

HET VISSERIJ BLAD

BAADER®

bouwt de machines van morgen en
van maarschalkerwaart levert ze.

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

(7820V)

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

NU OOK IN BELGIE

Universele
Transportkist

in bekende uitvoering
en kwaliteit.

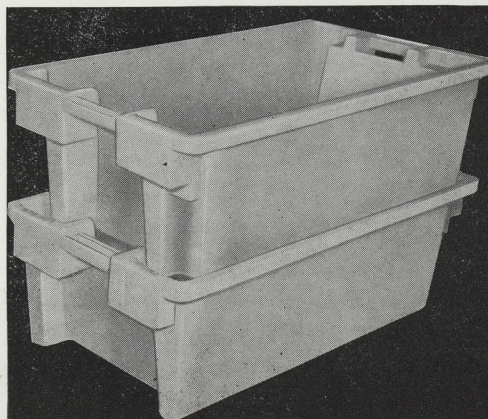
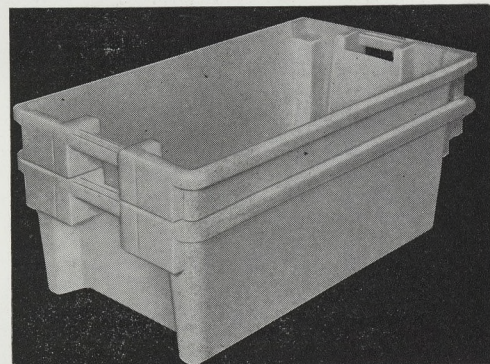
Scheurvast.

Stabiel en robuust
door de ca 4 mm.
wandsterkte.

Uitgevoerd uit
kunststof van de
vereiste kwaliteit en
eigenschappen.

Volmaakt hygiënische
uitvoering.

Stapel en nestelbaar.



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
contact op. Het is ook voor U belangrijk dat wij voor een prijsdoor-
braak hebben gezorgd.



LEES " HET VISSERIJBLAD "

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

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)

het visserijblad

Vrijdag 30 april 1976 — Nr. 17

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

De Franse staat komt zijn visserij ter hulp WAAR BLIJFT DE HULP VOOR BELGISCHE VISSERS ?

De crisis in de Franse visserij blijft voortduren. De terugslag op de tewerkstelling in de visserijsector wordt het meest aangevoeld in de Bretoense en Normandische vissershavens, maar ook elders is de toestand ver van rooskleurig.

Een uitgebreide delegatie van reders- en vissersorganisaties is te Parijs zijn nood gaan klagen. Op donderdag 22 april II. werd zij door de Franse eerste-minister Chirac in zijn ambtswoning ontvangen.

Na deze besprekingen zijn volgende maatregelen ten gunste van de Franse visserij uit de bus gekomen :

1. Om de uitbatingskosten in de visserij te drukken wordt gedurende het ganse jaar 1976 een *ristorno* op de gasolie verleend van 15 centimes of 1,35 Belgische frank per liter. Hierdoor worden de benodigde kredieten van 25 tot 100 miljoen FF (900 miljoen Belg. Frank) opgevoerd.

2. Uitstel van betaling wordt verleend aan de rederijen bij het aflossen van leningen.

3. Het Fonds voor opvang- en marktregeling (Fonds d'intervention et d'organisation du marché = FIOM) ontvangt een bijkomende toelage van 25 miljoen FF (225 miljoen BF).

4. Om het financieel evenwicht van de kredietorganismen voor scheepskrediet te verzekeren, wordt een garantiefonds opgericht, begiftigd met een toelage van 25 miljoen FF (225 miljoen BF).

Bovenstaande maatregelen betekenen derhalve dat in totaal een betoelaging van bijna 130 miljoen Franse frank (1,17 miljard in onze munt) de reeds bestaande overheidssteun aan de Franse visserij komt aandikken.

Wij gunnen onze Franse collega's reders en vissers deze geldelijke steun van harte, maar kunnen niet nalaten enkele vraagtekens te plaatsen, en wel de volgende :

1. — In België werd het toekennen van de gasoliepremie van 0,50 fr. per liter op 31 december 1975 beëindigd. Door het betrokken departement van Landbouw werden te dier gelegenheid twee redenen opgegeven om een einde te stellen aan deze maatregel :

a. Het feit dat de E.E.G. niet langer met deze vorm van rechtstreekse steun aan de visserij kon instemmen.

b. Omdat het departement oordeelde dat de gasoliepremie slechts een tijdelijk en uitzonderlijk karakter mocht hebben en niet ten eeuwige dage kon verleend worden.

2. — Waarom twee maten en twee gewichten ?

Waarom mag de Franse regering wel, de Belgische daarentegen niet een premie op de gasolie geven ? Zijn beide landen geen evenwaardige partners binnen de E.E.G. ?

Is dit geen scheeftrekking van de concurrentievoorwaarden, verboden door het Verdrag van Rome ? Stemt de E.E.G. dan in met de Franse maatregelen ? Zo ja, welke geloofwaardigheid is er nog te geven aan de E.E.G. en aan de Belgische beslissing ?

3. — Is de toestand van de Belgische visserij dan zoveel beter geworden dan deze van de Franse, dat de Belgische gasoliepremie moet afgeschaft worden, terwijl de Franse steun niet alleen mag blijven bestaan, maar zelfs meer dan verdriedubbeld wordt.

Uit wat voorafgaat, moeten we bekennen dat de Franse regering de E.E.G. normen opzij legt en stellen ons de vraag wat men bij ons zal doen om aan deze deskriminerende toestand te verhelpen.

Het toekennen van een kwota

Het Engels kanaal is reeds verboden gebied geworden voor de tongvangers ; eerstdaags volgt het Bristol kanaal en zelfs in de Ierse zee kan het kwotum uitgeput zijn voor augustus.

Dan zal een tongvloot van 100 vaartuigen verplicht zijn naar de Noordzee te trekken, waar eveneens nauwelijks 2 maanden zal kunnen gevestigd worden.

We hebben nooit geloofd in de doeltreffendheid van de kwota, omdat we niet geloven in de niet bewezen vermoedens van de biologen, die blijkbaar niets afweten van de trek van onze vissoorten en zich baseren op al te schaarse wetenschappelijke gegevens om afdoende konklusies te kunnen trekken.

We hebben altijd een beperking voorgestaan van visgebieden en van visperiodes, maar nooit van vangsthoeveelheden. Een vangstbeperking is ten andere nutteloos en belachelijk zo lang men toelaat dat de industriële visserij miljarden potentiële visseitsjes opzuigt voor de vismeel. Hoe zou België, tegenover deze vismoord op grote schaal, met haar toegestane 2.500 ton een gevaar kunnen betekenen voor de visstapel ?

Intussen echter wordt de vloot bedreigd met maandenlange inactiviteit, wat voor het grootste part der reders de totale ondergang betekent.

VERGUNNINGEN ?

De visserij had gehoopt dat men, zoals verleden jaar, onbelemmerd zou laten verder vissen, gezien we met onze ganse vloot nog geen 3.000 ton tong kunnen aanvoeren. Als het op het einde van het jaar zou krap worden, zou men nog altijd wel een mouw passen voor een tiental ton boven het toegelaten, temeer omdat men in Nederland verleden jaar ruim 6 miljoen kilo tong teveel gevangen heeft en daarvoor ook niet gestraft geworden is.

Niemand heeft echter kunnen voorzien dat wij dit jaar in 3 maanden méér zouden vangen dan verleden jaar in een half jaar. En ook vandaag blijven de berichten binnen komen dat vaartuigen op weg zijn naar huis met meer dan 10.000 kg. Het is voor de biologen wel een schaamtelijk bewijs dat zij, die somber voorspelden dat de tongstapel aan uitputting toe was, thans moeten vaststellen dat er meer tong te vangen is dan ooit te voren.

Dergelijke ongegronde onheilvoorspellingen hebben we ten andere reeds vroeger gehoord betreffende het uitsterven van garnaal, kabeljauw, enz. Reeds einde 1800 benoemde de Belgische regering een commissie om de dreigende teleurgang van de visstapel te bestuderen en tegen te gaan.

Nu staan we nochtans met wettelijke bepalingen die ons het vissen op onze historische visgronden zullen beletten, waardoor vissers en reders inactief moeten worden, zodat men verplicht is oplossingen te zoeken, om een doekje tegen het (dood)bloeden te vinden.

Onbelemmerd voort vissen om in augustus de vloot aan de kaai te leggen is krankzinnig.

Er schijnt dus niets anders op te zitten dan per vaartuig een vergunning af te leveren, bepalende hoeveel kilo tong en schol uit de Ierse zee en uit de Noordzee iedereen tot einde van het jaar mag aanvoeren.

Maar hoe moet men die kilo's verdelen ?

Kan men het kwotum verdelen per PK der vaartuigen en daardoor de goeie reder (met knappe schipper) maar met geringe PK bepadeligen tegenover een vaartuig met 1000 PK, maar die van tongen vangen geen verstand heeft ?

Kan men berekenen hoeveel tong per vaartuig verleden jaar werd aangevoerd en op basis daarvan het huidig overschot verdelen ? Maar wat moeten die vaartuigen dan doen, die verleden jaar zonder bokken visten, die verleden jaar op kabeljauw gingen, die vroeger een slechte schipper hadden, die een zwaardere motor inbouwden, die van garnalenvangst naar

(vervolg blz. 2)

De evolutie van de vissersvloot in 1975

(Vervolg van vorige week)

3) Brevetten en Vergunningen

Gezien de voorwaarden waaraan het schip moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn, mag de Koning (zie art. 4 van de wet van 5-6-72 op de veiligheid der schepen) voorschriften bepalen, met inachtneming van de omstandigheden, betreffende de brevetten, vergunningen en andere soortgelijke attesten, welke kunnen vereist worden van de schipper en van de bemanning.

Voor de zeevisserij worden volgende getuigschriften afgeleverd (K.B. van 21-5-1958 herhaaldelijk gewijzigd) ;
Afdeling dek :

1. Diploma van aspirant-schipper ter visserij ;
2. brevet van schipper ter kustvisserij ;
3. brevet van schipper ter visserij 2e klasse en
4. brevet van schipper ter visserij 1e klasse.

Stafpersoneel van de afdeling Machine :

1. Vergunning voor het bedienen, ter visserij, van motoren van minder dan 120 P.K. ;
2. het brevet van matroos-motorist voor het bedienen, ter visserij, van motoren van minder dan 275 P.K. ;
3. het brevet van motorist voor het bedienen, ter visserij, van motoren van minder dan 500 P.K.

Diploma's en certificaten voor ondergeschikten :

Certificaat van scheepsleerjongen en

Certificaat van bekendheid met de reglementen betreffende de navigatie.

- a) 35 vissers zijn houder van het brevet van schipper ter visserij 1e kl., slechts 33 van hen voeren het bevel over een schip. De 2 overigen zijn aangemonsterd in hoedanigheid van stuurman.

HET TOEKENNEN VAN EEN KWOTA

(Vervolg van blz. 1)

visvangst willen overschakelen, enzovoort. Welk systeem zal men kunnen uitvinden zonder dat een aanzienlijke groep reders zal in opstand komen.

Want nu is het Engels kanaal reeds gesloten, en morgen het Bristol kanaal, omdat de grootste type vaartuigen daar eveneens hebben gevist en die nu nog een uitweg hebben op de Ierse zee, waar de kleine middenslag echter niet naar toe kan.

Ware het dan niet veel beter geweest alle vaartuigen, per 1.000 kg die ze uit de gereguleerde zones aanvoeren, een drastische beperking in zeedagen op te leggen en hen te verplichten 2, 3, 4..... dagen langer aan de kaai blijven na iedere reis ? Dit zou in elk geval het voordeel hebben gehad dat de groothandel niet helemaal zonder aanvoer zou komen. Voor de reder zou het minstens een besparing geweest zijn in gasoel, sociale wetten, verlies aan netten, enz.

ONMIDDELLIJKE OPLOSSING

1. De slooppremie à 20.000 Fr per ton moet onmiddellijk ingesteld worden en beogen dat minstens 10 % van onze vangstcapaciteit aan tong en schol wordt verminderd. Aldus kan verwacht worden dat 2 à 300 ton tong méér zal kunnen gevangen worden door de overblijvende vaartuigen, en dat cijfer is toch reeds het dubbele van het toegestane kwotum in het Engels kanaal.

2. De minister van Landbouw moet zijn belgische vertegenwoordigers in de kwotacommissie de dwingende opdracht geven te gaan pleiten om, voor de tweede helft van 1976, bijkomende kwota te bekomen.

Dit moet niet zo zeer geeist worden omwille van de precaire toestand van onze visserij, want wetenschapslui hebben de mond vol over offers die iedereen moet brengen, maar die eis kan gemakkelijk gebaseerd worden op de onloochenbare feiten dat er momenteel veel meer tong te vangen is dan ooit in de voorbije jaren, waardoor een drastische beperking overbodig is, en minstens is uit te stellen totdat de economische toestand zich, algemeen en voor de visserij bijzonderlijk, heeft hersteld.

3. De minister van Landbouw zou eveneens zijn nederlandse, duitse en franse kollega's van Landbouw en Visserij kunnen aansporen om eveneens een bijkomende kwota te eisen en dusdoende een sterkere stem te hebben in de commissie.

Het is er op of er onder, en in de eerstkomende maanden zal ons ministerie moeten bepalen of er ons een kans gegeven wordt of dat wij met zijn allen worden afgeschreven.

P. VANDENBERGHE

- b) 209 zijn houder van het brevet van schipper ter visserij 2e klasse, waarvan er 154 een bevel voeren ; van de 55 overigen zijn er 5 gemonsterd als stuurman, 33 als matroos, 16 als motorist en 1 als hulpmotorist. Van de 154 bevelvoerende schippers zijn er 2 die met een vergunning van de zeevaartinspektie het bevel voeren over een vaartuig waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

- c) 70 zijn in het bezit van een brevet van schipper ter kustvisserij of van een gelijkwaardig brevet ; hiervan voeren 47 het bevel over een schip, van de 23 overigen zijn er 2 als stuurman, 13 als matroos en 8 als motorist aangemonsterd. Van de 47 bevelvoerende schippers zijn er 33 die met een Vergunning van de Zeevaartinspektie het bevel voeren over een vaartuig waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

- d) 130 zijn houder van het diploma van aspirant-schipper, waarvan er 3 als schipper met vergunning van de Zeevaartinspektie zijn gemonsterd, 14 als stuurman, 88 als matroos, 3 als lichtmatroos, 21 als scheepsjongen en 1 als motorist.

- e) 92 zijn drager van het getuigschrift van scheepsleerjongen, waarvan 4 gemonsterd zijn als stuurman, 66 als matroos, 5 als lichtmatroos en 17 als jongen.

- f) 2 zijn drager van het Certificaat van Bekendheid met de reglementen betreffende de navigatie en voeren met vergunning van de Zeevaartinspektie het bevel over een vaartuig.

- g) 1 bezit het brevet van werktuigkundige ter diepzeevisserij en is in deze hoedanigheid aangemonsterd.

- h) 76 bezitten het brevet van motorist of een gelijkwaardig brevet ; hiervan zijn er 16 gemonsterd als schipper, 1 als matroos en 59 als motorist. Van de 59 motoristen zijn er 19 die met een vergunning van de Zeevaartinspektie een motor bedienen waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

- i) 89 bezitten het brevet van matroos-motorist of een gelijkwaardig brevet. Hiervan zijn er 57 gemonsterd als motorist, 16 als schipper, 13 als matroos en 3 als stuurman. Van de 57 motoristen zijn er 42 die, met vergunning van de Zeevaartinspektie een motor bedienen waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

- j) 200 bezitten de vergunning van motorist voor het bedienen van motoren van minder dan 120 PK. Hiervan zijn er 75 gemonsterd als motorist, 84 als schipper, 6 als stuurman, 30 als matroos en 5 als hulpmotorist. Van de 75 motoristen zijn er 71 die, met een vergunning van de Zeevaartinspektie, een motor bedienen waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

Van de 239 schippers die het bevel over een vaartuig voeren, zijn er 33 of 13,81 % houder van het brevet van schipper 1e klasse ; 154 of 64,44 % zijn houder van het brevet van schipper 2e klasse ; 47 of 19,66 % zijn houder van het brevet van schipper ter kustvisserij of een gelijkwaardig brevet ; 3 of 1,25 % zijn houder van diploma aspirant-schipper en 2 of 0,84 % zijn houder van een certificaat van Bekendheid met de reglementen betreffende de navigatie.

Onder de 192 motoristen, verantwoordelijk voor een machine, tellen men 75 of 39,06 % houders van een vergunning van motorist tot 120 PK. ; 57 of 29,69 % matroos-motoristen, 59 of 30,73 % houders van het brevet van motorist en 1 of 0,52% houder van het brevet van werktuigkundige diepzee.

Verongelukte vissers op zee

Tijdens het jaar 1975 kwamen er vijf vissers om het leven op zee.

REDERIJEN

Einde 1975 was de vissersvloot het eigendom van 222 reders, t.w. : 149 of 67,12 % persoonlijke of familiale ondernemingen (P.F.) ;

20 of 9,01 % feitelijke vennootschappen (F.V.) ;

47 of 21,17 % personen vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid (P.V.B.A.) ;

6 of 2,70 % naamloze vennootschappen (N.V.).

Wat de belangrijkheid aangaat van iedere soort onderneming volgens het aantal uitgebate schepen, komen de P.F. op de eerste plaats met 165 vaartuigen, zijnde 64,70 % ; vervolgens de P.V.B.A. met 56 schepen of 21,96 % ; de F.V. met 22 schepen of 8,63 % en de N.V. met 12 schepen of 4,71 %.

HET LAMLENDIG GEDOE VAN DE BELGISCHE ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART NEEM EEN LES AAN HOLLAND!

We hebben in deze kolommen reeds dikwijls aangeklaagd op welke lamlendige wijze de Belgische Onderzoeksraad voor de Zeevaart funktioneert, zodat er soms jaren verlopen vooraleer een vonnis omtrent aanvaringen of het vergaan van een schip, uitgesproken wordt. We komen hier ten andere in ons volgend nummer op terug.

HET VERGAAN VAN DE Z.438

Op 11 oogst 1975 verging de Z.438 van de rederij Huysseune van Zeebrugge na een aanvaring met de Breskens 5.

Vorige week heeft de Hollandse Onderzoeksraad voor Scheepvaart een vonnis geveld, welke we hierna laten volgen en waaruit blijkt dat ze zoveel geen tijd nodig hebben als de Belgen, niettegenstaande ze veel meer zaken op de rol hebben.

HET VONNIS

Op 11 augustus 1975 kwam de BR.5 «Abraham» op weg van Breskens naar de visgronden in de mond van de Westerschelde in aanvaring met het Belgische vissersvaartuig Z.438 «Kompas». Als gevolg van deze aanvaring zonk de Z.438 na enkele minuten. De drie bemanningsleden konden overstappen op de BR.5.

Na onderzoek naar de oorzaak van de ramp en de eventuele schuld van de schipper van de BR.5 kwam de raad tot het volgende oordeel.

Uit de afgelegde verklaringen blijkt duidelijk dat de onderhavige aanvaring te wijten is geweest aan de schuld van de schipper van de «Abraham» BR.5. Het is de raad niet duidelijk waarom de schipper van de «Abraham» het Belgische vissersvaartuig «Kompas» Z.438 niet heeft gezien en de raad moet konstateren, dat er wederom, onder gunstige weersomstandigheden, een vrij ernstige aanvaring heeft plaats gehad in een breed vaarwater, omdat er niet goed is uitgekeken.

Gelukkig zijn er bij deze aanvaring geen mensenlevens te betreuren.

De raad heeft al vele malen de aandacht gevestigd op het feit dat het houden van goede uitkijk tot de verantwoordelijkheid van de wachtdoende opvarende behoort en dat dit een der eerste eisen voor goed zeemanschap is. De raad acht geen oorzakelijk verband aanwezig tussen de technische aspecten van deze zaak, zoals het om even welke reden dan ook niet goed functioneren van de stuurinrichting, en de aanvaring. De hoofdoorzaak van de aanvaring is het slecht uitkijken. Gelukkig ziet de schipper van de «Abraham» dit ook duidelijk in en verklaart dat hij lering uit deze aanvaring heeft getrokken.

Het is de raad bekend dat in visserijkringen de slechte gewoonte bestaat om elkaar op zeer korte

afstand te passeren. De opvarenden van het Belgische vissersvaartuig, die de «Abraham» recht op zich af zagen komen, moet het toch spoedig duidelijk zijn geweest dat er op de «Abraham» geen of zeer slechte uitkijk werd gehouden. In zulk een geval heeft roepen of zwaaien weinig effect en het valt de raad op dat niemand aan boord van de «Kompas» Z.438 gedacht heeft aan het geven van een attentiesignaal op de fluit.

BESLISSING

De raad straft de schipper van de BR.5 wegens zijn schuld aan de aanvaring door hem de bevoegdheid om als schipper op een zee-gaand vissersvaartuig te varen te ontnemen voor de tijd van veertien dagen.

OVERLIJDEN

We vernemen het overlijden van Mevrouw Omer Stradiot, geboren Helena Boschmans.

De begrafenis had woensdag plaats in de parochiale kerk van Sint Amandus Denderleeuw.

Ons blad biedt aan de heer Stradiot en zijn familie haar innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen.

HOLLANDSE VISSERSVAARTUIGEN OPNIEUW IN BELGISCHE TERRITORIALE WATEREN? WANNEER ZAL ONZE OVERHEID OPTREDEN?

Vorige week dinsdag is na een mededeling van uit zee en nadat gemeld werd dat de Zeemacht niet kan uitvaren voor redenen ons onbekend, de waterschout van Nieuwpoort met zijn kleine redeboot er op uitgevaren op een ogenblik dat de wind kracht 7 gaf en het niet verantwoord is met dergelijke triestige middelen een controle te moeten doen van vreemde vaartuigen die binnen de 12 mijlszone aan het vissen waren.

Het waren de ARM 44 met een 500 PK, de ARM 12 met een 425 PK, de Vlissingen 7 met een motor van 530 PK, en de VL.28 met een motor van 530 PK.

De knappe waterschout met zijn bemanning moest er zich bij bepalen vast te stellen dat deze vissers binnen de 12 mijlszone wisten en langs zijn hoofdwaterschout de zaak aanklagen bij de Nederlansde autoriteiten.

En dat is alles!

Slechts 1500 ton Noordzeeharing toegekend aan België

De Noord-Oost Atlantische Visserijcommissie die vorige week te Londen bijeenkwam om zich over de toegelaten hoeveelheid te vangen haring te buigen, heeft een gezamenlijk kwotum voor 1976 vastgesteld van 160 duizend ton. Men weet dat vooral in de Noordzee de haringstand gevoelig achteruit liep en dat men door het invoeren van een kwoteringstelsel wenst te beschermen. Daar is verleden jaar nog al wat protest tegen geweest, vooral dan van IJsland en Denemarken. Voor 1976 zullen de onderscheiden regeringen nu uit de voor 1976 opgelegde cijfers hun consequenties dienen te trekken en desnoods een nationale voedselbeleid bepalen.

Wat België betreft, mag onze vloot niet meer dan 1.500 ton Noordzeeharing binnen brengen, waar zij deze winter een aanvoerkwotum van 8.350 ton overtroffen. Dat kan genoeg zijn wanneer er niets te vangen is, maar het is in ieder geval bitter weinig en zelfs veel te weinig wanneer er een haringje te vangen is. Dat is juist geteld 150 maal tien duizend kg of anders gezegd als men met een koppel of acht op de haring gaat, elk achttien beurten van een gemiddelde van 10 duizend kg. Van het algemeen kwantum, is België dus zowat 1% toegewezen. De Commissie heeft eveneens besloten

aan de betrokken regeringen te vragen de aanvoer van haring beneden de 20 cm te doen verbieden.

Een ander regeling werd voorzien voor de Keltische haring waar het toegekend algemeen kwotum teruggebracht werd van nagenoeg 17 duizend tot iets minder dan 11 duizend ton voor de periode van 1 april 1976 tot 31 maart 1977, dit onder voorbehoud dat geen enkel land bezwaar aantekent, zoniet blijft de oude regeling van kracht.

Denemarken dat verleden jaar reeds bezwaar aantekende tegen de beperkingen, heeft bekomen dat de kwota voor schelvis en wijting die mag gevangen worden met 10% verhoogd werd maar dan zal het overgewicht afgetrokken worden van de kwota voor 1977. Voor de sprot werd het totaal kwotum voor 1976 eveneens met 10% verhoogd en op 650 duizend ton gebracht. De toegestane verhogingen, zagezegd onder voorbehoud van eventuele aftrek van het contingent voor 1977, kwamen er door druk van verscheidene landen die zelf handelden onder druk van hun vissers.

DE VERDELING

Elk land volgens het toegekend kwantum heeft nu het vraagstuk van de verdeling ook nog op te lossen.

Vorig jaar waren er bij ons slechts zeven koppels die tenslotte de haringvisserij hebben bedreven.

Die koppels zouden thans moeten gemeld worden dat alleen zij op haring zullen mogen gaan en het kwantum van 1500 ton zou alleen onder hen dienen verdeeld te worden. Vrij aan hen hun vergunning aan een ander af te staan.

Want zij hebben enorm duur materiaal aangekocht.

Wie buiten hen de haringvisserij wil gaan bedrijven, zal een risico moeten nemen van ook duur materiaal te kopen en..... geen haring te vangen of een vergunning toebedeeld te krijgen.

Onze bevoegde ambtenaars zullen het niet gemakkelijk hebben, maar ze zullen zich ook niet mogen laten bedotten van om het even wie, die alleen zijn zaak zal bekijken en niet die van zijn buur.

0.33 „MARBI” VERKOOPT EERSTE VANGST

Vandaag vrijdag verkoopt de O.33 «Marbi», de gloednieuwe treiler van reders Oscar Martinsen en Prosper Vanbillemont de eerste vangst. Overigens een kanjer van formaat, want benevens zo'n 150 manden vis, waaronder 70 manden gul, zullen 11.000 kg. tong in de markt gezet worden. De maidentrip belooft dus een flinke opbrengst te waarborgen.

(R.B.)

NEDERLAND MAG 13.400 TON NOORDZEEHARING VANGEN

Nederland mag volgens een voorstel in 1976 13.400 ton Noordzeeharing vangen. Het totale quotum, dat geldt voor alle landen, is vastgesteld op 160.000 ton. Dit is een van de resultaten van de vergadering van de Noord-oost Atlantische visserijcommissie, die van 21 t.m. 24 april in Londen is gehouden. De regeringen zullen zich nu hierover moeten beraden. Ten aanzien van consumptieharing uit de Noordzee werd besloten de regeringen te adviseren de aanvoer te verbieden beneden een minimummaat van 20 centimeter.

Voor de Keltische zee-haring is een regeling voorgesteld die afwijkt van de eerder vastgestelde regeling voor de periode 1 april 1976 tot 31 maart 1977. Dit voorstel houdt in dat de totaal toegestane vangst wordt teruggebracht van 16.800 ton naar 10.850 ton. Voor Nederland betekent dit een quotum van 2000 ton. In de bestaande regeling is dit 3.000 ton. Indien een der aangesloten landen hiertegen bezwaar aantekent binnen de hiertoe vastgestelde periode blijft de bestaande regeling gehandhaafd.

De quota voor schelvis en wijting zijn, op aandrang van Denemarken, met 10 procent verhoogd. Met dien verstande dat de hoeveelheden die in 1976 boven de reeds vastgestelde quota (voor ons land: schelvis 10.500 ton, wijting 14.000 ton) gevangen worden, afgetrokken zullen worden van de toe te wijzen quota voor 1977.

Ten aanzien van de sprot is besloten het totale quotum voor 1976 van 590.000 ton eveneens met 10 procent te verhogen tot 650.000 ton. Voor Nederland bedraagt de toewijzing 4.000 ton.

Parlementaire vraag HERSTRUKTURERING VAN DE AMBACHTELIJKE KUSTVISSERIJ

Onlangs richtte senator Vandewiele een parlementaire vraag tot de minister van Landbouw in verband met een voorgenomen actie voor de herstructurering van de ambachtelijke kustvisserij. Bedoelde vraag luidt als volgt:

Op 28 november heeft de Commissie van de Europese Gemeenschappen aan de Raad een voorstel voorgelegd voor een «verordening betreffende een actie voor herstructurering van de ambachtelijke kustvisserij».

Heeft de regering terzake reeds 'n standpunt bepaald?

Kan de geachte Minister ons dienaangaande nadere inlichtingen verstrekken?

Worden de betrokken organisaties uit de sektor kustvisserij dienaangaande geraadpleegd?

HET ANTWOORD VAN DE MINISTER

Minister Lavens van Landbouw zette de huidige situatie desbetreffend als volgt uiteen:

In de schoot van de E.E.G. is 't voorstel van de Commissie momenteel voorgelegd aan een werkgroep van visserijdeskundigen.

Eenzijds wordt de Rederscentrale V.Z.W.O. om advies gevraagd.

Anderzijds heeft de bedrijfsraad voor de zeevisserij de tekst ter hand genomen om ter zake advies uit te brengen bij de bevoegde ministers.

De regering heeft, met belangstelling, kennis genomen van het voorstel, maar wacht uiteraard het besluit af van deze voorbereidende studies om een definitief standpunt in te nemen.

Hollandse minister positief tegenover nieuw tong- en scholfonds

De Hollandse Minister Van der Stee (Landbouw en Visserij) is bereid om geld beschikbaar te stellen voor een nieuw zgn. tong- en scholfonds, waaruit de tong- en scholquota van vissers die hun schip uit de vaart willen nemen kunnen worden uitgekocht.

Tot nu toe was het volgens de oude regeling voor een schipper die er mee op wilde houden slechts mogelijk zijn schip uit te laten kopen. In de praktijk blijken echter te weinig schippers daarvan gebruik te maken. Om nu toch aan de noodzakelijke sanering van 17.000 ton (60.000 pk) te kunnen komen, hoopt men het voor de schippers die het niet meer kunnen bolwerken aantrekkelijker te maken om hun schip definitief aan de kant te leggen, door naast de uitkoop som voor het schip nog een bedrag voor het hen toegewezen quotum voor tong en schol uit te betalen.

Het idee voor deze nieuwe regeling werd maandag naar voren gebracht door vertegenwoordigers uit het georganiseerde bedrijfsleven (Stichting Nederlandse Visserij en het Visserijchap) op een bijeenkomst met minister Van der Stee. De verontruste visserijorganisaties hadden om dat onderhoud gevraagd om tijdig een alternatief te kunnen bieden wanneer de nu door de minister toegewezen kontingen ten schol en tong uitgeput zullen zijn, hetgeen volgens de verwachtingen niet al te lang meer zal duren.

Het bedrijfsleven en de minister zijn het er nu over eens dat de oplossing slechts gevonden kan worden in een beperking van het vlootbestand. «Het blijft een nare oplossing, want er moeten mensen uit. Maar de regeling zoals wij die nu naar voren hebben gebracht, is tenminste gunstiger voor hen die stoppen, en biedt een oplossing voor de schippers die overblijven», aldus de heer Boelmans-Kranenburg, sekretaris van de stichting.

IN DRIE DELEN

Hij maakte maandag deel uit van de delegatie die het plan voor de nieuwe uitkoopregeling ter tafel bracht. De benodigde financiële middelen voor het tong- en scholfonds zouden, volgens het voorstel uit de visserijwereld, in drie gelijke delen opgebracht moeten worden door het rijk (waarmee Van der Stee maandag dus in principe instemde), de banken en de visserijwereld zelf. Om hoeveel geld het gaat is nog niet bekend.

Ook zal nog moeten blijken of de bankiers met het plan instemmen. Het gesprek tussen de visserijorganisaties en de bankiersvereniging is al op gang. Wanneer deze onderhandelingen tot concrete resultaten hebben geleid, zullen de vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven opnieuw met de minister om de tafel gaan zitten om de regeling verder te bespreken.

Volgens de nieuwe, door de visserijorganisaties voorgestelde, uitkoopregeling zullen de uitkoop sommen voor de schepen niet

meer worden vastgesteld aan de hand van het tonnage maar van het aantal pk's van het betrokken schip. In principe is men er tot nu toe van uitgegaan dat het uitkopen van een schip en de rechten samen moet gaan. Het een zal dus niet zonder het ander kunnen gebeuren.

Men heeft goede redenen om aan te nemen dat er bij de vissers een redelijke belangstelling voor de voorgestelde oplossing zal bestaan. Wanneer men het overleg met de minister zal voortzetten is nog niet bekend. Het bedrijfsleven wil dat bij een eventuele overeenstemming de regeling zo snel mogelijk van kracht wordt. Dit om het voor de schippers aantrekkelijk te houden er dit jaar nog mee te stoppen.

HUWELIJKS- JUBILEUM TE HEIST

Op vrijdag 7 mei vieren de echtgenoten Frans Vantorre, geboren te Heist op 15 februari 1904 en Dobbelaere Margareta, geboren te Heist op 4 september 1904, wonende Heistlaan 22, hun 50 jaar huweljk. Zoals gebruikelijk zal het college de jubilarissen op deze dag om 19 uur gaan geluk wensen. De viering gaat door te „Ter Muiden” (aan de grens, bij Vandenbroeke) sectie Westkapelle.

De jubilarissen hebben 7 kinderen gehad, waarvan nog 3 in leven en 9 kleinkinderen. De hobby van Frans is kanaries kweken en paling vangen, van zijn echtgenote, kaart spelen. De loopbaan van Frans (genaamd Frans van De Grauwen): vanaf 12 jaar was hij als laver bij Freyns (Frans Vantorre), stuurman vanaf 22 jarige leeftijd bij Debra Henri „Heyst 10” (het vaartuig had de bijnaam de „Ljimm”), op 25 jarige leeftijd heeft hij gevaren bij Medard Van Torre (bijnaam Medard van 't Zwientje), op 28 jarige leeftijd voerde hij zijn eigen vaartuig, De „Heyst 22”, de Eduard-Simonne, tot de oorlog uitbrak, gedurende de oorlog heeft het vaartuig stiltgelegd en heeft die daarna verkocht. Na de oorlog kocht hij een nieuw vaartuig uit Oostende de „Zeebrugge 773” die gevoerd werd door zijn broers „Tuur en Louis van de Grauwens”. Dit vaartuig werd in 1952 verkocht aan Richard Couwijzer. Kort nadien kocht hij een nieuw vaartuig met een Brusselaar een zekere Galle, waarmee de ene tegenslag na de andere kwam, zodat de boel te niet is gegaan. Na al deze moeilijke tijden heeft hij dan als nachtwaker gewerkt op de muur van Zeebrugge, als vislosser, enz. tot op pensioen leeftijd.

Honderd haven- arbeiders ontslagen te Zeebrugge

Het paritair subkomitée voor de haven van Zeebrugge kwam woensdag 28 april jl. te Zeebrugge bijeen. Het probleem van de bestendige en uitzichtloze werkloosheid bij het contingent van erkende havenarbeiders stond andermaal centraal.

Zoals bekend zijn door een beslissing van de raad van beheer van de maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen onder voorzitterschap van de h. Fernand Traen, de verschepingen in natoverband door het Amerikaanse leger onmogelijk geworden. Maandenlange onderhandelingen met alle betrokken instanties hebben geen enkel positief resultaat opgeleverd. Het betreft hier dus een gewilde en niet structurele werkloosheid in

een zeer arbeidsintensieve haven-activiteit.

Daar geen enkele vervangende trafiek bestaat, zelfs niet in de komende jaren mag verwacht worden en gesteld tegenover deze dramatische toestand wat het financieel aspect ervan betreft, oordeelde de patronale afvaardiging dat ten spoedigste tot afschrijving van ongeveer honderd havenarbeiders diende te worden overgegaan.

Ook de syndikale afvaardiging stelde vast dat de tewerkstelling in de haven sinds het in voege treden van hogergenoemde beslissing, tot een dieptepunt is gedaald. Ook zij zien geen nieuwe werkgelegenheid ter vervanging van de verbannen trafiek.

Zelfs 'n overgangsmaatregel werd niet voorzien.

KORTE BERICHTEN

ZWARE AANVARING TUSSEN ENGELS FREGAT EN IJSLANDSE KANONNEERBOOT

Niettegenstaande er geruchten liepen, dat de Engelse treilers zich uit de betwiste zone omheen de IJslandse kusten zouden terug trekken, ook al omdat vissen in dergelijke omstandigheden niet altijd rendeerbaar is, kwam het begin deze week toch tot een zware aanvaring toen een Engels fregat zich tussen een treiler plaatste en de IJslandse kanonneerboot die op de treiler aanvoer om de sleep-trossen over te varen. Het fregat-schip dat op zijn boeg genomen werd, liep heel zware schade op. Volgens de kapitein van het fregat, kon de kanonneerboot de aanvaring ontlopen maar ramde de fregat doelbewust. De IJslandse kapitein daarentegen gaf de schuld van de aanvaring aan het fregat, die de kanonneerboot zagezegd wenste te rammen. Het Engels fregatschip zal moeten teruggetrokken worden voor herstellingen, terwijl de IJslander heel wat geringer schade opliep.

De berichten dat de Engelsen zich zouden terug trekken uit de betwiste zone, gingen van Noorwegen uit die zich vooral baseerde op het feit, dat onlangs nogmaals twintig Engelse treilers verkozen niet meer op IJsland te varen. De redenen waarom van de 139 Engelse IJslandtreilers er nog slechts een vijftigtal onder bescherming van de oorlogsmarine rond IJsland opereren, is echter hoofdzakelijk een gevolg van de geringe prijzen voor de vis en de verlieslatende uitbating, tengevolge van de grote invoer in Groot-Brittannië van vis uit Derde Landen aan dumping-prijzen waarbij de invoerders, meer bijzonder uit de Oostbloklanden, voor deze uitvoer door hun regeringen gesubsidieerd worden.

't Is in de EEG-landen dat ze willen zijn!

BRITS FREGAT BESCHADIGD BIJ BOTSING

In de Brits-IJslandse kabeljauw-oorlog is het Britse fregat «Naiad» zaterdag buiten gevecht gesteld door een aanvaring met de IJslandse patrouilleboot «Tyr» in de 200-mijls visserijzone voor IJsland. Dit heeft de IJslandse kustwacht meegedeeld. De «Naiad» is zowel boven als onder de waterlijn beschadigd.

Volgens het Britse ministerie van defensie zijn de «Naiad» en de «Tyr» in dichte mist met elkaar in aanvaring gekomen en hadden de IJslanders slechts enkele uren eerder de sleepkabels van drie Britse treilers gekapt. Het ministerie maakt verder bekend dat het fregat lichte schade had opgelopen.

IJsland heeft de «Naiad» ervan beschuldigd de patrouilleboot met een snelheid van tussen de 20 en 30 knopen te hebben geramd.

OVEREENGEKOMEN STILLIGGEN VOOR EEN MAAND DER BRETOENSE TREILERIJ

De vooruitzichten voor een stilliggen van een maand gedurende de zomer van de hoogzeetvissers uit Bretagne en meer speciaal voor deze uit de havens van Lorient, Concarneau en Douarnenez, neemt vaster vorm. Nadat men reeds te Boulogne voor dergelijke maatregel geopteerd heeft, werd dit voorstel nu aan de bemanningsleden voorgelegd om in de periode gaande van 15 mei tot 15 september een maand aan wal te blijven. Er zouden zelfs kunnen sankties genomen worden door de producentenorganisatie voor wie zich aan deze regel niet zou houden. De redenen hier toe zijn enerzijds de traditionele moeilijke zomerperiode voor de hoogzeefvloot en anderzijds wegens de lage zomerprijzen voor de visproducten. De vermindering van aanvoer, hoopt men, zal dan een gunstige uitwerking hebben op de prijsvorming van de aangeboden vis. De vaartuigen zullen overeenkomen om via een beurtrol stil te liggen. Aldus zal eveneens de bemanning over een normale vakantie kunnen beschikken en kan de rederij in zijn geheel voor een bepaalde verlofperiode sluiten.

ONDERMAATSE KREEFT AANGESLAGEN IN FRANKRIJK EN TERUG IN ZEE GEZET

Als gevolg van verscheidene klachten die de betrokken diensten bereikten, werden door de zeepolitie verscheidene onderzoeken ingesteld in de streek van Oustréham, Mont St-Michel en Barneville-Carteret.

In aangepaste inrichtingen werden grote partijen kreeft in vijvers ontdekt die in feite niet mochten binnengebracht worden omdat ze ondermaats ofwel van het vrouwelijk geslacht en zaadrijp waren. De kreeft was gevangen tussen de Anglo-Normandische eilanden en het schiereiland Contentin. Een gedeelte van de aangeslagen kreeft werd terug in zee gezet en een ander gedeelte naar de vijvers van Cherbourg overgebracht. De overheid heeft ondertussen opnieuw bekend gemaakt dat kreeft van het mannelijk en van het vrouwelijk geslacht maar geen drager van zaden, minstens 23 cm. moeten meten vanaf de kop (de scharen niet mede gemeten) tot het einde van de staart. Proces-verbalen zullen tegenover de overtreders opgesteld worden.

ONGERUSTHEID IN DE FRANSE KREEFTJES-SEKTOR

Er heerst een zekere ongerustheid in de kreeftjessector in Frankrijk omdat men officiële geruchten opgevangen heeft dat de diensten van het Algemeen Sekretariaat van de Handelsmarine, de verplichte maaswijdte voor de van 4,2 cm tot 6 cm zouden wettigen van de kreeftjesvangers ten te brengen, zoals dit reeds van toepassing is in de Golf van Gascogne. Dit is vooral verontrustend omdat in de vangsten het men met netten van 6 cm zou aandeel van de grote kreeftjes die vangen, slechts 10 pct is waardoor het uitvaren zeker niet meer renderend zou zijn. Men vergeet natuurlijk dat dit slechts voor een bepaalde periode zou zijn en dat naderhand, met de kleine kreeftjes gelegenheid te geven tot groeien, men veel meer zou vangen en daan uitsluitend de grotere soort.

Anderzijds vernam de betrokken sektor eveneens, dat de Internationale Commissie het inzicht heeft de reglementen over de kreeftjesvangst te herzien, terwijl het Visserij-Instituut voor het ogenblik de gevolgen nagaat van een eventuele verandering der maaswijdten voor de kreeftvisserij. Het is voor de betrokken sektor dus duidelijk, dat er genoeg aanwijzingen zouden zijn om zich ongerust te maken. Men heeft dan ook een onderhoud aangevraagd met de heer Chapon, sekretaris-generaal van de Handelsmarine, om over de kwestie te onderhandelen. Hierbij komt nog dat de Interprofessionele voor de schaaldieren het verzoek aan het sekretariaat-generaal heeft gericht opdat bepaalde vanggronden voor de visserij open zouden verklaard worden vanaf 1 mei in plaats vanaf 1 juni. Hierop schijnt men echter niet te willen ingaan, terwijl anderzijds ook het verbod gehandhaafd blijft dat kreeftjes van min dan 11,5 cm gevangen boven de 48ste breedtegraad niet mogen binnengebracht worden in een Franse haven.

VISSERIJSTEUN VOOR DE SHETLANDVISSERS VIA OLIEROYALTIES

Nagenoeg 4 miljoen B. Fr. werd door de Shetlands ter beschikking gesteld voor hulp aan de visserij. Dit bedrag is afkomstig uit een fonds van meer dan 40 miljoen B. Fr. en gevormd door de kontributies van de petroleummaatschappijen betaald in compensatie voor de verstoring van sommige visserijgronden. Deze hulp zal nog opgevoerd worden nadat een speciaal urgentieplan zal opgesteld worden. Gezien deze tastbare hulp, hebben de Shetlandvisserij vrede genomen met de ongemakken veroorzaakt op sommige visgronden door de petroleummaatschappijen.

TOCH GEBREKEN IN PLASTIEKE SCHEEPSROMPEN

In Lerwick heeft men na drie jaar zeegang bij een zestienmeter vissersvaartuig in plastic kleine defekten in de huidromp vastgesteld, die een zeker gevaar voor de houdbaarheid opleveren. Het gaat hier om kleine afschilferingen van de huidpel van de plastieke romp waardoor het matwerk van de plastieke wand kan aangetast worden. Inderdaad door kapilair indringen van het water tussen de verschillende lagen plastic in matvorm die de dikte van de romp uitmaken, kunnen deze op de duur van elkaar losgeweekt worden, in het bijzonder wanneer de romp aan vriestemperaturen zou blootstaan. Men ziet zich dus verplicht de afschilferingen op te sporen en terug toe te gieten en op te poetsen. Men heeft ook gemakkelijker corrosie vastgesteld op de ijzeren bouten die niet voldoende beschermd waren. Het is duidelijk dat deze defekten wel door de verbetering van de techniek kunnen verhinderd worden. Ondertussen heeft men de bouw van groter plastieke schepen uitgesteld.

GOEDE KABELJAUW VERWACHTINGEN OP DE LOFOTEN

Wat de jaarlijkse komst van de kabeljauw naar de Lofoten betreft, wordt door de Noorse onderzoekers een zeer goed seizoen voorspeld één der beste uit de laatste jaren. Deze voorziening is gebaseerd op de uiterst goede jonge jaarklasse van 1969 die nu normaal in zijn natuurlijke expansie en uitzwerming op de Lofoten verwacht wordt en zelfs nog in groter mate voor het volgend jaar. Nochtans hebben de wetenschapsmensen toch een voorbehoud gemaakt, dat de op de Lofoten te verwachten kuitrijke kabeljauw toch ook afhankelijk is van de grootte van de vangsten in de Barentssee vooraleer hun trek naar de Lofoten te beginnen.

Op de Lofoten zelf bereiden de plaatselijke vaartuigen zich reeds voor op de naar deze kusten komende kabeljauw. Nochtans verneemt men er, dat men ook daar begint te kampen met een groeiend gemis aan onderlegde vissers omdat velen de visserij verlaten voor een gemakkelijker djob aan land. Een plaatselijke schipper die reeds meer dan 48 jaar de visserij op de Lofoten doet, beklagt er zich over, dat hij aan zijn ouderdom nu nog verplicht wordt om ieder jaar met jonge onervaren vissers te starten omdat de anderen de visserij deserteren. Wij zelf kunnen best deze moeilijkheden begrijpen omdat we dit probleem bijzonder akueel gekend hebben.

DE NOORSE ROBBENVANGSTVLOOT OP NEW-FOUNDLAND WORDT BIJNA GEHALVEERD

Het aantal Noorse ingezette schepen op de robbenvangst op de kusten van New-Foundland, wordt van 8 tot 5 teruggebracht. Dit is een gevolg van een herziening van het te vangen kwotum op deze kusten waardoor Noorwegen 15.000 stuks minder wordt toegewezen, dit vooral in een vergelijk met Canada. Het totaal te vangen contingent op deze kusten werd bepaald op 127 duizend stuks waarvan Noorwegen één derde werd toegezegd.

Deze vermindering is vooral het gevolg van de internationale campagne die sinds enkele jaren gevoerd wordt tegen het doden van robben. Nochtans bewezen Noorse onderzoekers dat men op New-Foundland gerust 180 duizend stuks jaarlijks mag doden zonder de robbenstand in gevaar te brengen. Anderzijds hebben wij zelf reeds in ons blad gewezen op de vele protesten, vooral vanwege de zalmvisserij, gericht tegen de slachtingen die de robben in de visstand veroorzaken en dat het dus absoluut noodzakelijk is voor een gezonde visstand dat er een betrekkelijk evenwicht onderhouden wordt in de robbenstand. Als we inderdaad de cijfers bekijken van het aantal robben en ons eens voorstellen wat zo een dier aan vis verslindt voor één enkele maaltijd, dan betekent dit inderdaad een ernstige aderlating voor de vis. De waarde van de bijna 45 duizend robben die Noorwegen op de New-Foundland kusten mag gaan vangen, wordt op nagenoeg 35 miljoen B. Fr. geschat. Behalve op New-Foundland, zendt Noorwegen nog een 20-tal vaartuigen uit naar de andere vangplaatsen in het Hoge Noorden waar nog een grote 70 duizend stuks mogen gevangen worden. Het totale kwotum voor Noorwegen bedraagt meer dan 116 duizend stuks en geeft werk aan ongeveer 350 vissers en een globaal bruto-inkomen van meer dan 185 miljoen B. Fr.

Anderzijds liet de Canadese voorzitter van het Internationaal dierenwelzijn weten dat twintig leden van zijn groep zich zullen opstellen tussen de Noorse robbendoders en de robben zelf wanneer deze op de kusten van Newfoundland en Labrador zullen aankomen. We verwijzen naar onze aanhaling hierboven dat de robben een geweldige slachting aanrichten onder de visstand en dat men het probleem dus ook van onder die hoek moet bekijken. Misschien zal de groep in overweging nemen zich ook te gaan opstellen tussen de robben en de gejaagde vis.

OPRICHTING VAN VISRESERVATEN OP DE PHILIPPIJNEN

Er werden rond de Filipijnen meer dan 30 watergebieden voor de visserij en tot een soort natuurreservaat voor de vis verklaard. Dit gebeurde in het kader van een beschermingsprogramma voor de vis vooral gericht tegen de overbevissing der laatste jaren. Dit zal natuurlijk enigszins zwaar aankomen voor vele bewoners van de

eilanden waar sommige volkstemmen tot 40 kgr. vis per jaar en per hoofd verbruiken. Voor 1976 is het doelwit van de Filipijnen een visproductie van 1,2 miljoen metrieke ton ! Dat beduidt 100 duizend meer dan het vorig jaar. Begrijpelijk dat men in dit geval moet tussenkomen tegen overbevissing met een reeks beschermende maatregelen alhoewel het jaarlijks opvoeren van de productie hiermede toch moeilijk te verenigen valt, tenware het in het bijzonder gericht is tegen de Japanners die in deze zeeën zowat de rol van Rusland elders spelen.

HET BELANG VAN DE TESTTANKS VOOR VISNETTEN

Te Boulogne en te Hull beschikt men over een testtank voor netten. Het net wordt in de tank geplaatst en het water wordt dan door het net heen gestuwd met speciale pompen, terwijl ook de bodem met een aangepaste snelheid beweegt. Aldus bekomt men hetzelfde effect alsof het net getrokken wordt. De tank staat boven de grond en is voorzien van vensterglas zodanig dat men de houding van het net kan nagaan. Aldus heeft men kunnen nagaan op welke snelheid een bepaald type-net zijn maximum rendement geeft, van welke snelheid af het net samengetrokken wordt of bepaalde afwijkingen plaats grijpen. Een reder die een net in de tank experimenteerde in de praktijk getrokken door 2 vaartuigen zag de bevindingen van zijn schipper bevestigd die beweerde, dat op een zekere snelheid het net niet meer normaal viste. Inderdaad begon het hoofd touw op een bepaalde snelheid te vibreren, terwijl er andere onvolmaaktheden optraden, die nochtans konden weggewerkt worden mits bepaalde netaanpassingen. In ieder geval bewijst dit weer eens duidelijk het belang van dergelijke proeftanks. Aan de hand van de snelheid waarmede men 't water door het net pompt, kan men de snelheid van het vaartuig weergeven waarmede het net door het water of over de bodem getrokken wordt. In ieder geval zeer leerrijk in de eerste plaats voor reders en schippers. Het zou waarschijnlijk wel de verplaatsing naar Boulogne waard zijn.

ENGELSE TREILERS TRACHTEN IJSLANDSE KANONNEERBOOT TE RAMMEN

Het moet zijn dat het sommige schippers van de Engelse IJsland-treilervloot bij ogenblikken te zwaar wordt voortdurend door de kanonneerboten geschadwd te worden. Dit was onder meer verleden week het geval toen de «Boston Explorer» uit Fleetwood en de «Port Vale» uit Grimsby, zich uit het bewaakt pakt van de Britse treilers losmaakten en op de IJslandse «Aegir» invoeren met de kennelijke bedoeling deze boot te rammen. De snellere «Aegir» kon echter de aanval gemakkelijk ontkomen en verwijderde zich daarop.

TWEE BRITSE REDERS BEOET VOOR HET VISSEN BINNEN DE 3-MIJLENZONE

Twee Britse reders werden door de rechtbank van Lerwick beboet nadat zij hebben moeten toegeven, binnen de voor hen verboden 3 mijlzone gevestigd te hebben rondom de kusten van het «Fair-Eiland». We geven graag aan Cesar wat Cesar toekomt en we noteren dat ook de Engelse rechtbank de eigen vissers voor limietovertreding beboet. Voor beiden bedroeg de boete ongeveer 4000 B. Fr.

WIJZIGING VAN DE STATUTEN VAN HET WAARBORG- EN SOCIAAL FONDS VOOR DE ZEEVISSERIJ

In het Belgische Staatsblad van 22 april verscheen het K.B. waarbij algemeen bindend wordt verklaard de kollektieve arbeidsovereenkomst van 19 december 1975, gesloten in het Paritair Comité voor de zeevisserij tot wijziging van de statuten van Waarborg en Sociaal Fonds voor de Zeevisserij. Deze wijziging is de volgende : Artikel 13 van de statuten vastgesteld bij de kollektieve arbeidsovereenkomst van 11 juni 1971 van het Paritair Comité voor de Zeevisserij tot oprichting van een Fonds voor bestaandsszekerheid genaamd «Waarborg en Sociaal Fonds voor de Zeevisserij» hierna te noemen «Het Fonds» wordt door volgende bepaling vervangen : Art. 13 : Het bedrag van de bijdrage van de werkgevers wordt bepaald op 1,75 t.h. van de onbegrensde lonen. Deze kollektieve arbeidsovereenkomst treedt in werking op 1 januari 1976.

PERU NEEMT BESCHERMINGS- MAATREGELEN VOOR DE ANSJOVIS

Nadat het voorseizoen in '75 goede resultaten gaf in de ansjovisvangst langs de Peruaanse kusten, zodanig dat men voor 1975 in een topjaar voorzag, werd de 2de semester een ware tegenvaller. Ook begin 1976 werd een zeer slecht seizoen zodanig dat de regering zich verplicht zag beperkende maatregelen op te leggen voor de bescherming van de visstand. Aldus werd beslist, van zohaast 50 t.h. ondermaatse ansjovis aanwezig was in de vangst, deze verboden werd. Gezien door onderzoekers geweest werd op het gevaar van overbevissing en vernietiging van de visstand werd dit ten honderd nu op 20 gebracht. Vanaf het ogenblik dat dus 20 t.h. ondermaatse ansjovis van minder dan 12 cm. in de vangst aanwezig is wordt deze verboden. De slechte ansjovisvangst is een zeer zware dobber voor de economie van het land die reeds met zware financiële moeilijkheden te worstelen heeft.

IERSE HONGER

Men zegt altijd dat de honger al etende komt. Aldus heeft de organisatie van Ierse Visuitvoerders zich niet vergenoegd met een eksklusieve visserijzone van 50 mijl te eisen voor de Ierse visserij, maar daarbij een hierop aansluitende visserijzone van nog eens 50 mijlen met speciale rechten voor de Ieren en visvangstmogelijkheden op basis van een kwoteringstelsel voor de landen van de EEG. Verder zou alle vis gevangen in de eksklusieve 50 mijlzone verplicht in Ierse havens dienen aangevoerd te worden. De woordvoerder van deze organisatie, een zekere Mister Love, heeft wijselijk niet gesproken van de miljardenhulp die Ierland onlangs toegezegd werd door de EEG om de economie van het land er terug boven op te helpen. Voor Mister Love is het natuurlijk een uitsluitende kwestie van krijgen en nemen en niet van nemen en geven. In Ierse regeringsmiddelen is men echter overtuigd dat aan de eisen van de eigen visserij niet kan voldaan worden vooral dan in EEG-verband.

GEEN IJSLANDS GEHOOR IN DE VERENIGDE STATEN

Het verzoek van IJsland aan de Verenigde Staten van Amerika voor levering van een zestal snelle vaartuigen om ingezet te worden tegen de, volgens IJslandse wetten, Engelse overtreders van de visserijlimieten, werd niet ingewilligd. Voor het eerbiedigen van de 200-mijlzone beschikt IJsland slechts over vissersvaartuigen, die tot kanonneerboten en patrouillevaartuigen werden omgebouwd en die kwa snelheid en wendigheid toch niet volledig voor hun taak aangepast zijn. Vooral de bemanning van de kanonneerboten zelf had hierover verscheidene malen hun ongenoege laten kennen. De hoop van IJsland en van de lokale marine was dan ook vooral op een «geste» van de Verenigde Staten gesteld, des te meer, daar dit laatste land toch ook wel een zeker belang heeft aan goede betrekkingen met IJsland, met hun basis waarmede zij de scheepvaart- en marinebewegingen van Rusland in het Hoge Noorden met een zeker gemak kunnen controleren.

Het is duidelijk dat het onder bijzondere druk van Engeland is, dat de Verenigde Staten geweigerd hebben de gevraagde schepen te leveren. Dit zou trouwens maar tot een nieuwe escalatie hebben kunnen leiden, want in dit geval zou Engeland zich verplicht gezien hebben ook zijn oorlogsmarine ter plaatse aan te passen en te versterken. Deze uitleg heeft IJsland waarschijnlijk niet bevredigd want er werd onmiddellijk gedreigd met een herziening van het verdrag die dit land met de Verenigde Staten en met de Nato gesloten heeft met betrekking tot de basissen op zijn grondgebied. Ook de visserij, de voornaamste nijverheid van het land, dringt bij de regering aan, opdat dergelijke maatregelen zouden genomen worden. In ieder geval is het zeker gewenst dat Engeland en IJsland tot een compromis ter zake komen, gezien reeds een nieuw konflikt dreigt tussen Engelse vissers en visserijwacht-schepen van de Faroë, eveneens wat de visserijlimieten betreft.

EEN ZWARTBOEK OVER DE BLOKKADE VAN DE SCHOTSE HAVENS IN 1975

In Aberdeen heeft de visserij een zwartboek uitgegeven over de redenen die er verleden jaar toe geleid hebben voor de vissers tot de actie van de blokkade van de Schotse havens over te gaan. Een woordvoerder van de betrokken rederijen deelde te dezer gelegenheid mede, dat de huidige omstandigheden nog erger zijn dan deze van verleden jaar die toen tot de actie geleid hebben. Volgens spreker doet de regering in het geheel niets voor de visserij en is de toestand nog verslechterd tegenover het vorig jaar. De Schotse vissers, aldus de woordvoerder, behoren tot de besten en ervarensten van alle landen en als zij er niet kunnen komen, dan is het heel eevoudig omdat zij moeten gaan vissen onder omstandigheden die slechter zijn dan in het buitenland en waarvoor de eigen regering zeker de schuld treft. Volgens spreker worden in het buitenland heel wat maatregelen getroffen ten voordele van de visserij, subsidies verleend en andere tussenkomsten. Verder maakte hij ook een vergelijking met de andere Britse sectoren, die voedingsmiddelen voor het land produceren zoals onder meer de landbouw en trok hieruit nogmaals het besluit dat de visserij bijzonder stiefmoederlijk behandeld wordt en dat acties zoals een blokkade van havens zeker op hun plaats zijn.

VERPLICHTE VEILIGHEIDS- MAATREGELEN IN ENGELAND AANLEIDING TOT OPLEGGEN VAARTUIGEN

Met de nieuwe wet op het verplicht maken van een reeks veiligheidsmaatregelen op de kleinere kustvaartuigen, zitten heel wat kleine reders met de handen in het haar. Deze wet verplicht hen alle luiken en deuren waterdicht te maken, alle machines op veiligheid te laten controleren, veiligheidsapparatuur als ontvangers en zenders aan boord te installeren evenals een bepaald type vlot en zo meer. Vele kleine reders beweren dat dit hen meer dan een half miljoen B. fr. zal kosten en deze kosten onmogelijk te dragen zijn. Deze wet gaf aanleiding tot heel wat protesten, maar het betrokken departement wenste niet op haar beslissing terug te komen. Wanneer men het zou riskeren in zee te gaan in overtrekking met de uitgevaardigde maatregelen, wordt men telkens beboet met nagenoeg 15 duizend B. fr. en bij herhaling wordt het vaartuig aan de ketting gelegd. Verscheidene vissers hadden inderdaad bedreigd zich niet aan de veiligheidswet te zullen houden. Een en ander is nu aanleiding geworden tot het opleggen van heel wat kleinere vaartuigen en zelfs tot schrapping uit de vloot om andere bepaalde lopende kosten te vermijden.

GRIMSBY-REDERIJ LEGT GEDEELTELIJK UITBATING STIL

De Grimsby treilersvloot is verleden week terug van een paar eenheden van de 6 eenheden sterke vloot van één der oudste rederijen, namelijk om de 34 meter «Lofoten» en «Loveden». De rederij wijt dit aan de slechte visprijzen als gevolg van een dumpinginvoer uit Derde landen en vanwege het gebrek aan interesse betoond door de eigen regering die niets doet voor de visserij. Aldus komen wederom een 20-tal mensen op straat. De laatste reizen van de 2 schepen brachten voor 14 dagen respectievelijk 380 en 370 duizend B. Fr. brutobesomming op voor 225 en 215 bennen vis. Beide vaartuigen hadden echter een mazoutrekening van ruim 150.000 B. Fr., landings- en lossingskosten voor 40 duizend B. Fr. en 130 duizend Fr. voor paaien en sociale lasten. Dit alles zonder rekening te houden met de kosten voor ijs, huur apparatuur, delgingskosten, verzekering, vistuig, herstellingskosten en zo meer. De vaartuigen gingen dus terug in verlies en de rederij heeft dan ook beslist beide treilers uit de vaart te nemen en eventueel terug in te leggen wanneer de omstandigheden een renderende uitbating zouden mogelijk maken.

OOK MILFORD-HAVEN GETROFFEN DOOR HET OPLEGGEN VAN SCHEPEN

De maand april is eveneens zwaar aangekomen voor de visindustrie in Milford-haven. De bekende «Jones-rederij» heeft besloten tot het uit de vaart nemen van 4 treilers. Het gaat om 2 treilers die zullen opgelegd worden, één treiler die zal gesloopt worden en een vierde treiler waaraan voor een bepaalde tijd veranderingen zullen uitgevoerd worden maar waarvan de toekomst nog niet vaststaat. De plaatselijke kopersorganisatie heeft over dit stilleggen van 4 treilers haar grote ongerustheid uitgesproken en in vergadering bijeengekomen besloten een hulpplan uit te werken. Het is inderdaad zo, dat deze organisatie verleden jaar reeds beslist had vrijwillig voor iedere aangevoerde «kit» een pond bij te betalen (zowat het equivalent van 75 tot 80 B. Fr.) uit de kas. Als men overweegt dat onder de twee opgelegde vaartuigen het de «Brenda-Wilson» is die de rekordvanger was over 1975 wat de brutobesomming betreft, dan moet men toch bekennen, dat er in het bedrijf iets fundamenteels aan het mislopen is en dat de uitbatingskosten werkelijk niet meer dragebaar zijn, zelfs voor vaartuigen aan wie men absoluut geen gebrek aan vakmanschap kan verwijten. Men voorziet dan ook dat nog meer vaartuigen zullen volgen en dat dit werkelijk tot een ongekende crisis in het bedrijf zou kunnen leiden. Het is duidelijk dat ook de kopersorganisatie zich hierover ongerust begint te maken en nu eveneens het echt gezamenlijk belang van de producent en de koper aan het licht treedt en dat de verdelingssector er in feite alle belang bij heeft de producenten te steunen.

Dit begrip is in Engeland reeds tot de verdelingssector doorgedrongen, hetgeen we bv nog altijd niet in België aantreffen. Hier meent de handel nog altijd ongestoord profijt te kunnen en mogen halen uit de tegenslagen en lage visprijzen.

NAAR EEN NIEUW VISSERIJKONFLIKT ENGELAND - FAROE ?

Niettegenstaande, langs beide zijden geratificeerde visserij-overeenkomsten die de Engelse vissers toelaten op de «Banks-gronden» op de Faroë te gaan vissen, werden zij toch door de visserijwachtschepen verzocht hun visserij te staken en deze elders te gaan bedrijven. De Faroë behoort tot Denemarken alhoewel de eilanden over een zeer uitgebreid zelfbestuur beschikken en over hun eigen landdag. Aldus is er grote kans tot een nieuw visserijkonflikt tussen Engeland en een tweede lid van de «Navo»! Het konflikt ontstond toen na 1 april de Engelse treilers naar de Faroë-visserijgronden trokken omdat deze bepaalde gronden na deze datum terug openkwamen voor visserij. De lokale vissers hadden echter zoveel vaste en striknetten geplaatst dat slepen voor de treilers kwasi onmogelijk werd. Anderzijds kwamen verscheidene klachten vanwege de vissers van de Faroë dat de Engelse treilers hun uitstaande netten door het slepen vernietigden. Dit was natuurlijk het argument voor de visserijwachtschepen om de Engelsen te verzoeken elders te gaan slepen. Het hoeft echter gezegd, dat er geen dreigingen bij te pas kwamen en er van de bemanning van de wachtschepen geen gebrek aan voorkomendheid kon gerapporteerd worden. Het waren vooral de middenklastreilers uit Grimsby, die hierdoor in hun belangen getroffen werden en deze reders hebben de verslagen van hun schippers aan het eigen Ministerie van Landbouw en Visserij doorgespeeld, van wie zij een tussenkomst langs diplomatieke weg vroegen. Volgens woordvoerders van de Engelse reders zijn de beschuldigingen van de plaatselijke vissers aan het adres van de Engelsen alsof zij hun netten gewild vernietigen, totaal misplaatst en vals. Ook de Schotse reders uit Aberdeen die eveneens door dit geschil getroffen werden, hebben in die zin een protestnota overgemaakt aan het Schotse Departement voor Visserij. Het schijnt inderdaad duidelijk te zijn dat de Faroë-vissers de traditionele sleepgronden van de Engelse treilers afgezet hebben en geblokkeerd door hun staande- en striknetten en dit bewust en gewild. Men vraagt zich dan ook af, of de Britse treilers hiermede genoeg zullen nemen en of in het tegenovergesteld geval, men tot geen nieuw visserijkonflikt zal komen.

SCHOTSE TREILER AAN DE KETTING WEGENS GEBREK AAN STABILITEIT

De Schotse treiler „Silver Lining” die te Petershead aan de ketting lag wegens gebrek aan stabiliteit, is naar Devon afgevoerd om er veranderingen aan zijn structuur te ondergaan, opdat het aan de veiligheidsvoorschriften zou voldoen. Het vaartuig moet van ongeveer 3,5 meter uitgelengd worden en de plaatsing van de brandstof- en watertank moet veranderen. Men berekent dat deze grap zowat 7 miljoen B. fr. zal kosten en dat deze zaak zal aanleiding geven tot een proces. Ondertussen wenst de werf financiële waarborgen vooraleer aan de veranderingen te beginnen.

NOORSE BLIKKEN GERICHT OP DE ENGELSE MAKREEL

De zeer grote makreelvangsten die onder de Engelse kusten ter hoogte van Cornwall verwezenlijkt werden, zijn niet aan de Nooren voorbijgegaan. Ze hebben zich dan ook tot hun regering gericht om steun en hulp voor een eksperimentele visserij op deze makreel. Dit gaf echter aanleiding in Engeland tot een onmiddellijk protest omdat men daar reeds zo scherp af te rekenen heeft met de vloten van de Oost-blokklanden. De Noorse regering heeft dan ook het verzoek van haar vissers afgewezen. Niettegenstaande deze afwijzende houding, zullen de Nooren zich toch op deze visserij wagen en in het bijzonder de haringvissers met hun zeer grote seinetten omdat zij zelf niet aan hun trekken kwamen in de haringvisserij. De Engelsen hopen nu maar dat de Noorse regering aan haar vissers zou duidelijk maken, dat het verkeerd is nu een visserij te gaan instellen waar men over geen tradities beschikt en dit niet bevorderlijk is voor de wederzijdse verstandhouding die er nu zo noodzakelijk is.

HET HINDEREND OPTREDEN VAN SOMMIGE SPORTVISSERS- VAARTUIGEN

Het is niet de eerste maal dat we klachten opvangen vanwege onze visserij over het hinderend optreden van de sportvissersvaartuigen en dan meer met betrekking tot het innemen van de traditionele ligplaatsen der gewone vissersvaartuigen.

Aldus ontvingen we terug een klacht van een reder ter kustvisserij waarvan men het schip zonder toelating verhaald had om een groot sportvissersvaartuig gemakkelijker en op een beste plaats te kunnen afmeren. Het gaat hier meer bepaald om de «Quiet Waters», een vaartuig van meer dan 48 meter dat te Oostende in het tijdok gemeerd ligt of komt liggen en een belangrijke lossingsplaats voor de kustvaartuigen in beslag neemt. Het verleggen door de bemanning van het betrokken kustvaartuig gaf onrechtstreeks aanleiding tot het veroorzaken van stoffelijke schade aan dit vaartuig dat hierdoor 14 dagen voor herstelling zal dienen op te liggen en in deze periode, zonder enige verdiensten van uitvaarten, en onder meer twee wettelijke feestdagen voor zijn werknemers zal moeten ten laste nemen. In bepaalde visserijkringen vraagt men zich af of de aanleg- en lossingsplaatsen langs de kaden van de visserijdokken nu in de eerste plaats niet toekomen aan de vissersvaartuigen en slechts in bijkomende orde aan plezier- en sportvaartuigen. Men verwacht in deze kringen tenslotte op zijn minst dat men een gemeerd vissersvaartuig niet zonder toelating van de eigenaar en zonder opdracht, eigenmachtig van aanlegplaats zal veranderen.

Waarom en voor wie is ten andere het tijdok gebouwd ?

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Weer nog geen 6.000 bennen vis op de Oostendse markt. Tong was er wel meer dan verleden week, de aanvoer van deze soort liep zelfs op naar 35.000 kg wat echter in vergelijking met voorgaande jaren in het tongseizoen nog bitter weinig is.

Wat niet wil zeggen dat het tongseizoen dit jaar niet beter is, de vangsten zijn inderdaad nu groter dan verleden jaar. Het aantal schepen dat de tongvisserij bedrijft is echter beduidend afgenomen. Het aantal schepen dat tijdens de voorbije week de Oostendse vismijn aandeed was trouwens weer erg miniem. Amper 23 vaartuigen en dat voor zo'n vismijn.

De prijzen zijn tijdens de afgelopen week wel redelijk goed geweest. Bepaalde soorten waren weer bijna onbetaalbaar en steeg weer bijna onbetaalbaar en steeg dinsdag reeds tot 3.770 fr voor een ben. Keilrog kreeg ver boven de 80 fr. Steenschol is gestegen tot boven de 100 fr het kg en staartvis liep op tot 150 fr. Tarbot, als die dan al in de afslag geraakte, kreeg tot bij de 300 fr. Voor zonnevis werd ook al tot 140 fr gegeven en grieten kregen tot 110 fr. Rode knorhaan was een andere erg dure soort waarvoor tot meer dan 60 fr gegeven werd. Bij de kleine soor-

ten gingen vooral hondshaai, platjes en kleine rog zeer duur weg.

De meer gebrachte soorten deden het niet slecht. Schelvis, de aanvoer van deze soort was nochtans redelijk ruim, ging vlot weg en kreeg tussen 20 en 36 fr het kg. Kabeljauw, een eerder schaarse soort kreeg tot 42 fr, van IJsland lag die prijs rond de 30 fr. Rode zeebaars was iets minder duur dan verleden week maar kreeg toch nog tussen 30 en 35 fr. Hondstong van IJsland steeg tot 58 fr, heilbot tot 168 fr. Een nogal ruime aanvoer van koolvis waarvoor de belangstelling minder levendig was dan verwacht.

STRAALBUIZEN

Ondanks de geringe aanvoer werd toch nog een opbrengst bereikt van 13 miljoen 188.184 fr, wat de hoge prijzen onderlijnt.

MEER KOOLVIS
DAN VERWACHT

Vijf IJslandse vangsten deze week, een ervan werd woensdag verkocht. In totaal kregen we van de IJslandse visgronden een aanvoer van 3.500 bennen, wat dus wijst op vangsten die niet te groot

waren. Die vangsten bestonden allemaal zowat uit dezelfde vissoorten: koolvis, schelvis, kabeljauw en gul als meest gebrachte soorten. Hondstong, schotse schol, rode zeebaars, heilbot, schaat en leng als schaarse en duur verkochte soorten. Leng deed het inderdaad ook weer beter en kreeg tot 23 fr. Opvallend was de afwezigheid van blauwe leng, die hebben we in de markt niet gezien. Ook de grote rode zeebaarsvangsten waren miniem. Koolvis was er des te meer, hier lag de prijs tussen 660 en 920 fr de ben volgens de grootte. Heilbot was dan ook weer bijzonder schaars in de afslag te zien, de prijzen logen er niet om: van 135 naar 170 fr het kg. Schaat geraakte ook weer gemakkelijk aan de prijs tot bij de 60 fr. De resultaat 55 fr en voor hondstong steeg de ten waren voor de meeste schepen wel bevredigend al viel de gemiddelde prijs van de vangsten eerder laag uit omwille van de grote hoeveelheid verkochte koolvis.

BOKKENVISSERS
BLIJVEN HET DOEN

Een zestal bokkenvissers zorgden voor het grootste gedeelte van de

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

in totaal zowat 35.000 kg grote tongaanvoer. Minder grote sortering dan de voorgaande weken maar meer kleine tong. Dit deed de gemiddelde prijs wel iets dalen al bleef die nog erg goed. De grote tong steeg tot 203 fr nadat de lappen tussen 140 en 158 fr kregen. Driekwarttong ging weg tussen 189 en 200 fr. De bloktong kreeg tot 175 fr en voor-kleine sortering schommelde tussen 135 en 150 fr. De bijvangsten van deze bokkenvissers waren doorgaans erg klein. Voor de visvangers werd het eveneens een goede verkoopweek. Rog, haai, vlaswijting, heek en staart kregen immers erg hoge prijzen. Ook zonnevis was peperduur, steenschol kreeg zelden voordien zulke hoge prijzen terwijl rode knorhaan, schol en tarbot ook aan flinke prijzen aan de man gebracht werden. Dat kanaalvis duur was blijkt duidelijk uit de opbrengst van de O.66 die met 175 bennen toch aan een opbrengst van 417.000 fr geraakte.

OOSTENDE

VRIJDAG 23-4-1976

KANAAL				
O.306	15	165	216	341.250
WEST				
N.719	6	135	—	163.990
N.720	6	140	—	155.940
KUST				
O.555	2	1	122	20.353

MAANDAG 26-4-1976

IJSLAND				
O.216	18	880	—	972.572
O.202	18	850	—	1.138.574
O.282	17	500	—	575.450
O.236	17	800	—	802.357
KANAAL				
O.279	16	200	—	388.530
N.705	14	20	2788	509.377
O.127	19	100	6780	1.039.415
Z.502	19	100	5770	891.998
O.303	18	100	5820	873.763
O.254	16	100	5490	807.685
O.369	16	160	1299	348.128
WEST				
O.69	8	150	—	174.590
N.706	9	320	—	381.720

DINSDAG 27-4-1976

KANAAL				
O.274	17	20	3939	710.679
Z.597	14	175	218	343.265
O.66	14	175	—	417.250
WEST				
N.736	7	80	82	172.163

WOENSDAG 28-4-1976

IJSLAND				
O.129	18	500	—	693.241
O.181	19	60	5120	803.094
NOORDZEE				
O.141	16	245	—	345.840

OOSTENDE - DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de week van 2 tot 8 mei 1976.

- Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Alle dagen te 7.50 10.05(x) en 14.35(x)
Op 2 mei 1976 bijkomende afvaart te 15.45
- Afvaarten uit Dover Western Docks :
Alle dagen te 12.50 en 16.45(x)
Op 2 mei 1976 bijkomende afvaart te 10.55
- Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 3.35(x) 7.30(x) 13.15(x) 19.15(x)
Op 3, 4, 5, 6 en 7 mei 1976 bijkomende afvaart te 22.15(x)
- Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
Alle dagen te 1.15(x) 5.15(x)
- Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 0.20(x) 9.20(x) 12.20(x) 18.20(x) 21.20(x)
Op 4, 5, 6, 7 en 8 mei 1976 bijkomende afvaart te 3.20(x)
- Afvaarten uit Folkestone :
Alle dagen te 7.00(x) 23.45(x)
(x) Nemen ook voertuigen.

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)

VORDAP

SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

23- 4	3	22.338	698.008		
28- 4	13	241.947	8.994.324		
27- 4	4	26.739	1.650.267		
28- 4	3	45.370	1.845.585		
	23	336.394	13.138.184		

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

21- 4	4	277	21.981	65,—	87,—
23- 4	5	278	17.443	55,—	66,—
24- 4	2	90	8.862	85,—	122,—
27- 4	1	59	6.195		105,—

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

22- 4	15	2.272	171.452	37,—	125,—
23- 4	13	1.224	88.889	26,—	131,—
26- 4	3	463	41.321	43,—	129,—
27- 4	3	389	30.850	39,—	117,—
28- 4	3	458	41.749	58,—	130,—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

22- 4	3	21.753	1.711.579		78,68
23- 4	10	32.869	1.890.226		57,50
26- 4	15	82.215	5.872.438		71,42
27- 4	4	18.345	1.311.170		71,47
28- 4	8	55.317	3.363.780		60,80

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

22- 4	1	63	5.334	79,—	90,—
24- 4	1	305	21.870	65,—	95,—
28- 4	1	151	11.001	81,—	87,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

22- 4	5	4.300	435.785		
23- 4	2	4.891	433.074		
26- 4	4	13.023	422.663		
28- 4	7	11.113	450.894		

NIEUWPOORT

DONDERDAG 22 APRIL

N.15 231.011
N.1, N.700, N.788, N.349 : Kustvisserij.

De N.15 was terug binnen, dit na een korte reis van slechts 3 dagen. De vangst was ong. 1.100 kg tongen, met enkele kopen «rare» vis, en 20 bentjes «gutvis». Tarbot werd heel duur verkocht, de grote stuks kwamen even boven de 300 fr de kg wijl de grieten ook hun 100 à 120 fr kregen. De tongen van 134 en 140 fr. de kg voor de grootste, de 2e 190 fr. de 3e 206, de 4e 193, de 5e 185, en voor de kleine 137 fr. Platvis van de kustvisserij werd gemiddeld aan 2150 fr de benne voor de platen, de drielingen 2680 en 1380 voor de visjes ! Er waren slechts enkele bennen kabeljauw op de markt, die verkocht werden aan 2400 fr. Roobaard 2020, en grote knorhaan kwam aan 20 fr de kg of 1000 fr de benne. Dus er mag gesproken worden van een «goede» markt !

VRIJDAG 23 APRIL

ARM 295.940 VLI.7 137.134

Voor de vrijdag kregen we twee Nederlandse vaartuigen op de markt Deze losten 1980 kg tongen, met 40 bennen platvis, en enkele bennen andere gutvis ! De tongen werden verkocht aan de volgende prijzen : 140 fr. voor de grootste soort, de 2e 190, de 3e 197, de 4e 187, de 5e 170 en de kleine 127 fr de kg !

De pladijs, die niet gegut was, kreeg 1600 à 1850 voor grote en drielingen, en de kleine platjes van 900 à 1.000 fr de benne. Zo verliep de vrijdagmarkt !

MAANDAG 26 APRIL

N.788 51.690 N.345 70.503
N.45 178.330 N.470 118.300
N.591 3.840

Kleine vangsten : onderbroken reizen door de weersomstandigheden en alles samen slechts 13.000 kg vis op de markt, of 260 bennen. De grootste «brok» waren wijting, één vaartuig N.345, had wat variatie op en top, slechts 300 kg tongen, en een dertig bennen pladijs !

De tongen werden gekocht aan 140 voor de lappen tot 206 voor de 3de en de kleine 166 fr. De kabeljauw en gullen van 2.400 à 2.000, 1.900 en 1.700 fr de benne. Platvis 1.500, drielingen 1.800 en visjes waren de duurste : 1.900 fr. Zeehonden 1.500, en enkele bennen speerhaaien 1.750 à 1.900 fr. De wijting kreeg voor de grootste 1.100 à 1.400, de kleine van 610 à 900 fr. ! Weinig rogsoorten op de markt, die dan ook «topprijzen» haalden. Zo kregen de moerroggen 3.350, en de tilten 3.100 de benne. (Dure rogvleugeltjes in de winkels!!)

Rode soldaten : grote 59 kg voor 4.200 fr of 70 fr de kg, de 2e sortering 2.120 of 42 fr.

Goed gesorteerde knorhaan (stekkers) kregen 1.100 fr de benne. Dus men mag zeggen dat de prijzen goed waren, maar voor de visser is het nu de kunst, met dergelijke weer (stormweer van Noord Oost) hoe, en waar, aan een vangst geraken ?

WOENSDAG 28 APRIL

N.172 71.330 N.765 48.851
N.752 110.710 N.723 151.668
N.1, N.349, N.700 : Kust.

Zeven vangsten : waarvan 3 met kanaalvis, één met gullesoorten en

3 kustvisseren. Samen 11.000 kg, met slechts ong. 600 kg tongen. Er was heel wat variatie die allen goed verkocht werden. Tarbot kreeg terug 300 fr. voor de grote stuks, de middenslak 280 fr. Grieten van 100 à 125 fr de kg, staarten tot 150 fr., zonnevis 65 fr., grote roobaard kwam aan 50 fr., de middenslag 38 fr. Rode soldaten werden verkocht aan 3.000 fr de benne, de middenslag kwam goedkoper uit de slag en kreeg 1.250 à 1.500 fr de benne. De rogsoorten, die in beperkte maten te koop waren, kregen voor de moers 3.200, en voor de tilten 2.750 fr. Zeehonden en speerhaaien 1500 fr., kabeljauw, (shelcods) 2.200 à 2.550, de gullen van 2.000 à 1.500 fr De wijting werd ook goed verkocht grote 1.500 à 1.680, de kleine 1.180 fr de benne.

Platvis was er niet van betekenis, en deze van de kustvisserij werd dan ook gekocht aan 50 fr de kg ! De tongen : de lappen 147, de 2e 192, de 3e 200, de 4e 205, de 5e 170, en de kleine 145 fr de kg.

De weersomstandigheden, zijn nog altijd oorzaak van kleine vangsten, en de vaartuigen die sinds verleden week binnen gelopen zijn, zijn nog niet kunnen uitvaren, zo dat de verwachtingen voor toekomstige week ook maar povertjes kunnen zijn ! De eindcijfers voor de woensdagmarkt waren : 450.894 fr.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 22-4-1976

Z.484	13	100	1500	510.900
Z.560	2	20	50	29.520
B. 5	18	240	4400	1.171.159

VRIJDAG 23-4-1976

Z.564	7	80	600	237.600
Z.408	10	80	900	322.634
Z.556	4	450	20	145.760
Z.570	4	20	200	75.440
t.497	9	80	1400	503.340
Z.262	7	50	450	214.340
Z.573	9	80	600	304.572
Z.505	4	15	100	54.940
Z.538-554	2	50	—	31.600

MAANDAG 26-4-1976

Z.547	6	30	400	195.110
Z.512	6	30	400	147.060
Z.492	6	50	700	212.380
Z.578	10	30	200	92.140
Z.546	9	30	600	251.590
Z.568	9	50	900	310.160
Z.563	9	40	500	196.310
Z.598	5	20	400	154.300
Z.161	5	60	800	316.630
Z.575	5	30	100	53.980
Z.599	6	30	100	78.600
Z. 19	16	250	5000	1.071.120
Z.526	18	230	4500	1.202.208
Z.483	18	150	3500	1.129.850

DINSdag 27-4-1976

Z.584	16	70	2000	524.660
Z.429	11	30	400	165.130
Z.559	11	150	500	354.090
Z.175	11	100	500	287.290

WOENSDAG 28-4-1976

Z.582	10	40	350	185.200
Z.315	7	60	1000	363.320
Z.598	5	20	100	70.950
Z.600	11	50	250	190.460
Z. 16	11	360	3000	1.229.500
Z.583	18	100	4000	1.018.070
Z.506	4	40	250	134.250
Z. 30	4	40	200	167.030

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 30 APRIL 1976

KANAAL : O.33 (150 vis : 11.000 kg. vis).

MAANDAG 3 APRIL 1976

IJSLAND : O.334 (1.300, t.t.z. 1.000 koolvis, 270 schelvis en totten, 30 rode zeebaars) ;

O.318 (1.100, t.t.z. 850 koolvis, 220 schelvis en totten, 30 varia).

NOORDZEE : Z.209/Z.509, N.708, N.709, O.239, O.26, Z.38.

KANAAL : O.83, O.180, O.123, O.134.

WEST : N.752, N.41.

DINSdag 4 APRIL 1976

IJSLAND : O.81.

KANAAL : O.315, O.229, O.118.

NOORDZEE : O.231, O.243.

WEST : N.736.

WOENSDAG 5 APRIL 1976

WEST : N.40, O.35.

NOORDZEE : O.285.

STERFGEVALLEN

IN DE VISSERIJ

Henri Verminck

Deze week is in de ouderdom van 69 jaar de welgekende Henri Verminck, die te Veurne op de markt een viswinkel openhield, plots gestorven.

Pol Vanhoutte

Eveneens is te Nieuwpoort, de hr Pol Vanhoutte, die reder en visser is geweest en vele jaren op de Kaai te Nieuwpoort een café openhield, woensdagmorgen na een wandeling tot Nieuwpoort bad, plots onwel geworden en overleden.

Ons blad biedt aan beide families onze innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen.

JULIEN ANNYS

OVERLEDEN

Vorige week donderdag overleed te Oostende op 80-jarige leeftijd gewezen reder Julien Annys. Deze bedaarde man genoot in de lokale vissersmiddens een groot aanzien en was o.m. geruime tijd eigenaar van de O.175 die hij samen met reder Ryssen uitbaatte. Hij was tevens lid van de bejaardenklub Vuurtoren en oudstrijder 1914-18.

Dinsdag jl. werd de afgestorvene onder ruime belangstelling ten grave gedragen. (R.B.)

**Publiciteit in
HET VISSERIJBLAD
doet Uw
zakencijfer stijgen**

	26-4-1976	28-4-1976
Scheivis	26.—34.40	27.80-32.60
Groot	23.—28.20	23.80-24.—
Middel	15.60-20.—	16.—23.40
Klein	30.—36.40	31.—34.40
Kabeljauw	26.—29.60	31.20-32.60
Gul	15.—18.20	18.40-21.—
Wijting	54.20-58.—	68.80.—
Schaat	31.60-34.40	29.80-30.20
Zeebaars	21.40-23.60	24.—
Leng	21.—30.60	21.—26.20
Behartong	31.30-56.40	28.60-45.20
Heilbot	183.0-160.0	127.0-149.0
Koolvis	13.60-18.20	14.—18.20
Rondstong	.....	22.—25.—
Zeewolf	.....	102.4-153.0
Staat	.....	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	26-4-1976	27-4-1976	28-4-19796
Lappen	148 -160	140 -153	150 -158
Grote	195 -203	182 -201	200 -201
3/4	187 -198	176 -205	195 -197
Blok	165 -189	165 -173	165 -171
voor-kleine	136 -152	142 -156	142 -151
kleine	120 -134	122 -132	123 -126
slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Soorten	26-4-1976	27-4-1976	28-4-19796
grote	154 -158	160 -165	160 -162
blok	197 -203	200 -205	199 -200
fruit	183 -199	197 -200	182 -203
schone kleine	165 -183	186 -188	157 -184
kleine	140 -150	146 -152	142 -154
tout petit	.....	.....	.....
slips	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Soorten	26-4-1976	27-4-1976	28-4-19796
Tong I	140 —,—	.....	146 —,—
Tong II	192 —,—	.....	194 —,—
Tong III	206 —,—	.....	209 —,—
Tong IV	190 —,—	.....	205 —,—
Tong V	179 —,—	.....	170 —,—
Kleine	166 —,—	.....	145 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	26-4-1976	27-4-1976	28-4-19796
Grote	26.—29.—	.....	.....
grote iek	25.—28.40	32.—	.....
kleine iek	27.—32.—	.....	.....
derde slag	33.—36.—	.....	27.—42.—
platjes	16.—26.40	.....	14.80-25.40

Zeebrugge

Soorten	26-4-1976	27-4-1976	28-4-19796
I	34.—40.—	40.—45.—	40.—42.—
II	36.—42.—	44.—49.—	34.—37.—
III	27.—38.—	56.—61.—	30.—34.—
V	20.—24.—	28.—31.—	25.—30.—
IV	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Soorten	26-4-1976	27-4-1976	28-4-19796
Moelen	.....	.....	.....
grote pladijs	30.—	.....	50.—
drielingen	36.—	.....	50.—
platjes	38.—	.....	50.—

ENAG SA

ELECTRONIEK — ELECTROMEKANIEK

Route de Pont l'Abbé 295 - QUIMPER (Frankrijk)

SPECIALISTEN IN SCHEEPVAARTMATERIAAL :

- ★ DYNAMO'S
- ★ GELIJKSTROOMMOTOREN
- ★ ALTERNATOREN
- ★ OMVORMERS
- ★ VENTILATOREN
- ★ ELEKTRONISCHE NETSONDE LIEREN
- ★ SPANNINGSREGELAARS
- ★ STABILISATOREN
- ★ STATISCHE OMVORMERS

VERTEGENWOORDIGER VOOR BENELUX :

S.V. SCAP

Hendrik Baelskaai, 27 - 8400 OOSTENDE
Tel. (059) 80.08.20 - 70.87.79

(7804V)

ZIJ HADDEN PECH...

— De Z.520 Carwehn die ter garnaalvisserij wilde varen, bevond zich ter hoogte van Z 4 Boei in de havengeul, toen opeens het koelwater van de motor abnormaal hoog was opgelopen. Sleephulp werd gevraagd aan de Z.184 die naar zee liep om de Z.520 terug de schuilhaven binnen te slepen.

— Bij het terugkeren van de visserij op zowat 200 à 250 m van de noord-westkop van de havendam, zag de schipper Freddy Depaep van de Z.465 een drietal olievlekken dicht bij elkaar gegroepeerd. Elk van hen had een oppervlakte van rond de 20m². De bruine zwartachtige papachtige brei scheen tamelijk dik te zijn. Via de VHF werd het Loodswezen Zeebrugge hiervan op de hoogte gebracht.

— De N.3 van de rederij Vens-Verleene, moest door de N.579 opgesleept worden naar de haven van Oostende, daar een tandwiel van de hoofdmotor gebroken was. Tijdens de sleep kreeg de N.579 zijn staaldraad in de schroef, zodat de staatsleepboot de «Zeemeeuw» ter

hulp diende geroepen, die de beide vaartuigen naar de haven van Oostende sleepte.

— De N.430 van reder Martony Jozef moest terug de haven van Zeebrugge aandoen, daar bij het vastslaan de kabel van de visboel brak en de boel verloren ging aan een onderzeese kabel.

Na onderzoek van een zeekaart, kwam men tot de vaststelling dat de dichtstbijgelegen onderzeese kabel op zowat twee zeemijl van de opgegeven positie zou moeten gelegen hebben.

— De Z.520 van reder Rotsaert Willy, moest bij het uitvaren van de haven van Zeebrugge vaststellen dat het koelwater van de motor abnormaal hoog steeg, zodat terugkeren wijselijk was.

— De Z.588 moest de haven van Zeebrugge terug vervoegen, daar ingevolg het vastslaan van zijn stuurboorbok, deze middendoor brak.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	26-4-1976	26-4-1976	27-4-1976	27-4-1976	28-4-1976	28-4-1976	26-4-1976	28-4-1976	26-4-1976	28-4-1976	26-4-1976	28-4-1976	26-4-1976	28-4-1976
Farbot : groot (123)	.....	210 -279	.....	292 -300	.....	286 -300	.....	280 ,,-	.....	300 ,,-	.....	.....	.....	.....
middel (123)	207 ,,-	177 -185	194 ,,-	200 -240	.....	220 -165	.....	230 ,,-	.....	280 ,,-	.....	.....	.....	.....
klein (123)	185 ,,-	75,-80,-	.....	90,-100	.....	98,-108	.....	130 ,,-	.....	125 ,,-	.....	.....	.....	.....
Griet : groot (123)	85,-,-,-	95,-120	103 -106	108 -118	.....	120 -125	.....	115 ,,-	.....	110 -125	.....	.....	.....	.....
middel (123)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (123)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis : groot	27,60 ,,-	.....	42 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel	24 ,,-	.....	27,-32,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein	14,-21,20	.....	16,80-25,40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek : groot	70,-81,-	.....	74,-81,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel	44,-60,40	.....	54,40-58,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein	40,20,-,-	.....	22,-47,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	21,-24,20	.....	21,-24,-	.....	24 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (I)	.....	60,-63,-	.....	.....	.....	65,-,-,-	.....	67,-,-,-	.....	65,-,-,-	.....	.....	.....	.....
Keilrog (123)	65,-,-,-	75,-,-,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (23)	43,-64,-	.....	44,40-75,40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten (23)	.....	56,-60,-	.....	.....	.....	59 ,,-	.....	61 ,,-	.....	55 ,,-	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart (23)	.....	56,-64,-	.....	.....	.....	64 ,,-	.....	60 ,,-	.....	57 ,,-	.....	.....	.....	.....
Halve mans (23)	.....	40,-42,-	.....	.....	.....	42 ,,-	.....	55 ,,-	.....	50 ,,-	.....	.....	.....	.....
Teelt (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	30,-42,40	38,-40,-	28,-31,-	41,-52,-	26,60-40,40	40,-46,-	48,-,-,-	46,-52,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (groot)	23,-38,20	38,-40,-	27,80-40,-	40,-46,-	22,-38,-	37,-40,-	49,-35,-	28,-40,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (middel)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	79,-131,2	.....	106 -150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting : groot	14,-27,60	14,-16,-	12,20-35,-	27,-32,-	22,-32,20	24,-22,-	24,-28,-	33,-,-,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein	.....	12,20-13,-	.....	18,-20,-	.....	18,-20,-	18,-20,-	24,-,-,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schar	6,-16,-	14,-16,-	.....	17,-,-,-	6,60 ,,-	17,-19,-	16,-27,-	14,-27,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol	21,-98,40	.....	31,-103	.....	102 -110,4	36,-,-,-	37,-,-,-	30,-,-,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zehaai	.....	35,-,-,-	35,-40,-	.....	33,-,-,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	25,20-27,-	.....	26,60,-,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	78,-,-,-	.....	.....	.....	85,-,-,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreef	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreef	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	12,-17,20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	20,-57,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	7,80-11,-	.....	14,-15,60	.....	11,20 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	166 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	10,-13,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	35,60-37,-	.....	.....	.....	26,-28,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	28,-32,-	.....	26,-38,80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	130 -138	.....	122 -141	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	26,-,-,-	.....	.....	.....	26,-,-,-	32,-,-,-	30,-,-,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	41,-,-,-	27,-42,-	.....	.....	.....	27,-43,-	45,-,-,-	40,-50,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe Poon (knorh.)	13,60,-,-	16,-,-,-	23,60,-,-	14,-,-,-	.....	16,-19,-	22,-,-,-	16,-22,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Knorhaan	34,-60,40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Langoesten (midden)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
(klein)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUUIDEN

Aan de woensdagmarkt werd aangevoerd : 325 KG, tong : 1 kist tarbot en griet; 40 kisten schol; 9 kisten schar; 11 kisten diversen.

Prijzen in gulden.

Per 1 kg : grote tong 11,28-11,15; grootmiddel 14,26-14,08; kleinmiddel tong 12,09-11,77; tong één 0,91-10,39; tong twee 10,12-9,88.

Per 40 kg : tarbot 520-274; griet 217-192; kabeljauw vier 138; schol drie 114; schol vier 88-66; schar 76.

De besommingen waren : IJM 27 f 2.310; YE 25 260; WR 98 2.500; WR 137 3.400.

Aan de donderdagmarkt van 22 april werd aangevoerd : 1185 kg tong; 16 kisten tarbot en griet; 661 kisten kabeljauw; 38 kisten koolvis; 6 kisten schelvis; 64 kisten wijting; 208 kisten schol; 33 kisten schar; 147 kisten diversen. Bovendien werd nog eens 10.200 kg tong vanuit de Ierse Zee aangevoerd.

Prijzen in gulden per 1 kg : Ierse zeetong grote 11,12-10,88; grootmiddel 13,76-13,58; kleinmiddel tong 11,12-10,85; tong één 10,10-9,79; tong twee 8,69-8,53; Noordzeetong grote 11,34-11,10; grootmiddel 14,17-13,82; kleinmiddel 12,67-11,62; tong één 11,28-10,78; tong twee 9,21-8,99; tarbot 15,61-15,21; heilbot 8,20-3,15.

Per 40 kg : tarbot 568-240; griet 357-163; kabeljauw één 104-57; kabeljauw twee 186-70; kabeljauw drie 160-146; kabeljauw vier 128-108; kabeljauw vijf 102-84; koolvis drie 54; koolvis vier 18,40; schelvis één 65-52; schol één 120-86; schol twee 128-114; schol drie 136-120; schol vier 92-62; wijting drie 100-65; 100-65; schar 94-71; lommen 22-20; blauwe leng 34-30; wolf 64-68.

De besommingen waren : KW 11 18.600; KW 25 44.500; KW 34 13.800; KW 105 37.000; KW 122 20.600; KW 194 13.600; SCH 10 9.400; VD 6 6.300; VD 19 9.200; VD 24 4.500; WR 10 1.200; WR 137 800; YE 25 180; IJM 18 5.900; IJM 27 1.700.

Aan de maandagmarkt van 26-04 werd aangevoerd : 21.590 kg tong; 123 kisten tarbot en griet; 1386 kisten kabeljauw; 3665 kisten koolvis; 14 kisten schelvis; 598 kisten wijting; 876 kisten schol; 125 kisten schar; 162 kisten makreel en 106 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg : grote tong 11,40-10,95; grootmiddel

VOORNAAM HUWELIJK IN DE OESTER- EN MOSSELWERELD

Het is op vrijdag 14 mei dat te Arnemuïden te 14 uur op het stadhuis het huwelijk voltrokken wordt van Johan Prins, zoon van Mr en Mw Jan Prins van Yerseke met de jonge dame Inge van Belzen.

Te 15.30 uur wordt het kerkelijk huwelijk voltrokken in het kerkgebouw der Gereform. gemeente Oude Boogaerd te Yerseke.

Ons blad wenst de ouders en het jonge paar hartelijk geluk en is overtuigd dat dit huwelijk even vruchtbaar zal zijn als de mosselen en oesters van de firma Jan Prins.

tong 14,24-13,94; kleinmiddel tong 12,84-12,14; tong een 12,84-11,24; tong twee 12,20-10,52; tarbot 15,59-14,69 zalm 17,82. Per 40 kg : tarbot 544-269; griet 333-180; kabeljauw een 108-78; kabeljauw twee 142-108; kabeljauw drie 120-98; kabeljauw vier 96-74; kabeljauw vijf 72-57; koolvis een en twee 60-40; koolvis drie 54-43; koolvis vier 32-18,40; schelvis twee 57; schelvis drie 68; schelvis vier 78-68; schol een 94-80; schol twee 110-82; schol drie 124-84; schol vier 84-70; wijting drie 96-58; makreel twee 78-38; makreel drie 33; schar 72-28.

De besommingen waren : KW 4 f 14.300, KW 22 27.800, KW 24 26.400, KW 27 13.500, KW 45 21.700, KW 51 23.500, KW 55 20.900, KW 74 51.400, KW 88 18.000, KW 113 12.000, KW 117 18.900, KW 123 69.900, KW 145 25.900, KW 149 13.50, KW 152 10.200, KW 174 10.200, KW 175 10.300, KW 187 15.300, KW 189 23.500, KW 214 15.000, KW 221 14.000, KW 226 11.500, SCH 256 14.000, WR 32 16.700, WR 57 19.000, WR 189 5.400, IJM 30 19.700, IJM 44 19.000, IJM 115 24.000, IJM 154 17.000, IJM 211 27.000.

Aan de dinsdagmarkt werd aangevoerd : 175 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 74 kisten kabeljauw; 48 kisten koolvis; 4 kisten wijting; 59 kisten schol; 22 kisten schar; 2002 kisten makreel ;25 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg : grote tong 11,38-11,35; grootmiddel tong 14,24-14,14; kleinmiddel tong 13,02-12,97; tong een 12,92-12,69; tong twee 11,39 ;zalm 17,55-13,70.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van : 19-4 t/m 23-4-1976.

Door 71 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
35.035 kg.	Tong	f 423.051,87	van f 14,29 tot f 8,78
4.746 kg.	Tarbot	f 49.273,48	van f 18,87 tot f 4,02
80.170 kg.	Schol	f 156.259,24	van f 3,21 tot f 1,38
14.300 kg.	Kabeljauw	f 32.389,41	van f 4,38 tot f 1,36
2.199 kg.	Griet	f 13.241,54	van f 7,53 tot f 4,32
5.205 kg.	Schar	f 8.040,51	van f 1,80 tot f 0,75
7.000 kg.	Wijting	f 12.355,27	van f 2,24 tot f 1,18
7.230 kg.	Bot	f 4.677,90	van f 0,75 tot f 0,40
1.195 kg.	Steenbolk	f 1.238,00	van f 1,33 tot f 0,85
1.979 kg.	Rog	f 2.483,63	van f 2,05 tot f 0,50
927 kg.	Harders	f 2.452,93	van f 3,69 tot f 1,00
242 kg.	Tongschar	f 851,00	van f 4,83 tot f 3,29
205 kg.	Schelvis	f 312,50	van f 1,63 tot f 1,30
174 kg.	Zeewolf	f 598,59	van f 3,55 tot f 3,38
134 kg.	Diversen	f 362,27	
160.741 kg.		f 707.588,14	

Met door de 2e Paasdag al een visweek die een dag korter was dan gebruikelijk, konden in de voorweek de kleinere kotters nog aardige besommingen maken, en kwamen de grote kotters vrijdag nogal laat in de haven, waardoor verschillende schepen pas maandag aan de markt zullen zijn.

Ook de negen kotters die in de Iersche Zee vissen, konden hierdoor deze week niet aanvoeren.

Omdat bovendien verschillende kotters de korte week voor een werfbeurt benutten, kon de — hoewel gezien de omstandigheden nog een goede omzet, niet de « normale » hoogte halen.

NATIONALE MANIFESTATIE OP 10 MEI HOLLANDSE VISSERS GAAN DEMONSTREREN

Met ongeveer tachtig kotters en tientallen bussen uit het hele land zullen ontevreden vissers zich op 10 mei naar Den Haag begeven, om daar met een demonstratieve tocht naar het binnenhof kracht bij te zetten aan hun eisen voor betere steunmaatregelen van de regering. De actie wordt georganiseerd door de platvissectie van de Stichting Nederlandse Visserij. Vertegenwoordigers van deze organisatie zullen op 10 mei een petitie aanbieden aan de heer Roels, voorzitter van de vaste kamercommissie voor de visserij, die 's middags met minister Van der Stee spreekt over de problemen in de visserij, met name de vangstbeperking voor de tong en schol.

Gisteren verklaarde minister Van der Stee zich in een gesprek met vertegenwoordigers uit de visserijwereld in principe bereid om extra geld uit te trekken voor een tong- en scholfonds, waaruit de quoteringsrechten van schippers uitgekocht kunnen worden. Hoewel de vertegenwoordigers van het georganiseerde bedrijfsleven zich daar gisteren tevreden over toonden, is die positieve houding van Van der Stee voor de actievoerders geen

reden om hun voorgenomen mars op het Binnenhof af te zeggen.

„Wat er vooraf besproken is, biedt natuurlijk wel nieuw perspectief”, aldus de heer Daalder, lid van het actiecomité, „maar met een dergelijke uitspraak zijn we er nog niet. Met onze actie willen we druk op deze onderhandelingen uitoefenen”. Er is geen sprake van dat de actie in Den Haag en Scheveningen (waar de kotters zullen afmeren) uit zal lopen op een blokkade.

Daalder : „Nee, we distantiëren ons van dergelijke ideeën. De manifestatie in Den Haag zal vreedzaam verlopen. Het is niet onze bedoeling om tegen het georganiseerd overleg aan te trappen. De sfeer waarin gisteren het overleg in Den Haag werd gevoerd was goed, die willen we beslist niet verpesten. Mochten deze acties en onderhandelingen echter niets opleveren, dan zullen we ons gaan bezinnen op verdere acties, maar daar is momenteel nog geen sprake van”.

Ook uit IJmuïden zullen op 10 mei vissers optrekken naar Den Haag. Van een blokkade wist men ook daar echter niets af. „Ons is daar niets van bekend”, aldus een woordvoerder van de redersvereniging.

En waar zijn de Belgen ?

HET HOSPITAAL-KERKSCHIP VERRICHT GOED WERK WAAR IS ONS VISSERIJ-WACHTSCHIP ?

Elke maand krijgen we een overzicht van het werk op zee van het Hollands Hospitaalkerkschip «De Hoop».

Zeggen we terstond dat hier in het belang van de Hollandse visserij prachtwerk verricht wordt.

Het was op zee van 27 tot 31 maart naar de Scilly eilanden. Van 2 tot 9 april in de Liverpool baai en van 10 tot 11 april weer zuid van Scilly.

Hierbij werden ook drie Belgische vissersvaartuigen geholpen.

In totaal werden 39 schepen geholpen en 25 patiënten. 12 werden medisch en heelkundig behandeld, vier in het hospitaal opgenomen, 27 kregen medisch advies en recepten, 15 werden verpleegd, 1.000 liter water werden overgepompt en 1.000 liter olie en er werd 2.060 mijl afgelegd.

Per echolood werd vis opgespoord en 34 schepen ingelicht.

Dit alles toont aan van welk groot belang dit schip is.



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.

