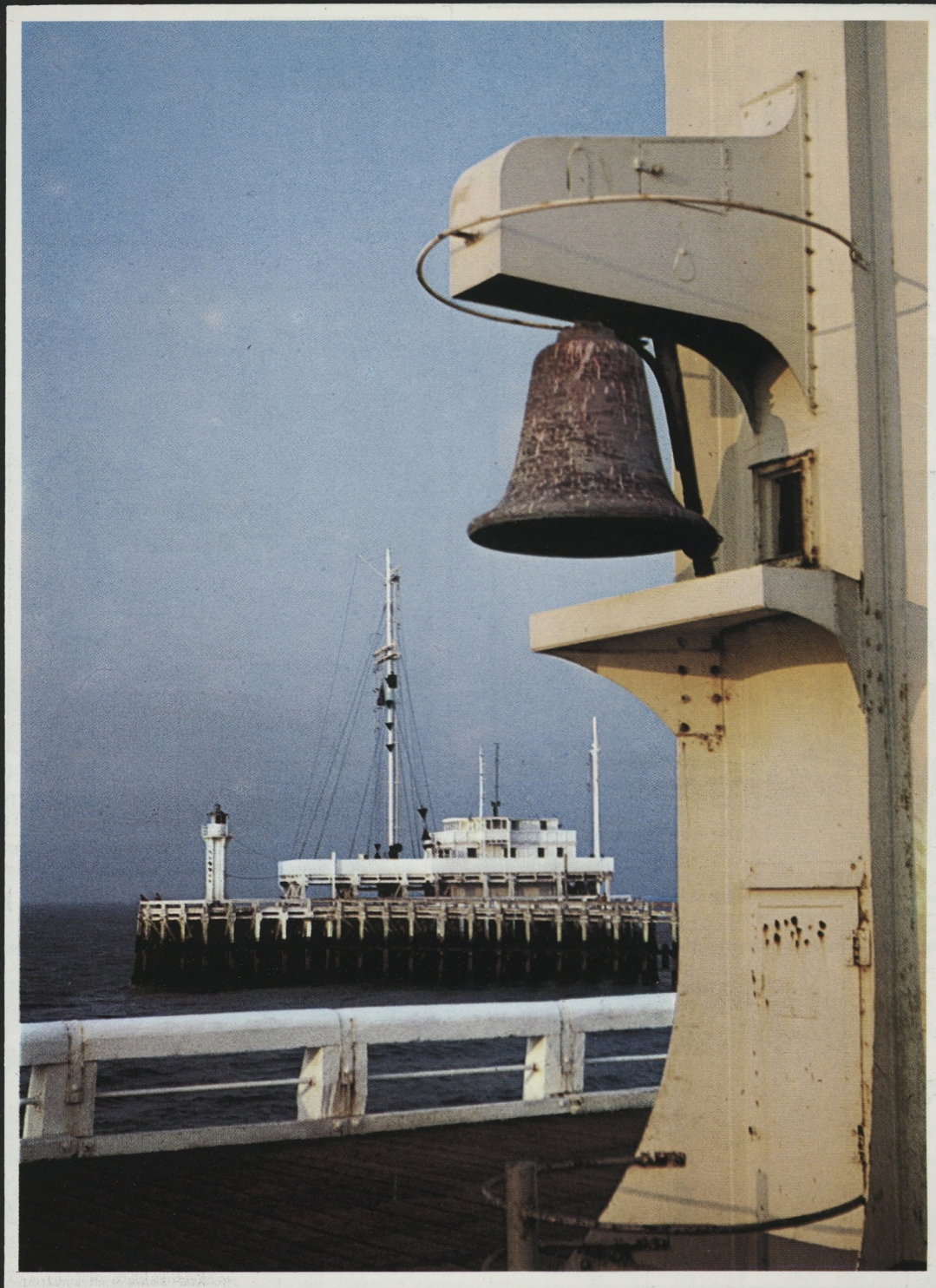




HET VISSERIJ BLAD

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN



Agent en depothouder voor de Visserij:

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

JOPA

Universele
Transportkist

in bekende uitvoering
en kwaliteit.

Scheurvast.

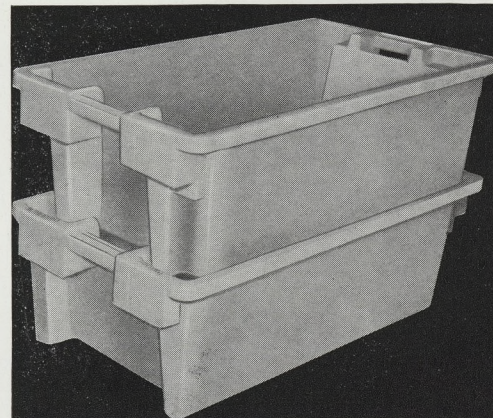
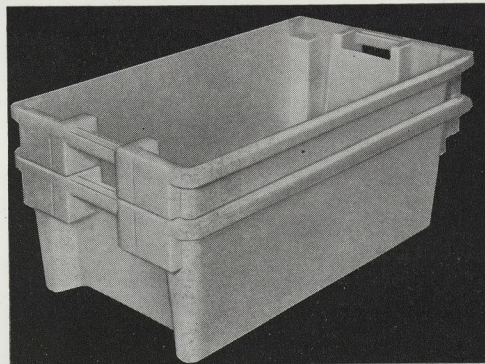
Stabiel en robuust
door de ca 4 mm.
wandsterkte.

Uitgevoerd uit
kunststof van de
vereiste kwaliteit en
eigenschappen.

Volmaakt hygiënische
uitvoering.

Stapel en nestelbaar.

NU OOK IN BELGIE



Inhoud

1. 40 kg. — 60 Ltr.
2. 50 kg. — 75 Ltr.
1. 800 x 450 x 264 mm.
2. 880 x 560 x 235 mm.

Gewicht 4,0 kg NDPE

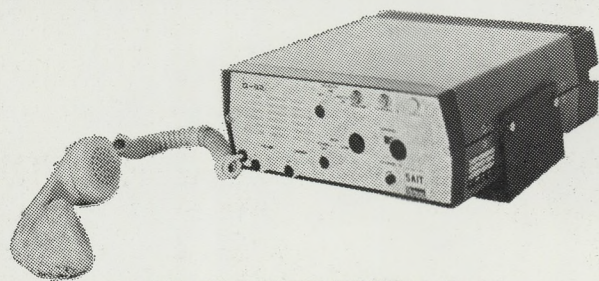
Leverbaar in diverse
kleuren zonder
prijsverhoging.

Franco vismijn
OOSTENDE en
ZEEBRUGGE
„in groupage”.

VRAAG ONS OM INLICHTINGEN

J. Smit, Amsterdam, c/a Keizersgracht 197, tel. 20/255484 - 243339
Telex 820706 jopa d 4730 Ahlen/Westf. Telefon (02382) 5047

Schrijft U ons S.V.P. bij afwezigheid. Wij nemen dan direct met U
kontakt op. Het is ook voor U belangrijk dat wij voor een prijsdoor-
braak hebben gezorgd.



VHF RADIOTELEFOON D 62

KUSTVAART - ZEEVAART

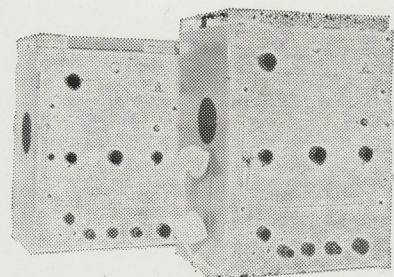
SAIT ELECTRONICS
NAVIGATIETOESTELLEN
VOOR DE ZEEVISSERIJ

SAIT

Electronics



SATNAV ONTVANGER



SSB ZENDER/ONTVANGER
ER 210/410

Voor nadere inlichtingen:

SAIT ZEEKUST

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

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

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

(7790V)

het visserijblad

Vrijdag 16 april 1976 — Nr. 15

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.300 FR. — 6 MAANDEN 650 FR. — 3 MAANDEN 325 FR. —
BUITENLAND 1.500 FR. — NEDERLAND 90 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ :
HENDRIK BAELSKAAI 30 - 8400 OOSTENDE — TEL. (059) 70.77.13 - 70.77.14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O.
25202 — B.T.W. 412.522.588
DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

Statistieken om in te stikken

Het ergert ons van langsom meer dagelijks te moeten horen dat het onze visserij nog niet zo slecht gaat, en dat het vooral de mensen zijn die buiten het bedrijf staan, die niet zelf een vaartuig uitbaten, die gedurig de alarmbel slaan en die nu reeds schrikken en beven voor de gevolgen van de ingestelde kwota.

Het is alsof wij de kwade geesten zijn, die de visserij tot opstand aanwakkeren om daarmee ons bestaansrecht te bewijzen, terwijl de reders zelf doodonverschillig zouden zijn aan de toekomst, alsof de reders zich in hun toestand zouden schikken en zich reeds zouden gelukkig achten telkens wanneer enkele van de grootste eenheden, na twintig dagen, anderhalf miljoen bruto besommen.

De maandelijkse uitgave van de Zeevisserijdienst «Zeevisserijstatistiek : gemiddelde resultaten volgens visgrond, haven en tonnemaat» kan ons op velerlei gebied nuttig zijn, niet in het minst om die optimistische ambtenaars met de neus op de feiten te duwen.

Al moet het ons van het hart dat gemiddelde resultaten, waarmee de gemiddelde bruto besommingen worden bedoeld, weinig houvast bieden als tevens niet kan afgelezen worden wat de gemiddelde kosten zijn.

Het is misschien oneerbiedig tegenover eerbiedwaardige ambtenaren te durven bemerken dat we, in die maandelijkse statistieken, even graag zouden zien opgenomen worden wat de gemiddelde (geschatte) uitgaven zijn per tonnemaat, zodat het gemiddeld verlies van het bedrijf onmiddellijk zou kunnen bewezen worden.

HET GAAT SLECHT !

De gemiddelden van Nieuwpoort en Zeebrugge lijken merkkelijk boven deze van Oostende te liggen; verder schijnt het resultaat van 1974 (januari en februari) beter te zijn dan 1976. Met de wetenschap dat de kosten sinds 1974 enorm gestegen zijn, is het al onmiddellijk duidelijk hoe het bedrijfsresultaat zich aftekent...

De gegeven gemiddelde opbrengsten per zeedag per klasse tonnemaat tonen echter niet aan hoe dikwijls de vloot is kunnen uitvaren en omdat globale bruto opbrengsten veel rechtstreeks aanspreken, hebben we voor de klasse 60-100 ton, de klasse die volgens ons het meest bedreigd is, voor de eerste 2 maanden van het jaar de gemiddelde bruto opbrengsten berekend : 1974 : 994.350 fr; 1975 : 976.800 fr; 1976 : 1.024.250 fr, met weliswaar slechts gemiddeld 13,8 zeedagen voor 1976, 18,2 voor 1975 en 15,1 zeedagen voor 1974.

Volgens die zelfde statistiek geeft de kustvisserij met 40-50 bruto ton per zeedag gemiddeld 20.000 fr, maar dit gemiddelde is in elk geval niet toepasselijk op garnaalvaartuigen die, volgens onze eigen cijfers, voor het eerste kwartaal 1976 moeten genoeg nemen met gemiddelden van 10 à 12.000 fr per dag.

Anderzijds schijnt onbetwist te zijn aanvaard dat vaartuigen van het laatst gebouwd type, die nu ruim 30 miljoen bouwrijp bereiken, aan een gemiddelde opbrengst per zeedag moeten geraken, willen ze hun kosten kunnen dekken, van 80 à 100.000 fr. Maar wat zien we :

Over de maanden januari en februari :

	Oostende	Zeebrugge
160-200 tonners	59.100	88.400
200-250 tonners	54.950	66.100

Zelfs het algemeen gemiddelde voor de Belgische kust geeft respectievelijk slechts 79.850 en 67.500 fr.

Wetende dat deze nieuwbouw-schepen, met hun momenteel in het oog springende besommingen, de sterkste types van de vloot zijn en wetende dat men zonder discussie heeft aanvaard deze vaartuigen, bij eventuele projecten van Landbouw, een gewaarborgde besomming te verzekeren van 90.000 fr per zeedag omdat zulks een minimum is om kostendekkend te zijn, terwijl daar tegenover door de statistieken is bewezen dat een globaal gemiddelde IN DE BESTE PERIODE VAN HET JAAR, nog géén 75.000 fr per zeedag geeft, kan de algemene konklusie slechts zijn dat de ganse vloot met enorme verliezen op zee gaat.

Een tekort van 15.000 fr per dag geeft volgens ons, over 1 gans jaar, een bedrijfsdeficiet voor de beste besommers van 15.000 x 250 zeedagen = 3.750.000 fr.

Als men tegenover dergelijke cijfers durft beweren dat wij onheilsprofeten zijn, durven wij beweren dat de overheid bewust de visserij wil laten stikken.

Hieronder, gereduceerd uit de statistieken van de Zeevisserijdienst, de vergelijkende statistiek januari-februari 1976, de gemiddelde resultaten volgens BT-groep en haven — opbrengst per zeedag (1.000 fr/ZD).

BT-groep	Oostende jan. febr.	Zeebrugge jan. febr.	Nieuwpoort jan. febr.	Totaal jan. febr.
- 30	4,2 3,2	13,1 14,3	11,9 5,4	7,7 9,3
30- 40	4,6 4,3	16,9 15,8	16,9 12,0	13,7 14,4
40- 50	3,3 2,5	24,9 28,3	28,4 15,7	20,1 23,7
50- 60	3,9 2,1	27,0 29,6	17,5 13,4	20,5 23,3
60- 70	— —	33,1 30,5	28,2 19,7	30,4 24,7
70- 80	32,9 17,5	33,6 34,7	32,8 14,6	33,4 31,4
80- 90	34,2 25,3	41,4 38,0	41,8 23,1	38,2 31,1
90-100	37,3 23,2	45,8 39,8	31,2 42,8	41,5 32,7
100-120	37,7 24,4	43,7 43,7	44,2 36,8	41,1 34,7
120-160	38,9 31,4	63,0 48,1	63,4 19,9	53,4 40,7
160-200	57,2 61,0	87,9 88,9	— —	77,4 82,3
200-250	62,7 47,2	72,1 54,7	139,6 84,3	73,4 61,6
- + 250	56,7 53,7	— 53,0	51,1 —	47,7 50,4

Jef DEROOSE

NIEUW ZEERECHT AANLEIDING TOT NIEUWE KOLONIALISERING

Hoe eigenaardig het ook moge klinken en vooral gezien in 't licht van het feit dat het nieuw internationaal zeerecht er in feite vooral komt onder impuls en ten voordele van overwegend arme ontwikkelingslanden, geeft de uitbreiding van een economische zone tot 200 mijlen uit de kust, toch aanleiding tot de vorming van nieuwe koloniale rijken.

Het is inderdaad zo dat er nog vele kleine eilandjes zijn, atollen en archipellen die nog in handen zijn van overwegend Europese grootmachten. Denken we bv. aan de Malouineilanden, de Falklandeilanden, de Shetland, de Oreaden, de Sandwich, onder Britse Soevereiniteit, de eilanden St Pierre en Miquelon onder Franse soevereiniteit, evenals enkele eilandjes rond Madagascar, de Morôë, enz. Dit zijn al eilandjes die ofwel onderbevolkt zijn of waarvan de bevolking niet over de middelen beschikt om zichzelf een bestuur te schenken en zichzelf te bedruipen van de alernoodzakelijkste middelen voor een eigen administratie. Deze eilandjes verkiezen letterlijk ten laste te blijven van hun zogezegde koloniale sponsor. Hieruit vloeit echter voort, als we het nieuw internationaal zeerecht strikt interpreteren, dat ook de economische zone van 200 mijlen omheen dit eilandenterritorium onder de soevereiniteit van de sponsor komt waardoor in de werkelijke zin van het woord een nieuw koloniaal imperium gesticht wordt of op weg is om gesticht te worden. De Derde Landen hebben niet gewacht om ook dit gevaar in te zien en nu wordt dit waarschijnlijk een heet hangijzer op de Konferentie van New-York. Het is duidelijk dat de ontwikkelingslanden een afzonderlijk regiem zullen eisen of voorstellen voor deze eilandjes of eilandengroepen om een nieuwe vorm

van kolonialisme te vermijden. Sommigen menen dat slechts de onafhankelijke stateneilanden recht zouden hebben op een eigen economische zone, maar met deze regeling wordt de handikap van deze eilandbewoners des te groter. Anderzijds, vooral wanneer er grote belangen zouden kunnen mee gemoeid worden, zoals rijke kustbodemschatten, rijke visgronden, enz., zou het sponsorland het eiland of de archipel een kwasi-onafhankelijkheid kunnen verlenen en de middelen hiertoe vrijgeven met terzeldertijd bilaterale overeenkomsten met de eilandbewoners te treffen waarbij het een monopolie over de uitbating der bodem en biologische rijkdommen zou verkrijgen. Aldus zou een financiële verknechting ontstaan die niet ver verwijderd ligt van het werkelijk kolonialisme. In ieder geval zijn de derde landen te New-York met betrekking hiertoe bijzonder op hun hoede en schijnt men in dit verband niet tot een oplossing te kunnen komen.

Hebben we iets over deze probleemstelling kunnen horen dan blijft de «black-out» heersen over de resultaten van de besprekingen in de drie afdelingen die elk een hoofdpunt tot een goed einde te brengen hebben. Ondertussen is de konferentie in haar vijfde week ingetreden en mochten wij nog geen bepaald communiqué opvangen die in de richting van een overeenkomst wijst.

MAART 1976 BETER DAN MAART 1975 IN OOSTENDSE VISMIJN

Met een aanvoer die steeg tot 1 miljoen 869.472 kg werd dit jaar in maart een grotere aanvoer genoteerd dan verleden jaar. Die meer-aanvoer bedroeg 117.569 kg, een goeie 2.000 bennen dus. Het is natuurlijk niet bijzonder veel en het is vooral te danken aan het verkopen van Deense schepen. Die verkochten immers voor ruim 8 milj. fr vis te Oostende.

De totale aanvoer is gestegen, ook de opbrengst lag een flink stuk hoger en steeg van 47 miljoen 437.916 fr naar 64 miljoen 741.746 fr, een stijging dus met ruim 17 miljoen. Die stijging kwam er, enerzijds dus door de grotere aanvoer, anderzijds ook door de hogere gemiddelde prijs. Toch werden verschillende vissoorten de grootste tijd van de maand eerder goedkoop verkocht. Er werden echter veel meer tongen aangevoerd en zodoende steeg de algemene gemiddelde prijs tot 32,80 fr tegen 25,60 fr in maart 1975. Voor de tongenvissers is maart een goede maand geweest, voor enkele andere schepen was het minder goed. Vooral de kabeljauwvissers hebben het slecht getroffen. Die vissoort kreeg samen met de gul een te lage prijs. Ook verschillende IJslandse soorten kwamen moeilijk van de grond met vooral schelvis en leng samen ook met kabeljauw en gul aan lage prijzen.

Voor tongen is de prijs echter zeer goed gebleven ondanks de gro-

tere aanvoer. Hier lag de gemiddelde prijs heel wat hoger dan verleden jaar. Zelfs lappen bleven voortdurend rond de 150 fr noteren, de andere tongsorteringen kregen tussen 1220 en 210 fr. Rog, tarbot, heek, staart en griet waren andere dure soorten.

Van het Kanaal kregen we niet zoveel ronde vis als verwacht. Dat ook wel omdat de meeste schepen achter de tong aanzitten. Toch één week met grote vangsten leng, vlaswijting en gul.

Dat de IJslandse aanvoer nog steeds een belangrijk deel is van de totale aanvoer die te Oostende aangevoerd wordt, wordt duidelijk uit de aanvoercijfers van IJslandse vissoorten. Er werd 570.224 kg vis van de IJslandse visgronden aangevoerd voor een waarde van 12 miljoen 505.855 fr.

Er werd voor 2 miljoen 430.506 fr vreemde vis verkocht, het grootste gedeelte hiervan komt van de aanvoer van de Deense schepen, de rest komt van de verkoop van forel. Die forellen werden in maart erg duur verkocht en bereikten op zeker ogenblik zelfs meer dan 100 fr het kgr.

Na eerste kwartaal
1976 :

**AANVOER
GEDAALD,
OPBRENGST
GESTEGEN**

De eerste drie maanden van 1976 zijn afwisselend ongunstig en gunstig geweest. Er waren weken met zeer lage prijzen en vooral slechte resultaten voor de IJslanders en de Noordzeeschepen. De Kanaalschepen deden het doorgaans wel behoorlijk maar kenden vooral in maart goeie dagen en lonende opbrengsten. Over het algemeen waren soorten als kabeljauw, gul en schelvis te goedkoop terwijl anderzijds rog, tong, tarbot, griet en staart boven de normale prijs noteerden. Over het algemeen waren er echter veel meer goedkope dan dure soorten waardoor de meeste schepen het ook minder goed deden.

De totale aanvoer ligt na drie maanden nog steeds flink onder het cijfer van 1975 toen 5 miljoen 367.816 kg vis aangevoerd werden tegen nu nog maar 4 miljoen 719.454 kg, hetzij 648.362 kg minder. Dank zij een grotere aanvoer van zeer duur verkochte tong is de gemiddelde prijs echter flink gestegen zodat voor een kg gemiddeld 34 fr betaald werd tegen 25,70 fr verleden jaar na het eerste kwartaal. De opbrengst is dan ook, dank zij die hogere prijs, opgelopen tot 160 miljoen 777.352 fr tegen 138 miljoen 56.777 fr verleden jaar. Een stijging van de opbrengst dus met niet minder dan 22 miljoen 720.575 fr. En dat is dan toch zeer positief.

OOSTENDE - DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de week van 18-4-1976 tot 21-4-1976.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Alle dagen te 7.50 10.05 en 14.35(x)
Op 19, 20, 21 en 24 april 1976 bijkomende afvaarten te 9.45 15.45
Op 22 en 23 april 1976 bijkomende afvaart te 9.45

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Alle dagen te 12.50 en 16.45
Op 19, 20, 21, 22, 23 en 24 april 1976 bijkomende afvaarten te 10.55 en 15.55.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 3.35(x) 7.30(x) 13.15(x) en te 10.15(x)
Op 19, 20, 21, 22 en 23 april 1976 bijkomende afvaarten te 10.15(x) en te 22.15(x)
Op 24 april 1976 bijkomende afvaart te 10.15(x)

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Alle dagen te 1.15(x) en 5.15(x)

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20(x) 9.20(x) 12.20(x) 18.20(x) 21.20(x)
Op 19 april 1976 bijkomende afvaart te 15.20(x)
Op 20, 21, 22, 23 en 24 april 1976 bijkomende afvaarten te 3.20(x) en 15.20(x)

VISSERSMAANDAG 19 APRIL TE OOSTENDE

Naar aloud Oostends gebruik komen onze vissers en hun families weer samen op tweede Paasdag. Eerst voor de vissersmis in de St.-Petrus en Pauluskerk te 9u.30, om van de eucharistieviering een groot familiefeest te maken, in hartelijke samenhorigheid, biddend : allen voor ieder en ieder voor allen.

Na de mis gaat de stoet met de vissersgroepen, de burgerlijke en geestelijke overheden naar de zeedijk. Vanaf dit jaar wordt de gedachtenis aan de overledenen en de traditionele bloemenhulde voorafgegaan door de zegen van de zee en van de visserij van Oostende. Gods wakende zorg wordt door dhr. deken gevraagd over de wijde zee, het schoon maar soms zo gevaarlijk werkgebied van onze vissers; daarna over hun vaartuigen, hun kameraadschap aan boord en hun gezinnen thuis.

De zegen van het seizoen en van het strandleven is voorbehouden voor zondag 4 juli met een openluchtmiss. Zo wordt de zeewijding in Oostende een dubbele plechtigheid : met Pasen in het teken van de visserij en in de zomer in het teken van het seizoen.

DE DEKENIJ OOSTENDE OP MEI-BEDEVAART

maandag 3 mei

Dit jaar gaat de Mariatocht naar Henegouwen, de Vlaamse Ardennen en de Scheldestreek. Drie halten zijn voorzien : BON-SECOURS op de Franse grens tot over de middag, TONGRE-NOTRE-DAME met een meer oud en typisch Maria-heiligdom, en langs de kronkelende route over de heuvels naar OUDENAARDE met het stemmige kerkje van Pamele aan de Schelde. Prijs voor de ganse autocarreis : 200 fr. Inschrijving van nu af op alle parochies. (eMd.)

Uitkomsten van de visserij in februari

In de verslagmaand werd 500 T minder aangevoerd dan in februari 1975, als gevolg van de slechte weersomstandigheden op zee. De totale aanvoerwaarde was evenwel 18,7 milj. fr. hoger dan vorig jaar, door de grote aanvoer van tong (+ 110 T) wat door de goede prijzen resulteerde in een meerwaarde van 26,8 milj. fr. voor deze vissoort.

A. AANVOER

a) algemeen

De totale aanvoer in Belgische havens bedroeg 2701 T tegenover 3201 T in februari 1975, een vermindering van 500 T of 16 %.

Deze daling is zoals in januari vooral te wijten aan het verminderde aantal reizen wegens de slechte weersomstandigheden.

b) per haven

De aanvoer liep terug in Oostende en Nieuwpoort, ze steeg daarentegen te Zeebrugge.

OOSTENDE	1975	1.813 Ton	— 597 reizen	— 3.037 kg./reis
	1976	1.251 Ton	— 250 reizen	— 5.002 kg./reis
ZEEBRUGGE	1975	1.254 Ton	— 456 reizen	— 2.750 kg./reis
	1976	1.345 Ton	— 374 reizen	— 3.595 kg./reis
NIEUWPOORT	1976	105 Ton	— 47 reizen	— 2.242 kg./reis
	1975	134 Ton	— 91 reizen	— 1.468 kg./reis

c) per vissoort

De aanvoer van de meeste vissoorten daalde lichtjes t.o.v. februari vorig jaar. De grootste vermindering kwam voor bij schol — 215 T, Noorse schelvis — 74 T, niet-IJsländse schelvis — 62 T en bij de andere demersale soorten — 311 T. De grootste aanvoerstijging werd vastgesteld bij tong + 110 T, koolvis + 30 T en haring + 24 T.

B. AANVOERWAARDE

De totale aanvoerwaarde in Belgische havens bedroeg 107.637.792 fr. wat 18.684.069 fr. meer is dan in februari vorig jaar, een stijging van 21 %, niettegenstaande 500 T minder werd aangevoerd.

Aanvoerwaarde per haven, Oostende 39,1 milj. fr., Zeebrugge 64,7 milj. fr., Nieuwpoort 3,9 milj. fr.

C. VISSOORTEN

1) aanvoer

Onze twee voornaamste visgronden waren in februari 1976 de West 733 T en het Kanaal 580 T, vorig jaar was het Kanaal (843 T) belangrijker dan de West (556 T.).

De aanvoer uit de West en het Kanaal samen maakte de helft uit van de totale aanvoer in februari.

2) Aanvoerwaarde

De aanvoerwaarde uit de West en het Kanaal was veruit het belangrijkste resp. 30,8 milj. fr. en 32 milj. fr. samen 62,8 milj. fr. of 58 % van de totale aanvoerwaarde in februari.

3) Aantal zeereizen - zeedagen

Het aantal reizen en het aantal zeedagen daalde gevoelig t.o.v. februari vorig jaar, resp. met 41 % en 19 %. Deze daling is vnl. afkomstig van het verminderde aantal reizen ter garnalen- en kustvisserij tijdens de verslagmaand.

4) Gemiddelde resultaten per zeedag

De gemiddelde resultaten per zeedag lagen zoals in januari jl. over het algemeen aan de hoge kant. Slechts op de Noord, IJsländ en de Witte Bank waren de opbrengsten per zeedag lager dan in februari vorig jaar.

De hoogste opbrengst per zeedag werd geboekt op Noup Head, 57,3 duizend frank per zeedag.

D. PRIJZEN

Voor slechts enkele vissoorten nl. wijting, schol, tong, garnaal, en andere demersale soorten werd een hogere prijs genoteerd dan in februari vorig jaar. De grootste prijsstijging was te zien bij tong + 33,37 fr./kg.

De gemiddelde prijs over alle soorten 39,85 fr./kg. is hoog, maar werd slechts gerealiseerd door de grote aanvoer en hoge prijs van tong.

E. OPGEHOUDEN

In februari werden 90 T visserijprodukten opgehouden (201 T in 1975), vnl. wijting 32 T, schol 18 T en andere demersale soorten 27 T.

Erwerd slechts 100 kg. vis afgekeurd (andere demersale soorten).

F. AANLANDINGEN IN VREEMDE HAVENS

Volgens de tot heden beschikbare gegevens werden 8 vangsten (215.067 kg.) in Britse havens verkocht voor 5.326.917 fr.

G. AANLANDINGEN DOOR VREEMDE VAARTUIGEN IN BELGISCHE HAVENS

In februari hebben 7 Deense vissersvaartuigen hun vangsten 128.653 kg. te Oostende verkocht voor 3.051.437 fr.

Door Nederlandse vissersvaartuigen werden 3 vangsten 8.905 kg. te Nieuwpoort verkocht voor 598.212 fr.

H. GEMIDDELDE RESULTATEN VOLGENS BT-GROEP EN HAVEN

De kleine Oostendse vaartuigen (tot 60 BT) deden het slechter in de verslagmaand dan in februari vorig jaar, de grotere klassen — behalve de klasse 200 - 250 BT — realiseerden daarentegen een hogere besomming per zeedag. Alle klassen, uitgezonderd de klasse 160 - 200 BT, deden het evenwel minder goed dan in februari 1974.

Alle BT-groepen van de Zeebrugse vloot bereikten betere resultaten dan in februari vorig jaar. De twee kleinste klassen hadden evenwel een lagere opbrengst per zeedag dan in februari 1974 hetzelfde geldt voor de klassen 90 - 100 en + 250 BT.

De twee laagste BT-groepen van Nieuwpoort evenals de groepen 70 tot 90 BT deden het minder goed, de andere klassen daarentegen waren beter dan in februari vorig jaar. Slechts 3 klassen, 40 - 50, 60 - 70 en 90 - 100 BT deden het beter dan in februari 1974.

Over het algemeen mag worden gesteld dat, met uitzondering van de klasse + 250 BT, tijdens de beschouwde periode de bereikte uitslagen per zeedag gunstiger kwamen te liggen dan in de overeenstemmende maand van vorig jaar. en top bereikte de klasse 160 - 200 BT waarvan de besomming per zeedag zelfs bijna dubbel zo groot was.

Vergeleken met 1974 waren de uitkomsten van zeven tonnage klassen minder gunstig, de overige zes behaalden resultaten die iets hoger kwamen te liggen.

Hoogwaterboekjes 1976

Opnieuw te verkrijgen met alle getijden voor de Noordzee

Prijs 20 fr. ter drukkerij van „Het Visserijblad”

Voor grote hoeveelheden vermindering.

Opnieuw 13 eenheden minder

TOESTAND VAN DE ZEEVISSERIJVLOOT OP 31-12-1975

Scheeps- klasse	Aantal schepen	Brutotonnemaat		Drijfkracht in P.K.	
		Minim. & Maksimum	Totaal	Minim. & Maksimum	Totaal
I	37	5 à 35	983	53 à 240	5.253
II	67	35 à 70	3.418	125 à 320	14.289
III	129	70 à 180	14.114	179 à 900	54.394
IV	20	180 à 400	4.420	500 à 1.125	16.080
V	2	400 à 1.000	969	1.200 à 1.350	2.550
Totaal	255		23.904		92.566

NAAR HET LAND VAN HERKOMST EN HET KONSTRUKTIEMATERIAAL DER VAARTUIGEN

Van de nog 255 in bedrijvigheid zijnde schepen werden er 208 of 81,57% op Belgische werven gebouwd en 47 of 18,43 % in het buitenland. 174 schepen of 68,24 % waren vervaardigd uit staal en 81 of 31,76 % uit hout.

EVOLUTIE VAN DE ZEEVISSERIJVLOOT

1) NUMERIEKE BELANGRIJKHEID

In de loop van 1975 werden 5 eenheden aan de vloot toegevoegd terwijl er 18 aan onttrokken werden. Bijgevolg bestaat zij thans uit 255 schepen tegenover 268 in 1974, hetzij dus een vermindering van 13 eenheden.

De evolutie van het aantal vaartuigen in de loop van 1975 moet als volgt omschreven worden :

- Aanwinst: 5 eenheden, nl.
 - 3 nieuwe eenheden in de vaart gebracht: O.186 — Z.99 — N.15
 - 2 eenheden aangekocht in het buitenland: O.313 en Z.321.

INDELING, PER SCHEEPSKLASSE, VAN DE IN 1975 IN DE VAART GEBRACHTE NIEUWE SCHEPEN VOLGENS HUN HERKOMST EN DE AARD VAN HUN BOUW

Scheeps- klasse	Vaartuigen gebouwd op Belgische werven		Vaartuigen gebouwd op buitenlandse werven	
	Stalen bouw	Houten bouw	Stalen bouw	Houten bouw
I	—	—	—	—
II	—	—	—	—
III	—	—	1	—
IV	3	—	1	—
V	—	—	—	—
Totaal	3	—	2	—

2) Verlies: 18 eenheden

- 6 door schipbreuk :
 - O.224 — O.312
 - Z.438 — Z.496
 - N.159
 - B.604
- 12 door schrapping
 - O.156 — O.249 — O.404 — O.628
 - Z. 24 — Z. 25 — Z. 54 — Z.199 — Z.442
 - N.267 — N.730
 - B.602

VERGELIJKING VAN DE NUMERIEKE BELANGRIJKHEID IN 1974 MET DEZE VAN 1975

Scheepsklasse	Toestand op 31-12-1974	Toestand op 31-12-1975	Verskil op 31-12-1975
I	42	37	— 5
II	73	67	— 6
III	135	129	— 6
IV	16	20	+ 4
V	2	2	—
Totaal	268	255	—13

INDELING VAN HET AANTAL SCHEPEN VOLGENS DE HAVENLETTER: TOESTAND OP 31 DECEMBER 1975

Scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge	Totaal
I	20	9	7	1	37
II	9	44	14	—	67
III	43	72	14	—	129
IV	11	7	1	1	20
V	2	—	—	—	2
Totaal	85	132	36	2	255
%	33,33	51,77	14,12	0,78	100

2 EVOLUTIE VAN DE TONNENMAAT

De verandering in de samenstelling van de vloot, hebben de volgende invloed gehad op de tonnenmaat:

- AANWINST 1.021 B.T.
 - Door het in de vaart brengen van 3 nieuwe eenheden 650 B.T.
 - Daar aankoop in 't buitenland van 2 eenheden 358 B.T.
 - Door veranderingswerken aan een bestaande eenheid 13 B.T.

Totaal : 1.021 B.T.

- VERLIES 1.159 B.T.
 - Door schipbreuk van 6 vaartuigen 515 B.T.
 - Door schrapping van 12 eenheden 643 B.T.
 - Door veranderingswerken aan bestaande eenheden 1 B.T.

Totaal : 1.159 B.T.

Einde 1975 bedroeg de totale tonnenmaat van de zeevisserijvloot 23.904 B.T. tegen 24.042 B.T. einde 1974, wat een vermindering van 138 B.T. vertegenwoordigt.

Wanneer men de tonnenmaat van de zeevisserijvloot beschouwt, stelt men vast dat Zeebrugge de eerste plaats inneemt met 11.666 B.T. of 48,81 % van de algemene capaciteit; vervolgens komt Oostende met 9.416 B.T. of 39,39 %; Nieuwpoort met 2.582 B.T. of 10,80 % en Blankenberge met 240 B.T. of 1,00 %.

INDELING VAN DE TONNENMAAT (B.T.) VOLGENS DE HAVEN VAN INSCHRIJVING — TOESTAND OP 31 DECEMBER 1975

Scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge
I	529	270	155	29
II	443	2.173	802	—
III	4.918	7.796	1.400	—
IV	2.557	1.427	225	211
V	969	—	—	—
Totaal	9.416	11.666	2.582	240
%	39,39	48,81	10,80	1,00

3) ONTWIKKELING VAN DE DRIJFKRACHT

In 1975 evolueerde de drijfkracht als volgt :

- AANWINST 5.098 P.K.
 - Door het in de vaart brengen van 3 nieuwe eenheden 3.200 P.K.
 - Door aankoop in het buitenland van 2 eenheden 1.565 P.K.
 - Door vervanging van oude motoren door nieuwe of door opdrijven van motoren 333 P.K.

Totaal : 5.098 P.K.
- VERLIES 4.499 P.K.
 - Door schipbreuk van 6 eenheden 2.056 P.K.
 - Door schrapping van 12 eenheden 2.443 P.K.

Totaal : 4.499 P.K.

Vergeleken met 1974 is de drijfkracht van de zeevisserijvloot in 1975 met 599 P.K. vermeerderd.

VERGELIJKING VAN DE DRIJFKRACHT (AANTAL P.K.) IN 1974 MET DEZE IN 1975

Scheeps- klasse	Toestand op 31-12-74	Toestand op 31-12-75	Verskil op 31-12-1975	Gem. P.K. p. vaartuig 1974	1975
I	5.934	5.253	— 681	141,28	141,97
II	15.525	14.289	— 1.236	212,67	213,26
III	56.228	54.394	— 1.834	416,50	421,65
IV	11.730	16.080	+ 4.350	733,12	804,00
V	2.550	2.550	—	1.275,00	1.275,00
Totaal	91.967	92.566	+ 599	343,16	363,00

(Vervolg blz. 5)

De Zeebrugse vloot totaliseert 48.601 P.K. of 52,50 % van de drijfkracht van de ganse Belgische zeevisserijvloot, gevolgd door deze van Oostende met 33.198 P.K. of 35,87 %, deze van Nieuwpoort met 9.942 P.K. of 10,74 % en tenslotte deze van Blankenberge met 825 P.K. of 0,89 %.

Vergeleken met de toestand in 1974 stijgt de vloot van Oostende met 830 P.K., Zeebrugge met 234 P.K. en Nieuwpoort met 135 P.K. Deze van Blankenberge daarentegen boekt een verlies van 600 P.K.

INDELING VAN DE DRIJFKRACHT (AANTAL P.K.) VOLGENS DE HAVENS VAN INSCHRIJVING. — TOESTAND OP 31 DECEMBER 1975

Scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge
I	2.837	1.338	943	135
II	1.872	9.613	2.084	—
III	17.664	31.535	5.195	—
IV	8.275	6.115	1.000	690
V	2.550	—	—	—
Totaal	33.198	48.601	9.942	825
%	35,87	52,50	10,74	0,89

FRANSE VISSERIJDOSSIER TER BESPREKING BIJ EERSTE MINISTER

We herinneren ons het bezoek door de heer Chirac, Eerste-Minister van Frankrijk, aan Lorient en de visserijmiddelen en zijn belofte om de vertegenwoordigers van dit bedrijf persoonlijk te ontvangen te Parijs. Deze belofte vervalt de 22e april en de heer Chapon, minister van de Handelsmarine, heeft met dit vooruitzicht het bureau van het Centraal Comité van de visserij verzameld verleden week woensdag 7 april. Op deze rondetafelconferentie heeft de administratie en de bedrijfssektor het bundel klaargemaakt dat aan de heer Chirac zal voorgelegd worden. Een der voornaamste punten van het dossier is het drukken van de lasten die op de bedrijven wegen door uitstel van betaling van de aangelegene schulden en het verzetten van de vervaldagen en door een rentevergoeding door de Staat. Verder een verlenging van het budget van de Producentenorganisaties, een compensatie voor het opzoeken van nieuwe visgronden, het verminderen der sociale lasten en de tussenkomst in de stijging der brandstofprijzen. Subkommissies zullen van nu tot 22 april belast worden met het uitwerken op het praktisch plan van deze probleemstelling.

Gezamenlijke protestacties in de Franse vissershavens

De gemeentebesturen van de voornaamste vissershavens van Zuid-Bretagne zullen een gezamenlijke protestactie organiseren om de aandacht van de Openbare Besturen en van de regering op te eisen voor de moeilijkheden waarmee de visserij en aanverwante bedrijven te kampen hebben. Het is zeker niet toevallig dat de datum voor deze protestactie samenvalt met de 22 april, dag waarop de Eerste Minister Chirac de ver-

tegenwoordigers van de visserij zal ontvangen voor besprekingen.

De gemeentebesturen van de ganse kuststreek van Zuid-Bretagne hebben zich solidair verklaard voor het treffen van protestacties. Onder de voornaamste noemen we Concarneau, Douarnenez, Lorient, Quimper en andere. Op deze dag zullen de gemeentebesturen gesloten blijven, de handelaars zullen hun winkels sluiten en stoors neerlaten, in de havens zal alle activiteit neergelegd worden, er zal geen afslag gehouden worden, de vaandels zullen halftop gehangen worden op de schepen en in de stad. In de voormiddag zal er in de haven verzameld worden en in de namiddag een mars op de prefectuur van het departement gehouden worden. De solidariteit van alle handelaars is verworven omdat ook zij er belang bij hebben dat het in de visserij goed gaat omdat een welvarende visserij de handel in het algemeen doet profiteren.

Met deze actie wil men dus tevens bewijzen dat het economisch welzijn van de kuststreek voor een groot deel geaakt is en afhangt van de visserijbedrijvigheid en dat het dus verkeerd is alleen maar met de statistiek van het aantal vissers-werknemers op de schepen te gaan schermen om het zeer relatief belang van de visserij ten overstaan van het nationaal cijfer te doen uitkomen. De visserij roert zich in Frankrijk en oefent druk uit op de overheid. Dit heeft toch minstens reeds het gevolg gekregen dat de heer Cavallé, staatssekretaris van Verkeerswezen, de Franse visserijbelangen hardnekkig heeft verdedigd in de Commissie te Brussel. Wij zelf mogen ons afvragen wat de gemeentebesturen van Oostende, Brugge en Nieuwpoort reeds ondernomen hebben als protestacties om hun solidariteit te komen betonen tegenover de visserij. Op enkele individuele acties van een paar parlementairen na, zal de balans zeker niet te positief zijn.

Aangaande de drijfkracht kan tenslotte nog gezegd worden dat het merendeel van de motoren van buitenlandse constructie zijn. Inderdaad, van de 255 motorschepen zijn er 177 of 69,41 pct uitgerust met één in het buitenland vervaardigde motor en slechts 78 vaartuigen of 30,59 pct met een motor van Belgisch fabrikaat.

III. — OUDERDOM VAN DE SCHEEPSROMPEN EN DE VOORTSTUWINGSMACHINES

1. Scheepsrompen

De ouderdom van de rompen schommelt tussen 1 tot 49 jaar. Nochtans hebben 220 of 86,27 pct der scheepsrompen de dertigjarige ouderdom niet overschreden.

De 255 rompen zijn in totaal 4.367 jaar oud, hetgeen een gemiddelde vertegenwoordigt van 17 jaar en 1 maand. In 1974 bedroeg dit gemiddelde eveneens 17 jaar en 1 maand.

De indeling van de ouderdom der rompen volgens vijfjarige categorieën, toont aan dat de vissersvloot samengesteld is uit :

23 rompen van 1 tot 5 jaar, zijnde 9,02 pct
52 rompen van 6 tot 10 jaar, zijnde 20,39 pct
70 rompen van 11 tot 15 jaar, zijnde 27,45 pct
32 rompen van 16 tot 20 jaar, zijnde 12,55 pct
31 rompen van 21 tot 25 jaar, zijnde 12,16 pct
12 rompen van 26 tot 30 jaar, zijnde 4,70 pct
16 rompen van 31 tot 35 jaar, zijnde 6,28 pct
10 rompen van 36 tot 40 jaar, zijnde 3,93 pct
6 rompen van 41 tot 45 jaar, zijnde 2,35 pct
3 rompen van 46 tot 50 jaar, zijnde 1,17 pct

Hieruit volgt dat :

75 rompen van 1 tot 10 jaar oud, zijnde 29,41 pct
145 rompen van 1 tot 15 jaar oud, zijnde 56,86 pct
177 rompen van 1 tot 20 jaar oud, zijnde 69,41 pct
208 rompen van 1 tot 25 jaar oud, zijnde 81,57 pct
220 rompen van 1 tot 30 jaar oud, zijnde 86,27 pct
236 rompen van 1 tot 35 jaar oud, zijnde 92,55 pct
246 rompen van 1 tot 40 jaar oud, zijnde 96,48 pct
252 rompen van 1 tot 45 jaar oud, zijnde 98,83 pct
255 rompen van 1 tot 50 jaar oud, zijnde 100,— pct

TABEL XIV — INDELING IN PCT VAN DE OUDERDOMSKLASSEN (ROMPEN) VOLGENS DE SCHEEPSKLASSEN

1 tot 5 jaar	8,11	—	11,63	25,—	—	9,02
6 tot 10 jaar	8,11	11,94	31,01	5,00	—	20,39
11 tot 15 jaar	16,21	32,84	26,36	40,00	—	27,45
16 tot 20 jaar	8,11	20,89	8,53	15,00	50,00	12,55
21 tot 25 jaar	8,11	25,37	6,20	10,00	50,00	12,16
26 tot 30 jaar	—	4,48	6,20	5,00	—	4,70
31 tot 35 jaar	32,44	4,48	0,77	—	—	6,28
36 tot 40 jaar	5,40	—	6,20	—	—	3,93
41 tot 45 jaar	5,40	—	3,10	—	—	2,35
46 tot 50 jaar	8,11	—	—	—	—	1,17
Aantal vaartuigen	37	67	129	20	2	255
Aantal jaren	947	1167	1952	260	41	4367
Gemiddelde						
ouderdom (jaar)	25	17	15	13	20	17
(maanden)	7	5	1	—	6	1

2. — VOORTSTUWINGSMACHINES

De ouderdom van de 255 motoren schommelt tussen 1 en 39 jaar, maar slechts 2 of 0,78 pct is ouder dan 25 jaar.

De 255 motoren totaliseren 2.709 jaar, d.i. gemiddeld 10 jaar en 7 maanden.

In 1974 bedroeg de gemiddelde ouderdom der motoren 10 jaar en 3 maanden.

Een indeling van de ouderdom volgens categorieën van 5 jaar, toont aan dat de vissersvloot samengesteld is uit :

48 motoren van 1 tot 5 jaar, zijnde 18,83 pct
87 motoren van 6 tot 10 jaar, zijnde 34,12 pct
79 motoren van 11 tot 15 jaar, zijnde 30,99 pct
29 motoren van 16 tot 20 jaar, zijnde 11,37 pct
10 motoren van 21 tot 25 jaar, zijnde 3,91 pct
1 motor van 26 tot 30 jaar, zijnde 0,39 pct
1 motor van 36 tot 40 jaar, zijnde 0,39 pct

Hieruit volgt :

135 motoren van 1 tot 10 jaar oud, zijnde 52,95 pct
214 motoren van 1 tot 15 jaar oud, zijnde 83,94 pct
243 motoren van 1 tot 20 jaar oud, zijnde 95,31 pct
253 motoren van 1 tot 25 jaar oud, zijnde 99,22 pct
254 motoren van 1 tot 30 jaar oud, zijnde 99,61 pct
255 motoren van 1 tot 40 jaar oud, zijnde 100,— pct

(Uit Jaarverslag over de Evolutie van de Vissersvloot 1975 — Vervolgt)

KORTE BERICHTEN

DE VERVUILING VAN DE SEINE-BAAI

Visseren in het gelijk

We herinneren ons nog dat de vissers van de Seine-baai zich verenigd hebben om een advocaat aan te stellen tegen de vervuilers van de Seine-baai. In hoofdzaak was hiermede bedoeld de fabriek «Than et Mulhouse» van Le Havre die de afvalstoffen van het produceren van Titaniumdioxide, met een pipeline in de Seinebaai stort. Dit is het zogenaamde rode slijk dat men daardoor op de bodem aantreft en waarvan men beweert dat het de vissen aantast en deze niet meer geschikt maakt voor menselijke consumptie. Nu schijnt de zaak tot in de Raad van State gekomen te zijn en er zal, naar vernomen wordt, een verbod aan de fabriek opgelegd worden om nog in de Seinebaai te storten. Zo gemakkelijk schijnt de zaak echter niet. Inderdaad werkt de fabriek «Than et Mulhouse» met zo een 1500 werkrachten en de directie heeft reeds laten weten dat een verbod om nog te storten gelijk staat met het verloren gaan van deze werkgelegenheid. Dat de werknemer dit niet zouden nemen ligt voor de hand. Derhalve zou het uitvaardigen van een verbod om het afval nog in zee te storten zeker aanleiding geven tot een halve revolutie. Nu reeds zien we hoe de syndikale vertegenwoordigers van de vissers trachten de kool en de geit te sparen. Ze geven een «mossel-noch-vis» communiqué uit waarin ze zich blijven verzetten tegen alle vervuiling en dus ook deze van de Seinebaai, maar waarbij de werkgelegenheid op de fabriek niet mag worden in het gedrang gebracht worden! Er zou wel een oplossing kunnen gevonden worden door het scheikundig afval aan land te houden en te bewerken, maar dat zou een investering van bijna 900 miljoen B. fr. kosten en ieder jaar een bijkomende verwerkingskost van een kleine 300 miljoen B. fr. Gezien de fabriek zelf maar een 50 miljoen B. fr. per jaar winst maakt, kan dit onmogelijk door «Than et Mulhouse» gedragen worden. Men zou in dit geval dus moeten beroep doen op de gemeenschap. Moesten alle fabrieken overal waar ze zich bevinden verplicht worden tot een afvalstoffen over te gaan, dan wadergelijk zuiveringsproces van hun re dit geen probleem voor «Than et Mulhouse», omdat dan overal de prijs van het produkt evenredig zou verhogen. Wanneer dit echter aan de fabriek van Le Havre alleen wordt opgelegd, dan moet deze van de markt omdat zijn prijzen te hoog zouden liggen.

Dit is dus het probleem waarmee de vissers en de ekologen van de Seinebaai opgescheept zitten.

Ondertussen heeft meester Huglo, advocaat van de representatieve kustvisserij reeds laten weten dat het zeker niet het doel van de vissers is de fabriek te doen sluiten, maar dat er iets aan de vervuiling dient gedaan te worden. Ondertussen zal het wel blijven zoals het was. Te Oostende zegt men: «Ze dronken een glas, ze pisten een plas en het bleef zoals het was»!

DE DURE BRANDSTOF DOET HET ZEIL TERUG VERSCHEIJNEN!

Er is niets nieuws onder de zon. Zo hebben verscheidene vissers in de Noord-Pacifiek voor hun kleine vaartuigen terug gegrepen naar het zeil vanwege de hoge brandstofprijzen. Er is zelfs een werf die zich terug gespecialiseerd heeft in zeilvaartuigen voor de visserij met als materiaal het plastic.

Aldus heeft een vissersvaartuig van 15 meter lengte met goed resultaat de visserij met het zeil uitgeoefend in 1975. Men spreekt ook van een combinatie van de twee manieren, namelijk het zeil om naar de visserijgrond te lopen en de motor om te korren waarbij ook het zeil gebruikt wordt wanneer dit loont. Een marinearchitect, Edwin Monk die de projecten tekent voor «Skookum Marine Construction Co.» in Port Townsend in de Staat Washington heeft zelfs een vissersvaartuig op zeil getekend van 17 meter lengte met een visruimkapaciteit van 22 Ton. De voortstuwing gebeurt door een zeiloppervlakte van 101 m² gerugsteund door een kleine dieselmotor! Volgens de architect en de werf is dit type vissersvaartuig beter geschikt voor een renderende visserij.

Publiciteit in HET VISSERIJBLAD doet Uw zakencijfer stijgen

ISOLATIE DER SCHEEPSWANDEN DOOR HET OPSPUITEN MET POLYURETHANE- SCHUIM

In Amerika heeft men zeer succesvolle resultaten bekomen bij het isoleren van de scheepswanden van oude vissersvaartuigen door het bespuiten met een laag polyurethane schuim. Proefondervindelijk werd bewezen dat men in bepaalde gevallen minder ijs nodig had voor eenzelfde reis en bij eenzelfde temperatuur nadat de wanden met dit procédé bewerkt werden. Andere vissers wezen er op dat zij in één enkel jaar aan mindere kosten voor ijsbewaring en minder brandstofverbruik de totale kost voor het bespuiten uitgespaard hadden.

Deze kosten bedroegen voor deze vissersvaartuigen een 24.000 B.Fr. Meer dan 50 vissersvaartuigen kregen reeds een beurt in Noord en Zuid-Carolina. Welke doorzetter uit onze streek zou het de moeite waard vinden ter plaatse dit procédé na te gaan om dat dan eventueel in toepassing te brengen wanneer zijn bevindingen leren dat het de moeite loont?

EEN KAMPAGNE VAN OXFORD-STUDENTEN TEGEN KABELJAUW- VERBRUIK

Volgens de Oxford-Hogeschoolstudenten zou de Engelse verbruiker er best aan doen zijn visgewoonten te veranderen door zich minder te gaan instellen op het verbruik van kabeljauw. In Engeland betekent vis voor de grote massa inderdaad kabeljauw zodanig dat andere goede vissoorten verwaarloosd worden. Het is ook de voornaamste reden waarom het wegvallen van de IJslandvisserij van dergelijke grote betekenis voor Engeland is omdat de aanvoer uit deze wateren hoofdzakelijk uit kabeljauw en gul bestaat. De studenten van de Universiteit van Oxford hebben het dan ook in het hoofd gezet de gewoonte onder de Engelsen om hoofdzakelijk kabeljauw te verbruiken ingrijpend te doen veranderen. Ze gaan dan ook de mensen op de hoogte brengen dat er heel wat goedkoper vis is dan de kabeljauw die minstens evenwaardig is wat de smaak en de voedzaamheid betreffen.

Ze zijn zelfs de straat opgegaan met gebakken en klaargemaakte vis, namelijk wijting, makreel, sprot, schol, enz., om de mensen te gaan overtuigen. De studenten beweren zelfs dat de bovenmatige vraag vanwege de Engelse verbruiker naar kabeljauw een gevaar betekent voor de IJslandse economie omdat deze vraag zou kunnen leiden naar een uitmoording van de kabeljauwstapel. Anderzijds zou een verschuiving in de visgewoonten van de Engelse verbruiker zeker van pas komen nu dergelijke beperkingen aan de Engelse IJslandtrellers opgelegd worden. Het zou ook de omschakeling voor deze trellers op andere en nieuwe vissoorten zoals bv. de blauwe wijting in de hand werken of vergemakkelijken. De aktie zou dan echter niet alleen meer van de Oxfordstudenten allen dienen uit te gaan maar van de regering en gemeenteverheden zelf.

DE „NOORSE RAAD” VERZOEKT ENGELAND OM TERUGTREKKING DER FREGATTEN

De «Noordse Raad» die bestaat uit de ministers van buitenlandse zaken van Denemarken, Finland, IJsland, Noorwegen en Zweden, hebben weer eens een beroep gedaan op Engeland om de oorlogsschepen uit de IJslandse wateren terug te trekken. Zij beschouwen dit als een eerste stap tot het tot stand komen van besprekingen. Verder drukten de ministers hun spijt uit over het feit dat dergelijke tegenstellingen plaats kunnen grijpen tussen twee Natolieden.

Deense vissers die vooral Schotse havens aandoen en er zich zelfs tijdelijk gevestigd hebben, menen dat het vooral de ekstreme linkse vleugels in de Noordse Skandinaafse Raad zijn die deze uiterste stellingname tegen Engeland door drukken.

IERSE VISSERS VRAGEN MEER REDDINGS- HULPPOSTEN

De Ierse vissers vragen bijkomende reddingsdiensten langs hun kusten. Het is inderdaad zo, dat in de laatste jaren de visserij in Ierland een grote uitbreiding gekend heeft en dat de reddingsdiensten misschien wel te veel verspreid liggen. In het bijzonder vraagt men een nieuwe reddingpost in de streek van Kilonan Aranmore en de Aran-eilanden. De stichting «Fonds der reddingstations» ziet ook de noodzakelijkheid van bijkomende reddingstations in, maar een moderne reddingsboot kost nu ongeveer 20 miljoen B.Fr.! Terwijl de uitbatingskosten voor één enkele boot geraamd worden op jaarlijks 4 miljoen B.Fr. Het Fonds zal bij de regering om meer tussenkomst vragen en eveneens bij de verschillende graafschappen.

DE LAATSTE GRIMSBY-STEAMER UIT DE VAART

De laatste steamer op zware olie, namelijk de 697 Brt metende «Lord Beatty» is na een nachts zeer geslaagde reis op de kusten van Noorwegen, uit de vaart genomen.

De rederij geeft te kennen dat het de brandstofprijzen zijn die het schip gekelderd hebben niet tegenstaande de, relatief gezien, zeer goede vangsten. Het is inderdaad zo dat steamers driemaal meer brandstof nodig hebben dan de dieselmotoren en gezien de zware gasoil nu niet zoveel goedkoper ligt, wordt dit tenslotte een onhoudbare toestand. Onder zijn laatste reis van drie weken onder de Noorse kust verbruikte de «Lord Beatty» over de 9.000 £ brandstof, zegge dus meer dan 700.000 B.Fr.!

Door het uitvallen van deze laatste Grimsby-steamer zijn er in deze vissershaven nu nog slechts 15 diepzeewaterschepen tegen nog 32 begin januari 1975. Wat hierdoor alleen reeds aan vis verloren gaat voor Grimsby kunnen we meten aan de laatste vangst die de «Lord Beatty» op zijn eentje reeds in de afslag zette, namelijk 3.500 van onze bennen! De «Lord Beatty» zal eveneens in Hull een herinnering nalaten als de daar in 1955 laatst gebouwde steamer. De kosten van dergelijke vaartuigen worden nog opgevoerd door het feit dat de motor van een steamer heel wat onderhoud nodig heeft, zodanig dat men er nog stokers aantreft. Deze bijkomende kost doet, benevens de zware brandstofrekening, wel degelijk de deur dicht voor dergelijke vaartuigen.

Voor het feit gesteld dat in zoveel havens, zowel in Engeland, te Fleetwood, Hull, Grimsby als in Frankrijk te Lorient, Concarneau, enz., zoveel grote vaartuigen uitgevallen zijn, stilgelegd of verkocht werden, onder meer aan de ontwikkelingslanden als Marokko, Mauritanië, enz., is de hiermede gepaard gaande en noodzakelijke vermindering in de aanvoer, toch geen stimulans geweest voor betere prijzen! Begrijp wie kan!

PRAKTISEREN

GEEN ROEPINGEN, GEEN BEMANNINGEN

De zeevisserijrijdommen van Argentinië worden geschat op zo maar eventjes 11 miljoen ton voor een kustlengte van 1.400 kilometers en een „ekonomische” zonebreedte van 200 mijlen. Deze tweehonderd mijlen zijn de breedte die door de Argentijnen wordt gevraagd, zoals vele andere Staten. Peru past deze maatregel trouwens reeds sedert heel lange tijd toe en neemt zelfs sankties tegen de overtreeders.

Tegenwoordig vissen de Argentijnen niet meer dan 240.000 ton per jaar en dit is dus heel wat minder dan mogelijk is. Trouwens de 70 Argentijnse treilers kunnen nooit volstaan om de 2 miljoen ton die per jaar kan gevangen worden boven te halen. Indien deze vissersvloot wat beter gespreid was over de Argentijnse havens dan konden de visscharen die langs de kusten passeren beter onderschept worden en gelijkmatiger gevestigd worden. Deze visbanken komen van het Noorden, van langs de kusten van Brazilië en Uruguay en begeven zich naar Patagonië helemaal in het Zuiden van het land.

Maar er zijn nog andere redenen waarom de Argentijnen niet meer ter visvangst varen: er is gebrek aan vissers! Trouwens het bevolkingscijfer is nogal wat langs de lage kant eens men onder de 46ste breedtegraad komt, zuidelijk dan. De brede wateren van deze gebieden zijn nog niet beoedeeld en er is dus nog weinig schade toegebracht aan de visvoorraden. Er varen heel weinig petroltankers in deze gebieden. Verder zorgen de harde winden en de sterke stromingen die uit de Magelaanstraat komen dat gebeurlijke bevuiling van de Argentijnse wateren vlug opgekuist is.

De Argentijnse regering poogt de mensen ertoe aan te zetten minder vlees en meer vis te eten. Tegenwoordig ligt het verbruik rond de 85 kg. vlees en 10 kilo vis per hoofd en per jaar, een vermindering van 20 kilo op het vleesrantsoen zou het mogelijk maken de uitvoer van deviezen te verhogen en de kudden te doen aangroeiën. Thans heeft Argentinië last van de slechte voedingsgewoonten die alleen maar het gevolg zijn van het feit dat er geen goede vriesinrichtingen voor de visvangst bestonden. Er bestaan voornamelijk in het voorjaar veel gevallen van voedingsvergiftiging in dit land en dit tengevolge van het eten van bedorven vis en het licht voor de hand dat dergelijke gebeurtenissen het visverbruik niet erg aanmoedigen. Tegenwoordig evenwel voldoen de diepvriesinstallaties wel over het gehele land maar de bevolking overwint blijkbaar haar afkeer van de vis niet gemakkelijk met de gevolgen van dien.

De gedachte heeft er een tijdje geleden wel bestaan om diepvries-treilers te gaan bouwen maar dit werd met alle macht door de vissers zelf tegengewerkt. Zij vreesden een overbevissing van de visscholen. Anderzijds meenden zij dat het helemaal niet nodig is moderne diepvries-treilers te bouwen omdat de vis gewoon langs de kusten passeert en leeft en zo maar te vissen valt op korte afstand van de wal. Uiteindelijk werd deze opvatting door de overheid aangenomen. Aldus doet men aldaar maar gewoon voort met de middelen die sedert jaar en dag worden gebruikt. Voegt men voor de vangst van mooie meid die wat verderaf moet worden gevestigd een schip aan de vloot toe dan is er geen bemanning te vinden. Het is zelfs zo erg gesteld met de bemanningen in Argentinië dat de meeste Italianen en Spanjaarden zijn evenals trouwens nog andere Europese nationaliteiten, de Vlamingen kunnen er ook wat over meepreten. Allemaal deze mensen waren ingeweken in de jaren 1948 tot 1955. Maar het ligt voor de hand dat deze mensen niet eeuwig kunnen blijven vissen. Ze worden thans ook allemaal een jaartje ouder en gaan de bedrijvigheid op zee stopzetten. De inwijking in Argentinië is tegenwoordig langs de heel lage kant. De jeugd van dit reusachtig land heeft helemaal geen roeping voor de zee, nog minder uiteraard voor de zeevisserij. Nochtans komt men in deze beroepstakken goed aan de kost.

ZEEVISSERIJOVEREENKOMSTEN ALS OPLOSSING

Als gevolg van deze toestanden is het duidelijk dat de vis op een andere manier moet opgehaald worden en dan zien we meteen andere landen klaarstaan om, mits overeenkomsten, alginder te gaan vissen. De Polen, in tegenstelling tot de Argentijnen, zijn heel goeie zeelui en vissers en ze zagen wel brood in een broederschap met dit verre land. Daarmee ontstond een Pools-Argentijns zeevisserij-akkoord. Meteen ontstond in de Provincie Santa Cruz, meer bijzonder in de haven van Puerto Deseado, een nederzetting bestemd voor de zeevisserij Argentinië bracht 51 % van het nodige kapitaal en de Polen de rest. De maatschappij houdt zich bezig met de vangst, de uitbating, de industrialisering, de opslag en de verhandeling van alle visserijprodukten van de gehele Argentijnse kusten. Er werden in 1975 50.000 ton viswaren verwerkt en verhandeld en men hoopt in 1980 aan de 150.000 ton te geraken. Graag zouden de Polen het geheel aan 100 % voor zich houden maar dit wordt door het nationale beleid niet aarvaard. Zij houden eraan 20 % op de eigen markt te zien verhandelen. De zetel van deze maatschappij bevindt zich in Stettin (Polen). De vloot zelf wordt in Argentinië ingeschreven en vaart onder deze vlag. Na hun opleiding in Polen moeten de bemanningen bestaan uit 75 % Argentijnen. Nu zou er eigenlijk een bouwprogramma op touw moeten worden gezet maar men weet nog niet aan wie deze zal worden toevertrouwd. Men mag twee keer raden.

NATIONALE ZEEVISSERIJBUREAUX ALS ONDERHANDELAARS

In verscheidene Afrikaanse landen werd een „Nationaal Bureau voor de Visserij” opgericht in de loop van de laatste tien jaar. Welke waren daarvoor de motieven. Verschillende redenen liggen daaraan ten grondslag maar vier ervan zijn doorslaggevend. Er is eerst en vooral de ekonomische faktor. Voor wat Marokko aangaat was de regering eerst en vooral verontrust nopens het feit dat de sektor zeevisserij helemaal geen vooruitgang meer boekte ten overstaan van de fosfatuutbating en de bosbouw. De visvangst is de derde in de ekonomische reeks. Bovendien begonnen ongerust te worden over de onderuitbating van de zeevisserij. Nauwkeurige studies hebben inderdaad aangetoond dat de Marokkaanse voortbrengst meer dan 500.000 ton kan bereiken, dit is het dubbele van de aanvoer van het jaar 1972, en dit zonder enig risico van overbevissing. De industriële visvangst bedroeg dan toch nog in het jaar 1973 rond de 365.000 ton.

Het bleek dus nodig een openbaar bestuur op te richten dat er zou kunnen in slagen meer armslag te geven aan de zeevisserij. Daarmee de geboorte van de zeevisserijdiensten.

Een tweede reden voor het oprichten van dergelijke dienst was de sociale kant. De zeevisserij en de aanhorende nijverheden hebben reeds 10.000 techniekers in dienst evenals 25.000 fabrieksarbeiders, deze sektor is dus duidelijk een belangwekkend arbeidsgebied.

Het derde argument hield verband met de internationale konjunktuur. Wanneer men rekening houdt met de steeds grotere behoefte aan dierlijke eiwitten van onze huidige wereld dan zijn de Afrikaanse landen, en speciaal Marokko, met hun rijke visgronden wel heel goed gelegen voor de uitwisselingen op internationaal gebied.

Het blijkt verder meer en meer nodig dat de Afrikaanse landen hun vriendschappelijke betrekkingen met hun vroegere moederlanden beginnen te normaliseren en op grond van een samenwerkingstelsel is dit wel mogelijk. Voor wat de zeevisserij aangaat bestond het beste systeem in het oprichten van een visserijbureau, een organisme dat vroeger niet bestond en dat nu overleg kan plegen met de Europese landen althans voor wat de zeevisserij aangaat. Het is helemaal niet nodig dat deze besturen zuiver administratief zijn. Zij kunnen, zoals het geval met Marokko, financieel autonoom zijn en rechtspersoonlijkheid hebben. Haar wezenlijke opdracht is dus een heropneming van de zeevisserijsector op ekonomisch gebied en niet zoals het maar al te dikwijls het geval is op administratief gebied!

Er moet veel belang gehecht worden aan het begrip van de gesprekspartner en medewerker op dit gebied. Van de konkurrenten moeten medewerkers worden gemaakt en voornamelijk met hen die in de rijke wateren kwamen vissen moet openhartig worden gesproken. Wanneer het er op aankwam in Marokko, om de rijkdom van de omringende wateren te bestuderen moest er een uitbatinggebied worden vastgelegd. Op dit ogenblik heeft dit land, zoals trouwens haar buurlanden, het gevoel gekregen dat ze tekort gedaan werden. De Afrikaanse konferentie van 1971 heeft tenslotte het sein voor de aktie gegeven. Sedert tien jaar werd een duurzame samenwerking gevraagd, en moesten doelmatige en onomkeerbare maatregelen genomen worden.

BESCHERMING EN UITBATING DER VISGRONDEN

Welk is de politiek der Afrikaanse landen op gebied van uitbating en bescherming van de zeevisserijrijdommen? Langs de ene kant moet er een eksklusief gebied zijn binnenin de ekonomische zone. Wat vanzelfsprekend de internationale samenwerking voor de uitbating van de rijkdommen van dit gebied niet uitsluit.

Anderzijds moet er rekening worden gehouden met de mislukking van de internationale controle voor de bescherming van de zeeën. Het is blijkbaar zo dat alleen maar de kuststaat aan de oever van het betrokken ekonomisch gebied het beste geplaatst is om deze controle uit te oefenen en om de instandhouding van de soorten in deze gebieden te beveiligen.

Welk plan bezit het „Zeevisserijbureau” dan om deze maatregelen te kunnen uitvoeren? Dergelijk programma bestaat uit vier punten. Eerst en vooral, de doelmatige uitbating van de visrijkdom. Een systematische studie van de Marokkaanse wateren werd begonnen om de visvoorraden te kunnen schatten. Sedert verscheidene jaren nu vaart het vorsings-schip „Idrissi” samen met een ander vaartuig, de wateren af om een grondige kennis te verwerven van de rijkdommen. Dit programma wordt gesteund door de „Voedselorganisatie” en de Verenigde Naties.

Er moeten nog een hoop andere maatregelen volgen zoals de bescherming der soorten door het verbod de onvolwassen vis te vangen, de vaststelling van bijzondere visgebieden, het verbod van bepaalde vistuigen en de kontingentering van bepaalde soorten. Anderzijds worden de vissers ertoe aangezet in gebieden te gaan vissen die totnogtoe niet werden bevestigd.

Als tweede voorname punt van het programma staat de herwaar-

(Vervolg blz. 10)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Een aanvoer die iets boven de 7000 bennen lag maar waarbij veel minder tong aangevoerd werd. Tong kregen we eigenlijk alleen dinsdag en woensdag toen toch telkens maar één vangst tong gebracht werd. Voor de Z.295 die dinsdag verkocht werd het een meevaller aangezien de tongenprijs die dag duidelijk hoger lag dan in de andere havens met bloktong en voorkleine sortering tot boven de 200 fr het kg. Het werd dan ook een onverhoopte 948.000 fr hoge opbrengst. De niet op tong vissende kanaalschepen deden het overigens ook ver van slecht aangezien de visvangsten redelijk duur verkocht werden. Vlaswijting deed het wel veel beter dan leng, de zowat enige goedkope vissoort. Die leng zakte tot 16 fr nadat er maandag aanvankelijk nog tot 21 fr voor betaald werd. Kabeljauw is redelijk duur geweest en noteerde tot bij de 50 fr., de gul prijzen lagen wel iets lager dan verwacht.

Voor fijne vissoorten als tarbot, griet en staart werd ook deze week een hoge prijs bekomen. Staartvis zakte evenwel op de dinsdagmarkt tarbot bleef echter schommelen tussen 260 en 275 fr voor grote sortering (5 kg stuk) de kleinere sortering kreeg van 125 tot 215 fr. Grote griet kreeg bestendig meer dan 100 fr het kg.

Voor IJslanvis werden redelijk goede prijzen genoteerd. De aanvoer bestond hier grotendeels uit kabeljauw, gul en schelvis. Rode zeebaars was zeer schaars en kreeg dan ook tot 2350 fr de ben.

Schaat, heilbot en hondstong waren andere dure IJslanvis soorten, terwijl koolvis tamelijk onverwacht een sterk stijgende prijs liet noteren.

Redelijk gunstige tot erg gunstige resultaten werden deze week voor de meeste schepen genoteerd.

De drie IJslanvisers becijferden elk meer dan één miljoen met de O.81 die 1,7 miljoen bereikte.

De totale aanvoer van het kanaal is tijdens de afgelopen week kleiner geweest dan verleden week. Slechts een 8-tal vangsten die wel redelijk duur verkocht werden.

GARNAALAANVOER STIJGT

Voor de garnalvissers was het deze week beter dan de voorgaande week. Het blijft dus verbeteren

al zijn de meeste vissers nog lang niet tevreden over de grootte van de vangst. In totaal toch al weer 5346 kg garnaal op de markt die verkocht werden voor 394.181 fr. De prijzen vertoonden weer zeer uiteenlopende schommelingen waarbij toch een gemiddelde bereikt werd van 71 fr.

BEHOORLIJKE IJSLANDSE AANVOER

Door het uitvallen van de O.81 voorgaande week kregen we deze week nog drie IJslanvis vangsten aan de afslag. Zij bezorgden de vishandel zowat 3300 bennen vis. Het grootste gedeelte hiervan: kabeljauw, gul en schelvis. Kabeljauw en grote gul voor de uitvoer aan prijzen die niet overdreven hoog lagen maar toch behoorlijk bleven. Schelvis die steeg naarmate de markt vorderde en de kwaliteit verbeterde. Zo noteerden we voor

STRAALBUIZEN

de laatste beurt tot 36 fr het kg. De rode zeebaars is zeer duur geweest en kreeg tussen 2070 en 2350 fr de ben. Heilbot werd iets meer aangevoerd, voornamelijk grote stuks die tot 65 kg wogen. De meeste werden verkocht tussen 140 en 160 fr, voor de bijna niet te ziene kleinere soorten werd tot 175 fr het kg bekomen. Koolvis ging zeer vlot weg en kreeg steil oplopende prijzen.

KANAALVIS BLEEF DUUR

De Kanaalschepen, veel geringer in aantal dan verleden week, kregen flinke prijzen voor hun verschillende vissoorten. Alleen leng deed het minder goed en zakte tot 810 fr op dinsdag. Schol en iek waren dan weer zeer duur en noteerden tot 40 fr en meer het kg. Voor grote staartvis die nauwelijks de afslag haalt werd tot 145 fr gegeven, dinsdag viel die prijs terug naar 117 fr. Grote tarbot blijft eveneens zeer schaars en zeer duur met prijzen schommelend van 210 naar 275 fr middenslag en grote sortering. Roggen werden vrij veel gebracht en kregen prijzen die schommelden tussen 1600 en 2900 fr de ben, dinsdag lagere roggaprijzen dan maandag. Vlaswijting werd alleen door de O.141 in ruime mate gebracht en kreeg tussen

28 en 36 fr. Heek weer stilaan meer aangevoerd, bleef duur en kreeg tussen 22 en 90 fr het kg. Ook deze soort is veel duurder dan verleden jaar. Ook de tongen trouwens die weer tussen 140 en 210 fr kregen.

king. Zo kregen de grote wijting nog 1400 à 1500 fr, maar de kleine zakten naar de opvangprijs en moesten opgevangen worden. Rogsoorten kregen ook minder dan op de maandagmarkt! Weinig stuks tarbot en grieten konden aangeboden worden en kregen dan ook hun prijs. De tongen waarvan er 1500 kg waren kregen de volgende prijzen: de grootste aan 140 fr, de 2e 190 fr, de 3e 209 fr, de 4e 215 fr, de 5e 200 fr en voor de kleine werd 160 fr gegeven.

Kabeljauw 2500 tot 2700 fr de ben. De gullen 2400 tot 1600 fr volgens grote! Platvis was er in mate en werd dan ook duur verkocht. Platvis 2000 tot 2300 fr, de drie-lingen 2400 tot 2600 fr, de visjes 1900 fr tot zelfs 2100 fr de ben.

Rode soldaten 3550 fr voor de grootste, de 2e sortering 2600 fr, grote robaard kreeg 50 fr de kg, de 2e sortering 40 fr, de kleinste 20 fr. Vlissers: 1900 fr de ben. Speerhaaien waren toch van de partij en werden verkocht aan 1700 en 1500 fr de ben. Tongen kwamen aan 90-80 fr en middenslag 70 fr, de kleine 60 fr.

Dit was de woensdagmarkt, met een eindbesomming van 632.153 fr en 16.705 fr garnaal.

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

OOSTENDE

VRIJDAG 9-4-1976

NOORD				
Z. 62	12	215	—	314.920
KUST				
O.150	1	—	63	11.430

MAANDAG 12-4-1976

IJSLAND				
O. 81	20	1300	—	1.755.236
O.318	18	900	—	1.251.976
O.334	18	1050	—	1.489.510

NOORDZEE

O.232	15	170	—	233.43
O. 94	66	350	—	340.860

KANAAL

O.141	16	500	13100	688.479
O. 66	15	200	—	419.142
O.134	16	1250	300	529.558

WEST

N.706	9	210	—	265.550
N. 45	10	350	—	414.140
N.720	6	150	—	154.430
O. 69	8	120	—	141.890
N. 40	12	320	—	557.216

KUST

O.150	2	4	181	40.508
-------	---	---	-----	--------

DINSDAG 13-4-1976

KANAAL				
O.118	16	290	—	486.940
Z.295	16	65	4800	948.784
O.135	16	325	238	637.600

KUST

O.150	1	3	51	14.276
O.100	1	6	—	11.120

WOENSDAG 14-4-1976

KANAAL				
O.180	18	70	4800	921.886
O.229	14	160	220	293.782

WEST

N.719	14	100	—	164.150
-------	----	-----	---	---------

KUST

O.150	1	4	47	15.559
-------	---	---	----	--------

Rekordomzet voor de N.15 "De Kottens,"

De jongste tijden gaan in de Nieuwpoortse vismijn alle rekords aan diggelen. Zopas werd een nieuwe rekordopbrengst opgetekend voor de N.15 «De Kottens» van reder Roger Calcoen. Maandag zette dit vaarttuig 5.800 kg tong in de markt benevens zo'n 95 manden andere vis waaronder tarbot en griet. De belangstelling was dermate groot dat de opbrengst sprongsgewijs de hoogte in ging en uiteindelijk uitliep op 1.286.745 fr.

Nooit eerder werd dergelijke hoge opbrengst opgetekend want het vorige opbrengstrekord, dat eveneens op naam van de «Kottens» stond bedroeg «slechts 783.000 fr». De tongprijzen voor de vangst van de N.15 bedroeg achtereenvolgens 146 fr voor de 1e soort, 196 fr voor de 2de, 207 fr voor de 3de, 210 fr voor de vierde, 195 fr voor de 5de en tenslotte 167 fr voor de kleine.

Ook de dagopbrengst bereikte 'n nieuw rekordcijfer met 1.655.117 fr. Kortom, er werd nog maar eens bewezen dat er ook te Nieuwpoort enorme mogelijkheden bestaan voor een degelijke afzet; wat men er in andere middens ook over beweert.

VORDAP

SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1150-4117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ 031-752051

(5723V)

VISAANVOER TE OOSTENDE

9- 4	1	10.813	330.830		
12- 4	14	294.281	8.372.050		
13- 4	5	39.539	2.136.950		
14- 4	3	21.757	1.418.377		
	23	365.400	12.258.207		

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

7- 4	11	938	66.972	40.—	114.—
8- 4	3	85	6.910	80.—	82.—
9- 4	12	1.198	90.567	54.—	113.—
10- 4	16	1.428	105.486	40.—	100.—
12- 4	11	868	65.215	62.—	92.—
13- 4	12	779	59.031	57.—	95.—
	65	5.346	394.181		

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

8- 4	18	1.773	188.248	65.—	149.—
9- 4	23	2.925	256.082	40.—	136.—
12- 4	27	4.549	349.308	38.—	135.—
13- 4	23	2.726	198.531	19.—	119.—
14- 4	15	2.278	176.229	28.—	141.—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

8- 4	5	22.167	2.035.485		91,82
9- 4	7	26.930	1.723.460		63,99
12- 4	15	108.755	8.522.310		78,36
13- 4	10	101.820	7.393.205		72,61
14- 4	11	81.842	6.659.429		81,36

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

9- 4	3	357	32.896	86.—	97.—
10- 4	3	403	32.738	73.—	95.—
12- 4	3	207	18.642	85.—	92.—
13- 4	2	160	13.889	85.—	92.—
14- 4	3	208	16.705	74.—	85.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

8- 4	1	2.205	168.803		
9- 4	3	347	60.555		
10- 4	3	378	55.996		
12- 4	7	22.547	1.635.775		
14- 4	9	18.779	632.153		

ZIJ HADDEN PECH...

— De Z.519 White Horse, was vanuit Zeebrugge naar visvak 204 gevaren. Aldaar kreeg schipper Eric Deschrijver via Radio Scheveningen een Pan-bericht met volgende inhoud: « Rode vuurpijl waargenomen ter hoogte van Bloemendaal door de Kustwacht van IJmuiden — Reddingsboot van IJmuiden uitgevaren». Op dat ogenblik bevond de Z.519 zich op 80 zeemijlen van de plaats verwijderd waar de rode vuurpijl was waargenomen. Pan-berichten houden een waarschuwing in zaken of toestanden die de veiligheid van een schip in gevaar kunnen brengen en wijzen ook op schepen of personen die in nood verkeren. De Z.519 heeft echter niets waargenomen.

— Ter visserij in het Bristol Kanaal (visvak 903) hoorde schipper Stanley Vantorre van de Z.331 een harde klop achteraan het schip. De motor werd stilgelegd. Bij het terug starten steeg de temperatuur van de motor lichtjes. Men wist echter zonder moeilijkheden de thuishaven aan te doen.

— Bij het binnenhalen van de netten op visvak 203, hoorde men aan boord van de Z.525 Golfbreker een gekraak in de vislier. Dit werd veroorzaakt doordat het wormwiel door de voorkant van de lier was gestoten. Daarna moest de visserij gestaakt worden en koers gezet naar Zeebrugge.

— Aan boord van de Z.477 Alma die ter visvangst was gevaren op visvak 102, ging plots de alarmbel in de machinekamer. Een onderzoek wees uit dat de zoetwaterpomp gebroken was. Herstelling ter plaatse onmogelijk zijnde, werd via VHF sleephulp gevraagd aan de Z.533 Noordster die in de nabijheid viste. Na akkoord ving de sleep naar Zeebrugge aan.

— Op visvak 903 kreeg schipper Gerard Vantorre de Z.200 Tijl Uilenspiegel een radio-oproep van de O.83 Surveyor die met motorpech te kampen had en om sleephulp vroeg. Skipper Vantorre werd bereid bevonden hulp te verlenen en stond in voor de opsleping naar Oostende.

NIEUWPOORT

DONDERDAG 8-4-1976

ARM44 168.803
Een vangst van 2200 kg met inbegrip van 500 kg tongen. Deze kregen de volgende prijzen: 151 fr voor de lappen, de 2e 209 fr, de 3e 232 fr, de 4e 229 fr, de 5e 206 fr en voor de kleine werd 182 fr gegeven. Tarbot kreeg buitengewone prijzen, zelfs voor de grote, eventjes 300 fr de kg, Middenslag 200 fr de kg. Alle andere soorten werden heel goed verkocht, platvis 1700 fr, drielingen 2270 fr en visjes 1500 fr de ben. Enkele bennen kabeljauw en gullen gingen weg aan 2800 en 2300 fr de ben!

MAANDAG 12-4-1976

N.715	122.508	N. 15	1.286.745
N.346	72.430	N.590	101.904
N.349,	N.498,	N.988	kust

De maandagmarkt was goed voorraad, zo werd er 22.547 kg vis gelost. De N.15 «De Kottens» loste niet alleenlijk de hoofdbrok, maar de besomming was het rekordcijfer niet alleen voor de vismijn maar tevens ook voor het vaartuig (1.286.745 fr). De vangst bevatte 5800 kg tong, 15 bennen tarbot en grieten en verder een 80 bennen gewone soorten. In een woord mag gezegd worden dat alle soorten, heel goede prijzen kregen. Tarbot + 260 fr de kg, grieten van 100 tot 125 fr, staarten (lots) 140 fr. De tongen werden gekocht aan 145 fr voor de grootste soort, de 2e 195 fr, de 3e 205 fr, de 4e 207 fr en de 5e 198 fr en voor de kleine werd tot 170 fr gegeven. De tongen van de kustvisserij kregen nog ruim 10 fr de kg meer! Rode soldaten waren in trek; denkkelijk om de «etalages» bij de winkeliers 'n Paaskleurtje te geven. Zo kregen de grote rode soldaten 3400 fr de ben en de middenslag 2500 fr. Platvis 1650 fr, drielingen 2200 fr en 1000 fr voor een ben kleine platvisjes (Zelfs werd er platvis van de kustvisserij verkocht aan 60 fr de kg). De wijting van de Westvisserij liep op tot 1520 fr voor de grote en de kleine kregen 1080 fr de ben.

De eindbesomming voor deze maandag bedroeg dan ook 1.635.775 fr. en 18.642 fr. van de garnaalverkoop!

WOENSDAG 14-4-1976

N.738	75.050	N.765	94.228
N.470	69.692	N.591	75.452
N.345	173.741		

Kustvisserij: N.700, N.788, N.349 en N.498.

De markt was bevoorrad door 5 visvangers en 4 kustvisserij. Alles samen 18.780 kg vis. De verschillende soorten kregen hun prijs, buiten twee: de wijting en roggen kenden een gevoelige inzinking.

ZEEBRUGGE

MAANDAG 12-4-1976

Z.556	8	70	350	151.950
Z.568	8	60	600	235.400
Z.408	2	30	300	104.100
Z.405	17	220	5000	1.363.150
Z.462	10	100	1400	559.290
Z.542	18	180	3000	712.000
Z.429	12	70	1900	402.840
Z.183	9	100	1900	514.210
Z.596	16	140	3500	878.570
Z.563	10	60	500	168.750
Z.162	20	450	9000	2.584.730
Z.175	10	50	500	249.930
Z.537	9	100	500	318.330
Z.554-538	3	120	—	279.060

DINSdag 13-4-1976

Z.176	16	240	4500	1.295.129
Z.518	17	230	4000	1.048.790
Z.599	11	180	50	298.600
Z.431	17	250	5000	1.378.460
Z.581	11	60	650	355.656
Z.582	11	100	200	209.330
Z.421	11	50	800	203.560
Z.418	17	270	4000	1.313.074
Z.559	10	60	700	303.641
Z.189	17	170	4000	986.965

WOENSDAG 14-4-1976

Z.321	12	80	2500	466.300
Z.547	6	40	500	285.370
Z.492	12	90	1200	479.800
Z.575	11	130	100	233.610
Z.424	18	170	4000	1.156.061
Z.560	4	90	100	142.050
Z.574	17	160	4200	1.082.117
Z.324	15	310	4000	1.375.891
Z.600	10	40	250	222.780
Z.427	10	40	300	221.660
Z. 42	15	170	4200	993.790

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 16 APRIL 1976

KANAAL: O.198 (100 vis, 4.000 tong).
Z.34 (20 vis, 3.500 tong).
N.579 (80 vis, 4.500 tong).
O.206 (300 vis, t.t.z. 50 kab-gul, 150 vlaswijting, 25 mooie meiden, 50 rog, 50 gutvis).
N.3 (430 vis, t.t.z. 10 grondvis, 40 gutvis, 340 vlaswijting en leng, 10 rog, 20 mooie meiden, 10 varia).
NOORDZEE: Z.209/Z.509: 700 vis, t.t.z. 100 shelfcod, 100 kab., 500 gul.

DINSdag 20 APRIL 1976

IJSLAND: O.316, O.317.
KANAAL: O.114, O.309, O.128, O.217, O.285, O.26, O.275, O.120, O.186.
NOORDZEE: O.231, O.239, O.243.
WEST: O.35, N.41.

WOENSDAG 21 APRIL 1976 (allemaal vermoedelijk)

KANAAL: O.82, O.127, O.303, O.279.
WEST: N.720.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Scheeris	12-4-1976
Groot	21.60-38.40
Middel	20.60-32.—
Klein	14.—23.40
Kabe lauww	23.—28.60
Gul	19.80-3.—
Wijting	13.40-18.20
Schaat	55.—59.60
Zeebaars	41.60-47.80
Leng	19.60-23.—
Schartong	110 0 172.0
Reilbot	23.80-30.70
Koolvis	26.—52.60
Hondstong	—
Zeeuwolf	—
Staart	—

Tong- en pladijsprijzen

TONC

Oostende

Soorten	12-4-1976	13-4-1976	14-4-1976
Lappen	142 -165	142 -144	134 -145
Grote	185 -209	194 -199	193 -200
3/4	—	177 -198	191 -193
Blok	199 —	182 -210	192 -198
voor-kleine	225 —	191 -200	172 -180
kleine	170 -189	164 -170	154 -159
slips	—	—	—

Zeebrugge

Soorten	12-4-1976	13-4-1976	14-4-1976
grote	156 -168	149 —	151 -155
blok	201 -203	193 —	194 -196
fruit	202 -206	190 —	192 -198
schone kleine	185 -207	175 —	178 -209
kleine	177 -181	175 —	176 -190
tout petit	—	—	—
slips	—	—	—

Nieuwpoort

Soorten	12-4-1976	13-4-1976	14-4-1976
Tong I	145 —	—	140 —
Tong II	196 —	—	190 —
Tong III	207 -211	—	209 —
Tong IV	210 -220	—	215 —
Tong V	199 -212	—	200 —
Kleine	—	—	160 —

PLADIJS

Oostende

Soorten	12-4-1976	13-4-1976	14-4-1976
Grote	33,—	—	—
grote iek	38,60,—	—	—
kleine iek	—	—	—
derde slag	40,—42,—	41,—	—
platjes	26,—28,40	19,—41,60	43,60,—

Zeebrugge

Soorten	12-4-1976	13-4-1976	14-4-1976
I	31,—36,—	36,—	42,—46,—
II	30,—37,—	34,—	51,—60,—
III	16,—22,—	32,—41,—	58,—70,—
V	—	27,—31,—	33,—35,—

Nieuwpoort

Soorten	12-4-1976	13-4-1976	14-4-1976
Moeien	—	—	—
grote pladijs	34,—50,—	—	43,—
drielingen	38,—60,—	—	50,—
platies	20,—35,—	—	40,—

dering van de voortbrengst door maatregelen voor de bewaring van de gevangen hoeveelheden, het verwerven van vaartuigen voorzien van koelstelsels. Uiteindelijk moet het grootste gedeelte van de voortbrengst worden gebruikt voor de vervaardiging van waren van grote waarde. De nijverheid van de bijprodukten zou nog enkel mogen worden bevoorraadt door afval van de conservenfabrieken en vis die niet geschikt is voor het menselijke verbruik.

Als derde punt van richting van de zeevisserijbureaus in Afrika zou nog moeten aangestipt worden de aanpassing aan de vereisten van de internationale markt, en voornamelijk de Europese markt, die steeds moeilijker wordt. De voortbrengst moet veel meer verscheiden zijn en de hoedanigheid moet aanzienlijk worden verbeterd.

Als vierde en laatste voorname punt van het programma van een visserijbureau in Afrika staat dan nog het verdubbelen van het visverbruik in het eigen land zelf. In Marokko bedraagt het visverbruik amper 2,8 kilo per hoofd en dit is duidelijk veel te weinig. Om dit doel te bereiken werd een handelsmaatschappij opgedicht die uitsluitend Marokkaans is en de visserijwaren verspreid in eigen land. Men komt tot de vaststelling dat deze mensen viseters waren die het zelfs niet eens wisten...!

Over welke middelen beschikt men om de nationale visserij te verbeteren? Eerst en vooral moeten er medewerkers zijn, de Afrikaanse landen kunnen verder de vreemde beleggingen bevoordelen door het privaats kapitaal te verzekeren door vrijstelling van belastingen op de winsten en de waarborg van het transfer van maatschappelijke aandelen. Er bestaan nu al meerdere gemengde ondernemingen met Marokkaans bestaansrecht. Anderzijds werden de medewerkers uitgenodigd om mede te helpen aan de oprichting van verwerkingsinrichtingen in het land zelf. Aldus werd in Agadir het grootste bedrijf van het Koninkrijk opgericht. Het was inderdaad verbazend dat de verplaatsing van de technologie der geïndustrialiseerde landen toepasselijk is op alle gebieden uitgezonderd op deze van de zeevisserij...!

Totnogtoe was de zeevisserijnijverheid een alleenstaande bedrijvigheid maar ze moet zich kunnen mengen in de nationale economie en daar haar eigenlijk dynamisme vinden.

HET ZEEMANSSTATUUT EN DE OPLEIDING VAN DE BEMANNINGEN

Deze opnemings van de zeevisserij in het geheel van 's lands economie passeert evenwel ook langs de belangstelling van de eigen beleggers en de opleiding van de eigen bemanningen evenals het eigen statuut van de zeeman. Dit is maar al te juist. Op nationaal gebied zal men immers kapitaal en mensen nodig hebben. Er bestaat in Marokko een eigen kode van aanmoediging bij de „beleggers van de zee”. Deze maatregel draagt trouwens haar vruchten en vele Marokkanen die totnogtoe alleen maar belangsteliend waren voor beleggingen in de tak van het toerisme hebben belangstelling voor de zeevisserij. Er is trouwens een bijkomend teken van aanmoediging: studenten maken al eens een tesis over de zeevisserij!

Nochtans komt allemaal deze belangstelling en de ermede gepaard gaande verbeteringen, niet op een dag aan het licht. En dit wil maar gewoon zeggen dat in de praktijk van het dagelijkse leven er nog zodanig veel beleggers niet komen opdagen in de zeevisserij van Afrika. Noch Afrikanen noch vreemden. En daarmee stellen we vast dat meestendeels de beleggingen in deze landen, met enkele uitzonderingen daargelaten, afkomstig zijn van de Verenigde Naties en het F.A.O. en dit zal wel zo blijven tot er eens iemand van eigen land bekwaam zal zijn het zelf te doen.

Voor 't ogenblik is er werkelijk nog geen mens die kan zeggen wat er gaat gebeuren met die grote nijverheid die de zeevisserij is in Afrika. Hoe zouden we het kunnen zeggen?

We weten het zelfs nog niet eens van ons eigen oude Europa...

MEER PRAKTISCHE ZIN VERWACHT EN UITVAARDIGING NIEUWE REGLEMENTEN

De Ierse Staatssecretaris Murphy heeft een wet ingehouden die een zware beperking betekende voor de drijfnetvisserij. Hiermede zou voor de rest van het jaar verboden worden voor deze soort visserij om met meer dan 30 mazen diepte te vissen. Deze wet werd in overweging genomen voor de bescherming van de visstapel. Protesten kwamen echter terecht los tegen het feit dat dergelijke wet onmiddellijk van kracht ging worden en hierdoor veel schade veroorzaken omdat het bestaande vistuig niet meer zou kunnen gebruikt worden worden en geen enkel vaartuig ingesteld was op de nieuwe visserijbepalingen. Deze protesten waren dus gegrond en men kan de wetmaker zeker zijn gebrek aan praktische zin verwijten ook al was het inzicht aanbevelenswaardig. Anderzijds is deze visserij beperkt zijnde tot een 30 mazaasdiepte een economische onzin en een flater om-

dat men de visserij totaal onrendender zou maken. Dit komt ongeveer op hetzelfde meer als één werkmans met één enkele hand te laten werken in plaats van hem met twee handen te laten voortbrengen maar dan een tijd compleet laten rusten. Men zou dus beter het vaartuig op de drijfnetterij op een maximum laten renderen maar dan liefst een volgende reis aan land houden. Dit is trouwens ook hetgeen wij altijd bij de kwotering verdedigd hebben. Liefst op vol rendement laten varen en dan een tijd (zonder bewegingskosten) aan land houden dan een maximum vangkwota per reis op te leggen zodanig dat alle reizen verlieslatend zijn. Dat gaat er wel bij sommigen moeilijk in, maar toch is het economisch gezien de logika zelf en de enige haalbare oplossing.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	12-4-1976	12-4-1976	13-4-1976	13-4-1976	14-4-1976	14-4-1976	14-4-1976
Farbot : groot (123)	257 -262	269 —,—	267 -268	244 -300	289 —,—	252 -290	260 —,—
midjel (123)	—,—	110 —,—	212 —,—	168 -208	182 —,—	122 -180	180 —,—
klein (123)	—,—	85,—75,—	126 —,—	100 —,—	—,—	84,—95,—	130 —,—
Griet : groot (123)	111 —,—	108 -85,—	107 -116	90,—125	101,4 —,—	103 -110	120 —,—
midjel (123)	88,—,—	—,—	101 —,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein (123)	71,—,—	—,—	53,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schelvis : groot	22,—24,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
midjel	20,—21,60	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	15,40-21,80	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Heek groot	82,—93,40	—,—	91,—93,—	—,—	81,—,—	—,—	—,—
midjel	69,—80,—	—,—	70,60-76,40	—,—	54,—62,—	—,—	—,—
klein	22,—58,—	—,—	28,—58,40	—,—	42,—,—	—,—	—,—
Lom	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Leng	17,60-22,—	—,—	16,20-17,80	—,—	17,60 —,—	—,—	—,—
Rog (I)	36,—58,40	45,—,—	21,40-44,—	48,—,—	25,—40,—	50,—58,—	60,—,—
Keilrog (123)	66,—,—	—,—	61,—66,20	45,—,—	58,—,—	58,—,—	55,—,—
Rog (23)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Tiltlen (23)	—,—	40,—,—	—,—	40,—,—	—,—	42,—46,—	50,—,—
Scherpsaart (23)	—,—	48,—40,—	—,—	25,—27,—	—,—	48,—50,—	55,—,—
Halve mans (23)	—,—	30,—,—	—,—	17,—,—	—,—	32,—38,—	40,—,—
Teelt (2)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Katrog (2)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kabeljauw	36,—52,—	35,—,—	—,—	37,—,—	28,—40,—	42,—47,—	60,—80,—
Gul (groot)	24,—32,40	12,—25,—	—,—	12,—26,—	—,—	27,—40,—	48,—60,—
Gul (midjel)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Gul (klein)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Hozemondhamme	88,—144	—,—	95,—116,6	—,—	78,—116	—,—	—,—
Wijting : groot	12,20-27,—	18,—,—	13,—19,40	21,—,—	16,—19,40	16,—20,—	28,—30,—
klein	—,—	12,20,—	—,—	14,—19,20	—,—	12,20-14,—	15,—22,—
Schar	10,—13,—	8,—10,—	—,—	8,—9,—	—,—	10,—12,—	25,—50,—
Zeenschol	19,—75,—	—,—	18,—68,—	—,—	20,—72,—	—,—	—,—
Zeehaal	34,—36,20	24,—26,—	—,—	26,—27,—	—,—	24,—,—	25,—,—
Hondshaal	21,—24,—	—,—	22,—24,—	—,—	24,—,—	—,—	—,—
Doornhaal	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pieterman	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	18,—,—	105 —,—
Makree	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Horsmakree	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeekreeft	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schaat	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeebaars (klipvis)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kongeraal	10,—26,40	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schartong	59,40,—	—,—	45,—,—	—,—	44,—,—	—,—	—,—
Volle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
IJle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Haringshaal	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steenholk	10,—14,—	—,—	12,—14,40	—,—	12,60,—	—,—	—,—
Heilbot	132 —,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koolvis	—,—	—,—	15,80-34,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steur	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeewolf	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pollak	24,—36,—	—,—	26,—34,20	—,—	33,60-35,40	—,—	—,—
Zonnevis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koningsvis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Vlaswijting	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeeduivel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schotse schol	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeehond	—,—	22,—,—	—,—	17,—,—	—,—	18,—,—	30,—,—
Bot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	30,—,—
Rode Poon (roobaard)	28,—40,—	31,—,—	30,—35,—	36,—,—	35,40-42,—	33,—42,—	45,—,—
Grauwe Poon (knorh.)	22,—24,20	20,—,—	20,—24,60	16,—,—	22,—,—	16,—18,—	23,—,—
Rode Knorhaan	33,40-64,20	—,—	34,—62,—	—,—	64,—,—	—,—	—,—
Posten	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Langoesten (midden)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
(klein)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 8 april werd aangevoerd : 1410 kg tong; 53 kisten tarbot en griet; 421 kisten kabeljauw; 726 kisten koolvis; 169 kisten schelvis; 567 kisten wijting; 1048 kisten schol; 38 kisten schar; 16 kisten makreel en 73 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg : tarbot 20,77-16,69; grote tong 12,04-11,40; grootmiddel tong 16-15,67; kleinniddel tong 15,25-14,70; tong één 14,13-14,00; tong twee 13,73-13,36.

Per 40 kg : tarbot 637-431; griet 380-244; kabeljauw één 174-97; kabeljauw twee 164-100; kabeljauw drie 134-102; kabeljauw vier 120-96; kabeljauw vijf 112-80; koolvis één 68; koolvis twee 94-81; koolvis drie 96-88; koolvis vier 84-68; schelvis één 130-98; schelvis twee 100-91; schelvis drie 154-63; schelvis vier 86-63; schol één 96-78; schol twee 100-82; schol drie 114-90; schol vier 152-79; wijting twee 58; wijting drie 60-38; makreel twee 73,60-68,40; schar 90-62; lever 52-46; kleine kuit 58-46; steenbol 46-38; lommen 72; leng 80-74.

De besommingen waren : KW 6 89.600; KW 63 11.800; KW 137 6.600; IJM 44 3.800; IJM 154 10.800; IJM 18 1.300; UK 48 en UK 78 10.900; UK 107 en UK 200 8.700; UK 135 en UK 145 8.500.

Aan de maandagmarkt van 12 april werd aangevoerd :

14.020 kg tong; 89 kisten tarbot en griet; 1251 kisten kabeljauw; 1265 kisten koolvis; 199 kisten schelvis; 809 kisten wijting; 945 kisten schol; 118 kisten schar; 8 kisten makreel en 222 kisten diversen.

Prijzen in guldens.

Per 1 kg : tarbot 19,75-17,46; grote tong 11,01-10,69; grootmiddel tong 15,10-14,07; kleinniddel tong 13,95-13,05; tong één 12,96-12,19; tong twee 12,26-11,74; zalm 18,02-15,78.

Per 40 kg : tarbot 629-287; griet 295-204; kabeljauw één 144-83; kabeljauw twee 174-79; kabeljauw drie 122-72; kabeljauw vier 90-77; kabeljauw vijf 106-72; koolvis één en twee 83-71; koolvis drie 85-70; koolvis vier 50-48; schelvis één 92; schelvis twee 79-63; schelvis drie 60-47; schelvis vier 48; schol één 104-86; schol twee 120-106; schol drie 120-104; schol vier 96-80; wijting twee 57-56; wijting drie 76-56; makreel twee 68-55; schar 78-50.

De besommingen waren :

KW 4 17.300; KW 22 40.500; KW 29 8.700; KW 43 400; KW 51 31.500; KW 75 4.400; KW 88 25.700; KW 113 14.800; KW 145 43.300; KW 149 16.800; KW 152 11.400; KW 174 1.800; KW 187 20.200; KW 189 31.400; KW 214 16.800; KW 221 19.900; KW 226 10.500; SCH 256 20.500; VL 142 90.700; IJM 20 7.500; IJM 29 16.800; IJM 30 29.700; IJM 115 3.700; IJM 154 20.200; IJM 211 33.600.

Met alle dagen een redelijke aanvoer van de kleinere kotters en op vrijdag en zaterdag een goede aanvoer van de grote kotters, die voor goede prijzen konden worden verkocht, met bovendien een 25 ton tongen van de kotters die in de Ierse Zee hun geluk beproefden, werd het nog een topweek wat aanvoer en omzet betrof.

De hoogste besommer van de op de Noordzee vissende kotters bedroeg ruim 35.900 gulden voor een aanvoer van ruim 8.000 kg vis, waarvan 1.832 kg tong (12,96) en bijna 300 kg schol.

Een vijftal andere grote kotters wist eveneens een besomming te maken van meer dan 30.000 gulden.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 5-4 t/m 10-4-1976

Door 106 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
77.307 kg.	Tong	f 1.016.621,38	van f 15,67 tot f 10,72
6.883 kg.	Tarbot	f 74.032,62	van f 20,53 tot f 6,25
169.295 kg.	Schol	f 364.807,49	van f 3,11 tot f 1,73
45.785 kg.	Kabeljauw	f 101.117,71	van f 5,13 tot f 1,34
3.730 kg.	Griet	f 24.554,17	van f 7,38 tot f 5,01
10.490 kg.	Schar	f 19.049,03	van f 2,29 tot f 1,11
33.330 kg.	Wijting	f 43.509,06	van f 1,75 tot f 0,98
7.300 kg.	Bot	f 6.457,28	van f 1,05 tot f 0,74
2.735 kg.	Steenbol	f 3.119,77	van f 1,49 tot f 0,98
1.756 kg.	Tongschar	f 7.359,02	van f 4,66 tot f 3,13
425 kg.	Rog	f 248,25	van f 0,46 tot f 0,33
288 kg.	Hozemond	f 1.025,46	van f 3,90 tot f 3,52
190 kg.	Koolvis	f 309,—	van f 2,10 tot f 1,28
175 kg.	Harder	f 638,96	van f 3,80 tot f 3,50
310 kg.	Diversen	f 892,24	
359.999 kg.		f 1.663.741,44	

Met alle dagen een redelijke aanvoer van de kleinere kotters en op vrijdag en zaterdag een goede aanvoer van de grote kotters, die voor goede prijzen konden worden verkocht, met bovendien een 25 ton tongen van de kotters die in de Ierse zee hun geluk beproefden, werd het nog een topweek wat aanvoer en omzet betrof.

De hoogste besommer van de op de Noordzee vissende kotters bedroeg ruim f 35.900,— voor een aanvoer van ruim 8.000 kg. vis, waarvan 1.832 kg. Tong (12,96) en bijna 3.000 kg. Schol.

Een vijftal andere grote kotters wist eveneens een besomming te maken van meer dan f 30.000,—.

WAT MET DE TONIJN VAN SPAANSE SAHARA ?

De Spaanse Sahara die enkele maanden terug aan Marokko en Mauretanie werd overgedragen, is voor de tonijnvisserij van bijzonder grote betekenis, met de voor de deur staande uitbreiding van de visserijrechten tot 200 mijl uit de kust. Men heeft berekend dat alleen reeds in de wateren langs deze uitgestrekte kust men jaarlijks 4 miljoen ton zou kunnen vissen zonder gevaar voor overbevissing, hetgeen zo ongeveer in waarde het equivalent zou betekenen van de opbrengst der fosfaatmijnen door Spanje aan Marokko overgelaten. Het is dus best begrijpelijk dat de politiek zich met de vis bemoeit heeft binst de Spaans-Marokkaans-Mauretaanse onderhandelingen. Spanje en Rusland die ter plaatse in deze wateren heel wat tonijnbelangen hebben, hebben een gemengde maatschappij gesticht, de SOVISPAN en Spanje heeft bij het afstaan van zijn kolonie er voor gezorgd dat er met Marokko en Mauretanie een overeenkomst kwam ter erkenning van de visserijrechten van deze gemengde maatschappij. Ook het Cuba van Fidel Castro die met een zeer grote tonijnenvloot in de Saharakustwateren viste, dit in overeenkomst met Spanje, heeft via dit land, deze overeenkomst weten te doen aanvaarden door Marokko en Mau-

retanië. Met andere woorden, de voornaamste visserijlanden op de tonijn in de wateren van voormalig Spaans Sahara hebben zich via de politiek reeds veilig weten te stellen. Het is trouwens daarom ook dat het «Polisario-front» dat in Spaans Sahara voor een eigen onafhankelijkheid vecht tegen Marokko en Mauretanië, vanwege Rusland en Cuba zo weinig steun noch aanmoediging ondervindt en zeker niet zullen moeten rekenen dat de strijders van het Polisario op hulp en steun van Cuba zoals dit land aan de Angolezen van Neto verleend heeft. SOVISPAN heeft haar zetel in Las Palmas. Van uit de Canarische Eilanden krijgt men tot 5.000 afvaarten van tonijnvissers waaronder een 1.200 uitvaarten van Russische hektreilers van 60 tot 85 meter. Dit illustreert dus ten overvloede het belang dat de visserij kreeg in de politieke onderhandelingen bij de opdracht van de Spaanse soevereiniteit over Spaans-Sahara, aan Marokko en Mauretanië.

De Franse grenzen gesloten voor invoer van tonijn

De heer Cavaillé, sekretaris-generaal van het Franse Ministerie van Verkeerswezen en vertegenwoordiger van de Franse regering Luxemburg heeft bekomen dat de op de Konferentie van de Negen te Franse grenzen gesloten blijven voor de invoer van tonijn. Verder heeft de Raad der Negen, onder het Franse impuls, besloten de referentieprijs voor deze vissoort met 30 pct te verhogen. De Franse grenzen blijven voor import gesloten minstens tot 1 mei e.k. niettegenstaande het uitvoerend comité der Negen het eerst anders had beslist. Dit invoerverbod zal verlengd worden indien ondertussen het waarborgsysteem thans in opmaak nog niet door de Negen aanvaard is geworden. Dit nieuw waarborg en beschermingssysteem voorziet de uitkering van een vergoeding in het geval de invoerprijzen uit Derde Landen onder de referentieprijs zouden komen te liggen.

Dit zou natuurlijk geen betekenis hebben indien de referentieprijs intussen niet zou opgetrokken worden omdat deze te laag lag. De Raad der Negen heeft deze dan ook voorafgaandelijk verhoogd met 30 pct, hetgeen de heer Cavaillé een bemoedigende stap vooruit noemde.

Het was niet alleen voor de tonijn dat de Franse staatssecretaris een bescherming vroeg tegen de «wilde invoer» uit Derde Landen aan dumpingprijzen, maar voor alle andere vissoorten evenals een uitbreiding en aanpassing van de referentieprijs en een betere Europese marktorganisatie. Vergeven we niet dat voor Frankrijk de tonijnvisserij nog altijd een belangrijke tak van bedrijvigheid betekent.

BAADER®

bouwt de machines van morgen en
van maarschalkerwaart levert ze.

gen. vetterstraat 75, tel. 17 64 60, amsterdam, telex 11352

(7820V)

**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)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

VERBEKE

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

Weidestraat 346

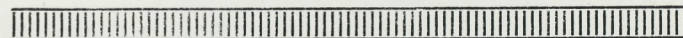
Tel. (050) 35 48 61

8320 BRUGGE 4 (Assebroek)

(8884N - 7519V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



Momenteel zijn prachtige geplastificeerde visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij

Drukkerij P.V.B.A.

„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”

H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 - 14

BUREEL

VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Het gamma omvat volgende mappen

A. VISSERIJMAPPEN à 360 F. (B.T.W. inbegrepen)

1. NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
2. ZOETWATERVIS
3. ZEEVIS
4. SCHAAL- EN WEEKDIEREN
5. MIDDELLANDSE ZEEVISSOORTEN
6. VISSOORTEN UIT DE ZUIDELIJKE ZEEEN
7. SPORT EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 300 F. (B.T.W. inbegrepen)

1. KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
2. ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 40 F. portkosten.

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)



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.

