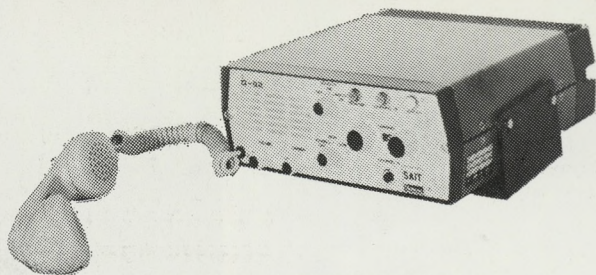


HET VISSERIJ BLAD



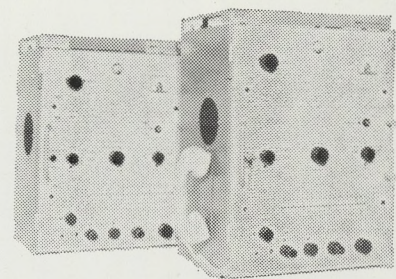
VHF RADIOTELEFOON D 62

KUSTVAART - ZEEVAART

SAIT ELECTRONICS
NAVIGATIETOESTELLEN
VOOR DE ZEEVISSERIJ



SATNAV ONTVANGER



SSB ZENDER/ONTVANGER
ER 210/410

Voor nadere inlichtingen :

SAIT ZEEKUST

8400 OOSTENDE
HENDRIK BAELSKAAI 21
TEL. (059) 70 08 11/12

8450 NIEUWPOORT
KAAI 46
TEL. (058) 23 31 51

8380 ZEEBRUGGE
WANDELAARSTRAAT 4
TEL. (050) 54 41 21

(7790V)

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

(773V)

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)

het visserijblad

Vrijdag 20 februari 1976 — Nr. 7

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

HET LANKMOEDIG OPTREDEN VAN DE ONDERSZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

WANNEER ZAL INGEGREPEN WORDEN ?

Uit eerbied voor de samenstelling van dit maritiem gerechtelijk apparaat, zijn we tot op heden terughoudend geweest om de toestand welke hier bestaat en welke er op neer komt, dat we ons afvragen welk nut dit gerechtelijk orgaan in zijn huidige werking nog heeft, niet aan de kaak te stellen.

Het is nochtans in de eerste plaats geroepen om de beroepsfouten van vissers te beoordelen of... te veroordelen.

Als staatsofficieren bij onze Zee-macht of Rijksmarine fouten begaan, dan kunnen die slechts ter verantwoording worden geroepen, voor zover zij zelf er niet door in 't gedrang komen en dan nog niet in de Onderzoeksraad, waar ze alleen als getuige kunnen gehoord.

En als dat zo is, worden de zaken zo lang aangehouden, dat men zich tenslotte onbevoegd verklaart of zoals in het geval van de binnenvarende maalboot, de zaak meer dan een jaar laat aanslepen om dan de schipper van het vissersvaartuig bij gebrek aan bewijzen vrij te spreken en over de fout van de maalbootcommandant niets te beslissen.

Zo'n beslissingen en toestanden scheppen bij de bevolking en de mensen die in maritieme zaken toch beslagen zijn, een gevoel van mishagen en ten opzichte van de Onderzoeksraad een gevoel van gebrek aan waarheidsliefde, die dit lichaam zou moeten doen gevoelen.

Voor wie de zaken volgt, kunnen we inderdaad niet met lof spreken over de wijze waarop dit rechtskundig lichaam de zware en moeilijke aangelegenheden behandelt.

Het is nog veel minder aanvaardbaar dat vele belangrijke zaken maanden en jaren blijven aanslepen en ondervragingen vah het varend personeel, jaren nadien onder allerlei voorwendsels plaats grijpen.

Het maakt de zaak niet van het publiek, dat de voorzitter of de rijkskommissaris ingenomen zijn door andere zaken of geen tijd hebben omdat ze meer in het buitenland dan in België vertoeven.

Zij hebben ook plaatsvervangers. En dan moet men zo'n zittingen die openbaar zijn, bijwonen, om te zien hoe ze behandeld worden.

Men zou waarlijk moeten gaan denken met een rechterlijk lichaam te doen te hebben, dat zelfs niet weet welke zaken het behandelt en hoe ze moeten behandeld worden.

BELANGRIJKE VONNISSEN BLIJVEN UIT !

In december 1974 verging de O.288 op de klippen van de Schotse kust in omstandigheden welke voor een goed schipper onaanvaardbaar zijn. 't Was geen storm. Het schip was verzekerd voor ongeveer 30 miljoen.

Vorige week dinsdag, dus 14 maanden later, moesten Jean Michiels, motorist en roerganger Maurits Zanders, bij ondervraging een verklaring afleggen.

Deze verklaringen druisten regelrecht tegen mekaar in, met het gevolg dat de voorzitter uit zijn krammen schoot.

Is dat te verwonderen als men 14 maanden later iemand die aan boord was, over technische aangelegenheden ondervraagt ?

Het gaat niet op dat voor het vergaan van schepen, zoals deze, men 14 maanden later eenvoudige vissers nog moet ondervragen.

EN DIT GEVAL IS ER EEN VAN DE VELE DIE OP HET LIJSTJE STAAN !

Hierna volgt, voor zover ons nog bekend, de lijst der ongevallen die nog in behandeling zijn :

De O.288 vergaan aan de Schotse kust in december 1974.

De O.253 gestrand te Middelkerke op 21-6-1974.

De O.254 die met zijn vaartuig na 20-3-1975 uitvoer met een vervallen certificaat.

De Z.348 aangevaren door het Chinees vaartuig «Black Eagle» van Singapore op 20-4-1975 en vergaan.

De Z.27 «Mercurius» die zijn boel verloor op 25-5-1975 en die daarvoor zijn tijd moet komen verspillen voor de Onderzoeksraad, alsof dit iets te maken heeft met gebrek aan plichtsbefef.

De O.224 op 5 juni 1975 vergaan voor de zuid-westkust van Engeland.

De Z.438 vergaan voor Zeebrugge na een aanvaring tijdens zijn visserij met de «Breskens 5».

De Z.496 «Damar» die op 16 nov. 1975 kapseisde en verging.

De N.159, die op 19 juni 1975 verging in omstandigheden welke een streng onderzoek noodzaakten.

De B.604 welke in de aanvaring met de Engelse kustvaarder «Bowstream» in november voor Zee-

brugge verging in omstandigheden die zeer grievend waren voor de reder en families.

En in dit rijtje zijn er misschien nog gevallen van minder ernstige aard, welke we vergeten hebben of niet weten, dat ze voor de On-

derzoeksraad zullen gebracht worden.

Onder de hierboven geciteerde gevallen zijn er acht welke een totaal verlies voor gevolg hadden en twee met bemanningsverlies.

(Vervolg blz. 2)

Waarheen met de visserij ?

Nu het vraagstuk van de quotaregeling allerlei problemen stelt, gezien de EEG commissie zich aan deze normen vasthoudt, waar wij bij de mening blijven dat om het doel te bereiken, de vastgelegde normen, niet deze zijn welke het beoogde doel zullen bereiken, worden er van alle zijden pogingen gedaan om verre visserijgronden te vinden welke opbrengend zouden moeten zijn.

Tot op heden zijn de Belgische vissers op hun traditionele visgronden blijven vissen. De Nederlanders proberen het op Afrikaans, Spaans, Canadees en andere grondgebieden.

Bij het eerste zicht schijnt alles de eerste maal te slagen en over Canada werden zelfs grote reportages gemaakt die hoopvol schenen.

Drie hektreilers waarvan twee uit Scheveningen en ene uit IJmuiden, zetten op de Canarische Eilanden met de steun van het Nederlands ministerie voor Visserij ook hun experiment door.

Of dit experiment renderend zal zijn of worden, zal slechts kunnen uitgemaakt eens ze terug zijn. En dan nog ?

Men is te vlug enthousiast. Maar het gaat hier om verre afstanden, om vissoorten die hier minder gekend of gegeerd worden, want ze hebben niet dezelfde smaak, vetgehalte, bewaarbaarheid, enz.

Het is daar inktvis en platvis. Het is er leuk vissen. De families hebben er de zoon en het leven aldaar voor families is op het eerste zicht immers minstens zo aangenaam als in België of Holland.

Maar wat is de prijs welke men er krijgt voor zijn vis ? Zijn de verzendingskosten en verpakking even goed ?

Een eerste onderzoek in 1974 zou goed geweest zijn.

Maar waarom heeft men het van dan af niet voortgezet ?

Zal men ook hier tenslotte geen maatregelen treffen ter bescher-

ming van eigen visserij ?

Spanje is nog niet opgenomen in de EEG. Het betreft hier voor Nederlanders en Belgen geen traditionele visserijen, zodat bij uitbreiding we geen voorrechten kunnen doen gelden.

Wat Zaire betreft, waar een 15-tal Belgische schepen sedert jaren vissen, is het beter over dat «huurlingenzaakje» niet uit te wijden, waar economisch niet renderbare schepen hierheen zijn gevaren in omstandigheden en voorwaarden welke voor de massa verdoken blijven gehouden.

Het experiment Van Lul welke een paar jaar geleden in Angola mislukte, niettegenstaande de schitterende (?) voorwaarden welke men aanbod, is ten andere niet herhaald, al kan van reder Van Lul niet gezegd dat hij niet bekwaam is een rederij te leiden en uit te baten.

Dergelijke experimenten, waarvan met veel omhaal en bluf werd geschreven, hebben ons tot op heden niet overtuigd dat al deze pogingen op de verre visserij zijn gelukt. Argentinië, waar het zo schitterend was, inbegrepen.

Integendeel !

En wat Zaire aangaat, is het alleen het zogezegd Brussels Bedrijf Armements et Pêches Maritimes welke er de profijtten heeft van genoten en zo wijs is geweest in alle talen te zwijgen over de gebruikte methoden en invloeden om daartoe te komen en de wijze waarop zulks is geschied.

Voor de artisanale bedrijven, welke we in België kennen, zien we moeilijk in, hoe zij het in de verre vreemde winstgevend zullen bolwerken, tenware een sterke regeringssteun en..... controle er achter staan.

Maar..... «wait and look» is de voorzichtige methode welke wij Belgen gezien onze ligging, hoeven te gebruiken, willen we niet varen zoals al wie er reeds van geproefd heeft.

P. Vandenberghe.

HET LANKMOEDIG OPTREDEN VAN DE ONDERZOEKSRaad VOOR DE SCHEEPVAART

(Vervolg van blz. 1)

Zou de Minister van Verkeers-
wezen of van Justitie onder wiens
bevoegdheid de werking en de sa-
menstelling van de Onderzoeksraad
voor Scheepvaart valt, ons kunnen
de redenen opgeven, hoe het komt,
dat dergelijke onaanvaardbare toe-
stand hoe langer hoe meer, blijft
voortduren en het gezag van dit
rechterlijk lichaam niet alleen on-
dermijnt, maar tot niets herleidt.

Hoe wil men inderdaad mensen
aan boord van een schip, vandaag
hier en morgen daar, meer dan één
jaar later zich nog juist doen her-
inneren, wat op het ogenblik van
het ongeval, voorviel?

Waarom is er dan een ondervra-
ging van de bevoegde waterschou-
ten, die toch even bekwaam en on-
partijdig moeten aanzien worden,
als zij die er zetelen?

Waarom komt de Onderzoeksraad
praktisch maximum maar één maal
per maand samen en in de zomer-
maanden natuurlijk niet?

Welke uitleg zullen de bevoegde
autoriteiten de Minister voorspie-
gelen?

En waarom houdt die raad zich
maandenlang bezig met futuliteiten,
zoals deze met een maalbootkom-
mandant, die om de eventuele eigen
fouten van personeel wit te wassen,
een schipper aanvalt, die daarvoor
drie tot vier maal voor die raad
moet verschijnen om ten slotte van
alle fouten wit gewassen te wor-
den?

Zijn er geen belangrijker zaken
dan dat te behandelen?

Wij stellen de vraag!

We hopen verder met wat vooraf-
gaat te schrijven, men de juistheid
van onze kritiek zal inzien, die al-
leen ingegeven is door het feit, dat
wat de Onderzoeksraad jaren gele-
den was, het zou moeten blijven
in het belang van het gezag van
dit rechterlijk apparaat en de za-
ken die er voorkomen en toch voor
allerlei betwistingen steeds een lei-
draad is geweest, in het kader
van de beroepsbekwaamheid der
zeelui.

P. Vandenberghe

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

SPELEN MET CIJFERS WAT WAS DE AANVOER VAN VIS IN BELGIE EN NEDERLAND

IN '74 EN '75 ?

We hebben de cijfers van de Zee-
visserijdienst 74-75 naast elkaar ge-
zet, maar ook de vergelijking door-
getrokken naar Nederland. Met de
hieronder afgedrukte tabel kan
iedere lezer zich urenlang zoet
houden met vergelijken en specu-
leren.

Wij beperken ons tot enkele al-
gemene beschouwingen, wel weten-
de dat deze cijfers geen absolute
waarde inhouden, en dat men al of
niet terecht kan schermen met de
onderlinge grootte der soorten, met
het versheidsgehalte enz...

Toch valt het op dat zowel bij
ons als in Nederland de waarde
van de tongaanvoer primeert, in
Nederland daarenboven zeer sterk
gevolg door de schol. En juist voor
deze 2 soorten springt het in het
oog dat de gemiddelde prijs in Ne-
derland, zowel in 1974 als in 1975
hoger lag dan in België, niette-
genstaande wij voor de omrekening
der bedragen de gulden slechts een
waarde hebben gegeven van 14,75 fr

Eens te meer rijst hierdoor de
vraag op welke gronden de schol
bij ons zo vaak onverkocht blijft?
omdat er teveel schol uit Nederland
wordt ingevoerd? en wat er geldig
is van het argument dat de invoer-
ders goedkoper in het buitenland

kunnen kopen dan op de eigen bin-
nenlandse markt.

Zeer bevreemdend lijkt ons ook
de prijs van de garnaal die in 1974
in Nederland 15 fr goedkoper was,
maar in 1975 reeds onze Belgische
prijs overtreft, waardoor invoer uit
Nederland al even zeer zou onmo-
gelijk moeten zijn.

Spectaculair is ook het benau-
wend teruglopen in kilo van eens-
deels kabeljauw, en anderdeels de
koolvis, wat voor beide landen sa-
men een verminderde aanvoerwaar-
de veroorzaakt, van meer dan 300
milj. ton en, tegen alle economische
beginselen in, gepaard gaande met
een niet geringe daling van de kilo-
prijs. Dat een minder aanbod auto-
matisch een hogere prijs oplevert,
wordt hier niet bewaarheid, ten wa-
re dat het aanbod door de Scan-
dinavische invoer enorm zou ge-
stegen zijn. Ter herinnering mag
gemeld worden dat België in 1974
meer dan 40 miljoen kg verse/be-
vroren vis invoerde voor meer dan
1 miljard 500 miljoen fr. We zijn
in blijde verwachting te mogen le-
zen hoe de economen van Land-
bouw deze cijfers zullen komen-
tariëren en zullen gebruiken als
een leidraad voor ons verder visse-
rijbeleid.

IJsland verbreekt diplomatieke betrekkingen met Engeland

Woensdagavond werd in het laat-
ste nieuwsberichtenjournaal aange-
kondigd dat IJsland de diplomatie-
ke betrekkingen verbreekt met En-
geland naar aanleiding van inci-
denten die zich tussen Engelse be-
schermingsvaartuigen en IJslandse
patrouillevaartuigen hebben voor-
gedaan in de 200 mijlenzone, op een
ogenblik dat de IJslandse schepen
de sleeprossen van twee Engelse
treilers trachten door te varen. De
verbreking van de diplomatieke be-
trekkingen zou onmiddellijk betek-
kend worden aan Engeland.

Ondervraagd hierover sprak een
ambtenaar van het Engelse Minis-
terie van Buitenlandse Zaken (het
Foreign Office) hierover zijn spijt
uit, maar gaf te kennen dat Enge-
land zeker geen aanleiding hiertoe
had gegeven, gezien de zeer tege-
moetkomende houding van dit
land.

In Navokringen zit men met deze
stap van IJsland tegenover een
bondgenoot, geweldig verveeld. Men
wijst er op dat zelfs in de ergste
ogenblikken van het Grieks-Turks
konflikt eveneens twee leden van
de Navo, met betrekking tot de Cy-
prus-affaire, geen enkel van deze
landen zo ver is gegaan.

Men spreekt dan ook te Brussel
zijn ongerustheid uit over dit in-
ternationaal incident en de moge-
lijke uitdeining van dit konflikt tot
de Navobasis op IJsland. Dat be-
middelingsspogingen eventueel door
sekretaris-generaal bij de Engelse
en IJslandse regeringen zouden on-
dernomen worden valt niet te be-
twijfelen. Wij zelf menen dat de
verbreking van de diplomatieke be-
trekkingen niets oplost en dat men
tenslotte toch tot een overeenkomst
zal moeten komen.

	HOEVEELHEID IN KG.					WAARDE IN FR.			GEMID. PRIJS			
	BELGIE		NEDERLAND			BELGIE	NEDERLAND		BELGIE		NEDERL.	
	1975	1974	1975	1974	1975	1974	1975	1974	1975	1974	1975	1974
Kabeljauw	6.331.369	9.298.895	18.536.000	19.358.000	162.166.288	259.892.954	462.058.500	580.914.000	25.61	27.94	24.93	29.94
id. IJsland	1.534.458	1.101.061			31.660.135	28.737.883			19.85	26.10		
Schelvis	1.708.890	1.061.262	1.903.000	2.546.000	27.341.513	18.829.795	35.636.000	53.985.000	16.17	17.74	18.73	21.24
id. IJsland	879.375	770.956			15.561.192	16.140.821			17.69	20.93		
Koolvis	1.498.546	2.261.610	4.427.000	8.614.000	25.416.437	41.775.605	62.038.500	136.717.750	16.96	18.45	14.01	15.93
Koolvis	3.216.132	3.045.431	9.528.000	10.037.000	50.451.047	48.334.253	150.376.250	163.946.250	15.68	15.87	15.78	16.37
Wijting	3.702.768	4.485.141	43.978.000	48.472.000	81.420.092	89.929.167	1.050.849.000	1.125.189.000	21.98	20.05	24.00	23.16
Schol	2.663.051	2.526.395	13.963.000	14.116.000	351.222.493	296.425.793	1.876.244.250	1.711.516.250	31.88	117.33	134.37	121.25
Tong	1.392.879	1.489.164	175.000	216.000	40.376.577	41.124.462	4.779.000	4.897.000	28.98	27.61	27.29	22.72
Rog	2.371.187	603.191	25.068.000	24.218.000	23.373.902	9.342.141	410.418.750	301.257.000	9.85	15.48	16.37	12.54
Haring			33.327.000	24.948.000			848.361.000	700.861.000			25.52	28.03
gezouten	1.565.033	1.264.476	5.800.000	6.084.000	94.211.121	78.798.368	354.000.000	283.008.250	60.19	62.31	61.07	46.46
Garnaal												
Overige soorten												
Totaal aanvoer	38.316.547	38.961.635			1.212.476.195	1.206.696.319			31.64	30.97		

Onderzoeksraad voor de zeevaart

Engelse versie van scheepsramp met B.604 "Ibis"

Helemaal onverwacht werd de Raad gisterenmiddag in de mogelijkheid gesteld respectievelijk kapitein Fleet en derde motorist Millan van de «Bow Stream» te onderhoren. Het vaartuig liep gisterenvoormiddag Zeebrugge binnen en dat viel precies samen met het geplande onderzoek aan boord van de «Ibis» die door de Raad was voorzien.

Tussen dat en de twee voornaamste getuigen naar Oostende lokken was in een mum van tijd geregeld, al kreeg de Raad daardoor een uitermate lang lopend onderhoor voor de boeg geschoven.

Kapitein Fleet die sedert 1952 zijn kapiteinsbrevet ter kustvaart heeft en sedertdien nog geen enkel ongeval meemaakte, gaf duidelijk zijn standpunt te kennen. Motorist Millan daarentegen wist minder te vertellen.

De «Bow Stream», aldus bevelvoerder Fleet voer op dead-slow de Zeebrugge haven uit maar naarmate men vorderde werd ook de snelheid opgevoerd. De «Bow Stream» die geen lading aan boord had, leek immers op dead-slow moeilijker te manoeuvreren. Er werd volgens getuige Fleet geen loods aan boord genomen omdat, naar men hem mededeelde, het achteraf onmogelijk zou worden deze van boord te halen. De loodsdiensten waren immers gestopt.

Op het ogenblik der feiten heerste er een dikke mist. Bij momenten zelfs zeer dik, maar dat schrikte kapitein Fleet niet af. Ik wil

het in dergelijke omstandigheden nog duizend keer overdoen, verduidelijkte hij. Wel trad hij over de radio in verbinding met de «Bow Princes» die voor de haven voor anker lag en het niet waagde in de dikke mist binnen te varen. Dat was echter, stelde kapitein Fleet, omdat de «Bow Prince» geladen was en het vaartuig bovendien nog het kanaal naar Brugge op moest. Wel diende hij toe te geven dat hij op een premiestelsel vaart. Zijn maandloon is afhankelijk van het aantal reizen dat ondernomen wordt.

IBIS NIET GESPOT OP RADAR

Volgens de bevelvoerder van «Bow Stream» stond hij zelf op de brug alsmede motorist Millan. Fleet stond aan de radar terwijl Millan aan het stuurwiel stond. Op geen enkel ogenblik, bevestigde de Engelse kapitein, werd de «Ibis» op de radar gespot. Wel zegde hij dat het de gewoonte is om op de automatische stuurinrichting over te schakelen eenmaal men de kop van de muur gepasseerd is. Dat was ook in de rampzalige avond het geval, maar er stond wel een uitkijk op de brug. Ook werden regelmatig de internationale mistsignalen gegeven. Geen enkel teken dus van de «Ibis» op de radar maar Fleet gaf wel toe dat hij enkele andere vaartuigen en de boeien van de vaartroute kon spotten. Dat komt de raad eerder onwaarschijnlijk voor maar Fleet zet hierop uiteen dat het wel mogelijk is dat de spot van de «Ibis» verdoezeld werd door deze van een boei. Dat zou trouwens ook door een deskundige van de apparaten verkopende firma verklaard zijn geweest.

EEN LICHTE STOOT..

Kapitein Fleet verklaart verder dat geen enkel scheepsgeluid werd gehoord, al stonden beide deuren van het stuurhuis wagenwijd open. Plots zag men aan stuurboord een wit licht opduiken dat laag bij het water voorbijtrok. Een scheepsromp kon men echter niet onderscheiden. Onmiddellijk werd op achteruit geschakeld en hoorde men nagenoeg terzelfdertijd een lichte stoot. Aanstonds werden alle bemanningsleden op dek geroepen en zag men een vaartuig met de kiel opwaarts drijven. Kapitein Fleet zond onmiddellijk een may-day uit terwijl op handbesturing werd overgeschakeld. Men durfde het wrak, dat later dat van de «Ibis» bleek te zijn, niet te dicht naderen uit vrees dat het schip onmiddellijk zou zinken. Wel maakte de Raad de opmerking dat er aan boord van de «Bow Stream» niets werd ondernomen om het wrak recht te trekken of minstens een poging te wagen.

Volgens kapitein Fleet zou het geklop dat gehoord werd helemaal niet afkomstig zijn van de vissers binnenin het vaartuig. Het zou veeleer komen van losgeslagen scheepstuig dat tegen de wand klopte door de zeegang. Trouwens gooide men vanop de «Bow Stream» voorwerpen op de scheepsromp maar er kwam helemaal geen antwoord, bevestigde kapitein Fleet. Twee uur na de aanvaring is de «Ibis» gezonken.

Nog even werd de Engelse kapitein aan de tand gevoeld in verband met zijn snelheid toen hij de kop van de haven: ur gepasseerd was. Daar waar hij verklaarde dat

hij op halve snelheid voer blijkt dit toch niet helemaal te kloppen. Halve snelheid komt overeen met ongeveer 5 knopen terwijl volgens een berekening hij minstens gemiddeld zes knopen heeft gelopen.

Ook motorist Millan wordt onderhoord maar die weet niet zo heel veel te vertellen. Hij bevestigt dat de «Bow Stream» op dead-slow uitvoer maar dat de snelheid geleidelijk aan werd opgevoerd tot ongeveer half speed. Ook volgens hem was de aanvaring nauwelijks waarneembaar. Toen de motoren uitvielen wanneer van vooruit op achteruit werd geschakeld moest hij naar de motorkamer om de motoren weer op gang te brengen.

Totdaar de verklaringen van de Engelse zeelui. In de voormiddag had de Onderzoeksraad voor de Zeevaart een bezoek gebracht aan het wrak van de «Ibis» om ter plaatse vaststellingen te doen. Nopens deze opzoeken wilde men vooralsnog niets lossen.

HET VERGAAN VAN DE

Z.496 «DAMAR»

Tenslotte zette de Raad nog het onderzoek verder naar de omstandigheden waarin de Z.496 «Damar» tot zinken kwam. Matroos Dobbelaere bevestigde ter zake dat de deur aan bakboordzijde wel deegelijk werd opengeslagen door een drijvend voorwerp nadat het vaartuig ingevolge twee forse zeeën zware slagzij ging maken.

Wegens het late uur verwees de Raad alle andere zaken naar een volgende zitting.



Kapitein Fleet wijst op de zeekaart de positie aan waar de tragedie zich afspeelde.

BERICHT TOT DE SCHULDEISERS van de Heer KANZI ZENGA

Ingevolge bevelschrift van 28 januari 1976, verleend door de Heer Beslagrechter van de Rechtbank van eerste aanleg te Brugge, werd advocaat André HEYMANS, Hendrik Serruyslaan, 40 te OOSTENDE, als vereffenaar aangesteld na de openbare verkoping van het vissersvaartuig O.37 ANNIE, destijds toebehorend aan de Heer KANZI ZENGA.

De schuldeisers van de Heer KANZI ZENGA worden hiermede verzocht aangifte van hun schuldvorderingen te doen binnen de drie maanden, bij aangetekende brief te richten aan de griffie van de Rechtbank van eerste aanleg te Brugge, met melding van de eventuele hypotheek of voorrecht waarop zij aanspraak zouden kunnen maken en van de rechtsvorderingen die zij hebben ingesteld.

Deze aangifte bevat keuze van woonplaats. De bewijsstukken worden er bijgevoegd. De intresten houden op te lopen vanaf de toewijzing dd. 6 december 1975 (art. 1661 en 1668 van het gerechtelijk wetboek).

De vereffenaar
Meester A. HEYMANS.

(2464N—7791V)

BEVOORRADINGSSCHIP "OSA OSTEND", TE WATER GELATEN

EEN VERWITTIGING AAN DE SYNDIKATEN



Op de Oostendse scheepswerf Beliard Murdoch N.V. werd zaterdag het supply m.s. «Osa Ostend» te water gelaten in tegenwoordigheid van vele prominenten uit de maritieme middens. Mevrouw Chabert, echtgenote van de minister van verkeerswezen had het meterschap aanvaard. Bedoeld vaartuig is in aanbouw voor rekening van de N.V. Ahlers uit Antwerpen als partner en managing owner voor Schelde Sleepvaartbedrijf N.V. en vennoten.

De «Osa Ostend», eerste in zijn soort door deze werf gebouwd, werd ontworpen voor het slepen en bevoorraden van petroleumeilanden, hoofdzakelijk in het Noordzeegebied en de behandeling van de zware ankers en kettingen die voor het verankeren van deze booreilanden nodig zijn. Het hoofddek kan een last van 400 ton dragen voor transport van boorpijpen en ander materiaal, terwijl de indeling der ruimten de mogelijkheid biedt om ondermeer 240 tot 310 kubieke meter boorwater en 200 kubieke meter cement of ankerketens voor de booreilanden te bergen.

De hoofdafmetingen van de «Osa Ostend» zijn de volgende : lengte over alles : 60 m., breedte : 13 m.; holte : 6.40 m en diepgang 5 m. De uitrusting zal beantwoorden aan de strenge eisen gesteld door de exploitatie van aardolievelden in de Noordzee. De voortstuwing zal geschieden door twee dieselmotoren van elk 3.000 PK, die verstelbare schroeven aandrijven. Deze schroeven draaien in vaste kortstraalbuizen. Een boegschroef, aangedreven door een 500 PK-motor

zal de manoeuvreerbaarheid van het schip nog aanzienlijk opvoeren. De hoofd- en hulpmotoren kunnen volautomatisch vanuit het stuurhuis bediend worden.

Het orderboek van de werf Beliard Murdoch te Oostende omvat op dat ogenblik nog een aantal schepen in aanbouw voor Belgische en Franse ondernemingen, die evenals de «Osa Ostend» bestemd zijn om te worden ingezet voor het zware sleep- en bevoorradingswerk op de petroleumexploratie en exploitatievelden in de Noordzee.

In zijn toespraak wees de heer Beliard, voorzitter van de Raad van de Beheer van de N.V. Beliard Murdoch o.m. op het feit dat de bouw van de «Osa Ostend» een primeur is voor de werf. Daarenboven zal zij, aldus de heer Beliard, samen met andere eenheden gebouwd in samenwerking met een bevriende werf, deel uitmaken van een globale opdracht. Hiermede hebben de middelgrote Belgische werfvennooten voor het eerst weten te vestigen in de bijzonder veel-eisende gespecialiseerde sector die de off-shore en de petroleumprospectie ter zee is, besloot de heer Beliard.

Nadien mocht mevrouw Chabert een geschenk ontvangen als aandenken aan de plechtigheid.

DE ECONOMIE VAN HET LAND IN GEVAAR

Namens de rederij Groep Ahlers sprak daarna de heer A. Leysen, hiernavolgende betekenisvolle rede

uit, waaruit duidelijk blijkt dat het hoog tijd wordt dat de syndi-

katen beginnen nadenken omtrent de redenen waardoor 300 duizend werkmensen werkloos geworden De heer Leysen zei o.m.

Zoals steeds moeten wij het Ministerie van Verkeerswezen en de NMKN danken voor de diligente manier waarop zij de financiering mogelijk maakten. Zonder hun tussenkomst waren deze opdrachten zeker voor de Belgische werfvennooten verloren gegaan. In deze tijd van crisis lijkt mij dit een bijdrage die niet te onderschatten is.

De investering van 500 miljoen in een vooruitstrevende technologische sector bewijst ons vertrouwen in de toekomst, alhoewel het bij het huidige klimaat van crisis en sociale kontestatie niet makkelijk is in de toekomst te geloven.

Wij bevinden ons inderdaad niet enkel in een conjuncturele crisis, maar tevens in een diepgaande structurele en maatschappelijke crisis. Het staatsgezag is ondermijnd en niemand kan dit land nog regeren met een brede visie op de toekomst. De ondernemers verheffen hun stem niet meer, daar ze onzeker geworden zijn en het gevoel hebben dat hun prestaties miskend worden.

Het is niet zo dat niet door herverdeling, zoals velen ten onrechte menen, maar door creativiteit van de ondernemer er welstand geschapen wordt.

Diegenen die onze vrije markt-

ekonomie verwerpen, moeten er aan herinnerd worden, dat noch het bezit van de produktiemiddelen door de overheid, noch arbeiderszelfbestuur een alternatief zijn dat reeds ergens ter wereld zijn proeven bewezen heeft. De Oostblokstaten en Joegoslavië zijn er sprekende voorbeelden van en de meeste werknemers in deze landen bereiken niet het welstandsniveau van de westeuropese werkloze. Bovendien hebben zij er ook de vrijheid bij ingeboet.

Het lijkt mij dan ook noodzakelijk de profeten die wazige toekomstbeelden ophangen, te ont-nuchteren. Wij ondernemers moeten het niet meer nemen, dat diegenen die zich op het kommunistisch manifest of op de geest van Quaregnon beroepen, zich als progressieven betitelen, terwijl men diegenen die een zich naar het sociale toe ontwikkelde markteconomie ten bloei hebben gebracht en hiermede kollektieve welstand geschapen hebben, als reaktionairen aanziet.

De ondernemers moeten hun zelfbewustzijn herwinnen en hun organisaties ondersteunen om deze toe te laten hun taak naar behoren te vervullen. Indien dit niet geschiedt, zullen de werknemersorganisaties meer en meer politieke macht verwerven zonder hiervoor een mandaat ontvangen te hebben en zonder verantwoordelijkheid te dragen. Terwijl wij enerzijds goed georganiseerde vakbonden wensen als sociale partners, moeten wij ons anderzijds hoeden ze te laten regeren, dit is de zaak van de regering en het staatsgezag dient dringend hersteld.

Het is hoog tijd dat wij te pas en te onpas de openbare mening er aan herinneren, wat de verdiensten van de ondernemers en de vrije markteconomie zijn, en elke confrontatie met diegenen te aanvaarden, die buiten theorieën niets ter vervanging te bieden hebben. Met sociale partners wensen wij te verhandelen over het aandeel in de gemeenschappelijk verworven rijkdom, met revolutionaire dwazen echter niet, want zij voorzien de gevolgen van hun daden niet en willen zeker niet de verantwoordelijkheid dragen.

Het is hoog tijd dat wij gezamenlijk inzien dat het niet mogelijk is de kwadratuur van de cirkel op te lossen, nl een Duitse muntstabiliteit te verenigen met een Engelse inflatie. Dit gaat wel enkele tijd, maar Jan exporteert men de likwiditeiten van de ondernemingen. Dit hebben wij in de laatste jaren gedaan. Indien het verder gaat zullen bedrijfssluitingen niet de uitzonderingen maar de regel worden en dit ten koste van de werkgelegenheid.

Matigheid op alle fronten schijnt mij dan ook geboden.

xxx

Totdaar deze zeer opgemerkt en rake bewoordingen.

De plechtigheid werd met een receptie besloten.

DE HOLLANDSE VISSERIJ IN 1975

Door het Hollands Landbouwkundig Economisch Instituut werden ons omtrent 1975 en de vooruitzichten voor 1976 belangrijke inlichtingen verstrekt welke we graag in ons blad van heden weergeven en waaruit onze visserij zeer nuttige inlichtingen zal kunnen putten, waar bij ons in dat opzicht tot op heden weinig gegevens openbaar werden gemaakt Dit verslag luidt :

Begin juli 1975 is van de Stichting van de Nederlandse Visserij het verzoek ontvangen om de eerder door het Landbouw Ekon. Instituut gepubliceerde raming van de bedrijfsuitkomsten van de Nederlandse visserij 1) aan te passen aan de recente ontwikkelingen. Gezien de buitengewoon moeilijke positie van de visserij en de zich steeds wijzigende omstandigheden wordt een inzicht in de op dit moment bestaande situatie noodzakelijk geacht.

Uitgangspunten

De raming voor 1975 is, gemaakt in de vorm van geaggregeerde opbrengsten- en kostencijfers. De beschikbare gegevens lieten vooralsnog niet toe de situatie te ramen van afzonderlijke (groepen) schepen. Wel wijzen enkele tendenties op een relatief ongunstiger uitkomst voor kleinere kotters van de kleine zeevisserij, vergeleken met de grotere. Een voorlopig onderzoek naar verschillen tussen kotters uit Noordelijke en uit Zuidelijke thuishavens heeft geen zichtbaar resultaat opgeleverd.

« HARDE » CIJFERS EN VERWACHTINGEN

De thans in deze inlichting gepubliceerde cijfers hebben betrekking op hetzelfde materiaal als in de eerder gegeven raming, echter met het belangrijkste verschil, dat uitgegaan kon worden van een aantal «harde» cijfers over de afgelopen maanden van 1975. De cijfers over de resterende maanden zijn begroot op basis van ontwikkelings-tendenties, quoteringsregelingen en praktijkverwachtingen. Voor een en ander is zo nodig gebruik gemaakt van gegevens van andere instanties; de verantwoordelijkheid voor de gekozen uitgangspunten en veronderstellingen blijft echter bij het Landbouw Ekon. Instituut berusten.

Omvang van de vloot

(zie bijlage 1)

Voor wat betreft de inzet van vloot en bemanning is uitgegaan van het definitief vastgestelde aantal schepen per ultimo 1974. Daarop zijn de mutaties betrokken die in de loop van de eerste negen maanden zijn opgegeven door de Directie van de Visserijen en de Scheepvaartinspektie.

Voorts zijn die schepen uit het vlootoverzicht geschrapt die reeds enkele maanden niet meer aan de visserij deelnamen. Voor de resterende maanden van het jaar is er van uitgegaan dat het aantal schepen van de kleine zeevisserij nog iets zal verminderen.

Bij de vloot van de kleine zeevisserij per eind 1974, hebben zich in de loop van 1975 nog 20 vaartuigen gevoegd (of zullen nog in de vaart komen) uit hoofde van nog lopende bouwopdrachten. Anderzijds zijn in de eerste negen

maanden van 1975, 69 schepen buiten dienst gesteld — opgelegd, naar het buitenland verkocht, gesloopt, enz. — terwijl van 20 schepen kon worden vastgesteld, dat zij in 1975 de garnalenvisserij als hoofdbedrijf hebben verkozen. Na een veronderstelde verdere vermindering van 22 kotters in de resterende maanden van het jaar — waarvan 6 mogelijkwijs op de garnalenvisserij overschakelen — resteert een vloot van de kleine zeevisserij van 367 schepen per eind 1975, ofwel 20% minder dan een jaar eerder. De teruggang van de visserijkapaciteit zal echter aanzienlijk kleiner zijn, daar het totale motorvermogen in dezelfde periode naar schatting slechts met 7% zal verminderen. Gemiddeld over het jaar gerekend zijn er in 1975 4% meer pk's in bedrijf dan in 1974.

1) Raming van de bedrijfsuitkomsten van de Nederlandse visserij in 1975; Inlichting no. 149, januari 1975.

De vloot van de garnalenvisserij is door de komst van de kleine zee-kotters vrij aanzienlijk uitgebreid. Het aantal schepen vermeerderde in de eerste negen maanden van 1975 van 156 tot 176, terwijl een verdere toeneming tot 182 schepen per eind 1975 is verondersteld. Dit betekent een toeneming van het aantal schepen in een jaar met bijna 15%. Doordat vrijwel alle aan de vloot toegevoegde schepen vrij groot zijn in vergelijking met de bestaande garnalenschepen, is de visserijkapaciteit met een groter percentage toegenomen. Het totale motorvermogen van de garnalenvissersvloot zal naar schatting per ult. 1975 30% groter zijn dan ult. 1974. Gemiddeld over 1975 zullen 20% meer pk's in bedrijf zijn dan gemiddeld over 1974.

De vloot van de grote zeevisserij zal aan het einde van dit jaar 15 trawlers minder tellen dan een jaar geleden. Tegenover het in de vaart brengen van 4 nieuwe hektrawlers stond het afstoten van 16 zijtrawlers en 3 (kleinere) hektrawlers. Het totale motorvermogen van de grote zeevloot zal ult. 1975, 12% geringer zijn dan ult. 1974. Gemiddeld over het jaar is deze daling echter slechts 20%.

Aanvoer en besomming

(zie bijlage 2)

Met behulp van officiële CBS-statistieken, gegevens over de aanvoer in buitenlandse havens en 'n aantal correcties, kon de totale aanvoer en besomming van de Nederlandse visserij over de eerste zeven maanden van 1975 worden vastgesteld. Voor de kleine zeevisserij werd in deze periode een besomming bereikt gelijk aan 56% van de gehele jaarbesomming over 1974. Voor de grote zeevisserij was dit percentage 58 en voor de garnalenvisserij zelfs 79%. Met inbegrip van de andere takken van vis-

serij, heeft de gehele Nederlandse vloot in deze zeven maanden 56% van de besomming van 1974 kunnen realiseren.

Op grond van de vangsten in voorgaande jaren, de quoteringsregelingen, de vangstmogelijkheden in zgn. «vrije» gebieden, en de omvang van de vloot, is een taxatie gemaakt van de aanvoer in de resterende vijf maanden. Hierbij waren verspreide gegevens over de vangsten in augustus en september van enkele vissoorten mede 'n richtsnoer.

Voor een benadering van het te verwachten prijsverloop over deze vijf maanden werd enerzijds uitgegaan van het prijsverloop in dezelfde periode van het voorgaande jaar; anderzijds werden de gerealiseerde prijzen in de eerste zeven maanden, benevens gegevens van de afslagen over de maanden augustus en september — ook nog van die in de eerste helft van oktober — in de berekeningen betrokken.

Eén en ander leidde tot een getaxeerde besomming over geheel 1975 die ongeveer 10% lager zijn dan in 1974. Voor de kleine zeevisserij is een 7% lagere besomming gekalkuleerd, voor de grote zeevisserij daarentegen een 4% hogere. De garnalenvisserij zal, volgens de gemaakte uitgangspunten en veronderstellingen, 24% meer gaan besommen, terwijl ook van de mossel- en oesterkultuur de besomming zal stijgen.

Kostenverloop

Voor een berekening van de te verwachten kosten in 1975, kon worden gesteund op de definitieve kostencijfers over 1974, die uiteindelijk enigszins gunstiger bleken te zijn dan werd verwacht. Deze moeten voor 1975 worden gekorrigeerd door :

- veranderingen in de ingezette vloot;
- veranderingen in het prijsniveau van kostenfactoren;
- veranderingen in de besommingen;
- veranderingen door andere oorzaken.

a) Veranderingen in de ingezette vloot

De niet van de besomming afhankelijke kosten (dat zijn alle kosten zonder afleveringskosten, gages, deel en sociale lasten e.d.) zijn rechtstreeks afhankelijk gesteld aan het totale motorvermogen van de varende vloot, uiteraard afzonderlijk voor kleine zee, grote zee- en garnalenvloot.

b) Veranderingen in het prijsniveau van kostenfactoren

Op grond van tot nu toe opgetreden prijsstijgingen (en dalingen) kunnen de volgende prijsveranderingen in 1975 ten opzichte van 1974 worden verwacht:

- Gasolie: 2,61 cent per liter minder;
- Smeerolie: 17% meer;
- Overige scheepskosten: 17% meer;
- Vistuij: garens, netwant e.d. 5% meer; ijzerwerk 22% meer;
- IJs en koelkosten: 11% meer;

Algemene kosten: 10% meer;
Afschrijving en rente: 17% meer.

c) Veranderingen in de besomming

De deelpercentages zijn gehandhaafd op het niveau van 1974, maar zijn uiteraard betrokken op de besomming 1975 na aftrek van de gebruikelijke kosten.

De afleveringskosten zijn berekend als een percentage van de besomming waarbij een stijging van het prijsniveau van deze kosten met 10% is verondersteld.

d) Veranderingen door andere oorzaken

Er zou een mogelijkheid kunnen bestaan, dat het kostenpatroon is gewijzigd doordat op de schepen bijvoorbeeld een zuiniger beleid t.a.v. het gebruik van vistuig of t.a.v. onderhoudswerkzaamheden wordt gevoerd. Tot nu toe zijn er geen aanwijzingen dat op enigszins grote schaal dergelijke veranderingen zich hebben voorgedaan. Daarom is er van uitgegaan dat veranderingen in het kostenpatroon die het totale kostenniveau beïnvloeden, zich niet hebben voorgedaan of zullen voordoen. Wel is van de schepen die in 1974 als kleine zeevissers te boek stonden en in 1975 bij de garnalenvisserij werden ingedeeld, het kostenpatroon aan de nieuwe tak van visserij aangepast.

RAMING VAN DE UITKOMSTEN IN 1975

Grote zeevisserij

De besomming van de grote zeevisserij die in 1974 enigszins terugliep zal naar verwachting in 1975 weer met 4% toenemen:

1972	83 mln. gld.
1973	96 mln. gld.
1974	94 mln. gld.
1975	98 mln. gld.

Tegenover deze licht stijgende besomming staat een geringe daling van het totale motorvermogen van de grote zeevisserij: gemiddeld over 1975 2% minder dan gemiddeld over 1974. Deze daling, die uiteraard een gunstig effect op het kostenniveau heeft, wordt echter ruimschoots overtroffen door prijsstijgingen. Het totaal van de non-factorkosten (totale kosten eksklusief gages en sociale lasten en rente) is de laatste jaren aanzienlijk opgelopen:

1972	47 mln. gld.
1973	57 mln. gld.
1974	62 mln. gld.
1975	74 mln. gld.

(vervolg blz. 6)

(Vervolg van blz. 5)
Het verloop van besommingen en non-factorenkosten leidt tot een steeds geringere toegevoegde waarde van de grote zeevisserij als geheel :

1972	35 mln. gld.
1973	39 mln. gld.
1974	32 mln. gld.
1975	24 mln. gld.

Uit de toegevoegde waarde moeten zowel de rentekosten — die als gevolg van de toenemende investeringen steeds stijgen — als de vergoeding voor de bemanning worden bestreden. Deze laatste staat volgens het vigerende beloningssysteem, in nauw verband met de hoogte van de besomming. Gemiddeld per opvarende verliet het totaal van deelloon en andere inkomensbestanddelen (inklusief sociale lasten) aldus :

1972	35200 gld.
1973	41900 gld.
1974	43400 gld.
1975	45200 gld.

De toenemende bedragen voor rente en loon en sociale lasten trekken een steeds zwaardere wissel op de toegevoegde waarde met als resultaat snel ongunstiger wordende netto-uitkomsten. Het nettoresultaat van de grote zeevisserij verliep aldus :

1972	+ 0,8 mln. gld.
1973	— 2,1 mln. gld.
1974	— 10,9 mln. gld.
1975	— 19,2 mln. gld.

Zoals blijkt dienen de rederijen van de grote zeevisserij rekening te houden met een snel stijgende totaal netto-tekort. In bijlage 3 zijn de resultaten samengevat.

Kleine zeevisserij

De voorgekalkuleerde besomming van de kleine zeevisserij over 1975 blijkt 7 % minder te zijn dan de totale besomming in 1974. Over de afgelopen jaren was het verloop van de totale besomming van de kleine zeevisserij als volgt :

Bijlage 1. Ontwikkeling van de Hollandse vloot van kleine zeevisserij, grote zeevisserij en garnalenvisserij

Kleine zeevisserij	ultimo 1971	ultimo 1972	ultimo 1973	ultimo 1974
tot 300 pk	120	103	67	41
301 - 400 pk	74	74	63	40
401 - 600 pk	160	154	142	128
601 - 800 pk	80	94	98	92
801 - 1100 pk	22	40	62	67
1101 - 1500 pk	—	4	40	83
1501 - 2000 pk	—	—	—	7
Totaal	456	469	472	458
Motorvermogen (pk)	214800	239200	293100	342100
Garnalenvisserij				
Zuid	29	28	33	38
Noord	116	103	110	118
Totaal	145	131	143	156
Motorvermogen (pk)	23100	20300	24300	26400
Grote zeevisserij				
Zijtrawlers	50	45	36	32
Hektrawlers meer 2000 pk	22	23	23	22
Hektrawlers tot 2000 pk	2	4	9	14
Totaal	74	72	68	68
Motorvermogen (pk)	75300	76500	80400	86800
Totaal zeevisserij				
Aantal schepen	675	672	683	682
Totaal motorvermogen	313200	336000	397800	455300

- 1) Waarvan 20 schepen (= 6000 pk) overgegaan van kleine zeevisserij op garnalenvisserij als hoofdbedrijf.
- 2) Waarvan 6 schepen (= 1900 pk) overgegaan van kleine zeevisserij op garnalenvisserij als hoofdbedrijf.

Bron : C.B.S.; Produktschap voor Vis en Visprodukten; L.E.I.

1972	217 mln. gld.
1973	268 mln. gld.
1974	268 mln. gld.
1975	250 mln. gld.

Hoewel — mede door de activiteiten van het Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de Visserij — reeds een aanvang is gemaakt met de vlootvermindering, zal dat in 1975 nog niet leiden tot vermindering van de visserij-inspanning vergeleken met 1974. Het gemiddelde totale motorvermogen van de vloot van de kleine zeevisserij was in 1975 nog 4 % groter dan gemiddeld over 1974. Deze stijging leidt, uitgaande deldstromen en daarmee tezamen met de onvermijdelijke stijging van het prijsniveau, tot aanzienlijk hogere kosten. Het verloop van de non-factorkosten van de totale kleine zeevisserij was als volgt :

1972	100 mln. gld.
1973	136 mln. gld.
1974	187 mln. gld.
1975	210 mln. gld.

Uit de cijfers blijkt dat de totale non-factorkosten in 3 jaar meer dan verdubbeld zijn. Tezamen met

de stagnerende besomming resulteert dit uiteraard in aanzienlijke nettotekorten, zoals de volgende cijfers laten zien :

1972	+ 21 mln. gld.
1973	+ 13 mln. gld.
1974	— 33 mln. gld.
1975	— 73 mln. gld.

De teruglopende resultaten leiden tot een ongunstiger inkomenspositie van de opvarenden. Voor de niet-eigenaars onder deze opvarenden zou de gemiddelde arbeidsopbrengst — inclusief sociale lasten — als volgt verlopen :

1972	38100 gld.
1973	43900 gld.
1974	38800 gld.
1975	38300 gld.

Hoewel van een daling sprake is, kunnen de inkomens in 1975 nog een niveau bereiken boven dat van 1972, waarbij overigens de inflatie niet uit het oog verloren moet worden. Voor de opvarende eigenaars ziet de situatie er belangrijk slechter uit :

1972	68300 gld.
1973	62100 gld.

Bijlage 2. Aanvoer en besomming van de Nederlandse visserij

Aanvoer mln. kg.)	1972	1973	1974	waarvan		
				taxatie 1975	realisatie jan./juli	taxatie aug./dec.
Totaal	301,5	300,1	286,4	288,3	134,4	153,9
Waarvan :						
Kleine zeevisserij	111,8	107,7	114,5	100,9	57,7	43,2
Grote zeevisserij	79,9	83,6	72,8	76,6	38,1	38,5
Garnalenvisserij	4,2	5,6	6,9	6,1	3,1	3,0
Mosselkultuur	101,1	98,3	85,8	98,5	32,2	66,3
Oesterkultuur	1,0	1,0	1,2	1,3	0,3	1,0
IJsselmeer-visserij	2,5	2,9	3,3	3,1	1,9	1,2
Diversen	1,0	1,0	1,9	1,8	1,1	0,7
Besomming (mln. gld.)						
Totaal	347,3	417,4	422,9	417,8	235,4	182,4
Waarvan :						
Kleine zeevisserij	217,0	268,0	269,2	250,1	149,7	100,4
Grote zeevisserij	82,7	95,6	93,6	97,6	54,3	43,3
Garnalenvisserij	16,1	17,8	20,1	25,0	16,0	9,0
Mosselkultuur	15,1	17,7	20,0	24,0	7,5	16,5
Oesterkultuur	7,7	8,5	10,3	11,6	2,9	8,7
IJsselmeer-visserij	8,3	8,4	8,5	8,3	4,3	4,0
Diversen	0,4	1,4	1,2	1,2	0,7	0,5

Bron : C.B.S.; Directie van de Visserijen; Scheepvaartinspectie; L.E.I.

Kleine zeevisserij	ultimo				mutaties jan./sept.	taxatie mutaties okt./dec.	taxatie ultimo	Gemiddelde vlootsterkte in de loop van het jaar (gem. van begin- en eindstand)			
	1971	1972	1973	1974				1972	1973	1974	1975
tot 300 pk	120	103	67	41	1975	1975	1975	1972	1973	1974	1975
301 - 400 pk	74	74	63	40	— 20	— 8	13	111,5	85	54	27
401 - 600 pk	160	154	142	128	— 22	— 6	12	74	68,5	51,5	26
601 - 800 pk	80	94	98	92	— 30	— 5	93	157	148	135	110,5
801 - 1100 pk	22	40	62	67	— 9	— 3	80	87	96	95	86
1101 - 1500 pk	—	4	40	83	— 1	—	66	31	51	64,5	66,5
1501 - 2000 pk	—	—	—	7	+ 6	—	89	2	22	61,5	86
Totaal	456	469	472	458	+ 7	—	14	—	—	3,5	10,5
Motorvermogen (pk)	214800	239200	293100	342100	— 69 1)	— 22 2)	367	462,5	470,5	465	412,5
Garnalenvisserij					— 13900 1)	— 9000 2)	319200	227000	266200	317600	330700
Zuid	29	28	33	38	—	+ 1	39	28,5	30,5	35,5	38,5
Noord	116	103	110	118	+ 20	+ 5	143	109,5	106,5	114	130,5
Totaal	145	131	143	156	+ 20 1)	+ 6 2)	182	138	137	149,5	169
Motorvermogen (pk)	23100	20300	24300	26400	+ 6000 1)	+ 1900 2)	34300	21700	22300	25400	30400
Grote zeevisserij											
Zijtrawlers	50	45	36	32	— 16	—	16	47,5	40,5	34	24
Hektrawlers meer 2000 pk	22	23	23	22	— 3	—	19	22,5	23	22,5	20,5
Hektrawlers tot 2000 pk	2	4	9	14	+ 4	—	18	3	6,5	11,5	16
Totaal	74	72	68	68	— 15	—	53	73	70	68	60,5
Motorvermogen (pk)	75300	76500	80400	86800	— 10300	—	76500	75900	78500	83600	81700
Totaal zeevisserij											
Aantal schepen	675	672	683	682	— 64	— 16	602	673,5	677,5	682,5	642
Totaal motorvermogen	313200	336000	397800	455300	— 18200	— 7100	430000	324600	367000	426600	442800

Bron : C.B.S.; Produktschap voor Vis en Visprodukten; L.E.I.

Voorziene bedrijfsuitkomsten in 1976

Door het Hollands Landbouwkundig Economisch Instituut werden met het oog hierop ons voor publikatie hiernavolgende beschouwingen overgemaakt.

1. Op verzoek van de Directie van de Visserij van het Ministerie van Landbouw en Visserij is een als voorlopig te beschouwen raming gemaakt van de uitkomsten van de Nederlandse zeevisserij in 1976.

2. Voor de raming is een aantal veronderstellingen gemaakt ten aanzien van aanvoer, prijspeil en ingezette vlootomvang. De geraamde resultaten beperken zich tot de zeevisserij — grote zeevisserij, kleine zeevisserij en garnalenvisserij.

3. Aanvoer: Wat betreft de gequoteerde vissoorten is uitgegaan van de (tot aanvoergewicht omgerekende) quota, waarbij voor Noordzeeharing een vangstgewicht jaar is aangenomen. Voor de niet gequoteerde vissoorten is dezelfde aanvoer aangehouden als in 1975 werd begroot (1). Alleen de aanvoer van garnalen is 10% hoger geschat.

4. Visprijzen: Voor alle vissoorten is een prijsstijging van 8% ten opzichte van de (herziene) raming-1975 (1) verondersteld. Uitzonderingen hierop zijn gemaakt voor tong, schol en haring. Door de sterke beperking van de aanvoer van deze vissoorten is een zekere compensatie door prijsstijging te verwachten. Aangenomen is dat de helft van de aanvoerdaling wordt goedgeemaakt door een extra prijsstijging.

5. Prijzen kostenfactoren: Voor alle kostensoorten is eveneens een stijging van 8% ten opzichte van de raming-1975 (1) verondersteld. Bovendien is de gasolieprijs 5,5 ct./liter hoger geraamd wegens de aangekondigde beëindiging van de subsidiëring.

6. Inzet van de vloot: Uitgegaan is van de omvang en samenstelling van de vloot per ultimo 1975, zoals vermeld in de raming-1975 (1). Voor 1976 zijn drie alternatieven berekend: a. het geval dat in 1976 de vloot geleidelijk nog met 20% van het totale motorvermogen terugloopt, waardoor gemiddeld over het jaar de inzet 10% lager zal zijn; b. het geval dat de vermindering van de vloot tot 10% beperkt blijft, hetgeen meebrengt 'n gemiddeld 5% lagere inzet; c. een geheel op het niveau van eind 1975 blijvende vloot. Bij deze alternatieven moet er uitdrukkelijk op worden gewezen dat hoogstwaarschijnlijk voor het merendeel kleine kotters of trawlers uit de vloot worden afgevoerd. Dit betekent dat een naar verhouding groter vermindering van het aantal schepen noodzakelijk zou zijn om de genoemde procentuele vermindering van de vlootinzet — gemeten in motorvermogen — te bereiken.

7. Voor de kleine zeevisserij, de grote en de garnalenvisserij, blijken de op bedrijfseconomische basis geraamde uitkomsten in 1976 uit bijlage 1. De totale besomming zal bij de veronderstelde prijsstijgingen in 1976 hoger zijn dan in 1975.

8. Als gevolg van het gebruikelijke deelsysteem, het op peil blijven van de totale besomming en de — absoluut of relatief t.o.v. de besomming — vermindering van de bemanning, kunnen de voor

ging mog iets toenemen, ondanks de door de quoteringsregelingen sterk beperkte aanvoer. De nettoresultaten zullen ook in 1976 een groot gat vertonen; het was overigens te verwachten dat het in 1975 ontstane tekort, met name in de kleine zeevisserij, niet op korte termijn aangevuld zou kunnen worden.

9. Als gevolg van het gebruikelijke deelsysteem, het op peil blijven van de totale besomming en de — absoluut of relatief t.o.v. de besomming — vermindering van de bemanning, kunnen de voor

1976 geraamde (loon-)inkomens van de opvarenden-niet-eigenaars niet onbevredigend worden genoemd

Loon en sociale lasten gemiddeld per opvarende-niet-eigenaar (1000 gld.).

	Kleine zeevisserij	Grote zeevisserij	Garnalenvisserij
1973 (definitief)	43,9	41,9	24,4
1974 (definitief)	38,8	43,3	23,0
1975 (herziene raming)	38,3	45,2	23,0
1976 (raming, inzet 10% lager dan ultimo 1975)	45,6	59,8	30,3
1976 (raming, inzet 5% lager dan ultimo 1975)	42,5	56,1	28,5
1976 (raming, inzet gelijk aan ultimo 1975)	39,7	52,8	26,9

BIJLAGE 1. Raming van de bedrijfsuitkomsten van de Nederlandse zeevisserij (mln. gld.)

	1973 def.	1974 def.	1975 raming	1976 (raming)		'75 nihil
				minder inzet dan ult. 10%	5%	
Kleine zeevisserij						
Aantal schepen	471	465	413	309	337	367
Motorvermogen (1000 pk)	265	318	331	287	303	319
Bemanning	2360	2353	2189	1802	1903	2002
Aanvoer (mln. kg)	108	115	101	89	89	89
Besomming	268	269	250	258	258	258
Non-faktorkosten	135	187	209	212	223	234
Netto toegevoegde waarde	133	82	41	46	35	24
Waarvan: rente	16	24	30	28	29	31
loon/soc.lasten	104	91	84	82	81	79
nettoresultaat	+13	-33	-73	-64	-75	-86
Grote zeevisserij						
Aantal schepen	70	68	61	40	43	46
Motorvermogen (1000 pk)	78	84	82	63	63	70
Bemanning	850	812	768	63	63	70
Aanvoer (mln. kg)	84	73	77	58	58	58
Besomming	96	94	98	95	95	95
Non-faktorkosten	57	62	74	65	68	71
Netto toegevoegde waarde	39	32	24	30	27	24
Waarvan: rente	5	7	8	7	7	8
loon/soc.lasten	36	36	35	34	34	34
nettoresultaat	-2	-11	-19	-11	-14	-18
Garnalenvisserij						
Aantal schepen	137	150	169	164	173	182
Motorvermogen (1000 pk)	22	25	30	31	33	34
Bemanning	346	389	484	427	451	475
Aanvoer (mln. kg)	6	7	6	7	7	7
Besomming	18	20	25	30	30	30
Non-faktorkosten	8	11	14	16	17	18
Netto toegevoegde waarde	10	9	11	14	13	12
Waarvan: rente	1	1	2	2	2	2
loon/soc.lasten	8	9	11	13	13	13
Nettoresultaat	+1	-1	-2	-1	-2	-3
Totaal zeevisserij						
Aantal schepen	672	683	643	513	553	595
Motorvermogen (1000 pk)	365	427	443	381	402	423
Bemanning	3523	3554	3441	2794	2956	3117
Aanvoer (mln. kg)	197	195	184	154	154	154
Besomming	381	383	373	383	383	383
Non-faktorkosten	199	260	297	293	308	323
Netto toegevoegde waarde	182	123	76	90	75	60
Waarvan: rente	22	32	40	37	38	41
loon/soc.lasten	148	136	130	129	128	126
Nettoresultaat	+12	-45	-94	-76	-91	-107

BIJLAGE 2. Raming van de geldstromen in de kleine zeevisserij (1000 gld.)

	1973 def.	1974 def.	1975 raming	1976 (raming)		'75 nihil
				minder inzet dan ult. 10%	5%	
A. Gemiddeld per schip						
Besomming	568,9	578,9	605,6	834,5	765,1	702,6
Af: lopende kosten	212,6	286,3	349,2	487,3	468,1	449,4
deel niet-eigenaars	154,0	138,1	145,5	186,3	165,6	147,2
Saldo voor financiering en inkomen	202,3	154,5	110,9	160,9	181,4	106,0
Af: te betalen rente	32,1	50,3	70,7	85,9	80,8	76,1
Saldo voor aflossing en inkomen	170,2	104,2	40,2	75,0	50,6	29,9
Normale aflossing	42,7	65,4	95,0	128,1	120,6	113,6
Saldo eigenaars	127,5	38,8	-54,8	-53,1	-53,1	-83,7
B. Gemiddeld per opvarende ondernemer						
Besomming	379,0	385,7	403,4	476,6	437,0	401,6
Af: lopende kosten	141,6	190,7	232,6	278,3	267,4	256,9
deel niet-eigenaars	102,6	92,0	96,9	106,4	94,6	84,1
Saldo voor financiering en inkomen	134,8	103,0	73,9	91,9	75,0	60,6
Af: te betalen rente	21,4	33,5	47,1	49,0	46,2	43,5
Saldo voor aflossing en inkomen	113,4	69,5	26,8	42,9	28,8	17,1
Normale aflossing	28,5	43,6	63,3	73,2	68,2	64,9
Saldo eigenaar	84,9	25,9	-36,5	-30,3	-40,1	-47,8

(1) Herziene raming van de bedrijfsuitkomsten van de Nederlandse visserij in 1975; LEI-inlichting no. 153.

9. Voor de (opvarende) eigenaars zal gemiddeld de arbeidsopbrengst (1) (bestaande uit looninkomen en een evenredig deel van het netto-resultaat), met name in de kleine zeevisserij, bijzonder ongunstig zijn. Bij de berekening van het bedrijfseconomische nettore-sultaat wordt echter uitgegaan van een continuïteit op lange termijn, welke het inkalkuleren van afschrijvingen op basis van vervan-gingswaarde, van rente over het eigen vermogen en van arbeids-loon voor de ondernemers noodza-kelijk maakt.

(1) Voorheen in LEI-publikaties het "arbeidsinkomen" genoemd.

10. Voor een beschouwing op korte termijn verdient evenwel 'n kalkulatie op kasbasis in de huidige omstandigheden de voorkeur. Een dergelijke kalkulatie is ge-richt op het begroten van in- en uitgaande geldstromen en daarmee van het saldo van beide stromen.

11. Vooral voor de kleine zeevis-serij, is een begroting op kasbasis dringend; gezien de buitengewoon ongunstige bedrijfseconomische re-sultaten van deze tak van visserij, is een inzicht in de mate waarin de bedrijven in staat zijn op korte termijn het hoofd boven water te houden immers van groot be-lang. In bijlage 2 is — in dit ge-val niet als totaal voor de gehele kleine zeevisserij, doch gemiddeld per schip en per opvarende onder-nemers — een begroting op kasba-sis opgesteld. Voor deze kalkulatie moesten nog enkele veronderstel-lingen worden gemaakt. Vervan-ging van berekende kosten — deel eigenaars, rente eigen vermogen en afschrijvingen — door geraamde uitgaven is verricht door aan te nemen dat:

a. voor elke investering in een nieuw of tweedehands schip in de afgelopen jaren leningen ad. 55% van het investeringsbedrag zijn aangegaan;

b. alle leningen 10 % rente dra-gen en in 10 jaar afgelost dienen te worden.

12. Aan de hand van deze kal-kulaties kan worden verwacht dat er in 1976 — afhankelijk van de veronderstelde vloottinzet — ge-middeld een kleiner of groter kas-tekort per schip zal zijn. Overigens was dat in 1975 ook het geval. De cijfers bieden meer dan bij een bedrijfseconomische kalkulatie-in-zicht in de ruimte die uitstel van financieringsverplichtingen zou op-leveren om tegemoet te komen aan de noodsituatie bij althans een deel van de bedrijven.

13. Het is namelijk uit bijlage 2 zonder meer duidelijk dat een tij-delijk uitstel van afllossingsver-plichtingen de kaspositie van het gemiddelde bedrijf onmiddellijk in aanzienlijke mate zou versterken. In het geval de omvang van de

vloot gehandhaafd wordt op die van eind 1975, zou het liquiditeits-overschot — inkomsten minus uit-gaven — vóór afllossingsbetalingen rond f 30000 per schip bedragen. Dit saldo kan worden geraamd op f 5000 resp. f 75000 bij een vloot-vermindering van 10 resp. 20 % in de loop van 1976. Behalve deze li-liquiditeitsoverschotten zijn in som-mige gevallen nog andere liquidi-teiten als reserve aanwezig, waar-schijnlijk vooral bij bedrijven die hun schip reeds enkele jaren ge-leden hebben gekocht. De omvang van deze liquiditeiten is echter voorshands nog niet te ramen.

13. De economische positie van de visserij moet vanuit ten minste twee criteria worden beoordeeld. Voor het beleid op langere termijn moet men inzicht hebben in de mogelijkheden van de visserij op middellange termijn, zeg 5 à 10 jaar. Veel zal hierbij afhangen van internationaal overeengeko-men quoteringsregimes, mede daarmee in verband het verloop van de visstand, prijsontwikkelingen, enz., waarop echter in dit korte bestek niet kan worden ingegaan.

Dit beleid dient aangevuld te worden met beslissingen op korte termijn t.a.v. tijdelijke oneven-wichtigtheden in het op langere termijn nagestreefde evenwicht. Men name zijn thans van belang de kansen van de ondernemingen om op korte termijn de moeilijk-heden te overleven, al of niet met hulp van overheid en kapitaalver-schaffers.

NOTA DER REDAKTIE :

Om de berekening in franks te maken rekent men voor het gemak één gulden aan 15 fr. Deze raming is natuurlijk een raming maar geen vast cijfer, daar talrijke ele-menten hier nog een rol kunnen komen te spelen, zoals de natuur, ongevallen, eventuele prijssschom-melingen van het vistuig en voor-al de brandstoffen, die zeer ver-schillen kunnen. Zo is de officiële prijs der brandstoffen van tot maar eventjes van fr per liter gedaald.

EN IN BELGIE ?

We moeten anderzijds het Hol-lands Landbouw Economisch In-stituut gelukwensen met haar snelle wijze van én de toestand van 1975 en de ramingen voor 1976 te hebben belicht, wat we graag van onze Overheden met het oog op de toekomst ook hadden gezien. We beschikken immers over een Be-drijfsraad voor de Zeevisserij, over een proefstation en over een Eko-nomische Dienst van het Ministerie van Landbouw, waar alles geen glazen kast mag zijn, maar waar het bedrijf en niet enkele mensen beter en snel zouden moeten voor-gelicht worden, wat nog steeds niet het geval is.

REDDINGSTOESTELLEN OF DRIJVENDE VLOTTEN

Dat onze zeevaartinspectie niet altijd vooruitziende genoeg is, is opnieuw door de feiten tegengespro-ken.

Inderaad in België is zowel de Kust- als middenslag en Hoogzee-visserij sedert lang verplicht red-dingsvloten aan boord te hebben in plaats van de zogenaamde dri-jvende bokken of boten.

In Holland waren vissersschepen van min dan 22,50 m op een vaar-gebied van min dan 15 mijl daartoe niet verplicht.

Een Hollands Tweede Kamerlid heeft de Hollandse Minister van Verkeer gevraagd zo spoedig moge-lijk drijvende reddingstoestellen, zo-als boten, boeien en andere zowel voor de zeesport als voor de be-roepszeevisserij te doen verbieden en te vervangen door automatisch opblaasbare rubber reddingvloten. De drijvende toestellen zijn slechts geschikt om drenkelingen liggend in het water drijvend te houden. Men dient daartoe grijplijnen, vast te houden. Dit reddingmiddel is wettelijk voorgeschreven aan boord van zeevissersvaartuigen en toege-staan voor gebruik op sportvissers-vaartuigen.

In zijn schriftelijke vragen aan de staatssecretaris vraagt de heer Drenth of deze reddingvloten niet als ondeugdelijk aangemerkt moe-ten worden, nu uit onderzoeken is gebleken dat veel drenkelingen in zee-water met een temperatuur van minder dan 20 graden vaak niet door verdrinking maar door onder-koeling om het leven kwamen.

Hij verwijst in dit verband naar een artikel van de arts N. Julsing, medisch adviseur van de Scheep-vaartinspektie in het blad „De Vis-serijwereld”, waarin dit onderwerp wordt behandeld. Uit het betoog van Julsing wordt duidelijk dat een drenkeling in zee-water onder de tien graden (wintertemperatuur op de Noordzee) hooguit enkele uren te leven heeft voor zijn lichaams-temperatuur zo ver gedaald is (25,5 graden) dat zijn hart het be-geeft. En ook zomers geeft de Noordzee niet veel betere kansen, waaruit volgens de heer Drenth zon-neklaar blijkt dat een reddingmid-del waarbij de drenkeling in het water blijft, ondeugdelijk is.

De heer Drenth heeft gelijk. Het is immers reeds lang bewezen dat drenkelingen het met drijvende toestellen niet lang uithouden.

Op het huidige ogenblik bestaan er vloten voor 4, 6 en meer man en is het proefondervindelijk bewezen dat de kwaliteit en de sterkte van de R.F.D.-vloten onovertefbaar is.

We stellen echter vast dat onze visserijscholen veel te weinig de leerlingen daarop instellen en dat in de praktijk nog veel te veel vis-sers en gebruikers er niet goed weg mee weten.

Want wanneer heeft men een vlot nodig ? Als men in nood is, dan is het snel gebruik van het hoogste belang.

Te Oostende heeft men bij de firma SCAP een gediplomeerde in-spector, die ook op onze staatslijn Oostende - Dover de nodige prakti-sche lessen geeft aan hen welke eventueel deze vloten moeten ge-bruiken.

Het is immers een feit dat op al onze boten van de Oostende - Dover-lijn nu R.F.D.-vloten worden gebruikt in plaats van reddings-boten.

Deze zijn gemaakt in een fabriek in Engeland en worden te Oostende door de rederscoöperatieve SCAP verkocht.

VISSERSVAARTUIGEN

Alle vissersvaartuigen zijn ver-plicht een pneumatisch reddings-vlot aan boord te hebben K.B. 20.7.1973.

Ook de vissersvaartuigen welke de kustvisserij beoefenen. Dit laat-ste was tot nu niet het geval voor Nederland.

PLEZIERVAARTUIGEN

Alle pleziervaartuigen waarvan de indompelingslengte meer dan 15 meter bedraagt, zijn onderworpen aan het K.B. van 20.7.1973 houden-de het Zeevaartinspectiereglement.

Alle pleziervaartuigen met een indompelingslengte van min dan 15 meter (met uitzondering van ka-no's kayaks, enz.) moeten volgen-de reddingsmiddelen aan boord hebben.

- 1. één reddingsgordel per opva-rende;
- 2. één lichtgevende reddingsboei indien het vaartuig nachtelijke tochten onderneemt.
- 3. afdoende noodseinen waaron-der vuurpijlen.

DUS GEEN REDDINGSVLOT

SPORTVISSERIJ-VAARTUIGEN

In afwachting van een K.B. in-zake reglementering voor de red-dingsmiddelen aan boord van deze schepen, heeft het District Hoofd een voorschrift uitgevaardigd (ge-machtigd door K.B. 20.7.1973 voor uitzonderlijke gevallen).

Dit voorschrift behelst dat sport-visserijvaartuigen dienen uitgerust met drijvende toestellen en opblaas-bare reddingsvloten voldoende op-dat zowel de drijvende toestellen als de opblaasbare reddingsvloten alle opvarenden kunnen opnemen.

Het vernoemde K.B. zal waarschijnlijk in de loop van dit jaar verschijnen in het Staatsblad en dan zullen waarschijnlijk alle yacht's ook een reddingsvlot moe-ten aan boord hebben.

Sedert het afschaffen van de red-dingsboten is op gebied van veilig-hed met reddingsvloten een grote vooruitgang geboekt.

REDDINGSVLOTTEN

Yachts en andere pleziervaartui-gen zijn nogal dikwijls uitgerust met pneumatische reddingsvloten welke niet aan de R.O.R.C. en of S.O.L.A.S. voorschriften beantwoor-den. Wat op zich zelf nog niet nood-zakelijk een aanwijzing is dat deze vloten in geval van nood, niet zullen werken.

Een groter gevaar voor de opva-rende van pleziervaartuigen zijn echter deze vloten welke door her-kende Service Stations zijn afge-keurd en niet aan boord mogen geplaatst van schepen welke onder toezicht vallen van de Zeevaart-inspectie.

Zeer dikwijls worden deze afge-keurde vloten aan eigenaars van pleziervaartuigen verkocht. Deze mensen denken dan dat ze een koopje hebben gedaan en hebben een gevoel van meer veiligheid op zee. In werkelijkheid hebben ze een paar duizend franken weggegooid aan iets dat totaal waardeloos is en waarvan ze in geval van nood niets aan hebben.

Afgekeurde reddingsvloten wor-den dan ook door de herkende Ser-vice Stations niet meer operationeel verpakt en worden met «AFGE-KEURD» gemerkt.

Pneumatische vloten dienen om mensenlevens te redden en Yacht-lieden zijn ook mensen.

**REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD**

De visserij en het nieuwe zeerecht

In „Het Visserijblad” van 6 en 13 februari gaven we een merkwaardige uiteenzetting weer omtrent het nieuwe Zeerecht, welke eerst te Geneve, dan te Caracas en straks te New-York verder zal besproken en beslecht worden.

Deze artikels zijn van de hand van Drs K.A. Saudyn, welke we hierna tot slot laten volgen.

Mochten er lezers zijn, die deze eerste twee artikels niet volgden, ze nodig hebben, dan zijn we steeds bereid ze als abonnees op te sturen.

Mochten bovenstaande regelingen van kracht worden, dan is voor Nederland de rol van de Europese Gemeenschap van belang. Er bestaat namelijk voor de visserij een gemeenschappelijke regeling tussen de E.E.G.-lidstaten. Welke konsekwenties hebben de jongste ontwikkelingen voor het E.E.G.-visserijregime?

Het E.G.-Visserijregime

In 1968 deed de Commissie aan de Raad van Ministers van de Europese Gemeenschap een voorstel over een eventueel gemeenschappelijk regime voor de territoriale wateren en de interne wateren van de lidstaten.

Vooraf Frankrijk lag dwars, maar uiteindelijk werd het voorstel, in combinatie met andere maatregelen die meer naar de wens van Frankrijk waren, aangenomen op 30 juni 1970.

De geheime wens van veel landen om toegang te hebben tot de rijke Noorse wateren, dreigde in vervulling te gaan, ware het niet dat Noorwegen onmiddellijk amendementen eiste van de aangenomen regeling over het visserijregime. De vreemde situatie ontstond, dat de landen die eerste met moeite bereid waren om de overeenkomst te tekenen (vooral Frankrijk), nu sterk aandrongen op het vasthouden aan de oorspronkelijke tekst, terwijl andere landen uit de E.E.G. (waaronder Nederland) zich wat gematigder opstelden, in de hoop dat de Gemeenschap zich zou vergroten.

Dit alles resulteerde in een compromis, neergelegd in de art. 100-103 van de Toetredingsakte (8), die, doordat de Noren via een referendum in 1972 het lidmaatschap van de E.G. afwezen, van toepassing werd op de kleine E.G. plus Engeland, Ierland en Denemarken.

Toetredingsakte en E.G.-Regeling (9) bepalen tezamen het visserijregime. Men gaat hierin uit van de non-diskriminatoire behandeling tussen onderdanen van de lidstaten, waar het de toegang en de exploitatie van de visserijgronden betreft.

Art. 2 lid 1 van de Regeling bevat dit beginsel van non-diskriminatie; het artikel formuleert de betreffende wateren als volgt: «the maritime waters coming under its sovereignty or within its jurisdiction». Het eerste gedeelte (under its sovereignty) doelt op de territoriale- en binnenwateren. Hierbij zij reeds aangekend, dat er binnen de Gemeenschap grote verschillen bestaan t.a.v. de breedte van de territoriale zee. Een belangrijker punt is echter het tweede gedeelte van de omschrijving van het betreffende gebied:

«within its jurisdiction» Gedoeld werd op het feit dat de in 1964 tot stand gekomen Londense Fisheries Convention de kuststaat een zone van 6 zeemijlen als exclusieve visserijzone en 12 mijl als «conservatie zone» had toegewezen. In de laatstgenoemde zone zouden nieuwkomers geweerd worden. De toevoeging «within its jurisdiction» sloeg dus op wateren die, buiten de territoriale zee gelegen d.m.v. verdrag of nationale wet geproclameerd, binnen de jurisdictie (functioneel beperkt) van de kuststaat lagen.

Op dit moment hebben van de lidstaten alleen Engeland, Denemarken en Ierland dit soort «gereserveerde» wateren.

Op instigatie van met name Frankrijk is er in de Regeling aandacht geschonken aan het probleem van de lokale vissers, die slechts met moeite het hoofd boven water kunnen houden in de concurrentiestrijd tegen de «verre vissers». Art. 4 sub 1 komt hen in zoverre tegemoet, dat het een exclusieve visserijzone toekent aan de lokale bevolking, mits deze hoofdzakelijk van de visvangst leeft, met een breedte van 3 mijl en voor niet langer dan 5 jaar na in werking treding van de Regeling. De Raad moet deze zones, op voorstel van de Commissie, vaststellen.

De regeling in de Toetredingsakte betekent een versterking van de positie van de lokale visserij en wel omdat het de breedte van de exclusieve visserijzone op 6 mijl bepaalt, met de restrictie, dat het alleen voor traditioneel in die wateren vissende schepen geldt (art. 100 sub 1).

Het gemeenschappelijk visserijregime houdt dus in dat, uitgezonderd enkele specifieke visgronden, onderdanen van E.G.-lidstaten vrij toegang hebben tot de territoriale- en «gereserveerde» wateren van andere lidstaten. De konsekwentie van dit regime is echter dat op het moment één der lidstaten, het idee krijgt om éézijdig zijn territoriale wateren of zijn conserveringszone van bijvoorbeeld 12 tot 50 mijl te verlengen, onmiddellijk het gemeenschappelijk regime daarop van toepassing wordt. Gesteld dat de 200-mijlszone in de verdragen van de jongste Zeerecht-konferentie opgenomen wordt, dan is het E.G.-visserijregime van toepassing op een aanzienlijk gebied.

Van de E.G.-landen heeft Engeland de rijkste visgronden in zijn toekomstige economische zone. Het valt dan ook te verwachten dat er niet zonder moeilijkheden onderhandeld zal moeten worden over het wel of niet voorbehouden van deze gebieden voor de lokale bevolking.

Konklusie

De vraag: van wie is de zee? speelde al in 1493, toen paus Alexander VI instemde met de aanspraken van Portugal en Spanje op het bezit van de grote oceanen. Het grootste gedeelte van de zee was in die dagen voor de grootmachten en de meest technisch ontwikkelden. Vandaag de dag moet bovenstaande vraag opnieuw

beantwoord worden. Bij het doorgaan van de economische zone van 200 mijl (360 kilometer), valt 4/5 van het continentale plat onder nationale jurisdictie. Juist het continentaal plat is de natuurlijke verblijfplaats van de vis en juist hier is winstgevende exploitatie mogelijk. Voor een internationale exploitatie onder leiding van een Internationale Autoriteit, blijft dan nog maar weinig over. De ontwikkeling gaat langzamerhand in de richting van een «gesloten» zee, in tegenstelling tot de «vrije zee» van Hugo de Groot. Beide vormen hebben echter nadelen.

In de wedloop om de minerale rijkdommen van de zee valt de visserij schijnbaar in het niet. Geen enkel regeringsvoorstel heeft tot dusver een billijke verdeling van de «profits» naar behoefte van de exploitatie van de levende rijkdommen van de zee naar voren gebracht.

Toch is juist dit laatste de bedoeling van de VN-resolutie geweest (Declaration of principles; zie hierboven).

In deze tijd van sterke emancipatie van de arme landen is het zaak op korte termijn een aanvaardbare oplossing te vinden en het meest voor de hand liggend terrein is de zee, waar vele rijkdommen voorradig zijn en nog niet geëxploiteerd worden. Het is immers makkelijker te verdelen (op zee) dan te onteigenen (op land).

Het ziet er naar uit dat de ontwikkeling in de richting van een regionale samenwerking gaat. Staten, die het aan technologie en kapitaal ontbreekt, zullen concessies verlenen aan maatschappijen van staten, die wel kunnen exploiteren, maar die hun eigen gebied ten volle benutten. Deze vorm van «ontwikkelingssamenwerking» bestaat reeds (de «joint venture») en wordt op grote schaal toegepast door bijvoorbeeld Japan.

Ook in «gesloten» E.G.-zee blijven er mogelijkheden over om buitenstaanders, in volgorde van economische noodzaak, te laten exploiteren. Het gemeenschappelijk regime zal zich misschien ook uitbreiden tot de exploitatie van het continentaal plat van de lidstaten (10).

Het is te hopen dat de E.G.-instellingen en de lidstaten een daadwerkelijke rechtvaardige verdeling van de levende- en nietlevende rijkdommen van de zee zullen nastreven. De vraag is dan echter of andere landen dit voorbeeld zullen navolgen.

NOTEN

1. Organization for Economic Co-operation and Development: Review of Fisheries 1974.
2. Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 1969 en 1974.
3. In hetzelfde jaar had het Internationaal Gerechtshof een beslissing over het trekken van rechtelijke basislijnen genomen: Engels-Noorse Visserijgeschil (I.C.P. Rep. 116).
4. Fisheries Jurisdiction Case (Groot-Brittannië v. IJsland) I.C.J. Rep. 3.
5. Fisheries Jurisdiction Case

(West-Duitsland v. IJsland) I.C.J. Rep. 175.

5. F.A.O.: The prospects of World Fisheries Development in 1975 and 1985; F.A.O. Fisheries Technical Paper no. 70.

6. UN Doc. A/AC 138/S.C.II/L9.7. General Assembly Resolution 2749 (XXV), 17 december 1970.

8. Zie voor de tekst: Lay, Churchill and Nordquist, NDLIS dl I.

9. E.G.-Regeling nr. 2141/70.

10. Memorandum van de Commissie S.E.C. (70)3095; Brussel, 18 september 1970.

Naschrift

De konklusie aan het eind van het stuk dat over IJsland handelt, is alleszins bewaarheid geworden. Een nieuwe visserijoorlog is het resultaat van de verschillen in opvatting tussen de IJslandse en de Engelse regering. IJsland heeft 'n klacht bij de Veiligheidsraad ingediend en zelfs de N.A.V.O. is in het geweerd gekomen.

Na de afloop van het akkoord uit 1972 tussen IJsland en de andere landen die visserijbelangen in de wateren rondom IJsland hebben, namen de nieuwe onderhandelingen een aanvang. België en West-Duitsland kwamen al gauw tot overeenstemming met IJsland.

België verplichtte zich om niet meer dan 6500 ton vis per jaar in de door IJsland afgekondigde 200-mijlszone, te vangen, waarvan slechts 1500 ton kabeljauw en door slechts 12 vissersschepen.

West-Duitsland mocht door middel van 40 vissersschepen een jaarlijkse vangst van 60.000 ton, waarvan 5000 ton kabeljauw, voor zijn rekening nemen. Geen enkel «fabrieksschip» mocht echter binnen de 200-mijlszone opereren.

Met Engeland kon echter geen overeenstemming worden bereikt. Men was het ten eerste niet eens over de snelheid waarmee de visstand zich kon herstellen. Dit laatste is van belang voor de maximale hoeveelheid, die biologisch verantwoord gevangen kan worden. IJsland wilde dat er maximaal 230.000 ton werd opgehaald, terwijl Engeland stelde dat 265.000 ton per jaar nog verantwoord was. Het tweede geschilpunt was de hoeveelheid die de Britten mochten vangen. Tussen het aanbod van IJsland: 65.000 ton en dat van Engeland: 110.000 ton, zat een aanzienlijk verschil. Een later Brits voorstel voor 85.000 ton is niet geaccepteerd. De onderhandelingen werden afgebroken.

IJsland voert zijn economisch belang aan als steun voor de 200-mijlszone. Tevens stelt het dat de derde Zeerecht-konferentie naar alle waarschijnlijkheid deze zone voor alle Staten zal erkennen.

Totdaar dit belangrijk overzicht inzake de Wereldvisserij en het nieuwe Zeerecht dat de heer E.J. van der Poel uitstekend heeft weergegeven in het Hollands tijdschrift «Intermediair» van 30 januari.

KORTE BERICHTEN

DUITSE VISSERS- VAARTUIGEN NAAR ZUID-AFRIKA

Volgens de A.F.Z.-Hamburg wiken verscheidene Duitse diepzeevisserijsschepen naar de Walvisbaai in Zuid-Afrika uit. Het gaat hier om fabriekschepen die buiten de Duits-IJslandse overeenkomst gesloten werden en dus niet meer kunnen opereren in de IJslandse 200 mijlzone. De rederij «Nordsee» is begonnen met het ombouwen van, relatief recente fabriekschepen van de jaarklasse 1966 voor de vangst op zeesnoek in het Zuid-Atlantisch Oceaangebied. Het zijn de «Freiburg» en de «Tubingen» die hiervoor reeds begin januari afgevoerd zijn. Wanneer de resultaten gunstig zijn, zullen nog vier schepen volgen, namelijk de «Erlangen», «Heidelberg», «Bonn» en «Marburg».

De ombouw van deze schepen gebeurt te Bremerhaven en kost zowat 82 miljoen B.Fr. per vaartuig? Het is duidelijk dat de omschakeling van het vissen in Noordpoolgebied naar een semi-tropengebied heel wat kosten met zich brengt met daarbij nog een andere visserij. De schepen zullen ter plaatse een campagne van een jaar voeren ofwel naar Walvisbaai pendelen waar hun vangsten door koel-schepen zullen overgenomen worden en de bemanning zal afgelost worden.

Er wordt niet gezegd of de plaatselijke visserij eveneens ingericht is voor deze vangst, hoe groot de vangstmogelijkheden en de reserves zijn en of er voldoende belangstelling is vanwege de verbruiker voor deze soort vis.

400 MILJOEN B. FR. MINDER OPBRENGST VOOR SCHOTSE VLOOT

Het Departement voor Landbouw en Visserij voor Schotland publiceerde de opbrengstcijfers voor de Schotse vloot over het jaar 1975. Hieruit blijkt dat deze nagenoeg 400 miljoen B. fr. lager ligt dan de cijfers voor 1974. Het dient hierbij echter gezegd dat 1974 een rekordjaar was zowel voor de aanvoer in gewicht als voor de besomming. Anderzijds werden in de loop van het jaar 1975 verscheidene schepen opgelegd, zodat dit ook wel een invloed had op de cijfers. Nochtans dient gezegd dat de gemiddelde aanvoer per eenheid enigszins terugliep evenals de prijs. Wat de aanvoerbemomming voor haring alleen reeds betreft werd hier een achteruitgang geboekt van meer dan 180 miljoen B. fr. ! Alle vissoorten werden in mindere hoeveelheden aangevoerd behalve schelvis waarvan men 2.370 Ton meer aanvoerde voor een meerwaarde van 51 miljoen B. fr.

MOEILIJKE TOEKOMSTJAREN VOOR DE DUITSE VISSERIJWERVEN

Volgens de AFZ-Hamburg zou volgens een mededeling van Dr. Froth, hoofdbedrijfsleider van de Industriële en Handelskamer van Bremerhaven, de toekomst voor de plaatselijke werven niet bijzonder rooskleurig zijn. Zelfs in het verlopen jaar, met praktisch nog volle werkbezetting, waren de overschotten niet voldoende om hiermede een zeer onzekere toekomst tegemoet te gaan, vooral met betrekking tot de vangstbeperkingen en kwoteringen evenals de voor de deur staande algemene uitbreiding der territoriale wateren tot 200 mijlen. Nochtans gaf de recente overeenkomst tussen West-Duitsland en IJsland voor een beperkte visserij in de IJslandse 200 mijlzone toch reeds aanleiding tot een bestelling voor de bouw van twee vissersvaartuigen.

MERKWAARDIGE VOORUITGANG VAN DE KUSTVISSERIJ OP GUERNSEY

Voor de kustvisserij van Guernsey gaan de zaken buitengewoon goed. Over 1975 werd inderdaad voor niet minder dan 32 miljoen B. fr. uitgevoerd tegenover slechts 4 miljoen in 1970, terwijl men voor 1976 een nog veel hoger cijfer verwacht. De totale aanvoer van de kleine visserij bedroeg over zelfde periode, 7 miljoen B. fr. In 1970 en ruim 60 miljoen B. fr. in 1975. Deze aanvoer bestaat hoofdzakelijk uit schaaldieren, nl. garnaal en kleine kreeftjes. In 1975 was de aanvoer van schaaldieren het drievoud van 1974 en men schat dat de kustvisserij in 1976 vijfmaal zoveel zal aanvoeren dan in 1974, en dus bijna het

dubbel van 1975. Het is inderdaad zo, dat Guernsey een relatieve modernisering en uitbreiding van zijn kustvisserijvloot gekend heeft vooral met het, inderdaad vrijkomen van de 6 mijlzone. Volgens de plaatselijke Organisatie van de Zeevisserij, zou de toekomst voor de kustvisserij nog voor een lange termijn zeker gesteld zijn en daarom heeft deze Organisatie aan het landelijk parlement een bijkomende subsidie gevraagd van 2,5 miljoen B. fr. voor hulp ter verbetering van de uitrusting der kustvaartuigen.

ZAL DE KOOLVIS OP DE FRANSE MARKT STANDHOUDEN ?

Met de verwachte grote aanvoer van koolvis in de maanden februari en maart vreest men in Frankrijk een herhaling van wat in dezelfde maanden in 1975 gebeurde. We herinneren ons dat begin vorig jaar de grote inzinking die de prijs van koolvis kende, het begin was van een crisis die zich praktisch over het ganse jaar niet meer liet bedwingen. Men vraagt zich in de betrokken sector dan ook af of de markt niet voor éézelfde inzinking zal komen te staan. Op de Bretoense markten kreeg de koolvis inderdaad een mindere prijs, alhoewel nog niet van een slechte verkoop mag gewaagd worden. Op dinsdag deed te Lorient echter het gerucht de ronde dat de grote kopers hun aankopen op woensdag gingen schorsen, zodat de betrokken sector nog dezelfde dag een S.O.S.-telegram stuurde aan de regering. De koolvis werd in de afslag verkocht aan een kleine 16 B. fr. het kilogram, hetgeen neerkomt op 31 B. fr. het kilogram voor de filet. De visfileerder of verwerkende nijverheid heeft op basis hiervan echter 39 tot 40 B. fr. nodig in zijn afzet. Op dit ogenblik kreeg men uit Boulogne een aanbod voor ingevoerde Engelse koolvisfilets aan 32 B. fr. De inkoopprijs ter plaatse

was 29 B. fr. Hierdoor ging de prijs voor de Franse landingen terug aan het zakken zodat de Franse vaartuigen aan geen renderende reizen meer geraakten. Te Concarneau en te Douarnenez staat men praktisch voor dezelfde problemen. Men berekende een uitbatingverlies voor de grote treilers voor één enkele reis van ongeveer een half miljoen B. fr. De Franse vissers zouden dan ook een drempelprijs aan de grens opgelegd wensen te zien die een waarborg zou zijn voor een beter verkoop van het produkt, zodanig, dat de treilers, op basis van de gemiddelde aanvoer, een renderende reis zouden kunnen maken. We zien dat dit probleem praktisch in alle landen gesteld is en zeker ook wel bij ons, waar de prijs van het ingevoerde produkt de prijs van de eigen aanvoer abnormaal drukt. Men zou dus op zijn minst de drempelprijzen en de minimaprijzen voor de ganse Europese Economische Gemeenschap moeten herzien.

GROOT SPAANS VISVERWERKEND BEDRIJF NAAR IERLAND

Een groot Spaans visverwerkend en bewerkend bedrijf, de «Pescanova», dat in 1974 voor bijna 200 miljoen B. fr. vis verhandelde, zal op de Westkust van Ierland een nieuwe vestiging inplanten, namelijk de «Eiranova» Visserijbedrijf.

De Ierse Minister van Visserij, de heer Pat Murphy, heeft reeds aangekondigd dat dit nieuw bedrijf een staatswaarborg verleend wordt van nagenoeg 25 miljoen B. fr. Men zal starten met ongeveer 120 werknemers, cijfer dat later zal opgevoerd worden tot 200 wanneer het bedrijf in volle werking zal zijn. Vier vissersvaartuigen zullen voor eigen rekening uitgebaat worden door de nieuwe maatschappij en men verwacht dat hierdoor de twee derden van de behoeften aan vis zullen gedekt worden. De rest zal aangekocht worden van de andere vaartuigen. De vestigingsplaats wordt Castletownbere. Het bedrijf zal zich in het begin vooral toeleggen op de filetering van de vis en later uitbreiden tot bereide preparaten. De koelruimten van dit nieuwe bedrijf hebben een capaciteit van 2.000 Ton. Voor de plaatselijke visserij is deze nieuwe vestiging uiterst welkom, omdat het voor hen een buitenlandse en meer in het bijzonder, een kontinentale markt opent. Wel was er een zeker onbehagen met betrekking tot de eigen vaartuigen van het bedrijf. De reden hiervoor is echter de continuïteit van het bedrijf en de onzekerheid van een markt wanneer men op vreemde vaartuigen aangewezen is, vooral gezien de lokale vissers in het haringseizoen, praktisch allen op dit visje overschakelen. Op de Westkust van Ierland zijn de visprijzen het laagst van de ganse Europese Gemeenschap en de plaatselijke autoriteiten hebben dan ook goede hoop, dat met de vestiging van visverwerkende bedrijven zich hierin een gunstige kentering zal voordoen.

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)

DRIE JEUGDIGE VISSERSBOOTKAPERS OP BORG VRIJGELATEN

De drie jongelingen die te Grimsby de seinerboot „Lou-Ann” hadden gekaapt en hiervoor aangehouden werden, zoals we dit in een voorgaande uitgave mededeelden, werden door een begrijpende rechter op borgtocht vrijgelaten. Deze borgtocht bedroeg slechts 4.000 B. fr. voor elk der knapen. Deze moeten echter toch nog voor de rechtbank komen om de eindbeslissing te horen van de burgerlijke partij wat betreft de economische en stoffelijke schade geleden door de reder.

GEEN ONVERDEELD SUKSES VOOR DE SCHOTSE VISSERIJ- TENTOONSTELLING

Niettegenstaande de grote publiciteit gegeven aan de Visserijtentoonstelling gehouden te Ayr in Schotland, is er nog heel wat ruimte voor „Stands” vrij. Deze tentoonstelling gaat van 28 april tot 2 mei. Ten behoeve van het sukses van deze tentoonstelling werden niet minder dan 32.000 uitnodigings-tickets in Groot-Brittannië, Ierland en het vasteland uitgereikt aan de visserij en aanverwante bedrijven.

EEN NIEUWE DIEPZEETRAWLER VOOR DE HULL

Het kan misschien verbazing wekken dat men nog regelmatig berichten krijgt in deze moeilijke tijd van het in de vaart komen van nieuwe uiterst moderne vissersvaartuigen. Dit is natuurlijk het logisch gevolg van sinds jaren geplande nieuwbouw waarvan de complete aflevering nu gebeurd. Aldus is te Hull een nieuwe diepvriestrawler voor zijn eerste reis naar de Witte Zee gestart. Dit vaartuig, de „Junella”, is de laatste aflevering uit een klaverblad van bijna gelijkwaardige schepen. Niettegenstaande de „Junella” met zijn 67 m. lengte, toch nog 10 meter kleiner is dan de 3 voorgaande zusterschepen, heeft deze, dank zij verbeterde technieken en toepassingen toch éenzelfde capaciteit. De breedte van het vaartuig is 13 meter en de diepte van de kiel tot aan de brug is 8,10 m. Het schip heeft brandstoftanks voor 500 Ton. De tanks zitten verspreid onder de visruimte, onder machinekamer en in de achtersteven. Er zijn ook tanks voorzien voor waterballast en de verswaartertanks hebben een capaciteit van 50 Ton.

De hoofdmotor ontwikkelt 3.100 PK aan 600 toeren per minuut. Hiervan wordt 800 PK afgenomen voor de verscheidene krachtbronnen aan dek. Het visruim heeft een capaciteit van nagenoeg 1.000 m³ en volgens nieuwe technieken geïsoleerd. De beide winches hebben een capaciteit van 1.500 vadems of meer dan 2.700 meter voor weers van 8,5 cm. dik! Er is akkomodatie

voorzien voor 30 man. Het navigatiepersoneel heeft zijn kajuiten in het bovendeck en de bemanning hun kabiens in het tussendeck. De schipper heeft een „suite” bestaande uit een dagverblijf, een slaapkamer en een badkamer! De hoofdmotorist en de stuurman hebben elk een dagverblijf, een slaapkamer en een doucheruimte met W.C. Er zijn afzonderlijke kabiens voor de marconist, de tweede en derde stuurman en voor de twee machinisten. Ander akkomodaties bestaan uit een provisieplaats, een bar, een automatische wasplaats voor ondergoed en klederen met bijpassende droogkamer en verder sanitaire installingen. In de brug worden de ramen onder warme lucht gehouden en de zichtbaarheid onderhouden door waterwissers. Er is een afzonderlijke plaats voor radio en apparatuur. Voorwaar een schip voor vakantietrips!

PLOTSE WIJZIGING IN HET AMERIKAANS REGERINGS- STANDPUNT Aanvaarding 200 mijlenzone

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken van de Verenigde Staten, de heer H. Kissinger, evenals president Ford, hebben altijd duidelijk laten uitschijnen dat zij de wet niet zouden laten verschijnen, die de uitbreiding van de territoriale grenzen van dit land tot 200 mijlen buiten de kust, inhoudt en reeds aangenomen door de Kamer van Volksvertegenwoordigers en de Senaat.

Daar is echter in de laatste tijd een verandering in gekomen. Enkele maanden terug reeds wees H. Kissinger er op dat eventuele eideloze palabers in de Konferentie van het Zeerecht ten slotte geen aanleiding kunnen geven tot het niet sanctioneren van de wet op de 200 mijlen zone. Nu ging de President Ford verleden week een gans eind verder met te verklaren, wat ook de uitslag van de besprekingen in de Konferentie van het Zeerecht moge wezen, hij vóór het einde van het jaar de bewuste wet voor de uitbreiding zou ondertekenen. Wel verwachten de Verenigde Staten vanwege de Derde-Wereld als wederdienst een soepele houding in de kwestie van de Zee-Engten en Doorgangen. Men heeft dus de indruk dat de Konferentie van New-York op het Zeerecht en die de voortzetting is van deze van Caracas en Genève, in feite verplicht wordt bindende beslissingen te nemen, zomet, zullen de landen een eigen recht dekreteren.

ZESTIEN OESTERS IN DE DOZIJN!

De Franse oestersektor, die onlangs zware klappen kreeg door het onverantwoord publiceren van een paar rapporten door laboratoria-wetenschapsmensen, heeft 'n campagne op getouw gezet, waarvan men goede resultaten verwacht. Deze campagne gaat door onder het motto «Zestien in een Dozijn». Gedurende een tijdperk van vier dagen, zal de gebruiker voor dezelfde prijs van het dozijn, zestien oesters uitgereikt worden. Indien dit het verwachte resultaat wer-

kelijk opbrengt, overweegt men dit initiatief te veralgemenen. De Franse oesterkwekers zitten inderdaad met een onverkochte stock van meer dan 1200 Ton oesters en men hoopt op deze wijze een aanzienlijk deel hiervan kwijt te geraken en terzelfdertijd de verbruikers te bewijzen, dat de Franse oester van zeer goede kwaliteit is en in geruste gemoede kan gegeten worden.

IERLAND VERWACHT VERANDERING VAN DE E.E.G.

GEMEENSCHAPPELIJKE VISSERIJ- REGLEMENTERING

De heer Michael Pat Murphy, Parlementair Sekretaris bij het Ministerie van Landbouw en Visserij, sprak vorige maand zijn hoop uit dat er aan het gemeenschappelijk visserijreglement ten behoeve en ten voordele van de EEG Gemeenschap, een verandering zou aangebracht worden wanneer de uitbreiding van de territoriale zee grenzen algemeen zal worden. Hij sprak deze hoop uit in verband met de groeiende onzekerheid in de visserij en de gevoelige aantasting van de visstocks niettegenstaande de uitgevaardigde beschermende maatregelen. Spreker wees er op dat het voorbehoud dat de visserij geformuleerd had, zowel in Groot-Brittannië, Denemarken als in Ierland, vooraleer in de EEG te treden, vooral met betrekking tot de vrije toegang van de vloten van de partnerlanden, nu weerom overal in het land tot uiting komt en een nieuwe dimensie krijgt. Aanleiding is de eenzijdige uitbreiding geweest van de visserijlimieten door IJsland en sommige andere landen. Spreker verzekerde de visserijsektor dat de Minister en hijzelf alles in het werk zullen stellen om in de toekomstige ontwikkeling de Ierse belangen zoveel mogelijk te vrijwaren. Hij gaf zelfs zijn mening te kennen dat ook in de EEG Kommissie te Brussel men begrip had voor een aanpassing van de Gemeenschappelijke Visserijreglementering vooral in verband met de toegang tot de Gemeenschappelijke wateren. Hij liet duidelijk uitschijnen dat deze aanpassing van het reglement ten voordele van de Ierse visserij zou gebeuren.

Het is inderdaad zo dat Engeland, Ierland en Denemarken wel bereid zijn de voordelen van de Gemeenschappelijke Markt te aanvaarden, maar dat in visserijkringen men omgekeerd niet wenst te delen met de partnerlanden die zoals België, Nederland en West-Duitsland, heel wat minder visgronden kunnen inbrengen in de gemeenschap wanneer de uitbreiding der territoriale zee grenzen door de Konferentie op het Zeerecht zal aanvaard zijn.

Daarom ook wordt daar het voorstel van de EEG kommissaris Lardinois niet aanvaard, waarbij men niet over nationale wateren, maar over EEG wateren moet

sprekken waarin dan kwota aangeduid zouden worden voor elk der partnerlanden. In deze landen wenst men op zijn minst een voorkeursbehandeling voor de eigen visserij.

F.A.O.-UITGAVE OVER VISNETTEN EN GETUIG VOOR DE KLEINE VISSERIJ

De visserij-afdeling van de F.A.O. heeft een katalogus laten verschijnen over de verscheidene types van netten in de klein- en kustvisserij. Het is een heel interessant werk, overvloedig verlicht met foto's en tekeningen en met de nodige uitleg.

Mede zijn er in opgenomen de laatste toepassingen en bevestigingen, zowel uit de toepassingen in de moderne industrie als bij de ontwikkelingslanden.

Het boek is verschenen in het Engels, het Frans en het Spaans. Het beperkt zich tot praktisch alle bestaande nettypen voor vaartuigen tot 16 meter en met een P.K.-vermogen beneden de 200. Het toont terzelfdertijd aan voor welke vissoorten de netten het best schikken en hoe men tot een maximaal rendement komt.

NOORSE MINISTER TE BRUSSEL VOOR DE 200 MIJLENZONE

We herinneren ons nog allen de mislukte onderhandelingen tussen de E.E.G. en Noorwegen met betrekking tot de toetreding van deze laatste tot de Europese Economische Gemeenschap. Op dit bewust ogenblik meenden de E.E.G.-landen dat ze de nodige soepelheid niet mochten noch konden opbrengen die Noorwegen van hen verwachtte in het licht gezien van zijn buurschap met de Socjet-Unie en de hieruit voortvloeiende contacten met dit land. Dit is vooral jammer voor onze visserij omdat een Noorwegen binnen de E.E.G. heel wat voordelen zou opgebracht hebben, zelfs met inbegrip van de voordelen die Noorwegen ook in dit verband voor zich zelf opeiste. Ondertussen onderhandelt de E.E.G. nu met Griekenland voor opname in de Europese Economische Gemeenschap, iets dat de partnerlanden heel wat duurder zal kosten aan toevoegingen en voordelen, zowel politieke als economische, dan dit vroeger met Noorwegen het geval zou zijn geweest. Intussen is de Noorse Minister van Buitenlandse Zaken thans te Brussel waar hij de beslissing van dit land om de territoriale wateren tot 200 mijlen uit te breiden tracht te doen aanvaarden, waar we normaal, mits de meeste soepelheid, een statuut voor onze vissers van partnerland hadden kunnen verwachten, zullen we nu waarschijnlijk laterale overeenkomsten moeten trachten te bereiken, iets van geven en nemen maar waar de Belgische regering dan zou moeten bereid gevonden worden, in bepaalde economische domeinen toe te geven.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Steeds maar weinig vis in de Oostendse vismijn. Er lijkt daar vooreerst weinig aan te veranderen te zijn. Veel vishandelaars zien het trouwens ook maar duister in met de steeds teruglopende aanvoer en de bijna even sterk teruglopende vraag. Volgens ons is de prijs tijdens bepaalde weken veel te duur waardoor de verbruiker schrikt van de hoge prijzen. Veel van hen komen de volgende week niet eens meer kijken of die vis soms niet gedaald is. Deden zij dit de laatste weken niet dan hebben ze alleszins ongelijk gehad. De meest gevraagde soorten zijn immers sterk in prijs gedaald en het ziet er niet naar uit dat ze de eerste weken gaan stijgen. Tenware stormweer nog eens stokken in de wielen steekt en de aanvoeren ook in het buitenland beperkt.

Kabeljauw en ook schelvis is er voorlopig genoeg. De hoogste kabeljauwprijs bedroeg deze week immers amper 34 fr. het kgr. Veel kabeljauw van goede kwaliteit haalde niet eens 30 fr. Het moet dus mogelijk zijn die vissoort aan menselijke prijzen in de winkel te verkopen. Hetzelfde gaat voor schelvis.

Over rode zeebaars hebben we het niet eens. Die soort moest deze week dinsdag opgevangen worden (100 bennen zelfs) en dit terwijl de aanvoer toch niet zo groot was. Ook hier is de geringe vraag oorzaak van ongewone prijsdalingen. Het is inderdaad ongewoon dat een vissoort die de ene week nog tot 1300 en 1400 fr. de ben haalt, de volgende week niet meer verkocht raakt aan 970 fr. Hier loopt iets mank in het distributie-apparaat waar een doeltreffende voorlichting van het visetend publiek en een aangepaste propaganda voor de vis van het seizoen, veel zou kunnen aan veranderen.

Ondertussen is het zo dat veel vis deze week te goedkoop verkocht werd om aan de reders een renderende uitbating toe te laten. En te bedenken dat het nu winter is, de beste periode voor het visverbruik.

STERK DALENDE PRIJS VOOR IJSLANDVIS

Een aanvoer van 2200 bennen IJslandvis kon niet beletten dat de meeste van deze soorten goedkoper verkocht werden dan de voorgaande weken. Vooral rode zeebaars, kabeljauw, gul en leng gingen steil de berg af, om van koolvis nog niet te spreken. Koolvis zakte tot 770 fr., een prijs die in maanden niet meer genoteerd werd, leng viel af tot 1250 fr. en kabeljauw zakte dinsdag naar 21 fr. De gul noteerde nog amper 18 fr. Schelvis

werd verkocht tussen 20 en 27 fr. terwijl zelfs de rode zeebaars gemiddeld werd tussen 970 en 1300 fr. De hoogste prijzen werden zoals gewoonlijk de maandag betaald zodat eens te meer een marktspreiding uit den boze lijkt (van de kant van de vissers). Een paar erg dure soorten toch van IJsland: heilbot en schotse schol.

VARIATIE VAN HET KANAAL

Opnieuw dertien kanaalschepen

STRAALBUIZEN

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)

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)

aan de afslag. Geen erg grote vangsten die echter wel goed gevarieerd waren en meestal heek, gul, hondshaai, tong, rode knorhaan, vlaswijting en rog bevatten. Rog die zeer duur bleef met vooral de grote sortering zeer gewild. Kleine rogsoorten waren in verhouding goedkoop. Heek kreeg maandag heel wat betere prijzen dan dinsdag, hetzelfde kan gezegd van rode knorhaan, staartvis, vlaswijting, steenschol en leng. Ook hier dus geen profijt te rapen voor hen die dinsdag aan de afslag kwamen, integendeel.

WIJTING BLEEF DUUR

Kanaalschepen met grote tongsoorten deden voordeel op hen die het van kleine soorten moesten halen. Grote tong kreeg inderdaad

tot 195 fr., lappen rond de 145 fr. en driekwarttong tot 190 fr. Kleine tong noteerde rond de 130 fr., voor kleine tot 140 fr. en heel-kleine tong 105 tot 112 fr. De totale tongaanvoer bedroeg deze week ongeveer 23.000 kg waardoor sommige kanaalschepen toch nog aan behoorlijke cijfers geraakten. Laten we ons daarbij dan niet blindstaren op de 970.000 fr. van de O.186, veruit het grootste kanaalschip deze week aan de afslag en dit na 'n behoorlijke lange reis.

TOCH NOG HARING

De Rammeloo's uit Nieuwpoort en hun bemanningen blijven volhouden. Deze week zorgden zij weer voor ruim 300 bennen haring. Zijn het dan geen wonderbare visvangsten het zit er nog altijd in dat het kan verbeteren. Ondertussen zou de prijs beter kunnen zijn, inderdaad 13 en 15 fr. is bij dergelijke aanvoer niet wat men noemt een topprijs. Ingevoerde haring blijft ondertussen duur, begrijpe wie kan.

GARNAALANVOER OP EEN DIEPTEPUNT

Slechts vier garnaaalvangsten voor een ganze week. Het was dan nog telkens de Z.400 die zorgde dat er toch een beetje garnaal aangevoerd werd : in totaal 786 kgr verkocht aan prijzen schommelend tussen 71 en 92 fr. het kgr. Meteen geraakte dit schip in zijn week aan 73.718 fr. waarbij we niet mogen vergeten dat vrijdag en zaterdag geen garnaal gebracht werd. De Oostendse garnaaalvissers kijken voor het moment de kat uit de boom en wachten waarschijnlijk tot de garnaal weer voor de Oostendse kust zit.

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

OOSTENDE - DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de week van 22 tot 28 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 23, 24, 25, 26 en 27 februari 1976 bijkomende afvaart te 3.15(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) — Op 24, 25, 26, 27 en 28 februari bijkomende afvaart te 3.30(x)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

13-2	4	35.140	1.916.071
13-2	18	219.660	7.669.366
17-2	9	116.480	2.695.366
18-2	2	22.500	479.560
	33	393.780	12.760.363

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

11-2	1	148	18.556	71.—	80.—
12-2	1	127	10.481	81.—	83.—
16-2	1	251	22.421	81.—	92.—
17-2	1	260	22.260	84.—	89.—
	4	786	73.718	71.—	92.—

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

16-2	1	83	7.488	90.—	94.—
18-2	1	50	4.750	95.—	95.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

16-2	1	2.381	121.063
18-2	1	386	15.988

ZIJ HADDEN PECH...

— In de Zeebrugse vissershaven kwam het tot een aanvaring tussen twee vissersvaartuigen. Bij het afmeren aan de noordkant van de vissershaven ter hoogte van de Rederskaai, kwam bij het achteruit varen de achtersteven van de Z.414 Zeepaard terecht tegen de achtersteven van de Z.596 De Zwerver terecht. Hierdoor scheurde de mazouttank waardoor een hoeveelheid mazout verloren ging.

— De Z.584 Blue Bird van schipper Constant Couwyzer was vanuit Zeebrugge naar de visserij gelopen. Na enkele uren vaart viel de radar uit. Hierop werd de deca apparatuur aangewend en werd koers gezet naar Newhaven om te schuilen voor de storm. En ook om de radar en de plotter te laten herstellen. Na de visserij terug te hebben opgezocht, werd koers gezet naar de thuishaven.

— Aan de Rederskaai te Zeebrugge lag de Z.560 afgemeerd. Parallel met de kaai lag de Z.201 die door de Z.189 werd aangevaren. Hierdoor is de bakboordreling over 4 m lengte ingedrukt en werden 9 stutten gekraakt.

— De Z.589 Esperanza van schipper Walter Couwyzer was vanuit Zeebrugge naar de visserij gelopen. Wegens slecht weer moest men naar Newhaven lopen om te schuilen. Terug op de visserij hoorde men een krakend geluid afkomstig uit de machinekamer. De visboelen werden gewonden en de motor

stilgelegd. Men stelde vast dat de kogellager van de topas gebroken was. De visserij werd gestaakt en de terugreis naar Zeebrugge aangevat.

De N.745 van Raphael Vercouterpomp door de N.45 van Michel ter moest met een defecte koelwaterpomp naar de haven van Nieuwpoort opgesleept worden.

De O.116 van Marcel Bouillart werd bij het verhalen van de O.37 door deze schade berokkend aan bakboordzijde waardoor twee verschansingsplanken werden ingedrukt.

Tijdens de vorige storm moest de O.229 van de rederij Calcoen zich schuilen in de haven van Fishguard, waar hij tengevolge van de zware deining schade opliep aan de lospoort stuurboord.

Tenslotte moest men die haven terug uitvaren bij gebrek aan beschutting en op zee blijven liggen.

De Z.403 van Oscar Creyf moest met motordefect door de Z.558 van Leon Meyers naar de haven van Zeebrugge opgesleept worden.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

GALERIJ STAMPAERT P.V.B.A.

zal een UITZONDERLIJKE OPENBARE VEILING organiseren

op VRIJDAG 27 FEBRUARI 1976 om 19.30 uur in de zaal MEDIA CENTER, Troonstraat 66 te OOSTENDE door het ambt van gerechtsdeurwaarder Dhr. Opsomer, Rogierlaan 38 te OOSTENDE.

TENTOONSTELLING : Donderdag 26 februari '76 van 10 tot 12.30 uur en van 14 tot 20 uur.

Vrijdag 27 februari '76 van 10 tot 14 uur.

(2469N—7792V)

OOSTENDE

VRIJDAG 19 FEBRUARI 1976

KANAAL				
O.127	17	85	3300	633.955
N.57 ^c	15	105	3100	483.854
WEST				
N.15	8	70	2740	517.012

MAANDAG 16 FEBRUARI 1976

IJSLAND				
O.316	15	900	—	1.073.670
O.317	12	400	—	530.090
NOORDZEE				
Z.209-509	12	300	—	328.490
KANAAL				
O.239	16	260	200	312.980
O.114	17	180	260	347.188
O.285	14	270	—	481.800
O.186	16	180	3000	975.092
O.275	14	250	200	368.980
Z.502	16	150	2600	487.067
O.83	16	100	2200	478.588
Z.34	16	120	4000	794.410
O.128	16	190	1300	463.812
WEST				
N.752	5	170	400	267.355
O.217	17	180	—	164.650
KUST				
N.708-709	2	8	12.200	185.310

DINSDAG 17 FEBRUARI 1976

IJSLAND				
O.81	17	900	—	879.630
WEST				
N.736	8	175	—	177.450
O.120	6	95	—	113.220
KANAAL				
N.706	16	145	150	202.248
O.243	16	265	180	403.691
NOORDZEE				
RI.397	6	590	—	726.2250
KUST				
N.708-709	1	2	3800	54.552

WOENSDAG 18 FEBRUARI 1976

WEST				
Z.622	6	150	—	171.760

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 20 FEBRUARI 1976

WEST : O.206 (220 m.).

MAANDAG 23 FEBRUARI 1976

IJSLAND : O.202 (150 kab.-gul, 30 schaat, 250 wijting, 50 bonen, 100 leng, 20 heilbot en staart, 100 mieten en schotse schol).

KANAAL : O.198, O.369, O.231, O.254.
WEST : O.66, O.282, O.279, O.26, N.3, N.45, N.719.

DINSDAG 24 FEBRUARI 1976

KANAAL : Z.499.
WEST : O.306, O.123, N.720.

WOENSDAG 25 FEBRUARI 1976

KANAAL : O.232.
WEST : O.217, N.15, N.752.

NIEUWPOORT

MAANDAG 16 FEBRUARI 1976

N.172 121.063

Na drie dagen storm, is het niet te verwonderen dat we maar één vaartuig op de markt hadden en dit voor een maandag. Onze andere schepen waren allemaal binnen van in het begin van de verleden week en de laatste waren binnengevlucht en verkocht met de woensdagmarkt. De N.172 had een vangstje van 45 bennen, met gelukkig 350 kg tongen inbegrepen. Er was natuurlijk meer vraag dan aanbod, met het gevolg dat alles «goed» verkocht werd en er toch voor dit schip goede cijfertjes uit de besomming kwamen. Enkele prijzen : tarbot 220 fr; grieten van 90 tot 115 fr; staarten tot 140 fr de kg. De tongen 144 voor de grootste soort, de 2de, 3de en 4de van 180 tot 186 fr; de 5de 160 en de kleine 140 fr. Zeehonden 1200 fr. Rogsoorten : de moers 2000 fr; de tilten 1900 fr. Verder kleine koopjes platvis, vlaswijting, speerhaaien enz., die ook hun prijs kregen.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 12 FEBRUARI 1976

Z.408	5	700	50	177.850
Z.600	6	600	70	204.770
Z.484	12	1.400	100	515.803
Z.183	10	2.900	180	802.110
Z.575	9	400	90	217.330
Z.507	10	1.200	130	414.390
Z.581	9	350	110	251.370
				2.583.623

VRIJDAG 13 FEBRUARI 1976

Z.108	18	1.200	100	493.855
Z.598	8	300	60	147.880
Z.427	10	100	90	230.910
Z.547	6	600	30	344.950
Z.16	8	4.000	60	918.990
Z.307	10	250	100	292.286
Z.533	8	600	40	276.900
				2.705.771

MAANDAG 16 FEBRUARI 1976

Z.435	3	300	20	108.780
Z.519	6	1.500	70	400.420
Z.492	7	1.000	120	435.560
Z.465	13	1.300	70	346.686
Z.568	7	1.100	90	370.780
Z.431	13	1.300	180	387.380
Z.42	18	2.000	150	641.250
Z.19	20	2.000	190	772.500
Z.580	7	3.500	130	649.410
Z.402	11	100	140	259.810
Z.559	10	200	180	308.710
Z.542	12	1.400	80	452.460
				9.133.746

DINSDAG 17 FEBRUARI 1976

Z.200	16	2.800	210	733.871
Z.405	16	1.500	130	628.510
Z.516	10	800	60	291.820
Z.30	18	2.400	200	824.089
Z.506	18	3.000	200	971.159
Z.569	11	250	140	319.769
Z.549	11	150	150	346.177
Z.588	8	600	60	172.422
Z.537	8	1.000	40	270.140
Z.421	8	800	40	247.750
Z.468-601	2	—	30	29.480
Z.560-201	2	—	50	42.270
Z.403-558	2	—	80	73.630
				4.951.087

WOENSDAG 18 FEBRUARI 1976

Z.512	3	100	10	79.330
Z.573	10	400	150	344.026
Z.582	10	300	50	244.540
Z.348	10	300	50	157.390
Z.576	17	3.000	200	823.980
Z.460	10	700	50	291.540
Z.14	12	3.500	130	847.240
Z.554-538	2	—	50	45.190
				2.833.236

	16-2-1976	17-2-1976
Scheivis		
Groot	26.—29.40	24.60-26.—
Middel	22.—26.40	20.60-23.40
Klein	20.60-23.40	13.80-15.40
Kabeljauw	24.60-27.60	21.—24.40
Gul	24.—27.40	17.80-19.40
Wijting	16.60-22.—	17.—
Schaat	36.—46.20	47.—
Zeebaars	22.—24.40	19.40-23.60
Leng	30.—43.60	26.—31.—
Schartong	32.—40.—	39.—
Heilbot	75.—162.0	
Koolvis	22.—24.40	14.—15.80
Hondstong	30.—50.20	25.—46.—
Zeewolf		
Staart		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	16-2-1976	17-2-1976	18-2-1976
Lappen	118 -142	137 —,—	—,—
Grote	190 -195	185 —,—	—,—
3/4	189 -196	—,—	—,—
Blok	153 -165	—,—	—,—
voor-kleine	141 -150	—,—	—,—
kleine	130 -136	—,—	—,—
slips	—,—	—,—	—,—

Zeebrugge

Soorten	16-2-1976	17-2-1976	18-2-1976
grote	139 -147	144 —,—	138 —,—
blok	198 -201	198 —,—	199 —,—
fruit	195 -203	185 —,—	196 —,—
schone kleine	143 -145	148 —,—	171 —,—
kleine	143 -146	146 —,—	158 —,—
tout petit	130 -133	141 —,—	140 —,—
slips	109 -120	118 —,—	120 —,—

Nieuwpoort

Soorten	16-2-1976	17-2-1976	18-2-1976
Tong I	144 —,—	—,—	174 —,—
Tong II	181 —,—	—,—	174 —,—
Tong III	186 —,—	—,—	174 —,—
Tong IV	178 —,—	—,—	174 —,—
Tong V	163 —,—	—,—	174 —,—
Kleine	140 —,—	—,—	174 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	16-2-1976	17-2-1976	18-2-1976
Grote	24.—23.60	—,—	26.—,—
grote iek	20.—24.—	—,—	24.—,—
kleine iek	19.—31.—	—,—	26.—30.—
derde slag	—,—	—,—	27.—,—
platjes	—,—	—,—	15.—23.60

Zeebrugge

Soorten	16-2-1976	17-2-1976	18-2-1976
I	17.—19.—	30.—,—	17.—19.—
II	18.—20.—	34.—,—	22.—,—
III	19.—24.—	22.—,—	19.—,—
V	16.—18.—	18.—,—	15.—,—
IV	—,—	—,—	—,—

Nieuwpoort

Soorten	16-2-1976	17-2-1976	18-2-1976
Moelen	—,—	—,—	—,—
grote pladijs	30.—,—	—,—	—,—
drielingen	32.—,—	—,—	—,—
platjes	30.—,—	—,—	—,—

VERDUBBELT KREDIETEN VISSERSVLOOT !

Niettegenstaande het bijzonder verslag van de EEG Kommissaris voor Landbouw en Visserij, de heer Lardinois, gericht aan de Ierse regering dat dit land zou ophouden met de expansie van zijn vloot en zijn aandacht en moeite beter zou verlenen aan een reorganisatie van de markt en de prijzen, heeft de Ierse regering medegedeeld dat zijn waarborgen voor de expansie en verbetering van de vloot voor het jaar 1976 opgetrokken worden tot nagenoeg 650 miljoen B. fr. ! Deze tussenkomst voor het jaar 1975 bedroeg slechts 390 miljoen B. fr. Het zal zeker sommige mensen niet heugen dat men in de, voor de visserij moeilijke tijden, nog denkt aan uitbreiding van de vloot. Men wordt al aangevallen wanneer men van onze vloot beweert, dat we het aantal eenheden niet moeten verminderen, maar streven naar een rationeler uitrusting en naar een opvoering van het eenheidsrendement.

In Ierland was men eerst bereid gevonden min of meer de richtlijnen verstrekt door de heer Lardinois te gaan volgen en er was een ogenblik sprake geweest de Staatsvoorzieningen te gaan verminderen met 25 pct. Een algemeen protest van de verscheidene redersorganisaties heeft de Ierse regering niet alleen weerhouden hiertoe over te gaan, maar is de aanleiding geworden om de voorzieningen praktisch te gaan verdubbelen. Volgens vele reders is de nota van de heer Lardinois geïnspireerd door de andere partners van de EEG om liefst zoveel mogelijk Ierse concurrentie uit te schakelen als morgen een gemeenschappelijke EEG zeegebied ontstaat. Nochtans kregen we een uitspraak van de voorzitter van het Algemeen Overkoepelend Orgaan van de gewestelijke producentenorganisaties, de heer Murrin, dat men trapsgewijze beter de nieuwbouw zou gaan verminderen waardoor de anderen een betere levensruimte zouden krijgen. Deze uitspraak heeft echter van vele ziden protesten uitgelokt en wel in de eerste plaats vanwege de scheepsbouwers die voor het ogenblik met een maximum aan mankracht werken en in de uitbreiding, modernisering en vernieuwing van de vloot nog voor jaren toekomst zien. Ook vele jonge vissers die zich een vaartug wensen aan te schaffen, gaan niet helemaal akkoord met de heer Murrin. De «Dingle Fishermen Cooperatieve» heeft zelfs bedreigd uit de Algemene Zeemansorganisatie te treden indien de voorzitter zijn verslag niet intrekt. Niettegenstaande een ander producentenorganisatie, de «Ierse Visvoortbrengers» een meer genuanceerde stelling innemen, leggen zij toch ook het aksent op de uitbreiding en vernieuwing van de vloot maar dan volgens een vooropgezet plan. Deze discussie in Ierland heeft anderzijds nog eens de voorstanders van een onmiddellijke uitbreiding van de territoriale wateren tot 50 mijl, waaruit vreemde vaartuigen zouden geweerd worden evenals deze van de EEG-partners, aan bod laten komen. Volgens deze zeer belangrijke groep zou dan de toekomst voor de Ierse visserij verzekerd blijven en zou men nog voor een ganse tijd de vloot kunnen uitbreiden zonder dat dit ook maar enigszins zou kunnen schaden aan de visstand.

EEN NIEUWE REGELING VOOR STEUN EN OPHOUDING VAN PRIJS VOOR KOOLVIS IN FRANKRIJK

(Bij het ter perse gaan)

Door de producentenorganisaties van Frankrijk-Noord en Bretagne werd een nieuwe regeling uitgewerkt voor opvang en steun aan de koolvis. Deze regeling houdt in de eerste plaats rekening met een vitaal bestaansminimum voor de reders en de bemanningen. Volgens de producentenorganisaties is hiervoor een gemiddelde prijs van iets meer dan 17 B. Fr. het kg. noodzakelijk. Voor het ogenblik bedraagt de opvangprijs iets boven de 11 B. Fr. Wanneer nu de aangeboden prijs beneden de 17 fr. komt te liggen dan, zou Het Fonds voor Tussenkomst en Marktorganisatie (waarvan we de stichting in vorige uitgaven mededeelden en dat over nagenoeg 450 miljoen B. Fr. kan beschikken) tussenkomen voor maximum 3 B. Fr. het kg. zonder dat echter door deze tussenkomst de prijs hoger mag komen te liggen dan 17 Fr. Dit houdt echter in, dat de prijs van de koolvis dus tot 11 + 3 = 14 B. Fr. het kg. kan zakken of zowat 700 fr. onze ben van 50 kg.

Deze maatregelen en tussenkomst door het Fonds houden echter de volgende voorwaarden in :

1) een nieuwe beperking voor de vaartuigen die nu nog slechts maximum 100 duizend kg. koolvis per vaartuig en per uitvaart mogen in de markt zetten, zeggen 2000 benen van 50 kg, in plaats van 125 duizend kg voorheen.

2) Wanneer het vaartuig een totale besomming maakt van 2 miljoen 250 duizend B. Fr. dan zal boven deze besomming de tussenkomst niet meer spelen.

Om verder de afzet te bevorderen, zal er een toelage verleend worden voor de stockage van koolvis van 1,80 B. Fr. het kg. dit op basis van 2 miljoen kg.

Door de producenten was éénzelfde tussenkomst gevraagd voor de aanvoer en afzet van makreel zonder dat men echter hiervoor tot een concrete oplossing is gekomen.

MAASKANT HOLLAND ZIET HET NOG ROOSKLEURIG

De Nederlandse Machinefabriek Maaskant B.V. zal zaterdag 28 febr. te Stellendam aan de Meester Snyderweg een nieuwe vestiging openen.

Het is de grondlegger van het bedrijf de 76 jarige P. Maaskant die officieel opent.

Te 10.30 uur wordt een door het personeel aangeboden geschenk ontuld en van 10 tot 16 uur is er een open bezoek aan burelen, fabriekshal, de eigen reparatiewal en het droogdokbedrijf.

In deze voor scheepsbouwers en reders moeilijke ogenblikken, is er moed nodig om dit nog aan te durven.

Proficiat mijnheer P. Maaskant, jij weze de jongeren tot voorbeeld.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort			
	16-2-1976	16-2-1976	16-2-1976	17-2-1976	17-2-1976	18-2-1976	18-2-1976	16-2-1976	18-2-1976	18-2-1976		
Tarbot : groot (123)	187	-192	230	—	199	—	180	—	200	—	210	—
middel (123)	129	-136	122	—	120	—	120	—	135	—	—	—
klein (123)	88	-110	105	—	80	—	80	—	100	—	—	—
Griet : groot (123)	79	-82	78	—	80	—	66	—	9	-110	—	—
middel (123)	58	-61	68	—	72	—	60	—	—	—	—	—
klein (123)	—	—	52	—	38	-51	45	—	—	—	—	—
Schelvis : groot	28	-36	—	36	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	25	-26	—	26	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	21	-28	—	20	-24,20	—	13,80-15,60	—	—	—	—	—
Heek : groot	73	-82	—	75	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	58	-68,20	—	30	-42	—	—	—	—	—	—	—
klein	40	-46,20	—	26	-28,60	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	26	-32	—	24	-27,60	—	—	—	—	—	—	—
Rog (I)	24	-52	30	-35	21	-53	30	-59,60	46	—	—	—
Keilrog (123)	56	-61,40	—	58	-65	—	—	—	—	—	42	—
Rog (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39	—
Tilten (23)	—	—	28	-31	30	—	—	39	—	—	38	—
Scherpstaart (23)	—	—	28	-30	29	—	—	24	-34	—	35	—
Halve mans (23)	—	—	12	-15	15	—	—	18	-19	—	32	—
Teelt (2)	—	—	12	-15	14	—	—	13	-17	—	—	—
Katrog (2)	—	—	5	-7	5	-6	—	5	-7	—	—	—
Kabeljauw	26	-31,40	27	-32	20	—	21,40-31	—	30	-34	50	—
Gul (groot)	19,60-31,80	—	26	-28	19	-34,20	—	21,60-29,60	—	26	-28	—
Gul (middel)	—	—	24	-27	22	—	—	—	—	25	—	—
Gul (klein)	—	—	18	-22	20	—	—	—	—	25	—	—
Hozemondhamme	56	-106	—	59	-103,4	—	—	—	—	—	—	—
Wijting : groot	22	-30,20	21	—	16	-18,40	—	12,20-26	—	16	-18	—
klein	—	—	15	—	16	—	—	14	-15	—	26	—
Schar	14	-23	—	12	-17	—	—	8	—	15,60-26	9	-10
Stenschoel	24	-73,40	52	—	20	-65,40	—	—	—	56	—	—
Zeehaai	12	-26,40	—	20	-26,20	—	—	21	-24,40	—	30	—
Hondshaai	7,80-11	—	—	8	-13,40	—	—	—	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekeeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	46	-49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	6	-14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	16	-36,20	—	12	-36,20	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	14	-15,60	—	13,60-15,40	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	8,40-10	—	—	6	-9,40	—	—	9	-9,40	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	21,60-34,60	—	—	20	-25,60	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	70	-112	—	75	-118	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—
Zeeuivel	—	—	65	-115	54	-100	—	65	-105	—	—	—
Schotse schoel	—	—	40	—	41	—	—	38	—	—	—	—
Zeehond	—	—	4,80-6	—	4,80	—	—	5	-7	—	24	—
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Poon (roobaard)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grauwe Poon (knorh.)	13	-17,40	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Knorhaan	30	-56	—	4,80-42	—	—	—	—	—	—	—	—
Posten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	8	-9	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Het lossen van een aantal trawlers in een van de Noordduitse havens heeft tot gevolg gehad dat vorige week in IJmuiden slechts door een boot zijn vangst uit de noordelijke Noordzee aan land werd gezet. Deze VL.115 arriveerde aan de donderdagmarkt. Zijn lading bestond voornamelijk uit de allerkleinste koolvissoorten, een visje waar men nu ook in Duitsland bepaald niet op zit te wachten. Ook hier was de animo slechts gering, zodat de notering de opvangprijs nog maar juist kon overschrijden.

Voor de rest was de handel aangewezen op de kleine vaart, plus de kabeljauw van twee Deense kotters voor de donderdagmarkt. Opmerkelijk was het dat deze kabeljauw kleiner bleek dan men van dergelijke schepen mocht verwachten. Dit was voor de makers van zoute vis een tegenvaller, omdat men hiervoor nu eenmaal de allergrootste soorten nodig heeft. Nu is het nog wel wat vroeg, maar toch leeft alweer het verlangen om de geslonken voorraden aan te vullen voor de tijd dat de nieuwe aardappelen opnieuw verkrijgbaar zullen zijn.

PLATVIS

Wel werd door de kotters in voldoende mate platvis aangevoerd. Voor de allergrootste scholsoorten kon echter geen afzet worden gevonden, zodat opnieuw vele bakken naar de visverwerkende industrie werden verwezen. Dit was ook het geval met de grote partijen bot, waar zich evenmin kopers voor hebben gemeld.

Alleen de door de platvisschepen aangevoerde rondvis kon, mede door het uitblijven van de noord-schepen vlot worden verhandeld. De binnen- en buitenlandse afnemers hebben deze voorraad dan ook broederlijk weggewerkt. Opvallend was het hierbij dat de levend aangebrachte dichte wijting weer eens het gevraagde visje voor de eksport is geweest. De binnenlandse handel moest noodgedwongen mee tot de prijs die voor de Nederlandse afnemer ongetwijfeld te hoog zou zijn.

HARING

Ondanks hernieuwde pogingen van enkele spanvissers, laat de haring zich nog maar steeds niet vangen. Vandaar dat slechts af en toe een kleine lading kon worden binnengebracht. Deze vis was alteminst groot van stuk, zodat de prijs niet hoger werd dan rond f 30 per bak. De konservefabrieken en marineerders waren er weer gelukkig mee.

Voor de rokerijen was de makreel uit Engeland weer een uitkomst, evenals trouwens voor de konservefabrieken. Doordat het vetgehalte steeds lager wordt zijn de Engelsen wel tot het leveren van sorteringen verplicht. De rokers zijn immers alleen bij de vette soorten gebaat, hetgeen voor de konserve van minder belang kan worden geacht.

Aan de donderdagmarkt van 12 februari werd aangevoerd: 4125 kg tong, 26 kisten tarbot en griet, 1022 kisten kabeljauw, 1028 kisten

koolvis, 21 kisten schelvis, 607 kisten wijting, 599 kisten schol, 47 kisten schar en 342 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg: tarbot 13,14-12,96; grote tong 11,35-10,90; grm. tong 14,54-14,23; klm. tong 11,79-11,38; tong 1 10,88-10,66; tong 2 10,03-9,78.

Per 40 kg: tarbot 402-184, griet 204-140, kabeljauw 1 72-58, kabeljauw 2 84-55, kabeljauw 3 84-75, kabeljauw 4 78-66, kabeljauw 5 65-61, koolvis 2 72-59, koolvis 3 72-69, koolvis 4 30-25,80, schelvis 1 110, schelvis 2 104, schelvis 3 106-92, schol 1 50-41, schol 2 64-58, schol 3 70-60, schol 4 60-52, wijting 3 56-43, bot 23-17, schar 96-74.

De besommingen waren: KW.42 f 31.100, UK.1 44.100, VD.6 1950, VL.115 38.400. Twee Deense vaartuigen RL.244 14.600, RI.388 28.500.

Aan de vrijdagmarkt 13 februari werd aangevoerd: 6175 kg tong, 78 kisten tarbot en griet, 571 kisten kabeljauw, 2 kisten koolvis, 27 kisten schelvis, 181 kisten wijting, 1138 kisten schol, 14 kisten schar en 29 kisten diversen.

Prijzen in gulden: per 1 kg: tarbot 12,95-12,60, grote tong 11,36-11,02, grm. tong 14,91-14,49, klm. tong 11,84-11,69, tong 1 11,28-10,90, tong 2 10,37-10,21.

Per 40 kg: tarbot 398-308, griet 208-132, kabeljauw 1 80-66, kabeljauw 2 114-78, kabeljauw 3 94-75, kabeljauw 4 85-65, kabeljauw 5 69-52, koolvis 4 48, schelvis 3 89-84, schelvis 4 82-79, schol 1 55-43, schol 2 62-57, schol 3 68-56, schol 4 78-57, wijting 3 66-47, wijting 4 41, schar 104-84.

De besommingen waren: KW.24 f 79.000, KW.34 f 52.000, KW.171 f 3700, WR.68 f 14.000, KW.4 f 10.800, IJM.20 f 7.800.

Aan de maandagmarkt van 16 februari werd aangevoerd: 20.000 kg tong, 277 kisten tarbot en griet, 1732 kisten kabeljauw, 120 kisten schelvis, 1420 kisten wijting, 3442 kisten schol, 83 kisten schar en 165 kisten diversen.

Prijzen in gulden: per 1 kg: grote tong 11,44-10,95, grm. tong 14,66-14,47, klm. tong 12,70-11,42, tong 1 12,60-10,96, tong 2 11,60-10,11, tarbot 14,20-13,50.

Per 40 kg: schar 70-50, wijting 3 50-36, schol 1 53-47, schol 2 64-56, schol 3 65-52, schol 4 62-56, tarbot 414-223, griet 232-132, kabeljauw 1 84-59, kabeljauw 2 98-61, kabeljauw 3 82-70, kabeljauw 4 84-61, kabeljauw 5 66-47, schelvis 1 118-84, schelvis 2 114-65, schelvis 3 80-67, schelvis 4 90-60, bot 40-28.

De besommingen waren: KW.226 f 9900, KW.174 f 5500, KW.185 12.000, KW.111 31.000, KW.22 31.900, KW.25 31.000, KW.29 13.000, KW.42 5100, KW.44 19.000, KW.45 32.500, KW.51 15.400, KW.55 29.700, KW.88 30.400, KW.113 22.500, KW.185 16.200, KW.35.400, KW.149 17.600, KW.152 13.000, KW.167 14.000, KW.175 25.600, KW.187 18.400, KW.189 34.000, KW.194 25.900, KW.214 14.000, WR.32 29.900, WR.57 33400, SCH.256 20.900, IJM.2 23.500, IJM.30 31.600, IJM.44 40.200, IJM.57 7.200, IJM.115 46.000, IJM.154 9.200, IJM.111 30.200.

Aan de dinsdagmarkt van 17 februari werd aangevoerd: 2475 kg tong, 25 kisten tarbot en griet, 343 kisten kabeljauw, 848 kisten koolvis, 113 kisten schelvis, 410

kisten wijting, 806 kisten schol, 78 kisten schar, 27 kisten makreel en 49 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg: heilbot 9,00, tarbot 13,40-12,63, grote tong 11,38-11-21, grm. tong 14,65-14,17, klm. tong 11,21-10,79, tong 1 10,79-10,52, tong 2 9,97-9,33.

Per 40 kg: blanke koolvis 1 84, blanke koolvis 2 74, hake 224, grote kuit 84, kleine kuit 100-84, tarbot 332-218, griet 217-141, kabeljauw 1 90-54, kabeljauw 2 114-69, kabeljauw 3 94-70, kabeljauw 4 88-73, kabeljauw 5 76-44, koolvis 1 60-49, koolvis 2 62-54, koolvis 3 74-65, koolvis 4 64-27, schelvis 1 90-60, schelvis 2 94-62, schelvis 3 74-65, schelvis 4 70-52, schol 1 50-47, schol 2 62-51, schol 3 61-47, schol 4 65-47, wijting 3 78-34, schar 90-61.

De besommingen waren:

VL.1 f 59.400, VL.73 23.100, KW.105 33.000, KW.117 26.000, KW.221 13.800, VD.20 1.900, YE.25 2.300, IJM.18 2.100, UK.48-78 3.300.

DEN HELDER

Hoewel de kabeljauwaanvoer in Den Helder enigszins is afgenomen, arriveerden aan het begin van de vorige week nog dagelijks verschillende spannen aan de markt. Mede in verband met de «vierdaagse» visweek was het daarom vrijdag en zaterdag bijzonder druk, vooral omdat door de meeste grote kotters vrij veel schol werd aangevoerd. Met eveneens redelijke tongvangsten konden aldus over het algemeen behoorlijke besommingen worden gemaakt.

Van de 48 kotters, die vrijdag en zaterdag aan de markt kwamen, mochten er 31 zich verheugen op besommingen van meer dan f 20.000. Hiervan kwamen er 10 nog boven de f 30.000 en 22 boven f 25.000. De hoogste besommer boekte f 35.950 voor een aanvoer van 13.776 kilogram vis, waarvan 11.750 kilogram tong. Deze laatstgenoemde soort tegen een gemiddelde kiloprijs van f 12,63. Over het algemeen kon dus opnieuw op een behoorlijke visweek worden teruggezien.

NEDERLAND KLAAGT HET GEBREK AAN EENHEID IN DE E.E.G. AAN

De Stichting van de Nederlandse Visserij en het Visserijchap klagen het totaal gebrek aan eenheid aan in de E.E.G. Dr. Boelmanns, sekretaris van de Stichting van de Nederlandse Visserij en de hr. Bleikslot van het Visserijchap namen hieromtrent geen blad voor de mond.

Men verwijst in dit verband onder meer naar de houding van Engeland die in Brussel nog steeds geen overeenkomst heeft bereikt met de andere 8 lidstaten om een eensgezind standpunt in te nemen op de komende zeerechtskonferentie te New-York. Daar is ook de strekking van de Engelse en Ierse visserij die zeker niet ongenegen staat tegenover een uitbreiding van de visserijwateren tot 200 mijl met dien verstande dat heel wat eksklusief zou voorbehouden worden voor de eigen vissers. Men wijst eveneens op de houding van Frankrijk die voor 1976 een subsidie op de brandstofprijzen heeft toegestaan van ongeveer 0,76 B. Fr. per liter, hetgeen het concurrentiebeeld tussen de E.E.G. landen zou verslappen. Zonder tegen de regerings-subsidie zelf te zijn, noemt men dit in Nederland diskriminerend. Men verwacht dan ook dat de Fransen binnenkort te Brussel hieromtrent verantwoording zullen moeten geven. Vermits we anderszits vroeger reeds mededeelden dat de Franse Eerste-Minister persoonlijk het beleid ter zake van zijn regering te Brussel zou komen verdedigen, menen we nog altijd dat er van een ter verantwoording roepen van Frankrijk te Brussel, niet veel zal overblijven. Voor ons is het eerder noodzakelijk dat onze regeringen zich aan het Franse voorbeeld zouden spiegelen.

In Nederland trekt men vooral

van leer tegen de kwotaregeling die dit land bijzonder treft. De mededeling alsof Engeland er te Brussel zou in geslaagd zijn een verhoging van zijn kwota te bekomen, dit tegen een toezegging van dit land voor een gemeenschappelijk standpunt op de Zeevaartrechtkonferentie, heeft eveneens heel wat kwaad bloed gezet in Nederland. Dit des te meer daar men er ter plaatse overtuigd is dat deze herziening ten nadele van de Nederlandse visserij zal uitvallen in de kwoteringsregeling. Waar men bij onze Noordburen beweert dat in de opgelegde beperkingen Nederland reeds het zwaarst getroffen is, zou men niet bereid zijn dit te nemen en zou een dergelijke overeenkomst in de schoot van de E.E.G. ten voordele van Engeland moeten verworpen worden. Volgens een mededeling van de bestuursvergadering van het Visserijchap Den Haag zou men te Brussel nog geen overeenkomst afgesloten hebben maar is men nog aan het overleg toe.

Ook volgens dit Visserijchap zou een herziening van de internationale kwoteringsafspraken ten voordele van Engeland een onaanvaardbare situatie voor Nederland zijn omdat voor de Nederlandse vissers 'n verdere beperking van de vangstmogelijkheden niet meer haalbaar is. De kwoteringsregeling is nu zelfs niet meer haalbaar voor het Productieschap voor de Visserij en daarom ook is het de regering die deze regeling heeft vastgesteld.

Dat het inderdaad niet gemakkelijk zal zijn om tot een volstrekt eensgezindheid te komen in de E.E.G. is duidelijk wanneer men de verscheidenheid van de belangen van de partnerlanden onder oog neemt.

**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)

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 exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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.



Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29



Gedekte risico's :

eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

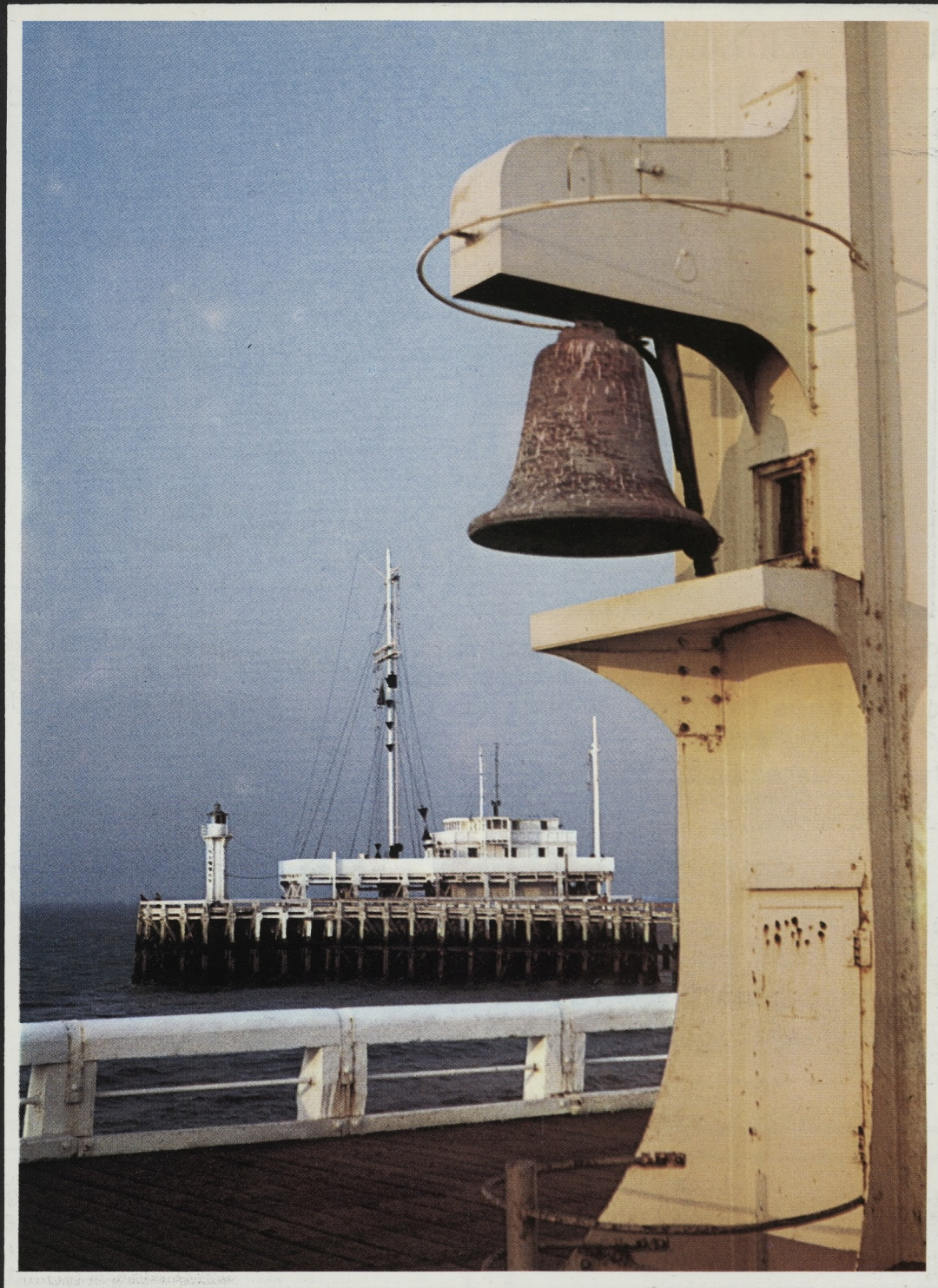


Meer dan 30 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.



Aan de leden wordt een teruggave van minstens
10 % verleend op de betaalde premies.





HET VISSERIJ BLAD

EEN VAARWEL VOL VERTROUWEN !



„Itxaso“ :
Spaanse vissers-
boot - 8MDXC
1080 pk - 750 rpm

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

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

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

Voor verdere details: vul onderstaande coupon in en stuur

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

Naam:

Adres:

Telefoon:

A.B.C. — ANGLO BELGIAN COMPANY

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent (Belgium)

Telefoon: (091) 23 45 41

Telex 11.298 abc gt b

(7701V)

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 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)

LEES " HET VISSERIJBLAD "