



HET
VISSERIJ
BLAD

Wie bewijst dat ook uw brandstofkosten omlaag kunnen?



SWD levert het overtuigende bewijs. De praktijk heeft namelijk onomstotelijk aangetoond dat SWD's F240 bijzonder zuinig is met brandstof (155 g/epk/h) en smeerolie (1g/epk/h).

Dat zijn geen mooie woorden, maar harde feiten. SWD kan ze u aantonen aan de hand van praktijkcijfers, grafieken en exploitatieberekeningen. Zodat ook bij u de brandstof- en smeeroliekosten omlaag kunnen.

Met de F240 kan nog meer naar beneden: de post onderhoudskosten. Oorzaken: in de eerste plaats de robuuste en ongecompliceerde bouw en in de tweede plaats de lange standtijd van de onderdelen, die zeer ruime perioden tussen de grote inspecties mogelijk maakt.

Dat zijn de feiten. SWD heeft de bewijzen voor u klaar liggen. Bel of schrijf. En laat SWD meedenken over de optimale toepassing van de betrouwbare F240, die dankzij een efficiënte productie snel geleverd kunnen worden.

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

Verkoopafdeling Benelux,
Postbus 608,
Zwolle,
Tel. (05200) 7 17 17,
Telex 42116,
Telegr. storkdiesel

SWD. Graag zelfs.

STORK-WERKSPoor DIESEL



het visserijblad

Vrijdag 12 maart 1976 — Nr. 10

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

IS DE TOEKOMST VAN DE BELGISCHE VISSERIJ IN HET GEDRANG ? DE ZEERECHTENKONFERENTIE TE NEW YORK

Het is dus heden maandag 15 maart dat te New-York de zeer belangrijke wereldzeerechtkonferentie begint, waar al of niet over de visserijrechten tot 200 mijl zal gesproken worden.

Dat deze beslissing veel kans heeft aanvaard te worden, hoeft geen betoog. Immers zullen een 150-tal staten aan de konferentie deelnemen, waarvan de twee derden tot de onderontwikkelde landen behoren terwijl voor de rest ook de eigen belangen een zeer grote rol zullen spelen. De meeste leden van de kommissie die te Brussel zetelen, zijn van oordeel dat de 200 mijl zone een feit wordt.

Wanneer men de zeekaart bekijkt, betekent dit voor de EGG-landen, zowel als voor de anderen, dat bepaalde visserijzones op de verre visserij zullen verloren gaan. Onze EEG-landen zijn immers alle in de verre visserij geïnteresseerd.

Het gevolg hiervan is dat de visserij op Labrador-Groenland, IJsland-Noorwegen, om maar die te noemen, voor ons tot de geschiedenis behoren, en dat o.m. Engeland er door enorm zou getroffen worden.

Daartegenover zullen de landen van de EEG natuurlijk ook, elk voor zich, eveneens een 200-mijls vrije zone hebben, waaruit ze de niet-EEG-partners zullen kunnen verdrijven. Maar weegt het ene op tegenover het andere ?

Als elk land zijn eigen vrije zone krijgt, blijven de EEG-partners toch nog gebonden door het verdrag van Rome, zodat de 9 landen vrijelijk in elkaars zone mogen vissen. ECHTER, het is ieder lidstaat nochthans toegelaten bepaalde beperkingen op te leggen aan de eigen bedrijfsgenoten. EN DEZE BEPERKINGEN GELDEN OOK VOOR DE ANDERE LID-STATEN, zodanig dat een land waar aan geen bokkennisserij wordt gedaan, kan uitvaardigen dat in „ZIJN” zee, geen bokkennisserij mag beoefend worden door zijn eigen vissers en uiteraard dan ook niet door de vissers van een der 9 landen, die aan hetzelfde verbod onderworpen zijn. Het is duidelijk dat dergelijk extreem voorbeeld voor de Belgische zeevisserij een onmiddellijke en definitieve dood zou betekenen.

VOORSTELLEN EN TEGENVOORSTELLEN

In de overtuiging dat internationaal een 200 mijlszone niet langer is tegen te houden, heeft de EEG-kommissie gemeend zich bij dit noodzakelijk gebeuren te moeten neerleggen, maar met de hoop nochthans als EEN gesloten economisch blok deze kwestie te kunnen benaderen. Terecht meent men in Brussel dat de 9 in deze visserijkwestie, evenals tegenover het energieprobleem, de zeebezoedeling, enz. zich gezamenlijk moeten opstellen en een gezamenlijke politiek moeten voeren. Vandaar de idee dat zou betracht worden een vrije 200 MIJL EEG-ZONE te bekomen, i.p.v. 200 mijl voor België, voor Frankrijk, enz.

De EEG is echter geen soevereine staat, die eigenmachtig een internationale konventie kan ondertekenen. Daarom moet dus op de zeerechtkonferentie te New-York vooraf bekomen worden, dat niet Engeland, Nederland, enz. afzonderlijk zullen optreden, onderhandelen en ondertekenen, maar dat de EEG als dusdanig in deze UNO-vergadering mag optreden, beslissingen treffen en akkoorden mag ondertekenen.

Gesteld dat dit mogelijk wordt gemaakt, blijft nog de vraag of ALLE EEG-landen daarmee wensen in te stemmen.

En juist hier dus beginnen Ierland en Groot-Brittannië zich te roeren. Tegenover een EEG-zee kan geen enkel land afzonderlijk akkoorden afsluiten met derde landen (Rusland, Noorwegen, Japan...) en zouden voortaan alle bilaterale akkoorden dienen ondertekend door de ganse EEG. Engeland echter, dat door 200 mijl van derde landen (IJsland e.a.) het zwaarst getroffen wordt, maar anderzijds de visrijkste zee heeft

(vervolg blz. 2)

De Hollandse visserij wordt gesaneerd, maar...

Dat talrijke firmas en maritieme burelen aan de hand van de beperkingen van de aanvoeren, in 1975 in Holland hun vissersvaartuigen van de hand hebben willen doen en het nog willen, is een feit.

Velen echter hebben van de aangeboden slooppremies niet willen genieten, enerzijds omdat hun schulden bij de banken veel hoger liggen, anderzijds omdat zij hopen in het buitenland er meer te kunnen voor krijgen, dan met de sloop het geval is.

Dat men bij de aankoop van die vaartuigen in het buitenland, voor wat de prijs betreft, heel voorzichtig is, valt te begrijpen.

Want wat zal de uitslag zijn van de bijeenkomst te New-York, welke maandag begint, is de vraag welke men zich overal stelt. Daar zal het niet alleen gaan omtrent toe te kennen quota op wereld en Europees vlak, maar vooral omtrent visserijzones.

De vooruitzichten hieromtrent zijn zeer pessimistisch en bijna niemand twijfelt er meer aan of de 200 mijlszone komt er door. Daarover hebben we het vorige week gehad en ook deze week in ons hoofdartikel van vandaag.

Wij zeggen dus dat de verkoopsmogelijkheden er wel zijn, maar niet de hoge prijs. Nederland heeft het ongeluk gehad haar visserijvloot in de laatste vijf jaar geweldig uit te breiden.

De Belgische vloot is voor wat het getal eenheden betreft jaarlijks van een tiental eenheden verminderd, al is de tonnage het daarom niet.

In Nederland worden er dus op het huidige ogenblik veel goede schepen te koop aangeboden, maar zelfs een redelijk bod van de zijde van een koper moet vaak van de hand worden gewezen, vanwege de hoge schuldenlast die ook na aftrek van de saneringspremie op de schepen blijft rusten, zodat de kleine eigenaars vooral bij verkoop nog met een boel schulden blijven zitten.

In België hebben de reders het te danken aan de 70 à 80 procent goedkope kredieten van het NM KN aan kleine interest en in 10 à 12 jaar in te lossen, dat hun toestand zo erg niet is.

In Holland hebben de reders voor het grootste gedeelte met zware bankintresten en schulden af te rekenen.

Een vrij groot aantal schepen zal bovendien onverkoopbaar blijven omdat ze te oud of niet voor de moderne visserijmethodes zijn

ingericht.

Doordat deze verkoopkansen van een schip dat voor sanering is aangemeld en wordt stilgelegd, geleidelijk verminderen, schrijft men ons, moet er ernstig rekening mee gehouden worden, dat het aantal onverkoopbare schepen in de toekomst nog zal blijven stijgen.

De huidige saneringsmaatregelen van de Hollandse Overheid, hebben als voornaamste resultaat gehad, dat de vangcapaciteit van de vloot is verminderd, maar de problemen welke de eigenaren tot stilleggen van hun schepen hebben gedwongen, zijn onveranderd groot gebleven en kunnen feitelijk alleen opgelost worden met aanvullende steunmaatregelen van de overheid, indien zich werkelijke verkoopsmogelijkheden voordoen en buiten de schulden aan de banken er nog andere zijn, waardoor die reders kunnen geruineerd worden.

EN HET BUITENLAND ?

Gezien de algemene malaise in de visserij, behoeft het geen betoog, dat de verwachtingen voor de verkoop van vissersvaartuigen van uit Holland naar het buitenland, in 1976 niet hoog mag worden verwacht.

De problemen die de Hollandse visserij tot deze sanering hebben verplicht, bestaan ook bij ons en in de ons omringende landen aan de Noordzee, zodat de belangstelling voor de aankoop van schepen slechts zo is, dat de prijs zeker niet hoog mag zijn als men rekening houdt met de zware uitbatingkosten en de beperking van de vangsten.

En men verlieze niet uit het oog dat binnenkort met de betaling van de saneringspremie zal opgehouden worden, zodat de toestand voor hen die willen verkopen, er niet zal op verbeteren.

Ondanks de bestendige slechte markt konden in 1975 nog 20 kotters en trawlers naar het buitenland verkocht worden, al dient gezegd dat de prijzen te hoog liggen.

In Engeland is er een lichte heropleving voor de kleine vaartuigen met de hoop op maatregelen ten voordele van eigen visserij.

Naar Cyprus konden van uit Holland drie vaartuigen verkocht worden. Daar is wel een markt om de oude houten schepen te vervangen door ijzeren, maar er is geen geld om dure ijzeren schepen te kopen.

Ook met Griekenland werden

(vervolg blz. 2)

DE HOLLANDSE VISSERIJ WORDT GESANEERD, MAAR...

(Vervolg van blz. 1)

kontakten gelegd, voor het ogenblik zonder resultaat nochtans.

Alles blijft echter wachten op de beslissingen welke te New-York zullen getroffen worden, als dit reeds dit jaar zal gebeuren.

Veel hangt daar van af voor de al of niet grotere uitbreiding van vooral kleine vaartuigen.

Overzicht van de gedurende 1975 naar het buitenland verkochte Nederlandse vissersschepen	Bouwjaar	Bruto inhoud	Hoofdmotor en PK	Land van bestemming
VD 1	1964	49	290 Deutz	België
UK 267	1963	80	360 Bolnes	Finland
IJM 21	1971	658	1700 Werkspoor	Noorwegen
HD 14	1961	56	300 SKL	Engeland
KW 144	1961	332	1050 Bolnes	Frankrijk
LE 84	1961	79	360 Bolnes	Finland
OD 8	1970	71	500 Stork	Frankrijk
SCH 67	1957	91	405 Kromhout '68	Engeland
SCH 74	1962	78	310 Kromhout	Cyprus
WR 82	1936	41	140 Kromhout '59	W.-Duitsland
BR 55	1963	39	360 Cummins '67	W.-Duitsland
HD 51	1939	70	500 Stork '67	?
TH 42	1968	68	660 Stork	Frankrijk
UK 185	1974	198	1235 Stork	Zuid-Afrika
KW 127	1963	97	375 Kromhout	Cyprus
VD 61	1956	69	365 Stork	Cyprus
VLI 19	1966	79	500 Kromhout	Engeland
WR 45	1962	107	360 Bolnes	Engeland
Totaal	18	2263		

Naar het buitenland verkochte Nederlandse vissersschepen over de periode 1971 tot en met 1975.

Jaar	Aantal	Bruto	P.K.
1971	33	2.197	9.475
1972	20	1.043	4.990
1973	42	2.250	10.978
1974	35	4.648	17.679
1975	18	2.263	9.770
	148	12.401	52.892

Land van bestemming :

Engeland en Schotland	71
West-Duitsland	16
Frankrijk	8
België	8
Ierland	7
Argentinië	6
Finland	4
Denemarken	4
Zuid-Afrika	4
Canada	3
Panama	3
Cyprus	3
Noorwegen	2
Arabisch Golf	2
Andere landen	7

TOTAAL 148

Afkomstig uit :

Urk	29
Den Helder	13
Katwijk	12
Harlingen	10
Wieringen	10
Scheveningen	8
IJmuiden	8
Texel	7
Breskens	6
Zoutkamp	6
Volendam	6
Arnemuiden	5
Stellendam	4
Ouddorp	3
Vlaardingen	3
Goedereede	2
Termunten	2
Delfzijl	2
Tholen	2
Andere havens	8

TOTAAL 148

Want zal men nog op de traditionele visgronden mogen blijven vissen ?

Voor zijtrawlers is er in elk geval geen belangstelling en voor de rest neemt men vooral een afwachtende houding.

Hierna geven we een overzicht van de Hollandse vissersvaartuigen in 1975 en van 1971 tot en met 1975 verkocht.

derlandse vissersschepen.

Hoofdmotor en PK	Land van bestemming
290 Deutz	België
360 Bolnes	Finland
1700 Werkspoor	Noorwegen
300 SKL	Engeland
1050 Bolnes	Frankrijk
360 Bolnes	Finland
500 Stork	Frankrijk
405 Kromhout '68	Engeland
310 Kromhout	Cyprus
140 Kromhout '59	W.-Duitsland
360 Cummins '67	W.-Duitsland
500 Stork '67	?
660 Stork	Frankrijk
1235 Stork	Zuid-Afrika
375 Kromhout	Cyprus
365 Stork	Cyprus
500 Kromhout	Engeland
360 Bolnes	Engeland

Hieruit valt te besluiten dat Holland niet alleen in de laatste vijf jaren zijn vloot fel gemoderniseerd heeft, maar zich ook ontdaan heeft van veel verouderde types van vaartuigen, wat we van ons land niet kunnen zeggen.

De modernisering van onze vloot is zeer traag en de ouderdom om renderend te blijven veel te groot.

Zal een slooppremie van 20 duizend frank per ton velen doen beseffen dat het ogenblik gekomen is om zich van oude schepen te ontdoen ?

Wij hopen het.

Maar dan stelt zich toch de vraag : zullen de kosten van nieuwbouw toelaten, modern uitgeruste treilers economisch renderbaar te maken ?

En zal niet eerder omgekeken worden naar de uitbating van kustvissersvaartuigen die zeker renderbaar zijn zo de nog steeds uitblijvende maatregelen de visserij niet toelaten aan schepen boven de 50 BT, getroffen wordt ?

P. Vandenberghe.

VERANDERINGEN IN DE BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN MAAND FEBRUARI 1976

Verandering van naam :

O.116 «LUCIE - JENNY» wordt O.116 «CAROLINE»
Eigendom : Bouilliant Marcel, Verlaatsstraat 13, 8400 Oostende.
Zeebrief : 3.2.1976.

Terug in de vaart :

O.37 «NOORDMAN» - seinletters O.P.B.K.
Eigendom : Bolle Joseph, Driehoeksplein 1, 8390 Knokke-Heist.
Bt. 96.02 - Nt. 30.65 - bouwjaar 1962 - werf 40 - staal - motor Bolnes - 300 PK. - nr. 2040 - bouwjaar 1962.
Navigatie-instrumenten : RF - DF - R - OP - DN - DNP - US.
Zeebrief : 25.2.1976.

(Vervolg van blz. 1)

en dus het gemakkelijkst voor zichzelf eenzijdige verdragen zou kunnen afsluiten, wordt aldus volledig gekortwiek, of zo althans voelen zich de Engelse vertegenwoordigers.

Daarom heeft Engeland voorgesteld om ieder land van de EEG, binnen een EEG-zee van 200 mijl, toch een voorbehouden gebied te geven voor de eigen ingezetenen; of dit gebied 12, 24, 50 of meer mijl moet zijn, werd voorlopig niet uitgesproken. En betreffende de kwota, die ook zouden blijven bestaan, ziet Engeland daarenboven een voorbehouden kwota in die voorbehouden zone per land, die zouden moeten toegekend worden volgens het verlies dat ieder land te lijden heeft door de invoering van de internationale 200 mijl, volgens de arbeidsplaatsen van de regionale kuststreken, anderzijds voorbehouden aan de vissershavens die aan die bepaalde zone liggen enz.

Het is duidelijk dat België (en anderen) nooit kunnen aanvaarden dat men visgebied en kwota o.m. zou verdelen volgens het aantal havens dat een land in dit gebied heeft en dat men in feite een discriminatie van slag zou invoeren en wettigen.

Daarom werd er een tegenvoorstel gedaan dat er in brede trekken zou op neerkomen :

- de historische rechten van bepaalde lidstaten (België b.v. mag tussen 6 en 12 mijl vissen) die pas in 1982 vervallen zouden onmiddellijk opgeheven worden;
- er komt een EEG 200 mijlzone waarbinnen derde landen verboden worden en voorbehouden blijft aan de negen;
- een voor alle lidstaten gelijke landelijke voorbehouden zone, wordt nochtans toegestaan (aantal mijl moet nog worden bepaald), waarbinnen slechts de kustvisserij van de EEG mag vissen, zonder onderscheid van vlag, met te bepalen kwota berekend op de vangsten van het verleden.

Wat onder kustvisserij zou worden verstaan, dient natuurlijk nog te worden besproken en vastgelegd, maar we weten dat er momenteel door de EEG een werkdokument werd opgesteld waarin de ambachtelijke kustvisserij gezien wordt als al die vaartuigen die minder dan 80 voet (± 24 m.) waterlijn lengte hebben.

Het is niet sinds gisteren dat wij de vrees koesterden te zullen getroffen worden door de gevolgen van een internationaal akkoord i.c. 200 mijl. Anderzijds moeten we durven erkennen, dat Engeland zeer zwaar te lijden heeft door de IJslandse reglementering, en dat Groot-Brittannië voor een aanzienlijke vloot, die onrendabel is geworden, een oplossing moet vinden. Dat Engeland als enige oplossing zou zien het buitensmijten van alle andere EEG-vissers, is echter al even onwaarschijnlijk. De EEG is méér dan de visserij, ook voor Engeland, zodat we optimistisch genoeg blijven om te geloven, dat de soep nooit zo heet gegeten wordt, als die wordt uitgeschonken, en dat onze vertegenwoordigers van Landbouw, zeer bewust van de toestand en eer begaan met ons lot, uiteindelijk meer zullen behalen, dan de pessimisten thans durven verwachten.

DE IJSLEVERINGEN TE NIEUWPOORT

In ons vorig nummer hebben we gewezen op de tussenkomst van burgemeester Mommerency om de enige IJsfabriek welke Nieuwpoort had en die op 1 maart zou sluiten, te trachten in werking te houden.

Dit is hem gelukt, dank zij besprekingen met de firma Rabaey, de drogerij en zouterij.

Sedertdien is het al zo ver gekomen dat de firma Rabaey de oude instellingen overneemt, met banken en N.M.K.N.-hulp op de oude gronden iets nieuws en nieuwe machines voor het voortbrengen van ijs, zal bekomen en over de prijs van het ijs op het ogenblik ook al een woordje gezegd werd.

Na een onderhoud tussen directeur Verbanck en de heer Rabaey is de prijs van het ijs welke vastgesteld was op 104 fr. herzien.

Deze prijs was te Oostende 87 fr. De besprekingen hebben thans tot een besluit vanwege de H.H. Rabaey geleid, die daadwerkelijk door burgemeester Mommerency gesteund en aangemoedigd werd, de ijsprijs te zakken.

Alle vissers welke 4 Ton ijs en meer nemen, zullen dit aan de prijs van Oostende geleverd worden in afwachting dat nieuwe machines en methodes beter zullen toelaten.

We kunnen burgemeester Mommerency en zijn vismijndirecteur slechts gelukwensen voor hun werken voordele van de visserij en ook de hh. Rabaey bedanken voor hun werkelijk prachtige tegemoetkoming.

Was schipper Calcoen binnen de limieten aan 't vissen ?

We hebben schipper Calcoen M., van de O.229 bij zijn terugkomst een en ander gevraagd over het opbrengen van zijn schip en geloof gerust, «de man was er nog altijd 't onderste-boven van». Het doet eigenlijk raar als men je opbrengt, zegt hij, 't is precies of je naar 't schavot gaat. En er is daar met die mensen niet te spreken. Ge hebt in de limieten gevist en zelfs als het niet waar is, dan is het toch waar. Maar laten we schipper Calcoen in een gedeelte van zijn verslag zelf aan het woord :

Op 24 februari 1976 te 13 u. visserij aan de Smalls (vak 1048) verlaten met bestemming de visgronden tussen Mine-head en Waterford (vak 1067) te bewerken. Op 24 februari 1976 te 19.30 u de visvangst begonnen in vak 1067. Op 25 februari en gezien er een lichte bries was uit west-zuidwestelijke richting en er vloedstroom liep, besloot ik de kor weg te zetten in oostelijke richting om geen onklare boel te hebben. Eens aan de kor liggend werd de koers geleidelijk veranderd naar S.W. om terug op de plotlijn te komen.

Te 17 u. 05 naderde een Ierse mijnveger die seinen met de morse-lamp uitzond die ik niet begreep. Te 17 u. 15 kwam de mijnveger langsij en sprong een officier aan boord. De officier gaf mij bevel de kor in te halen en vroeg mijn scheepspapieren. Ik dacht dat mij dit bevel gegeven werd om de netmazen te controleren. Als de officier mijn monsterrol had, telefoneerde hij door middel van een «walkie-talkie» gegevens over naar het visserij-wachtschip. Daar deze manier van handelen mij eigenaardig voorkwam, vroeg ik de officier of hij onze deca-positie wilde nagaan op dit ogenblik, maar hij achtte het niet de moeite dit te doen. Ik heb verschillende keren getracht de positie te laten bepalen maar mijn verzoek kreeg niet de minste aandacht.

Op dit ogenblik vermoedde ik nog niet dat het was om mij te betichten van binnen de limieten te vissen. Als de visplanken binnenboord waren, gaf ik bevel aan de bemanning de «wingsen» niet in te halen om onmiddellijk terug de kor weg te schieten, daar ik op dit moment nog niet vermoedde wat er aan de hand was. Te 17.30 uur gaf de officier mij order om de «wings» in te trekken en het visserijwachtschip te volgen. Daar ik praktisch geen Engels ken verstand ik eerst de officier niet, maar aan de gebaren die hij maakte begreep ik uiteindelijk wat hij wilde.

Op dit ogenblik begreep ik dat hij mij in overtreding genomen had niettegenstaande ik stellig verzekerd was buiten de limieten te vissen. Later vernam ik dat hij de positie van mijn schip vastgesteld had door middel van radarpeilingen, terwijl ik het deed met decca-

peilingen. Onmiddellijk heb ik gehoor gegeven aan het bevel zijn schip te volgen. Mijn schip werd aan de ketting gelegd.

Tot daar schipper Maurits Calcoen in een gedeelte van zijn verslag. Hij blijft er bij dat het schip, volgens de eigen deca-positie, buiten de limieten aan het vissen was en vraagt zich nog altijd af waarom de officier niet akkoord ging ter plaatse deze positie te helpen bepalen.

Volgens de Ierse dagbladen die de opbrenging weergeven, zou de O.229 zowat 90 meter binnen de limieten aan het vissen geweest zijn. Dit was tenminste wat de openbare aanklager op de rechtbank voorhield. Het Ierse visserij-wachtschip seinde naar de O.229, maar dit vaartuig verwijderde zich naar de open zee. Daarop werd de weg voor de O.229 afgesneden en het voorankon op het vissersvaartuig gericht waarop dit stopte. Niettegenstaande schipper Calcoen op de rechtbank staande hield dat hij volgens zijn eigen deca-peilingen een 100 yards buiten de limieten viste, nam de rechtbank de stelling van de openbare aanklager aan en werd de schipper veroordeeld tot 100 Pond boete, terwijl de vangst en het vistuig aangeslagen werd en de waarde hiervan bepaald samen op 4.350 Pond. De reder mocht dit voor deze prijs vrijkopen. Samen met de kosten van procedure, begroot op 90 Pond, kostte dit gevalletje aan de reder 4.540 Pond, hierbij de eigen kosten en het visverlet niet bijgerekend. Gezien een bankwaarborg ten belope van 5.000 Pond verschaft was, werd het schip vrijgegeven.

Zoals gewoonlijk wordt in dergelijk geval slechts de stelling van het visserijwachtschip door de rechtbank aanvaard en geen rekening gehouden met de gegevens van de schipper. We kunnen dan ook niet anders dan de vissers zoveel mogelijk waarschuwen zorg te dragen, dat er geen betwisting mogelijk kan ontstaan door een zekere veiligheidsafstand te laten tussen hun vaartuig en de limieten bij het vissen ofwel hun apparaten zo af te stemmen dat ze bij betwisting een bewijs kunnen leveren van de juiste deca-plaats waar ze zich bevinden.

Zeggen we nog dat de plaatselijke Belgische consul afwezig was en er op de burelen van het konsulaat niemand Nederlands sprak. Schipper M. Calcoen heeft dan naar Dublin gebeld waar men wel de Nederlandse taal machtig was en waar men opdracht gaf aan het plaatselijk konsulaat schipper M. Calcoen zoveel mogelijk behulpzaam te zijn.

En waar bleef de Rederscentrale om hem te steunen, niet om zijn boete te betalen, maar om zijn verdediging goed te doen voorbereiden ?

AANVARING IN DE HAVEN VAN OOSTENDE AAN BOORD NEMEN VAN PASSAGIERS

Door volksvertegenwoordiger De Ruelles werd de minister van Verkeer hiernavolgende vraag gesteld :

Het is het Parket van Brugge dat het onderzoek leidt voor dat ongeval.

NOTA DER REDACTIE :

De openbare opinie is nog steeds niet degelijk ingelicht over het ernstig ongeval dat zich op 8 februari heeft voorgedaan aan de ingang van de haven van Oostende, die wat het vervoer van passagiers betreft de belangrijkste Belgische haven is.

Graag ontving ik van de Minister een antwoord op volgende vragen :

- 1) Had het vissersvaartuig dat bij het ongeval was betrokken van het bestuur van het Zeevezen of van de Zeevaartpolitie de toestemming gekregen om passagiers te vervoeren ?
- 2) Wist het bestuur dat sommige eigenaars van vissersvaartuigen excursies op zee organiseren ?
- 3) Is het juist dat de signalisatiepost de boot had verboden de haven te verlaten ?
- 4) Zijn die eigenaars van vissersboten verzekerd wanneer zij passagiers aan boord nemen ?
- 5) Wie is met de eventuele controle van de verzekeringen belast ?
- 6) Wie is verantwoordelijk voor de hulpdiensten ?
- 7) Hebben die diensten normaal gewerkt ?
- 8) Zal het resultaat van 't onderzoek dat aan dit ongeval wordt gewijd, gepubliceerd worden ?

ANTWOORD :

Het geacht Lid, gelieve hierna antwoord op zijn vragen te vinden :

- 1) Het vaartuig „Franis II“ (een gewezen vissersvaartuig) heeft op 27 maart 1975 een certificaat van deugdelijkheid voor beperkt vaargebied ontvangen geldig tot 1 april 1976. Het schip mocht achtenveertig personen inschepen;
- 2) Verscheidene schepen hebben een certificaat van deugdelijkheid voor beperkt vaargebied ontvangen om met passagiers (sportvissers) zee te kiezen;
- 3) Volgens de inlichtingen van mijn plaatselijke diensten, werd de haven voor de uitgaande scheepvaart gesloten te 8u.55, dit is vijf minuten vóór de aanvaring;
- 4) De „Franis II“ was o.m. verzekerd voor aansprakelijkheid ten aanzien van de passagiers;
- 5) Het bestaan van deze verzekering is vermeld op de aan de passagiers afgeleverde toegangsticketten;
- 6) De zeereddingsdienst van het Bestuur van het Zeevezen en van de Binnenvaart (Loodswezen) is verantwoordelijk voor de reddingoperaties. Deze dienst heeft bestendig een loods-post-overste op wacht;
- 7) De zeereddingsdienst heeft normaal gefunctioneerd. Twee minuten na de ramp was een reedboot van het Loodswezen ter plaatse. Samen met nog een sportvissersvaartuig hebben beide boten vierentwintig man gered waarvan een overleed tijdens de overbrenging naar het hospitaal. Inmiddels werd door de reddingsdienst ook de politie, de brandweer en de hulpdienst 900 ter hulp geroepen;
- 8) Proces-verbaal werd opgesteld.

Het antwoord van de minister is juist. Maar het is triestig om vast te stellen dat vertegenwoordigers van het volk die in Kamer of Senaat zetelen dergelijke vragen stellen. Het bewijst hun volslagen onkunde omtrent de reglementen, wetten en kon. besluiten welke ze zelf stemmen en dus zouden moeten kennen.

Is het niet belachelijk te moeten lezen dat zo'n vertegenwoordiger nog zelfs niet weet dat er excursies op zee zijn en aan sportvisserij gedaan wordt.

Met welk recht stelt hij de vraag of de Staat controleert of de eigenaars verzekerd zijn en weet hij nog niet dat bij dergelijke ongevallen waarbij doden en gekwetsten te betreuren zijn, het parket deze zaken in handen heeft en zij aan derden geen rekening verschuldigd is omtrent het onderzoek. Zo er strafrechtelijke of burgerlijke geschillen als gevolg hiervan dienen beslecht, / het aan de advocaten van partijen kopij van het onderzoek aan de heer procureur te vragen.

En is het daarvoor dat we aan onze vertegenwoordigers van het volk meer dan 9 honderdduizend frank per jaar moeten betalen om dergelijke vragen aan een minister te zien stellen, waaraan de ambtenaars hun tijd moeten verspillen ?

Tijdschriften

„DE BLAUWE WIMPEL“

Met het januari-nummer 1976 van „De Blauwe Wimpel“ begint de 3te jaargang van dit alom bekende maandblad voor scheepvaart en scheepsbouw in de lage landen. Het eerste nummer verscheen op 19 januari 1946 — en dat zijn nu reeds 360 nummers geworden; in hun totaliteit ongetwijfeld een brok waardevolle maritieme documentatie, een naslagwerk dat men geneigd is een maritieme encyclopedie in tijdschriftvorm te noemen.

In de voorbije 30 jaar is „De Blauwe Wimpel“ in ons taalgebied een begrip geworden om het stuk van actuele informatie over alles wat met het water, de zee, de schepen en de mensen die op deze schepen varen, de havens en al wat meer te maken heeft; een blad dat ontelbare malen nagebootst maar nooit geëvenaard werd !

Uit het januari-nummer vermelden wij hier enkele belangwekkende bijdragen : de „Far Eastern Freight Conference“, een der belangrijkste „conferenties“ ter wereld, zijnde een onzichtbaar web, waarin lijndiensten over de gehele wereld zich bewegen. Tevens vindt men in dit nummer feiten en theorieën over waterhozen en tornado-waterhozen. „De Blauwe Wimpel“ is een uitgave van De Branding, administratie : Korte Winkelstraat 13-15 te 2000 Antwerpen. Een jaarabonnement van 12 nummers kost slechts 595 fr., losse nummers 75 fr. De uitgave verschijnt top het einde van elke maand.

KORTE BERICHTEN

MILFORD-REDERS VRAGEN STRENGERE REGLEMENTERING VAN DE VISSERIJ

Te Milford-Haven hebben de reders een strenger reglementering gevraagd in de visserijmethodes zoals ondermeer het verbod van bokkenvisserij, minstens in de 12 mijlenzone, evenals een verbetering van de netmaaswijdte.

Verder werd voorgesteld sommige visgronden voor de vangst te sluiten zoals de Trevoze-gronden ten noorden van Cornwall.

Tot deze besluiten kwamen de reders van de treilers-organisatie van Milford toen de tongvangsten over het jaar 1975 weermom aanzienlijk verminderden ten overstaan van de vorige jaren. In 1975 lieft met 40 % ten overstaan van 1974. Deze resolutie werd aan de Staatsminister voor visserij overgemaakt.

In zijn antwoord zegde de minister niet te vinden te zijn voor een verbod op de bokkenvisserij omdat alle methoden die de opvoering van het rendement van een vissersvaartuig bevorderen, zeker aangemoedigd moeten worden. Wel zou hij eerder te vinden zijn voor het bepalen van kwota waardoor de visstand eveneens beschermd wordt zonder dat men het rendement per vaartuig dient te verminderen per effectieve vaartdag.

Volgens de reders van Milford zijn het vooral de zeer goed uitgeruste buitenlanders die de tongstand bedreigen en is het met de opkomst van de bokkenvisserij dat onder meer, geen seizoensvangsten op tong en platvis meer kunnen plaats vinden voor de treilers die niet met bokken uitgerust zijn.

EEN TREILER UIT ABERDEEN GESTRAND EN VERLOREN DOOR HET IN SLAAP VALLEN VAN DE WACHT

De Maritieme rechtbank in Wick heeft kunnen uitmaken, dat het op de rotsen lopen en vergaan van een 34 meter treiler uit Aberdeen, de «Clarkwood» het gevolg is van het in slaap vallen van de wacht. Voor zijn nalatigheid werd de wachtman een boete opgelegd van 250 pond of ongeveer 20.000 B. Fr.

De Openbare Aanklager zegde onder meer dat er geen verhouding mogelijk is tussen het verloren gaan van een treiler van 40 miljoen B. Fr. en de opgelegde boete. Er was echter een samenloop van een heleboel omstandigheden, die tot het in slaap vallen van de wacht aanleiding gaven. Daar was eerst het feit, dat de jongen die mede voor de wacht aangeduid was, kloor over hoofdpijn en de verantwoordelijke man van wacht gaf hem toelating naar zijn kooi te gaan. De wachtsman kon zich niet bezig houden met één of ander lektuur omdat het aansteken van licht in de brug de zichtbaarheid naar buiten fel zou verminderd hebben.

Er was eveneens geen programma op de VHF radio en het was uitzonderlijk warm in de brug. De deur of het venster kon niet opengezet vanwege het buiswater. Volgens de Aanklager viel de «watchman» in slaap uit verveling!! In ieder geval een zeer kostelijke verveling voor diegene die de schade uit te betalen had en een zeker wel inschikkelijke houding vanwege de Openbare Aanklager die de «verveling» aansprakelijk maakte voor het in slaap vallen van de verantwoordelijke wacht.

GROTE SPROTVANGSTEN TE GRIMSBY

Waar we vroeger hier eveneens een sprotseizoen hadden, is dit heden verleden tijd. Ofwel zit er geen sprot meer ofwel is deze visserij niet meer lonend. Het is voldoende dat enkele tientallen bennen in de markt gezet worden en er is geen interesse meer. We mogen ook wel zeggen dat er hier geen sprotmarkt meer is, mede door het negeren sinds enkele jaren van de jacht op dit visje. Te Grimsby is men echter nog volop in het sprotseizoen. Verleden week alleen reeds, brachten de lokale vissers en een paar buitenlanders 1.000 ton op de markt, zeggen 20 duizend bennen van 50 kg. die allen een koper vonden. De sprotscholen hebben zich nu noordwaarts van Grimsby verzet ter hoogte van Flamborough waar ze nog altijd door de kustvisserij binnengerijfd worden. Een welgekomen stuiver voor ons in deze moeilijke tijden, menen de vissers.

ONTGOOCHELEND BEZOEK VAN DE ENGELSE MINISTER PEART AAN HULL

Vrijdag bracht de Engelse minister voor Landbouw en Visserij Mister Fred Peart het geplande bezoek aan de vissershaven Hull. Groot was de opkomst vanwege de visserijsector omdat men overtuigd was dat Mister Peart wellicht één of ander regeringsmaatregel van hulpverlening aan deze sektor zou aankondigen. Even groot was na afloop de ontgoocheling over de «speech» van de minister die het over de huidige moeilijkheden had van de diepzeetrelers in de IJslandse wateren en verder over een bestudering van de maatregelen om de vloed van ingevoerde goedkope vis te kere te gaan.

Volgens de reders verwachtte men onmiddellijke en concrete maatregelen onder vorm van een financiële hulp aan de visserij om de huidige moeilijke periode te boven te komen. Alle treilers die de laatste paar weken te Hull kwamen verkopen maakten zonder onderscheid verliezen en kwamen niet eens aan hun uitbatingskosten.

Voor vele rederijen is de visvangst nog mogelijk omdat de banken toe-

laten dat deze hun krediet overschreiden, dit eveneens in de overtuiging, dat de regering ergens financiële hulp zou bieden. Men verwacht dan ook dat de banken hun houding ter zake zullen verstraken.

Alhoewel de minister ten slotte slechts in Hull was voor de inhuldiging van de nieuwe visserijdok, had hij toch nooit de geruchten tegengesproken die de ronde deden dat hij in de naam van de regering het nemen van enkele concrete maatregelen van rechtstreekse hulpverlening zou kenbaar maken. De visserij heeft er de konklusie uitgetrokken dat sanering in de visserij zal moeten gebeuren ten laste van heel wat eigen kleerscheuren en sommigen binnen afzienbare tijd op de fles zullen gaan, zoals dit overal het geval zal zijn.

PECH VOOR MODERNSTE CORNWALL'S TREILER

De modernste en best uitgeruste Cornwall treiler, de 27 meter «Dew-Genen-Ny» hetgeen in onze taal betekent «God met ons», ligt sinds enige tijd stil, gezien de schipper en de stuurman beiden, met enkele dagen verschil aan boord, in een ongeval betrokken werden. Hoe de rederij zich ook inspande, een schipper en een stuurman in staat deze dure treiler op gang te houden, te vinden, kon in de omgeving niet gevonden worden!

DE INCIDENTEN IN IJSLANDSE KUSTWATEREN DUREN VOORT

Verleden week kregen we terug enkele incidenten in de IJslandse kustwateren. Daar was vooreerst de relatief zware ramming van een IJslandse kanonneerboot door de Engelse fregat Yarmouth op een wijze die de Engelsen doet denken dat deze enigszins gewild en uitgelokt was. Na een serie hinderingsmanoeuvres wederzijds door de IJslandse «Baldur» en de Engelse «Yarmouth» bevond de eerste zich plots in de vaartlijn van de Engelse fregat. Deze laatste sloeg onmiddellijk achteruit, maar gezien de grote snelheid — men zegt 24 mijl! — was een ramming van de «Baldur» midscheeps niet meer te vermijden. Wel vond men het eigenaardig bij de Engelsen dat men op de IJslandse kanonneerboot niets ondernaam om de ramming te voorkomen, integendeel. Gezien op hetzelfde ogenblik een IJslands verkenningsvliegtuig boven beide schepen vloog, vermoedt men van Engelse zijde, dat er aan boord reporters waren en men dus de ramminginzichten vanwege de Engelse fregatten dik in de verf wenste te zetten. De «Baldur» moest zich met zware averij terugtrekken, terwijl de «Yarmouth» eveneens averij had opgelopen even boven de waterlijn en teruggetrokken werd.

De fregat werd vervangen door de «Naiad».

Juist even vóór dit incident had de IJslandse «Tyr» zich weten te onttrekken aan de bewaking van de fregat «Scylla» en de sleeplijnen van de «Boston Stirling» uit Fleetwood overgevoerd. Een lid van de bemanning van de treiler werd hierbij licht gewond en door het moederschip «Miranda» overgenomen.

De voorgaande dag was de IJslandse kanonneerboot «Tyr» door de Hullse treiler «Artic Vandal» vervolgd geweest nadat de «Tyr» terug had kunnen ontsnappen aan de hinderlijke manoeuvres van de «Scylla» en van de sleepboten «Statesman» en «Euroman» en dwars door het pak van de vissende treilers voer. De «Artic-Vandal» die op dit ogenblik haar netten aan boord had, voer recht op de «Tyr» in, maar deze kon de ramming vermijden. De schippers van de andere treilers juichten de poging van de «Artic» luid toe. Ook de fregat «Scylla» loofde de poging waardoor de «Tyr» verplicht was zich te verwijderen.

Een verzoek vanwege Natowaarnemers om aan boord genomen te worden van de IJslandse kanonneerboten om zich een idee te vormen van de aanvallen vanwege de Engelse fregatten, werd door IJsland niet aanvaard. Engeland vindt hierin een argument om aan te tonen, dat de IJslanders geen waarnemers aan boord van hun kanonneerboten wensen omdat zij zich niet naar het internationaal recht gedragen. IJsland zelf zegt dat ook Engeland geen Natowaarnemers aanvaardt aan boord van zijn marine in de Engelse kustwateren.

SCHIPPER BIJNA DOOD NA VERBRUIK VAN STERKE DRANK

Een schipper uit het Engelse Cornish vond bijna de dood nadat hij een paar slokken alcohol gedronken had uit een fles die hij overgenomen had van een Yougoslavisch vissersvaartuig. Toen de schipper van het tuig dronk, was dit spul zo sterk, dat hij de fles liet vallen.

De gemorste alcohol gaf dergelijke sterke dampen af dat er brand ontstond toen de stuurman onmiddellijk hierop een sigaret aanstak. De schipper zelf lag voor dood op de vloer. Men veronderstelde dat de drank giftig was en men gaf de stuurman melk te drinken om het effect van de drank te verminderen. Terzelfdertijd spoedde men zich aan land waar de schipper gehospitaliseerd werd en een paar dagen in zeer ernstige toestand verbleef. Een onderzoek had intussen uitgewezen, dat de fles praktisch pure alcohol inhield aan 97%! De schipper had inwendige verbrandingen opgelopen. Aan onze vissers op te letten bij het aanvaarden van sterke dranken van vreemden en ook hier, daar niet alle kwalitatief aan te bevelen zijn.

(Vervolg op blz. 5)

NOORS OPTIMISME VOOR EEN AKKOORD MET RUSLAND IN DE BARENTSZEE

Na het sluiten van een afzonderlijk akkoord met IJsland, komt ook Rusland aan de beurt. Noorwegen maakt immers geen deel uit van de EEG en kan afzonderlijk handelen.

Volgens de Noorse minister van Buitenlandse Zaken dhr. Knut Frydenlund, zijn de vooruitzichten op een akkoord met Rusland voor een opdeling van de Barentszee met betrekking tot het kontinentaal plateau en de visgebieden bijzonder gunstig. Alhoewel er nog geen nieuwe datum bepaald werd voor het uiteindelijk akkoord, waarvoor men waarschijnlijk eerst de uitspraak van de Internationale Zee-rechtconferentie te New-York zal afwachten, meent men toch in de volgende onderhandelingen tot een voor beide partijen volledig voldoende gevende overeenkomst te zullen komen.

NOORWEGEN SCHORST NIEUWE TREILER- VERGUNNINGEN

Tot nader bevel heeft Noorwegen het uitreiken van vergunningen voor het bouwen van nieuwe treilers opgeschort. Redenen hiertoe zijn de marktproblemen voor de afzet van de kabeljauwvisserij en de vaststelling dat beperkingsmaatregelen en kwotaregelingen noodzakelijk zijn geworden. Men verwacht niet dat men in 1976 op dit besluit zal terugkomen.

KLEINE IERSE VISSERSHAVEN OP HET PUNT TE VERDWIJNEN

De kleine Ierse vissershaven Cloughthead, langs de Oostkust van Ierland, zal verdwijnen indien de autoriteiten niet tussenkomen in de herstelling van de staketsels die de ligplaatsen van de vissersvaartuigen beschermen. Door de vele stormen is het staketsel op vele plaatsen uitgedund en bij slecht weder slaan de golven er zodanig doorheen, dat de enkele tientallen vaartuigen altijd meer en meer in elkaar gedruimd in een hoek om bescherming zoeken. Men heeft reeds getracht de gaten in de pier met beton toe te gieten, maar dit is mislukt. Verscheidene vaartuigen lopen meermaals schaden op bij stormweder en de vissers zijn van oordeel dat het haventje goedgeemd is om te verdwijnen, zo niet van overheidswege ingegrepen wordt.

NIEUWE ONTWIKKELING IN VISSERIJKONFLIKT

Volgens de Britten heeft zich in de Brits-IJslandse visserij-oorlog een «nieuwe, gevaarlijke ontwikkeling voorgedaan, toen het IJslandse patrouillevaartuig «Baldur» ge-

vaarlijk dicht in de buurt kwam van het Britse fregat «Naiad», dat op volle zee door een tanker van brandstof werd voorzien.

Het ministerie noemde het een uiterst gevaarlijk manoeuvre en deelde mede dat het tanken door deze situatie werd afgebroken.

Het ministerie noemde het vooral ook een «grote schending van de op zee geldende veiligheidsvoorschriften». Vooral bij hoge zee is tanken op zee volgens deskundigen een uiterst riskante karwei.

SCHOTLAD OVERWEEGT DE VANGST OP BLAUWE WIJTING

Het Bestuur voor de Ontwikkeling van de Hooglanden en Schotse Eilanden heeft ter kennis gebracht dat een tweetal 25 m. tot 30 meter vissersvaartuigen zullen uitgerust worden voor de ontwikkeling van een nieuwe visserij op de blauwe wijting ten Westen van de Hebriden. De visserij zal binnenkort aanvangen en gedurende het ganse jaar aanlopen. Voor dit project werd nagenoeg 30 miljoen B.Fr. voorzien, niet zozeer om na te gaan of men een gans jaar op de blauwe wijting renderend kan gaan vissen, maar meer om te onderzoeken op welke ogenblikken de vangst op de blauwe wijting renderend zou kunnen zijn als aanvulling op de normale visserijbedrijvigheid. In het voorjaar 1975 had men reeds voor dit project een paar vissersvaartuigen gecharterd en de vangsten waren bijzonder goed, nl. een eerste maal 2.400 bennen van 50 kgr. en een tweede maal 2.900 bennen. De bemanning was echter speciaal getraind voor het vangen van pelagische vis en bijzonder goed uitgerust. Men heeft wel de nood gevoeld voor een vispomp omdat blauwe wijting moeilijker te lossen valt in grote hoeveelheden dan andere vis. Dit vooral voor het onderste net en ook om het schaven en openrijten te vermijden. Ook het probleem van de afzet zal in het bijzonder onderzocht worden. Men spreekt anderzijds van een visserij op een industriële basis maar dan alleen om het visseizoen op sprat, makreel en zeepaling aan te vullen.

EEN AKKOORD IJSLAND - NOORWEGEN

Heden woensdagavond gaf de Hollandse televisie een bericht uit waarbij tussen IJsland en Noorwegen een akkoord gesloten is waarbij de Noorse visserij nooit in de IJslandse (?) 200 mijlzone mag vissen.

Waar en welk kwantum er mag weggehaald worden zal IJsland nog met Noorwegen overleggen.

De Noorse visserij zal echter alleen haken en lijnen mogen gebruiken maar geen sleepnetten.

Wij horen hierop terug.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Hollandse minister antwoordt op vragen

GEEN OLIESTEUN VOOR VISSERIJ IN HELE E.E.G.

Oliesubsidies voor de visserij zijn bijdragen in de exploitatiefeer en kunnen slechts met toestemming van de Europese Commissie verstrekt worden, zoals in 1974 en 1975 het geval was. Zolang de Commissie haar standpunt handhaaft dat in 1976 oliesteun niet is toegestaan, heeft minister mr. A. van der Stee (landbouw en visserij) geen vrijheid ter zake enige toezegging te doen. Dit o.m. blijkt uit het antwoord van de bewindsman op vragen van de Tweede Kamerleden, de heren Koningh, Van Rossum, Hartmeijer, Tuijnman, Ter Woorst, Tolman en De Boer.

Aanvankelijk heeft in Frankrijk staatssecretaris Cavallé 23 miljoen Fr. fr. oliesubsidie voor het jaar 1976 aan het visserijbedrijfsleven toegezegd. Volgens Franse publikaties kwam dat bedrag overeen met 4 centimes per liter gasolie. Vervolgens heeft premier Chirac in januari van dit jaar de 23 miljoen Fr. fr. voor de eerste helft van 1976 toegezegd, waardoor de subsidie 8 centimes zou worden. Het is de minister niet bekend waar de verwachtingen van het Franse bedrijfsleven dat 12 centimes per liter gasolie betaald zal worden, op stoelen. Tenslotte wijst de bewindsman erop, dat eind februari door de Italiaanse overheid geen toezeggingen waren gedaan aan het visserijbedrijfsleven over een subsidie in de olielkosten in 1976.

Wat België betreft, blijft het zaakje ook slapen en schijnt de Rederscentrale, welke nog enkel voor enkele reders werkt, er zich bij meer te leggen, niettegenstaande buiten de IJslandse vaartuigen, velen in de onmogelijkheid verkeer hun rekeningen te betalen.

CANADA STEEKT 12 MILJARD B.FR. IN ZALMPROJEKT

Na een studie over het herbevolken van sommige plaatsen in de Noord-Pacifiek met zalmscholen, studie die op haar eentje reeds 40 miljoen B.Fr. kostte, heeft de Canadese minister voor Visserij, dhr. Romeo Le Blanc, een voorontwerp ondertekend samen met de minister van Brits Columbia waarbij een akkoord werd bereikt voor een zalmprojekt dat in de loop der jaren zal uitgevoerd worden en waarvan de kosten geschat worden op 12 miljard B.Fr. Men zal speciale broedplaatsen scheppen voor de zalm, de kuitontwikkeling bevorderen en visplaatsen beschermen. Men verwacht aldus binnen de 12 jaar terug tot zalmvangsten voor de visserij te komen voor een besomming van nagenoeg 15 miljard B.Fr. per jaar. Dit toont nog eens duidelijk aan, dat met een geleide economie de zee als een onuitputtelijke voorraadschuur voor visproteïnen kan aanzien worden.

VERGADERING VAN DE VISSERSHAVEN- KOMMISSIE

Op 26 februari 1976 kwam de Vissershavencommissie bijeen met als enig agendapunt de bespreking van de concessie voor het vislossen. Gezien de complexiteit van het probleem stellen de vertegenwoordigers van de werkgevers als eerste stap het rapen, het sorteren en het wegen in concessie te geven voor de duur van 3 jaar. Na deze proefperiode zou dan, steunend op de opgedane ervaring, worden besloten of het nodig is de concessie uit te breiden, bvb. tot het lossen.

Hieromtrent zal in de loop van de volgende week nog een contactvergadering plaats hebben tussen de afgevaardigden van werkgevers en werknemers. Binnen de maand wordt dan een nieuwe vergadering van de vissershavencommissie voorzien met ditzelfde agendapunt. De verschillende partijen zullen voordien hun opmerkingen op het werkdocument schriftelijk laten kennen.

Het verzoek van de vertegenwoordigers van de werkgevers om de visverkoop 's vrijdags eveneens om 7 uur te laten aanvangen wordt op de agenda gebracht van de eerstkomende vergadering van de commissie. (Medegedeeld)

BENOEMING BIJ HET ZEEWEZEN

Bij koninklijk besluit van 11 december 1975 wordt de heer Vanheltmont, WLM, loods (Antwerpen) bij het bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, benoemd tot de graad van nautisch dienstchef bij hetzelfde bestuur met ranginoming en uitwerking op 1 november 1975.

BENOEMING BIJ DE ONDERZOEKRAAD VOOR DE ZEEVAART

Bij koninklijk Besluit van 24 december 1975, wordt de heer Wuyts, E.P.F.M., benoemd tot griffier bij de Onderzoekraad voor de Zeevaart.

REGIE VOOR MARITIEM TRANSPORT Bevordering

Bij koninklijk besluit van 19 december 1975 is dhr. Verduyn E.A.F., commandant, bevorderd tot de graad van commandant-nautisch adviseur bij de Regie voor Maritiem Transport, met ranginoming op 1 juli 1975.

Benoemingen

Bij koninklijk besluit van 19 december 1975 is dhr. Engelen, F.H.T., benoemd tot de graad van bestuursscretaris (handelsingenieur), in stage bij de Regie voor Maritiem Transport, met ranginoming op 1 november 1975.

Bij koninklijk besluit van 19 december 1975 is dhr. Pirson, J.J.L., benoemd tot de graad van bestuursscretaris (handelsingenieur), in stage bij de Regie voor Maritiem Transport, met ranginoming op 1 oktober 1975.

PRAKTISEREN

STRATEGIE TER VISSERIJ (1)

De visopsporing door elektromagnetische golven met verschillende toestellen als echodiptemeter, radar, enz. zijn nu voldoende gekend. Nochtans staat het vast dat het volledige nuttige gebruik van deze apparaten nog aan boord van weinige vaartuigen gebeurt. Bij bepaalde visserijen zoals de haringvisserij is het een onmisbaar toestel. In het geval van andere visserijen, is het van weinig nut zoals bv. de tonijnvisserij, omdat de schippers er de voorkeur aan geven de vis met het „blote oog” te ontdekken.

Ondanks het feit dat nog zoveler schippers eigenlijk geen maximum gebruik maken van hun elektronische apparatuur — en er zijn er veel meer dan men zo op het eerste zicht zou gaan denken — is het niet denkbaar, dat binnen een afzienbaar aantal jaren nog zal KUNNEN ter visvangst gevaren worden zonder dergelijke uitrusting. Maar het valt te verwachten dat de uitrusting beter zal worden ontwikkeld en dat de vis met meer nauwkeurigheid zal kunnen worden opgespoord en ontdekt zonder al te veel tussenkomst van de bemanning. De scholen op het scherm van de dieptemeter zal in de toekomst worden ontleed en aantonen met wat men te doen heeft en ze zal de doelen ZELF zoeken. Vanzelfsprekend is er daarvoor erg fijn materiaal nodig.

Er is verder nog een ander veelbelovende visserijtechniek in de maak. Een elektronisch toestel, een zender, wordt op de vin of op de rug van een vis vastgehecht. Daarvoor is de walvis, de tonijn, de schildpad en de zalm wel geschikt. Nadat het werd losgelaten wordt de vis in al haar verplaatsingen gevolgd door een antenne die in de mast van het vissersvaartuig is vastgemaakt. Deze techniek is volop in onderzoek en er werden reeds hoopgevende resultaten geboekt o.a. de zwemsnelheid en het gedrag voor een hindernis. Deze gegevens zijn bruikbaar bij het ontwerpen van vistuigen of bij het ontwikkelen van een opsporingsmethode aangepast aan het levensmilieu van de vis. Indien de vissoort leeft in scharen kan bovendien eens de vis voorzien werd van het toestel en opnieuw losgelaten, de hele bank worden gevolgd om te worden gevangen. Doch dit is nog wat toekomstpraktiseren. We zijn helemaal nog zover niet, al gaan we er voetje voor voetje naartoe.

NETTEN EN GARENS (1)

De keuze van de garens en het touwwerk in gebruik ter zeevisserij, is heel belangrijk en behoeft helemaal geen twijfel. Alles hangt zowat in de zeevisserijbedrijvigheid aan mekaar en we hebben gezien hoe het broodnodig werd in de jaren vijftig dat er nieuwe materialen op de markt kwamen om te beantwoorden aan zoveler nieuwe vereisten op zee. De schepen bereikten lengten van 60 tot 70 meter en gingen meteen in sommige gevallen tot 3.000 P.K. De gewone garens konden dit niet meer meester en bezorgden nogal wat hoofdbreken aan stuurman en bemanning belast met het onderhoud van de korren. De netten werden trouwens ook steeds maar groter. De kunstvezels waren van God gezonden, zegt het spreekwoord.

Tot 1950 waren alle netten en touwwerken vervaardigd uit plantaardige vezels zoals hennep, sisal en manilla :

- 1) Het katoen werd voornamelijk gebruikt voor de vervaardiging van staande- en van seinenetten.
- 2) De hennep werd gebruikt voor het breien van kleine korretjes en zelfs middenslagsleepnetten evenals voor het slaan van touwwerk.
- 3) Sisal en manilla pasten uitstekend voor de grote korren en vele soorten touwwerk.

Over 't algemeen kwamen draden uit plantaardige vezels op de markt links of rechts geslagen.

Maar dan kwam in 1950 plots de kunstvezel op de markt evenals het visnet uit nylon. Het begon eigenlijk met de nylon en de perlon en vervolgens mankeerde het niet aan vele andere soorten, waaronder tergal, terylene, kurilon, enz...

Met de kunstvezels verschenen meteen de gevlochten garens die door het feit van hun betere weerstand aan de wrijvingen en de betere sluiting van de knopen door de vissers wel werden gezocht.

De grootste moeilijkheid was inderdaad bij de verschijning van de kunstvezel : de knopen, die men maar niet kon maken zonder dat ze wegleden en het net vervormden. Dit was een zeer grote handikap in de ontwikkeling van de verkoop van de kunstgarens. Dit vraagstuk werd mettertijd dan toch opgelost door de gebreide stukken of de gehele netten te behandelen met een bijzondere produkt waardoor de knopen meteen op hun plaats bleven zitten.

We kunnen drie soorten grondstof onderscheiden voor de vervaardiging van garens : de polyamiden, de polyester, de polyolifines.

De eerste soort is deze die het best geschikt is voor de vervaardiging van garens, van korren en andere vistuigen. De tweede soort heeft een geringer weerstand bij droge garens maar wanneer nat, heeft ze dezelfde weerstand als de polyamide. De polyolifines zijn goedkoper en worden veel gebruikt door de Portugezen en de Spanjaarden. Het vist zeer licht en het garen drijft als zeewier.

NETTEN EN GARENS (2)

Hoe worden de vezels, de garens, de kabels, enz. onderkend in de handel ?

Voor de vezels van natuurlijke (planten) oorsprong waren er drie nummers voorzien. Het ging dan om een bepaald aantal meters, die een bepaald gewicht vertegenwoordigden. Aldus kon men bij een garensort het nummer 75/2/3 aantreffen. Daarmee wist men dan, dat het ging om 75 duizend meter garen in het kooli. Het tweede cijfer, de twee dan, beduidde het aantal draden per streng en het nummer was het aantal strengen die de draad maakten.

Het is helemaal niet gemakkelijk zich terug te vinden in allemaal die cijfers en getallen van al die soorten garens in „nylon” en sedert lang is men op zoek naar een eenheidsmaat voor de verkoop. Een internationale normalisatie is onontbeerlijk en we stellen vast, dat een soort nummering zich begint af te tekenen. Het stelsel noemt „TEX” en de eenheid is 1.000 meter per gram. Nochtans is dit gedacht nog niet helemaal doorgedrongen in de touwslagerij en over 't algemeen wordt een kunstgaren, zowel gevlochten of effen, nog voorgesteld in meters per kilogram. Het dient gezegd, dat het voor de gebruiker op handige wijze de dikte van de gevraagde garens aantoot.

Om vele redenen is de „nylon” de grote overwinnaar geworden in de strijd voor het meesterschap in de visserijwereld. iWe herinnert zich niet meer dat de hennep- en manillatuigen moesten gekookt worden in een taanselbad ? Toen deden we dat nog op dek in het „garnaal-fornoois”, en binst dat de boel kookte, roerden we met de stok in de rode „soep” zoals onze moeder vroeger de was afkookte in een reusachtige ketel op de stoof. Eigenlijk ging het dan om taansel of kopersulfaat. Maar ondanks deze vervelende behandeling, bleven de netten (ons inziens) niet langer leven. We hebben nooit de indruk gehad, dat we er enig voordeel uithaalden. Na weinige maanden was ons splinternieuw net op vele plaatsen reeds plukkerot. De garens verloren van hun veerkracht en op de duur hing het hele tuig samen met de vermaakte stukken ! Toch was het veel aangenamer vermaken in de katoen, de hennep, de manilla, dan in de „nylon”, die nogal wat erg in de vingers sneed en waarvan de knopen maar steeds slipten. Toen staken we de naald twee keer door en meteen lag de knoop dan ook vast. Maar dat was dan ook wat langer werk en als het ging om hele gladder kunstgarens, kon de knoop zelfs nog weglopen, nadat we de naald twee keer hadden doorgestoken ! In elk geval zijn we door de uitvinding van de „nylon” verlost geweest van het taanselkarweitje. Och ja we vergaten er aan toe te voegen, dat we ervan profiteerden om ook onze „djompers” in het taanselbad te steken. Toen waren ze schoon rood. We hielden de mouwen wat kort om geen mouwvreters te krijgen. Maar dit is een andere geschiedenis. Kort nadien evenwel, had de nijverheid het vraagstuk van de slippende knopen opgelost door de netten te behandelen met een bijzondere oplossing, waardoor de knopen meteen vast kwamen te zitten.

Er zijn eigenlijk op de keper beschouwd nog weinig doorslaande nadelen aan het nylon dat wordt gebruikt in de zeevisserij. De weerstand van het garen ligt veel hoger dan bij de natuurlijke vezels. Voor een minder dik garen, heeft men een veel groter weerstand, waardoor meteen veel aan gewicht wordt uitgespaard. Verder weerstaat het kunstgaren aan de scheikundige inwerking van olie bv. Maar toch moet er op gewezen worden, dat teer het garen kan aantasten, waardoor het zwelt en van haar weerstand verliest. De polyamide is niet onderhevig aan temperatuurschommelingen. Men kan er eerder waar mee gaan vissen. Het is van de „nylonsoorten” het beste want het smelt maar boven de 200 graden. Sleet komt er nagenoeg op het kunstgaren niet in tegenstelling met het natuurlijke garen dat door het slepen over de reling of over de grond nauw dunner werd.

NETTEN EN GARENS (3)

Het net in nylon was een echte omwenteling in de zeevisserij en ze is eigenlijk op heel korte tijd burgerrecht gaan verwerven. Met de visserijmethodes is het allemaal niet zo vlug gegaan. De treilers vertrekken nog steeds maar op hulder eentje naar de visgronden en we maken ons sterk, dat er nog heel veel schippers zijn, die de dieptemeter dikwijls niet zien staan of er over heen kijken, wat er op neerkomt, dat we de oude empirische manieren nog grotendeels trouw zijn gebleven. De visneus is nog steeds in de zeevisserij een heel belangrijk element. De strategie in de visserij zou er (teoretisch) op neerkomen, dat een hele vissersvloot in een bepaald gebied op zee ten strijde trekt tegen de vis in volledige samenwerking. Daar zijn we nog steeds ver af. En als het al eens gebeurt, dat we allemaal op dezelfde plaats zitten om te vissen, dan is dit niet het gevolg van een algemene strategie maar een onderwets verschijnsel. 't Is de tijd van 't jaar en op deze plaats is deze vissoort te vinden !

(vervolg blz. 7)

Maar nu wordt de konkurrentie toch wel wat hard. Er zijn steeds maar meer vissersvaartuigen en de kosten ervan zijn niet meer te vernoemen. Dan zijn er de kwota. Dan liggen om de hoek te wachten de nieuwe reglementeringen voor de economische zones. We zullen er toch eens moeten aan gaan denken van het oude individuele stelsel af te stappen en een algemene visserijstrategie uit te bouwen.

Maar, dergelijke methodes vereisen toch een heleboel dingen waar- onder de kennis van de visgedragingen en meer in het bijzonder, het gedrag ten overstaan van het leefmilieu.

STRATEGIE TER VISSERIJ (2)

Zoals gezegd, beperkt de zeevisserijstrategie zich tegenwoordig nog, althans in onze gebieden en voor de visserij zoals wij die kennen, tot de seizoenen. Het is helemaal niet uitgesloten dat in de totalitaire landen een geheel ander programma bestaat waarin meer samenhang en samenwerking tussen verschillende schepen en verschillende vloten bestaat. We hebben reeds kunnen vaststellen hoe de Russen en de Polen tewerk gaan en van de zeevisserijtechniek en haar uitvoering, een ganse wetenschap hebben gemaakt. Het gaat nochtans niet op, al meteen hun technieken en manieren te gaan opheffen en zelf te gaan denken dat wij in het westen ter zeevisserij niets meer waard zijn ! Alles berust bij het marktvaagstuk en de verbruiker. Het is duidelijk dat bij ons de klant koning is en dat er bijgevolg op onze markt maar heel bijzondere soorten vis worden verkocht. In de totalitaire landen ligt het vraagstuk anders. Daar moet zoveel vis als maar mogelijk, worden aangevoerd eender van welke soort. Het is klaar dat op die manier gauw een visruim gevuld is. We kunnen er stellig van overtuigd zijn, dat onze schepen even snel een volle lading aan boord zullen hebben als het er om gaat ten spoedigste de vismeelfabrieken te bevoorraden. Maar helaas dat hebben we zelfs ook nog niet eens, zodat de visser er maar moet mee doorgaan schone vis te vangen, van uitstekende kwaliteit, niet te groot, niet te klein, niet te zacht, niet te hard... Een moeilijke opdracht. Dat wel.

Er bestaat aldus voor bepaalde zeevisserijen een strategie die gevoerd wordt bij middel van de luchtverkenning. Daardoor worden dus bepaalde soorten vis, het gaat dan om de pelagische soorten, in grote scharen ontdekt en de vloot wordt er naartoe geleid. Het vliegtuig kan zich veroorloven verder dan de vloot te gaan zoeken naar nieuwe visbanken. Voor de tonijn is deze manier van vissen van enorm belang en ze is trouwens goed ontwikkeld. Nochtans moet men er nog toe komen een stelsel op lange termijn uit te werken.

Het is, anderzijds wel boeiend ook voor vissers, stuurli en schippers, die zich niet speciaal met de tonijnvisserij bezig houden, eens te zien hoe het allemaal verloopt bij die soort visserij. Men kan er wellicht altijd iets van op steken. Temperatuur en voedsel zijn voor de tonijn de twee belangrijkste elementen. Zowat zoals bij de mens trouwens. (Hij is grote liefhebber van plankton, sardienena...). Alzo vinden we de albacore in de wateren waarvan de oppervlakten een temperatuur heeft tussen de 23 en de 29 graden C. Dit is al een heel hoge temperatuur en meteen weten we, dat het om de warme streken gaat. Maar met de listoa die andere soort tonijn, ligt het anders. Die is al tevreden met 18 graden. Als we dus weten waar er sardien en planton en nekton te vinden is in een temperatuur van 23 tot 29 graden en vervolgens een 18 graden, dan weten we dat er alle kans toe bestaat, dat we er tonijn zullen aantreffen.

Maar daarmee is ze nog niet op onze markt.

HET LIMIETENKONFLIKT IN DE EEG

Frankrijk tilt zeer zwaar aan de inzichten van de Commissie van Brussel om, onder Engelse en Ierse druk, minstens een eksklusieve voorbehouden zone van 12 mijl in overweging te nemen ten voordele van de lokale visserij. Op het alarm in dit verband van de betrokken Franse sektor heeft de Franse Eerste-Ministe beloofd persoonlijk naar Brussel te gaan en er met betrekking tot het gemeenschappelijk maken van de wateren van de Negen Landen niet te zullen toegeven. Volgens de Franse Economische en Sociale Raad, staat de erkenning van een eksklusieve voorbehouden zone van 12 mijlen rond Engeland en Ierland, gelijk met de dood van het grootste gedeelte van de Franse visserij. Deze Raad heeft dan ook dringend de regering verzocht alle maatregelen te nemen of te beaardigen die deze erkenning kunnen vermijden om de Franse visserij veilig te stellen. Deze zijn verders :

1) Frankrijk moet zelf over voldoende vissersvaartuigen beschikken om in eigen behoeften te kunnen voorzien, rekening nochtans gehouden met de onderlinge EEG-verhandelingen.

2) Er moet een evenwicht kunnen ontstaan tussen de eigen in- en uitvoer.

3) De Franse visserij-inspanning moet vooral gericht zijn op die konsumptie en rekening houden met de biologische overlevingskansen voor de vis zelf.

4) De visserij moet een fatsoenlijk inkomen waarborgen aan de vissers en reders.

5) In de nationale economie moet de visserij beschouwd worden als een prioritaire sektor.

De Economische en Sociale Raad geeft hierna een opsomming van die, in dit verband te treffen maatregelen. We houden ons hier in het bijzonder aan deze met betrekking tot de Kommunautaire Zee.

De basisstelling van de Raad is de absolute toegang voor de Franse visserij-schepen en omgekeerd voor de andere EEG-landen, tot de voorbehouden 200 mijlenzone. Zo deze zone niet door de Internationale Zeerecht-konferentie te New-York zou uitgevaardigd worden, moet de Europese Economische Gemeenschap eenzijdig zelf tot het uitvaardigen van dergelijke zone voor zijn leden overgaan. Deze zone zou door de EEG-instanties te Brussel bestuurd worden, zoals voorschreven voor de overleving en instandhouding van de vissoorten, eventuele op te leggen beperkingen, ondersteuning en organisatie van de markt, de marktstrategie ten overstaan van de Dertie Landen, harmonisatie van de Sociale Wetgevingen en zo meer. In ieder geval is de Raad onder geen enkel beding bereid toegevingen te zien doen aan Engeland en Ierland met betrekking tot een eksklusieve zone voor een toezegging van deze landen om te New-York een gemeenschappelijke positie te nemen.

HET ENGELS STANDPUNT IN DE EEG-MINISTERRAAD

De Ministerraad van de EEG werd verleden week gekonfronteerd met het zeer harde standpunt van de minister van Buitenlandse Zaken van Engeland, de heer Callaghan die een voorbehouden zone

van 12 mijlen rond de kusten van Groot-Brittannië, ten voordele van de eigen visserij, absoluut onvoldoende vindt. Als argument zegde Callaghan onder meer dat nage- noeg 60 t.h. van de vis van die ganse Gemeenschap zich in de Engelse wateren bevindt en dat de eigen visserij bijgevolg niet kan aannemen dat hiermede geen rekening zou gehouden worden door een prioriteit ten voordele van de plaatselijke visserij. Callaghan zelf, meende dat een voorbehouden zone van 25 ! mijlen aannemelijk zou schijnen en dat in ieder geval op basis hiervan zou kunnen onderhandeld worden. Hij werd in het bijzonder gesteund door de Ierse minister van Buitenlandse Zaken voor wie een 12 mijlenzone eveneens niet verdedigbaar is in eigen land, waar men een voorbehouden 50 mijlenzone eist. Ondertussen hebben de Banken van de Franse Economische Gemeenschap een lening gewaarborgd voor de EEG ten bedrage van 1 miljard 300 miljoen dollar uitsluitend om tege- moet te komen aan de economische moeilijkheden van de landen Italië en Ierland. Dit laatste land krijgt 300 miljoen dollar toegekend of zowat 12 miljard B.fr. !

Het is duidelijk dat de liefde niet van één kant alleen kan komen, en dat het niet opgaat voor sommige landen alleen maar de voordelen uit de Europese Economische Gemeenschap te willen aanvaarden maar zelf niet bereid te vinden zijn voor een gemeenschappelijke houding op andere gebieden. Men kan niet echt voor het één binnen de Gemeenschap zijn en voor het ander buiten. Volgens de directeur van de Schotse Haring- producenten, Gilbert Buchan, zou het een ramp betekenen voor Engeland indien men te Brussel de eksklusieve..... 100 mijlenzone niet bekomt ! Ook de Schotse «Inshore White Fish» Producentenorganisatie eist een 100 mijlenzone. Indien volgens deze organisaties deze limiet niet kan bekomen worden is er geen toekomst meer voor de Britse visserij.

Eén en ander toont duidelijk aan dat er zich te Brussel een limietenkonflikt afspeelt waarin de spelers een praktisch onverzoenbaar ingenomen hebben. Langs de éne zijde Engeland en Ierland die zelfs en moeilijk te verenigen standpunt met een twaalfmijlen-zone geen genoeg kunnen nemen en langs de andere zijde vooral Frankrijk, gesteund door België, Nederland en Denemarken die omgekeerd geen absolute 12 mijlenzone wensen te aanvaarden. Engeland kan in ieder geval nooit minder dan 12 mijlen aanvaarden, terwijl de Franse Eerste minister, de hr Chirac, onlangs nog te Lorient gezegd heeft de 12 mijlen nooit te zullen aanvaarden en onder geen voor- vaarden te zullen kapitulieren ! Zal dit limietenkonflikt 'n scherpe te- wege brengen in de Economische Gemeenschap, of zullen de land- bouwprofijsen die Ierland en Engeland uit de E.E.G. halen een voldoende kompensatie zijn voor het onbetwistbaar gezichtsverlies voor de Engelse regering in eigen visse- rijkringen zo de huidige zesmijlen- grens voor de vloten van de EEG- partners behouden blijft, voor die- genen die niet aan bokkenvisserij doen ! Men kan het moeilijk voor- uitzeggen.

VERBEKE

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

Weidestraat 346

Tel. (050) 35 48 61

8320 BRUGGE 4 (Assebroek)

(8884N 7519V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Na de teleurstellende eerste vastenweek is het deze week toch iets beter geweest in de Oostendse vismijn. Er werd meer vis aangevoerd en er werden vooral veel meer tongen binnengebracht. De tongenaanvoer steeg zelfs tot bij de 50 duizend kg, iets wat niet zo vaak voorkomt in de Oostendse vismijn. Deze week is ook het haringseizoen definitief beëindigd. De aanvoer van Deense kabeljauw was niet bijzonder groot aangezien maar twee Deense schepen aan de afslag kwamen. Samen zorgden die twee schepen voor 950 bennen kabeljauw en gul. Voor die soorten is de prijs nog zeer bescheiden gebleven al steeg witte kabeljauw op de dinsdagmarkt toch al weer tot 1650 fr de bak.

Een nogal flinke aanvoer op de maandagmarkt. Iets wat we zelf reeds ontwend waren, een aanvoer die tot halverwege de tweede halle lag. Al was dat boerenbedrog want in de eerste halle waren er veel open plaatsen. Hoe dan ook, we geraakten toch aan een 7.500 bennen vis en bij de 50 ton in deze

OOSTENDE - DOVER

UURTABEL DER OVERVAARTEN
voor de week van 14 tot 30 maart

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

— Alle dagen te 07u50 (x), te 10u05 (x) en te 14u35 (x)

Afvaarten uit Dover Western Docks:

— Alle dagen te 11u50 (x), te 15u45 (x) en te 19u00 (x)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 11u15 (x), te 17u15 (x) en te 20u15 (x)

— Op 15, 16, 17, 18 en 19 maart bijkomende vaart te 23u15 (x)

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

— Alle dagen te 01u15 (x) en te 05u15 (x).

Afvaarten uit Dover Eastern Docks

— Dagelijks te 00u20 (x), te 09u20 (x) en te 15u20 (x).

— Op 16, 17, 18, 19 en 20 maart bijkomende afvaart te 03u20 (x)

Afvaarten uit Folkestone

— Alle dagen te 07u00 (x) en te 22u45 (x).

(x) Nemen ook voertuigen

tweede week van maart. Vooral de prijzen van de tongen zijn boven verwachting goed gebleven, dinsdag gingen ze zelfs nog iets stijgen. Hierdoor liepen de grote soorten op tot 204 fr het kg. Amerika zal zijn tongen dus krijgen maar er wel een erg hoge prijs moeten voor betalen. Het moet zijn dat het over de plas toch nog zo slecht niet gaat want tongen die hier al 200 fr kosten in de afslag zullen ginder nog stukken duurder zijn. Voor de tongvissers ondertussen wel een flinke meevaller. Meteen werden er voor al deze schepen flinke resultaten bereikt met drie resultaten boven het miljoen. De niet-

STRAALBUIZEN

tongvissers moesten het vooral hebben van rog, heek, steenschol, schol, vlaswijting en kabeljauw met gul. Minder gebrachte soorten, die erg duur waren, heetten staartvis, rode knorhaan, tarbot, harder en koningsvis.

Was het voor de kanaalschepen een betrekkelijk gunstige week, voor de Westschepen was het wel minder gunstig. De wijtingprijs liet het immers afweten en behoorlijke hoeveelheden moesten opgevangen worden. Dinsdag een toch iets betere prijs met grote sortering tot 21 fr en kleine tot 16 fr. Gul deed het niet te best en ging weg tussen 15 en 322 fr volgens grootte en kwaliteit.

ERG WEINIG IJSLANDVIS

Een paar vangsten slechts van IJsland, een van die vangsten werd in twee keer op maandag en dinsdag, verkocht. Rode zeebaars en schelvis waren ook nu weer de meest gebrachte soorten van deze visgrond. Rode zeebaars die goed verkocht werd en waarvoor de prijs opliep tot 35 fr. Kabeljauw deed het heel wat minder goed en geraakte amper aan 23 fr. Voor de schelvis werd tussen 22 en 32 fr tong waren zeer schaars en ook erg gegeven. Schotse schol en hondsduur. Heilbot hebben we in de markt weer te zien gekregen, alleen de heel kleine sortering kreeg nwe te zien, er werd daar tot 100 fr voor gegeven. Mooie heilbot moet zeker meer dan 160 fr halen. Een mooie uitslag voor de O.316 die met 1195 bennen aan een opbrengst van 1,7 miljoen geraakte.

GARNAALVANGSTEN WORDEN GROTER

Langzaam aan gaan de garnaaLvangers weer groter worden. Maandag, wegens het slecht weer, was er helemaal niets op de markt. Dinsdag werden er dan toch weer 1035 kg aangevoerd en dit zonder de hulp van schepen uit Zeebrugge. De prijs lag tussen 61 en 102 fr met meestal rond de 75 à 80 fr.

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

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)

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)

OOSTENDE

VRIJDAG 5 MAART 1976

KANAAL				
N.579	15	130	3360	597.095
O.127	16	75	5402	963.864
WEST				
RI.438	8	595	—	713.550
O.206	12	210	—	192.840
N.15	10	55	5868	1.011.368
IJSLAND				
O.316	17	690	—	1.029.020
O.129	17	410	—	536.650
KANAAL				
O.182	18	100	3200	649.333
O.82	16	150	3200	659.293
O.285	12	180	—	218.582
O.275	16	250	800	432.580
O.239	17	270	400	323.625
Z.34	16	100	6400	1.214.574
O.229	15	200	400	408.097
O.309	15	350	600	482.953
O.186	16	250	5700	1.272.945
O.128	16	250	1650	526.291
O.66	15	145	170	277.265
WEST				
N.3	9	300	142	322.474
O.217	5	200	—	147.380
O.26	8	200	—	176.780
O.69	9	200	—	264.532
N.719	8	170	—	188.840
N.41	8	170	130	180.376
N.720	7	130	—	127.410
N.723	8	200	—	140.140

DINSDAG 9 MAART 1976

IJSLAND				
O.816 (rest)		505	—	681.080
WEST				
RI.288	7	356	—	500.940
O.37	7	95	—	116.171
KANAAL				
O.114	17	75	4739	946.491
O.35	14	188	171	329.072
O.120	15	125	238	197.891

WOENSDAG 10 MAART 1976

KANAAL				
Z.502	20	135	3000	599.369
WEST				
N.40	7	150	828	312.367

De Scandinavische landen veroordelen Engeland in zijn kabeljauwoorlog

Vorige week heeft een onoplettendheid ons een vergissing in de titel doen beseffen. Inderdaad de Scandinavische landen hebben geen kritiek uitgebracht op de Nederlandse, maar wel op de kabeljauwoorlog door de Engelsen gevoerd. Wie het artikel gelezen heeft, zal onmiddellijk de titel ont hebben vastgesteld.

ERG WEINIG VIS IN FEBRUARI 1976

Februari is voor de visserij een vrij ongunstige maand geweest. Er waren de doorgaans kleine vangsten en de meestal erg lage prijzen voor de meest gebrachte soorten. Niet alle vis was goedkoop, wel die waarvan de reis moest 'gemaakt' worden. Zo bvb. kabeljauw, gul en wijting die door de meeste schepen meest aangevoerd werden. Er waren ook dure soorten en hier vermelden we dan speciaal de tongen en de Schotse schol van IJslaan. Rode zeebaars kreeg erg wisselvallige prijzen en moest zelfs deels opgevangen worden.

In totaal een aanvoer die verminderde tegenover verleden jaar van 1.894.822 kg naar 1.935.336 kg. Bij die 1.395 ton vis die dit jaar gebracht werden waren er dan nog 129 ton vreemde vis aangevoerd door Deense vaartuigen. Ook nog 62.276 kg haring, in de afslag gezet door de twee schepen uit Nieuwpoort, de N.708 en de N.709 die er een opbrengst van 817.032 fr mee bereikten. Niet slecht maar toch ook lang niet zoals het zou moeten zijn. De vangsten waren erg klein en de haringprijzen lang niet altijd zoals het hoort.

Een visaanvoer van slechts 1.178.134 kg werd verkocht voor 37 miljoen 129.584 fr. De totale opbrengst die een stuk onder die van verleden jaar bleef toen 47.449.558 fr bereikt werd.

De aanvoer van vreemde vis steeg van 20.730 kg naar 129.673 kg en bestond voornamelijk uit kabeljauw en gul. Wat de opbrengst van de geschatte vis betreft deze verminderde nog maar eens, nu werd nog amper 71.040 fr opgebracht door een tiental schepen in

een ganse maand. Bovendien komt praktisch geen enkel kustvaartuig nog vis verkopen in de vismijn. Er moet dus wel zeer weinig te vangen zijn op onze kust.

Na 2 maanden staan we met een totale aanvoer van amper 2.749.982 kg, dat is nog maar eens minder dan verleden jaar toen 3.515.913 kg verkocht werden in de afslag. En verleden maand was er na twee maanden reeds een achterstand van 426 ton op 1974. In twee jaar tijd is de aanvoer dus met niet minder dan 1198 ton gedaald in de beschouwde periode. Wie zou er nog durven beweren dat het goed gaat in de vismijn van Oostende? De opbrengst is eveneens nog minder dan voor twee jaar toen 110 miljoen bereikt werd tegen nu maar 96.035.606 fr. Toch nog altijd 5,4 miljoen meer dan verleden jaar na 2 maanden. Hier speelt de grotere aanvoer van tong een rol, want die deed de gemiddelde prijs van de aanvoer stijgen terwijl in januari een flinke meer-opbrengst bereikt werd die nu echter al weer bijna helemaal weggesmolten is. Niet te vergeten dat de opbrengst aan vreemde vis na 2 maanden toch al weer 3.176.978 fr bedroeg tegen 1.350.772 fr verleden jaar.

Over het algemeen kunnen we zeggen dat de veel gebrachte soorten als kabeljauw, gul en wijting uit de toon vielen tijdens de laatste maand terwijl de andere soorten doorgaans redelijk verkocht werden. Alleen werden die dure soorten dan weer te weinig gebracht zodat ze weinig baat bijbrachten aan de opbrengsten van de verschillende schepen.

ZIJ HADDEN PECH...

— Op de terugreis van de garnaalvangst, bevond de Z.586 „Mermaid“ zich ter hoogte van de kop van de havendam, toen opeens een snelboot kwam opdagen. De opvarenden vroegen aan schipper Roger Vantorre een gekanteld zeilyacht te willen opslepen, dat op zowat een kwartmijl noord-oostelijk van de kop van de havendam lag. De schipper van de „Mermaid“ was dadelijk akkoord en maakte rechtsomkeer. Het bedoelde zeilyacht werd gevonden en op sleep genomen naar de kielbank waar het aan de eigenaars werd overhandigd.

— Op de terugreis van de visserijgronden, was de zichtbaarheid voor schipper Romain Snauwaert van de Z.444 zeer slecht, toen hij ter hoogte van de havendam was. De volledige bemanning stond op dat ogenblik aan dek. Via de radio vroeg de schipper om toelating de haven te mogen binnenlopen, wat hem toegestaan werd. Door de hevige N.E.-stroming is het schip bij het omvaren van de havendam vlugger dan voorzien rond de muur gelopen. Hierdoor raakte de voorsteven van het schip eventjes de binnenkant van de havendammuur. De voorsteven kreeg een lichte deuk.

De Z.500 moest donderdagnamiddag 4 maart door de Staats-sleepboot naar de haven van Zeebrugge opgesleept worden met een tros in de schroef. Bij nazicht door een duiker werd geen schade vastgesteld

De N.15 „De Kottens“ van Roger Calcoen heeft donderdag 26 februari rond 10 uur de haven van Nieuwpoort ter bokkenvisserij uitgevaren en moest door de N.723 vrijdag 5 maart de haven van Oostende binnengesleept worden met schroefdefekt.

De N.45 van Michel Vercoutter moest van de Fairy Bank terugkomen doordat de werking van de Decca uitgevallen was.

De O.104 van Honore Dasseville moest de garnaalvisserij stilleggen en de Oostendse haven terug aandoen met schroefschade.

Tijdens de visserij verloor de Z.462 van Constant Pauwaert een anker en 15 vadem ketting.

De Z.501 van Dobbels Eric moest de garnaalvisserij staken tengevolge van slecht weder waardoor het BB navigatielicht losgeslagen was en het reddingsvlot over boord ging.

De Z.542 van Frans Devoogt moest de visserij staken en de thuishaven aandoen nadat een stuk tros in de schroef terecht gekomen was, waardoor de keerkoppeling schade berokkend werd.

De Z.552 van Frans Bommeloo moest twee maal zijn reis op de garnaalvisserij onderbreken omdat zijn radar en decca-apparatuur niet behoorlijk hersteld waren.

De Z.257 moest met motordefekt door de Z.809 naar de haven van Zeebrugge opgesleept worden.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

5-3	5	97.880	3.504.972			
8-3	211	297.042	9.680.930			
9-3	6	72.348	2.803.785			
10-3	2	13.078	975.496			
	34	455.348	16.966.183			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

3-3	13	617	52.808	83.—	129.—	
4-3	5	324	29.232	84.—	93.—	
6-3	6	321	32.827	80.—	112.—	
9-3	12	1.070	85.875	61.—	102.—	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

5-3	3	196	17.926	81.—	100.—	
9-3	2	148	10.110	68.—	69.—	
10-3	4	224	17.405	70.—	86.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

4-3	0	2.408	171.537			
5-3	1	553	25.322			
8-3	6	18.789	442.878			
10-3	1	2.240	125.719			

NIEUWPOORT

DONDERDAG 4 MAART 1976

ARM.44 171.557
De vangst bedroeg 2.400 kg., met inbegrip van 790 kg. tongen, wat platvis, scharren, enz. de 2e 200 fr., de 3e 211 fr., de 4e 194 fr., de 5e 173 fr. en de kleine 148 fr. De platvis (niet gegut) 1.400 fr., de drielingen 2.000 fr., en 1.560 fr. voor de visjes. Alle andere variaties kregen ook hun prijs. Zou de donderdag niet de verkoopdag worden waar alle handelaars en winkeliers hun voorraad kopen voor het drukke week-end?

VRIJDAG 5 MAART 1976

N.700 25.322

Een klein vangstje van amper 500 kg. vis met 100 kg. tongen.

MAANDAG 8 MAART 1976

N.761 47.205 N.715 168.662
N.765 82.971 N.346 41.923
N.345 45.452 N.591 56.465

Er werd gelost : 18.800 kg. vis, voor een besomming van 442.878 fr. De markt was meest bevoorrad door wijting en posten, precies dure soorten die een lage prijs kenden. De vangst van N.715 was van een andere visgrond, met meer variatie, rogsoorten, vlaswijting enz. De tongen (alles samen 550 kg.) kregen 131 fr. de kg. voor de grootste soort de 2e 196, de 3e 198, de 4e 182, de 5e 147, en de kleine 133 à 150 fr. Kabeljauw werd gekocht aan 2.200 en 2.300 fr., wijl de gullen slechts 1.600 en 1.300 fr. kregen (filé soorten aan 720 fr.). Grote wijting 880 tot maximum 970 fr. De kleine de opvangprijs. Rogsoorten : moers 2.100 fr., tielten 1.800 fr. de benne Vlaswijting 1.650 fr. voor de grootste, de middenslag 1.540 fr.

Platvis : grote 850 à 900 fr. de benne drielingen 1.500 fr., de visjes 940 fr. Speerhaalen waarvan weinig op de markt kregen 1.500 fr. Zeehonden : van 1.100 à 1.300 fr. Dit voor de maandagmarkt!

WOENSDAG 10 MAART 1976

N.172 125.719

Vangst van 2.240 kg. met inbegrip van 385 kg. tongen, een paar bennen „rare“ vis, 11 bennen haaien, wat roggen en vlassers.

Belangstelling was er genoeg, en... maar één vangst op de markt, met het gevolg dat alles duur verkocht werd.

ZEEBRUGGE

MAANDAG 8 MAART 1976

Z.578 2 100 10 29.560
Z.12 10 1.200 60 441.500
Z.547 2 100 10 74.780
Z.510 2 200 10 109.900
B.5 19 5.000 300 1.209.482
Z.554-538 2 — 60 81.160
1.946.382

DINSdag 9 MAART 1976

Z.505 8 1.500 60 393.980
Z.518 5 600 30 173.170
Z.331 4 900 70 368.590
935.740

WOENSDAG 10 MAART 1976

Z.546 4 200 20 110.540
Z.19 5 800 70 295.960
Z.460 4 200 50 151.150
Z.196 6 1.000 70 530.910
Z.14 6 2.800 110 632.610
1.721.170

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 12 MAART 1976

WEST : N.45 (170 m., hetzij 60 kab-gul, 60 wijting, 20 rog er. zeehond, 30 varia).

MAANDAG 15 MAART 1976

IJSLAND : O.202 (1.200 m., hetzij 100 kab-gul, 500 schelvis en totten, 500 rode zeebaars, 100 varia).

O.216 (1.250 m., hetzij 100 kab-gul, 200 kools, 300 rode zeebaars, 550 schelvis en totten, 50 varia);

O.81 (2.000 m., hetzij 150 kab-gul, 1.200 rode zeebaars, 500 schelvis en totten, 100 varia, 50 kools).

KANAAL : O.181 (100 vis, 3.000 tong), O.282, O.274, O.369, O.306, O.279, N.705;

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

NOOP HEAD : O.236.

DINSdag 16 MAART 1976

KANAAL : O.254 (100 m. + 3.000 tong), O.123, Z.499.

NOORD : O.198 (vermoedelijk).
NOORDZEE : Z.209-Z.509.

WOENSDAG 17 MAART 1976

WEST : N.720, N.723.

Scheivis	8-3-1976	9-3-1976
Groot	28.30-32.—	27.—-32.20
Middel	25.—-27.40	23.—-28.—
Klein	15.—-22.—	14.60-20.40
Kabeljauw	21.60-24.—	21.60—
Gul	23.—-24.80	21.80-23.—
Wijting	13.40-24.40	14.—-20.—
Schaat	40.—-54.40	—
Zeebaars	27.80-35.40	30.20-32.60
Leng	25.—-48.—	19.40-52.—
Schartong	32.—-44.—	—
Heilbot	100.0-110.0	91.—-96.—
Koolvis	24.—-25.—	13.—
Hondstong	29.—-45.20	—
Zeevolf	34.—	—
Staart	—	—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	8-3-1976	9-3-1976	10-3-1976
Lappen	137 -149	144 -154	143 -146
Grote	193 -202	197 -204	194 -197
3/4	190 -200	194 -198	183 -199
Blok	156 -163	171 -180	163 -183
voor-kleine	140 -150	151 -153	139 -172
kleine	123 -130	139 -140	127 -140
slips	—	—	—

Zeebrugge

Soorten	8-3-1976	9-3-1976	10-3-1976
grote	153 -156	153 -156	152 -154
blok	203 -205	205 -207	204 -207
fruit	193 -196	189 -193	192 -197
schone kleine	161 -164	182 —	181 -190
kleine	140 -143	161 —	161 -165
tout petit	130 -138	149 —	152 -153
slips	122 -118	130 —	128 -129

Nieuwpoort

Soorten	8-3-1976	9-3-1976	10-3-1976
Tong I	131 —	—	140 —
Tong II	196 —	—	190 —
Tong III	193 —	—	203 —
Tong IV	182 —	—	180 —
Tong V	147 —	—	164 —
Kleine	135 —	—	149 —

PLADIJS

Oostende

Soorten	8-3-1976	9-3-1976	10-3-1976
Grote	24.—-26.—	23.—-27.40	26.—-30.—
grote iek	19.80-26.20	—	20.—
kleine iek	20.—-24.60	29.60-31.—	17.80—
derde slag	21.—-27.60	37.80-40.—	23.—
platjes	14.80-20.—	18.—-22.—	14.80-29.40

Zeebrugge

Soorten	8-3-1976	9-3-1976	10-3-1976
I	28.—	16.—-27.—	27.—
II	29.—	34.—	38.—
III	35.—	37.—	48.—
V	19.—	27.—-37.—	37.—
IV	—	—	—

Nieuwpoort

Soorten	8-3-1976	9-3-1976	10-3-1976
Moeien	20.—	—	20.—
grote pladijs	27.—	—	37.—
drielingen	20.—	—	43.—
platjes	—	—	—

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

6/69 (T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.
Zie B.a.Z. 1/51-1976

Gedurende de periode van 15 tot en met 26 maart 1976, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector als volgt :

— week van 15 tot 19 maart 1976 : op woensdag 17, donderdag 18 en vrijdag 19 maart 1976 ;

— week van 22 tot 26 maart 1976 : op woensdag 24, donderdag 25 en vrijdag 26 maart 1976.

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

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

(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 27-2-'76 — H.59445)

6/70 (T) Westhinder - Vlissingen route (vaarwater Wielingen). — Wrak afgedregd.
Zie B.a.Z. 17/119 (T)-1975

Juiste positie wrak : 51°22'31".4N - 3 06'39".3E

Aanbrengen een afgedregde diepte van 77 dm "Wk" in bovenstaande positie.

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

(Hydrografie Oostende)

NEDERLAND

6/71 (T) W van Scheldemond tot W van Schouwen. — Oefenmijnevelden.

Van 16 tot en met 26 maart 1976 zijn 4 oefenmijnevelden ingesteld, met een straal en het middelpunt als volgt :

Straal : Middelpunt op :

a. 2 zm 51°29'00"N - 2°50'00"E ;

b. 2 zm 51°32'00"N - 3°04'00"E ;

c. 1 zm 51°37'30"N - 3°27'30"E ;

d. 1 zm 51°45'00"N - 3°27'30"E.

Scheepvaart en visserij wordt verzocht in genoemde periode deze gebieden te mijden.

(Zie Belg. krtn. „Vlaamse Banken" en „Monding der Westerschelde").

(Ned. B.a.Z. 744 (T) — H.59464)

6/72 Westerschelde. — Oeverlicht Terneuzen. Lichtsectoren gewijzigd.

Positie : ± 51°20'.6N - 3°49'.6E

De sectoren van het licht (Ogn r en w 5 sec) op de W havendam van de Veerhaven wijzigen als volgt : „Rood" van 092° tot in 115° ; „Wit" door S tot in 238° ; verder onveranderd tot in 309° ; vervolgens „Wit" door N tot in 003° ; overigens „Duister".

(Zie Belg. krt „Schelde" en Lichtenlijst 1972 - nr. 538).

(Ned. B.a.Z. 664 — H.59435)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	8-3-1976	8-3-1976	9-3-1976	9-3-1976	10-3-1976	10-3-1976	8-3-1976
Farbot : groot (123)	185 -205	232		235		240	
middel (123)	154 -170	132 -189		130 -147		189	145
klein (123)	95 -120	105		109		135 -150	110
Griet : groot (123)	72 -95	92	86	94	82	102	120
middel (123)	55 -68	82		86		90	
klein (123)		70 -75		75	50 -62	84	
Schelvis : groot	32 -40						
middel	26 -32						
klein	20 -26,40						
Heek : groot	52 -73,60				80		
middel	46 -53,40		55 -60				
klein	20 -34		24 -32				
Lom							
Leng	26 -28,40		26,60-27,40				
Rog (I)	26 -46,40						
Keilrog (123)	59 -65		49 -64				
Rog (23)		42		65		58	42
Tiltan (23)		44		49		61	37
Scherpstaart (23)		43		59		51	38
Halve mans (23)		27		40		42	27
Teelt (2)		27		42		42	
Katrog (2)		5 -11		27		24	
Kabeljauw	23 -32	24 -40	21 -32,80	35	32	30	44 -47
Gul (groot)	15,20-29,40	26 -40	16 -31,80	35	23,60-32,60	33	26 -35
Gul (middel)		26 -27		34		33	
Gul (klein)		25 -27		31		29	
Hozemondhamme	58 -117,8		78 -112				
Wijting : groot	12,20-17,40		12,40-23,40		12,20-21,80		18 -20
klein		32				27	12 -14
Schar	10,60-21		12,40-21	21	11 -21	28	17 -27
Stenschol	19,20-72		22 -91		27,60-90		
Zeehaai	19 -35,20	26		35		35	30
Hondshaai	7,80-16						
Doornhaai							
Pieterman							110
Makreeel							
Horsmakreeel							
Zeekreeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal	6,40-10,60						
Schartong	19 -32,40						
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaai							
Steenholk	9,60-13		7,80-9				
Heilbot							
Koolvis	19,40-26,20						
Steur							
Zeewolf							
Pollak	28,40-42		28 -33,40				
Zonnevis	100 -110		110				
Koningsvis	110 -115						
Vlaswijting							
Zeeduivel							
Schotse schol							
Zeehond		20 -22					25
Bot							4
Rode Poon (roobaard)	30 -44	37	28 -37,60				
Grauwe Poon (knorh.)	18 -20	28			42		
Rode Knorhaan	28 -53,20		24 -44				20 -26
Posten				10 -12		7 -8	
Langoesten (midden)		10 -12					
(klein)							

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 3 maart werd aangevoerd : 255 kg tong, 1 kist tarbot en griet, 1516 kisten kabeljauw, 1257 kisten koolvis, 239 kisten schelvis, 1145 kisten wijting, 2 kisten makreel, 86 kisten schol, 28 kisten schar en 132 kisten diversen.

Prijzen in guldens : Per 1 kg : grote tong 9,88; grootmiddel tong 13,89; kleinniddel tong 12,35; tong één 10,39; tong twee 9,47-9,41. Per 40 kg : tarbot 238; griet 177-148; kabeljauw één 85-53; kabeljauw twee 84-53; kabeljauw drie 84-70; kabeljauw vier 86-67; kabeljauw vijf 67-48; koolvis één 36-34; koolvis twee 37-36; koolvis drie 46-35; koolvis vier 40-21; schelvis één 104-96; schelvis twee 106-72; schelvis drie 112-57; schelvis vier 45-22; schol één 56; schol twee 66; schol drie 88; schol vier 82-54; wijting drie 50-18; schar 102-65; makreel drie 20; leng 54-42; lommen 44-40; ham met kop 138-94; lever 20.

De besommingen waren : SCH 10 8900; VL 89 52.200; IM 57 12.900; UK 218 8.800; IJM 18 3.300; IJM 27 1.400; UK 208 en UK 236 11.900; UK 6 en UK 123 8.200; UK 17 en UK 56 12.400; UK 23 en UK 78 9.400; UK 48 en UK 23 11.300; UK 107 en UK 200 9.900; UK 135 en UK 145 11.330.

Aan de vrijdagmarkt werd aangevoerd : 12.470 kg tong; 71 kisten kabeljauw; 1697 kisten kabeljauw; 402 kisten koolvis; 152 kisten schelvis; 1236 kisten wijting; 562 kisten schol; 51 kisten schar en 360 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 13,54-11,10; grote tong 10,46-10,08; grootmiddel tong 14,47-14,25; kleinniddel tong 11,78-11,59; tong één 10,47-10,08; tong twee 9,30-8,89

Per 40 kg : tarbot 389-187; griet 197-140; kabeljauw één 78-54; kabeljauw twee 88-56; kabeljauw drie 82-64; kabeljauw vier 82-65; kabeljauw vijf 71-53; koolvis één 34-32; koolvis twee 40-37; koolvis drie 46-41; koolvis vier 26-18,40; schelvis één 55-52; schelvis twee 44-40; schelvis drie 74-39; schelvis vier 86-39; schol één 52-47; schol twee 65-58; schol drie 67-60; schol vier 65-48; wijting drie 57-30,40; schar 81-56.

De besommingen waren : KW 29 16.000; KW 171 14.000; KW 185 20.000; VL 1 39.300; VD 2 20.500; VD 89 300; IJM 18 1.100; UK 6 en UK 123 6.600; UK 48 en UK 78 1.800; UK 107 en UK 200 13.000; UK 218 9.500; UK 236 7.600.

Aan de maandagmarkt werd aangevoerd : 18.150 kg tong, 161 kisten tarbot en griet, 1944 kisten kabeljauw, 348 kisten koolvis, 3406 kisten schol, 1955 kisten wijting, 750 kisten schelvis, 105 kisten schar, 3 kisten makreel, 2 kisten makreel, 459 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg : tarbot 14,50-11,78, grote tong 10,55-10,01 groot-middel tong 15,04-14,15, kleinniddel tong 12,11-11,39, tong één 11,49-10,10, tong twee 10,23-8,69. Per 40 kg : tarbot 456-210, griet 203-147 kabeljauw één 84-53, kabeljauw twee 90-48,40, kabeljauw drie 77-48,40, kabeljauw vier 76-60, kabeljauw vijf 62-35, koolvis één 40-37, koolvis twee 46-43, koolvis drie 54-47, koolvis vier 44-53, schol één 51-47, schol twee 67-58, schol drie 72-52, schol vier 71-48, wijting drie 45-

33,60, wijting vier 25,60, schar 62-34, makreel twee 41,20-38,40, haring twee 22,20, schelvis één 76-62, schelvis twee 50-47, schelvis drie 40-33, schelvis vier 58-33.

De besommingen waren : KW 15 f 8700, KW 22 f 29.200, KW 24 f 31.300, KW 25 f 31.310, KW 42 f 20.400, KW 43 f 7900, KW 51 f 10.200, KW 55 f 27.300, KW 74 f 55.500, KW 88 f 24.100, KW 105 f 27.200, KW 113 f 14.400, KW 135 f 18.900, KW 145 f 23.200, KW 149 f 16.900, KW 152 f 11.100, KW 167 f 16.900, KW 175 f 26.200, KW 185 f 900, KW 4 f 1500, KW 187 f 15.200, KW 189 f 25.200, KW 214 f 15.400, KW 221 f 11.200, KW 221 f 8.900, SCH 256 f 17.200, UK 73 f 16.700, VL 73 f 9400, IJM 29 f 27.800, IJM 30 f 8.300, IJM 44 f 31.300, IJM 115 f 54.000, IJM 154 f 14.400, IJM 221 f 24.900, IJM 20 g 6.600.

INZINKING DER VISPRIJZEN TE GRIMSBY EN ANDERE ENGELSE MARKTEN

Te Grimsby en elders in Engeland en Schotland maakt de visserij een zeer slechte tijd door. Te Grimsby zelf werden verscheidene duizenden bennen vis, voornamelijk van de diepzeetreilerij, naar de vismeelfabrieken verwezen, gezien vooral kabeljauw en gullen geen kopers vonden. Ter plaatse vertelde men dat de doodsklokken luiden voor de visserij en zo geen maatregelen genomen, dit het einde zal betekenen, minstens voor de diepzeetreilers. De voornaamste en praktisch enige reden voor deze toestand is de grote ongebreidelde invoer van buitenlandse vis. Vol-

gens cijfers gepubliceerd door de Producentenorganisatie, zijn alleen reeds in de maand januari, nagenoeg 22 duizend ton vis ingevoerd voor een waarde van een klein miljard Belgische fr. Vergeleken met januari van het vorig jaar, waar de cijfers respectievelijk 12.000 Ton en 460 miljoen Belgische fr bedroegen, is dit nagenoeg het dubbel. De Engelsnse tmii dubbel. De Engelse minister van landbouw en visserij, de heer Fred Peart werd hieromtrent door de visserij onder druk gezet en be- loofde op donderdag naar Brussel te gaan om er de zaak persoonlijk te gaan bespreken. De ingevoerde vis behelst verse, diepgevroren en gezouten produkten. Volgens de plaatselijke vissers is het vooral de invoer van diepgevroren vis uit derde landen aan dumpingprijzen die de vraag naar eigen produkten gevoelig afzwakt met als gevolg een prijsinzinking over de ganse lijn. Bijna alle IJslandvissersvaartuigen zagen honderden bennen vis naar de vismeelfabrieken verwezen. Algemeen zeggen deze beman- ningen dat het werkelijk niet waard is de IJslandse kanonneer- boten te trotseren en in dergelijke moeilijke omstandigheden te gaan vissen om hier dan één vierde van de gevangen vis onverkocht te zien blijven staan. Een andere reden van het moeilijk verkopen van de IJslandse kabeljauw, schijnt echter de eerder onverwachte eerste grote aanvoeren van de Noordzeeka- beljauw te zijn door de Seinenet- vissers. Ook te Fleetwood kent men een gevoelige prijsinzinking en heeft de betrokken sektor zich tot de regering gewend voor het nemen van dringende maatregelen. De voorzitter van de Fleetwood- vissersreders, de heer Mark Hamer, wijst eveneens in de richting van de ongebreidelde invoer, vooral van kabeljauw en koolvis. Wat de in- spanningen van Fleetwood betreft om ter plaatse een goede bevoor- radingsmarkt in koolvis op punt gesteld te hebben, wijst deze spre- ker er op dat de invoer van deze vis alleen reeds in 1975 met 800 pct deze van 1974 overtrof ! Vooral wordt de nadruk gelegd op de in- voeren uit landen buiten de EEG waar de visserij over enorme staatsubsidies beschikt. Hiermede wordt natuurlijk de Oostbloklanden bedoeld. We menen zelf dat dit wel de juiste probleemstelling is, de overbevissing vanwege de Oostblok- landen en de invoer aan dumping- prijzen naar de EEG-landen om over buitenlandse dividiezen te kun- nen beschikken. We menen dat het hoog tijd is dat men te Brussel hier wat aan doet. De reglemen- ten van de Economische Europese Gemeenschap laten een verbod van invoer uit derde landen wel toe of minstens een beperking hiervan.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 1 tot en met 6 maart

Met toch nog wel een redelijke Kabeljauwaanvoer in de voorweek, konden ook de kleinere kotters nog tot redelijke besommingen komen.

Ook de grote weekkotters, met over het algemeen wat royalere tongvangsten en wat afnemende scholvangsten, maakten het over de gehele linie redelijk tot zeer goed.

Ook de voor de tong betaalde prijzen bleven opmerkelijk stabiel, al was het verschil in aangebrachte sortering in enkele gevallen opval- lend, toch bleven de tongprijzen variëren vanaf f 10,35 tot f 11,50 per aangevoerde kilo gemiddeld.

De hoogste besommer maakte f 37.900,— voor en aanvoer van 7.267 kg, waarvan 2.850 kg schol en 2.501 kg. tong (f 11,45).

Door 109 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

60.919	kg	TONG	f	665.3G20,14	vn	f	1499	f	887
5.971	kg	TARBOT	f	39.524,68	van	f	1383	f	309
155.060	kg	SCHOL	f	235.017,56	van	f	185	f	117
111.860	kg	KABELJAUW	f	184.109,21	van	f	340	f	080
5.262	kg	GRIET	f	19.212,92	van	f	460	f	305
7.110	kg	SCHAR	f	8.768,16	van	f	225	f	099
16.020	kg	WIJTING	f	13.275,23	van	f	140	f	064
3.828	kg	TONGSCHAR	f	13.283,97	van	f	358	f	255
1.210	kg	STEENBOLK	f	779,64	van	f	070	f	053
21.070	kg	BOT	f	9.076,81	van	f	046	f	018
3.650	kg	LEVER EN KUIT	f	5.826,90	van	f	200	f	010
2.259	kg	ROG	f	1.778,51	van	f	129	f	010
245	kg	SCHELVIS	f	401,00	van	f	250	f	087
276	kg	DIVERSEN	f	762,70	van	f		f	
394.740				1.197.137,43					

**REDERS en
VISSERS,
voor uw
SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING
wendt U in volle
vertrouwen tot de**

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01
(7390V)

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

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

VRAAG ONS OM INLICHTINGEN

TELEFONEER EVEN OP NUMMER (050) 54 40 84

PRIVE (050) 54 48 37

OF SPRING EENS BINNEN BIJ

SCHEEPSWERVEN

L. DEGRAEVE - ZEEBRUGGE

NIEUWBOUW — HERSTELLINGEN —
SERVICE — AFDELING MEKANIEK —
HERSTELLEN MOTOREN

(7775V)

**A. LOWYCK &
ZOON**

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



HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN



Agent en dephouder voor de Visserij :

**Scheepsverven
Sigma Coatings**

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1976 VERSCHENEN

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

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

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

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. IN BELGIE

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

B. NEDERLAND

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

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Onze HOOGWATERBOEKJES 1976

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

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

VOOR GROTE HOEVEELHEDEN SPECIALE PRIJZEN.



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.

