ten rechte of ten onrechte, dat de Engelse oorlogsfregatten hun kanonneerboten rammen om, wegens de aldus toegebrachte schade, tot een min of meer lange herstelperiode te doen opliggen en intussen van deze afwezigheden gebruik te maken om vrij en ongestoord te vissen. Een en ander heeft zeker wel tot de protestacties geleid, waarbij een grote menigte de toegang tot de Navo-basissen op IJsland blokkeerde. Men wil aldus druk uitoefenen op de Verenigde Staten, opdat ze bij hun Navo-bondgenoot pressie zouden uitoefenen tot een minder onverzoenlijke houding. Engeland zit echter met velerlei economische problemen en wenst voorlopig er geen nieuwe aan toe te voegen, namelijk deze van een visserij die voor het grootste gedeelte zou verplicht worden te gaan opliggen, hetgeen het reeds abnormaal hoog werkloosheidscijfer nog wat zou doen aanzwellen. Wel verheelt men het intussen in Engeland niet, dat eerlang in de Verenigde Naties de 200 mijlenzone toch zal gestemd worden, maar «eerlang» kan nog

altijd een tijd duren, vooral dan wanneer de ratificatie in het eigen land er nog bij gemoed wordt, ook al zou IJsland dan toch reeds een internationaal reglement kunnen laten gelden. Ondertussen haalt Groot-Brittannië wat er uit te halen is en dat is voor hen toch reeds binnen. Intussen blijft IJsland evenmin bij de pakken zitten en heeft reeds medegedeeld, mede onder druk van de openbare opinie, dat het haar diplomatieke betrekkingen met Engeland zal gaan verbreken. Verder wordt eveneens gedreigd uit de Navo te stappen, zodat de Navobondgenoten hiermede een goede observatiepost in de Noordelijke IJszee zouden kwijtspelen, ook al vermindert de waarde van vaste landposten voortdurend, dank zij de satelliet-waarnemingen. Ondertussen vernemen we van uit Brussel, dat sekretaris-generaal Luns van de Navo, het inzicht koestert zich naar IJsland te begeven en eventueel een bemiddelende rol zal trachten te spelen in het konflikt dat IJsland en Engeland verdeelt. De economische kabeljauwoorlog tussen beide laatste landen heeft zich dus verlengd tot een politieke en diplomatieke oorlog. Wat nu IJsland zelf betreft, biedt het Navobondgenootschap niet alleen voordelen voor de bondgenoten maar eveneens voor IJsland zelf, zodat men in bepaalde kringen wel geneigd is daar mede rekening te houden en niet zo maar onbedacht de eisen van het ongezwepete deel van de bevolking in hun totaliteit wenst te volgen. De vergadering van de Navo-Raad wordt maandag gehouden. IJsland zal er door het hoofd van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, de heer Peter Phorsteinsson, vertegenwoordigd worden, die van een reis naar Europa eveneens zal gebruik maken om verscheidene hoofdsteden voor overleg te gaan bezoeken.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Een week waarin de aanvoer weer erg schaars was en waarin hoge prijzen betaald werden voor de meeste soorten. Alleen kabeljauw, wijting, gul en steenholk gingen iets goedkoper van de hand en dit vanaf halverwege de maandagmarkt toen kabeljauw plots met een 30-tal fr. het kg. daalde tot 58 fr. Er werd toen immers rondverteld dat er tegen woensdag kabeljauw zou te koop geboden worden uit het buitenland aan sterk verminderde prijzen. De markt reageerde onmiddellijk en van de ene beurt naar de andere viel de kabeljauwprijs van 80 naar 57 fr. terug.

De tongen zijn eveneens nogal gevoelig in prijs gedaald. Bloktong met als topprijs verleden week 256 fr. viel onder de 200 fr., ook driekwartsortering haalde geen 200 fr. terwijl kleine sortering zakte van 185 naar 145 fr. Aanzienlijke prijsverschillen dus die toch wel enigszins te voorzien waren.

Wijting is eveneens goedkoper geworden met grote sortering dalend van 44 naar 25 fr. en kleine sortering zakkend van 34 naar 18 fr. Ook steenholk haalde dinsdag geen 20 fr. meer.

Soorten die wel duur bleven waren platjes, schar, steenschol, rog en staart. Vooral staartvis was peperduur en liep dinsdag op tot 180 fr. het kg., ook alweer een prijs die

UURTABEL DER OVERVAARTEN

Uurtabel der overvaarten voor de week van 18 tot 24 januari 1976.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks : alle dagen te 7.50(x) 10.05(x) 14.35(x)

Afvaarten uit Dover Western Docks : alle dagen te 11.50(x) 15.45(x) 19.00(x)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks : dagelijks te 11.15(x) 17.15(x) 20.15(x) en op 19, 20, 21, 22 en 23 januari 1975 bijkomende afvaart te 23.15(x)

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone : alle dagen te 1.15(x) 5.15(x)

Afvaarten uit Dover Eastern Docks : dagelijks te 0.20(x) 9.20(x) 15.20(x) en op 20, 21, 22, 23 en 24 januari 1976 bijkomende afvaart te 3.20(x)

Afvaarten uit Folkestone : alle dagen te 7.00(x) en 22.45(x) (x) Nemen ook voertuigen. aa.)

nooit voordien bereikt werd. De tarbortsoreringen waren iets minder duur dan de voorgaande weken met dinsdag geen enkele sortering nog boven de 200 fr.

HARING IS VERDWENEN

Niet alleen uit de Vismijn maar blijkbaar ook uit de zee. Niet alleen bij ons wordt de haring niet meer gebracht, ook de Nederlanders krijgen ze niet meer in hun net.

STRAALBUIZEN

JE HEBT TREILERS EN TREILERS... MAAR GOEDE TREILERS BOUWEN IS ONZE TAAK !

VRAAG ONS OM INLICHTINGEN

TELEFONEER EVEN OP NUMMER (050) 54 40 84

PRIVE (050) 54 48 37

OF SPRING EENS BINNEN BIJ

SCHEEPSWERVEN

L. DEGRAEVE - ZEEBRUGGE

NIUWBOUW — HERSTELLINGEN — SERVICE — AFDELING MEKANIEK — HERSTELLEN MOTOREN

(7775V)

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)

Waarmee dan een vroegtijdig einde zou gekomen zijn aan een seizoen dat een hoogtepunt kende op een slecht ogenblik, namelijk toen er overall haring teveel was. Vandaar honderden bennen naar de vismeelfabriek, haring die men nu best zou kunnen gebruiken. De spanvisers deden het bovendien deze week niet zo best met de visvangst, dit weer wegens de weersomstandigheden.

ERG WEINIG GARNAAL

Voor de hele week zowat 3.200 kg. garnaal in de afslag. Erg weinig in het begin van deze week, toch een redelijke aanvoer — telkens 900 kg. — op het einde van de week. De prijzen waren zeer ver-

schillend en schommelden tussen 42 en 82 fr. terwijl er dinsdag tussen 78 en 90 fr. gegeven werd. Een slechte week voor de kustvisserij.

TE WEINIG IJSLANDVIS

Een vangst van 720 bennen kan uiteraard niet volstaan voor een hele week, vooral niet wanneer er anders ook niet te veel aangevoerd wordt. De prijzen voor rode zeebaars, blauwe leng, schelvis, koolvis en schotse schol waren dan ook erg hoog zodat de O.202 toch weer aan 1.596.000 fr. geraakte. Met blauwe leng tot 71 fr. werd weer een topprijs bereikt, schelvis noteerde tussen 24 en 79 fr. terwijl rode zeebaars varieerde tussen 40 en 43 fr. Schaarsteprijzen dus eens te meer.

TOCH NOG GOED VOOR DE WESTSCHEPEN

De grootste aanvoer kwam van de Westschepen die voor 2.400 bennen zorgden, meestal wijting, gul en kabeljauw. Schol en steenschol bleven schaars en waren zeer duur.

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

Ook voor haai bleef de prijs op een redelijk peil : 1.350 fr. de mand. Kabeljauw zakte zoals reeds gezegd aanzienlijk terug maar was toch nog niet goedkoop te noemen. Ook de gullen bleven vlot verkopen tussen 1.400 en 2.500 fr. de ben.

GEVIST MET TE KLEINE NETMAZEN

Een Deens blad meldt, dat het Deens visserijwachtschip bij zijn controle in de Noordzee, aan boord van de O.316 « Belgian Skipper », een van de schepen van voorzitter Van Lul, van de sectie midden-slagvisserij van de Belgische Rederscentrale, vastgesteld heeft, dat dit schip met netmazen viste, welke wettelijk ver beneden de toegelaten maat is.

Proces-verbaal werd opgemaakt en medegedeeld aan de bevoegde Belgische autoriteiten, die in het kader van de EEG langs zijn bevoegde rechtbank zelf sancties moet treffen, daar het schip zich niet binnen de Deense territoriale wateren bevond.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

9-1	9	29.750	1.121.998
12-1	14	134.050	6.097.717
13-1	5	51.150	1.949.653
14-1	11	6.900	200.850
	29	221.850	9.370.218

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

7-1	7	551	47.845	75,—	96,—
8-1	10	900	62.707	60,—	83,—
9-1	12	957	49.942	23,—	80,—
10-1	13	754	47.270	42,—	82,—
13-1	2	104	8.568	78,—	90,—

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

8-1	1	195	14.640	73,—	77,—
10-1	4	425	27.358	55,—	75,—
14-1	3	259	21.515	75,—	90,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

8-1	2	2.237	89.670
9-1	1	3.212	145.132
12-1	5	18.179	604.432
14-1	1	3.394	132.957

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

12-1	1	527	8.169	15,50	15,50
------	---	-----	-------	-------	-------

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 9-1-1976

Z.16	6	110	2000	924.060
Z.549	4	60	100	145.180
Z.307	4	40	100	175.330
Z.175	2	20	50	47.390
Z.196	6	100	900	432.170
Z.516	4	40	150	121.720
Z.596	6	80	400	241.560
Z.162	5	50	700	375.730
Z.176	4	70	300	293.170
Z.471-472	2	60	—	100.920
Z.468-601	2	20	—	30.070
Z.408-558	2	30	—	57.840
Z.257-437	2	30	—	43.650
Z.511-550	2	120	—	252.200
Z.201-560	2	80	—	167.340
Z.554-538	2	40	—	65.330

MAANDAG 12-1-1976

Z.578	4	60	150	144.780
Z.262	4	60	350	224.390
Z.505	4	20	250	141.250
Z.537	4	70	400	232.820
Z.99	8	120	800	360.360
Z.542	4	60	200	163.050
Z.431	4	60	400	205.490
Z.465	4	60	300	208.350
Z.460	4	60	250	268.760
Z.592	4	50	300	177.110
Z.575	4	90	100	150.150
Z.546	4	60	300	190.670
Z.559	3	110	100	240.950

DINSDAG 13-1-1976

Z.427	4	30	100	88.290
Z.348	4	20	120	51.570
Z.600	4	30	50	73.890
Z.402	4	40	50	85.510
Z.598	4	50	100	111.390
Z.574	7	210	250	362.270
Z.518	5	50	600	223.970
Z.424	8	180	200	374.550
Z.569	7	130	50	274.860
Z.506	8	170	1300	534.800
Z.573	6	170	50	307.610

WOENSDAG 14-1-1976

Z.183	2	10	200	80.455
Z.571	10	300	2500	830.930
Z.484	7	190	300	371.880
Z.549	4	140	50	198.170
Z.497	7	80	900	361.940
Z.30	9	220	1700	658.990
Z.307	5	150	50	226.120

Zij hadden pech...

— Bij het verhalen van de Z.99 in de Zeebrugse vissershaven naar de noordkant van de vismijn, werkte de keerkoppeling opeens niet meer, zodat het vaartuig lichtjes met de kaai in aanraking kwam. Hierdoor werd de achterstevan ingedrukt.

— Na de visserij eerst zonder moeilijkheden te hebben bedreven, sloeg de Z.581 Urbanus op visvak 102 vast aan een vreemd voorwerp. Eén der touwen knakte af terwijl het onderste deel van het net samen met 21 grote bollen 40 kleine bollen en een luik verloren gingen. Alhoewel een deel van het net in de schroef verward geraakte, kon men toch de kuil redden. Na vruchteloos gepoogd te hebben de schroef te klaren, werd beroep gedaan op radio Oostende die de Zeetijger ter plaatse zond om de Z.581 naar Zeebrugge op te slepen.

— Tijdens het verhalen van de Z.421 in de Zeebrugse haven sloeg het schip vast in het slijk, waardoor het stuurloos werd. Daarna bleef men met de bakboordboel aan een meerpaal haperen. Hierdoor draaide het schip rond en ramde met de sterven een tweede meerpaal die geplooid werd en een korre ijzer brak. Aan omringende yachten werd geen schade veroorzaakt.

ECONOSTO

De aandacht van onze lezers wordt er op gevestigd dat het huidige adres van de N-V. ECONOSTO gevestigd is : Potgieterstraat 23, 2000 Antwerpen. (7774V)

OOSTENDE

VRIJDAG 9-1-1976

KUST				
N.40-41	2	105	—	130.340
N.708-709	2	130	—	204.060
Z.209-509	2	65	—	109.950

WEST				
O.35	2	25	—	47.650
N.45	6	210	—	403.990
N.345	5	60	—	137.018

MAANDAG 12-1-1976

IJSLAND				
O.216	17	720	—	1.596.894

NOOP HEAD				
O.231	14	220	—	438.790

KANAAL				
O.82	16	100	3400	849.149
O.120	17	180	500	541.200
O.128	16	180	900	546.910

WEST				
O.26	5	100	—	181.180
O.206	5	150	—	254.169
O.282	5	240	—	417.070
N.719	5	150	—	263.160
O.217	4	170	—	300.730
N.3	3	150	—	249.170
O.306	5	200	—	307.835

KUST				
O.127-303	1	25	—	35.780

DINSDAG 13-1-1976

WEST				
Z.499	5	105	1650	459.648
O.114	7	200	—	346.380
O.239	6	240	—	361.810
N.752	5	200	—	337.365

WOENSDAG 14-1-1976

WEST				
N.720	6	135	—	197.710

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 16 JANUARI 1976

IJSLAND : O.318 : 850 manden : 50 kab., 100 kools, 50 schelvis, 100 totten, 450 rode zeebaars, 50 schotse schol, 50 mieten, 25 leng.

MAANDAG 19 JANUARI 1976

IJSLAND : O.316.
KANAAL : O.229, O.232, O.135, O.186, O.309, O.123.
WEST : O.279, O.243, Z.38, Z.62, N.706, N.736.

DINSDAG 20 JANUARI 1976

KANAAL : O.180, O.118, O.134, Z.502, Z.597.
WEST : O.141, N.15, O.369.

WOENSDAG 21 JANUARI 1976

KANAAL : O.83.
WEST : O.26, O.35, O.206, N.45, N.719.

NIEUWPOORT

DONDERDAG 8-1-1976

N.172	9.435	N.788	9.435
N.590	35.400	N.470	35.400

Twee vangsten van «gullevisers». Samen 45 bennen. De kabeljauw 3700 tot 3920 fr. De gullen van 3690 tot 2100 fr. Wijting : grote 1750 tot 1970 fr, kleine 1190 fr. Zandschullen grote 38 fr, kleine 45 fr.

VRIJDAG 9-1-1976

AR.11	145.132
-------	---------

Dit vaartuig loste 60 bennen vis, met inbegrip van 375 kg tongen, tongsschar, platvis en varia.

De tongen : de grootste soort 165 fr., de 2e 190 fr., de 3e 210 fr., de 4e 206 fr., de 5e kregen 175 tot 190 fr en 135 fr voor de kleine. Platvis : niet gegut : moeien 650 fr, platvis van 1000 tot 1400 fr; drielingen van 1200 tot 1400 fr en de visjes rond de 800 fr. Tongsschar: grote 82 fr, middenslag 74 en kleine 36 fr.

MAANDAG 12-1-1976

N.708	31.570	N.709	31.570
N.591	108.310	N.738	113.993
N.723	211.918	N.765	115.331

Er werden 18.200 kg vis geïost of 360 bennen! Slechts een paar honderd kg tongen, die van 143 fr voor de kleine, tot 210 fr voor de duurste verkocht werden. Grote tarbot tot 240 fr en de middenslag 150 fr. Grieten waren ook in trek, van 100 fr tot 125 fr het kg. Tongsschar liep ook mede in «dure» stoet : de grote aan 75 en 80 fr, de middenslag 64 fr en de kleine 42 fr. Kabeljauw van 3100 tot 3300 fr de ben. De grote gullen gingen allen weg aan 2900 fr en 2700 fr wijl de sortering voor de «fileé's» nog 2200 fr kreeg (Voorkeuze 1700 tot 1900 fr).

Grote wijting van 1280 à 1100 fr, de kleine van 750 fr in stijgende prijs tot 920 fr de ben. De rogsoorten waren heel goed verkocht : moers en tilten 3100 fr en dit werd ook gegeven voor de grote scherpstaarten. Gledders kregen ook deze prijs! Een partij speerhaaien ging in één tre kweg aan 1350 fr de ben. Weinig zeehondjes, die dan ook hun 40 fr de kg kregen. De platvis, die bij ieder vaartuig in beperkte mate stond, werd gemijnd aan 40 tot 44 fr de kg. Dus nog een goede markt, waar reeds gevreesd werd voor een inzinking.

WOENSDAG 14-1-1976

N.761	132.957
-------	---------

Slechts één vaartuig op de markt, met 60 bennen vis van de West. De tongen, waar er op en top 100 kg waren, kregen prijzen van 155 fr voor de kleine tot 200 en 207 fr voor de 3e en 4e soort! Tarbot : groot 240 fr, middenslag 150 fr de kg. De grieten tot 110 fr. Kabeljauw van 2900 tot 3200 fr de ben. De gullen van 2600 tot 2200 fr. Weinig platvis, waarvan de kleinste sortering de hoogste prijs kreeg : 1900 fr. De drielingen slechts 1550 fr, en grote 1100 fr. Grote wijting 1300 fr en 1100 fr voor de kleine. Rogsoorten : moers 3000 fr, tilten heel wat minder, slechts 2200 fr. Een paar bennen speerhaaien kregen 1570 fr! Voor een woensdagmarkt, was er nu eenmaal meer vraag dan aanbod!

Scheivis				
Groot	---	---	---	73,60-79,--
Middel	---	---	---	60,--67,80
Klein	---	---	---	24,60-53,--
Kabeljauw	---	---	---	68,--76,--
Gul	---	---	---	52,--57,20
Wijting	---	---	---	28,--44,40
Schaat	---	---	---	44,--60,40
Zeebaars	---	---	---	40,--43,40
Leng	---	---	---	54,--71,40
Schartong	---	---	---	17,60-41,60
Heilbot	---	---	---	75,--126
Koolvis	---	---	---	52,20-53,60
Hondstong	---	---	---	30,20-56,--
Zeewolf	---	---	---	-----
Staat	---	---	---	-----

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	12-1-1975	13-1-1975	14-1-1975
Lappen	162 -166	165 -169	-----
Grote	181 -188	183 -187	-----
3/4	191 -196	197 -203	-----
Blek	184 -196	193 -200	-----
voor-kleine	174 -181	172 -184	-----
kleine	132 -149	142 -150	-----
slips	-----	-----	-----

Zeebrugge

Soorten	12-1-1975	13-1-1975	14-1-1975
grote blok	172 -175	166 --	164 -167
fruit	198 -200	188 -191	184 -189
schone kleine	199 -201	192 -194	185 -198
kleine	175 -176	187 -190	165 -168
tout petit	155 -158	168 -174	151 -158
slips	148 -150	161 -163	143 -145
slips	125 -130	148 --	131 -138

Nieuwpoort

Soorten	12-1-1975	13-1-1975	14-1-1975
Tong I	164 --	-----	164 --
Tong II	190 --	-----	180 --
Tong III	206 --	-----	200 --
Tong IV	209 --	-----	207 --
Tong V	190 --	-----	170 --
Kleine	143 --	-----	155 --

PLADIJS

Oostende

Soorten	12-1-1975	13-1-1975	14-1-1975
Grote	-----	24,40-29,60	-----
grote iek	-----	22,40-30,60	-----
kleine iek	45,--	26,--31,--	-----
derde slag	34,--42,--	32,20-33,60	-----
platjes	31,80,--	21,--29,40	30,--

Zeebrugge

Soorten	12-1-1975	13-1-1975	14-1-1975
I	20,--	20,--	19,--21,--
II	20,--	19,--20,--	19,--23,--
III	24,--	21,--	20,--22,--
V	28,--31,--	28,--29,--	24,--27,--
IV	21,--	22,--24,--	19,--23,--

Nieuwpoort

Soorten	12-1-1975	13-1-1975	14-1-1975
Moeien	-----	-----	-----
grote pladijs	40,--	-----	22,--
drielingen	44,--	-----	32,--
platjes	40,--	-----	38,--

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE

TEL. (059) 70 88 21



HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN



Agent en deponhouder voor de Visserij:

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

VERANDERINGEN IN DE BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN MAAND DECEMBER 1975

NIJEUW VAARTUIG

O.313 «Falcon», seinletters OP-MA bt 278,01, nr 84,35, bouwjaar 1961, werf 65, staal, motor ABC, 1.000 PK. nr 111192, bouwjaar 1975. Navigatieinstrumenten R - RF - DN - 2 US - DNP - DF - OP - Aut. Pils. Eigendom Noordvisserij NV, Bastenakenstraat 112, 8380 Zeebrugge-Brugge 5. Zeebrief 12-12-1975.

Blz. 59 : Lijst der Scheepswerven bijvoegen : 65 — Cochrane en Sons — Selby — G.B.

GESCHRAAPT :
Z.54 «Cecile» - eigendom : Mevr. Vanhulle Laura (wed. Petitjean), Baron Ruzettelaan 56B, 8320 Asselbroek-Brugge 4. Geschraapt 20-11-75.

O.628 «Yolande» - eigendom : René Vandecasteele-Monteny, Ooststr. 58, 8400 Oostende. Geschraapt

20-12-1975.

N.730 «Hernieuwen in Christus» - Duinkerkestraat 51, 8450 Nieuwpoort en Tourloussie Daniell, Camadallaan 23, 8450 Nieuwpoort. Geschraapt 15-12-1975.

VERANDERING VAN EIGENAAR EN GESCHRAAPT

O.156 «Diana-Laucie» eigendom PVBA Bounty, Torhoutsteenweg 196 bus 1, 8400 Oostende. Geschraapt 15-12-75.

VERANDERING VAN EIGENDOM
O.18 «Diane-Maurelen» eigendom Stevenijie Aline-Josée, A. Pieterslaan 98, 8400 Oostende. Zeebrief 22-12-75.

ADRESVERANDERING
Z.519 «White Horse» - eigendom : Rederij White Horse, Steenstraat 22 - 8390 Knokke-Heist 2.

GEVRAAGD

SCHIPPER

met ervaring

voor opleiding van schippers in ontwikkelingsland. Moet de Engelse taal machtig zijn. Periode april - mei - juni.

Voor verdere details :

Tel. afspraak : Mr NEUVILLE,
Rozenlaan 35, 8400 Oostende
Tel. (059) 70 11 84 na 19 u.

(778V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort			
	12-1-1976	12-1-1976	12-1-1976	12-1-1976	13-1-1976	13-1-1976	13-1-1976	13-1-1976	14-1-1976	14-1-1976	14-1-1976	14-1-1976	14-1-1976	14-1-1976		
Tarbot : groot (123)	202	-240	249	-250	188	-191	226	—	—	—	229	—	240	—	240	—
middel (123)	154	-182	150	-160	140	-159	160	—	—	160	—	150	—	135	—	—
klein (123)	103	-131	110	-120	113	-124	120	-140	—	95	-106	115	—	110	—	—
Griet : groot (123)	110,4	—	110	-112	85	-100	112	-110	—	94	-102	120	—	110	—	—
middel (123)	82	—	100	-101	71,40	—	91	-95	—	83	—	—	—	—	—	—
klein (123)	71	—	80	-83	—	—	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schelvis : groot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	101	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (1)	42	-66	—	—	41	-66,20	56	—	—	—	—	50	—	60	—	60
Keirog (123)	58	-63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tilten (23)	—	—	—	—	—	—	40	-44	—	40	—	60	—	50	—	—
Scherpstaart (23)	—	—	—	—	—	—	48	—	—	—	—	60	—	55	—	—
Halve mans (23)	—	—	—	—	—	—	29	—	—	—	—	30	—	44	—	40
Teelt (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Katrog (2)	—	—	—	—	—	—	24	—	—	—	—	23	—	—	—	—
Kabeljauw	56,60	-78	85	-93	49	-60	54	-62	49,60	—	—	62	-60	60	—	60
Gul (groot)	34	-63,60	75	-81	30	-50,60	54	-57	32,40	-48	—	44	-60	44	-54	—
Gul (middel)	—	—	48	-50	—	—	50	-43	—	—	—	32	-35	—	—	—
Gul (klein)	—	—	38	-40	—	—	36	-38	—	—	—	28	—	—	—	—
Hozemondhamme	92	-171,4	—	—	142	-179,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wijting : groot	18	-32	22	—	16,80	-26,80	24	—	19,80	-29	—	16	—	24	—	26
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	-18	22
Schar	27,40	-31,40	29	—	26	-30	29	-32	27	-30	—	—	—	34	-40	35
Stenschoel	56	-88,40	—	—	56	-103	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehaai	23,20	-28	29	—	28	—	26	-29	23,20	-26	—	25	—	29	-37	32
Hondshaai	14	-20	—	—	16,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekreeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	46	-63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	20	—	—	—	19,60	-23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	16	-54,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heilbot	18	-24	—	—	12,40	-19,60	—	—	16	-17,60	—	—	—	—	—	—
Koolvis	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	57	-61	—	—	50,80	-54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	103	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Poon (roobaard)	48	—	—	—	28,20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grauwe Poon (knorh.)	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Knorhaan	34	-61	—	—	28,20	-50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Posten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Langosten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

**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)

URK IS AAN QUOTUM TOE

De Urker vissers zijn in het afgelopen weekeinde van hun eerste visreis in 1976 teruggekeerd met naar schatting 45.000 tot 50.000 kilo tong en 500.000 kilo schol. Dat betekent dat de Urker vloot als geheel nu wel zijn quotum voor de maand januari heeft volgevisst. Nog een weekje, dan zal ook ieder schip afzonderlijk royaal over dat (per schip gelede) quotum heen zijn.

Maandagmorgen is de vloot weer uitgevaren, terwijl men het aan de afslag nog druk had met het verwerken van de eerste vangst van het jaar. Zaterdag is al een deel geveild, maar ook maandag tot in de late middag toe moest er nog vis onder de klok komen.

De Urker vissers vinden dat het besluit van de voorzitter van het Productiechap voor Vis en Visproducten inzake de quotering voor januari niet op formeel juiste wijze tot stand is gekomen. Volgens hen is er dus eigenlijk geen quotering, zodat ze met een gerust hart weer zijn uitgevaren. Verder vinden ze dat er vis genoeg is, zodat quotering geen zin heeft.

De tongaanvoer aan de Urker afslag is van 1973 op 1974 gestegen van 4.531.705 tot 4.896.823 kilo en in 1975 gedaald tot naar schatting 4.454.013. Maar die daling, zegt men in Urk, kwam gedeeltelijk doordat «sommigen» zich aan de quotering hielden en doordat de vloot twee weken lang helemaal stil heeft gelegen.

De scholaanvoer in Urk steeg van 15.924.825 kilo in 1973 tot 15.247.543 in 1974 en naar schatting 16 miljoen kilo in 1975.

IJmuiden had maandag een voor die dag normale aanvoer van tong, schol en andere vis (gul, koolvis, wijting). Twintig schepen brachten samen 23.000 kilo tong en 120.000 kilo schol binnen, wat gemiddeld per schip neerkomt op 1150 kilo tong en 6.000 kilo chol. Er waren echter ook schepen die met vangsten van ruim 1.300 of bijna 1.700 ton tong al veel dichterbij het maandquotum voor januari (naar motorvermogen variërend van 1800 tot 2400 kilo tong) kwamen. Voor schol liggen de maandquota tussen 5400 en 7200 kilo.

Harlingen had een flinke aanvoer van tong en schol, maar de schepen bleven allemaal nog net beneden het maandquotum.

Zoals men ziet blijven die Hollanders er maar op los varen zon-

der zich te bekommeren om de quotering, zodat, zoals we reeds schreven, deze wijze van bescherming van de Noordzee geen zin heeft. Wil men werkelijk de visstand beschermen, dan zullen andere maatregelen dienen genomen, die werkelijk van nut zijn.

Vroeger schreven we dat alleen het in voege brengen van een 12-mijlszone verbod met strenge normen, een eerste maatregel is. Een andere is bepaalde visgronden, gedurende bepaalde tijdstippen van het jaar formeel sluiten voor alle schepen.

Als men een maatregel neemt, dan is het normaal dat een visser er tracht aan te ontsnappen. En wanneer ze dan genomen wordt, dan vergeet men ze toe te passen.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 5 tot en met 10 jan. '76

De eerste visweek in 1976 was voor alle bij de vissers betrokkenen zonder twijfel een bijzonder goede visweek.

Zowel voor de kabeljauwvissers, die mede door de uitzonderlijk hoge prijs die in de afgelopen week voor deze vissoort werd betaald, bijna allen zeer hoge besommingen konden maken.

Ook de grote kotters, die na de lange onderbreking weer naar zee konden, kwamen met uitstekende aanvoeren- en goede prijzen, ook tot goede resultaten.

Van de 57 kotters die op vrijdag (21) en zaterdag (36) aan de markt waren, kwamen er 28 met een besomming van meer dan f 20.000,— uit de bus.

Negentien kotters brachten het tot boven de f 25.000,—; 12 boven de f 30.000,—; 4 kotters boven de f 35.000,— terwijl twee kotters het boven de f 40.000,— wisten te brengen.

De hoogste besommer bracht 13.600 kg vis aan, waarvan 11.290 kg schol en 1291 kg tong (gem. prijs per kg f 10,58) voor een totaalbesomming van f 41.239,—

47.050 kg	TONG	f 513.786,15	van f 1448	f 851
13.177 kg	TARBOT	f 102.923,06	van f 1950	f 456
175.290 kg	SCHOL	f 321.030,32	van f 317	f 130
111.360 kg	KABELJAUW	f 307.150,37	van f 1070	f 080
5.402 kg	GRIET	f 19.066,70	van f 591	f 295
3.650 kg	SCHAR	f 7.360,42	van f 333	f 129
19.890 kg	WIJTING	f 37.561,63	van f 264	f 115
4.960 kg	STEENBOLK	f 4.359,16	van f 155	f 065
4.870 kg	BOT	f 4.152,27	van f 116	f 041
3.920 kg	LEVER en KUIT	f 7.107,02	van f 214	f 119
945 kg	ROG	f 1.729,50	van f 210	f 075
784 kg	TONGSCHAR	f 3.045,94	van f 407	f 260
420 kg	SCHIELVIS	f 949,25	van f 275	f 116
200 kg	DIVERSEN	f 616,45	van f	f

NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 7 januari werd aangevoerd: 2 kisten tarbot; 1150 kisten kabeljauw; 295 kisten wijting; 18 kisten schol; 86 kisten schar; 201 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kgr : tarbot 19; zalm 13-40.

Per 40 kg : tarbot 368-128; griet 192; kabeljauw één 270-216; kabeljauw twee 248-232; kabeljauw drie 204-120; kabeljauw vier 122-94; ka-114; wijting drie 124-64; schar 144-beljaauw vijf 120-77; schol vier 154-68; lever 77-59; kuit 64-48.

De besommingen waren : KW 4 7.200; KW 29 8.100; KW 149 5.900; KW 214 13.890; KW 185 13.000; UK 73 12.000; Spanvissers : UK 123 en UK 6 7.000; UK 208 en UK 236 12.000; UK 17 en UK 56 5.800; UK 18 en UK 23 11.000; UK 107 en UK 200 5.000; UK 135 en UK 145 4.400; VD 24 en VD 89 6.000.

Aan Vrijdagmarkt van 9 jan. werden aangevoerd : 5.375 kg. tong; 47 kisten tarbot en griet; 708 kisten kabeljauw; 212 kisten wijting; 412 kisten schol; 50 kisten schar; 123 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : grote tong 13,22-12,27; grootmiddel tong 15,12-14,03; kleinmiddeltong 12,70-12,64; tong één 10,90-10,68; tong twee 9,80-9,42; tarbot 20,31-19,72.

Per 40 kg. : tarbot 577-316; griet 307-141; kabeljauw één 234-162; kabeljauw twee 216-139; kabeljauw drie 194-108; kabeljauw vier 142-102; kabeljauw vijf 114-84; schol één 74-66; schol twee 96-78; schol drie 112-82; schol vier 100-72; wijting drie 134-78; schar 132-84.

Aan de maandagmarkt van 12 januari werd aangevoerd : 24.475 kg. tong; 276 kisten tarbot en griet; 782 kisten kabeljauw; 891 kisten koolvis; 161 kisten schelvis; 295 kisten wijting; 2934 kisten schol; 197 kisten schar en 326 kisten diversen.

Prijzen in guldens : Per 1 kg. : tarbot 14,81-13,80; zalm 13,33; grote tong 13,30-11,70; grootmiddel tong 13,41-12,53; kleinmiddel tong 12,59-11-76; tong één 10,83-9,75; tong twee 10,58-8,66.

Per 40 kg. : Tarbot 453-180; griet 257-84; kabeljauw één 192-96; kabeljauw twee 176-108; kabeljauw drie 146-100; kabeljauw vier 114-94; kabeljauw vijf 98-74; koolvis één 77-71; koolvis twee 75-69; koolvis drie 84-77; koolvis vier 73-42; schelvis één 152-144; schelvis twee 140-118; schelvis drie 80-68; schelvis vier 108-64; schol één 61-55; schol twee 76-68; schol drie 80-68; schol vier 80-62; wijting één 85-83; wijting drie 88-70; schar 87-42; hammen met kop 180-128; grote leng 85-80; poontje 84-78; schartong 68-60; kuit 64-28; lever 60-52.

De besommingen waren : KW.4 f 6200; KW.11 f 35.000; KW.24 f 35.800; KW.29 f 11.600; KW.34 f 34.000; KW.44 f 2.500; KW.55 f 29.900; KW.55 f 29.900; KW.88 f 32.800; KW.105 f 32.400; KW.113 f 19.400; KW.117 f 23.600; KW.145 f 28.600; KW.149 f 12.500; KW.152 f 5.300; KW.167 f 9.900; KW.175 f 33.800; KW.185 f 3.000; KW.189 f 30.500; KW.194 f 25.400; KW.214 f 13.100; KW.226 f 13.000; IJM.4 f 4.300; IJM.20 f 11.000; IJM. 29 f 33.000; IJM.30 f 36.000; IJM.57 f 31.000; IJM.154 f 4300; IJM.211 f 980; SCH.173 f 400; SCH.256 f 20.700; VL.115 f 47.000.

Vooruitzicht voor de Nederlandse zeeverij blijft somber

Het afgeopen jaar was verliesgevend voor de Nederlandse zeevissers in 1976 zal dat ook weer zijn. Ramingen van het Landbouw-ekonomisch Instituut leiden tot deze konklusie. De vangstbeperkingen, aldus het LEI, zullen leiden tot nettoresultaten die nauwelijks minder ongunstig zijn dan die in 1975. Het instituut gaat daarbij uit van een normaal verloop van visprijzen en kosten.

De kottenvloot (vooral getroffen door de vangstbeperking voor tong en schol) verloor vorig jaar naar schatting in totaal f 73 miljoen. Voor 1976 ligt de raming, afhankelijk van de mate waarin nog schepen door sanering zullen verdwijnen, tussen 60 en 85 miljoen gulden.

De treilervloot verloor vorig jaar naar schatting f 19 miljoen. Dit jaar zal dat, eveneens afhankelijk van de sanering, tussen de 11 en 18 miljoen zijn.

Voor de garnalenvloot verwacht het LEI een ongeveer even groot verlies als vorig jaar : ongeveer f 2 miljoen.

Een aanzienlijk deel van de te verwachten liquiditeitsproblemen, zo meent het LEI, zou tijdelijk kunnen opgevangen worden door versoepeling van financieringsverplichtingen. De kotters hebben aflossingsverplichtingen van gemiddeld f 120.000 per schip. Moeten ze dat bedrag in een jaar tijds helemaal betalen, dan blijven ze na die betaling met een liquiditeitsstekort van f 50.000 à f 85.000 zitten.

«IJmuider Courant»



Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 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.

