



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 "

het visserijblad

Vrijdag 27 februari 1976 — Nr. 8

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

KWOTA 1976

In het Belgisch Staatsblad van 24 februari 1976 is het Koninklijk Besluit van 30 oktober 1975 verschenen, waarbij wordt verordend dat onder **Belgische vlag varende vaartuigen**, boven de 50 Bruto ton of met meer dan 300 pk, niet mogen vissen op tong en schol binnen de 12 mijl vanaf de kust, en dat ze samen maksimum 2 470 ton tong en 5 150 ton schol mogen aanvoeren in Belgische en vreemde havens. (In 1974 werd 2 526 395 kg. tong in onze vismijnen gemijnd en in 1975 : 2 663 ton; voor schol waren die aanvoeren : 1974 : 4 485; 1975 : 3.702 ton).

Voor de maand januari 1976 is intussen de aanvoer van schol van 493 ton (1975) teruggelopen tot 308 ton, zodat het kwotum voor schol ons allerminst zorgen hoeft te baren, maar voor tong liggen de kaarten helemaal anders want voor de eerste maand van het jaar hebben we reeds een geregistreerde aanvoer van 211 ton, waar januari verleden jaar slechts 141 ton gaf. Het zou derhalve best kunnen dat onze visserij in 1976 dezelfde miserie kent als verleden jaar de Nederlanders, wanneer onze regering ooit de driestheid zou hebben de tongenvangers te verbieden in november/december nog tong te vangen.

Anderzijds is iedereen er over verbaasd dat er momenteel zoveel tong kan gevangen worden; in de afgelopen weken is de vangst buiten verwachtingen. Het brengt opnieuw de verklaringen van de biologen in vraag, die ons de zwartste toekomst voorspelden, maar telkens door de feiten tegengesproken worden.

Wat ons intussen het meest ergert in dit Koninklijk Besluit is de bepaling : onder Belgische vlag varende vaartuigen. Zullen we het opnieuw mogen beleven dat in de komende zomer 1 000 pk Nederlandse vaartuigen binnen de 12 mijl, ongestraft, onze voorraad afschuimen, terwijl onze eigen reders daarvoor zullen vervolgd worden ? Reeds 2 jaar zijn de diensten van de minister van Buitenlandse Zaken ijverig (!) bezig een wet te maken waarbij IEDEREEN binnen de 12 mijl kan opgeleid worden; maar één wetsartikel van 3 lijnen op papier zetten schijnt in België geen uren maar jaren te moeten duren.

Volledigheidshalve geven wij onderstaand de tekst van het Koninklijk Besluit dat luidt als volgt :

Artikel 1. Dit besluit is van toepassing op onder Belgische vlag varende vissersvaartuigen die tussen 1 januari en 31 december 1976 de hierna aangeduide vissoorten in de genoemde zeevisserijgebieden vangen of vanuit die gebieden aanvoeren in Belgische of vreemde havens.

Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1. Noordzee : het zeegebied dat begrensd wordt in het noorden en in het westen door een lijn getrokken vanaf een punt gelegen op de kust van Noorwegen tot haar verbindingspunt met 62° noorderbreedte, daarna pal westwaarts tot de 4° westerlengte, en van daar pal zuidwaarts tot de noordkust van Schotland; in het oosten door een lijn getrokken vanaf een punt gelegen op de zuidkust van Noorwegen tot haar verbindingspunt met de 7° oosterlengte, pal zuidwaarts tot de 57°30' noorderbreedte, van daar pal oostwaarts tot de 8° oosterlengte, van daar pal zuidwaarts tot de 57° noorderbreedte, en van daar oostwaarts tot aan de kust van Denemarken; in het zuiden door de 51° noorderbreedte.

2. Kanaal : het zeegebied dat begrensd wordt in het westen door een lijn getrokken vanaf een punt gelegen op de kust van Cornwallis tot haar verbindingspunt met de 50° noordelijke breedte, pal westwaarts tot de 7° westerlengte; van daar pal zuidwaarts tot de 49°30' noorderbreedte, van daar pal oostwaarts tot de 5° westerlengte, van daar pal zuidwaarts tot de 48° noorderbreedte en van daar pal oostwaarts tot aan de Franse kust; in het noordoosten door de 51° noorderbreedte.

3. Bristol Kanaal : het zeegebied dat begrensd wordt door een lijn getrokken vanaf een punt gelegen op de zuidkust van Wales tot haar verbindingspunt met de 5° westerlengte, pal zuidwaarts tot de 51° noorderbreedte, van daar pal westwaarts tot de 6° westerlengte, van daar pal zuidwaarts tot de 50°30' noorderbreedte, van daar pal west tot de 7° westerlengte van daar pal zuidwaarts tot de 50° noorderbreedte en van daar oostwaarts tot de kust van Cornwallis.

4. Ierse Zee : het zeegebied gelegen tussen Groot-Brittannië en

Ierland en begrensd in het noorden door de 55° noorderbreedte en in het zuiden door de 52° noorderbreedte.

5. Kustwateren : de zeewateren die zich tot 12 mijl uitstrekken van de basislijnen vanaf dewelke de territoriale zee wordt gemeten, gelegen op de hoogte van de continentale kusten van België, Nederland, de Duitse Bondsrepubliek en de westkust van Denemarken tot de 56°30' noorderbreedte.

Art. 3. De vangst of de aanvoer, vanuit de Noordzee, van de hierna vermelde hoeveelheden van de aangeduide vissoorten mogen hierna vermelde hoeveelheden niet overschrijden :

Tong (Solea solea)	1 200 ton
Schol (Pleuronectes platessa)	4 700 ton

Art. 4 Vanuit het Kanaal mogen bij vangst of aanvoer de hierna vermelde hoeveelheden van de aangeduide vissoorten niet worden overschreden :

Tong (Solea solea)	150 ton
Schol (Pleuronectes platessa)	150 ton

Art. 5. Vanuit het Bristol-kanaal mogen bij vangst of aanvoer de hiernavermelde hoeveelheden van de aangeduide vissoorten niet worden overschreden :

Tong (Solea solea)	400 ton
Schol (Pleuronectes platessa)	100 ton

Art. 6. Vanuit de Ierse Zee mogen bij vangst of aanvoer de hiernavermelde hoeveelheden van de aangeduide vissoorten niet worden overschreden :

Tong (Solea solea)	720 ton
Schol (Pleuronectes platessa)	200 ton

Art. 7. Geen vaartuig met een tonnemaat groter dan 50 B.T. of geen vaartuig met een vermogen groter dan 300 pk, mag met sleepnetten de visserij op tong en schol bedrijven binnen de kustwateren.

Onverminderd het bepaalde in het eerste lid mag 10 pct. in gewicht van iedere landing voortkomende van de uitoefening van de visserij op andere soorten bestaan uit tong of schol.

Art. 8. De Minister van Landbouw kan, op elk ogenblik, én de uitoefening van de visserij én de aanvoer van vissoorten, bedoeld in dit besluit, aan een stelsel van vergunningen onderwerpen.

Hij bepaalt daartoe het model van de vergunning alsmede de geldigheidsduur en de toekenningsvoorwaarden ervan.

Art. 9. Het toezicht op de in totaal door de Belgische vissersvaartuigen gevangen of aangevoerde vissoorten, bedoeld in dit besluit geschiedt door de Dienst voor de Zeevisserij, onder meer op grond van de hiertoe dagelijks door de vismijnen te verstrekken gegevens.

Art. 10. De Dienst voor de Zeevisserij, de rijkswacht, het Waterschoutambt, de gemeentepolitie en de officieren van de visserijwachtschepen worden in het bijzonder gelast met de controle op de toepassing van de bepalingen van dit besluit.

Art. 11. De bepalingen van dit besluit zijn niet van toepassing op visserij uitsluitend bedreven ten behoeve van het wetenschappelijk onderzoek door hiertoe gemachtigde vaartuigen of op de bij dergelijke operaties gedane vangsten.

Art. 12. Overtreding van de bepalingen van dit besluit worden opgespoord, vervolgd en bestraft overeenkomstig de artikelen 2, 3 en 4 van de wet van 12 april 1957 waarbij de Koning wordt gemachtigd maatregelen voor te schrijven ter bescherming van de biologische hulpbronnen van de zee.

Art. 13. Onze Minister van Landbouw, Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Landsverdediging en van Brusselse Aangelegenheden zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Engelse schippers eisen inspraak

Te Hull hebben verscheidene Engelse schippers van de IJslandvloot geprotesteerd tegen het feit dat de regering, in een uiterste poging om met de IJslandse regering tot een overeenkomst te geraken, vrijwillig het door Engeland te vangen kontingent teruggebracht heeft tot ongeveer 85.000 ton, iets wat voor IJsland nog totaal onvoldoende bleek daar dit land slechts, en dan nog voorlopig, 60.000 ton wenst toe te staan.

Volgens de protesterende schippers staat een begrenzing tot 85.000 ton reeds gelijk met het terug opleggen van verscheidene IJslandtreilers. Alleen reeds te Hull werden sinds begin 1975, twintig eenheden opgelegd, verkocht of gesloopt. En dan wordt nog niet eens gesproken over die eenheden die uit de vaart genomen werden te Grimsby, te Fleetwood en elders. Het terugbrengen tot 85.000 ton zal deze toestand nog verergeren, aldus de betrokken schippers.

Het is inderdaad juist, dat de vangstbeperking op IJsland zal aanleiding geven tot uitvallen van heel wat schepen op de IJslandvisserij. Nochtans is het verkeerd van de Engelse schipper dit eenvoudig in de schoenen te schuiven van de eigen regering. Men kan misschien voor het ogenblik, mits de inzet van Engelse oorlogsfregat-

ten nog tot een onbepaald wissen komen in de IJslandse wateren, maar hoe lang nog? De Konferentie op het Zeevaartrecht die binnen een paar maanden te New York zal van start gaan, zal minstens het principe van de 200 mijlenzone goedkeuren met soevereine rechten voor de oeverstaten wat de biologische rijkdommen van die wateren betreft. Op dit ogenblik zal het dan brutaal afgelopen zijn met de Engelse visserij in de IJslandse wateren, want Engeland zal op dit ogenblik geen enkele juridische grond meer hebben om een visserij binnen de 200 mijlen te verrechtvaardigen, terwijl dit land ondertussen alle inschikkelijkheid vanwege IJsland zal verspeeld hebben. Een overeenkomst, zelfs voor een voor de eigen visserij moeilijk aanvaardbaar beperkt kontingent, is toch nog altijd verkieslijk. Dit zou de mogelijkheid bieden op een aanpassingsperiode, waarin zou moeten getracht worden over te schakelen naar een andere visserij, een verkoop van vaartuigen naar het buitenland of een beperkt opblijven van vaartuigen. Zoals de betrokken schippers het nu voorhebben, namelijk volop gaan vissen tot op een bepaald ogenblik dat niemand nog toegelaten wordt, zou dit aanleiding geven tot een onoverkomelijke crisistoestand en niet meer op te lossen moeilijkheden.

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJATLAS 1974

Deze titel is de uitgave van een brochure van het ministerie van landbouw, afdeling Rijkscentrum voor Landbouwkundig Onderzoek te Gent en het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende, waarin men het heeft over de verschillende meest gevangen vissoorten en de bevindingen van het station in 1974.

Het is inderdaad een atlas vermits het werk bijna uitsluitend uit kaarten van visgronden bestaat, waar een bepaalde soort vis gevangen wordt en de evolutie er van.

Het is in feite de voortzetting van een studie der hh. Ch. Gilis en E. Leloup van vroeger.

Alleen de hoeveelheden herkomstig van de visserij op demersale vis en in de nationale havens Oost-

ende, Zeebrugge en Nieuwpoort aangevoerd, zijn in de gegevens opgenomen.

Men vermeldt wel dat deze atlas een leerrijk materiaal voor de vissers en biologen daarstelt, maar we stellen de vraag:

1. Wordt daarvan gebruik gemaakt in onze visserijscholen?
2. Hoe kan dit materiaal onze vissers bekend gemaakt worden zonder dat die atlas ter beschikking kan gesteld van de vissers zelf?
3. Is het niet mogelijk deze uitslagen van één jaar, nl. 1974, vroeger te zien publiceren maar geen 14 maanden later?

Slechts na beantwoorden van wat voorafgaat, kan het eventueel nut daarvan voor de visserij beoordeeld worden.

HET WATERPEIL VAN DE NOORDZEE

Onlangs richtte volksvertegenwoordiger Van Damme onderstaande vraag aan de minister van openbare werken.

Tijdens het Kamerdebat van 14 januari 1976 over de overstromingen werd bij herhaling verklaard dat het waterpeil in de Schelde en langsheen onze kust verhoogde.

Kan de heer minister hierover preciseringen mededelen?

HET ANTWOORD VAN DE MINISTER

Ik heb de eer het geacht lid mede te delen dat de verhoging van het hoogwaterpeil bij gemiddeld getij te Oostende tussen 1940 en 1970 slechts 5 cm bedroeg. Deze verhoging is volledig te wijten aan een verhoging van de gemiddelde zeespiegel veroorzaakt door de relatieve beweging van zee en land (bodemdaling, zeespiegelrijzing). Deze laatste kan voor de kust op 20 cm per eeuw worden gesteld.

De verhoging van het hoogwa-

terpeil op de Schelde is belangrijker dan aan de kust en neemt toe vanaf de monding naar opwaarts.

Voor de periode 1900-1970 werden volgende verhogingen vastgesteld v. t. hoogwater bij gemiddeld getij: te Vlissingen 26 cm; te Hansweert 37 cm; te Bath 35 cm; te Antwerpen 39 cm; te Dendermonde 75 cm; te Gentbrugge 101 cm; te Walem 61 cm.

De verhoging van het hoogwaterpeil op de Belgische Zeeschelde is dus voor een belangrijk deel te wijten aan een verhoging van het hoogwaterpeil op de Westerschelde. Deze laatste verhoging hangt nauw samen met de evolutie (o.a. indijkingen en ophogen van schorren) van de Westerschelde. De verhoging van het hoogwaterpeil te Vlissingen is voor een groot deel te wijten aan de relatieve beweging van zee en land.

Vanzelfsprekend wordt hiermede rekening gehouden bij het bouwen van de dijken.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart SCHIPPER EN BEMANNING VAN GEZONKEN 0.224 „NOORDZEE” BEGINGEN GEEN BEROEPSFOUTEN

Gisteren kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart opnieuw bijeen waarbij vier zaken op de rol stonden. Daaronder twee adviezen en een vordering van Rijkskommissaris Bentein.

Een eerste advies betrof het vergaan van de O.224 «Noordzee» ter hoogte van de Lundy Islands op 5 juni van vorig jaar. De vijf opvarenden konden opgemerkt worden door een vliegtuig en kort daarop gered worden door een helicopter. Uit de onderzoeken is gebleken dat het vergaan wel degelijk te wijten is aan een lekkage maar hoe die precies is ontstaan kon niet achterhaald worden. Men sprak zelfs even van een onderwater-explosie maar ook dit kon niet met zekerheid weerhouden worden. Feit is dat de netten, toen deze werden opgehaald, volledig verward waren. Kortom, rijkskommissaris Bentein is in zijn advies van oordeel dat noch schipper Buyse noch zijn vier varensgezellen enige beroepsfouten begaan hebben.

Een tweede advies leverde rijkskommissaris Bentein wat betreft de aanvaring tussen de Z.349 en het vrachtschip «Black Eagle» in zeer dik weer op 20 april van vorig jaar. Hierbij liep de Z.348 tamelijk zware schade op maar kon niettemin op eigen krachten de thuishaven bereiken. Schipper Everaert deed trouwens alles wat mogelijk was om de aanvaring te vermijden

terwijl zijn vaartuig de minimum snelheid aanhield. Misschien kan schipper Everaert één zaak ten laste gelegd worden, met name het al te zeer voortgaan op de radar. Hij had er ongetwijfeld beter aan gedaan door een visuele uitkijk te verzekeren. Desbetreffend stelt rijkskommissaris Bentein nog dat erlang het nieuw aanvaringsreglement in voege treedt en dat daarin uitvoerig aandacht wordt besteed aan het gebruik van de radar. Hij gaf desbetreffend de verzekering dat hij voortaan zwaarder sancties zal eisen ingeval van een foutief gebruik van dit apparaat. Ook tegen schipper Everaert of zijn opvarenden werden geen beroepsfouten weerhouden.

Wel vorderde dan rijkskommissaris Bentein tenslotte een sanctie tegen schipper Van Paemel van het kustvissersvaartuig O.253 «Lydie» dat in juni van vorig jaar vastliep ter hoogte van Middelkerke maar op eigen krachten weer vluchtte kwam. Van Paemel wordt evenwel een slordige navigatie verweten terwijl hij evenmin op een voldoende wijze melding van de feiten maakte in zijn logboek. Tegen deze schipper wordt een schorsing van zeven dagen gevorderd om als hoofd van de wacht te varen.

In de drie gevallen zal de Raad in een der volgende zittingen uitspraak doen. (R.B.).

HET GEBRUIK VAN REDDINGVLOTTEN OP SCHEPEN

Naar aanleiding van ons artikel van vorige week omtrent de bedoeling van de Nederlandse regering ook voor yachten en garnaalvissersvaartuigen, reddingsvloten verplichtend te maken, waar dit in ons land reeds voor alle vissersvaartuigen en bepaalde pleziervaartuigen (lijnvissers) verplichtend is, komen we tot de eigenaardige vaststellingen dat pneumatische vloten bij de zeemacht of visserij afgekeurd voor de schepen, ze terecht komen als okkasie vloten op lijnvissers-, yachtjes en plezierboten.

Bij de Zeemacht is er tot op heden nog nooit een firma in gelukt daar prijs te geven voor een merk of zo zulks het geval was, bleef het steeds aankopen bij eenzelfde merk wat wijst op een toestand die ver van regelmatig kan genoemd worden.

Na een zekere tijd worden de vloten van het enige toegestane merk afgekeurd en vervangen door nieuwe.

Meer nog: de herstellings- en nazichtskosten worden slechts aan

één firma toevertrouwd onder voorwendsel dat deze inspecteurs (?) alleen bevoegd zijn, die vloten te keuren met..... de financiële gevolgen van dien.

Dat daaraan tot op heden niets kon verholpen worden, stemt tot nadenken en vergt een ernstig onderzoek.

AFGEDANKTE VLOTTEN

Dat de Belgische Zeevaartinspectie en het bestuur van het Zeezeven, hier al wat ondervinding hebben opgedaan, is begrijpelijk. Dat ze streng geworden zijn omdat het hier om mensenlevens gaat, is ook begrijpelijk.

Zo is het een feit dat afgekeurde vloten door weinig scrupuleuze eigenaars opnieuw te koop worden aangeboden aan eigenaars van yachten die niet onder toezicht vallen van de zeevaartinspectie.

Dergelijke handelwijze uit zuiver winstbejag uitgevoerd, is met mensenlevens spelen, waartegen de hogere overheid thans met reden streng zal optreden.

KORTE BERICHTEN

PRIJSINZINKING WEGENS TE GROOT AANBOD OP PARIJSE MARKT

Het is sinds jaren dat de maand februari gekend staat als een maand van grote aanvoer in Frankrijk, zowel door de eigen schepen als door invoer. Ook dit jaar kreeg men hiermede terug af te rekenen. Gezien in het buitenland eveneens meer aangevoerd wordt krijgen de Franse invoerders lagere inkooprijzen aangeboden met het gevolg dat ze heel wat meer buitenlandse vis afnemen. Samen met de grotere nationale aanvoer geeft dit immer weer aanleiding tot prijsinzinkingen die ook voor dit jaar bijzonder opmerikbaar waren onder meer op de Parijse grootmarkt waar vooral de ronde vis een gevoelige afslag noteerde. Dit had echter eveneens een weerslag, zij het enigszins gematigder, op de kleine vis en veel minder op de fijne vis. In ieder geval kwamen heel wat eigen vaartuigen hierdoor niet meer aan hun trekken.

MOEILIKHEDEN IN BEVOORADING VAN DE FRANSE TONIJNKONSERVEN- INDUSTRIE

Men maakt zich ongerust in de Franse conservenindustrie over de bevoorrading in verse tonijn. Inderdaad werden uit beschermingsmaatregelen, de grenzen voor de invoer van buitenlandse tonijn tot 31 maart gesloten. Nu meent de konservennijverheid dat de eigen Franse schepen niet bij machte zijn om de bevoorrading te verzekeren en heeft bij het betrokken ministerie haar ongerustheid hieromtrent uitgesproken. Hierbij komt inderdaad nog de staking van de Franse vloot die vanuit Dakar op de Afrikaanse kust opereert. Deze vloot bestaat uit 30 eenheden waarvan 2 uit Bretagne en de overige uit Frans Baskenland met thuishaven St. Jean-de-Luz. Een ander reden tot ongerustheid is de gevoelige vermindering van de opslagreserven in de diepvries die voor het ogenblik teruggelopen zijn tot 2.000 Ton, terwijl deze in juni nog 15.000 Ton bedroegen. In ieder geval hebben de conservenrijzen aan de regering gevraagd in geen geval het invoerverbod na 31 maart te verlengen, mede omdat het conservenprodukt zelf vrij mag ingevoerd worden en op dit gebied een grote concurrentie betekent voor de Franse konservennijverheid. De regering staat intussen voor een moeilijke keus, ofwel de invoer van verse en diepvriestonijn vrijgeven met een mogelijke prijsinzinking voor het eigen aangevoerde produkt, ofwel moeilijkheden scheppen voor de konservennijverheid. Men kan inderdaad moeilijk, en de geit en de kool sparen.

NOG 100 NEDERLANDSE KOTTERS OVERTOLLIG ?

Op de visserijdaggen gehouden te Bakkeveen verklaarde drs. Freling dat er nog een 100 kotters aan de vloot zouden moeten onttrokken worden omdat er geen evenwicht is tussen de beschikbare platvis en schol en de vangkapaciteit. In 1975 zijn 90 kotters, namelijk 12000 Brt door de sameringsregeling aan de visserij onttrokken, zijnde per eenheid een gemiddelde van 130 Brt. Nu zou er naar aanleiding van een schatting van de vaste Kamerkommissie nog 16000 Brt aan visserij-eenheden te veel zijn. Gezien de trawlersektor als gesamenigd mag beschouwd worden, besluit de heer Freling hieruit dat deze 16.000 Brt ten laste vallen van de kotterssektor en dus minstens nog een 100 kotters zouden moeten verdwijnen! Inderdaad was er in 1974 een overkapaciteit van 28.000 Brt. In 1975 werd er 18.000 Brt aan de vloot onttrokken maar kwam er 6000 Brt. bij zodat de vloot in feite maar met 12.000 Brt. verminderde.

We vragen ons echter af of die 6.000 Brt die er in 1975 bij kwam en waarvan we veronderstellen dat het nieuwe eenheden zijn met een veel grotere vangkapaciteit, ten opzichte van de gesamenigde oude vaartuigen, niet het dubbele waard zijn zodat er dan toch iets niet volledig zou kloppen in de berekening van de heer Freling en men aan heel wat meer dan 16.000 Brt. overkapaciteit zou komen zodat 't cijfer van 16.000 Brt. die nog zou dienen onttrokken te worden en dus meegaande de 100 kotters, een wat vertekend beeld geeft.

STAKING VAN DE IJSLANDSE VISSERS

Benevens de moeilijkheden met betrekking tot de kabeljauwoorlog, krijgt de IJslandse regering een nieuw visserijprobleem. Inderdaad is er een loonconflict uitgebroken in de IJslandse visserij waar de vissers hoger «paai» vragen. Ook in de plaatselijke kringen lijdt men onder de inflatie en een inzinking van de visprijzen. Samen gaande met een verminderde aanvoer heeft dit de inkomsten van de vissers gedrukt en deze wensen nu hoger lonen.

Verleden week bleven heel wat vissers weg van boord en men verwacht dat de staking algemeen zal worden vanaf toekomstige week. Wanneer het voor de vissers slecht gaat het in nog hogere mate slechter voor de rederijen en dat schijnt men in werknemerskringen niet te willen inzien, zoniet zou men zeker geen dergelijke onmogelijke eisen gaan stellen die de rederijen totaal op de knieën moet krijgen.

ENGELSE REDERIJEN IN MOEILIKHEDEN

Het is niet alleen te Grimsby, Aberdeen, Hull, Fleetwood, enz., dat verscheidene eenheden opliggen en sommige rederijen in moeilijkheden verkeren, maar ook te Newlyn komt men voor dezelfde problemen te staan. Aldus stelt de grootste rederij uit deze vissershavens, de «Stevenson-rederij», vijf eenheden te koop. Het gaat om 4 stalen eenheden van de 25 meter klasse van 15 jaar oud en een houten eenheid van 30 jaar. Volgens de rederij zullen de eenheden uit de vaart genomen worden en bij een gunstig aanbod van de hand gedaan worden. De rederij was de grootste te Newlyn en telde 14 eenheden waarvan er nu nog negen zullen in inactiviteit gehouden worden. Op zichzelf alleen reeds stond deze rederij verleden jaar in voor nagenoeg de helft van de bodemvis te Newlyn in de markt gezet.

Door het stilleggen van deze eenheden komen weer heel wat vissers zonder werk. In dit verband halen we onder meer een mededeling aan van het Officierengilde ter visserij uit Hull die in de laatste jaren reeds 100 leden verloor, allen schippers en stuurlieden ter visserij! Dit is dus wel typerend voor de visserij in het algemeen en dit waarschijnlijk niet alleen voor Engeland maar ook bij ons onder meer. Met het uitvallen van al deze vissersvaartuigen is het wel bijzonder opvallend dat men toch nog altijd gekonfronteerd wordt met terugvallende prijzen voor de vis in de afzet! Het is zeker niet wegens een overaanbod want als we de aanvoergrootte van een paar jaren terug nagaan, dan is de huidige heel wat kleiner! Begrijp wie kan, ten ware de algemene malaise in de handel en economie zich vooral uitwerkt daar waar de prijsvorming totaal afhankelijk is van wat de handel er wenst voor te betalen.

IJSLANDS VERZET BIJ HET AAN WAL BRENGEN VAN EEN GEKWETSTE ENGELSE VISSER!

Een hulpmachinist aan boord van een Engelse treiler kwetste zich aan de heup en werd op het hospitaalschip «Hausa» overgebracht. Daar oordeelde de dokter echter dat de gekwetste aan land diende gebracht. Gezien de weigering van IJsland om de «Hausa» toe te laten werd dan de steven gewend naar de «Farøer». Gelukkig kwam men maderhand tot andere gedachten in IJsland en werd de Hausa toch toegelaten. De gekwetste werd naar een kliniek ter verzorging overgebracht. We menen dat IJsland er goed aan deed zich te bezinnen, want hulp aan gewonden moet gescheiden worden van wat de partijen anders verdeelt.

SCHEVENINGEN!

Dat men in de visserij tegenwoordig dient te wikken en wegen en vooral te rekenen, bewijst de Z.400 die tot voor Scheveningen gaat op de garnaalvangst. Men loopt er met de vangst binnen, waar de reder dan met de lichte vrachtwagen die garnaal naar Zeebrugge of Oostende brengt. Aldus wist de Z.400 op woensdag meer dan 200 kg en op donderdag boven die 300 kg in de Oostendse afslag te zetten. In ieder geval een voorbeeld van een bemanning die geen moeite bespaart om er trachten te komen.

ENGELSE DIEPZEETRAWLERS AANGEZOCHT VOOR NEW-FOUNDLAND- VISSERIJ

We mogen het bijna paradoxaal noemen dat een land zelf vreemde vissersvaartuigen uitnodigt om onder haar kust te komen vissen om ter plaatse de visserijbedrijvigheid te komen stimuleren. Dit is nochtans juist voor wat Newfoundland betreft, uit welk land verleden week een delegatie in Engeland was en meer speciaal aan de Humber om diepzeetrawlers te bewegen met de volledige manschap op de Canadese kust en deze van Newfoundland te komen vissen ter bevoorrading van de plaatselijke industrie. Het was de Minister van Visserij, de heer Carter Walter die persoonlijk de delegatie leidde. Het gaat in dit geval om treilers van meer dan 50 meters die in feite door Newfoundland zouden gecharterd worden met engelse bemanning. Gezien verscheidene trawlers op de Humber opliggen meent de delegatie uit Newfoundland wel tot enig resultaat te zullen komen. Een handikap blijkt echter het feit dat men geen vis mag landen in Canada en dat Newfoundland zelf niet over zeer goed uitgeruste havens beschikt. Men tracht in Newfoundland de visserijbedrijvigheid uit te breiden en het is niet de eerste maal dat men hier toe Engelse treilers aangezocht heeft. Nu is men echter bijzonder overtuigd dat de omstandigheden ideaal zijn om de Engelse rederijen en treilers aan te trekken vanwege de IJslandkrisis en de kwoteringen waardoor men eerder geneigd zou zijn op het aanbod van Newfoundland in te gaan. In dit verband dient nochtans gezegd dat een grote engelse rederij reeds in 1967 met 5 grote treilers naar Newfoundland ging om ter plaatse de visserij uit te oefenen. Het werd echter geen onverdeeld succes en een jaar later waren die treilers reeds terug. Men wenst dan ook eerst ernstig de zaak te bestuderen vooraleer op het nieuw aanbod van Newfoundland-instellingen in te gaan. Ondertussen gaf de minister Walter Carter een lunch waarop de vooraanstaande en leidende visserijfiguren van de Humberstreek uitgenodigd waren.

STRUBBELINGEN IN VOORSTEL KOMMUNAUTAIRE ZEE

Met het oog op de uitbreiding van de territoriale zee grenzen en het stellen van een economische zone tot 200 mijl heeft de Commissie te Brussel een plan uitgestippeld voor een gemeenschappelijke zee voor de Negen partnerlanden waarvan de voornaamste stellingen hier volgen.

1) het inzicht van de E.E.G. om aan zijn leden te bevelen tot de 200 mijlen over te gaan onafhankelijk van wat in New-York op de Zee-rechtconferentie beslist wordt.

2) de toelating voor alle partnerslanden, wat de visserij betreft, vrij in deze zone te komen mits enkele nationale voorzieningen.

3) de erkenning door de partnerlanden dat de Commissie van Brussel mag onderhandelen in hun naam met Derde Landen, zoals onder meer IJsland, Noorwegen voor het bekomen van visserijrechten ten voordele van de Gemeenschap.

4) De instelling van een globale vangkwota voor de Negen landen, dus het opleggen van een vangbeperking in de Gemeenschapszee.

5) het vastleggen, binnen het kader van de Gemeenschapskwota, van de nationale kwota voor de landen van de Gemeenschap.

6) de erkenning binnen de Gemeenschapszee van de rechten van de lokale visserij.

7) Kompensatie in de Gemeenschapszee voor verloren visserijrechten in Derde Landen voor de leden.

Op basis van deze punten zou Engeland bereid zijn dat de E.E.G. te New-York met slechts één stem spreekt. Dat wil zeggen dat de negen landen van de E.E.G. daar op de Zee-rechtconferentie éénzelfde houding en beslissing aannemen. Het is duidelijk dat vooral de punten 6 en 7 ingelast werden om Engeland ter wille te zijn en dit land tot een gemeenschappelijke houding te New-York te brengen.

Frankrijk kan zich echter met de beide laatste punten niet verzoeken omdat het duidelijk is dat Engeland hier een groot voordeel zal uithalen ten nadele van de andere leden van de E.E.G. Zo komt de erkenning binnen de Gemeenschap van de rechten van de lokale visserij veruit in de eerste plaats toegemoet aan de Engelse eisen. Engeland zit inderdaad met het probleem dat zijn vissers een exclusieve zone wensen liefst zo uitgebreid mogelijk waaruit men de vaartuigen van de andere partnerlanden wenst te weren. Wat zal deze erkenning van de lokale rechten inhouden? Een voorbehouden zone van 12 of 20 of zelfs 50 mijlen? Vergeten we inderdaad niet dat in Engeland en in Ierland nu onlangs, de visserij een voorbehouden zone eist van liefst maar 50 mijlen! Wat blijft er dan nog over voor de partnerlanden van de E.E.G.? Het is duidelijk dat we dan niet meer van een Gemeenschap kunnen spreken en dat men dan ook maar de Economische Gemeenschap moet herzien of compensatie in de Gemeenschapszee voor verloren visserijrechten in Derde Landen is een duidelijke tegemoetkoming aan het Engels standpunt en weerom ten nadele van de andere leden. Het gaat hier immers over het voor de deur staand verlies van de Engelse visserijrechten in IJsland waarvoor Engeland een compensatie zoekt door een bevoorrechtiging bij de bepaling van nationale kwota binnen het kader van het gemeenschapskwota. Wij in België mogen bijna gelukkig zijn dat Frankrijk deze inzichten van de Commissie van Brussel niet neemt, zonet ware het met de toekomst van de Belgische Visserij volledig uit. Inderdaad indien wij hier tot een Gemeenschapszee beperkt zijn en dan nog 30 tot 50 mijlen buiten de kusten van Engeland en Ierland moeten blijven, dan kunnen we onze vaartuigen op de vlooiënmarkt zetten. Ondertussen vragen we ons af waar het Belgische protest blijft om meer gewicht aan het Franse protest te geven. Anderzijds zijn we overtuigd dat ook Nederland moeilijk de Engelse stelling zal kunnen gaan onderschrijven.

Onder druk van het Franse protest heeft men te Brussel ondertussen besloten deze zaak te herzien. Men meent echter dat omgekeerd ook Engeland niet te vinden zal zijn om de compensaties voor de lokale vissers en voor het verlies van de visserijrechten in IJsland prijs te geven. En de tijd dringt omdat de Conferentie over het Zeerecht voor de deur staat. Het is dus best mogelijk dat men in New York niet tot een eensgezinde houding komt wanneer de verschillen in de Commissie niet tijdig kunnen bijgelegd worden.

Wat nu de mogelijkheden van een Gemeenschapszee van de negen landen betreft op het gebied van de visserij heeft men berekend, rekening gehouden met een opgelegde beperking voor de bescherming van de visstapel, dat toch nog altijd 150.000 ton vis minder te vangen zal zijn voor de gezamenlijke lidstaten. Dat wil zeggen als deze landen afstand doen, of verplicht zijn te doen van de vangplaatsen buiten de E.E.G. en omgekeerd de Derde Landen uit de E.E.G.-zee zouden geweerd worden. Deze 150.000 ton zou volgens de heer Freling slechts 4 t.h. van de gezamenlijke tonnage van de E.E.G. landen betekenen wat de hoeveelheden betreft, maar toch heel wat meer wat de waarde betreft. Men veronderstelt echter dat er toch nog iets uit die Derde landen zal kunnen gehaald worden die praktisch zelf weinig visserijbelangen hebben in de E.E.G.-Gemeenschapszee, zodat dit in het voordeel van de Negen zou uitvallen.

EISEN VOOR EKSKLUSIEVE 50 MIJLENZONE IERSE VISSERS DREIGEN

RECHT IN EIGEN HAND TE NEMEN!

Het moet zijn dat het voorbeeld van IJsland aanstekelijk werkt, want alhoewel in IJsland de aktie door de regering geleid en gesteund wordt, dreigen de Ierse vissers zelf op te treden tegen buitenlandse vissersvaartuigen zo deze in de 50 mijlenzone rond de Ierse kusten komen vissen. Ze hebben een soort ultimatum aan de eigen regering gericht waarin ze dringend vragen de territoriale wateren tot 50 mijlen uit te breiden en er de hand aan te houden, zonet zullen zij zelf optreden!

Zoals men weet is de huidige grens 12 mijl alhoewel sommige traditionele vloten, onder meer Engeland, nog tot op 6 mijl onder de kust mogen komen vissen. Dit nemen de Ierse vissers niet langer en de Vissersorganisatie heeft besloten tot aktie over te gaan indien de Ierse regering niet op hun eisen ingaat. Het is inderdaad sinds lang dat de Ieren er op wijzen dat buitenlandse vloten werkelijk de vanggronden rond hun kusten komen afstropen. Dit feit heeft reeds aanleiding gegeven tot manifestaties en zelfs plaatselijke blokkades van havens. Nu dat overal grensbeperkingen opgelegd worden of zullen opgelegd worden, komen heel wat meer schepen onder de Ierse kusten, hetzij om te eksperimenteren, hetzij op vaste regelmatige visvangst.

De Ierse regering schijnt wel akkoord te gaan dat er iets moet ondernomen worden om de Ierse wateren te beschermen en zij erkent de moeilijkheden van de eigen visserij, vooral in verband met de zogezegde strooptochten, ondernomen door diepzeewatervaartuigen, maar men betwijfelt het toch dat zij tot een dergelijke drastische stap zou wensen over te gaan. Het is juist daarom dat de Ierse vissers verklaard hebben dat ze de vreemde vissersvaartuigen die in de 50 mijlen komen vissen, zoveel mogelijk zullen hinderen en vervolgen. De «Fishermen Organisation» zou zelf de uitbreiding van de Ierse visserijwateren tot 50 mijlen dekreteren en de akties tegen de zogezegde overtreders zouden ingaan vanaf 1 maart.

Zoals we echter bij het ter perse gaan konden vernemen, weigert de Ierse regering echter, nog vóór de zitting van de Derde Zee-rechtconferentie die binnen een maand te New-York moet gehouden worden, unilateraal op te treden en een eenzijdige beslissing te nemen met betrekking tot een eventuele uitbreiding van de territoriale zee grenzen. Wat de Ierse vissers zelf betreft, zijn hun argumenten bijna zo overgenomen van deze van IJsland, namelijk de bescherming van de visstapel, de bescherming van de eigen visserij en het feit dat een belangrijk gedeelte van de bevolking aangewezen is op de visserij. Ierland is echter ook een agrarisch land en beschikt over een tamelijk industrieel potentieel, zodat men zeker in de betrokken visserijkringen niet zover mag gaan te komen beweren dat de visserij

één der voornaamste bronnen van inkomsten is voor Ierland. Wel is de Ierse visserij in uitbreiding en is het inderdaad juist dat vreemde vloten, waaronder we ook wel voornamelijk Poolse, Oost-Duitse en Russische noemen, op sommige rijke vangplaatsen de vis komen wegvagen.

WAT NU IN E.E.G.-VERBAND?

Dit alles leert ons dat er nog heel wat zal te doen zijn in E.E.G.-verband om ook de onderlinge belangen van de lidstaten te verzoeken en tot een, voor alle partners aanvaardbare, visserijpolitiek onder de Negen te komen na de eventuele internationale erkenning van de uitbreiding der territoriale wateren. Ierland die, in geval van een 200 mijlenzone, over heel wat visgronden zou beschikken, zal zeker een partnerhouding dienen aan te nemen, want het zou inderdaad onaanvaardbaar zijn dat dit land van de voordelen van de Europese Economische Gemeenschap zou profiteren, maar terzelfdertijd geen gemeenschapspolitiek in de visserij zou erkennen. Ditzelfde geldt voor Engeland, waar men in de betrokken visserijsector liefst een «cavalier-seul» zou willen gaan, maar wat de rest betreft van de voordelen van de E.E.G. breed wenst te genieten. De heer Lardinois, landbouwkommissaris van de E.E.G., die eveneens de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, staat nog heel wat nationale konflikten te wachten, wanneer men ziet dat in sommige landen de betrokken visserijsector het recht in eigen hand zou nemen om zuiver eigenbelangen te dienen.

GROOT ENGELS HERSTELBEDRIJF OP DE FLES

North-Humberside verliest zijn grootste herstelbedrijf van vissersvaartuigen. De 276 werknemers werden verwittigd van de sluiting van dit bedrijf dat reeds enkele jaren verliezen optekende. Volgens de directie is dit vooral het gevolg van een tamelijk gevoelige vermindering van het aantal vissersvaartuigen vooral uitvarende van Hull. Het Humber-herstelbedrijf «St Andrew's Engineering Co» werd hier toe verplicht nadat het tevergeefs geprobeerd had een gedeelte van zijn activiteit te gaan verleggen op andere taken zonder gustig resultaat nochtans. Het herstelbedrijf was tevens vertegenwoordiger van zowel binnenlandse als buitenlandse ondernemingen in vislieren, uitrustingsstukken en dergelijke meer. Voor het ogenblik zijn besprekingen aan de hand met verschillende ministeriele instanties en met de vakbonden om te trachten het bedrijf of een gedeelte van het bedrijf te redden.

ZEEBRUGSE HAVENTRAFIEK IN 1975 WEINIG GUNSTIG

Het jaarverslag van de Maatschappij der Brugse Zeevaart inrichtingen gaf ons de jaarcijfers van het trafiek in die haven voor 1975 te kennen.

Het dagblad Lloyd Anversois heeft vorige week bij monde van zijn medewerker H. Rogie een interessante beschouwing ten beste gegeven, welke we hierna laten volgen.

Dat deze cijfers alleen betrekking hebben op de handelsvaart en het passagiersverkeer, is normaal.

Noteren we dus dat de gegevens over de zeescheepvaart betrekking

hebben op de handelsscheepvaart (koopvaardij schepen en ferryboten) met uitsluiting van zeemacht-eenheden, jachten en vissersvaartuigen.

De tonnemaat van de zeeschepen wordt uitgedrukt in B.N.T., dit is de Belgische Netto Tonnage. De Netto Register Tonnage (N.R.T.), volgens internationale meting, wordt bekomen door de B.N.T. te verminderen met 20%. Qua binnenscheepvaart worden tonnemaat en lading van de schepen uitgedrukt in metriekton (m3).

bale zeegoederenaanvoer beperkt tot 16% t.o.v. 1974. In absolute cijfers beliep de totale goederenaanvoer over zee 9465.970 ton in 1975, hoeveelheid die de 2 vorige jaren ruimschoots overtroffen werd.

Wat nu de goederenaanvoer over zee betreft, stellen wij vast dat de achteruitgang zich hier minder scherp aftekende en in globaal slechts 4% beliep ten overstaan van de vorige jaarcijfers. Ook hier compenseerde een grote afvoer van ferrygoederen, 1.384.454 in totaal of +8%, de belangrijke achteruitgang genoteerd in de trafieken van containergoederen, petroleumderivaten en metaalproducten. Het eindbilan aan- en afvoer leverde in 1975 aldus een globale trafiek van 12.105.299 ton goederen op, hetzij een negatief expansieritme van 13% in vergelijking met het vorige dienstjaar. Herinneren wij er aan dat het groeiritme van de Zeebrugse goederentrafiek over zee respectievelijk +20% en +10% beliep in 1973 en 1974.

Overzichtelijk gescouwd, is het duidelijk dat de Zeebrugse havenactiviteiten in 1975 toespitst bleven op de petroleum-, ferry- en containertrafiek. Gelet op de kronische olieproblemen was eerstgenoemd trafiek in hoofdzaak verantwoordelijk voor de regressie van het zeegoederenverkeer zoals wij reeds aantoonde. Het intensiveren van de Ro/Ro-veerdiensten naar de Britse zuidkust zorgde echter voor een drastische beper-

king van deze achteruitgang. Het containerverkeer tenslotte regreseede onverwacht met 8%, daar waar het in 1974 met bijna 1/3 was toegenomen. Hiemede is de drieledige functie van onze Noordzeepoort andermaal aangetoond: aanvoerhaven van ruwe aardolie, containerhaven voor trans-oceanische en shortsea-verbindingen, en veerhaven voor het transitoverkeer tussen Groot-Brittannië en het continent.

Met betrekking tot laatstgenoemde functie wijzen wij nog even op het belang van Zeebrugge als passagiershaven. Passagiers- en voertuigenverkeer kenden in 1975 een vrij gunstige evolutie met een groeiritme van respectievelijk 32% en 19%. Vooral de passagierstrafiek boekte een belangrijke aanwinst zodat voor het eerst de kaap van de 1 miljoen passagiers bereikt werd.

De vraag stelt zich echter of als passagierscijfers deze begrepen zijn, die met een trip van het ene land naar het andere reizen en slechts enkele uren aan wal zijn, daar wij als passagiersverkeer in feite beschouwen, de passagiers die zoals met de maaltboten en Townsend de haven aandoen.

Kortom was 1975 voor de Zeebrugse haven een weinig gunstig jaar, dat volledig in het teken stond van de latente energiekrisis en de algemene economische recessie.

1. Zeescheepvaart

a) Totaal aangekomen	Aant. + verg. '75	B.N.T. + verg. '75
zeeschepen	7.452 (+ 656)	23.552.257 (- 8%)
Petroleumtankers	558 (- 95)	5.145.604 (- 24%)
Containerschepen	717 (+ 57)	3.281.039 (+ 5%)
Ferryboten	4.497 (+ 795)	11.623.686 (+ 37%)
Andere koopvaardij sch.	1.680 (- 101)	3.501.928 (+ 1%)

b) Passagiers- en voertuigenverkeer (ingescheept en ontscheept)

	1975	1974	Vergelijking
Passagiers	1.170.256	884.440	+ 32%
Voertuigen (1)	465.333	389.425	+ 19%

2. Zeegoederentrafiek (in ton)

	1975	1974	Aanvoer
Globale zeegoederentrafiek	9.465.970 (- 16%)	2.639.329 (- 4%)	12.105.834 (- 13%)
Containergoederen	834.634 (- 2%)	659.271 (- 16%)	1.493.905 (- 8%)
Ferrygoederen	1.194.337 (+ 17%)	1.384.454 (+ 8%)	2.578.791 (+ 12%)
Ruwe aardolie	5.101.834 (- 28%)		5.101.834 (- 28%)

3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaaren)

Aantal schepen	Metrieke tonnenmaat	Lading mt + verg. '75
2.474 (- 983)	1.085.315 (- 28%)	414.508 (- 30%)

(1) Personen en vrachtwagens, al dan niet begeleid.

In 1974, ondanks de opdagende economische recessie, had het Zeebrugse scheepvaart- en goederenverkeer een vrij gunstige evolutie gekend. Vooral de container- en ferrytrafiek mochten toen een merkwaardige vooruitgang boeken, respectievelijk +30% en +21% vergeleken bij het vorige jaar. De aanvoer van ruwe aardolie, alhoewel gevoelig beperkt, beliep toen nog 7.138.000 ton, wat een aan-groei van 5% betekende. Dit had voor gevolg dat de totale zeegoederentrafiek, ruim 14 miljoen ton in globaal, nog een groeiritme van 10% had gekend, tegenover ruim 20% in 1973. De globale tonnage der binnengelopen zeeschepen was in 1974 met 11% gestegen, zodat voor het eerst de kaap der 20 miljoen B.N.T. overschreden werd met 6.796 binnengevaaren handelsschepen.

De jaarcijfers voor 1975 daarentegen waren voor de Zeebrugse havenactiviteiten helaas een duidelijke weerspiegeling van de economische recessie, die zich in het domein van de haven-economie scherper liet gevoelen. Dit merkt men onmiddellijk aan het aantal binnengeloodste petroleumtankers en hun globale tonnemaat, die een scherp afgetekende achteruitgang registreerden. Inderdaad, slechts 558 tankschepen voeren de haven binnen, dit was 14% minder dan het vorige jaar, terwijl hun gezamenlijke B.N.T. met ca 1/4 regreseedde. Daar waar containersche-

pen en andere koopvaardij schepen een minieme vooruitgang boekten, zorgden de veerboten voornamelijk carferry schepen — voor een ruime compensatie, zowel in aantal (+795 eenheden) als in globale tonnage (+37%). Hierdoor steeg het globaal cijfer der binnengevaaren zeeschepen tot 7.452, dit was een aanwinst van 795 eenheden, terwijl hun totale tonnemaat 23,5 miljoen B.N.T. bedroeg, hetzij 8% meer dan in 1974.

Deze beknopte analyse van de havenbeweging weerspiegelt zich zeer duidelijk in het geboekte zeegoederenverkeer. Hier valt onmiddellijk op hoezeer de aanvoer van ruwe aardolie tijdens het afgelopen jaar regreseedde: ruim 2 miljoen ton minder, hetzij een terugloop van eventjes 28%! Het was vooral deze aanvoerpost die de weerslag van de kronische oliecrisis moest verduren en derhalve verantwoordelijk was voor de slechte jaarcijfers van het Zeebrugse zeegoederenverkeer. Niettemin bleef de aanvoer van crude oil vanuit de belangrijkste haventrafiek van onze Noordzeepoort met ruim 5 miljoen ton, wat 53% van de totale goederenaanvoer vertegenwoordigde. Aangezien ook de aanvoer van containergoederen achteruitging met een kleine 2% waren let voornamelijk ferrygoederen die voor een gevoelige compensatie zorgden, met een aanvoer die voor het eerst de 1 miljoen ton overschreed, hetzij een toename van 17%. Hierdoor bleef de regressie van de glo-

Vislossers te Aberdeen in staking

De vislossers te Aberdeen hebben verscheidene dagen gestaakt wegens het feit dat sommige reders niet ingeschreven vislossers te werk hadden gesteld. Deze staking gaf dan aanleiding tot het niet uitvaren van verscheidene schepen, zodanig dat het een voort-schrijdend konflikt werd.

Volgens het syndicaat van de lossers ligt de schuld natuurlijk bij de werkgevers die niet ingeschreven personeel gebruikt hebben voor het lossen. Anderzijds vernamen we dat het konflikt niet zo maar tot deze uitleg te herleiden valt, en nogal eenzijdig is voorgesteld. De staking van de lossers werd oorspronkelijk door deze bond ingezet omdat zij de lonen mede opeisten van lieden die het werk verlaten hadden. Als ze met minder moesten lossen wens-ten ze het geld van de afwezigen of van diegenen die naar een andere job waren overgestapt, mede te ontvangen en te verdelen. Dit alles, zegden de werkgevers, op een ogenblik van crisis en moeilijkheden in de visserij. We waren dan natuurlijk verplicht over te schakelen op niet-ingeschreven werknemers. Dat de lossers nu menen in staking te moeten gaan omdat we niet-ingeschrevenen te werk stellen, is nu toch wat kras, aldus

de woordvoerder van de werkgevers, omdat het zij zelf waren die ons in plan lieten wegens onmogelijk aanvaardbare en aanstellerige eisen. Het aantal schepen is eveneens verminderd en hieruit vloeit logisch een vermindering uit voort van het aantal lossers. Dat deze laatste nu menen recht te hebben op de verdeling van de wedden van de afwezigen is straffe koffie! Verdienen ze nu nog niet genoeg? Op die manier, wanneer een fabriek of industrie zich verplicht ziet zijn personeel te herleiden wegens de economische crisis, dan kunnen de overige werknemers dan maar het volle loon van de ontslagenen voor zichzelf gaan opeisen.

Ondertussen leren we, dat de wereld toch heel klein is, want ook wij hebben hier ter plaatse reeds een ongeveer identieke toestand medegemaakt. Dit is ook wel enigzins het gevolg van het feit dat lossers niet per uur betaald worden. Moest dit wel zo zijn, en zo zij bij afwezigheid van 1 man of 'n paar man langer of meer moeten werken, dan zouden zij deze uren betaald kunnen worden. Zoals de lossers het nu echter voorstellen, is het onaanvaardbaar.

PRAKTISEREN

ZEEVISSERIJTECHNIEK

Vorsingen naar bepaalde zeevisserijtechnieken leiden eveneens naar allerhande kennis over aanverwante takken. Aldus is het nodig om de visvangst met de elektriciteit te bedrijven, of tenminste te bestuderen, dat men een goede kennis bezit van de reacties van de pelagische vissoorten op het licht. Deze visserijtechniek is reeds gedeeltelijk op punt gezet, maar toch moeten er nog doorgedreven studies gemaakt worden over de levensleer en de zenuwen van deze vissoorten evenals bepaalde gedragingen van de vis wanneer ze in aanraking komt met de elektrische stroom. Vele laboratoria werken daaraan en ieder jaar komen de vorsers van de landen aangesloten bij de « Internationale Raad voor de Studie van de Zee » samen om onder andere ook dit punt te bespreken en de vooruitgang van de werken na te gaan.

In zoet water is de elektrische visserij helemaal op punt gesteld, zowel voor wat het « pompen » aangaat, met elektrisch licht, korren of eender welk middel van geleiding. Voor wat de zeevisserij aangaat, is men blijven stilstaan bij bepaalde moeilijkheden, zodat de techniek eigenlijk nog niet algemeen bruikbaar mag worden genoemd. Vele moeilijkheden zijn er eigenlijk maar toch wordt er doorgewerkt en men verwacht niet de techniek helemaal op punt te krijgen. De studie van de gedragingen van de vis, is heel uitgebreid. Maar we zullen eens nagaan wat er gebeurt b.v.b. met de witte tonijn. Men weet al dat deze vis heel gevoelig is aan de temperatuur van het water en men komt haar alleen maar tegen, waar de Europese vissers gaan vissen, in temperaturen die gelegen zijn tussen de 15 en de 22 graden en nog nauwkeuriger tussen de 17 en de 19 graden. Dit temperatuurverschil is nog veel te gering om de opzoeken met voldoende nauwkeurigheid uit te kunnen voeren.

Een systematische studie heeft nochtans toegelaten deze speling te vernauwen. Aldus is men er toch reeds in geslaagd door voortdurend de temperaturen van het water te noteren en de vangsten van de witte tonijn te volgen, vast te stellen dat deze vis een echte « warmteweg » volgt doorheen de zeeën. Een schip uitgerust met een termograaf kan aldus heel gemakkelijk dergelijke weg volgen. Deze methode vraagt helemaal geen dure beleggingen, de apparatuur is betrekkelijk goedkoop en de techniek kan al dadelijk worden toegepast door de treilers.

BEUGLIJNEN

Er worden anderzijds natuurlijk nog andere opzoeken gedaan die eveneens veelbelovend zijn. Deze studies hebben betrekking op de uitrusting van de beuglijnen en op de kleur van het aas dat wordt gebruikt.

Iedereen weet wel dat de ene soort lijn meer vis vangt dan de andere terwijl de frekwentie van de vangst verandert met de kleur van het kunstaas dat over de vishaak zit.

De statistische behandeling van deze waarnemingen toont reeds bepaalde reactieverschillen aan van de tonijn ten opzichte van deze kleurverschillen. Wanneer deze studie zal zijn afgelopen, dan moet ze zeker toelaten dat nieuwe lijnen worden gemonteerd die veel doelmatiger moeten kunnen vissen dan voorheen. Bij de studie van de vis en haar vangst, hangt nu eens alles aan mekaar.

AKOESTIEK IN DE VISSERIJ

De aanpassing van de vistuigen aan het gedrag van de vis, is in de zeevisserij een heel belangrijk verschijnsel. Een andere kant van deze bedrijvigheid is het opsporen van de visscharen, het opzoeken. Daarom juist heeft de onderzeese akoestiek zoveel aan belangrijkheid gewonnen.

De dieptemeters werden reeds gebruikt meer dan 25 jaar geleden, door de treilers om de gronden te herkennen. Maar de dieptemeters die toen nog voor het grootste part geen « opnemers » waren lieten niets anders toe dan de diepte te kennen. Er was toen nog geen sprake van de bodemtekening te herkennen. Enige jaren later stonden de dieptemeters voldoende op punt om in de handel te worden gebracht en ten dienste te staan van de varenden. Rond de jaren 1955 begonnen ook de kleinere vaartuigen het belang in te zien van de dieptemeter en zij die er de eerste bij waren om hun schip ermee uit te rusten hebben het zich nooit beklagd.

Sedertdien heeft de ontwikkeling van de geluidstechniek toegepast op zee geen verpozen meer gekend en nu zijn vele verschillende soorten dieptemeters in gebruik. De dieptemeter met witte lijn die de vis « ziet » op de zeebodem, netsondes die voornamelijk in de pelagische visserij toelaten de werking van de kor te controleren, naar verti-

kale opening, naar afstand ten overstaan van de zeebodem en de zeespiegel. Sonar, die zoals de radar in de lucht niet alleen de visscholen ontdekt recht onder het schip, maar haar opzoeken en haar vervolgen vóór het schip ofwel rondom het schip zelfs! Al deze apparaten zijn nu reeds genoegzaam bekend, veel gebruikt en eigenlijk banaal geworden.

Maar dat wil nog helemaal niet zeggen, dat de onderzeese akoestiek haar laatste woordje heeft geplaatst. Zij kan de zeevisserij nog heel veel baat bij brengen voornamelijk op het gebied van de toegepaste opzoeken.

Men kan aldus nu al het belang van een visschaar herkennen, haar hoeveelheid berekenen bij middel van moderne toestellen en aldus een totaal maken van de visrijkdom in de oceanen. In 1975 werd aldus door de Fransen in de Golf van Biskaje een akoestische kaart gemaakt van de sardienen en de ansjovis die ogenblikkelijk ter beschikking kunnen worden gesteld van de visserij. Indien dergelijke methode goed blijkt, dan moet ze toelaten aan de sardienevissers zich met gehele zekerheid naar een bepaald gebied te begeven, waar ze de sardienen zal aantreffen en bovendien zal weten hoeveel er te vangen is. Er zijn nog andere toepassingen van de geluidstechniek voorzien b.v.b. voor het vervolgen van de banken in een proces die neiging heeft de visserijbedrijvigheid te automatiseren, een beetje zoals men de raketten kan vervolgen om ze te vernietigen bij hun vlucht. Maar dit is een andere geschiedenis.

VOORUITGANG

De enkele voorbeelden die getoond werden, zijn eigenlijk maar een klein overzicht van de vooruitgang die geboekt werd bij de vangstmiddelen. Hier werd nog de « powerblok » niet vernoemd, een automatische poelie, die dient om het seinenet te winden en die van de Verenigde Staten komt en nu nog wordt gedemonstreerd in Europa. De selectieve garnalkor wordt niet vernoemd, een net dat werd aangepast aan het gedrag van de grijze garnaal.

Ook werd de nettrommel niet vernoemd, die dient om de korre op te winden en die toelaat zelfs aan de vaartuigen die over heel weinig dek beschikken, het pelagische net te gebruiken. Daardoor kunnen zelfs zeer grote pelagische netten worden aangewend. Er zouden wel nog andere uitvindingen en verbeteringen kunnen worden vernoemd om aan te tonen, dat de techniekers en de vorsers die met koppigheid en kennis de visserij vooruithelpen, er wel nodig zijn. Het is duidelijk dat niet alle opsporingen en vorsingen naar mirakuleuze uitvindingen telden en zeker niet altijd een praktisch resultaat kennen. Het zou te gemakkelijk zijn moest men altijd succes boeken met hetgeen men onderneemt. Nochtans is het ook zo, dat de mensen weten en zien dat het vorsingswerk opbrengt. Men heeft veel te lang beweerd, dat de prijs van de vorsing niet te berekenen valt en dat ze in ieder geval zeer hoog ligt.

Men begint nu nog maar tot de vaststelling te komen dat dit een heel simplistische opvatting is. Men kan nu de opzoekingsbedrijvigheid berekenen en het is heel dikwijls mogelijk te schatten, zelfs nauwkeurig te berekenen, hoeveel iets zal kosten. Men stelt dan dikwijls vast dat de in-trest, die uit deze werken wordt getrokken, veel belangrijker is dan het belegde kapitaal.

Men kan aldus begrijpen dat de diensten van een vorsingsorganisme aan de zeevisserij veel kunnen opleveren. Haar werken kunnen het vertrouwen van beroepsmensen winnen en daardoor komt er steeds maar meer te doen. Er zijn dan ook meer uitkomsten. Vanzelfsprekend dat dit allemaal wel een beetje geld kost, maar wat is dat vergeleken met wat het opbrengt

TEMPERATUUR EN ZOUTGEHALTE

De vis die men wenst te vangen leeft in een school die zich samenstelt naargelang de lichamelijke en biologische voorwaarden. De vis is steeds op zoek naar de beste en de comfortabelste levensvoorwaarden en daardoor zijn de vissoorten die zich verplaatsen, namelijk de « migrateurs », steeds te vinden in de gebieden die volstrekt beantwoorden aan hun behoeften. Is de uitgestrektheid van dergelijk gebied beperkt, dan zal men daar de vissoort in zeer dichte scharen aantreffen. Op dit ogenblik zal het mogelijk zijn er een rijke vangst te doen!

Het gaat dus om een dubbel vraagstuk: we moeten eerst en vooral het verband tussen de eigenaardigheden van het leefmilieu van de vis begrijpen of toch op het gevoel min of meer haar aanwezigheid kennen. De volgende stap is een tactiek van regelmatige aftasting te beginnen van een

(vervolg blz. 7)

zo groot mogelijk gebied, terwijl men de fysische en biologische aard naagaat. Een vlugge ontleding van de uitkomsten zal toelaten een uitbatingsmiddel uit te werken met de inlichtingen die door het schip werden ingezameld.

De natuurlijke omstandigheden waarvan men weet, dat ze een uitwerking hebben op het gedrag van de vis, zijn het zoutgehalte en de temperatuur van de zee. In het bijzonder de temperatuur, die snel verandert in de schoot van de oceaan, is een heel belangrijk element in het leven van de wezens zonder termische regeling, t.t.z. de vissen en de ongewervelden. Het verschijnsel is nu goed gekend voor de vissoorten als tonijn, sardien en haring. Maar men moet nu niet gaan geloven, dat de grondsoorten niet even gevoelig zijn aan temperatuursverschillen als de pelagische soorten. Zo volgt de Noordse kabeljauw, die leeft op de drempel van de IJszee, een temperatuurslijn van 4 graden Celsius op de grond.

Het zoutgehalte heeft vanzelfsprekend eveneens invloed op de organismen maar ze verschilt veel minder dan de temperatuur en daardoor zou het heel moeilijk zijn ze te gebruiken om de vis te volgen. Nochtans heeft het zoutgehalte van het water veel belang in de nabijheid van de kusten waar soms belangrijke hoeveelheden zoet water worden geloosd in zee. De graad van zouthed is op dit moment heel duidelijk en begrenst het verblijf van bepaalde soorten. Dit is bv. het geval met de baarzen van de monding van de Kongostroom.

Zwakke elektrische stromen afkomstig van de grenzen der stromingen in de oceanen zouden wel eens een invloed kunnen hebben op het gedrag van de vis. Naast de natuurkundige omstandigheden bestaan dan ook nog de biologische levensvoorwaarden van de vis. Ieder bewoner van de zee houdt zich eerst en vooral bezig met het zoeken naar voedsel. Hij hangt dus af van een voedselketen die begint bij de zeeplanten. Als de overbrenging van de levende stof snel gaat, dan zullen de vissen toch rechtstreeks te maken hebben met de aantrekkingen van het plantaardig plankton.

Allemaal goed en wel dat we zoveel weten omtrent het leven van de vis maar welke praktische toepassingen kunnen we daaruit afleiden? Dat is tenslotte voor de visser het belangrijkste!

De praktische toepassingen zijn eigenlijk betrekkelijk talrijk en men kan ze klasseren naargelang de soort van meting die wordt gebruikt. Er is eerst en vooral de radiometrie. Dit is de doelmatigste methode van het ogenblik. Met dit stelsel kan men de oppervlaktetemperatuur met grote nauwkeurigheid meten en op een betrouwbare manier. Op het ogenblik zijn pogingen in het werk gesteld om de oppervlaktechlorofilie te meten.

Het gebied dat aldus kan worden afgezocht en „afgemeten” hangt af van het tuig dat de apparatuur draagt: sateliet of ballon. Het is echter schier niet te geloven maar de vooruitgang voor wat de uitrusting van de satelieten aangaat, is nu zodanig, dat ze ideaal schijnen voor de ogenblikkelijke vaststellingen op een hele oceaan en dit met een nauwkeurigheid tot op een duizendste!

Maar naast de radiometrie, dit is het meten vanop afstand, bestaat er vanzelfsprekend nog het rechtstreeks opmeten. We mogen trouwens niet uit het oog verliezen, dat de metingen van uit satelieten alleen maar de oppervlaktegegevens verschaffen. Ze kunnen niet meten in de diepere lagen van de zee. Aldus is het nodig om de temperaturen en de zouthedsgraad van de diepere lagen te kennen met een ondergedompelde meter te werk te gaan. En daaruit volgt dan meteen dat dit een werkje van heel lange adem kan zijn. Nochtans is het mogelijk door samenwerking tussen verschillende schepen, zoutgehalte- en temperatuurkaarten op te maken die door de vissersvaartuigen kunnen worden gebruikt.

Dit is trouwens reeds het geval met de weerkaarten door de Franse diensten opgemaakt ten behoeve van de tonijnvissers. Deze kaart is doelmatig aangevuld door het gebruik van opnamestoeestellen (zouthedsmeter en termometer) die het „zout” en de temperaturen opsporen die de vis aantrekken. Het schip dat daarvan gebruik maakt, kan steeds terugkeren op deze plaatsen zo dikwijls als er vis te vangen is. Aldus zijn deze instrumenten aan boord van de Franse tonijnschepen gemeen goed geworden en we mogen al zeggen dat ze reeds veelvuldig in gebruik zijn aan boord van de pelagische vissersvaartuigen.

Men kan zich inbeelden wat er zou gebeuren, moesten dergelijke toestellen worden geplaatst op de vistuigen zelf. Stel u voor dat vooraan de kor op het loodzeil of op de planken een dergelijk apparaat geplaatst wordt, die dan naar de brug de nodige gegevens doorspeelt, o.a. de koers van de temperatuurslijn. Men zou aldus op wetenschappelijke wijze de vis kunnen volgen zonder ze nog te missen!

Veel Amerikaanse tonijnvissersvaartuigen zijn ondanks de hoge prijs van het toestel, uitgerust met de „dieptetermometer” (sippican) waarmee ze, eender welke vaart het schip loopt, de temperatuurslijn kunnen volgen waardoor den met een seinenet kan worden gevestigd met veel kansen op sukses.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

5/65 (T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.

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

Gedurende de periode van 1 tot en met 12 maart 1976, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector als volgt:

— week van 1 tot 5 maart 1976: op woensdag 3, donderdag 4 en vrijdag 5 maart 1976;

— week van 8 tot 12 maart 1976: op woensdag 10, donderdag 11 en vrijdag 12 maart 1976.

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

De schikkingen van B.a.Z. 1/52-1976 zijn van kracht.

(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 13-2-'76 — H. 59384)

5/66 Scheur - Wielingen. — Wrak verwijderd. Wraklichtboei opgenomen.

Positie: 51°23'35"N - 3°11'53"E

Het wrak van het vissersvaartuig "Ibis" werd verwijderd en de daarbijhorende wraklichtboei opgenomen.

B.a.Z. 25/153 en 26/155-1975 vervallen.

(Zie Belg. krtn. „Vlaamse Banken”, „Monding der Westerschelde”, „Schelde” en Lichtenlijst 1972 - nr. 269).

(Med. Loodswezen Oostende 11-2-'76 — H. 59372)

NEDERLAND

5/67 Oostgat. — Lichtenlijn Sardijnegeul. Lage licht brandt weer

Positie: ±51°26'.5N - 3°34'.2E

Het lage licht (Or 5 sec) van de lichtenlijn (117°) Sardijnegeul brandt weer.

B.a.Z. 4/64 (T)-1976 vervalt.

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

(Ned. B.a.Z. 578 — H. 59406)

5/68 (T) Westerschelde. — Zuidergat. Lichtboei verlegd.

In verband met baggerwerkzaamheden is de rode lichtboei 48A tijdelijk ±125 m S waarts verlegd naar 51°23'13"N - 4°02'24"E. (Zie Belg. kr. „Schelde”)

(Ned. B.a.Z. 588 (T) — H. 59406)

REDERS,

LEEST UW

VAKBLAD

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Weinig te vertellen om fier over te zijn deze week. De prijzen van de meeste vissoorten blijven erg laag, vooral de meest gebrachte soorten als kabeljauw, gul, wijting, koolvis en leng. Vlaswijting kreeg prijzen die ook veel lager uitvielen dan de voorgaande weken. Daarentegen kreeg rode zeebaars, waarvan slechts een 50-tal bennen gelost werden, weer een hogere prijs. De roggen zijn ook erg duur geweest met dinsdag voor grote rog tot 68 fr het kg. Rogvleugels blijven dus erg duur. Haai kreeg eveneens een schaarsteprijs die opliep tot 33 fr. Tarbot, vooral de grote sortering, bleef ook erg duur en kreeg tot 198 fr. Griet van goede kwaliteit steeg dinsdag tot 101 fr, staartvis deed het toch opnieuw iets beter dan verleden week. De aanvoer ervan lag duidelijk lager.

Kabeljauw en gul zijn dus deze week erg goedkoop geweest, nog goedkoper zelfs dan voorgaande week aangezien dinsdag de prijs onder de 20 fr viel. Shelffood kabeljauw kreeg doorgaans rond de 25 fr, deze aangevoerd door de Deense schepen tot 28 fr. Wat toch nog steeds minder is dan wat voor de ingevoerde gekopte kabeljauw moet betaald worden. Voor de invoerders was er deze week aan kabeljauw dus ook al niets te verdienen, als ze die dan al konden ver-

kopen. Het is inderdaad zo dat de handelaar liever zelf zijn waar koopt in de afslag als dat mogelijk is. Het is dus niet alleen voor de reder slecht geweest deze week. Het is nu maar te hopen dat de verbruiker in de winkel de kabeljauw aan een menselijke prijs kan kopen.

Tongen bleven het doen deze week. Van 120 fr voor de kleinste sortering over 190 fr voor de driekwartsortering naar 145 fr voor de

grootste soort. De vangsten waren niet bijzonder ruim. Toch bracht de N.705 een flinke vangst in de markt van de west.

Een mooie koolvis van Noop Head werd ondergewaardeerd en kreeg slechts 12 fr het kg. De 790 bennen van de O.236 gaven dan ook lang niet het verwachte resultaat aangezien de opbrengst amper 594.000 fr bedroeg. Een partij heel mooi verzorgde vis kreef hier zowat de helft van wat er normaal zou moeten voor betaald worden.

van schepen uit Zeebrugge kwamen die veruit de grootste vangsten losten en voor meer dan de helft van de totale aanvoer zorgden. De garnaalprijs schommelde tussen 59 en 98 fr, het gemiddelde bedroeg 76 fr het kg. De meeste vangsten blijven nog erg klein, met uitzondering voor die van de Zeebrugse schepen.

N.708 EN N.709 DOEN VERDER

Al worde ndan kleine vangstjes haring aangebracht, de gebroeders Rammeloo uit Nieuwpoort blijven verder achter de haring aanzitten. De prijs is deze week iets beter geweest en steeg maandag zelfs iets boven de 20 fr het kg. De prijs blijft echter nog altijd een stuk onder de prijs van de ingevoerde haring, de aangevoerde haring is nochtans van uitstekende kwaliteit.

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)

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

KOOLVIS VAN NOOP-HEAD

Voor de O.236 was het wat de vangst betreft een geslaagde reis. Of het inderdaad een reisje wordt of niet blijft nog steeds te bepalen door de markt. En die was dit keer negatief in die zin dat voor de mooie kwaliteitskoolvis nauwelijks 12 fr het kg betaald werd. Er is immers andere ronde vis genoeg. Ook de leng zakte naar 1.100 fr de ben terwijl kabeljauw varieerde tussen 980 en 1.000 fr. Een mooi resultaat zat er dus niet in voor de O.236. We hopen met de bemanning dat het volgende keer beter zal zijn.

Raad tot verbetering van het zeevaartonderwijs

Bij koninklijk besluit worden benoemd :

Tot effectief lid bevoegd inzake koopvaardijonderwijs, de heer R. Surkijn, directeur van Informar, ter vervanging van de heer G. Poriau, ontslagnemer, van wie hij het mandaat voleindigt;

Tot plaatsvervangend lid, de heer A. Utterwulge, vertegenwoordiger van de reders ter zeevisserij, ter vervanging van de heer E. Vlietinck, overleden, van wie hij het mandaat voleindigt.

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)

VISAANVOER TE OOSTENDE

20-2	3	14.700	419.708
23-2	16	191.650	5.092.136
24-2	10	122.000	3.554.120
25-2	2	22.500	112.640
	31	350.850	9.188.604

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

18-2	1	352	23.842	75.—	79.—
19-2	3	142	12.350	75.—	98.—
20-2	3	393	29.536	57.—	93.—
21-2	8	1.001	76.243	59.—	92.—
23-2	2	170	11.636	73.—	80.—
	17	2.028	156.607	59.—	98.— 76.—

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

19-2	1	24	2.160	90.—	90.—
23-2	3	141	12.919	80.—	94.—
24-2	1	50	4.500	90.—	90.—
25-2	1	79	6.823	85.—	89.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

19-2	1	3.460	167.752
23-2	6	32.689	1.163.188
25-2	4	20.553	494.320

ZIJ HADDEN PECH...

— De Z.571 Zephyr kreeg bij het oplopen van de rivier Humber te Grimsby een schuiflijn van een seinevisser in de straalbuis. Op de terugreis naar de visserijgronden, voelde men gedurende de ganse reis trillingen in het achterschip. Terug in Zeebrugge, stelde men vast dat de beschermkap van de schroefas beschadigd werd.

— Tijdens het korren kreeg de Z.588 Vita Nova een harde ruk op de stuurboordboel. Vermoedelijk tengevolge het vastslaan aan een vreemd onder water zittend voorwerp, is het bladuiteinde van de stuurboordscharnierpunt afgebroken. De zware zee veroorzaakte heel wat moeilijkheden om het korretuig aan boord te krijgen. Ook het roer bleef onhandelbaar zodat koers gezet werd naar Great Yarmouth. Hier haalde de duiker een stuk tros uit de schroef.

— Op de terugreis van de visserijgronden, hoorde men aan boord van de Z.435 Madelon een harde knal in de machinekamer. Daarop werd het toerental van de motor verlaagd. Door het afbreken van twee bouten van de kulas, liep het koelwater van tussen de kulas en de motorblok. Men lag toen zowat 5 mijlen uit de havenmuur van Zeebrugge.

De Zeetijger bracht de Z.435 naar de vissershaven.

— In de Zeebrugse vissershaven kwam het tot een aanvaring tussen de Z.600 «Adhésire» en de Z.484 «Fox». Het was de Z.600 die met de bakboordzijde tegen de Z.408 liep, die afgemeerd lag langs de Vismijnkaai waardoor een hoek van het stuurboord visbord achter afgekraakt werd.

— Tijdens de visserij kreeg de Z.573 La Paloma een onbekend voorwerp in de schroef. Hierdoor voelde men trillingen in het achterschip en verminderde het toerental van de motor. Na achteruitslaan werd alles weer normaal bevonden.

De Z.201 van Desmidt André werd door de Z.189 schade berokkend, die ook de Z.560 trof. Het geldt hier schade en breuk van verschillende planken aan de voorste galg die ook ontzet werd.

En wat het ergste is, is het feit dat zij die zulks veroorzaken soms in alle talen daarover zwijgen, alsof hun schip niet verzekerd is.

De Z.209 van de rederij «De Wieelingen» moest wegens storm ten anker gaan, waarbij de ankerkabel doorbrak en 100 vadem staal draad en 30 vadem ketting verloren gingen.

De Z.424 van René Vandieren-donck berokkende bij het afmeren schade aan de Z.596 ter hoogte van de mazouttank waardoor hierin een scheur ontstond.

Bij het aanleggen in de vissershaven van Zeebrugge berokkende de Z.484 schade aan de Z.600.

De Z.589 van Walter Serie moest na breuk van de kogellager van de topas de haven van Zeebrugge aandoen.

De Z.599 van Marcel Thys moest met defecte keerkoppeling door de Zeetijger naar de haven van Zeebrugge gesleept worden.

TIJDSCHRIFTEN

NAUTILUS

Het maandblad van het Kon. Belgisch Zeemanscollege voor febr. is verschenen. Het handelt over allerlei zeevaartaanlegenheden en twee artikels van belang Ship handling in Prough Weahter a difficult task en Trop de bateaux brulent...

Te verkrijgen :
OUDE NYLON EN
POLYPROPYLENE TROSSEN
aan gunstige voorwaarden.
Tel. (058) 23 51 83
(7795V)

NIEUWPOORT

DONDERDAG 19 FEBRUARI 1976

ARM.55 167.752

Dit vaartuig loste 3.450 kg vis, met inbegrip van 700 kg tongen. Verder 25 bennen platvis (ongegut), enkele koppen grieten, wat rogsoorten en gullen. De tongen werden verkocht aan 130 fr voor de lappen, de 2de soort 190 fr (dus een verschil van 60 fr de kg tussen 1e en 2e soort !) de 3de 204, de 4de 185, de 5de 156 en 138 voor de kleine. Grieten van 80 à 95 fr de kg. Grootste soort platvis (moeien) moesten opgevangen worden. Platen 1.100 fr, de drielingen 1.500 fr en 1.400 fr de benne voor de visjes. Gulletjes en rogsoorten kregen middelmatige prijzen !

MAANDAG 23 FEBRUARI 1976

N.590	95.859	N.345	82.108
N.738	68.908	N.15	770.758
N.765	60.096	N.723	85.459

Er werd 32.700 kg vis gelost, met inbegrip van 4.000 kg tongen. De grote stuks tarbot kwamen aan 200 fr de kg, de middenslag 150 à 130 fr. Grieten van 95 de kg. De tongen kregen ook hun prijs, met echter het groot prijsverschil tussen de lappen (1ste soort) en de 2de soort. Verschil dat eventjes maar 60 fr de kg was ! Zo kregen de 1ste soort 130 fr, de 2de 190, de 3de 200 en 205, de 4de 180, de 5de 160 en voor de kleinste soort werd prompt 130 fr gegeven. Tong-scharren werden gemiddeld aan 65 fr voor de grootste soort, de middenslag 56, en de kleine kregen 25 fr. De andere vissoorten werden verkocht aan lage prijzen. De duurste koppen kabeljauw kregen maar 2.000 fr de benne, de andere gullesoorten waren goedkoop. Hetzelfde voor de wijting ; grootste kregen nog in het begin van de markt 800 en 900 fr, wijl dit in prijs zakte naar 700 fr de benne. De kleine van 650 : aar de opvangprijs 610 fr. Platvis ; groot platvis 850, drielingen van 1300 à 1000 fr en de visjes van 850 à 740 fr. Grote zandschullen 950, kleine 600 fr de benne. Voor de «moerroggen» werd 2300 fr gegeven, de tilten kregen 2250 fr. Dus kan er gezegd worden dat «ronde» vis ; gullen en wijting langs de lage kant verkocht werden.

Het verkoopcijfer van deze maandmarkt was 1.163.188 fr. Enkele garnaalbootjes hadden het ook maar eens geprobeerd en kregen voor hun garnaal van 80 à 90 fr, wijl ze samen 141 kg op de markt konden zetten, werkelijk nog kleine «wintervangstjes».

WOENSDAG 25 FEBRUARI 1976

N.470	90.477	N.45	168.246
N.715	155.513	N.591	80.084

De aanvoer bedroeg 20.553 kg met inbegrip van 650 kg tongen. Rare vis en tongen kregen terug een goede prijs. Voor wat de «ronde vis» betrof kenden we terug lage prijzen. Kabeljauw schommelde tussen 1.200 en 1.600 fr de benne. De gullen van 1.300 à 1.000 fr, wijl de «filet-soorten» slechts 750 fr kregen. Grote wijting rond de 800 fr de benne, kleine van 610 à 700 fr. Platvis was ook langs de lage kant. Er mag wel aangenomen dat de grote platvissoorten, nu de magere periode doorspartelen, de drielingen kregen toch 1.100 à 1.200 fr. Visjes van 750 à 850 fr. Rogsoorten kregen een wat

hogere prijs dan in de beginweek. Zo kregen de moerroggen 2.500 fr, de tilten 2.200. Zeehonden werden verkocht aan 1.300 fr, en enkele bennen speerhaaien waren in trek en werden verkocht aan 1.600 fr de benne.

Zo was de woensdagmarkt, met een totale besomming van 494.320 frank !

OOSTENDE

DONDERDAG 19 FEBRUARI 1976

KUST
N.708-709 17 4050 — 66.760

VRIJDAG 20 FEBRUARI 1976

KUST
N.708-709 1 15 5600 84.838

WOENSDAG 20 FEBRUARI 1976

N.708-709 2 6 11.000 112.640

MAANDAG 23 FEBRUARI 1976

IJSLAND
O.202 21 700 — 935.500

KANAAL
O.254 16 100 2500 432.498
O.231 14 450 — 443.812
O.198 16 140 2000 562.481
O.369 16 170 1000 343.296

WEST
N.720 6 120 — 148.444
N.41 10 100 700 247.979
O.282 8 600 — 510.270
N.719 10 220 — 246.940
O.279 8 250 — 161.260
O.26 9 220 — 166.905
O.66 8 160 — 265.601
O.35 8 140 — 179.110

KUST
N.708-709 1 6 4150 84.050

DINSDAG 24 FEBRUARI 1976

NOOP HEAD
O.236 11 800 — 594.485

WEST
N.705 10 35 3600 591.503
O.217 7 260 — 173.350
O.123 8 165 — 132.788
RI.320 5 357 — 455.770
E.137 4 100 — 119.020
O.306 11 225 250 232.185

KANAAL
Z.449 16 180 3300 811.489

WEST
RI.397 4 165 — 190.055
RI.428 4 190 — 235.745

VERWACHTINGEN

MAANDAG 1 MAART 1976
IJSLAND : O.334 (980 m., t.t.z. 30 kab-gul, 10 kools, 300 schelvis en totten, 620 rode zeebaars, 20 leng).

O.318 (800 m., t.t.z. 390 rode zeebaars, 275 schelvis en totten, 75 schotse schol, 25 kab. en gul, 35 koolvis).

KANAAL : O.118, O.134, O.135, O.141, Z.597.

WEST : N.40, N.752, O.94, Z.38.

DINSDAG 2 MAART 1976

KANAAL : O.229, O.303.

WEST : Z.62, N.736, O.243.

WOENSDAG 3 MAART 1976

KANAAL : O.127 (vermoedelijk).

WEST : O.206, N.719.

Scheivis	23-2-1976	24-2-1976
Groot	24.—34.—	17.90—
Middel	15.60—	19.40-27.—
Klein	23.—25.40	112.60-18.—
Kabeljauw	36.60-43.—	35.80-39.40
Gul	23.40-38.80	27.40-42.40
Wijting	39.—159.0	11.—116.80
Schaat	21.40-47.80	26.—
Zeebaars	75.—98.40	
Leng		
Schartong		
Heilbot		
Koolvis		
Hondstong		
Zeewolf		
Staart		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	23-2-1976	24-2-1976	25-2-1976
Lappen	135 -146	144 -151	
Grote	181 -194	189 -194	
3/4	187 -205	186 -200	
Blok	164 -179	169 -184	
voor-kleine	143 -169	155 -165	
kleine	133 -157	138 -147	
slips			

Zeebrugge

Soorten	
grote	
blok	
fruit	
schone kleine	
kleine	
tout petit	
slips	

Niet binnen gekomen

Nieuwpoort

Soorten			
Tong I	130 —,—		130 —,—
Tong II	192 —,—		185 —,—
Tong III	204 —,—		190 -200
Tong IV	180 —,—		180 —,—
Tong V	160 —,—		155 —,—
Kleine	130 —,—		137 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	23-2-1976	24-2-1976	25-2-1976
Grote	20,40-25,60	25,—26,60	
grote iek	22,—24,60	24,20,—	
kleine iek	22,60-27,40	27,—28,—	
derde slag		27,—33,40	
platjes	14,80-17,40	14,80,—	

Zeebrugge

Soorten	
I	
II	
III	
IV	

Niet binnen gekomen

Nieuwpoort

Soorten			
Moelen			
grote pladijs	17,—20,—		18,—,—
drielingen	20,—26,—		23,—,—
platjes	15,—21,—		15,—17,—

GEBREK AAN SCHIPPERS VERPLICHT SCHEPEN OP TE LIGGEN!

Opnieuw bemanningstekort?

Niettegenstaande de Belgische vloot jaarlijks minder eenheden telt en er dus normaal bemanningsleden zouden moeten vrijkomen, werden deze week toch twee vaartuigen verplicht op te liggen, wegens gebrek aan een schipper 1ste klasse. Het gaat hier om de O.182 van reder Van Lul die na de laatste reis over geen schipper meer beschikte en verder over de O.216 van reder Pintelon. Het is werkelijk onaanvaardbaar dat dergelijke kapitalen aan de kaai dienen te gaan liggen omdat er geen schipper op onze kust voorhanden is. Wat de O.216 meer speciaal aangaat, wacht men nu op een kandidaat die voor het ogenblik zijn eksamen van schipper 1ste klasse aflegt.

Indien alles meevalt zou deze laatste aan boord kunnen komen einde der maand. Intussen moet ook een ganse bemanning aan wal blijven. Oud-reder Anseeuw Michel, schipper 1ste klas, zou voor één reis ingesprongen zijn, maar gezien hij zich te Antwerpen aan de «Pool» ingeschreven had als «standby» en er geen vergunning krijgt om tijdelijk een schip naar IJsland te gaan voeren, zit men met de O.216 voorlopig in het slop. Zeggen we nog dat de schipper van de O.216 deze job verlaten heeft om in het technisch onderwijs les te gaan geven. Men zegt wel dat dit nogal wat zal verschillen in zijn portemonnaie, maar de mensen neigen na een zeker aantal jaren varen naar een gemakkelijker job aan land.

Verder vragen we ons af of in de Rederscentrale eerst zaken behandeld worden, wanneer het kalf verdrongen is. Het is niet omdat er een tijdelijke rust was in het bemanningsvraagstuk dat de toestand er fel op verbeterd is, temeer dat het scheepsjongensvraagstuk ook weeral de verkeerde weg opgaat.

EEN MOOIE UITSLAG VAN DE Z.571 OP DE GRIMSBYMARKT

Volgens de Engelse havenautoriteiten te Grimsby heeft de Z.571 onlangs zijn persoonlijk besomsingsrecord te Grimsby gebroken door een aanvoer van een kleine duizend bennen voor nagenoeg 1 miljoen 400 duizend frank. Schipper Roger Ackx had nochtans op een paar honderdduizend frank meer gerekend, maar ook te Grimsby was de markt intussen aan het zakken gegaan. Onder de aangevoerde vis telde men een 700 bennen mooie pladijs. Verder werd een kleine honderd ben opgevangen waarvan 70 ben voor diervoeding en 25 ben voor de vismeelfabrieken. De Z.571 loopt regelmatig Grimsby aan om er zijn vis in de markt te zetten. Het is «Richardson en Co» die er de zaken van reder Claeys R. behartigt.

INCIDENTEN IN IJSLANDSE WATEREN

In de voorbije week kregen we terug de dagelijkse incidenten tussen enerzijds de IJslandse kanonneerboten en anderzijds de Engelse treilers bijgestaan door de eigen beschermingsschepen. Aldus kregen de treilers «Ross Rodney» en «William Wilberforce» beiden één sleeplijn doorgevaren door de IJslandse «Baldur». Op dit ogenblik waren de treilers aan het vissen in de 50 mijlenzone. Volgens de Engelse vissers mag het een wonder heten dat op de «Ross Rodney» geen slachtoffers vielen omdat de «Baldur» zodanig dicht achter de treiler voer dat de afgesneden weer langs het achterschip giende. Volgens de IJslanders werden de sleeplijnen doorgesneden omdat de treilers zich in een internationaal beschermde visserijzone bevonden en dus niet zo speciaal omdat ze in de 200 mijlenzone visten. De «Baldur» had het tamelijk gemakkelijk omdat de Engelse fregat «Lowestoft» die in de nabijheid was, wegens een licht roerdefekt niet kon tussenkomen. Anderzijds trachten de IJslanders zowat de Engelse beschermingsstakktiek die heel wat konsekwent uitvalt, door afleidingsmanoeuvres te breken. Zo had de IJslandse kanonneerboot «Aegir» voorafgaandelijk de fregat «Juno» weggelokt. De «Baldur» die voorafgaandelijk de sleeplijnen van 2 Britse treilers had doorgevaren, kwam nadien in aanvaring met de treiler «Diomedé» nadat beide vaartuigen lange tijd zeer dicht op elkaar vaardem en elkaar hinderden. Volgens de IJslandse regering zou de Engelse fregat de IJslandse bemanning verblinden hebben met hun schijnwerpers, waardoor de lichte aanvaring ontstond.

ENGELSE VISSERS VERLATEN HET BEDRIJF VOOR DE OLIEWINNINGS-INDUSTRIE

In Aberdeen, Grimsby en Fleetwood liggen heel wat treilers op, waaronder zelfs relatief moderne eenheden. Hierdoor kwamen veel vissers zonder werk te zitten en verscheidene onder hen hebben het beroep vaarwel gezegd en zich laten aanmonsteren voor jobs op de boomelanden en aanverwante bedrijven. Dit stelt natuurlijk ook wel problemen voor die lijk ook wel problemen voor de visserij zelf die aldus veel onderlegde werknemers kwijt geraakt en soms niet van de minste. Een goede visser vormt men inderdaad niet zo in «een-twee-drie» en de rederijen die toch nog altijd op betere tijden hopen, zullen zich weldra voor een nieuw probleem geplaatst zien, namelijk dit van een bemanningsschaarste voor de toekomst.

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge	
	23-2-1976		24-2-1976		23-2-1976		25-2-1976		Nieuwpoort			
Tarbot : groot (123)	160	-179	198	—	200	—	210	—				
middel (123)	110	-144	143	—	150	—	150	—				
klein (123)			100	-128	110	—	100	—				
Griet : groot (123)	47,80	-82,—	85,—	-101,4	90,—	—	90,—	—				
middel (123)			65,—	-83,—								
klein (123)			52,—	—								
Schelvis : groot			41,60	—								
middel	33,—	-35,—	38,—	—								
klein			13,40	-20,—								
Heek : groot	73,—	—		—								
middel	39,—	-52,—	39,—	—								
klein	19,70	-50,—		—								
Lom				—								
Leng	26,60	-27,60		—								
Rog (I)	17,60	-64,—	20,—	-68,20	46,—	—	50,—	—				
Keilrog (123)	62,—	-69,40		—								
Rog (23)				—								
Tilten (23)				—								
Scherpstaart (23)				—								
Halve mans (23)				—								
Teelt (2)				—								
Katrog (2)				—								
Kabeljauw	25,40	-29,—	19,60	-28,40								
Gul (groot)	19,—	-30,60	17,40	-26,80								
Gul (middel)				—								
Gul (klein)				—								
Hozemondhamme	72,—	-105	58,—	-106								
Wijting : groot	12,20	-18,20	12,20	-15,—								
klein				—								
Schar	13,—	-15,60	8,40	-18,—								
Steenhol	18,—	-80,—	24,—	-75,—								
Zeehaai	23,80	-29,60	33,60	—								
Hondshaai	9,60	-17,40	15,40	-21,—								
Doornhaai				—								
Pieterman			78,—	—								
Makreef				—								
Horsmakreef				—								
Zeekeeft				—								
Schaat				—								
Zeebaars (klipvis)				—								
Kongeraal	10,—	-22,—		—								
Schartong	27,40	-42,40	15,—	-35,40								
Volle haring				—								
IJle haring				—								
Haringshaai				—								
Steenhol				—								
Heilbot				—								
Koolvis			12,—	-13,—								
Steur				—								
Zeevolf	29,40	—		—								
Pollak	26,—	-41,—	26,40	-29,40								
Zonnevis				—								
Koningsvis				—								
Vlaswijting				—								
Zeeduivel				—								
Schotse schof				—								
Zeehond				—								
Bot				—								
Rode Poon (roobaard)	23,60	-34,80		—								
Grauwe Poon (knorh.)			17,—	—								
Rode Knorhaan	12,20	-52,—	39,—	—								
Posten				—								
Langoesten (midden)				—								
(klein)				—								

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 18 februari werd aangevoerd : 937 kisten kabeljauw; 203 kisten wijting; 59 kisten schol; 38 kisten schar; kisten haring en 39 kisten diversen

Prijzen in guldens : per 40 kg : kabeljauw één 90-66; kabeljauw twee 96-72; kabeljauw drie 94-80; kabeljauw vier 75-70; kabeljauw vijf 65-49; schelvis drie 132-54; schol vier 70-46; wijting drie 56-30; schar 122-66; haring twee 32; lever 68-64; kuit 100-84.

De besommingen waren : KW 41 f1400; UK 6 en 23 f8600; EH 7 f2900; TH 24 f14.800; UK 107 en 200 f15.200; 234 f760; VD 20 f1000; WR 16 f350; YE 25 f1300; IJM 18 f1900.

Aan de donderdagmarkt van 19 februari werd aangevoerd : 2.575 kg tong; 15 kisten tarbot en griet; 1464 kisten kabeljauw; 1 kist schelvis; 137 kisten wijting; 235 kisten schol; 51 kisten schar; 220 kisten diversen.

Prijzen in guldens : Per 40 kg : tarbot 338-225; griet 232-153; kabeljauw één 60-54; kabeljauw twee 118-74; kabeljauw drie 96-70; kabeljauw vier 74-63; kabeljauw vijf 53-42; steenbolk 24-20; schelvis drie 118; wijting drie 52-38; schar 84-66; schol één 47-44; schol twee 66-63; schol drie 74-65; schol vier; lever 72-64; grote kuit 92-84; kleine kuit 125-108.

De besommingen waren : UK 17 en 56 f19.800; 23 en 18 f16.600; 27 en 38 f14.200; 186 f4200; VD 20 f500; YE 25 f1180; IJM 2 f1580.

Aan de vrijdagmarkt van 20 februari werd aangevoerd : 10.600 kg tong; 64 kisten tarbot en griet; 2675 kisten kabeljauw; 7 kisten schelvis; 800 kisten wijting; 688 kisten schol; 73 kisten schar en 568 kisten diversen.

Prijzen in guldens : Per 1 kg : tarbot 14,26-13,29; grote tong 11,23-10,31; gr. m. tong 14,72-14,58; kl. m. tong 11,58-11,31; tong één 10,27-9,82 tong twee 9,56-9,21.

Per 40 kg.: tarbot 366-190; griet 224-134; kabeljauw één 72-49; kabeljauw twee 92-60; kabeljauw drie 79-63; kabeljauw vijf 62-40; schelvis vier 118-96; schol één 55-44; schol twee 65-50; schol drie 72-50; schol vier 62-41; wijting drie 46-30,80; schar 90-61; steenbolk 24-18; bot 17-16; lever 68-60; kleine kuit 120-94.

De besommingen waren : IJM 154 f16.600; 27 f1300; 18 f3800; VD 6 f7900; 89 f4400; KW 4 f6800; 137 f13.000; 185 f19.600; UK 234 f2300; 6 en 123 f13.600; 7 en 89 f18.000; 17 en 56 f1400; 48 en 78 f2000; 107 en 200 f12.800; 135 en 145 f9200; VD 19 en 73 f1600; 54 en 77 f12.900.

Aan de maandagmarkt van 23 februari werd aangevoerd : 24.300 kg tong; 315 kisten tarbot en griet; 2400 kisten kabeljauw; 4481 kisten schol; 2 kisten haring; 4 kisten makreel; 952 kisten wijting; 64 kisten schelvis; 92 kisten schar en 309 kisten diversen.

Prijzen in guldens : per 1 kg : gr. tong 10,64-10,33; gr. m. tong 14,60-14,32; kl. m. tong 12,01-11,31; tong één 11,26-10,33; tong twee 10,19-9,50; tarbot 12,37-11,62; zalm 7,20.

Per 40 kg : tarbot 370-184; griet 224-123; kabeljauw één 72-53; kabeljauw twee 80-48,80; kabeljauw drie 70-49; kabeljauw vier 65-50; kabeljauw vijf 52-38; schol één 54-47; schol twee 61-54; schol drie 62-47; schol vier 61-35; makreel twee 22; haring 80; wijting drie 55-30; schar 84-45; schelvis één 64; schelvis twee en drie 56; schelvis vier 90-40; bot 18-17; lever 64; grote kuit 46-40; kleine kuit 130-100; kreeftjes 120-112; steenbolk 22-18.

De besommingen waren : KW 4 f4200; 11 f28.700; 22 f28.000; 24 f23.000; 25 f30.700; 29 f13.800; 34 f22.700; 42 f22.000; 43 f2600; 45 f29.500; 51 f8200; 55 f23.900; 81 f5500 88 f26.700; 113 f16.000; 135 f12.000; 145 f28.900; 149 f7209; 167 f12.800; 174 f9300; 175 f30.800; 187 f17.000; 189 f24.000; 194 f21.000; 214 f20.000; 221 f5090; 226 f12.000; SCH 256 f16.000; WR 57 f29.800; IJM 30 f27.900; 44 f51.700; 115 f39.600; 154 f2.800; 211 f30.800; 20 f14.800.

Aan de dinsdagmarkt van 24 februari werd aangevoerd : 1295 kg tong; 11 kisten tarbot en griet; 1249 kisten kabeljauw; 3045 kisten koolvis; 702 kisten wijting; 141 kisten schelvis; 429 kisten schol; 50 kisten schar; 12 kisten haring; 117 kisten makreel en 98 kisten varia.

Prijzen in guldens : Per 1 kg : tarbot 12,19-11,61; gr. tong 10,53-10,38; gr. m. tong 14,57-13,82; kl. m. tong 11,99-11,85; tong één 11,26-10,62; tong twee 9,81-9,30.

Per 40 kg : tarbot 366-172; griet 184-135; kabeljauw één 78-49; kabeljauw twee 96-49; kabeljauw drie 77-49; kabeljauw vier 76-49; kabeljauw vijf 64-32; koolvis één 38-30; koolvis twee 37-30; koolvis drie 42-31; koolvis vier 47-36; schelvis één 102-70; schelvis twee 96-57; schelvis drie 62-41; schelvis vier 59-31; schol één 49-48; schol twee 56-53; schol drie 58-53; schol vier 52-40; wijting drie 57-33,60; makreel twee 35,20-19,20; schar 88-25; bot 18; lever 64; kleine kuit 94-90; grote kuit 67-60.

De besommingen waren : KW 117 f22.000; 122 f2200; 15 f7500; 44 f27.000; 74 f2100; 152 f11.000; VL 73 f18.400; 142 f107.700; YE 25 f1700; IJM 18 f3200; VD 24 en 53 f5800. één Deens vaartuig RL 387 f26.000.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 16 tot en met 21 februari

Goede weersomstandigheden, goede vangsten, goede prijzen en daardoor goede besommingen in de afgelopen week.

Een week waarin een kleine opleving zelfs was te constateren in de kabeljauwvisserij.

Ook de grote weekkotters, waarvan een flink gedeelte op vrijdag al loste, en de rest op zaterdag, met enkele overliggers voor maandag, maakten over het algemeen uitstekende besommingen, bij een nagenoeg gelijk blijvende vrij stabiele tongprijzen.

Bij de voorgaande week was een duidelijke toename te constateren van de tongvangsten, met een lichte tendens naar wat kleinere schol-aanvoeren, hoewel er nog ruim voldoende werd aangevoerd van deze vissoort, waarvan de grootste sortering voor een groot deel moest door-draaien.

Voor de andere schol werden redelijke prijzen betaald.

Van de 40 grote kotters die op vrijdag en zaterdag aan de markt waren, en die gezamenlijk ruim 54.000 kg tong aanvoerden, met een gemiddelde prijs die varieerde van f 10,75 tot f 11,90 gemiddeld per aangevoerde kg., kwamen 32 kotters boven de f 20.000,— besomming, 13 hiervan boven de f 25.000,—; 6 boven de f 30.000,—; 1 boven de f 35.000; en 2 kotters zelfs boven de f 40.000,—; met als hoogste besommer een kotter die 8.434 kg vis aanvoerde, waarvan 3760 kg schol en 3.122 kg tong f (11,40) voor een besomming van f 44.280,—.

Door 115 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

59.417	kg	TONG	f 669.662,15	van	f 1465	f 909
16.846	kg	TARBOT	f 114.780,46	van	f 1421	f 404
211.150	kg	SCHOL	f 227.716,86	van	f 175	f 093
200.565	kg	KABELJAUW	f 284.040,25	van	f 350	f 080
3.135	kg	GRIET	f 11.517,77	van	f 465	f 299
8.235	kg	SCHAR	f 10.311,43	van	f 189	f 103
14.675	kg	WIJTING	f 15.349,24	van	f 169	f 064
15.670	kg	BOT	f 7.247,00	van	f 070	f 040
8.380	kg	STEENHOLK	f 4.575,14	van	f 087	f 020
8.005	kg	LEVER EN KUIT	f 15.649,40	van	f 246	f 061
1.760	kg	TONGSCHAR	f 6.123,02	van	f 396	f 238
1.605	kg	SCHELVIS	f 2.415,86	van	f 203	f 119
469	kg	DIVERSEN	f 494,96	van	f	f
549.912			1.419.883,54			

DE VOORZITTER VISSERIJSCAP

IN NEDERLAND OVER RESULTATEN VAN 1975

De heer C. Bleiksloot van het Visserijchap in Nederland heeft in zijn jaarrede in de openbare bestuursvergadering een pessimistische noot laten horen met betrekking tot de visserij in het algemeen en het overheidsbeleid in het bijzonder.

Over 1975 leed de grote visserij een verlies van 270 miljoen B. fr. en meer dan 1 miljard B. fr. in de kleine zeevisserij. Dit zijn inderdaad cijfers die onweerlegbaar wijzen op een teruggang die het gevolg moet zijn van meer dan één reden. Volgens de heer Bleiksloot gaat er iets structureel verkeerd in de visserij samen met een onduidelijk overheidsbeleid, vooral wat betreft de kwotaregeling. Ook de saneringsregeling gaat fout omdat deze regeling slechts voldoende blijkt voor het afstoten van schepen waarop reeds een redelijke afschrijving had plaats gevonden. Voor de andere schepen zijn de reders gedwongen te blijven varen ten einde aan hun rente- en aflossingsverplichtingen te voldoen en te hopen dat het binnenkort beter wordt, hetgeen er manifest niet inzit. Het faillissement van reders van deze groep schepen is onvermijdelijk. Verder heeft de uitwerking van de sanering en dus van de vermindering van de vloot niet de verwachte verbetering gebracht voor de andere vaartuigen. We mogen hier echter toch de vraag stellen wat het zou geweest zijn indien de reeds uitgevallen vaartuigen toch nog actief zouden geweest zijn!

De voorzitter twijfelt ook als voor de visserij wel éénzelfde soepele behandeling plaats grijpt als b.v. ten aanzien van de landbouw wat betreft de begeleiding en overheidstussenkomsten.

Wat nu speciaal de garnalennisserij betreft zouden de bedrijfsresultaten daar betrekkelijk bevredigend zijn. Het verlies tegenover andere jaren is er haalbaar en zodanig zelfs dat men een uitbreiding kreeg van garnalennisserijbedrijven gaande van 150 tot 169! De heer Bleiksloot waarschuwt echter tegen een verdere uitbreiding dat niet haalbaar kan zijn en staat achter de maatregelen die het Produktschap voor Vis inmiddels getroffen heeft om het overschakelen maar de garnalensektor aan banden te leggen.

Publiciteit in
HET VISSERIJBLAD

doet Uw
zakencijfer stijgen

**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 &
ZOOM**

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



HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN



Agent en dephouder voor de Visserij :

**Scheepsverven
Sigma Coatings**

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1976 VERSCHEENEN

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
- Handelonderneming 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.



HULP in NOOD

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.

