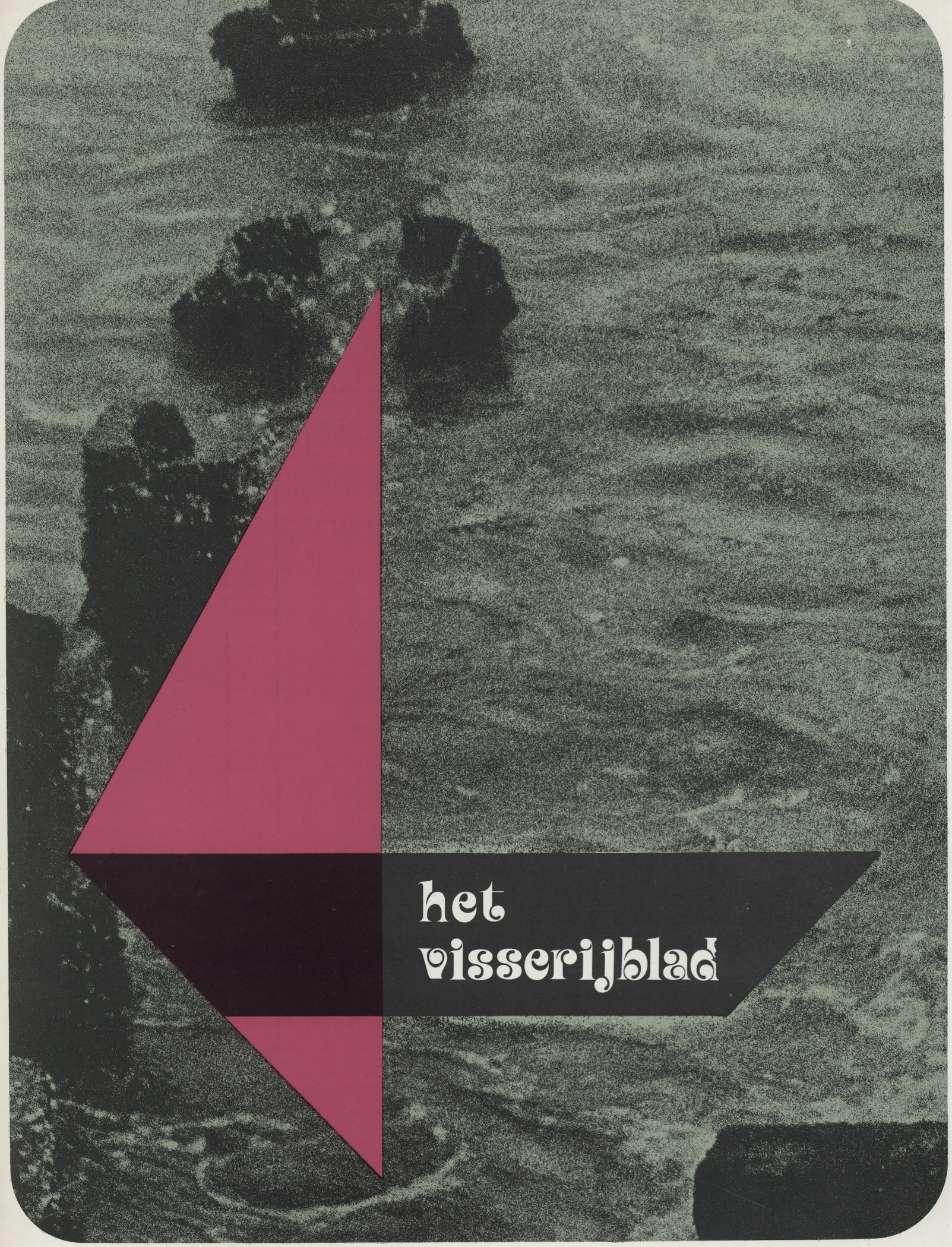


het visserijblad

VRIJDAG 30 JANUARI 1976 — PRIJS 30 FR. — Nr. 4 — 43e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

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

NIEUWBOUW — HERSTELLINGEN —
SERVICE — AFDELING MEKANIEK —
HERSTELLEN MOTOREN

(7775V)

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE
TEL. (059) 70 88 21

★

HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

REDERS 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)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1976 VERSCHENEN

De 38e jaargang van dit lijvig boekwerk is verschenen. Het bevat dit jaar meer dan 1.250 bladzijden en wordt op alle vissersvaartuigen, zowel de Nederlandse als de Belgische, welke de Noordzee en de Atlantische Oceaan bevaren tot aan Afrika, gebruikt.

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

De oplage werd beperkt en de prijs vastgesteld op 600 fr. waaraan dient bijgevoegd 36 fr. B.T.W. en 60 fr. verzendingskosten, te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het „Nieuwsblad van de Kust", H. Baelskaai 30, Oostende.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. IN BELGIE

— ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust", Hendrik Baelskaai 30, te Oostende;
— Stadsbureel, Vindictivelaan 22, Oostende;
— Beroepsvereniging „Hand in Hand", Tijdokstraat 34, te Zeebrugge;
— O.V.A. Vismijn, Oostende;
— MARTIN & Co, Brauwersvliet 28, 2000 Antwerpen;
— Fa. BOGERD, Brauwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

B. NEDERLAND

— Handelsmaatschappij NAUTILUS, Postbus 5097, Scheveningen
— Handelsonderneming MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen;
— N.V. Handel- en Industriële Maatschappij J. VAN BEELEN, Middenhavenstraat 58-62, IJmuiden;
— Henk Zwart, Machinefabriek, Middenhavenstraat 76, IJmuiden.
— IJmuiderstores, Haven IJmuiden;
— Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam;
— Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel eksemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

het visserijblad

Vrijdag 30 januari 1976 — Nr. 4

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 BAELSKAAI 30 - 8400 OOSTENDE — TEL. (059) 70.77.13 - 70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202
DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

BRITSE TRAWLERSUNIE EIST 200 MIJLENZONE

Tegenover de dreiging door andere landen voor een uitbreiding tot 200 mijl van de territoriale wateren en de besluiteloosheid van de eigen regering heeft de Britse Trawlersunie een toekomstpolitiek uitgestippeld voor de Engelse visserij. Dit dokument van een twintigtal bladzijden werd reeds verspreid in de belanghebbende middens en schijnt veel interesse en bijval te verwekken.

Eksklusieve 100 mijlenzone voor de Engelse vaartuigen

In de 200 mijlenzone moet 100 mijl uit de kust volledig voorbehouden worden voor de Engelse vissers, terwijl wat de overige 100 mijl betreft, men met andere landen tot bilaterale overeenkomsten zou kunnen komen met wederzijdse voordelen. Door de Trawlersunie worden verscheidene punten naar voor gebracht. Het voornaamste is de leefbaarheid op ultra-lange termijn te verzekeren van de Britse visserij en de bevoorrading van de eigen bevolking aan redelijke prijzen. Door het voorziene wegvallen van de IJslandvisserij moet men de Britten bijbrengen de kabeljauwschotel te laten vervangen door een schotel evenwaardige vis, met andere woorden, de visgewoonten van de Britten doen aanpassen, door een publicitaire druk van de aanwezige soorten in de 200 mijlenzone. Er wordt een inventaris opgemaakt van de visstocks in de 200 mijlenzone en rekening gehouden bij het vaststellen van de vangsten met de instandhouding der soort. Vermits alleen reeds in 1973 volgens de Trawlersunie, de vreemde vissersvaartuigen in deze zone meer dan 2 miljoen ton vis kwamen wegvangen waar het eigen land er zelfs nog geen één miljoen voor eigen rekening nam, is het duidelijk dat voor de Britse visserij er ongekende mogelijkheden zitten in een eksklusieve visserijzone. Als men daar de meer dan één miljoen ton jaarlijks te vangen hoeveelheid blauwe wijting wenst aan toe te voegen waarvan de vanggronden langs de Westkust van Schotland liggen en die gemakkelijk het verlies aan kabeljauw zouden helpen opvangen, dan zou de Britse vloot een zeer grote toekomst gevrijwaard zien. Aldus zou het huidige verval van onze vloot niet alleen kunnen tegengehouden worden, maar mogelijkheden hebben tot moderne uitbreiding. Engeland zou met de soorten die door Britse vaartuigen gevangen worden, voor 90% in de eigen behoeften kunnen voorzien en terzelfdertijd een groot exportland worden. Een politiek van modernisering van de vaartuigen met een maksimum rendement, gezien de vangsten praktisch gewaarborgd zouden zijn, zou niet alleen de betrokken sektor ten goede komen, maar ook toelaten aan demokratische prijzen voor inlands verbruik af te zetten. Wat nu de zone betreft van 100 tot 200 mijlen waar eventueel vreemde vaartuigen zouden mogen komen vissen, zouden bepaalde reglementen uitgevaardigd worden om de stocks te beschermen, zowel wat de maaswijdten van de netten betreft, als de perioden waarop toegelaten zou zijn te vissen evenals een mogelijk vastleggen van een bepaald kontingent. De eigen visserij zou over voldoende vis beschikken om zonder problemen de instandhouding van de soorten te bevorderen. Men schat dat men met dergelijke politiek, de Noordzeeharing binnen maksimum een vijftal jaren terug op een gezond peil zou kunnen brengen, met onder meer hetzelfde resultaat voor de tongenstand en meerdere andere vissoorten.

Het dokument uitgegeven door de Britse Trawlersunie is de zoveelste aanwijzing dat Engeland werkelijk tussen twee stoelen zit met betrekking tot de 200 mijlenzone. Officieel betwist de regering het recht van IJsland tot uitbreiding, terwijl in eigen land de betrokken sektor niet alleen voorstander is van een 200 mijlenzone maar reeds in dit vooruitzicht een ganse politiek uitgestippeld heeft. Bij dit alles staan de landen met een kleine onbetekenende kust zoals Belgie er zeker niet zo goed voor en zullen er heel wat diplomatie en onderhandelingen bij te pas komen om de toekomst van onze visserij min of meer veilig te stellen.
En wat dan in Benelux - verband ?

Ook de redersvereniging uit Hull vraagt een 200 mijlenzone !

De voorzitter van de Reders ter Visserij uit Hull heeft op een vergadering verklaard, dat de toekomst van de lokale visserij in handen van de regering ligt en alleen nog visserij winstgevend te bedrijven zou zijn indien de regering besluit tot het uitvaardigen van een 200 mijlenzone met eksklusieve rechten voor de Engelsen 100 mijl uit de kust !
Als de Engelse vos de passie preekt, Belgische reder, hoed dan uw visjes.

DE BRANDSTOFPRIJZEN EN DE E.E.G.

Door de Franse en Engelse reders wordt sterk aangedrongen op een tussenkomst vanwege hun regering in de brandstoffenkosten.

Het is onze lezers bekend dat noch de Nederlandse minister van Landbouw, noch de Belgische, hiervoor nog te vinden zijn, al dient opgemerkt dat de tuinbouwers TEN ONRECHTE, daar ze een zeer goed seizoen hebben gehad, nog tot 30 juni een tussenkomst van 0,30 fr per liter genieten. De Belgische visserij kreeg voor de eerste zes maanden van 1975 een teruggave toebedeeld van 0,30 fr en voor de laatste zes maanden 0,50 fr per liter.

We schreven reeds vroeger dat de Hollandse vissers tot 0,82 fr ontvingen, maar in een ander vorm ingekleed, wat hun rekening ter bank betreft.

Ook de Fransen kregen veel meer. Deze geldelijke tussenkomsten waren van nationale aard en kwamen van elk land van de gelden der onderscheidelijke begrotingen van het ene of andere ministerie.

Alhoewel steeds beweerd wordt dat er in de EEG aan geen discriminatie gedaan wordt, was het hier wel zo en is de Belgische visserij er de dupe van geweest.

Het triestig optreden van de Rederscentrale heeft daar niet aan doen veranderen.

Voor 1976 wordt eens te meer in de ons omringende landen aangedrongen op tussenkomst. Bij ons ook.

Onze minister van landbouw wil echter deze discriminatie zien wegwerken.

Ofwel komt de steun uit de gemeenschappelijke EEG-pot ofwel niet.

Zodoende zou elke reder in elk land op dezelfde wijze ristournes bekomen, wat eerlijk is.

De Franse begroting voorziet echter reeds een tussenkomst van miljoenen.

Wat zal deze maand de EEG besluiten ?

Op te merken valt dat de kostprijs van de gasoil in België in mei 1973, nog 2,05 fr bedroeg en als volgt in ongunstige zin evolueerde :

1973	22 mei	2.05		5 aug.	4.18
	1 jun	2.25		7 aug.	4.29
	15 nov.	2.75		22 aug.	4.38
1974	1 april	3.16		25 aug.	4.49
	15 mei	3.56		1 sept.	4.62
	1 nov.	3.86		22 sept.	4.72
1975	27 jan.	3.77		26 sept.	4.83
	28 febr.	3.66		28 okt.	4.73
	22 april	3.76		17 nov.	4.64
	2 juni	3.86	1976	13 jan.	4.53
	28 juli	3.96		16 jan.	4.44
	1 aug.	4.05		21 jan.	4.34

Uit dien hoofde valt ook eens te meer op te merken dat de grote maatschappijen de prijzen in ons land zogezegd volgens de prijs te Rotterdam hebben vastgelegd en dat ze enorme winsten hebben opgestreken op een ogenblik dat alle bedrijven einde augustus zich zijn beginnen bevoorraden, om nu het winter is in tegenstelling met vroeger, opnieuw de prijzen te laten dalen.

Als we dan zien dat de prijzen in 1973 op 2,05 fr noteerden en tot 4.83 fr opliepen in 1975, dan kan van rendeerbare visserij geen sprake meer zijn en is een verdere hulp onontbeerlijk.

P. Vandenberghe

NA HET BEZOEK VAN DE FRANSE EERSTE MINISTER AAN DE VISSERIJ

FINANCIELE STEUN VOOR BRANDSTOF ?

VERBOD INVOER UIT DERDE LANDEN ?

In een vroegere uitgave meldden wij het beloofde bezoek van Eerste-Minister Chirac van Frankrijk aan de visserij. Dit bezoek heeft intussen plaats gegrepen te Lorient en zelfs met enig machtsvertoon vanwege de ordestrijdkrachten omdat men niet gans zeker was over de houding van de vissers waarvan er velen niet tevreden zijn over de manier waarop de visserij door de regering behandeld wordt.

WAT BIEDT DE REGERING ?

In Franse visserijkringen was men overtuigd dat de Eerste-Minister niet met ledige handen kwam. Welke politieker zou het immers wagen uit eigen initiatief voor een forum van ontevredenen te komen als hij niet één en ander kon mededelen dat, volgens zijn overtuiging ,zijn toehoorders, zoniet tevreden, dan minstens moest gerust stellen. De regeringsmaatregelen ten gunste van de visserij vatten zich samen in vier punten.

Ten eerste een bijkomende subsidie voor de visserij ten bedrage van 135 miljoen B. Fr. en dat de organisatie zal ter hand gesteld worden, die voor deze hulpverlening in het leven werd geroepen.

Ten tweede, de hernieuwde hulp en staatstussenkomst in de brandstofprijzen ten belopen van 0,72 B. Fr. per liter brandstof, en verder de stellige belofte dat men ,in de bevoegde Kommissie te Brussel, zal streven naar een herziening van de voorwaarden van invoer van vis uit derde landen. Ten slotte de stellige verbintenis van Frankrijk om in het voor de deur staande debat op de Konferentie op het Internationaal Zeevaartrecht van de Verenigde Naties, het principe van gemeenschapsvisserij in de zone van de 200 mijlen te gaan verdedigen.

DE REACTIE VAN DE VISSERIJSEKTOR

In de betrokken sektor is men eerder ontgoocheld over hetgeen de heer Chirac uit zijn ministeriele map heeft bovengehaald. Behalve de bijkomende hulp van 135 milj. B. Fr., dat niet onverdeeld gegeven wordt, is de staatssubsidie van 0,72 BK. Fr. per liter voor velen volstrekt onvoldoende, rekening houdend met het feit, dat men het dubbel gevraagd had. Inderdaad werd door de visserij bewezen dat in de loop der laatste jaren de brandstofprijs nagenoeg verviervoudigd was en dat in de vrije prijsvorming tussen de visserij en het petroleumkartel, de eersten telkens voor het voldongen feit werden geplaatst.

Wat nu de beloofde Brusselse onderhandelingen betreft met betrekking tot een herziening van de voorwaarden van invoer uit derde landen, wijst de visserij er op, dat het hier ten slotte slechts om een belofte gaat en dat zelfs de goede wil van Frankrijk alleen niet volstaat om te Brussel harder voorwaarden af te dwingen voor beperking van de invoer uit Derde landen. Frankrijk is inderdaad een land dat zeer zwaar te lijden heeft onder invoer van dumpingprijzen vanwege de Oostbloklanden. We herinneren ons zelfs dat schepen uit Polen, die in Frankrijk zelf door woedende vissers belet werden hun produkten te lossen, een ommetje maakten langs Zeebrugge van waaruit dan de vis per spoor naar Frankrijk gestuurd werd en dan onder het etiket van invoer uit één der E.E.G. landen. Het is dus duidelijk dat in verband met het opleggen van harder voorwaarden aan de invoer uit derde landen, alle E.E.G. landen samen dienen te werken. Men heeft ook getracht een richtingsprijs op te leggen waaronder geen invoer van vis uit derde landen mocht geschieden, maar voor de betrokken partijen, namelijk de invoerder uit de Oostbloklanden en de verwerkende nijverheid of de betrokken handel, was het slechts een klein kunstje om de invoerdokumenten, wat de prijs betreft, aan te passen, maar niet in de praktijk uit te voeren. In Frankrijk denkt men dan ook eerder aan een bepaald kontingent dat van toepassing zou moeten zijn voor de ganse E.E.G. om te beletten dat men elders volop vis invoert om dan de eigen vis naar Frankrijk uit te voeren zonder dat dit land zich hiertegen zou kunnen verzetten, gezien de reglementen van de Europese Ekonomische Gemeenschap dit niet mogelijk maakt.

Ook met betrekking tot het verdedigen van het principe van de gemeenschapsvisserij in de voor de deur staande uitbreiding van de 200 mijlen territoriale grenzen, meent men dat het hier een slag in het water wordt omdat er praktisch reeds een meerderheid vaststaat voor een uitbreiding tot 200 mijlen met een totale souvereine bevoegdheid voor het Oeverland op de biologische rijkdommen van de wateren.

Men resumeert in de kringen van de visserij dus negatief over wat Eerste Minister Chirac komt aan te bieden. De Staatshulp als onvoldoende, de tussenkomst in de brandstofprijzen op de helft van het gevraagde en verder beloften van tussenkomst waarvan men praktisch bij voorbaat weet, dat ze tot mislukken zullen leiden. Een positief punt vinden de betrokken kringen wel in de uitnodiging van de Eerste Minister om binnen de twee maanden, de resultaten van de nu voorgestelde en in uitvoering te brengen maatregelen ,te komen bespreken in Parijs.

DE ADMINISTRATIE NOEMT DE ONTGOOCHELING VAN DE VISSERIJ ONBEGRIJPELIJK !

Ten overstaan van de negatieve reacties vanwege de visserij als antwoord op de aangekondigde maatregelen door de Franse Eerste-Minister, heeft de heer Chapon, sekretaris-generaal van Zeewezen, zijn ongenoegen uitgedrukt. Men heeft nog nooit medegemaakt, aldus de sekretaris-generaal, dat een Eerste-Minister, zich zo ver met 'n sektor in moeilijkheden, wenst te engageren door zich persoonlijk te gaan inzetten zoals de heer Chirac dit te Brussel zal doen ! Wat kan men nog meer verwachten dan deze persoonlijke inzet van de Eerste Minister in de Kommissie te Brussel zelf, vraagt de heer Chapon zich af. Frankrijk kan inderdaad niet aan het EEG-reglement voorbij Dit moet eerst te Brussel geamendeerd of veranderd worden en als een Eerste Minister zijn prestige hiervoor in de weegschaal werpt, dan zou men dat minstens naar waarde moeten schatten. De punten die de heer Chirac te Brussel persoonlijk wenst te verdedigen, zijn het bekomen van een realistische drempelprijs, werkelijke invoerbescherming uit Derde Landen en een verbeterde toepassing van de gemeenschapsregelen. Zouden alle landen de heer Chirac moeten steunen wat de twee eerste punten betreft, dan menen we, dat het derde punt eerder een protectionisme inhoudt ten voordele van Frankrijk en kregen we in dit verband eerst liever een klaarder inzicht.

Wat de onvoldoende staatssubsidie ten bedrage van 0,72 B.fr. per lieter brandstof betreft, meent de heer Chapon dat Frankrijk op dit gebied zeker wel toonaangevend is onder de landen van de EEG en dat daarenboven de visserij nog een troef in handen heeft om door onderhandelingen met de petroleumbazen nog wat van de brandstofprijs los te peuteren. Het is inderdaad zo in Frankrijk, dat de brandstofprijs voor de visserij het gevolg is van vrije onderhandelingen. Daar kan ook nog iets af, meent de heer Chapon als men eendrachtig samen in groep optreedt.

Verder wijst de sekretaris-generaal eveneens op de bijkomende 135 miljoen B.F. die ter beschikking gesteld worden van het Fonds voor Tussenkomst en Marktorganisatie. Dit maakt inderdaad in totaal een startkapitaal voor dit Fonds van 450 miljoen B.F., namelijk 180 miljoen B.F. voor kredietverleningen, nagenoeg 45 miljoen B.F. voor vergoedingen voor binnenliggen wegens slecht weder, 135 aanvullende miljoenen die nog een bestemming moeten krijgen alsmede de 90 miljoen uit de producentensektor. Ik ben nog optimist noch pessimist besluit de heer Chapon, maar ik heb toch de overtuiging dat men in Frankrijk van Overheidswege iets doet voor de visserij. Inderdaad !

NOG ENKELE STEMMEN :

De heer Huret, voorzitter van de Unie van de Reders ter Industriële Visserij, noemt het een positief punt dat de heer Chirac persoonlijk te Brussel een dossier zal gaan verdedigen voor betere drempelprijzen en voor een aanpassing aan het reglement op de invoer uit Derde Landen.

Verder wenste hij toch nog altijd te weten hoe de regering deze rederijen zal helpen die nu in financiële moeilijkheden zitten en zeker hun kredietverplichtingen niet kunnen nakomen. Het is de onmiddellijke hulp aan de in nood verkerende rederijen die geen oplossing kreeg.

Voor de heer Leduc, voorzitter van de Producentenorganisatie Noord-Frankrijk, zouden de gelden die ter beschikking staan van het Fonds voor Tussenkomst en Marktorganisatie moeten geregionaliseerd worden. Deze gelden zijn inderdaad voorzien voor de industriële als artisanale visserij, voor de tonijnvisserij, voor de Verre Visserij alsmede voor de sektor van de weekdieren en schelpdieren.

Voor ons is het duidelijk dat de bestaande gewestelijke producentenorganisaties elk een vinger in de pap wensen te hebben en liefst zelf voor hun gewest zouden willen toekennen en verdelen.

Voor de heer Sénéchal, voorzitter van het Syndikaat der Reders ter Industriële Visserij, zijn de verklaringen van de heer Chirac eerder ontgoochelend, omdat men niet spreekt over de vele verliezen die in het verleden geleden werden en omdat de Staatshulp in de brandstofprijs nog niet eens voldoende is om de verhoging die in 1975 alleen reeds plaats had, te kunnen neutraliseren.

De heer Lefebvre, directeur van Vereniging van de Kleine Visserij meent dat de subsidie van 0,72 B. Fr. de liter brandstof toch reeds een postiief resultaat is alhoewel men hiervoor de voorziene staatshulp voor twaalf maand op zes, heeft moeten terugbrengen. Deze steun is echter nog altijd ontoereikend. Verder stelt hij vast dat de huidige doelstellingen van Brussel, deze niet meer zijn die ten grondslag lagen van de stichters en dat hier dus veranderingen ten goede dienen te komen. Verder is de kleinvisserij ontgoocheld over de interventieprijzen vastgesteld door de E.E.G.

Volgens de heer Hanno van het Syndikaat der vissers-werknemers mocht men zich aan geen mirakelen verwachten. Anderzijds is datgene dat werd toegekend volstrekt onvoldoende om de moeilijkheden in de visserij op te lossen :

BESLUIT

Wij staan toch wel enigzins verbaasd dat de zeer substantiele tussenkomsten en toezeggingen door de Franse regering gedaan, eerder ontgoocheling dan tevredenheid verwekken. Een tussenkomst van 0,72 B. Fr. per liter brandstof heeft de visserij in België niet terwijl de stichting van een Fonds voor Hulp en Marktregeling met staatsmiljoenen hier in België, zelfs naar evenredigheid met Frankrijk gemeten, eveneens van dien aard zou zijn, tevredenheid te verwekken. Als we de vergelijking met Frankrijk doortrekken, moeten we hier zelfs duidelijk zeggen, dat men in België heel weinig doet voor de visserij, ofwel dat de visserij en/of de verantwoordelijke organisaties niets doen dat effectieve resultaten oplevert.

Hopen we ten slotte dat België de heer Chirac op zijn minst zal steunen in zijn pogingen te Brussel om de invoer uit Derde Landen begrenzend te reglementeren en om betere E.E.G. tussenkomsten in de markt te bekomen, zouden de brandstofkwestie uit het oog te verliezen.

SLOOPPREMIE OM TE SANEREN OF OM TE MODERNISEREN ?

Met belangstelling het hoofdartikel van het Visserijblad van 23 januari gelezen waar we met één en ander wel akkoord gaan, maar omgekeerd ook met één en ander niet !

Het is duidelijk dat men in EEG-verband het toekennen van een sloopprémie aanmoedigt voor saneringsdoeleinden. De nationale kwotanormen zouden aldus, bij 't wegvallen van heel wat eenheden, gemakkelijker en zonder veel hinder kunnen aanvaard en gerespekteerd worden door de overblijvenden die door het uitvallen van anderen een evenredig groter aandeel zouden kunnen toegemeten worden. Wanneer dit uitvallen in alle lidstaten kan verorderd worden, zou er inderdaad voor de overblijvenden meer te rapen vallen en gezien het minder aanbod zouden ze dan nog normaal een hogere prijs aangeboden krijgen. Er is ergens toch wel een grens aan deze sanering. Men kan niet zo ver gaan om, bijvoorbeeld, nog slechts één schip te gaan overhouden, zodanig dat het voor dit enkel vaartuig telkens boerejaren worden ! Dat er sanering nodig is in landen waar men zonder nadenken in vorige jaren onbegrensd heeft uitgebreid, is werkelijk een noodzakelijkheid en komt de sanering van het bedrijf door het laten uitvallen van de overtollige eenheden, werkelijk op haar plaats. Dit is onder meer zeker het geval voor Nederland, waar men, onder andere door het vermenigvuldigen van het totaal P.K. vermogen, zonder van een eventuele aangroei der vaartuigen zelf te gewagen, zich werkelijk over-uitgerust heeft met al de nadelige konsekwenties van dien. Dit is echter niet het geval voor de Belgische vloot, waar de vaartuigen, kwa motorvermogen, heel wat bescheidener zijn uitgerust en waar men ieder jaar een tamelijke vermindering aan vissende vaartuigen heeft kunnen vaststellen.

We zullen zeker de laatste zijn om het uitvaardigen van een sloopprémie te bekampen, maar we menen, wat België betreft, het aksent duidelijk dient gelegd op een streven naar modernisering en dat men zeker het eventueel aanwenden van de sloopprémie voor moderniseringsbouw, niet mag uitsluiten. Onze visserij heeft dringend nood aan moderne vaartuigen, zoals bv. de recente N.15, O.186 en de in bouw zijnde O.33 die kwa vangstkapaciteit en dito rendement met de moderne vaartuigen uit het buitenland kunnen mededingen. Trouwens de besommingen verwezenlijkt in deze moeilijke tijden door de N.15 en O.186, laten aan duidelijkheid terzake niet te wensen over. De Belgische vloot telt zeker niet te veel eenheden en is zeker niet over-uitgerust. We hebben er onder meer reeds op gewezen dat, in het bijzonder wat Oostende en Nieuwpoort betreft, het aantal eenheden die aan de afslag komen, zowel de officiële diensten als de kopers zorgen baart door het gering aantal. Dan nog gaan spreken dat er verscheidene eenheden zouden dienen af te vloeien, is meer dan onbegrijpelijk. Trouwens stellen sommige kwoteringsnormen aan België toegewezen, ons desbetreffend eveneens in het gelijk, waar ons land een kontingent toegekend wordt dat zelfs hoger ligt, dan hetgeen het jaar voorafgaande aan de toekenning hiervan, door onze eenheden gevangen en aangevoerd werden. Onze vloot is te klein opdat een sanering, in de zin van het laten wegvallen van enkele eenheden, enige betekenis kan hebben. Ook de desbetreffende mindere aanvoer in onze afslag kan niet zo een grote invloed hebben, omdat we reeds meermalen ondervonden hebben dat het toch niet onze aanvoer is, die bepalend is voor de prijsvorming, maar voornamelijk de prijs van de ingevoerde filet, tong, kabeljauw, enz.

Hoe dikwijls horen we inderdaad niet in de markt, uitlatingen als : « Ik geef niet meer dan X..... fr want er zijn ingevoerde tongen aan ..... fr. Hetzelfde trouwens voor de kabeljauw, de filets, enz.

We mogen zeker geen initiatiefnemers zijn om de reeds zeer betrekkelijke belangrijkheid van onze nationale visserij nog wat te verminderen en te gaan aantasten! Sloopprémies gaan verlenen met bv. het enig inzicht om het reeds te gering aantal vissersvaartuigen nog wat te doen inkrimpen ,is mijn inziens eerder een daad van mensen, die bewust of misschien onbewust, tegen onze visserij gekant zijn. We zijn eerder de mening toegedaan dat alle « hands » aan dek dienen geroepen te worden om onze vloot op een fatsoenlijk peil kwa kwantiteit en kwaliteit uit te bouwen en uit te rusten.

En tenslotte nog dit, als men in het over-uitgeruste buitenland, aan sanering gaat doen door middel van de sloopprémie om het aantal varende eenheden te doen verminderen, dan zal automatisch het aanbod uit het buitenland verminderen, hetgeen inhoudt dat de prijs van het ingevoerde produkt evenredig zal verhogen waardoor, onafhankelijk van een minder of meerder aanvoer in onze afslag, de prijzen bij ons zullen hoger komen te liggen. We hebben het dus zeker niet nodig, om hoger prijzen te zien tot stand komen, dat onze vloot gehalveerd wordt met het gevaar, dat onze nationale visserij praktisch van geen tel meer wordt en zich tenslotte zou herleiden tot enkele eenheden om de folklore in stand te houden.

« Sprokkel »

DE BERGING VAN DE B.604 „IBIS"

Op het ogenblik van het ter perse gaan, heden donderdag, zijn de werken aan de B.604 herbegonnen.

Het bestendig slecht weder heeft de berging belet.

Na vorige week een eerste weier rond het wrak gespannen te hebben, moest dit werk heden woensdag herbegonnen ,daar het slechte weder het begonnen werk vernietigd had.

Men hoopt, zo het weder het toelaat heden vrijdag of zaterdag de berging te voleindigen.

Zal dit het geheim van de stoffelijke overschotten oplossen, is de vraag welke men stelt, daar niets zegt dat deze in het wrak zullen te vinden zijn.

ZEEVERVUILING KONTROLE EN STRAFMAATREGELEN

Door de heer Hubaux werd de bevoegde minister in deze aangelegenheid volgende vragen gesteld.

Bij toezichtoperaties op zee vanuit de lucht in het Kanaal hebben de Franse overheden door middel van vliegtuigen met een infraroodcamera een aantal vervuilende schepen opgespoord. Van de 147 gecontroleerde schepen werden zeven als vervuilers geïdentificeerd.

Gelet nu op het groot aantal schepen dat door het Kanaal vaart 10.000 in drie weken — maar ook het Nauw van Calais en de Noordzee om de velle Westeuropese havens aan te doen, spreekt het vanzelf dat het aantal ongeoorloofde lozingen verscheidene tientallen per dag bedraagt.

Bij die kontroles in het Kanaal werd vastgesteld dat de vervuiling van de zee door koolwaterstoffen nog erger is dan werd aangenomen.

Daaromtrent zou ik via het bulletin van Vragen en Antwoorden willen vernemen :

1. of gelijkaardige controlles reeds langs de Belgische kust werden gehouden en, zo ja, of de uitkomsten openbaar werden gemaakt;

2. of de Belgische overheid over de nodige apparatuur beschikt om doeltreffend te controleren, d.w.z. infraroodcamera die beelden kan overseinen naar een televisiescherm aan land;

3. of reeds vervolgingen ingesteld werden tegen bepaalde schepen die als vervuilers geïdentificeerd konden worden;

4. of er een innige samenwerking is tussen de Franse, de Belgische en de Nederlandse overheid om de vervuilende schepen op te sporen en te identificeren dan wel of die samenwerking reeds werd besproken of bij onderhandelingen ter sprake gebracht;

5. of kredieten werden uitgetrokken om die strijd tegen zeevervuiling te voeren ?

ANTWOORD :

1. Door België werden nog geen systematische controlles voor het opsporen van schepen die zich schuldig maken aan verontreiniging, uitgevoerd. Ons land beschikt niet over vliegtuigen die uitgerust zijn met infrarood camera's.

2. Zoals reeds gezegd beschikt ons land niet over dergelijke uitrusting. Een werkgroep van de Interministeriële Commissie voor leefmilieu houdt zich met dit probleem bezig. Om tot een detectiesysteem te kunnen komen dat vierentwintig uren op vierentwintig en in alle weersomstandigheden kan werken zouden er vier tweemotorige vliegtuigen moeten aangekocht worden welke uitgerust zijn met IR (infrarood) Scanners. In een eerste fase zouden de waarnemingen vanuit het vliegtuig overgeseind worden naar een centrale post aan de kust.

3. Sedert 1971 werden er geen overtredingen gemeld door het loodswezen. Om redenen van bezuiniging wordt het aantal vluchten door de helikopters van de Heliflight te Koksijde tot een minimum beperkt. Gezien opzettelijke lozingen meestal 's nachts gebeuren, is het met de huidige ter beschikking staande middelen niet mogelijk overtredingen vast te stellen.

4. De overeenkomst van Bonn van 9 juni 1969 betreffende de samenwerking bij de bestrijding van verontreiniging van de Noordzee door olie, ondertekend door België, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Nederland, Noorwegen, Groot-Brittannië, Noord-Ierland en Zweden, rijks, in toepassing van artikel 6.4. en de technische regeling van Pavan de overeenkomst van Bonn, ondertekend door België, Frankrijk en Groot-Brittannië, regelen de samenwerking tussen deze landen.

Zo heeft ieder land de verplichting de olievlekken aan zijn buur te melden indien deze een gevaar inhouden voor zijn kust.

5. Gevolg aan de besluiten van de hogervermelde werkgroep heb ik aan een beperkte werkgroep gevraagd de budgetaire implicaties te berekenen van maatregelen tot opsporing van de olieverontreiniging op de zee, dit met het doel eventueel proefvluchten te kunnen uitvoeren in de loop van het jaar 1976 en de nodige kredieten voor de uitrusting en de bemanning te voorzien op het budget 1977.

EEN VIJFTIENJARIGE JONGEN WOU NAAR ZEE

Stak zich weg aan boord van een treiler

Een vijftienjarige jongen uit Grimsby die absoluut naar zee wou, maar hiertoe geen gelegenheid kreeg, vond er niets beter op dan zich aan boord van een op vertrekken staande trawler te verstekken. Het uitgekozen vaartuig was de Witte Zee treiler Barnsley, zodat het meteen een zeer spektakulaire zeedoop zou geworden zijn voor de nieuwbakken zeeman. Ongelukkig voor hem ontdekte de schipper z'n blinde passagier toen het vaartuig nog maar enkele uren op zee was. Niettegenstaande verscheidene matrozen met de jongen meevoelden en anderen hem een lesje wensten te geven door hem de hardheid van de stiel te doen aanvoelen en hem niet te sparen op de reis, besliste de schipper er toch anders over. Hij dacht eerst de jongen in het passeren te Aberdeen aan wal te zetten, maar door het slechte weder kon dit moeilijk. Tenslotte kon hij kontakt opnemen met Peterhead en een sleepboot voer de «Barnsley» tegemoet om de jongen op te pikken en aan land te brengen. Er werd niet verteld hoe hij thuis ontvangen werd.

We dachten dat dergelijke verstekelingenhistories reeds lang tot het romantische verleden behoorden.

Maar... de zee trekt nog altijd.

EEN NIEUWE VISSERSHAVEN VOOR ZEEBRUGGE

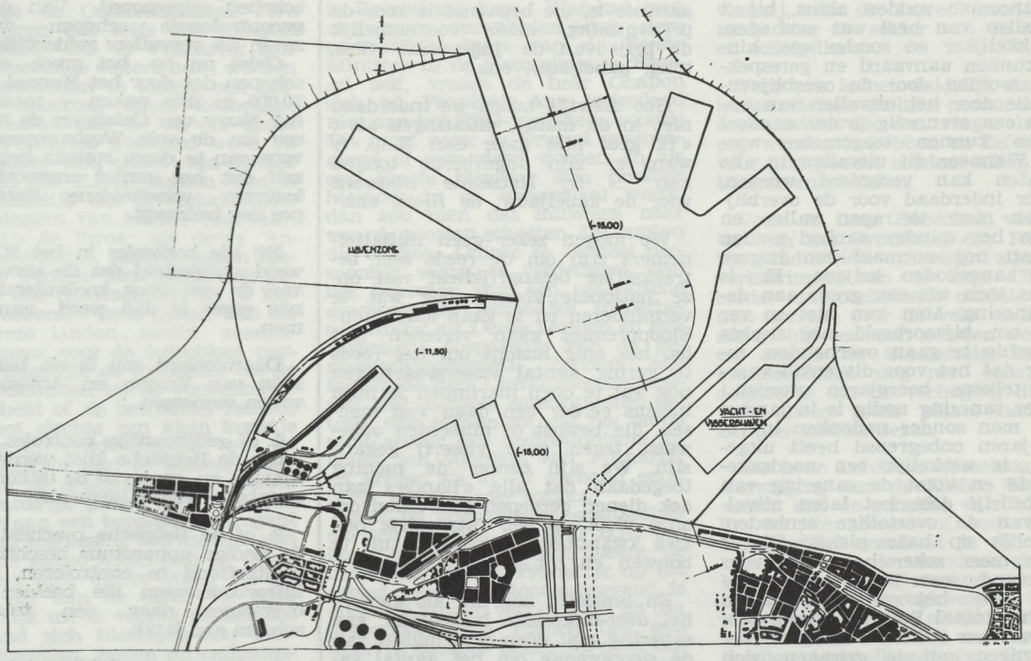
In de Lloyds Anversois verscheen van B. Van den Bossche een artikel over de toekomst van de haven van Zeebrugge, ondertiteld als «wedren tegen het uurwerk — licht op groen voor privé onderneming».

In dit zelfde blad werd hiernaast gegeven schets afgedrukt van de voorhaven van Zeebrugge, zoals die gezien wordt door de werkgroep Symarinfra en die bijzonder aktueel geworden is sinds de regering aan Distrigaz de toelating heeft gegeven tot eksploitatie.

Op die schets is een nieuwe vissershaven en yachtingcenter voorzien, liggend vóór de westelijke villa's xan Knokke-Heist, die aldus enige kompensatie zou krijgen voor de toeristische hinder, die de Oostkust moet ondervinden van de verdere uitbouw van de Zeebrugse industriehaven.

We onderlijnen dit hier des te nadrukkelijker, omdat buiten de breinwerkers van Openbare Werken ook in andere departementen de idee groeit dat de visserij aan de Oostkust mag afgeschreven worden. Het kan ons een klein beetje kalmeren vast te stellen dat nu ook Symarinfra voor de zeevisserij iets voor[illegible], zij het dan slechts uit kompensatie-overwegingen voor Knokke-Heist.

Omdat alle bemerkingen en suggesties de uiteindelijke beslissing kunnen beïnvloeden, willen we nogmaals het belang van de oostkustvisserij illustreren met de cijfers van 1975.



1. nieuw dok voor oceaancontrainers
2. nieuw dok voor Distrigaz, waar methaantankers zullen aanleggen
3. onderwaterdammen met een diepte binnen à — 15 m
4. bestaande aanlegkaai voor containers en gasoil
5. Zeemachtdok en aanverwante
6. 7. nieuw strand (!)
8. kaai om te meren vooraleer door de sluis te gaan
9. de sluis van 125.000 Ton
10. onafhankelijke haven voor visserij en yachting
11. uitloop afleidingsvaarten
12. zwaaidok
13. nieuw dok voor petroleum
14. bestaande „muur" van Zeebrugge
15. het „Pas van 't zand"

A het gearceerd gedeelte is de huidige vissershaven

EVOLUTIE VAN DE VISSERIJ

Meer en meer neemt de overtuiging toe dat onze visserij-sterkte zich ergens zal stabiliseren rond 200 eenheden met een goeie 1000 bemanningsleden.

Een onderzoek van de laatst dagen bewijst anderzijds dat meer en meer Oostendse reders zoeken het bedrijf te verlaten, wat de sinds lang vermoede gedachte dat Oostende niet langer visserij-minded is bewaarheidt en wat ten overvloede bewijst dat het verder bestaan van een eigen visserijnijverheid meer en meer afhangt van de mogelijkheden, die aan de Oostkust voorhanden blijven, wetende dat men niet ongestraft een uitgesproken familiaal bedrijf overplant.

De opbrengst ter vismijn van Zeebrugge in 1975 bedraagt 580 miljoen, waarvan 2,5 miljoen door vreemde vaartuigen werd aangevoerd. Anderzijds verkochten Zeebrugse vaartuigen voor een kleine 100 miljoen in het buitenland, en in Oostende voor 65 miljoen aan vis en voor 2 miljoen aan garnaal.

Van de 65 miljoen moeten we aanvaarden dat slechts 10 miljoen door toevallige Zeebruggenaars werd aangevoerd (herstelling slipway, enz.), de rest komt van Zeebrugse vaartuigen die traditioneel op Oostende varen en die zelfs nooit of nimmer de thuishaven hebben aangedaan; de oorzaak hiervan is jaren terug te zoeken. De garnaalvaartuigen die voor 2 miljoen in Oostende hebben verkocht deden dit in hoofdzaak omdat Oostende wél en Zeebrugge géén zaterdagmarkt heeft.

Kortom, moest de Oostkust een optimale akkomodatie kunnen bieden en moest de visprijs niet die grote schommelingen kennen waardoor buitenlandse havens aantrekkelijker worden, dan zou Zeebrugge nu reeds 100 miljoen méér opbrengst boeken dan Oostende.

We schrijven dit niet met leedvermaak en we betrachten oprecht alle chauvisme van ons af te zetten, maar we steigeren bij de vaststelling dat men in Brussel blind blijft voor de evolutie van de visserij en daarenboven zou durven beslissingen nemen op louter bureaukratische gronden.

We zijn geen techniekers en durven daarom niet vermoeden welke technische mogelijkheden of moeilijkheden het plan Symarinfra zullen oproepen; we zijn echter wel genoegzaam met de ganse zeevisserij begaan om te durven eisen dat de Oostkust een volwaardige vissershaven ter beschikking heeft. hoop dat de Oostendse tanende vloot ooit naar de Oostkust zou komen, we blijven immers overtuigd dat de bestaande decentralisatie alleen maar nuttig kan zijn, terwijl Oostende internationaal kan blijven aantrekken, maar we zijn des te meer overtuigd dat een projekt als Symarinfra niet van de hand mag gedaan worden als een utopie. Wel integendeel, als Belgie een nationale zeevisserij noodzakelijk vindt en wil behouden, is de Oostkust niet weg te denken en niet weg te vagen.

J. DEROOSE

Lees „HET VISSERIJBLAD"

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

SCHIPPER VAN HOVE VAN O.94 „ESPERANCE" BUITEN ZAAK GESTELD

Na een toch wel lange onderbreking is de Onderzoeksraad voor de Zeevaart dinsdag weer bijeen gekomen. Vier punten stonden op de rol en die werden stuk voor stuk behandeld; **eerste zaak was de** dreun die de pakketboot «Prins Philippe» toediende aan het staketsel van de Oostendse haven, nu al ruim twee jaar geleden en waarbij toen schipper Vanhove van de treiler O.94 «Espérance» ter verantwoording werd geroepen. Zogezegd omdat zijn vaartuig een obstakelvrije aanloop tot de havengeul in de weg stond en waardoor de «Prins Philippe» pardoes tegen het staketsel aanliep. Feiten die natuurlijk door betrokken schipper fel werden betwist. Hij hield inderdaad staande dat zijn vaartuig ruim bewesten het havenhoofd lag en de aanvaring uiteraard aan andere oorzaken dient toegeschreven.

Kortom, heel klaar kwamen de preciese feiten nooit aan het licht en daar nemen wij dan het speurderswerk van rijkskommissaris Bentein nog graag bij. Heeft ons trouwens steeds zo'n beetje een dubieuse zaak geleken omdat men soms te vlug de schuld op de vissers wil afwimpelen. Verre natuurlijk van de zaken te veralgemenen want ook bij onze schippers kennen wij scheeflopers. Maar kom, in huidig geval leek het ons toch wel flagrant.

Het minutieus opzoekingswerk, wij zegden het reeds, dat de h. Bentein zich getroostte, heeft uiteindelijk tot niets geleid. In het besluit staat te lezen dat er wel «vermoedens» bestaan dat de O.94 niet «ruim en bijtijds» de havengeul heeft vrijgelaten maar dat deze vermoedens niet genoeg gestaafd zijn om een tuchtmaatregel toe te passen. Betrokken schipper Vanhove geniet bijgevolg het «beneficium van de twijfel» ,m.a.w. hij wordt buiten zaak gesteld.

AANVARING TIJDENS SLEEP

Een volgende zaak betrof de aanvaring die de Z.573 «La Paloma» te verduren kreeg toen de treiler op sleeptouw werd genomen door de Z.307. Terzake werd matroos Degroote onderhoord die op het ogenblik der feiten op de brug stond. Hij geeft toe geen aandachtseinen te hebben gegeven en ook geen radiokontakt te hebben opgenomen met het slepend vaartuig toen de onbekend gebleven coaster gevaarlijk naderde. Na de aanvaring zette de coaster zelfs onverstoord de koers verder. Tevens blijkt dat de dekverlichting nog aanstond en dat was volgens de Raad zelfs van aard om de bevelvoerder van de aanvarende coaster in verwarring te brengen maar schipper Degroote, die nadien wordt onderhoord, beweert dat dit geenzins het geval kan zijn gezien dit enkel op het achterdek gebeurde.

Schipper Degroote bevestigde verder dat de sleeplijn wel degelijk verlicht was en dat de bevelvoerder van het slepend vaartuig de leiding van de sleep had.

„BLACK EAGLE" RAMDE VOOR DE ZOVEELSTE KEER

Een andere aanvaring was deze die de treiler Z.348 «Bristol» te verduren kreeg van het containerschip «Black Eagle». Bedoelde vrachtschip gaf trouwens eerder ook al andere vaartuigen een fikse dreun terwijl de verantwoordelijken zich tevreden stellen met een uitleg van «het schip vaart op 'n tijdschema ». Daarmee kunnen de vissers het stellen. Dat kreeg ook schipper Everaert van de «Bristol» te horen. De aanvaring deed zich voor op de stuurboordzijde waardoor de bak grotendeels vernield werd. Niettemin kon het vaartuig nog op eigen krachten Zeebrugge bereiken. Schipper Everaert geeft wel toe dat hij nog meer vertrouwd moest geraken met een pas aan boord geplaatste radar en dat er op het ogenblik der feiten een dikke mist heerste. Hem wordt verder aangetoond dat hij verkeerd was door de radar op een 4-mijl range te gebruiken. Volgens getuige gaf de «Black Eagle» geen aandachtseinen terwijl men op de «Bristol» regelmatig mistseinen gaf.

TOTAAL VERLIES Z.496 „DAMAR"

Een laatste geval tenslotte betrof de ramp met de Z.496 «Damar» die ter hoogte van de Engelse kust zonk na twee kort opeenvolgende grondzeeën Getuige Thiel bevestigde dat de deur wel degelijk werd opengeslagen nadat een drijvend stuk hout de deurkrik had opengedrukt. Deze deur bleef dwars open staan. Verder bevestigt getuige nog dat de losporten in prima staat verkeerden.

AFSCHEID

De zitting werd even onderbroken voor een korte hulde. Namens de Raad overhandigde voorzitter Vandercruyssen een geschenk aan de gewezen Oostendse visser en reder Arthur Zonnekein die gedurende een kwarteeuw deel uitmaakte van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart en zich onlangs heeft terug getrokken.
Ook met onze gemeende gelukwensen uiteraard voor de sympathieke Arthur Zonnekein.

ZIJ HADDEN PECH...

Tijdens de terugreis kreeg de O.279, schipper Leperre Willy, een harde klop op het achterschip. In de haven gekomen, stelde men op de slip vast dat twee bladen van het vierbladig schroef beschadigd waren.

xxx

Tijdens de terugreis moest schipper-eigenaar Robert Cattoor van de Z.418, vaststellen dat touwwerk tussen de dichtingsring van de schroefasbrug gedraaid zat.

Bij het proefdraaien in de haven van Zeebrugge stelde de motorist Deivos Jozef van de Z.483 vast dat de motorbel alarm sloeg.

Er verspreidde zich rook in de machinekamer en een reuk van verbrande olie die uit de carter kwam.

x x x

Bij nadere kontrole bleek dat grondlagers van de cilinders en ook een drijfstanglager warm liepen.

De herstelling werd dan ook uitgevoerd maar na dat het schip amper negen uur in zee was moest het vaartuig terug de haven aandoen. Toen de motorist de motor stilliegde deed zich een ontploffing voor in de motor.

Alle beschermingsdeksels van de cilinders vlogen weg, de kookbuisdeur werd uit zijn hengsels gerukt en gebroken. De deur van de brug werd gespleten en de motorist liep verwondingen op aan de armen. Een begin van brand kon in de machinekamer bestreden worden.

Het vaartuig moest door de Z.183 terug naar Zeebrugge gesleept worden.

x x x

De Z.525 van de Wwe Savels door de Z.518 «Cretity Sark» naar Leon moest met defect ter visserij Newhaven opgesleept worden, waar vastgesteld werd dat de loden toppjes van de startbatterijen weggevreten waren, waardoor geen elektrische stroom kon verwekt worden.

x x x

Tengevolge van de zware storm waarin de Z.542 van Frans Devooght zich bevond, werd het Holmeslicht van de S.B. reddingsboei vernietigd alsook zes planken van de achterspiegel.

De Z.547 moest zijn visserij staken en de terugreis aanvatten met defecte keerkoppeling.

x x x

De N.579 van de rederij Westhoek met als schipper Rigaux Roger, moest met korre in de schroef door de O.180 naar de haven van Douglas (Ierland) opgesleept worden, waar een kikvorsman de zaak regelde en de N.579 terug kon uitvaren.

x x x

De N.765 van Vercoutter Raphael was ter visserij naar de Fairy Bank uitgevaren, toen het opgeroepen werd van de N.591, die winchbreuk had, waardoor de N.765 zijn vistuig moest opwinden en het vaartuig naar Nieuwpoort slepen.

x x x

— De Z.16 Kontiki II van schipper-eigenaar Jacky Gevaert, moest op de heenreis naar visgrond 828 wegens de noordwestenstorm gaan bijliggen. Tijdens dit stormweer met windkracht 11 ging het Holmeslicht overboord vermoedelijk tengevolge een zware golf.

x x x

— Op visvak 201 weigerde aan boord van de Z.343 Bristol bij het wegzetten van de korre opeens de vislier in werking te treden. Daar men de oorzaak hiervan niet kon achterhalen, besloot men de terugreis aan te vangen. In de thuishaven werd vastgesteld dat de as in de flens gebroken was.

x x x

— Terwijl de Z.321 Aurora in de Zeebrugse vaargeul aan het manoeuvreren was, kreeg schipper Daniel Rappé een radio-oproep van de Z.421 Concordia, die nabij de pier van Blankenberge met een defekte keerkoppeling lag. Beide schippers waren akkoord en de Concordia werd tot aan de Texaco-kaai op sleep genomen vanwaar de redeboot het tot in de schuillhaven bracht.

x x x

— Ter hoogte van Duinkerken viel de decca-apparatuur aan boord van de Z.444 L'Avenir uit. Schipper Ronny Snauwaert besloot maar Boulogne te lopen voor de herstellingswerken. Na deze haven achtenaf weer verlaten te hebben, geraakte men in stormweer, zodat met zich verplicht zag in de Engelse haven Portsmouth te gaan schuilen. Terug op de visserijgronden, viel opnieuw de decca-apparatuur uit. Men kon zich niettemin behelpen met de radar-installatie om de thuishaven aan te doen.

— Bij het opwinden van de bok aan boord van de Z.574 Nautilus, brak de rol van de veiligheid die in de bok bevestigd is en scheurde weg. Daar de rol verloren ging, was men verplicht de visserij te staken gezien de herstelling op zee onmogelijk bleek.

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.

KORTE BERICHTEN

NAGENOEG 800 VISSERS AAN DE DOP TE GRIMSBY

Het gaat slecht in de Engelse visserij. Dit volgt onder meer uit een verklaring van de stadsadministratie die aantoonde dat vorige week niet minder dan 789 vissers ingeschreven waren voor steun. Het slechte weder zat er ook wel voor iets tussen, maar anderzijds liggen veel vaartuigen op wegens verlieslatende uitbating. Grimsby heeft dan ook een speciaal beroep op de regering gedaan om het verval van de visserij die één van de voornaamste lokale nijverheden is, te keer te gaan. Ook in de aanvoer kende Grimsby een dieptepunt daar verleden week slechts een 16 duizend bennen gelost werden waaronder dan nog 4 duizend van buitenlandse schepen.

DE ENGELSE VISKOPERS KLAGEN !

Over het algemeen aanvaardt men dat het voor een viskoper altijd goed gaat. Te Grimsby klagen de kopers echter dat ze, om hun klanten te kunnen behouden, sinds het begin van het jaar met verlies werken. Door de uiterst geringe aanvoer kreeg de vis inderdaad topprijzen. Hierop inhakende verklaarden verscheidene kopers dat het zeker niet zo kan blijven. Anderzijds gaan zij akkoord, dat ook de reders aan deze hoge prijzen niet veel hebben gezien de schaarste in de aanvoer. Verscheidene rederijen kwamen zelfs niet aan hun kosten niettegenstaande ongekende topprijzen voor de vis.

EEN LAATSTE ENGELS SLACHTOFFER VAN EVEN VOOR DE WAPENSTILSTAND IN DE KABELJAUWOORLOG

Enkele uren slechts voor het terugtrekken van de Engelse gewapende fregatten en dus voor de feitelijke wapenstilstand tussen de IJslandse kanoneerboten en de Engelse trawlers, werd de Grimsbytrawler „Lord Jellicoë" door een kanoneerboot aangevaren en liep tamelijk zware schade op even boven de waterlijn. Het was bij 'n poging vanwege de IJslandse „Aegir" om de sleeptrossen van voornoemde trawler door te varen dat deze de „Lord Jellicoë" midschips trof. Gevolg hiervan was een meterslange scheur in de romp van de Engelse trawler even boven de waterlijn en een vier meter lange zware deuk langs bakboordzijde. Volgens de Engelse schipper was de aanvaring het gevolg van slechte zeemanschap van de IJslander na een vergeefse poging de sleeptrossen door te snijden. Volgens IJslandse berichten zou de fout echter bij de „Lord Jellicoë" gelegen hebben die geprobeerd had de „Aegir" te rammen. Het is inderdaad zo, dat de IJslanders wel hun aanvallen op de sleeptrossen min of meer kunnen wettigen, maar noch de Engelsen, noch de IJslanders hun tegenstrevers mogen rammen noch hun veiligheid in gevaar brengen. Daarom ook tracht men wederzijds de schuld van een aanvaring op het ander vaartuig te leggen.

En is de trawler verzekerd voor dergelijke grapjes ?

REKORDVANGST VOOR FAROER VISSERS-VAARTUIG

Voor de eerste maal dat de „Polarborg I" uit Faroer te Grimsby in de afslag komt markten, realiseerde het vaartuig een topresultaat. De prijzen waren zeer goed en en het schip zelf zette ongeveer 2500 bennen van vijftig kg in de markt (1763 kits). Het was doorgaans kabeljauw en gul met enkele bennen mooie schelvis van de Witte Zee. Het schip kwam terug van een 17-daagse reis waarvan slechts 7 dagen gevist werd. De opbrengst was rond de 3.350.000 B.fr. De „Polarborg" is een vaartuig van 50 meter lengte, met een motor van 750 PK. Het is een zeer modern vaartuig, praktisch volledig geautomatiseerd. Het schip maakt zelf ijs aan boord ,namelijk 7 ton per dag en kan zelf vers water maken. Het heeft alle denkelijke apparatuur aan boord en onder meer een „Taiyo-recorder" die weerkaarten maakt met het voorziene weder voor de dag. Het schip heeft 80 miljoen B.fr. nieuw gekost en heeft een bemanning aan boord van 14 koppen. Het vaartuig loopt 13 mijl.

DE KABELJAUWOORLOG EN DE ENGELSE „OBSERVER" OVER DE EIGEN REGERING

Dat Engeland in eigen land niet onvermengd gevolgd wordt in de kabeljauwoorlog blijkt onder meer uit het artikel verschenen in de «Observer» en waarin de huidige houding van de regering eerder als schijnheilig in de verf wordt gezet. Het blad weet inderdaad te zeggen, dat in de betrokken regeringskringen de invoering van de 200 mijlenzone niet zo vijandig gezind staan omdat Engeland zelf alldus over een uitgestrekt visserijgebied zou beschikken waarover men het inzicht koestert een gebied van 100 mijlen uit de kust voor de eigen visserij te behouden. Hierbij schijnt men echter te vergeten dat er nog altijd zo iets bestaat als de EEG, die dergelijke diskriminerende maatregel ONDER DE PARTNERLANDEN niet zou aanvaarden.

LAGER PRIJZEN VOOR DE VIS IN 1975 IN FRANKRIJK

Uit een statistiek opgemaakt over gans Frankrijk met betrekking tot de aanvoer en de prijs van de vis over de laatste periode van 1975, blijkt dat er een vermeerdering van aanvoer was met bijna 18 pct maar slechts een meeropbrengst van iets meer dan 16 pct tegenover 1974. Daaruit blijkt dus dat de vis lager prijzen kreeg in 1975 dan in 1974, daargelaten dat 1974 ook all geen bijzonder jaar was voor de visprijzen.

Het is dus begrijpelijk dat tegenover de zo sterk gestegen uitbatingskosten, de rederijen in moeilijkheden beginnen te geraken.

TOENEMENDE GEWESTELIJKE NAIJVER TUSSEN ENGELSE VISSERIJSCHEPEN

We wezen vroeger reeds op de opschudding die Schotse vissers veroorzaakten op de Midden Westkust van Engeland omdat ze er, zogezegd, de makreel kwamen wegvissen van de plaatselijke visserij. Verleden week nu heerste terug heel wat opwinding onder de vissers van Cornish omdat gerapporteerd werd dat de 44 meter «Chris Andra» uit Fraserburgh op weg was naar de Cornish-kusten om er de makreel te vissen. De schipper van de «Chris-Andra» was echter op sprotvangst en bracht onder meer 300 duizend kgr van dit visje te Franserburgh binnen waar zij echter niet onmiddellijk kon gaan lossen omdat de vismeelfabrieken overlast zaten vanwege de grote aanvoer door Faroe-vaartuigen. Toen de schipper van de «Chris-Andra» verwittigd werd van de opschudding die hij veroorzaakt had onder de vissers van de Cornish-kust, antwoorddde hij dat Engeland best een beschermde 50 mijlenzone zou invoenen waardoor alle buitenlanders zouden geweerd worden kel probleem meer bestaan voor de Engelse visserij en zou eenieder uit deze zone. Dan zou er geen enbreed aan zijn trekken komen en het ongezond partikularisme en de naijver onder de eigen mensen zou met de eerste maal verdwenen zijn. Hieruit kan men nogmaals besluiten dat de Engelse visserij, uitzondering gemaakt voor de IJslandtrawlers, zeker gemakkelijk voor een uitbreiding van de territoriale wateren tot 200 mijlen zou te vinden zijn onder voorwaarde dat de vis in deze wateren zou voorbehouden worden aan de eigen vissers. EEG-partners let dus in deze eventualiteit, goed op uw zaak.

EVOLUTIE VAN DE VISSERIJ DE SPORTVISSERIJ, DE ZEEVAARTREGLEMENTEN EN DE ZEEVAARDIGHEID

Er gaat geen week voorbij of men hoort van ongelukken aan boord van sportvissersvaartuigen, van strandingen, overboord slaan, lekkages, aanvaringen, enz...

Verder wordt het bij velen geen sportvisserij meer, maar een echte visserij op garnaal of vis met allerlei netten, waarvan de maaswijdte aan de wettelijke normen niet beantwoordt.

De verkoop van de gevangen vis en garnaal in restaurants en elders wordt met regelmaat van een klok voortgezet zonder faktuur, zonder BTW, zonder belasting dus, enz...

Men noemt dat... een sport !

Moest het bij een werkelijke sport blijiven dan zou daaraan minder aandacht worden besteed.

Maar dit is niet het geval en meer en meer zijn deze uitvarende schepen een gevaar voor de scheepvaart en een benadeliging van de mensen, dus de vissers, die op zee hun brood moeten verdienen.

Dat de beroepsmiddens daaraan niet meer aandacht hebben besteed is te betreuren en niet begrijpbaar.

Meer en meer worden dus oude vissersvaartuigen voor dergelijk sport (?) opgekocht. Daarenboven vaart men niet 10 à 20 man uit, wat een beroepsvisser verboden is. Aan whisky, restaurant, enz., ontbreekt het ook niet.

In Holland wordt daaraan door de Hogere Overheid meer aandacht besteed en werden in de laatste tijd maatregelen genomen, welke volgens de bevoegde middens noodzakelijk zijn. Want velen van die sportvissers hebben daarenboven geen bewijs van deugdelijkheid. Ook ontbreken genoeg reddinggordels en de kontrolle is is praktisch nul. En dan moet men niet spreken van hun kennis van zeevaartreglementen.

Het wordt hoog tijd dat aan dit alles meer aandacht wordt verleend.

(Vervolg blz. 7)

Korte berichten

(Vervolg van blz. 6)

AANVULLENDE ONDERHANDELINGEN OVER DE KWOTA IN DE NOORD-OOST-ATLANTIEK

De weigering van de Nederlandse vissers om zich aan de kwotareglementering te onderwerpen, heeft aanleiding gegeven tot een samenkomst van de Ministers van Landbouw van de landen van de Europese Gemeenschap.

Zoals men reeds weet, hebben de Nederlandse vissers doelbewust de hen toegekende kwota op de tong overschreden en werden ze hiervoor door hun eigen regering in overtreding genomen en voor de rechtbank gedaagd.

Als verweermaatregel zeggen de Nederlandse vissers, dat de bewuste reglementering in strijd is met de doelstellingen van de Gemeenschappelijke Markt. De Nederlandse Rechtbank die de overtredingen diende te bestraffen, heeft zoals we reeds schreven, deze zaken doorgespeeld aan het Rechtshof te Luxemburg die nog geen uitspraak gedaan heeft ter zake. Nederland wenst nu een verklaring vanwege de „Negen' 'waarin de Noord-Oost Atlantiek - reglementering als wel in overeenkomst met de Gemeenschappelijke Markt vastgesteld wordt. Al dus zouden de Nederlandse Rechtbanken geen voorbehoud meer kunnen formuleren. Gezien ook de andere partnerlanden er belang bij hebben te vermijden dat hun eigen vissers op basis van onverenigbaarheid tussen de doelstellingen van de Gemeenschappelijke Markt en de beslissingen van de Konferentie van de Noord-Oost Atlantiek, de kwotaregelingen aan hun visserslaarzen zouden lappen, zou er een eenstemmig akkoord moeten bestaan om de Nederlanders voldoening te geven. Wij vinden dit geen faire handelswijze. Men is in overtreding of niet. De andere landen hebben zich daar aan ook moeten houden. De Kommissie heeft de reserve geformuleerd, dat in de toekomst, de landen niet meer in afzonderlijke naam aan de zittingen van de Konferentie van de Noord-Oost Atlantiek zouden deelnemen en er hun belangen benaarstigen, maar dat men eerst in EEG-verband een houding zou bepalen. Dit in het bijzonder om te voorkomen, dat men naderhand sommige nationale overeenkomsten in het eigen land zou kontesteren omdat ze niet in overeenstemming zijn met de doelstellingen van de Europese Gemeenschap. Wanneer dit voorafgaandelijke beslist is in de EEG-Kommissie zelf, dan kan men nog moeilijk beweren dat het niet in overeenkomst te brengen is met de beslissingen en stellingen van de E.E.G. !

LICHTE ONRUST ONDER DE ENGELSE IJSLANDVAARDERS

De Britse IJslandschepen gaan door met vissen in de 200 mijlenzone niettegenstaande de Engelse oorlogsbodems teruggetrokken werden nadat enerzijds IJsland gedreigd had de diplomatieke betrekkingen met Engeland te verbreken maar anderzijds de IJslandse Eerste Minister zich akkoord had verklaard voor besprekingen naar Londen te komen. Ondertussen werd voor deze periode van besprekingen stilzwijgend overeengekomen dat de IJslandse kanoneerboten voorlopig de Engelse vaartuigen ongemoeid zouden laten. De voorzitter van de Engelse trawlersbond, de heer Mike Burton, zegde dat deze nieuwe toestand wel de moeite waard was om uit te proberen. Ook hij ziet anders geen oplossing om de IJslanders aan de spreektafel te krijgen. Nochtans heeft het hem wel in zekere mate verontrust dat de Minister van Buitenlandse Zaken, Callaghan, tot de beslissing kwam de fregatten terug te trekken zonder enig overleg met de trawlerfederatie. Daarbij komt nog dat door IJsland geen enkele waarborg gegeven werd de Engelse vaartuigen ongemoeid te laten. De Engelsen werd een verplichting opgelegd de oorlogsbodems terug te trekken, terwijl IJsland zelf geen enkele verplichting op zich nam de Engelse trawlers ongemoeid te laten. Aldus kon IJsland het gezicht redden alhoewel dit land had laten verstaan dat ze binst de onderhandelingen hun kanoneerboten niet zouden de opdracht geven de sleeptrossen door te varen en de Engelsen het vissen onmogelijk te maken. Volgens dezelfde spreker bevinden de Engelse vaartuigen zich nu in dezelfde situatie zoals in de tijd voor de fregattenbescherming. Toch sprak de heer Burton de mening uit, dat, zelfs bij nieuwe aanvallen door de kanoneerboten, de Engelse trawlers toch voort zouden vissen in de 200 mijlenzone. De kanoneerboten kunnen niet overal tegelijk zijn en de te bewaken zone is geweldig groot en uitgebreid.

Ondertussen vernamen we dat de IJslandse minister terug uit Londen naar zijn land vertrok. Ondervraagd over het resultaat van zijn besprekingen deelde hij slechts mede dat hij dit eerst aan zijn regering zou voorleggen. In ieder geval was er geen onmiddellijk optimisme te bespeuren. De woordvoerder van het Britse Ministerie van Buitenlandse Zaken zegde duidelijk dat er nog geen sprake was van een overeenkomst tussen beide landen niettegenstaande zijn land de eisen had verminderd. Zoals men weet kreeg Engeland slechts een beperkt kwotum van 60.000 ton door IJsland toegemeten, terwijl het in feite 110.000 ton eist, gezien de Engelsen de vorige jaren rond de 160.000 ton uit de IJslandse wateren visten. Naar het schijnt zouden de IJslanders stug vasthouden aan het door de Engelsen totaal als onvoldoende aangeziene 60.000 ton.

MISPLAATSTE AANTIJGINGEN OVER DE FRANSE OESTER

Frankrijk kreeg begin van dit jaar eveneens zijn «Testgeval», dit met betrekking tot de schelpdieren en in het bijzonder de oesters. Door het laboratorium van het Departement Tours werd een onderzoek verricht op 144 oesters aangekocht bij 12 verscheidene handelaars. Volgens de onderzoekers zou een zeker onrustwekkend loodgehalte vastgesteld geweest zijn, streptocokken afkomstig uit fekaliën en bacillen die zouden kunnen drager zijn van de thyfoïde !

Op 8 januari kwamen dan twee onderzoekers van Poitiers in het nieuws die tussen 1972 en 1974 niet minder dan 11.000 oesters en 4.000 mosselen onderzocht hebben uit verwateringsparken van de franse kust.

Bij 3 t.h. der gevallen bevatten de schelp- en weekdieren virussen die op zijn minst aanleiding konden geven tot ingewandongemakken. Hierop inhakende, verzocht de franse Verbruikersunie om opheldering vanwege de sekretaris-generaal van het Ministerie van Verkeerswezen, terwijl anderzijds de betrokken Producentenorganisaties tegen deze op zijn minst tendentieuze berichtgeving en aantijgingen, sterk protesteerden. Bewuste publicaties hebben natuurlijk voor de nodige opschudding gezorgd bij de restaurateurs en verbruikers en wel zodanig, dat het betrokken Ministerie het nodig geoordeeld heeft, na een onderzoek, een mededeling ter zake te publiceren. Deze mededeling uitgaande van het Sekretariaat-generaal van de Handelsmarine waartoe de visserij sektor behoort omvat in wezen het volgende.

Verscheidene publikaties zagen in de jongste weken het licht met betrekking tot de schelp- en weekdieren waarvan het verbruiken de volksgezondheid zou kunnen schaden. Het Sekretariaat-Generaal bevestigt hierbij, dat de schelp- en oesterkwekerijen onder de kontrole staan van het Wetenschappelijk Instituut van de Visserij en dat geen enkel verzending of verkoop mag plaats hebben zonder voorzien te zijn van het etiket dat bewijst dat de betrokken kwekerij onder kontrool van het Departement staat De distributiesektor staat onder de bestendige kontrole van de Dienst van de Vee-artsenij van het Departement van Landbouw. Verder wordt er een konstante kontrole uitgeoefend door het Wetenschappelijk en Technisch Instituut van de sektor Visserij, door de Veterinaire Dienst en door een gespecialiseerd laboratorium. De resultaten die de opzoekingen bij deze drie verschillende Diensten opleverden getuigen van de goede kwaliteit van de gezamelijke ter studie aangeboden schelp- en weekdieren. Terzelfdertijd heeft dit onderzoek uitgewezen, dat door niet aangepaste onderzoeksmethoden, sommige laboratoria en instituten wel tot verkeerde en valse resultaten kunnen komen, die dan de aanleiding worden tot een misplaatste en verkeerde perskampagne, waardoor de verbruiker onnodig verontrust wordt en de producenten heel wat schade lijden.

We mogen dus zeggen, dat Frankrijk voor wat de betrokken sektor betreft, eveneens zijn «Test-Geval» kreeg en dat ook de franse producentenorganisaties overwegen de procedure in te leiden wegens de schaden die deze sektor heeft opgelopen door de onverantwoorde en zeker niet voldoende wetenschappelijk gestaafde publikaties met betrekking tot insalubriteit van de schelp- en weekdieren der franse kwekerijen.

MILJOENENVERLIES IN 1975 VOOR DE ENGELSE DIEPZEEVLOOT

Nadat in 1974 het totaal van de Engelse diepzeevloot nog een kleine winst maakte, komt men voor 1975 zwaar in de rode cijfers te staan.

Het gezamelijk uitbatingsverlies voor de diepzeevloot bedraagt bijna 500 miljoen B. Fr. Hierbij is dan nog niet de nagenoeg 300 miljoen B. Fr. steun bijgerekend die het bedrijf in 1975 van de regering toebedeeld kreeg. Als voornaamste reden van de teleurgang wordt niet zozeer de verminderde afslagprijzen in 1975 de schuld gegeven, dan wel en voornamelijk de katastrofale verhoging van de brandstofprijzen. Berekeningen hebben duidelijk gemaakt dat het uitrusten van een gewone diepzeetreiler alleen reeds 20 miljoen B. Fr. kost per jaar. Dit zijn de kosten voor het uitrusten met brandstof, olie, ijs, visnetten, getuig, verzekering, enz... dat niets te maken heeft met bv. dok- en liggelden, paaien, sociale lasten, ongevallenkas, huurgelden, beheerskosten, kosten voor lossen vis, herstellingen, enz... De Engelse diepzeevloot heeft dan ook nogmaals beslist haar zorgen bij het desbetreffend Ministerie van Landbouw.

REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Zeer weinig vis in de Oostendse vismijn. Dit als gevolg van aanhoudend slecht weer. Garnaal hebben we een week lang niet gezien, alleen dinsdag 1400 kg. Van haring is ook tijdens de voorbije week helemaal geen sprake geweest, is het seizoen definitief voorbij of komt er in februari nog een heropflakkering ? Weinigen hopen er op want bijna alle haringschepen zijn al terug op vis gaan varen. De visserij is echter sterk bemoeilijkt geworden tijdens de voorbije weken en dat is dan oorzaak geweest dat er amper 4800 bennen gebracht werden. Het grootste gedeelte hiervan was IJslandvis. De aanvoer van deze soorten was inderdaad groter en bedroeg 2200 bennen. Lang nog niet genoeg om alle behoeften te dekken, dat onderlijnen de prijzen zeer duidelijk. Rode zeebaars bleef rond de 36 fr halen, blauwe leng tussen 50 en 60 fr, koolvis tussen 25 en 32 fr en schelvis tussen 35 en 50 fr. Erg kleine vangsten echter voor de onderscheiden schepen die echter doorgaans toch nog uit de kosten geraken dank zij de flinke prijzen.

De tongen zijn zeer schaars geweest tijdens de voorbije week. Van daar nog hogere prijzen en bloktong oplopend tot 252 fr. Zelfs de kleine sortering overschreed de 200 frgrens en kreeg dinsdag tot 210 fr. Roggen, verleden week nog in overvloed op de markt, waren er nu weer veel te weinig. Vandaar weer tot 55 fr voor grote rog en tot 66 fr keilrog. Rode knorhaan steeg weer tot bij de 60 fr, kleine sortering kreeg tot 30 fr.

Voor kleine vissoorten als wijting, schar en steenbolk gingen de prijzen ook weer stijgen zodat wijting dinsdag tot 36 fr noteerde. Schar kreeg toen tot 40 fr terwijl steenholk rond de 1000 fr haalde. Hier speelt de grootte een prijsregelende rol.

Kabeljauw en gul waren weer minder te krijgen in het buitenland, vandaar weer oplopende prijzen voor kabeljauw tot 85 fr. Kleine gul had dinsdag toch wel enige neiging tot dalen en viel af tot 32 fr.. Behoorlijke resultaten voor de meeste schepen, ook al waren de vangsten niet groot. Die reisjes waren meestal ook erg kort. De totale opbrengst bedroeg deze week toch nog 10.175.538 fr.

MEER IJSLANDVIS

Vier IJslandse vangstjes leverden toch 2200 bennen vis op. Zowat de helft daarvan bestond uit rode zeebaars die toch een flinke prijs kreeg Blauwe en witte leng hebben we in de markt weinig gezien, de prijs lag tussen 2300 en 3000 fr volgens de kleur en de grootte. Koolvis is iets in prijs gedaald, vooral dinsdag. Ook schotse schol kende dinsdag een aanzienlijke prijsdaling die verliep van 38 naar 25 fr. Grote wijting zakte van 33 fr maandag naar 28 fr dinsdag. Schaat kreeg rond de 55 fr en heilbot kreeg maandag als topprijs 167 fr het kg. Schelvis is schaars gebleven, de prijs varieerde van 40 naar 50 fr volgens grootte en kwaliteit. Nog vrij behoorlijke resultaten voor deze schepen met meer dan 7 cijfers opbrengsten voor de O.81 en de O.202. Toch is deze week nog eens bewezen dat het voordeliger is de maandag te verkopen zelfs in schaarse weken. De O.202 heeft dat zeer duidelijk ondervonden.

MINDER WESTVIS

Veel Westvissers die verleden week verkochten zijn maar zaterdag terug in zee geraakt. Ze konden dan ook deze week niet verkopen, de meesten althans niet. Een meteen erg kleine aanvoer van gul en kabeljauw, iets wat precies ook in het buitenland het geval was. Vandaar dat kabeljauw weer steeg van 58 naar 84 fr het kg en dat gul prijzen kreeg begrepen tussen 30 en 60 fr fr het kg. Haai is eveneens erg duur gebleven en kreeg regelmatig tussen 30 en 30 fr. Wijting ging zeer vlot weg met grote sortering gaandeweg stijgend tot 36 fr en kleine wijting oplopend tot 35 fr. Steenschol kreeg tussen 40 en 80 fr en voor de zeer kleine tongvangstjes werd diensdag tussen 170 (lappen) en 252 fr (bloktongen) betaald. Tarbot noteerde tussen 100 en 259 fr.

STRAALBUIZEN

ZALTBOMMEL
TELEF. 91-31-4180-2654

AVIA

ALLE BUNKERMATERIAAL :
GASOIL, MARINE FUELS, OLIEN 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)

OOSTENDE

VRIJDAG 23 JANUARI 19796

KANAAL				
Z.502	18	100	2.900	634.154
Z.34	14	60	1.400	387.746
WEST				
O.282	10	320	—	558.810
NOOP HEAD				
O.313	14	100	—	128.220

MAANDAG 26 JANUARI 1976

IJSLAND				
O.81	21	700	—	1.344.040
O.334	18	496	—	945.720
O.129	18	405	—	660.250
KANAAL				
O.83	18	100	3.000	851.277
O.275	16	190	—	428.960
O.198	12	200	350	340.806
WEST				
O.285	10	170	—	234.470
O.26	7	220	—	351.140
O.114	8	240	—	389.726
O.239	8	180	—	299.410
O.217	6	270	—	415.175
KUST				
Z.209-509	2	45	—	56.180

DINSDAG 27 JANUARI 1976

IJSLAND				
O.202	18	650	—	1.117.766
WEST				
O.128	3	11	95	46.830
O.306	7	200	130	349.893
N.3	2	100	—	164.920

WOENSDAG 28 JANUARI 1976

WEST				
O.243	7	120	—	194.105
O.217	2	55	—	94.750

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

23- 1	4	43.300	1.745.760			
26- 1	13	165.150	6.442.954			
27- 1	4	48.275	1.686.569			
28- 1	2	8.750	300.255			
	23	265.455	10.175.538			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

27- 1	14	1.423	102.659	57,—	97,—

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

27- 1	1	70	6.215	87,—	92,—
28- 1	4	375	28.169	67,—	90,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

23- 1	1	1.321	49.778
26- 1	7	7.896	257.186
28- 1	2	3.577	127.120

PRAKTISEREN

VERMOGEN

Korren en sleepnetten zijn over het algemeen de vistuigen die tot-nogtoe het meest en het beste werden bestudeerd, zowat overal op de wereld. Dit lijkt normaal gezien dit het vistuig is, dat het doelmatigst werkt voor de grondsoorten. Maar er zijn evenwel nog vele andere soorten vis in de zeëen die daarom niet altijd met de korre kunnen worden gevangen en bijgevolg moeten worden gevist met andere middelen en andere technieken. Dit is ook het geval met de tonijn, een kostbare vissoort, die steeds meer gevraagd en gegeerd wordt zowat overal ter wereld. De naam tonijn dekt evenwel vele verscheidene soorten vis.

De laatste tien jaren verhoogden de vangsten van de tonijnsoorten in aanzienlijke mate, nl. van 1.244.000 ton naar 1.707.000 ton. Vanzelfsprekend was het nodig om zoveel vis te vangen, de vangstvermogens aanzienlijk op te drijven.

Om het vangvermogen op te drijven, moet men eerst en vooral beschikken over meer schepen die bovendien nog over krachtiger machines moeten beschikken. Deze twee middelen zijn anderzijds nog niet voldoende om het vermogen op te drijven. Er moet nog gebruik worden gemaakt van betere vistaktieken en doelmatiger technieken. Onder de techniek wordt verstaan : de tuigen en hun behandeling en bewerking en onder taktiek, de manier waarop de vis benaderd wordt met de dieptemeters en loupes en het gebruik van de andere middelen zoals de kaarten die aantonen op welk moment een bepaalde soort vis op een bepaalde plaats kan worden aangetroffen.

DOM

Tonijn wordt wel meer gevangen bij middel van sleeplijnen. Dit is een heel oude vistechniek die in de loop der jaren weinig wezenlijke veranderingen onderging. Maar met de studie van de tonijn is men meer te weten gekomen over het voedingsgedrag van deze vis en meteen konden de lijnen worden aangepast aan dit gedrag wat tot gevolg had dat deze vis zich gemakkelijker laat snappen.

Eerst werd de vangst verbeterd door het gebruik van levend aas. Maar deze methode schijnt heel wat van haar pluimen te hebben verloren. Dit kan het gevolg zijn van het feit dat de visserijinspanning te groot is en de vis dus nog moeilijk te vangen. Maar het kan ook zijn dat de vis zelf er genoeg van heeft zich op zo'n domme wijze te laten vangen ! De tonijn heeft wellicht haar gedrag aan de (gevaarlijke) omstandigheden aangepast. Vroeger volstond het vanop het moederschip (waar het levend aas werd bewaard) een vislijn uit te gooien opdat er een vis aan de haak zou bengelen, zelfs een lange vislijn heeft nu nog weinig kans.

(Vervolg volgende week)

NIEUWPOORT

N.761 49.778

Een klein vangstje met op en top 26 bentjes vis, waarbij 50 kg tongen, enkele koopjes rare vis en verder de gewone soorten, gul, wijting, wat platvis en 350 kg posten. Het aanhoudend stormweer zorgde voor «goede» prijzen.

MAANDAG 26 JANUARI 1976

N.172	20.495	N.788	20.495
N.765	6.040		
N.708	28.970	N.709	28.970
N.591	29.500	N.345	15.290
N.41	94.399	N.761	13.027

Zeven vangsten, met alles samen 8.000 kg vis, of 160 bennen. Zaterdag enkele uren verbetering van het weer en alle vaartuigen 't gat uit : met nieuwe moed ! De zondagmorgen lagen ze allen terug aan de kaai, want... stormen en waaien maar ! Dus allemaal «slecht weder» vangstjes ! De enkele hopen kabeljauw kregen 3200 à 3400 fr. De gullen van 2700 à 2.050 fr. De wijting 1.700 à 1.850 voor de grote, de kleine van 1.000 tot 1.300 fr. De andere soorten, kleine hoeveeldheden, werden goed verkocht.

WOENSDAG 28 JANUARI 1976

N.590	35.370	N.470	35.370
N.788	28.180	N.172	28.190

Twee vangsten, samen 70 bennen. Weinig aanvoer in alle havens, met het gevolg alles goed verkocht. Kabeljauw 4.000 fr. De gullen volgens sortering van 3.000 tot 2.000 fr de benne. Grote wijting 1.800 fr en voor de kleine werd 1.500 en 1.700 fr gegeven. De zandschullen waren ook in trek en kregen rond de 40 fr de kg ! Het weer speelt zijn parten en zeker voor de visserij.

GARNAALVISSERIJ NIEUWPOORT

Tijdens de voorbije week waren er slechts 2 dagen garnaal op de markt : de aanvoer was 445 kg voor 34.384 fr met prijzen van 67 à 92 fr. dit met 5 vangsten.

UURTABEL DER OVERVAARTEN

Uurtabel der overvaarten voor de week van 1 tot 7 februari 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); op 2, 3, 4, 5 en 6 februari bijkomende afvaart te 23.15(x)

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

Afvaarten uit Dover Eastern Docks : dagelijks te 0.20(x) 9.20(x) 15.20(x)

Afvaarten uit Folkestone : alle dagen te 7.00(x) 22.45(x)

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 22 JANUARI 1976

Z.295	2	100	20	35.270
Z.563	7	50	30	94.320
Z.108	18	2.500	200	1.013.354
				1.142.944

VRIJDAG 23 JANUARI 1976

Z.175	6	150	100	121.210
Z.196	10	500	100	251.280
				372.490

MAANDAG 26 JANUARI 1976

Z.42	18	2.800	260	918.160
Z.200	17	3.500	250	1.109.240
Z.176	12	700	180	526.400
Z.596	14	900	160	482.420
Z.161	12	700	150	477.870
Z.497	2	150	30	137.420
				3.651.510

DINSDAG 27 JANUARI 1976

Z.324	13	1.500	180	676.150
Z.315	4	250	40	110.670
Z.598	7	300	50	188.020
Z.518	6	700	30	227.590
Z.573	8	100	150	261.370
Z.576	18	3.200	200	1.230.800
Z.30	9	500	160	493.340
Z.588	4	200	50	196.790
Z.538-554	1	—	20	26.900
Z.201-560	1	—	10	13.370
				3.425.000

WOENSDAG 28 JANUARI 1976

Z.506	9	700	120	567.930
Z.321	4	600	30	274.200
				842.130

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 30 JANUARI 1976

KANAAL : O.254 (100 m. vis, 1.600 tong).

MAANDAG 2 FEBRUARI 1976

IJSLAND : O.216 (1.00 m.) : 600 bonen, 350 schelvis en totten, 50 kab.-gul, 75 kools, 25 varia.

O.182 (220 m.) : 120 ronde vis, 10 schaten, 50 gutvis, 40 bonen.

KANAAL : O.181.

WEST : O.369, O.94, O.279, N.706, O.123, O.206, N.45, N.705, O.282, Z.62, Z.38.

DINSDAG 3 FEBRUARI 1976

KANAAL : O.82, Z.499.

WEST : N.719, N.736, O.69, N.3, O.306.

WOENSDAG 4 FEBRUARI 1976

WEST : O.26, N.720.

KANAAL : O.120 (140 m. vis + 1.200 tong).

RUSSISCH PASSAGIERSCHIP WEER TE ZEEBRUGGE

Tijdens het jongste week-end liep te Zeebrugge andermaal het Sovjetrussisch passagiersschip uit Odessa «Gruziya», de haven van Zeebrugge binnen, komende van Southampton. Ditmaal is het niet aan de Townsendsteiger gaan liggen, maar wel aan kaai nr 2 nabij het Zeestation op de havendam. Er ontscheepten 159 passagiers terwijl niet minder dan 298 passagiers inscheepten voor een kruisvaart naar het zuiden. De «Gruziya» vertrok dezelfde dag naar La Coruna in Spanje.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	26-1-1976	27-1-1976	
Scheivis			
Groot	37,—48,20	55,——,—	
Middel	34,60—,—	49,—51,—	
Klein	14,20-30,—	26,—38,40	
Kabeljauw	38,40-43,80	45,80-54,—	
Gul	35,—39,80	43,——,—	
Wijting	21,—33,40	26,—30,—	
Schaat	40,—52,—	36,—52,60	
Zeebaars	37,60-39,40	33,80-36,40	
Leng	31,20-60,20	36,40-58,20	
Schartong	10,20-39,—	11,60-31,40	
Heilbot	120 -167,2	88,—152	
Koolvis	26,—31,40	25,80-28,—	
Hondstong	19,40-46,—	30,40-42,—	
Zeewolf			
Staart	81,—149		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	26-1-1976	27-1-1976	28-1-1976
Lappen	169 -173	168 -179	
Grote	196 -203	207 -214	
¾	220 -229	240 -249	
Blok	227 -234	244 -252	
voor-kleine	190 -207	238 -245	
kleine	181 -183	202 -210	
slips			

Zeebrugge

Soorten			
grote	168 -175	174 -172	176 -177
blok	197 -215	217 -226	232 -234
fruit	210 -228	248 -224	260 -262
schone kleine	196 -218	240 -218	248 -253
kleine	189 -211	206 -220	232 -233
tout petit	182 -211	198 -211	226 -227
slips	164 -175	178 -182	192 —,—

Nieuwpoort

Soorten			
Tong I	199 -203		
Tong II	199 -203		
Tong III	199 -203		
Tong IV	199 -203		
Tong V	199 -203		
Kleine			

PLADIJS

Oostende

Soorten	26-1-1976	27-1-1976	28-1-1976
Grote	22,60-30,80		
grote iek	25,20-34,60		
kleine iek	28,—36,60		
derde slag	30,40-35,—		
platjes	21,40-25,—		30,20-32,—

Zeebrugge

Soorten			
I	17,—20,—	19,——,—	23,——,—
II	17,—20,—	20,——,—	20,—23,—
III	19,—21,—	24,——,—	27,——,—
V	28,—34,—	26,——,—	35,——,—
IV	20,—26,—	24,——,—	30,——,—

Nieuwpoort

Soorten			
Moeien			
grote pladijs	30,——,—		45,——,—
drielingen	34,——,—		45,——,—
platjes			45,——,—

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

3/59 (T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/51-1976

Gedurende de periode van 26 januari 1976 tot en met 20 februari 1976, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt :

— week van 26 tot 30 januari 1976 : op woensdag 28, donderdag 29 en vrijdag 30 januari 1976 ;

— week van 2 tot 6 februari 1976 : op woensdag 4, donderdag 5 en vrijdag 6 februari 1976 ;

— week van 9 tot 13 februari 1976 : op woensdag 11, donderdag 12 en vrijdag 13 februari 1976 ;

— week van 16 tot 20 februari 1976 : op woensdag 18, donderdag 19 en vrijdag 20 februari 1976.

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

De schikkingen van B.a.Z. 1/52-1976 zijn van kracht
(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 9 en 16-1-'76 — H. 59214 en H. 59247)

NEDERLAND

3/60 Westerschelde. — Schaar van Spijkerplaat. Betonning gewijzigd.

1. Verplaatsen naar :
   a. 51°24'45"N — 3°38'45"E (± 300 m W), zwarte ton SS 9 ;
   b. 51°24'45"N — 3°39'31"E (± 375 m WtN), zwarte sparboei SS 11 ;
   c. 51°24'38"N — 3°40'20"E ± 300 m NW), zwarte ton SS 13 ;
   d. 51°24'25"N — 3°40'53"E (± 600 m NW), zwarte ton met kegel SS 15 ;
   e. 51°24'12"N — 3°41'26"E (± 725 m NW), zwarte ton SS 17 ;
   f. 51°25'00"N — 3°39'10"E (± 250 m W), rode sparboei SS 6.

2. Op 51°23'53"N — 3°41'59"E aanbrengen een zwarte spitse ton met radarreflector „SS 19".

(Zie Belg. krt. „Schelde")

(Ned. B.a.Z. 365 — H. 59269)

3/61 Westerschelde. — Pas van Terneuzen. Lichtboei voorvoorzien van radarreflector.

Positie : ± 51°24'.5N — 3°43'.0E
De RWHS lichtboei PvN-E is voorzien van een radarreflector.
(Zie Belg. krt. „Schelde" en Lichtenlijst 1972 - Nr. 446)

(Berna 4/76 - 6-1-1976)

3/62 (T) Westerschelde. — Braakmanhaven. Tijdelijke lichtboeien.

1. Positie : ± 51°21'04"N — 3°46'15"E
   Het vernielde oostelijk havenlicht (Vr) van de Braakmanhaven wordt thans gedekt door een rode lichtboei : 0 r 7 sec.

2. Ten behoeve van baggerwerkzaamheden in de Braakmanhaven zijn de markeringspalen Nos 3, 4, 5 en 8 tijdelijk verwijderd. Ter vervanging hiervan zijn gelegd op :
   a. ± 70 m SSW van paal 3, een BGIVS lichtboei „BRA 1" : Iso 4 sec ;
   b. ± 40 m E van paal 5, een BGIVS lichtboei „BRA 3" : Iso 8 sec.

(Zie Belg. krt. „Schelde")

(Ned. B.a.Z. 366 (T) — H. 59269)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	26-1-1976	26-1-1976	27-1-1976	27-1-1976	28-1-1976	28-1-1976	26-1-1976	28-1-1976
Tarbot : groot (123)	240 -259	169 -180	234 -241	315 -300	300 —,—	322 —,—	250 —,—	
middel (123)	120 -165	134 -150	142 -182	220 —,—	175 -207	200 —,—	150 —,—	
klein (123)	90,—105	102 -110		105 —,—	115 —,—	108 —,—	105 —,—	
Griet : groot (123)	90,—101	80,—92,—	100 —,—	110 —,—		112 —,—	104 —,—	
middel (123)	80,———,—	70,—81,—		93,———,—		100 —,—		
klein (123)	71,———,—	54,—68,—		86,———,—		100 —,—		
Schelvis : groot				48,———,—				
middel								
klein								
Heek : groot	94,—101							
middel	65,—75,—							
klein	30,—52,—							
Lom								
Leng								
Rog (I)	17,60-53,40	40,—46,—	39,80-57,—	59,—62,—		60,———,—		
Keilrog (123)	64,—67,60							
Rog (23)								
Tilten (23)		38,—40,—		55,———,—		62,———,—		
Scherpstaart (23)		42,—48,—		44,———,—		64,———,—		
Halve mans (23)		30,—33,—		29,———,—		34,———,—		
Teelt (2)								
Katrog (2)		5,—15,—		7,———,—		24,———,—		
Kabeljauw	38,40-70,40	41,—48,—	78,—82,—	48,———,—	66,—69,—	58,———,—	65,———,—	80,———,—
Gul (groot)	27,60-60,—	32,—38,—	30,—61,—	44,———,—	28,60-65,—	60,———,—	40,—56,—	40,—60,—
Gul (middel)		30,—34,—		40,—39,—		41,———,—		
Gul (klein)		27,—30,—		32,—35,—		37,———,—		
Hozemondhamme	60,—159,4		120 —,—					
Wijting : groot	22,40-33,60	20,—24,—	28,20-35,60	32,———,—	26,60-36,80	40,———,—	34,—38,—	36,———,—
klein		13,—15,—		30,———,—		35,———,—	20,—28,—	30,—34,—
Schar	25,—33,80	32,———,—	32,—34,60	32,—38,—	39,20-41,60	34,———,—	30,—37,—	32,—45,—
Steenscholl	27,—79,40	58,———,—	41,—73,—	62,———,—		83,———,—		
Zeehaai		34,———,—		28,———,—		33,———,—	33,———,—	33,———,—
Hondshaai	22,40—,—		22,———,—					
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	9,—17,60							
Schartong	23,40-47,60							
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk	19,—23,40		14,40-20,—		20,———,—			
Heilbot								
Koolvis								
Steur								
Zeewolf	39,60—,—							
Pollak	51,80-54,—							
Zonnevis	60,—115,8							
Koningsvis	110 —,—							
Vlaswijting								
Zeeduivel		70,—120		72,—120				
Schotse scholl		43,———,—		44,———,—				
Zeehond		8,———,—						
Bot								
Rode Poon (roobaard)	21,—31,—							
Grauwe Poon (knorh.)			26,———,—		31,40—,—			
Rode Knorhaan	8,60-59,40							
Posten		8,———,—		15,—17,—		22,———,—		
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees „HET VISSERIJBLAD„

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

(7773V)

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN
IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige geplastifieerde visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. × 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 000-0418987-44 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.

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 21 januari werd aangevoerd : 970 kg. tong; 13 kisten tarbot en griet; 1.215 kisten kabeljauw; 677 kisten koolvis; 195 kisten schelvis; 134 kisten wijting; 224 kisten schol; 22 kisten schar; 19 kisten makreel en 114 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : grote tong 12,19-11,90; grootmiddel tong 14,78-14,55; kleinmiddel tong 12,14-12,02; tong één 11,74-10,78; tong twee 10,73-10,38; tarbot 11,79-10,68.

Per 40 kg. : kabeljauw één 114-61; kabeljauw twee 132-61; kabeljauw drie 124-75; kabeljauw vier 92-68; kabeljauw vijf 77-36; tarbot 384-219; griet 240-146; koolvis één 61-54; koolvis twee 71-60; koolvis drie 74-65; koolvis vier 60-47; schelvis één 80-42; schelvis twee 57-40; schelvis drie 65-35; schelvis vier 81-30; wijting drie 92-48; makreel twee 27,40-25; schar 96-57; schol één 63-57; schol twee 78-76; schol drie 90-77; schol vier 104-78.

De besommingen waren : KW.42 f 17.800; KW.74 56.700; KW. 55 f 31.700; SCH.171 f 58.800; UK.208 en UK236 f 4.600.

Aan de donderdagmarkt van 22 januari werd aangevoerd : 1.040 kg. tong; 13 kisten tarbot en griet; 7 kisten kabeljauw;, 1 kist schelvis en 164 kisten schol.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : grote tong 12,32; grootmiddel tong 15,22-15,07; kleinmidel tong 13,11; tong één 12,40; tong twee 10,86; tarbot 12,73-12,50.

Per 40 kg. : tarbot 416-260; griet 224-159, kabeljauw één, twee en drie 114; schelvis vier 106; schol één 72-69; schol twee 86; schol drie 90-88; schol vier 92-80.

De besomming van slechts één vaartuig : de KW.11 f 31.800. Wegens het aanhoudende slechte weer, zijn er geen platvisschepen uitgevaren. Alleen zijn er in de loop van deze week de schepen die op de noordelijke Noordzee operen en een enkele trawler die het benoorden de Waddeneilanden waagde, naar zee vertrokken.

DRS D.J. GOUDA IN NEDERLAND OVER DE KWOTERING

In de Visserijwereld verscheen 'n artikel van Drs. J.D. Gouda over de vangstbeperking van tong en schol, waarbij gesteld werd dat, indien goed georganiseerd op basis van vaartijd en loyaal uitgevoerd, deze niet rampzalig behoeft te zijn. We hebben de cijfers van Drs Gouda nagegaan en oordelen dit allemaal als theorie, maar ver van de werkelijkheid. Er is niets dat zich moeilijker laat schatten en voorzien dan vangst-, aanvoer- en marktcijfers in de vis.

Om met de vooropgestelde kwota van 9000 ton tong aan eenzelfde opbrengstcijfer te komen, vermenigvuldigt de heer Gouda eenvoudig de 9000 ton voor 1976 met een gemiddelde prijs zodanig vooropgesteld dat hij zijn stelling rondmaakt. Hiervoor moet hij de eventuele 6000 ton overvangst, mocht men zich niet aan de kwotering houden, en in de zwarte markt verkopen, slechts aan 6 gulden prijzen. Drs Gouda moet zeker langzamerhand wel weten dat de prijs in de zwarte markt dezelfde is als de prijs in de afslag. De zwartkopers hebben daar op hun manier al een aardig profijtje aan. Verder kunnen we hem evenmin volgen waar hij voor de 9000 ton één zelfde vaste hoge prijs stelt. Het is inderdaad zo, dat ook hij beperkte vangst, naar aantal en duur der reizen, toch perioden voorkomen van zeer grote vangsten. Wanneer het aanbod in deze perioden nu te groot is volgens de vraag, dan zakt de prijs gevoelig, ongeacht of het aanbod de vraag nu met 20 of 30 of 50 % overtreft. Op bepaalde ogenblikken komen we dus in situaties wat de prijsvorming betreft, die niet de beperkingsverhouding 1975-1976 volgt, maar even brutaal kan zijn als in vruchtbare perioden zonder beperkingen naar vangst en inzet. Dit zou al een aardige weerslag kunnen hebben op het cijfermateriaal vooropgezet door Drs Gouda.

Wat nu de beperking van de vijfdagen-reizen tot drie en half betreft, menen we dat het ekonomischer zou uitvallen moesten de kotters hun 5-dagen-reizen behouden en om de twee reizen, één reis aan wal blijven. Men wint in dit geval telkens één reis van en naar de visserij, terwijl de visdagen gelijk zouden blijven en logisch te stellen de aanvoer en opbrengst eveneens.

Hierbij komt dan nog, gesteld dat een verminderde vloot aan dezelfde opbrengstcijfers zou komen, mede dank zij verminderde kostendagen en hogere prijzen, dit beslist niet voldoende is omdat, tegenover de stijgende uitbatingskosten, gelijk blijven, achteruitgaan betekent. Verder zijn er bij stilliggen nog heel wat kosten die zich niet laten verminderen.

We gaan wel akkoord met heel wat dingen uit het betoog van Drs. Gouda, maar we blijven er toch bij dat in de visserij de cijferlogika moeilijker te vinden is dan elders en nemen dan ook de te optimistische hoofding van zijn artikel met heel wat voorbehoud aan.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :
Een punt is ÉÉN FRANK waard !

KNIELAARS	**225 pt**
LAARS gevoerd met wol	**385 pt**
DIJLAARS	**640 pt**
HEUPLAARS	**810 pt**
OVERALL blauw goed - maat 50 tot 56	**525 pt**
maat 58	**600 pt**
BROEK blauw goed	**275 pt**
VEST blauw goed - maat 48 tot 56	**290 pt**
maat 58	**305 pt**
BROEK met borststuk - maat 48 tot 56	**335 pt**
maat 58	**380 pt**
JUMPERS blauw goed	
small en medium	**280 pt**
large	**285 pt**
extra-large	**295 pt**

ZUIDWESTER (lange kap)	**165 pt**
OLIEHEMD zonder kap	**570 pt**
met kap	**670 pt**
OLIESCHORT	**290 pt**
OLIEBROEK met bretels	**365 pt**
GUTTERS	**50 pt**
AIRCOAT BROEKEN	**415 pt**
broeken met bretel	
maat 42 - 56	**565 pt**
58 - 60	**620 pt**
JUMPERS aircoat	**425 pt**

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, en bij HAND IN HAND ZEEBRUGGE.

Ook nog in deze magazijnen te verkrijgen aan zeer goedkope prijzen

ANDERE WERKKLEDIJ VOOR VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

VAATDOEKEN	**10 en 18 fr.**
Radical DETERGENTZEEP - 1 liter	**25 fr.**
LEVIS VERF - alle kleuren	**148 fr.**
REGENKLEDIJ (broek en vest)	**450 fr.**
WOLLEN DEKENS	**320 fr.**
MESSEN PIJKENAAS	**200 fr.**
PRISMAKIJKERS	**2.055 fr.**
REDDINGSVESTEN	**950 fr.**
UURWERKEN met stuurwiel	**2.650 fr.**
BAROMETER met stuurwiel	**1.975 fr.**

UURWERKEN elektrisch	**2.250 fr.**
BAROMETER	**1.500 fr.**
DUFFLE COATS grijs en groen	**800 fr.**
echte engelse, blauw	**1.250 fr.**
extra	**1.520 fr.**
DUFFLE COATS gevoerd	**1.690 fr.**
	1.820 fr.
WERKSCHOENEN - anti-slip & versterkte top	
laag model	**685 fr.**
hoog model	**660 fr.**

Alle aannemers, industriëlen en werkgevers die aan hun volk werkkledij moeten geven, kunnen deze tegen zeer voordelige prijzen aanschaffen bij de rederskoöperatieven

S. C. A. P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
Tel. (059) 70 29 51 - 70 09 31 - 70 09 32

HAND IN HAND

REDERSKAAI, ZEEBRUGGE
Tel. (050) 44 41 17

(K 30)

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.