

HET VISSERIJ BLAD

het visserijblad

Vrijdag 9 juli 1976 — Nr. 26

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

TONGENKWOTA

De televisie heeft eergisteravond plots aandacht besteed aan de triestige tongenvergunning, waartoe het ministerie van Landbouw is overgegaan.

Volgens de televisie zal er nu weinig tong worden aangevoerd, waardoor de prijzen enorm zullen stijgen en voor de verbruiker niet langer koopbaar zullen worden. Men zei er niet bij dat de Hollandse vissers zich reeds in de handen wrijven, want van stopzetting van aanvoer is er bij hen geen sprake.

Ook de sekretaris van de Rederscentrale kwam op het scherm en zei dat hij het geen gelukkige maatregel vond maar dat de visserij het systeem van vergunning nog altijd beter vindt dan dat op een ogenblik alle aanvoer van tong zou verboden worden, wat nog erger zou zijn.

Aldus worden de kijkers bedrogen, want de visserij heeft geen vergunning gewild. De visserij heeft zich integendeel verzet tegen het stelsel van vergunningen omdat het daarvoor te laat is. Vergunningen moesten gegeven zijn op 1 januari maar niet wanneer het kwantum reeds is uitgevist. Door nu vergunningen te geven van 1.200 kilo aan 400 PK en van 4.500 kilo aan vaartuigen met meer dan 700 PK, voor de laatste zes maanden van het jaar, wordt er met de visserij gelachen en worden er daarenboven zelfs onrechtvaardigheden begaan. Het valt zelfs te betwijfelen of de maatregel wel wettelijk is.

Want wat gezegd van een reder die gewoonlijk 50.000 kilo per jaar vangt, maar die door tegenslag of motorbreuk of veranderingen in de eerste zes maanden geen tong gevangen heeft en voor de laatste zes maanden recht moet hebben op 50.000 kilo maar er slechts 4.500 of 1.200 kilo mag aanvoeren. Dat kan door niemand goedgekeurd worden, want het is voor die reder de ondergang en economisch mag men een zelfstandige niet op die manier broodroven.

Men maakt de reders van alles wijs om hen kalm te houden. Men beweert dat iedereen wel zijn plan zal trekken en dat anders vanaf 1 september alle tongaanvoer zou verboden worden zijn, terwijl de slimsten het met hun vergunning wel zullen trekken tot het einde van het jaar.

Verleden jaar echter mocht Holland 9.000 ton vangen, maar hebben ze er 5.000 ton meer aangevoerd zonder dat de andere landen van de EEG daarom oorlogsboden hebben uitgestuurd. Wanneer ons kwota zou uitgeput zijn geraakt hadden wij ook 1.000 ton teveel kunnen aanvoeren dan was toegelaten, dan zouden we nog altijd miljoenen kilo's achterstaan tegenover Nederland. Maar bij ons willen ze altijd de puntjes op de i zetten.

En wie beslist er daarover ? Mensen die nooit tongen vangen ! Van de andere kant moet de regering er maar voor zorgen, als ze de internationale akkoorden wil naleven, dat ze eerst het middel vindt om de visserij te laten overleven .

In Nederland hebben ze eerst een slooppremie gegeven van 10.000 F. per ton en dan voor 3 maanden van 20.000 fr. per ton, terwijl het vaartuig niet moet gesloopt worden maar zelfs aan een land van de EEG mag worden verkocht. België zelf laat toe dat dergelijke Hollandse schepen in België worden ingevoerd.

Niettegenstaande Nederland de helft tongen meer aangevoerd heeft dan het mocht, heeft de Nederlandse regering nu opnieuw een uitgebreid saneringsmiddel ingevoerd. Ieder vaartuig dat wil uitscheiden krijgt 225 gulden per pk, dat is voor een middenslagschip van 500 pk 1.700.000 F., maar daarbij komt 3,40 gulden per kg. tong en 0,70 gulden per kilo schol van de verkregen vergunning als men die inlevert. Voor een vaartuig van 500 pk mag die vergoeding geraamd worden op 30.000 kilo tong en 70.000 kilo schol wat totaal een 4 miljoen betekent. En de kredietverleners zijn daarnaast bereid aanzienlijke bedragen van hun tegoed definitief te laten vallen. Zelfs voor de bemanning die daardoor zonder werk zal vallen zijn er voor bepaalde gevallen vergoedingen voorzien die soms oplopen tot 170.000 F.

Bij ons verbieden ze wel maar helpen ze niet en mag het schip

(Vervolg blz. 2)

DE GEMEENTEBESTUREN VAN DE KUST ZONDER REAKTIE NA HET VERSCHIJNEN VAN HET K.B. OP DE VISHANDEL

In verband met de verschijning van het K.B. van 30 april met betrekking tot de reglementering van de vishandel, hebben we tevergeefs uitgezien naar enige reactie vanwege de diverse stadsbesturen die in hun administratie, de verantwoordelijkheid over het bestuur van een vismijn hebben.

In onze algemene beschouwingen hieromtrent in een vorige uitgave, hebben we reeds geschreven dat, bij een strikte toepassing van dit K.B., onder meer de Stad Oostende gerust haar vismijn mag gaan sluiten. Dit zal wel eveneens het geval zijn voor de vismijnen van Zeebrugge en Nieuwpoort.

Om bij een concreet geval te blijven, geven wij een opsomming van de voorwaarden tot erkenning voor de vis- en verwerkingsbedrijven die (Afdeling II — Voorwaarden tot erkenning, blz. 7172 van het Belgisch Staatsblad van 26-5-76) over de volgende lokalen moeten beschikken in hun pakhuis waar ze de vis bewerken, fileteren, inpakken, enz.

- a) een aanvoerlokaal (voor de vis)
- b) een verwerkingslokaal
- c) een lokaal voor conditioneren en verpakken
- d) een koelinrichting met voldoende capaciteit
- e) een lokaal voor verzending
- f) een bureau
- g) een speciale goed sluitende ruimte of recipiënten met deksel voor het bergen van de afval
- h) een speciale met een sleutel afsluitbare ruimte voor de inbeslaggenomen vis
- i) een speciale, met een sleutel afsluitbare ruimte voor de in observatie te houden vis
- j) kleedkamers, was- en douchegelegenheden en toiletten voorzien van waterspoeling indien er werknemers zijn. Deze laatste mogen geen rechtstreekse toegang tot de werkruimten hebben. De wasgelegenheden moeten in de nabijheid van de toiletten geplaatst zijn en voorzien van koud en warm stromend water, van was- en ontsmettingsmiddelen voor de handen, alsmede van handdoeken die slechts eenmaal mogen gebruikt of van handdrogers.
- k) gelegenheid en voldoende voorzieningen voor het reinigen en ontsmetten van recipiënten en voertuigen.
- l) een met sleutel afsluitbaar lokaal dat uitsluitend ter beschikking van de veterinaire dienst staat en

dat voor de goede werking van die dienst de nodige uitrusting bevat.

m) in de werkplaatsen, automatische voorzieningen voor het reinigen en ontsmetten van de handen en van het materieel en de gereedschappen.

n) voorzieningen die het mogelijk maken de in dit besluit voorgeschreven verrichtingen betreffende de veterinaire keuring ten alle tijde en op doelmatige wijze uit te voeren.

o) een refter voor de werknemers.

Als we nu een telling maken, dan komen we tot 15 lokalen of ruimten. Er is nu wel een par. 2 die zegt dat de Minister in sommige gevallen, op advies van de dienst van de Inspectie van de Vleeshandel (ja, Vleeshandel) !, vrijstelling kan verlenen van de verplichting te beschikken over een deel van de bedoelde lokalen of ruimten, maar voor een verzender die met een paar knechten werkt is het voor de meeste voorzieningen onuitkombaar. Zoals wij tamelijk goed de pakhuisen in de Oostendse vismijn kennen, is er op zijn best bij visbewerkende firmas een bureelruimte en de koelinstallatie. Dat is navenant alles. De rest van het pakhuis dient als aanvoerlokaal, voor het conditioneren en verpakken van de vis, voor het bewerken, voor het verzenden, enz... Dit zal dus, op 1 december eerstkomende, hopeloos in strijd zijn met de inhoud van het KB en normaal zou op dit ogenblik de dienst van de Inspectie van de Vleeshandel tot het sluiten van, laat ons maar zeggen, de gehele vismijn moeten overgaan, of minstens de erkenning voor visbewerking weigeren, hetgeen op hetzelfde neerkomt. We vragen ons met aandrang af, wat de reactie van de betrokken stadsbesturen is op dit ogenblik en niet op 1 dec en nadien. In feite zal het stadsbestuur geen pakhuis meer kunnen verhuuren voor visbewerking en zelfs nog moeilijk voor visaanvoer want ook diegenen die slechts voor eigen rekening, voor eigen winkel of voor het venten van de vis, deze voor het kuisen in een pakhuis aanvoeren, zullen over verscheidene ruimten en voorzieningen moeten beschikken waartoe de pakhuisen zich niet lenen, of waarvoor de stad zich onmogelijk zal kunnen inzetten. Men beschikt bv. te Oostende nu nog niet over een voldoende

(Vervolg blz. 2)

TONGENKWOTA

(Vervolg van blz. 1)

waardeloos aan de kaai gelegd worden.

We blijven er bij dat hier grote fouten werden begaan waar ook de handel het slachtoffer zal van worden.

In plaats van kwota invoeren had men de visstapel veel beter kunnen beschermen door het invoeren van voorbehouden zones. Maar nu de kwota er zijn had men moeten zoeken naar een rechtvaardig systeem voor gans het jaar. Maar als de toegelaten aanvoer praktisch nul geworden is dan nog het overschot willen verdelen is de visserij recht naar de ondergang drijven. Als men daarbij geen rekening wil houden met wat verleden jaar werd gevangen, maar een verdeling toepast volgens de pk, begaat men een onrechtvaardigheid die onwettelijk kan zijn.

We begrijpen dat de minister van Landbouw het niet gemakkelijk heeft, maar we waarderen hem teveel om niet te durven hopen dat hij die maatregel ongedaan zal maken. Dat 1976 beschouwd wordt als een overgangsjaar om pas in het volgend jaar met een rechtvaardige verdeling de kwota te zien toepassen.

P. VANDENBERGHE

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



Lees „HET VISSERIJBLAD”

DE GEMEENTEBESTUREN VAN DE KUST ZONDER REAKTIE NA HET VERSCHIJNEN VAN HET K.B. OP DE VISHANDEL

(Vervolg van blz. 1)

budget om de grote reparaties aan de pakhuizen te onderhouden. We denken in dit verband nog maar aan de vele poorten, die op zijn zachtst gezegd, werkelijk rot zijn en vrije doorgang geven aan ratten en ongedierte ! ! Schrijver dezes houdt zich ter beschikking om een paar dergelijke poorten aan te wijzen. Anderzijds ware het hoogst onaanvaardbaar en verwerpelijk dat het stadsbestuur als een moderne Pontius-Pilatus zijn handen zou wassen in de onschuld en eenvoudig in de huurreel een clause laat opnemen, dat de huurder zich in regel moet stellen met de verplichtingen van het K.B. van 30 april. Dit ware haar verantwoordelijkheden afwentelen en het bedrijf voor dergelijke kosten plaatsen, dat men het zou overleveren aan enkele kapitaalkrachten die door hun klein aantal over een feitelijk monopolium zouden beschikken en aldus, door de uitschakeling van zoveel anderen, de markt zouden kunnen manipuleren. We zouden zelfs in dit verondersteld geval meer zeggen, namelijk, dat de

pakhuishouders eenvoudig zouden moeten weigeren een dergelijk huurcontract te ondertekenen waarbij de verplichtingen van het K.B. van 30 april op hen afgewenteld worden. In ieder geval is het onaanvaardbaar dat de stadsbesturen blijven zwijgen over de eventuele toepassing van dit K.B. op hun pakhuizen, blijven zwijgen over hun intenties ter zake en het bedrijf in het onzekere laat. We begrijpen ook niet dat deze zaak nog niet op de dagorde gekomen is, hetzij het voorwerp uitmaakt of uitgemaakt heeft van één of ander interpellatie in het Parlement, in de Gemeenteraad of als Vraag en antwoord aan het betrokken, of de betrokken Ministeries.

We menen dat het absoluut noodzakelijk is, dat Het Visserijblad hier de kat aan de koord van de bel bindt in de veronderstelling dat het K.B. van 30 april niet voor de galerij bestemd is. Indien men werkelijk dit K.B. niet naar de letter en dan nog naar de grote letter zal of wenst toe te passen, dat men dan het bedrijf gerust stelle.

P.V.

Kostenbesparing in de zeevisserij

In de Visserijwereld verscheen een artikel over Visserij-Techniek en Kostenbesparing waaraan we wel enkele beschouwingen kunnen wijden. Het is inderdaad zo dat men sinds enige tijd in de visserij, niet meer juist alleen maar denkt aan besommingen te maken, maar nu ook het aksent legt op kostenbesparing. Dit is vooral tot uiting gekomen na de voortdurende stijging van de brandstofprijzen en van de onderhoudskosten evenals van de verhoogde sociale lasten. We zezen er vroeger reeds op, dat men bij de konstruktie van nieuwe eenheden, en de inbouw van motoren, uitziet naar minder brandstofverbruik omdat dit laatste nu de grootste kostende faktor is geworden. In het artikel van de «Visserijwereld» wordt hiearaan voorbij gegaan, dat men in dit verband misschien wel belang zou hebben sommige motoren op een minder vermogen af te stellen, vooral omdat men met de uitgevaardigde vangstbeperking in veel gevallen het toegekend kwantum kan bereiken met een mindere motoreninzet. Het is inderdaad zo dat men vooral in Nederland uitzonderlijk veel P.K.'s in de motoren gestopt heeft, dit in vergelijking met andere landen en onder meer met België. Nederland is dan ook een bijzonder slachtoffer van de, buiten verhouding tot andere uitbatingskosten gestegen prijzen van de brandstof.

In Nederland ziet men het zo, dat men de kosten moet zien te drukken door:

1) Een zo rationeel mogelijk gebruik van de apparatuur en het materiaal om de vangst te verbeteren zodanig, dat men met minder zeedagen toch aan een zelfde vangstresultaat zou komen. Aldus zou de kostende prijs van één kgr. vis ten overstaan van de ingezette kostende krachten zo laag mogelijk gehouden worden. Het is duidelijk dat men dus, door rationalisering en maksimum rendement van apparatuur en motorenkracht, in minder zeedagen dezelfde opbrengst of vangstresultaat wenst te bereiken.

Dit is een mooie theorie, maar of de vis in verhouding een betere prijs zal gaan, is iets waaraan men niet hoeft te denken.

Het besparen op het aantal zeedagen mag echter niet leiden tot een onverantwoord varen, met bv. te snel te malen omdat dit het brandstofgebruik onevenredig hoog zou doen opklimmen en eveneens de motor te zwaar zou belasten en aanleiding geven tot een buitengewone slijtage. Integendeel is een beperking van de varendesnelheid één der belangrijkste middelen om de kosten per zeedag te drukken, aldus de Nederlandse visie.

Volgens het L.E. Instituut, naar aanleiding van een studie op een groep van 15 vaartuigen uit de 600 tot 800 PK. Klasse, was het gemiddeld verbruik aan brandstof 3,87 liter per PK. per zeedag, met andere woorden, voor een 650 PK een goede 2.500 liter per zeedag. Welnu, onder deze 15 vaartuigen, waren er 2 met een verbruik van minder dan 3,25 l. en 3 met een verbruik boven de 4,25 l. In het eerste geval maakt dit ongeveer 2.100 liter per zeedag en in het tweede geval 2.762 l. Men zegt echter niet of dit verschil in gebruik ook niet in zekere mate kan afhankelijk zijn van het merk van motor. In ieder geval is een verschil tussen de uitersten van 660 l. per zeedag toch aanmerkelijk. Verstandig varen zou hier groot voordeel opleveren. Ook bv. de motor goed laten warm draaien vóór het uitvaren leidt naar een beperking van het brandstof- en smeerolieverbruik.

2) De onderhouds- en reparatiekosten kunnen ook gevoelig gedrukt worden en zijn afhankelijk van een goede behandeling van de motor. Eenzelfde studie gaf als uitslag dat deze kosten gemiddeld 1.250 F. per PK. bedragen, dat wil zeggen voor een motor van 650 PK. op 812.000 B.F. ! Welnu in deze groep waren er terug aanzienlijke verschillen, namelijk 2 vaartuigen met verspreide onderhouds- en reparatiekosten van slechts 725 B.F. per PK en 4 boven de 1.450 F. per PK. Niettegenstaande er bij deze laatste schepen eveneens pech en tegenslag kan gemoeid zijn, is het toch duidelijk, dat een voorzichtige aangepaste motorbehandeling aanleiding geeft tot het drukken van de onderhouds- en reparatiekosten.

Een goede samenwerking tussen schipper en motorist kan hier heel wat bereiken. Het is duidelijk dat men het juiste midden dient te kiezen, zodanig dat kostendrukking in dit geval niet schaadt aan het rendement.

3) Een eveneens belangrijke besparing zou kunnen verwezenlijkt worden door het zoveel mogelijk beperken van netverlies en vistuig door de aanwending van moderne navigatietechnieken en het nauwkeurig in kaart brengen van wrakken en hindernissen waardoor deze laatsten te vermijden zijn. Voor dezelfde groep kotters van 600 tot 800 PK noteerde men kosten van netwerk en vistuig van gemiddeld 5 B.F. per PK en per zeedag, of voor ons vaartuig van bv. 650 PK, 3.250 B.F. per zeedag. De uitersten in deze groep verschilden echter van 3,50 F tot 6 F. hetzij van nagenoeg 2.300 B.F. per zeedag tot 3.900 B.F. !

Uit al deze gegevens blijkt dus duidelijk, dat er toch wel iets te

halen valt uit een adekwate behandeling van het vaartuig, de apparatuur, het netwerk en vistuig. Dit moet echter zo gebeuren, dat het middel niet erger mag blijken dan de kwaal. Dat wil zeggen, dat men dermate zou wensen de kosten te drukken, dat de besomming hieronder meer zou te lijden hebben dan het voordeel van de kostendrukking bedraagt. Men moet alleen trachten uit alles het maksimum rendement te halen, zodanig dat het in algemene zin aan de uitbating doet profiteren. Een rem hierop is echter wel het feit, dat de bemanning uitbetaald wordt op de bruto-besomming zodanig, dat zij niet zoveel hebben aan een kostenbesparing ten nadele van een kleiner brutobesomming, zelfs al ware de kostendrukking, tegenover de iets minder besomming, toch profitabel aan de reder.

Deze werken kunnen nuttig zijn, maar dan vooral waar aan boord een schipper of motorist-eigenaar is. Ook waar men te doen heeft met een schipper en motorist niet-eigenaar, zo ze plichtsbeseffende jongens zijn. Maar hoevelen onder de jeugd zijn het nog ?

Ook experimentele visserij in Nederland

Door de Stichting Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de Visserij in Nederland is een projekt voor de Kottervisserij in de Keltische Zee en een projekt voor zijkotters in de Noordelijke Noordzee goedgekeurd. De kotters kunnen zich hiervoor bij de Stichting opgeven.

PROJEKT KELTISCHE ZEE

Het doel van het projekt is het nagaan van de mogelijkheden voor de Nederlandse kotters van het zeegebied ten zuiden van de Ierse kust en de kust van Groot-Brittannië, tussen 52 en 48° NB, dit voor de kottervisserij in de Keltische Zee.

Tot dit projekt worden slechts 4 vaartuigen van minstens 800 PK toegelaten, die aan bepaalde, door de Stichting uitgevaardigde voorwaarden dienen te voldoen. Er zullen drie reizen gemaakt worden van ongeveer 10 dagen. De eerste reis vangt aan in de periode tussen 1 juli en 31 augustus 1976. De directeur van de Stichting zal, naargelang van de bekomen resultaten, na de eerste reis beslissen of de volgende reizen onmiddellijk hieropvolgend zullen gebeuren of wel verspreid zullen worden.

Als waarborg verplicht de stichting er zich toe, 85 pct bij te dragen van het verschil tussen de brutobesomming gemaakt door de vaartuigen en een vooropgezet bedrag van zowat 730.000 B. fr. Nemen we nu aan, dat een kotter in zijn 10-daagse reis 430.000 B. fr maakt, dan krijgt hij op het verschil tussen 730.000 en 430.000 B. fr, dus op 300.000 B. fr 85 pct, hetzij als toelage 255.000 B. fr. In dit speciaal geval zou deze kotter dus 685.000 fr besommen. Wanneer de brutobesomming echter de 730.000 B. fr overtreft, of wanneer de toelage kleiner zou worden dan 10.000 gulden (nagenoeg 150.000 B. fr), dan krijgt de reder toch deze som toegewezen. De schipper kan inderdaad een begeleider aan boord mede krijgen aangeduid door de Stichting en hij moet deze begeleider voeding en slaapgelegenheden bezorgen. Hij moet zich tevens aan de onderrichtingen van de Stichting onderwerpen en deze volgen. Wanneer het uitgemaakt wordt, dat, hetzij zich slechts 2 schepen aanbieden, hetzij binst het projekt het deelnemersgetal terugvalt tot 2

eenheden, dan wordt het projekt opgegeven.

PROJEKT ZIJKOTTERS NOORDELIJKE NORDZEE

Dit projekt stelt zich tot doel het uitproberen van rondvisnetten aan boord van zijkotters en het nagaan van de mogelijkheden van de visgronden van de noordelijke Noordzee. Hier zullen slechts 3 kotters toegelaten worden voor drie opeenvolgende reizen. Wat de waarborg op de besomming betreft, wordt aan elke deelnemer een vaste bijdrage van nagenoeg 150.000 B. fr (10.000 gulden) toegekend voor een reis van minstens tien dagen. Wanneer de besomming echter minder bedraagt dan 435.000 B. fr (zonder rekening te houden met de 150.000 B. fr toelage) bekomt men nog een toelage van maksimum 73.000 B. fr. Verder bekomt de reder nog een toelage van 220.000 B. fr voor het aanschaffen van het benodigde vistuig. Er moeten minstens twee deelnemers zijn aan het projekt, zoniet gaat het niet door of wordt het stop gezet.

Wijzelf vinden de gewaarborgde brutobesomming voor de Nederlandse P.K. toch enigszins aan de lage kant, vooral als we daar tegenover landse kotters van minstens 800 het Belgisch projekt stellen in de Ierse Zee waarbij een daggemiddelde gewaarborgd wordt voor praktisch identieke schepen van 92.500 fr. We begrijpen dan ook enigermate de reserve die men in de reglementen opgenomen heeft, dat aan het Keltisch projekt minstens 3 vaartuigen moeten deelnemen en aan het Noordzeeprojekt minstens 2 vaartuigen.

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

**BRITSE
VISMEELFABRIEKEN
ZIEN BROOD IN EEN
200 MIJLEN VISSERIJZONE**

In Groot-Brittannië worden de vismeelfabrieken door een groot deel van de visserij bekeken als een kwaad, door anderen als een noodzakelijk kwaad en slechts door enkelen als een noodzakelijkheid.

Voor al in de laatste paar jaren wordt de industriële visserij nogal aangevallen omdat deze manier van vissen de betreffende stocks gevoelig aantast en omdat deze kleine vissen, zoals sprot, pour, blauwe wijting, makreel, enz..... het noodzakelijk voedsel zijn voor veel andere vissen. Het is waarschijnlijk in verband hiermede dat de vereniging van vismeelfabrieken in publicaties gewezen heeft op de noodzakelijkheid van haar bestaan en meer nog op de toekomstmogelijkheden voor de Britse industrievisserij en de vismeel- en visoliefabrieken. Volgens de vismeelin-dustrie worden er nog kolossale hoeveelheden vismeel en visolie uit het buitenland ingevoerd en kan de nationale productie dus nog gevoelig verhoogd worden. De huidige produktie in het Verenigd Koninkrijk is 85.000 Ton vismeel en 10.000 Ton visolie, volledig opgaande voor inlands gebruik. Nu ziet de betrokken Britse sektor de voor de deur staande uitbreiding van de Britse visserijlimieten als een ideale gelegenheid voor het opvoeren van de nationale vismeelproduktie door het uitschakelen van de industriële visserijvloten van Noorwegen, Rusland, Denemarken, Polen, enz..... Inderdaad heeft Noorwegen vorig jaar alleen reeds 80 % van de gevangen makreel voor haar rekening genomen en dit praktisch in haar geheel voor industriële doeleinden. Door de Denen werd in 1974 168.000 Ton sprot in de Noordzee weggevisst eveneens voor industriële doeleinden, terwijl de Britse vissers in dit zelfde jaar slechts 81.000 Ton sprot aan land brachten. De Britse vismeel- en visoliesektor stelt het zich nu dat voor de Britse industriële visserij en in casu natuurlijk voor de nationale vismeelfabrikatie een uitzonderlijke toekomst zou weggelegd worden indien Groot-Brittannië de vreemde industriële visserij uit de verruimde visserijzone zou weren. Aan «pour» alleen reeds haalde Noorwegen in 1974 bijna 1 miljoen ton uit de Noordzee. Verder zijn daar nog de smelt en de blauwe wijting. Het is duidelijk dat de Britse vismeel- en visoliefabrieken zich al deze zouden wensen voorbehouden zien en dat men hiervoor de nationale gevoelsnaar betokkelt door op de Britse toekomstmogelijkheden te wijzen in de industriële visserij, waardoor heel wat opgelegde schepen terug zouden kunnen ingezet worden en heel wat verloren gegane jobs in de Britse visserijsektor teruggevoerd zouden worden.

Bij dit alles vergeet men echter dat, bij eventuele uitbreiding van de visserijlimieten in Groot-Brittannië, het de E.E.G. is, die zijn en richting zal geven aan de visserij en eventueel met Noorwegen, Rusland en anderen, overeenkomsten zal sluiten, dit niet uitsluitend ten bate van Groot-Brittannië alleen, maar ten voordele van alle EEG-partnerlanden, waaronder het bedingen voor deze landen van wederkerigheid in de soevereine visserijwateren van de medekontrakterende partij.

De moeilijkheden in de Franse oesterkwekerijen

Het is slechts wanneer het niet voor de wind gaat, dat men de noodzaak inziet te verzamelen en te verenigen. Dit is ezker wel de reden waarom de Franse oesterkwekers en aanverwante bedrijven samengekomen zijn onder het voorzitterschap van de heer Rouvière. Uit één en ander bleek, dat de produktie terugliep van 7.000 ton en dat hierbij nog een onverkochte stock van meer dan 25.000 ton te noteren valt. De mosselproduktie bleef echter op peil met 46.000 ton hetgeen zelfs nog niet eens de helft is van wat Frankrijk verbruikt.

Volgens de heer Rouvière ligt de verminderde koopkracht van de verbruiker wel aan de basis van de teruglopende afzet, samen met de campagne uitgaande van een paar professoren die er op wezen, dat de oester en de mossel niet vrij zijn van sommige bacteriën, hetgeen naderhand weerlegd werd. Volgens de voorzitter was men ook slecht gestart door de prijs van de oester bij de opening van het seizoen 1975 te hoog te zetten. Heeft men gemeend hiermede het bedrijf te redden, dan heeft men spoedig een gevoelige terugloop van de afzet moeten vaststellen, zodat het middel om het bedrijf te helpen, in feite slechter was dan de kwaal zelf. Men zal dus de prijs eerder iets moeten matigen om het verbruik te stimuleren. De te hoge prijs gaf ten slotte ook aanleiding tot een ondergrondse concurrentie tussen verscheidene producenten. Het is dus vooral de verkoopsektor die kollektief moet gereorganiseerd worden. Hiervoor zal de Franse streek in vijf zone's verdeeld worden met voor allen een vast sekretariaat. Deze zullen alle verkooppunten in kaart brengen en door een betere informatie van de mogelijkheden, de verkoop stimuleren. De organisatie zal eveneens de strijd aanbinden tegen wilde verkopen door sommige producenten. Een ander initiatief bestaat uit het stichten van een oesterbeurs die de verhandeling van de 5 regio's zal coördineren voor onverwachte situaties komt te dineren en in evenwicht brengen. Deze beurs zal tweemaal per jaar gehouden worden, in maart en in september van elk jaar. Aldus verwacht men geen tegenstellingen meer zoals onder meer in 1975 toen men in Arcachon het produkt bradeerde, terwijl men in Bretagne eerder met een tekort te doen had. Voor dit alles verwacht men echter ook meer openheid vanwege de producenten opdat men nadien niet voor onverwachte situaties komt te staan. Samen hiermede dient ook de verbruiker attent gemaakt op de waarde van de oester en zal dus dienen gezorgd te worden voor een publicitaire campagne.

Deze campagne zal op de TV gehouden worden waarvoor minstens 16 miljoen B.Fr. voorzien wordt. Om verder het hoofd te kunnen bieden aan de dringende behoeften, zal er een lening van 17 miljoen B. Fr. opgenomen worden, lening gewaarborgd door 200 producenten.

Een ander thema dat op de vergadering aangesneden werd, was de zorg voor het milieu, de zorg voor

het onbezoedeld houden van de kustwateren. Er werd dan ook geweldig van leer getrokken tegen de vervuilers, tegen de petrochemische nijverheid en de kernenergie. De oester- en mosselzones moeten vrij gehouden worden van vervuiling en waar het echt niet anders kan moet de Staat de schaden vergoeden.

We menen dat er wel enkele positieve punten naar voor gekomen zijn in de vergadering, zoals onder meer de zorg voor een nivellering

van het aanbod over de ganse Franse kuststreek alsmede het in kaart brengen van de verkooppunten en het stimuleren van de verkoop door een aangepaste publicitaire campagne. Wat echter de strijd tegen de petrochemische nijverheid en tegen de installatie van de kernenergie betreft, menen we dat het echter een gevecht tegen windmolens wordt en dat men tegen deze kapitaalkrachtige multinationals, niets zal bereiken en de vervuiling haar nefaste gang zal gaan.

DE REGLEMENTERING OP DE HARINGVISSERIJ IN NEDERLAND

Met betrekking tot de regeling van de haringvisserij heeft het Produktschap volgende reglementering afgekondigd :

VERHOOGING MAXIMA PER VISREIS AAN TE VOEREN NOORDZEE-SKAGERRAK HARING

Te rekenen van 30 mei jl. zijn de maxima per vaartuig per reis aan te voeren Noordzee-Skagerrak haring verhoogd en als volgt vastgesteld :

a) Voor vaartuigen zonder vriesinstallatie van 150 BRT of meer 300 kantjes ; voor dergelijke vaartuigen kleiner dan 150 BRT, 400 pk of meer, 225 kantjes ; voor dergelijke vaartuigen kleiner dan 150 BRT minder dan 400 pk, 150 kantjes. Deze kantjes mogen uitsluitend gekaakte gezouten haring bevatten.

b) Voor vaartuigen met een vriesinstallatie 32.500 kg diepgevroren gekaakte haring. Ingeval behalve diepgevroren haring ook gekaakte gezouten haring wordt aangevoerd, mag de totaal aan te voeren hoeveelheid haring in ieder geval niet meer bedragen dan 32.500 kg.

OPENSTELLING HEBRIDEN-HARINGVISSERIJ

Te rekenen van 31 mei jl. is de uitoefening van de haringvisserij in de Hebriden, welke vanaf 1 april jl. was verboden, tot nader order wederom toegestaan.

AANVOER ONGEKAakte HARING UIT NIET-GEQUOTEERDE GEBIEDEN

Van 1 tot en met 30 juni 1976 is, in afwijking van de tot dusver getroffen regeling haringteelt 1976, het toegestaan verse ongekaakte al dan niet diepgevroren haring aan

te voeren, mits deze haring is verkregen door de uitoefening van de visserij in de zogenaamde vrije gebieden.

De regeling, dat de haring, gevangen in de Noordzee-Skagerrak, Keltische Zee en Hebriden, uitsluitend als gezouten, gekaakte dan wel als diepgevroren gekaakte haring dient te worden aangevoerd, blijft onverminderd van kracht.

De betreffende hoeveelheden uit de vrije gebieden afkomstige ongekaakte haring mogen niet eerder in de handel worden gebracht dan met ingang van 1 juli a.s. Dit betekent, dat deze haring onmiddellijk na aanvoer tot evengenoemde datum dient te worden opgeslagen.

Het voorgaande laat uiteraard onverlet de op deze haring van toepassing zijnde diepvriesvoorschriften.

WIJZIGING REGELING VERBOD AANVOER LOSGESTORTE HARING

Zoals bekend, geldt sedert medio vorig jaar een regeling, op grond waarvan het verboden is niet diepgevroren verse haring aan te voeren en/of te lossen, indien de haring aan boord niet op deugdelijke wijze is verpakt in kisten, vaten of daarmee gelijk te stellen verpakkingsmateriaal.

Deze regeling is inmiddels ook van toepassing verklaard op gezouten haring en voorts aangevuld met een bepaling, dat voor het verpakken van de haring gebruik dient te worden gemaakt van verpakkingsmateriaal, hetwelk reeds vóór de aanvang van een visreis aan boord van het aanvoerende vaartuigen aanwezig was. Deze bepaling geldt echter niet, indien er sprake is geweest van het overnemen op de visgronden van verpakkingsmateriaal van een ander vaartuig.

UITSLAGEN VRIJE VISSERIJSSCHOOL

„PASTER PYPE”

Afdeling DEK

1e jaar :
1. Tratsaert Johnny, prijs voor nederlandse taal, voor zeevaartrekenen, voor wiskunde : grootste onderscheiding ; 2. Verleene Marnix, prijs voor nederlandse taal ; grootste onderscheiding ; 3. Vanhoutte Patrick, prijs voor gedrag en godsdienstleer, grote onderscheiding ; 4. Dewulf Stefaan, grote onderscheiding ; 5. Potsy Franky, prijs voor zeemanschap en voor handwerk, grote onderscheiding ;

Behalen onderscheiding :
6. Decock Johan ; 7. Vannes Manuel ; 8. Volcke Rudy ; 9. Goderis Jean ;
Behalen voldoening :
10. De Grootte François ; 11. Victor Johan ; 12. Florizoone Patrick ; 13. Moyaert Rudy ; 14. Decorte Serge ; 15. Geirnaert Patrick.

Scheepsleerjongens :
Viaene Benny, grootste onderscheiding ; Lauwereins Franky, grote onderscheiding ; Florens Edwin, onderscheiding ; Devriendt Yvan, onderscheiding ; Lachat Freddy, voldoening ; Groenvynck Didier, voldoening.

Aspirant-schipper :
Larrangé Carlo, onderscheiding.
Schipper ter kustvisserij :
Daems Robert, onderscheiding ; Lauwereins Roger, onderscheiding ; Victor Willy, voldoening.

Schipper 2e klasse :
Dierckens Bernard, grote onderscheiding ; Lauwereins François, onderscheiding ; Gunst Ronny, onderscheiding ; Schotte Roland, onderscheiding.

Schipper 1e klasse :
Zonnekeim René : grote onderscheiding.

Afdeling SCHEEPSMOTOREN

1e jaar :
Verleene Tony, grote onderscheiding ; Coene Tony, onderscheiding ; Tratsaert Dirk, voldoening.
Vergunning 120 PK :
Antierens Etienne ; Dasseville Danny.

Brevet matroos-motorist :
Michiels Guy ; Samijn Dirk.
Brevet motorist :
Mechele Arnold

ZWEMBREVETTEN

Vanwege de « Provinciale Commissie voor zwem- en reddingsbrevetten » bekwamen de volgende leerlingen een zwembrevet :

het schoolbrevet van 25 meter :
Moyaert Rudi, Deknaep Rudy.

het elementair brevet van 50 meter
Florizoone Patrick, Vannes Manuel, Volcke Rudy, Gevaert Danny, Devriendt Yvan, Goderis Frans, Groenvynck Didier, Robert Yves, Rouzée Mario, Groenvynck Patrick.

het voorbereidend brevet van 100 meter
Decorte Serge, Dewulf Stefaan, Goderis Jean, Tratsaert Johnny, Vanhoutte Patrick, Verleene Marnix, Florens Edwin, Lauwereins Franky, Tratsaert Dirk.

het brevet van zwemmer
Decock Johan, De Grootte François, Pots Franky, Calcoen Maurice, Larrangé Carlo, Sijs Franky, Verleene Tony, Mechele Arnold.

het elementair Reddingsbrevet
Lachat Fdeddy, Saudemont Danny, Coene Tony, Michiels Guy.

ZIJ HADDEN PECH...

— Ter visserij sloeg de Z.598 na de vadem staaldraad ook verloren visserij normaal bedreven te hebben met de bakboordboel vast aan een onder water zittend voorwerp. Door de hevige ruk raakte de vislier defekt, zodat de boel niet kon worden gewonnen. Daarom besloot schipper Jacques Utterwulge hulp in te roepen van de Z.175 die in de nabijheid lag om de boel te komen inwinden.

— Ter visserij kreeg schipper Marcel Meyers van de Z.600 via de radio een oproep van de N.752 die om sleephulp vroeg wegens schroefschade. Na akkoord werd de N.752 op sleeptouw genomen naar Zeebrugge.

— Ter garnaalvangst werd de Z.471 opgeroepen door de schipper van de Z.536 die met machinedefekt te kampen had. Het defekte vaartuig werd naar Zeebrugge op sleep genomen.

— Schipper Louis Adams van de Z.518 werd ter visserij opgeroepen door de schipper van de O.82 die motorpech had gekregen en sleephulp nodig had. Bij het aan boord nemen van de staaldraden van de visboelen van de O.82, is de schaats van de stuurboordboel van de O.82 in het stuurhuis van de Z.518 terecht gekomen en brak een ruit. De sleep naar Oostende verliep zonder verdere moeilijkheden.

— De visserij werd door de Z.460 op visvak 401 normaal bedreven, toen op het achterschip een harde klop werd gehoord. Dadelijk werd de motor afgezet en de visboelen nadien gewonden. Alhoewel tijdens het onderzoek niets werd vastgesteld, achtte men het geraadzaam wegens het abnormaal geluid, toch maar de terugreis aan te vangen.

— Op visvak 303 sloeg de Z.526 met de bakboordboel vast. Hierbij brak de top van de bok af en ging de boel verloren. Tijdens dregingswerken om de visboel terug te vinden, brak ook de ankerketting waardoor het anker met 15

ging. Daarop werd de visserij gestaakt en koers gezet naar de thuishaven.

— In de vissershaven werd de Z.424 «Zeepaard» verhaald van de slipway Bocher naar de Rederskaai om in eerste lijn gemeerd te worden naast de Z.582. Tijdens dit manoeuvre werd de inschakelaar van de vislier van de Z.582 door de Z.424 afgetrokken en beschadigd.

— Op visvak 1044 had de Z.242 reeds de visserij normaal bedreven toen meteen trillingen op het achterschip werden gevoeld. Tevens liep het toerental van de motor naar omhoog. Een onderzoek wees uit dat de schroefas niet meer mee draaide en herstelling ter plaatse onmogelijk was. Na via de radio contact te hebben gehad met de Z.200, sleepte dit vaartuig de Z.242 op naar de thuishaven.

— Ter visserij is aan boord van de Z.72 na het binnenhalen van de bakboordboel, door een onbekende reden, de bok onderaan de scharnier gebroken. Hierdoor ging de boel overboord, terwijl meteen de bok de houten bekleding op het ijzeren dek doorsloeg. IJmuiden werd aangedaan voor herstelling. Na opnieuw te zijn uitgevaren, kwetste scheepsjongen Peter Vandaele zich met een mes in het linker kuitbeen, zodat men verplicht was Grimsby binnen te lopen, waar het slachtoffer in een hospitaal verzorgd kon worden.

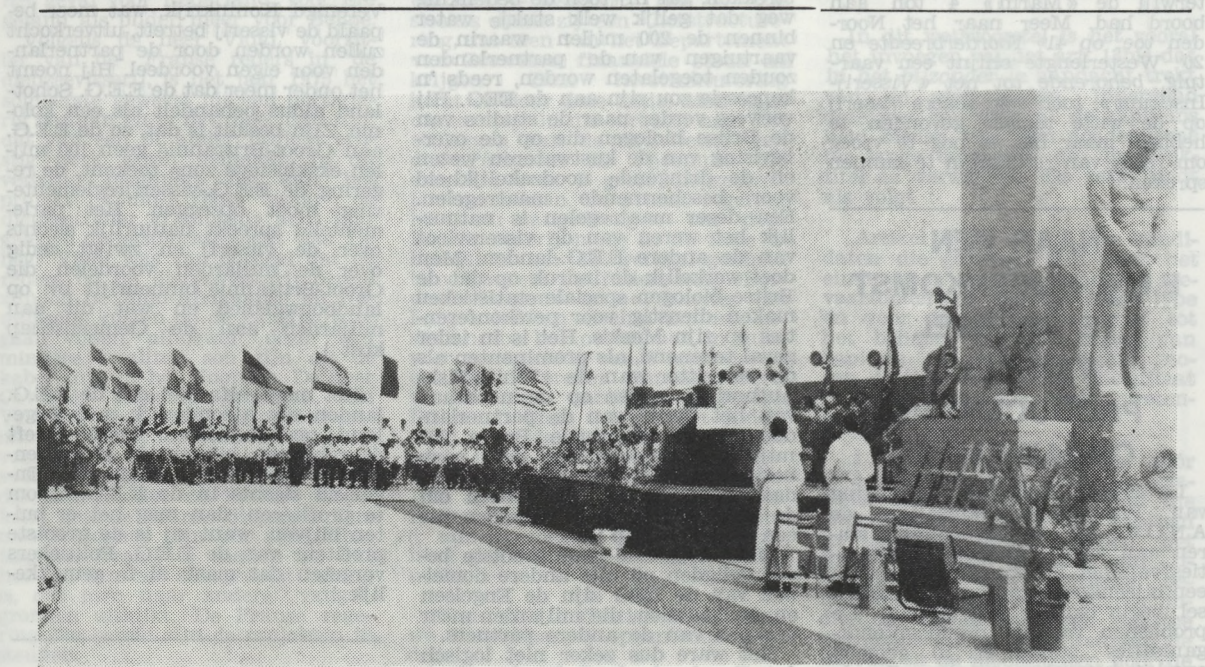
— Schipper Daniel Rappé van de Z.321 had de visserij normaal bedreven, toen hij een oproep kreeg van de Z.262 die om sleephulp vroeg. Na overleg is de Z.262 met zijn korre in de schroef door de Z.321 naar Zeebrugge op sleep genomen.

— Op visvak 422 hoorde schipper Roger Ackx van de Z.571 een harde klop op het achterschip. Ook liep het toerental van de motor naar omhoog. Een onderzoek wees uit dat er bronzen schilfers in de oliefilter van de keerkoppeling waren. De reder gaf via de radio opdracht voor herstelling van de keerkoppeling naar Hantsholm in Denemarken te varen.

— Op de terugreis van de visserijgronden hoorde schipper Lagast Eric van de Z.525 via Radio Oostende de oproep van de Z.556, die wegens motorpech sleephulp vroeg. De Z.525 bevond zich zowat 10 mijlen NNW verwijderd van de Z.556. Na overeengekomen te zijn, zette de Z.525 koers naar de Z.556, die op sleeptouw genomen werd naar Zeebrugge.

— Ter visserij is de Z.537 van schipper Jozef Morbée met beide boelen vastgeslagen aan een onder water zittend voorwerp. Men kreeg ook een zware zee over bakboord, waardoor de bakboordbok tegen de radar-scanner sloeg waardoor deze afbrak. Na beide boelen terug aan boord gekregen te hebben, werd de visserij gestaakt en koers gezet naar de thuishaven.

— Ter visserij is de Z.596 met beide visboelen vastgeslagen. Bij het winden hoorde men abnormale geluiden in de vislier wegens breuk van tandwiel. De visserij werd gestaakt en koers gezet naar de thuishaven.



Tijdens het jongste weekeind werd, in het kader van de Zeewijding, een devote hulde gebracht aan de op zee omgekomen vissers en zeelieden. Een doorvoelde plechtigheid die de vele mensen even deed verwijlen bij de nagedachtenis van hen die op de grote vlakke de dood vonden. (Foto R.L.)

KORTE BERICHTEN

SLUITING VAN HET KOELTECHNISCH BEDRIJF SABROE IN NEDERLAND

Het welbekend koeltechnisch bedrijf «Sabroe-Nederland» te Alphen aan de Rijn ziet zich verplicht zijn deuren te sluiten wegens gebrek aan orders dit als gevolg van de praktische totale afwezigheid van nieuwbouw. Het bedrijf maakte sinds enige tijd aanzienlijke verliezen en het moederbedrijf besloot dan ook deze Nederlandse vestiging te sluiten. Hierdoor komen verscheidene tientallen werknemers op straat alhoewel verscheidene overgenomen worden door het koeltechnisch bedrijf Inham te Rijkswijk. Door het opleggen van veel vissersvaartuigen en door het hiermede gepaard gaand uitblijven van nieuwbouw, zijn er in Nederland in het betrokken bedrijf reeds heel wat werkplaatsen gesneuveld.

BOUW TE BOULOGNE VAN EEN GROTE VRIESINSTALLATIE-ENTREPOT

De Interberoepsvereniging van de visserij te Boulogne heeft medegedeeld dat er zal overgegaan worden tot de bouw van een entrepôt voor de diepvries en frigo.

Ieder koper, bewerker, zouter, invoerder, enz..... van welk belang ook, zal er kunnen beschikken over een eigen ruimte voor het bewaren en/of invriezen van hun produkten. Men meent door deze akkomodatie Boulogne aantrekkelijker te maken voor het bedrijf en vooral in perioden van grote aanvoer een volledige afzet van het aanbod mogelijk te maken omdat eenieder zal kunnen stockeren en aldus een instorting der prijzen tegen te gaan. Het is dus een kollektieve realisatie ten dienste van het visserijbedrijf. Er is genoeg koelruimte voorzien om in perioden van overproduktie het hoofd te kunnen bieden aan het overaanbod.

Tien jaar geleden hebben de hh. Roger Boels en P. Vandenberghé dit reeds voorgesteld in de vissershavenkommissie van Oostende, maar men klopte aan dovemans deur.

EEN NIEUW MODERNE DIEPZEETREILER TE BOULOGNE

Te Boulogne is de nieuwe diepzeetreiler de «Moussaillon» aangekomen. Dit machtig vissersvaartuig met een motor van 2000 PK werd te Polen gebouwd op de werf van Gdynia en thans afgeleverd aan de rederij «Pêcheries Manesse et Senechal». Het schip heeft een lengte van 54 m. en er zijn reeds verscheidene dergelijke eenheden op de Bretoense kust. Het

is één van de laatste eenheden waarvan tot de konstruktie besloten werd op een ogenblik toen er nog toekomst bleek in de verre diepzeevervisserij. De «Moussaillon» verschilt nochtans van de vorige vaartuigen van hetzelfde type door een andere schikking en verdeling van de winch met 2 enorme trommels voor het opwinden van de sleepkabels. Dit systeem maakt het te water laten mogelijk van een tweede net wanneer het eerste beschadigd is of wanneer men van visserij verandert. Ook kan het net verder op 't achterdek opgetrokken worden.

Het is wel duidelijk dat men wat gewrongen zit met dergelijke nieuwe kostelijke eenheid op een ogenblik dat men diepzeetreibers uit de vaart neemt vanwege kwota-stelsels, vangstbeperkingen en onvoldoende afslagprijzen.

DE FRANSE PROSPECTVISSERIJ OP TONIJS EEN MAGER BEESTJE!

Met de uitbreiding of de voor de deur staande uitbreiding van de visserijlimieten van de landen van de Noord-West en Midden Afrikaanse kust, heeft men in Frankrijk, met 5 vaartuigen aan prospectie gedaan op de witte tonijn. De «Rosmader», één dezer vaartuigen, liep verleden week, samen met de «Pelagie», te Concarneau binnen met slechts 3 ton, dit na 30 dagen afwezigheid. De «Rosmader» ging tot 39° Zuid en 32° West maar moest wel vaststellen, niettegenstaande ideale weersomstandigheden, dat er weinig vis te vangen was. Ook vanwege de andere prospectievaartuigen kwam weinig bemoedigend nieuws en de «Melpomène» gaf ook maar 3 Ton op, terwijl de «Marin» 4 ton aan boord had. Meer naar het Noorden toe, op 41° Noorderbreedte en 20° Westlengte schijnt een vaartuig, behorende tot het «Visserij-Instituut», toch een zekere visserij op de witte tonijn gevonden te hebben, maar het is nog te vroeg om reeds van resultaten te kunnen spreken.

NAAR EEN E.E.G.-BIJENKOMST TE BRUSSEL VAN ALLE PRODUCENTEN-ORGANISATIES

De Franse Nationale Vereniging van Producentenorganisaties, de A.N.O.P., zal een uitnodiging sturen aan alle producentenorganisaties van het Europa der Negem om een bijeenkomst te houden te Brussel, begin oktober van dit jaar. De problemen van de producentenorganisaties zullen er in gemeen overleg besproken worden. Op de eigen dagorde van de A.N.O.P. voor de eerstvolgende zitting te houden in Croisic, heeft men de bespreking van de opvoering van de opvangprijs, zowel nationaal als in EEG-verband, opgenomen.

VERPLICHTE MELDING AANVOER TONG EN SCHOL IN NEDERLAND

Nadat tong en schol reeds door een vangstbeperking gereguleerd werd, komt nu een nieuwe verplichting voor de tong- en scholvisserij, namelijk deze van de verplichte melding van de aangevoerde hoeveelheden, dit op last van het Produktschap voor Vis en Visprodukten.

Deze nieuwe reglementering schijnt noodzakelijk voor de controle op de kontigentering en om te beletten dat sommige vissers meer zouden aanvoeren dan hun is toegestaan en aldus andere vissers benadelen. Dit zal het Produktschap ook toelaten geen visserij meer toe te laten wanneer het nationaal kwotum bereikt zal zijn.

OOK DE "WHITE-FISH-AUTHORITY" TEGEN EEN EEG-GEMEENSCHAPS-VISSERIJ

De voorzitter van de «White-Fish-Authority» de heer Meek, zegde op een perskonferentie te Londen, volledig gekant te zijn tegen de EEG-Visserijpolitiek die de partnerlanden zou toelaten, bij een eventuele uitbreiding van de Britse visserijlimieten, in deze zones te komen vissen.

Alhoewel de heer Meek geen aanduiding gaf hoe ver de Britse eksklusieve zone zich diende uit te strekken, gaf hij toch de bedenking weg dat gelijk welk stukje water binnen de 200 mijlen waarin de vaartuigen van de partnerlanden zouden toegelaten worden, reeds 'n koncessie zou zijn aan de EEG. Hij verwees verder naar de studies van de Britse biologen die op de overbevising van de kustwateren wezen en de dringende noodzakelijkheid voor beschermende maatregelen. Eén dezer maatregelen is natuurlijk het weren van de vissersvloot van de andere E.E.G.-landen. Men doet werkelijk de indruk op dat de Britse biologen speciale statistieken maken dienstig voor perskonferenties op zijn Meek's. Het is in ieder geval tekenend, als prominenten als de voorzitter van de «White-Fish-Authority» wijzen op de noodzaak van het weren van de partnerlanden uit de eventuele Britse 200 mijlen visserijzone, dat deze partnerlanden zeer verenigd en kortdaat zullen moeten optreden om de Britten duidelijk te maken wat een Gemeenschap is.

Meer nog : de twee grootste bevoordelingen op alle andere domeinen van de EEG zijn de Engelsen en de Italianen, die miljarden meer oprapen van de andere partners.

Het ware dus zeker niet logisch dat Engeland, de Belgische vloot, die traditioneel voor 70 t.h. nooit anders dan in de Engelse wateren heeft gevist, daar zou weren om anderzijds op landbouwgebied en andere, alle voordelen te mogen opstrijken.

Engeland maakt ofwel deel uit van de EEG en onderwerpt zich aan de Gemeenschappelijke regel, ofwel trekt ze er uit en dan pas zal ze gewaar worden, wie haar in deze voor haar moeilijke tijden heeft gered.

EEG STANDPUNT NOPENS GEMEENSCHAPPELIJKE WATEREN

De Schotse parlementariër Ewing Winnie kreeg een voor hem totaal ontgoochellend antwoord op een vraag gericht aan de bevoegde E.E.G.-Kommissie te Brussel met betrekking tot de visserijlimieten van Groot-Brittannië bij de instelling van een 200 mijlenzone in de Gemeenschap. Het antwoord luidde inderdaad dat over de ganse gemeenschapszee de bevoegde Commissie te Brussel de beslissingen zal treffen en dat Groot-Brittannië zich reeds mag verheugen in een eksklusieve zone van 12 mijl. Volgens het parlementslid is het zelfs de E.E.G. die met buitenstaanders en derden zal onderhandelen over het eventueel visserijrecht in de wateren van de gemeenschap en da toevereenkomstig hierbij getroffen aan alle partnerlanden moeten profiteren. Het betrokken parlementslid besluit hieruit dat de E.E.G. commissie eventueel overeenkomsten kan treffen met IJsland, Noorwegen, Rusland enz... opdat deze in de Britse wateren buiten de 12 mijlen zouden mogen komen vissen tegen evenwaardige voordelen in de wateren van de betrokken landen, ten voordele van alle E.E.G.-partnerlanden.

De heer Ewing stelt dit natuurlijk voor, alsof de wateren van het Verenigd Koninkrijk, wat meer bepaald de visserij betreft, uitverkocht zullen worden door de partnerlanden voor eigen voordeel. Hij noemt het onder meer dat de E.E.G. Schotland aldus behandelt als een kolonie. Zijn besluit is dat, zo de E.E.G. aan Groot-Brittannië geen 100 mijlen eksklusieve zone toekent, de regering de E.E.G.-visserijreglementering moet opzeggen. Het parlementslid spreekt natuurlijk slechts over de visserij en zwijgt zedig over de miljarden voordelen die Groot-Brittannië binnenrijft bv. op landbouwgebied en wat dit aan miljarden aan de Gemeenschap kost!

Het mag zelfs niet dat de E.E.G. landen elk afzonderlijk met Engeland onderhandelen. België heeft daarenboven binnen de 12 mijlenzone historische rechten. Als Engeland slechts in de E.E.G. is om te profiteren, dan mag het er buiten blijven, want zij is de grootste profiteur van de E.E.G. Politiekers vergeten dat maar al te gemakkelijk!

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

WIJZIGING EN AANVULLING VAN DE WET OP HET ZEEVAARTONDERWIJS

EEN VOORTSEL INGEDIEND

Ten einde aan de houders van een brevet van kapitein ter lange omvaart het recht te verlenen en titel te voeren overeenstemmend met het niveau van hun vorming, heeft senator B. Gijs, een wetsvoorstel ingediend zich steunend op de volgende argumenten.

De Hogere Zeevaartschool te Antwerpen heeft internationaal de reputatie één van de beste ter wereld te zijn. De organisatie van het onderwijs dat leidt tot het examen van kapitein ter lange omvaart beantwoordt in alle opzichten aan de voorwaarden, die worden gesteld aan het hoger onderwijs van het lange type, volgens de wet van 7 juli 1970.

Anderzijds moeten we ervan uitgaan dat het bevel over een hedendaags zeeschip en bemanning slechts behoorlijk kan worden gevoerd door iemand, die een vorming van het hoogste niveau heeft genoten. Een kapitein van een zeeschip draagt de volle verantwoordelijkheid voor een bemanning, een schip dat technisch ingewikkelder is dan tal van fabrieken en een vracht van vaak zeer hoge waarde. De bevelvoerder van een dergelijk schip moet niet alleen zeeman zijn, maar ook manager in de volle betekenis van dit woord. De specifieke combinatie van menselijke en technische bekwaamheden, die nodig zijn om een dergelijke verantwoordelijkheid naar behoren te kunnen dragen, vereisen niet alleen een vorming op het hoogste niveau, maar wijzen er bo-

vendien op dat het maritiem hoger onderwijs een eigen finaliteit heeft, die niet kan worden ondergebracht in één van de zeven takken van het hoger niet-universitair onderwijs, onderscheiden in de wet van 7 juli 1970.

Tenslotte moet rekening worden gehouden met de begrijpelijke tendens volgens welke de meeste kapiteins ter lange omvaart niet tot hun pensioengerechtigde leeftijd hun specifiek beroep blijven uitoefenen.

Door de onderwaardering van hun brevet is het hun echter vaak zeer moeilijk aan de wal een functie te vinden die overeenstemt met hun werkelijke bekwaamheden en het werkelijk niveau van hun vorming. Soortgelijke overwegingen hebben er trouwens ook toe geleid dat aan de afgestudeerden van de Koninklijke Militaire School, afdeling Alle Wapens een licentiaats-titel werd toegekend (koninklijk besluit van 28 januari 1971, Belgisch Staatsblad van 17 februari 1971).

Met dit voorstel van wet wordt dan ook een tweeledig doel nagestreefd :

a) De genoemde wet op het zeevaartonderwijs meer in harmonie te brengen met de wet van 7 juli 1970 betreffende de structuur van het hoger onderwijs, evenwel rekening houdend met het specifieke karakter van het zeevaartonderwijs;

b) Het verlenen van het recht aan de houders van een brevet van „kapitein ter lange omvaart”, een titel te voeren die in overeenstemming is met het niveau van hun vorming.

x x x

In dit wetsvoorstel is het vooral het invoegen van het art. 13bis dat in het bijzonder de aandacht trekt van de zeevarenden. Inderdaad deze wet zou aan al de kapiteins ter lange omvaart de mogelijkheid te verwerven. De tekst luidt als volgt :

„Artikel 13bis. — § 1. De kandidaten die geslaagd zijn voor het eindexamen van het hoger zeevaartonderwijs van het lange type en voor de praktische proef tot het behalen van het brevet van kapitein ter lange omvaart mogen de titel voeren van „licentiaat in de maritieme beleidswetenschappen”.

„§ 2. De kandidaten die vóór 1972 geslaagd zijn voor de examens en de praktische proef die leiden tot het brevet van kapitein ter lange omvaart, kunnen het recht verwerpen de titel van „licentiaat in de maritieme beleidswetenschappen” te voeren, indien ze slagen voor een daartoe georganiseerd examen, waarvan de inhoud en de modaliteiten door de Koning worden bepaald.

„§ 3. Als het recht om de titel van „licentiaat in de maritieme beleidswetenschappen” te dragen eenmaal is verworven, kan het aan de begunstigde niet meer worden ontnomen”.

MEER EERBIED VOOR ONZE VISSERS EN VISVERKOPERS

Men schrijft ons :

Verleden week werd er bestendig langs de vismijn te Zeebrugge gedurende de topuren van de dag en dat bij een temperatuur van nagenoeg 40° de afval van vis weggehaald. Wat moeten de talrijke toeristen denken in volle dag over deze stank ? Wijzelf moesten in onze burelen deuren en vensters sluiten om de bederfelijke visreuk te weren ! ! We hoorden dan ook tot vervelens toe uit de mond van sommige badgasten «Ge kunt wel ruiken dat we aan de vismijn zijn». Is dat niet triestig, bijzonderlijk dat het anders zou kunnen zijn met een beetje goede wil. Is er geen mogelijkheid, Schepen van Zeebrugge of burgemeester Van Maele, dat de vaten met afval 's avonds na 6 uur of 's morgens vóór 8 uur geleegd worden ? Ook die toeristen die een toer in zee doen, stonden met hun neus dicht geknepen op de volgende bootreis te wachten. Denkt men dan werkelijk met dergelijke handelswijze de verkoop van vis te bevorderen ? Gaat het dan zo schitterend op heden, met onze visserij en de visverkopers ? Wij weten nochtans bij ondervinding dat het zwarte tijden zijn voor de middelvisserij en sommige garnaalvaarders. Ook de ambulante visverkopers hebben gedurende de laatste weken niet te stoeven. Wij rekenen ten stelligste op het gezond verstand van burgemeester Van Maele en van de Schepen van Zeebrugge om deze zaak in orde te brengen daar wij ervan overtuigd zijn dat hun vissersbevolking en ook de visverkopers hun nauw aan het hart liggen.

ONDERZOEKS-RAAD VOOR DE ZEEVAART

Dinsdag kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende opnieuw bijeen maar dat werd vermoedelijk de laatste voor het zomerreces. Overigens kwamen niet zo'n denderende zaken op de rol, voor al was schipper Vantorre Amedé toch wel de vedette van de dag. Hij werd met name in twee zaken onderhoord. Telkens betrof het aanvaringen waarbij zijn vaarttuig, de Z.176, betrokken was. Een eerste keer met het britse vrachtschip «Capacity» in februari van dit jaar en vervolgens met een onbekend gebleven vaarttuig in mei jl.

In het eerste geval werd de schipper zelf betrokken omdat hij blijken gaf van een onvoldoende navigatie door het niet geven van aangepaste bevelen bij slechte zichtbaarheid. Ook in het tweede geval werd hem een niet adequate navigatie aangewreven.

Tenslotte werd nog een vonnis geveld. Schipper Roger Rigaux van de O.254 «Cinderella» stak met name in zee, wel wetend dat zijn bewijs van deugdelijkheid in de loop van de reis zou vervallen. Daarvoor werd hij met een vermaning bestraft.

KORTE BERICHTEN

ZOEKT DE FRANSE DIEPZEEVISSERIJ HET OP DE AFRIKAANSE KUSTEN ?

Zowat elk land berijdt een paar stokpaardjes bij het stimuleren van visserijprojecten. Dit is zowel het geval voor Nederland, voor Engeland als onder meer voor België.

Volgens de heer Vidal, voorzitter van de Franse reders in de diepzeevisserij, is het jaar 1975 het somberste geweest uit een dertigjarig bestaan en is het meer dan tijd, dat van één of ander project ernstig werk wordt gemaakt. In dit verband herinnert hij aan het project «Zuid-Afrika» waar de diepzee-rederij «Dauphin» acht jaar geleden op exploratietocht was. De heer Vidal was van oordeel dat de reders op de diepzeevisserij bereid zijn op de Zuid-Afrikaanse en Namibische kusten op de kabeljauw te gaan vissen, alhoewel deze van mindere kwaliteit zou zijn als de kabeljauw uit het Noorden. De heer Cavallé, sekretaris-generaal van Verkeerswizen heeft zijn instemming met dit project betuigd op voorwaarde, dat men hieraan een spoedig begin zou geven. Het is inderdaad zo, dat de kwota toegekend aan de Franse diepzee-rederij niet voldoende zijn om een uitbating renderend te maken en dat het dus van het allergrootst belang is, dat men naar andere vangstgronden uitkijkt. De Franse regering zou bereid zijn de projecten te steunen.

FUSIE VAN DE TWEE GROOTSTE DIEPZEEREDERIJEN TE BORDEAUX

Te Bordeaux hebben de twee belangrijkste diepzee-rederijen, «Bordeaux-Bassens» en «La Pêche au Large», respectievelijk met 5 en 3 van de grootste treilers, de helft van deze Franse visserij vertegenwoordigend, besloten tot een fusie over te gaan. Het is de enigste mogelijkheid om te kunnen blijven bestaan, aldus de president van de «Bordeaux-Bassens». Het is ook slechts dank zij een herstructurering, dat men van het Departement van Zeewezen financiële steun zal krijgen. Deze herstructurering komt er door deze fusie. Men wijst onder meer in dit verband naar het stilleggen van de activiteiten van de «Pêcheries de Fécamps» die eveneens over 3 grote diepzee-rederij beschikten. De Franse regering heeft nu aangedrongen om deze laatste rederij mede in de fusie te betrekken om de werkgelegenheid te vrijwaren. De fusie-rederij «Bordeaux-Bassens» en «Pêcheries au Large» hebben slechts kunnen besluiten tot het overnemen in huur voor een periode van 6 maand van een enkele rederij van de rederij uit Fécamp, namelijk de Joseph Duhamel. Men waagde het inderdaad niet de drie diepzee-rederij mede in de herstructurering te betrekken omdat dat het ganse project op de weegschaal kon zetten. Indien de uitbating van de aldus 6 samengevoegde treilers voldoende geeft, zal de «Joseph-Duhamel».

Einde 1976 definitief in de nieuwe maatschappij opgenomen worden.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Met een aanvoer van ruim 6000 bennen vis en bijna 5000 kg tong was er deze week zeker vis genoeg op de Oostendse markt. De vraag is momenteel zeer klein waardoor ook de prijzen weinig interessant zijn. Zoals gewoonlijk werden nog wel flinke prijzen betaald voor enkele weinig gebrachte soorten. Hierbij noemen we dan zonnevis, staart, tarbot, tong en griet. Schol en iek, deze week zeer weinig aangevoerd, kregen ook weer betere prijzen dan verleden week. Voor de rog lag de prijs nogal uiteen, dit dan volgens soort en kwaliteit. De veel gebrachte soorten kregen zoals verwacht geen goede markt. Gul en schelvis waren weinig begeerde soorten. Gelukkig deze week maar twee spannen op de markt. Wat het volgende week gaat worden, wetend dat we de franse nationale feestdag krijgen, dat dan erg weinig vis nodig is in dat land. Wetend bovendien dat er een achttal spannen verwacht worden en dat er gul teveel zal zijn, voorzien we dat de opvangregeling meer dan haar deel zal te verwerken krijgen.

De gulssoorten zijn deze week nog redelijk goed verkocht geworden. Duur waren ze vanzelfsprekend niet, er werd echter een eerbare prijs voor betaald die schommelde tussen 15 en 27 fr het kg. Kleine gul ging in hoofdzaak naar het buitenland zoals gewoonlijk. Voor de spanvissers geen zo'n slechte week dit keer. Wel voor deze die vrijdag verkochten en die veel minder goede prijzen kregen dan maandag en dinsdag. De beste uitslag was dinsdag voor de O.127 - O.303 die samen voor ruim 1100 bennen nog 1,2 miljoen fr besomden. Dat het in het buitenland helemaal niet beter was zal de andere spanvissers N.708 - N.709 kunnen beamen. Die twee schepen verkochten in Duitsland en haalden zeker het gemiddelde niet dat te Oostende bereikt werd.

Dat was trouwens ook het geval met de vangsten die in Denemarken verkocht werden. Ook die haalden niet het gemiddelde van wat er hier voor betaald werd. Heek kreeg immers tussen 30 en 50 fr., schelvis tussen 17 en 30 fr en vlaswijting tot 33 fr het kg. Zeewolf was eveneens redelijk gewild en voor kabeljauw noteerden we toch tot 35 fr. De totten deden het minder goed maar dat zal geen alleenstaand verschijnsel voor Oostende geweest zijn.

De tongvissers moesten met erg weinig tevreden zijn. De grootste vangst werd aangevoerd van de Golf van Biscay, deze bevatte 2870 kg. Van het Kanaal werden vangsten aangevoerd van slechts 970 en

1130 kg. Wat de tongprijs betreft, deze bleef erg goed en schommelde tussen 135 en 212 fr het kg. De bijvangst van het kanaal bestonden voor een goed deel uit rog. De prijs hiervoor vertoonde nogal sterke schommelingen waarbij de grootte en de kwaliteit een rol

STRAALBUIZEN

speelden. Rode knorhaan kon het dit keer niet waarmaken en kreeg slechts tussen 12 en 25 fr. Voor zonnevis bleef de prijs erg goed, we noteerden tussen 78 en 123 fr het kg volgens de grootte.

De garnaalaanvoer blijft redelijk klein. De prijs is deze week dan ook gaan stijgen waardoor een gemiddelde bereikt werd dat even boven de 80 fr het kg bleef. Bijna elke dag haalde een vangst meer dan 100 fr het kg, elke keer was het de vangst van de O.150 die het duurst verkocht werd. De topprijs werd zaterdag genoteerd toen tot 124 fr gegeven werd. De totale aanvoer bedroeg tijdens de periode van 30-6 tot 6-7 slechts 4.486 kg de opbrengst ervan beliep 360.990 fr.

OOSTENDE

VRIJDAG 2-7-1976

NOORDZEE				
O.114-274	13	830	—	616.660
Z. 62-37	13	650	—	402.350

MAANDAG 5-7-1976

NOORDZEE				
O.232	13	400	—	392.160
O. 94	13	340	—	308.735

NOORD				
O.217	10	400	—	164.240
N.713	9	120	—	151.175
Z.209-509	9	810	—	778.570

KANAAL				
O.181	15	205	1130	377.197
O.134	16	170	—	180.912

SMALLS				
O.180	14	120	980	328.167

WEST				
O. 35	9	100	—	173.505

DINSDAG 6-7-1976

NOORDZEE				
O.127-303	9	1100	—	1.213.296

NOORD				
O.275	14	300	—	316.865
O. 26	12	235	—	176.170

WOENSDAG 7-7-1976

WEST				
N.720	6	105	—	103.650

BISCAY				
O.182	17	40	2781	498.732

NOOP HEAD				
O.216	13	390	—	403.338

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

NIEUWPOORT

MAANDAG 5 JULI 1976

N.15	141.295	N.470	98.791
N.349	6.300		

Flauwe aanvoer, met slechts 4.800 kg. vis, of 95 bennen, met inbegrip van 900 kg. tongen, dit voor 3 vangsten. De tongen werden verkocht aan 130 fr. voor de 5den tot 222 voor de duurste, en dat waren de 3de soort. Kleine tongen kregen 121 fr. Tarbot, volgens grote van 150 à 185 fr. de kg. Platvis van 1.700 fr. voor de grootste, de drielingen 1.600, en visjes rond de 800 fr. de benne. Wijting: 1.580 en 950 de benne. Roggen van 55 à 63 fr. de kg. Robaard: rond de 2.000 fr. de benne. Zeehonden 1.050 fr. De warmte speelt zijn rol, in de vis-handel, dat moet niet bewezen worden, maar de beperkte aanvoer, en de beginweek, en iedereen die toch zijn deeltje wil hebben, heeft het toch nog goed gemaakt!

WOENSDAG 7 JULI 1976

N.752	173.619	N.591	97.807
N.715	80.135	N.738	103.640
N.345	101.200	N.590	70.526
N.700	26.938		

Zes vangsten van de West, en één vaartuig van de Kreeftenput. Alles samen waren er ± 250 bennen vis, met ± 1.200 kg. tongen. De kreeftjes in 2 soorten gesorteerd, werden verkocht voor de grootste

aan 4.990 à 4.540 fr. de 30 kg. De 2de soort kreeg 3.650 fr. de 30 kg.!

Een niet te verstoten prijs, maar de vangst, langs de kleine kant! Rare vis, werd goed verkocht en dit waren dan ook de enige soorten, die werkelijk nog in trek waren. Kabeljauw van prima kwaliteit kreeg toch rond de 3.000 fr., de gullen van 2.500 à 1.700 fr. de benne. Wijting: grote van 900 à 1.200 fr. Kleine van 700 tot 610 fr., de opvangprijs!

Platvis: grote 1.700, drielingen van 1.600 tot 2.200 fr. Kleine van 800 tot ook de opvangprijs, t.t.z. 740 fr. de benne. Zeehonden: rond de 1.000 fr. en speerhaaien waren er niet. Dit voor de woensdagmarkt: oef die warmte!

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 9 JULI 1976

KANAAL: O.123 (170 m., t.t.z. 50 platvis, 100 rog + haai + zeehond — 20 varia).

WEST: N.761 (35 m., t.t.z. 20 platvis, 15 varia).

MAANDAG 12 JULI 1976

IJSLAND: O.317 (800 m., t.t.z. 30 kab-gul, 250 koolvis, 100 schelvis en totten, 350 bonen, 70 varia).

O.81 (850 m., t.t.z. 150 kab-gul, 150 kools, 500 bonen, 25 leng, 10 gutvis, 15 varia).

NOORDZEE: O.279/Z.597, O.141/O.369, N.708/N.709.

WEST: N.736.
NOORD: N.45.

DINSDAG 13 JULI 1976

NOORDZEE: O.206/O.309; O.306/N.706.

NOORD: O.135.

WOENSDAG 14 JULI 1976

NOORDZEE: N.40/N.41; O.239/O.285.

SPORTVISSERIJ

« FRANLIS »

IN FEEST

Woensdag 7-7-1976 had de doopplechtigheid plaats en inzegening door Aalmoezener Corneille van de « Franlis 5 » van de rederij Seeger.

Veel genodigden, vooral uit de sportvisserijwereld woonden deze plechtigheid bij, waarop wij volgende week terugkeren.

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)

VISAANVOER TE OOSTENDE

2-7	4	74.000	1.922.233
7-7	10	133.860	2.923.078
6-7	4	81.750	1.736.162
8-7	3	29.531	1.046.252
	21	319.141	6.727.725

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

30-6	2	148	13.112	84.—	95.—
1-7	5	560	46.785	69.—	105.—
2-7	7	498	45.368	78.—	116.—
3-7	13	1.093	92.838	60.—	124.—
5-7	12	1.067	83.118	42.—	111.—
6-7	11	1.120	79.769	58.—	104.—
	50	4.486	360.990		80,40

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

NIET BINNENGEKOMEN

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

NIET BINNENGEKOMEN

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

5-7	1	32	8.168	94.—	104.—
6-7	1	81	7.695	95.—	95.—
7-7	1	67	5.963	89.—	89.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

5-7	3	4.818	246.386
7-7	7	17.083	653.865

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

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

Drukkerij P.V.B.A.

„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”

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

BUREEL

VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

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

Het gamma omvat volgende mappen

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

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

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

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

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

JOPA-VISKISTEN NU OOK IN BELGISCHE VISMIJNEN

Vanuit Nederland kregen wij het volgende bericht wat wij de moeite waard vonden om het in onze rubriek op te nemen.

In 1974 was er sprake van dit in Nederland een pool zou worden opgericht van plastic viskisten. Omdat men algemeen vond dat de bestaande Allibert plastic viskisten veel te duur waren,

Men had een plasticfabrikant gevonden welke de produktie op zich wilde nemen, mits het Ministerie de matrijs (ca 2.500.000 B. fr.) zou subsidiëren.

Dat plan is toen gestopt omdat de Jopa plasticfabriek uit Ahlen in Duitsland bereid was voor eigen rekening en risico een matrijs aan te schaffen.

In samenwerking met de Ver. Zeevis Groothandel IJmuiden bracht de Jopa fabriek eind 1975 de eerste 40 kilo's plastic viskanten op de markt, echter tegen een veel goedkopere prijs dan de viskist welke voorheen als enigste op de markt verkrijgbaar was.

Deze „prij doorbraak” werd uiteraard door de Nederlandse visbranche warm ontvangen.

Desgewenst deelde dhr. J. Smit van Jopa ons mede dat zij inmiddels nu ook op de markt hebben gebracht de 50 kilo viskist, welke speciaal de aangewezen viskist is voor de Belgische markt, en uiteraard weer voor een goedkopere prijs, dan die voorheen bestond.

Dhr. Smit welke zelf tussen de vis is opgegroeid vindt concurrentie normaal en noodzakelijk, maar de voorheen geldende prijzen van de plastic viskisten vond hij een werkelijke uitdaging.

Mede er van uitgaande dat de visserijbranche een moeilijke periode meemaakt, was de Jopa fabriek er zich van bewust alleen te kunnen starten met aangepaste prijzen, wilde zij succes hebben.

Verbazendwakkend is wel dat toen Jopa met zijn veel lagere prijzen aan de markt kwam, de konkurrent haar prijzen toe nook aanpaste. Wat niemand in jaren voor mogelijk had gehouden, kon nu ineens wel!

Opvallend was echter de algemene reactie van de visserijwereld, deze beseften toen dat zij jarenlang afhankelijk waren geweest van één leverancier. Het spreekwoord dat in het land der blinden één oog koning is, was hier altijd toegepast.

En dit is voor hardwerkende vissers een moeilijke verteerbare zaak. Daarom hebben de belanghebbende in de Nederlandse visbranche de realiteit ook niet uit het oog verloren en steunen praktisch alle Jopa met hun orders, de enigste methode om weer niet afhankelijk te worden van een monopoliepositie.

Inmiddels hebben wij gekonstateerd dat dhr. A. Lenaers, welke de koncessionaris is van de vismijn te Oostende, ook is overgegaan op de Jopa viskisten, alsmede reeds diverse firma's in Zeebrugge.

Zij hadden pech ...

— Tijdens het wegzetten van de boelen aan boord van de Z.494, kwam het bakboordnet in de schroef terecht. Na herhaalde vruchteloze pogingen kwam men via de de radio in contact met de Z.809 die naar de visserij op weg was. Beide schippers raakten akkoord zodat de Z.494 van schipper-eigenaar Bernard Willemkens door de Z.809 naar Zeebrugge op sleep werd genomen.

Bij het binnenvaren in de visserhaven draaide een wire in het schroef van de O.303, welke men achteraf kon verwijderen zonder dat er schade aan het schroef werd vastgesteld.

Bij het wegzetten van de visboelen is het bakboordnet van de Z.494 in het schroef geraakt. Gelukkig kon het vaarttuig door de Z.809 naar de haven van Zeebrugge opgesleept worden.

Tijdens de visserij is de Z.598 van Utterwulge Jacques vastgeslagen aan een onder water zittend voorwerp. Door de hevige ruk raakte de vislier defekt, zodat de boel niet meer kon gewonnen worden en dit slechts kon gebeuren met de hulp van de Z.175, die langszij gekomen was, waardoor men veilig de Zeebrugse haven kon bereiken.

De N.591 moest met defekt door de N.715 van Maurice Depotter opgesleept worden.

Schelvis	.....	.....	.....
Groot	.....	.....	.....
Middel	.....	.....	.....
Klein	.....	.....	.....
Kabeljauw	.....	.....	.....
Gul	.....	.....	.....
Wijting	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....
Zeebaars	.....	.....	.....
Lang	.....	.....	.....
Sebartong	.....	.....	.....
Hadibot	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....
Rondstong	.....	.....	.....
Zeevoel	.....	.....	.....
Stuart	.....	.....	.....

GEEN AANVOER

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	5-7-1976	6-7-1976	7-7-1976
Lappen	185 -195	.....	184 -190
Grote	200 -205	.....	199 -204
3/4	208 -214	.....	207 -211
Blok	158 -167	.....	171 -178
voor-kleine	140 -149	.....	139 -145
kleine	125 -131	.....	134 -136
slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Soorten	.....
grote	.....
blok	.....
fruit	.....
schone kleine	.....
kleine	.....
tout petit	.....
slips	.....

NIET MEEGEDEELD

Nieuwpoort

Soorten	5-7-1976	6-7-1976	7-7-1976
Tong I	185	.....	190
Tong II	197	.....	210
Tong III	220	.....	225
Tong IV	165	.....	180
Tong V	135	.....	136
Kleine	121	.....	124

PLADIJS

Oostende

Soorten	5-7-1976	6-7-1976	7-7-1976
Grote	25,60	.....	.....
grote iek	27,-28,40	.....	.....
kleine iek	26,20-28,-	.....	.....
derde slag	27,60	.....	.....
plattjes	15,20	27,40	.....

Zeebrugge

Soorten	.....
I	.....
II	.....
III	.....
IV	.....

NIET MEEGEDEELD

Nieuwpoort

Soorten	5-7-1976	6-7-1976	7-7-1976
Moelen	.....	.....	.....
grote pladijs	33,-	.....	30,-
drielingen	32,-	.....	34,-44,-
plattjes	16,-	.....	15,-19,-

Het visverbruik

OPROEP AAN DE HEREN BURGEMEESTERS

Onze burgemeesters weten dat het niet te schitterend gaat met onze visserij en nu, gezien de bestendige warmte der laatste dagen, ook met onze visverkopers. Kunnen zij, zo lang de heren van Brussel lijdzaam toezien op deze rampzalige toestand, geen maatregelen nemen om aan deze toestand te verhelpen? Al was het maar bijvoorbeeld een rondschriven te richten aan de talrijke uitbaters van hotels, restaurants en fritures om zoveel mogelijk de vis op de menu's neer te pennen! Iedereen weet dat scharren, wijting, zelfs pladijs gedurende de zomermaanden buitengewoon goedkoop zijn. Waarom zich deze dan ook niet aanschaffen en er wat propaganda voor maken langs onze 68 km tellende Noordzeekust? Frankrijk en Duitsland doen zulks bestendig

en varen er wel mee, niet alleen de restaurateurs, maar ook de visverkopers en automatisch de aldaar wonende vissers, want zulks is toch wel het systeem van een sneeuwballketen. Wij kennen vrienden en familieleden die, telkens zij op bezoek komen, enkel en alleen vis of garnaal eten en er dan nog een goede partij van medenemen naar huis! Met een beetje goede wil is er aan te verhelpen dat er wekelijks geen honderden kilos goede verse vis verdwijnen in de vóórname-instelling, waarvan de visprijzen absoluut niet lonend zijn voor onze visserij. Kom, burgemeesters, maak u beminnelijk bij onze vissers en bij deze die van de visserij leven en zij zullen ook in oktober aan u denken!

Viseter.

NOG HET VERGAAN VAN DE B.604 „IBIS”

Op 13 november 1975 verging, in omstandigheden door onze lezers bekend, de B.604 «Ibis».

Reeds thans heeft een schrijver de laatste reis van dit vaartuig in boekvorm weten uit te geven.

Het is een jong, knap mens, Salvator Cogge genaamd, die misschien beter had gedaan, dit slechts te doen nadat de zaak voor de bevoegde rechtbanken volledig was afgehandeld, daar hij dan niet alleen een volledig en juist beeld van de aanvaring en zijn gevolgen er had kunnen aan toevoegen.

In zijn voorwoord schrijft hij o.m.:

Bij de h. en mevr. Couwijzer Karel, bijgenaamd «Bij Karels», wordt op zondag 11 juli van 9 u. 30 af een verkoop georganiseerd van het boekje «De laatste reis van de B.604»; beter gekend onder de naam IBIS.

Het vissersschip dat jammerlijk verging vóór de kust van Heist en waarbij de vijf bemanningsleden verdronken.

Onuitgegeven foto's waarbij objectief door ooggetuigen het relaas gedaan wordt van de ondergang en de moeilijke berging van de B.604.

Dit boekje wordt niet verkocht met een winstgevend doel.

Het is in voorverkoop te bestellen, telefonisch op de nummers: 050 51.31.83 en 050 33.24.69.

Gezien het beperkt aantal wordt gevraagd op voorhand te bestellen op één van die twee nummers, die uw boekje zullen voorbehouden, dat u op 11 juli 1976 komt afhalen op dit adres:

Café Karels
Werfkaai 15
8380 Zeebrugge

Het boekje kan ook opgestuurd worden onder rembours met voorafgaande storting van 195 fr op het nummer: 280-0539903-38 bij de Generale Bankmaatschappij te Heist, met vermelding: «Vergaan van de IBIS».

VOORSTELLING VAN HET BOEK
Het jaar 1975 staat in de annalen van onze visserij geboekt op één der zwartste bladzijden zijner

geschiedenis. In nog nooit zo'n korte tijd vergingen zoveel vissersschepen.

— Op 5 juni vergaat de O.224 «Noordzee» na voor de kust van ZW-Engeland op een onder water drijvend voorwerp te zijn gebotst.

— Op 21 juni vergaat de O.312 «Angelus» ingevolge brand.

— Op 29 juni zinkt de N.159 «Avondster».

— Op 11 augustus vergaat de Z.438 «Kompass» na een aanvaring door de «Breskens 5».

— Op 13 november 1975 vergaat de B.604 «Ibis» na geramd te zijn door de zandzuiger Bow Stream.

— Op 16 november 1975 vergaat in een storm de Z.496 «Damar».

Uit die zwarte reeks pikken we enkel de B.604 «Ibis» omdat het ongeval met zijn nasleep één der schrijnendste ongevallen in de zeevisserij mag genoemd worden. De voltallige bemanning zag nooit de thuishaven meer en bleef getuigenloos — dood — achter.

En zeggen we maar dat dit pijnlijke ongeval nooit mocht gebeuren omdat in die potdichte mist die bewuste avond de Engelse zandzuiger Bow Stream de haven normaal niet had mogen verlaten. Uitvaren was té gevaarlijk en toch gebeurde het. Nu vragen we ons af, waarom? Niemand kon of kan ons hierop een afdoend antwoord brengen omdat de gevolgen na het uitvaren té zwaar drukken op eenieder die hierbij betrokken was.

Als schrijver gaat mijn dank naar de reders, de heer en mevrouw Boussemaere-Cattoor, alsook naar schipper André Lagast voor de spontane hulp die ze mij boden bij het verzamelen van de noodzakelijke gegevens en voor de faciliteiten mij toegestaan voor het nemen van de documentaire foto's. Mijn dank tevens aan uitgever Jos Baudoin die bereid was de verzamelde en gebundelde gegevens te bewerken tot een leesbaar document en getracht heeft, als Kempenaar, deze voor ons als kustbewoners zo schrijnende en pijnlijke gebeurtenis te verwoorden.

SALVATOR COGGE.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	5-7-1976		6-7-1976		7-7-1976		5-7-1976	7-7-1976
Tarbot : groot (123)	165 -171						180 —,—	170 -200
middel (123)	120 -131				117 -127		150 —,—	130 -160
klein (123)	95,—100				100 —,—			
Griet : groot (123)	79,—99,—				94,—,—			120 —,—
middel (123)	65,—80,—							
klein (123)	63,—,—							
Schelvis : groot	25,—30,—		24,—,—		37,80,—			
middel	22,40-24,60		17,—20,—		22,—29,40			
klein	14,80-19,80		12,80-16,20		12,80-16,40			
Heek : groot	42,—52,—		35,80-39,40					
middel	25,—43,20		32,20,—,—					
klein	14,—21,—		28,—,—					
Lom	21,40-26,20							
Leng	13,—48,60				25,—,—			
Rog (I)	45,—51,80							
Keilrog (123)								
Rog (23)							60,—,—	50,—60,—
Tilten (23)							54,—,—	54,—,—
Scherpstaart (23)							52,—,—	50,—,—
Halve mans (23)							46,—,—	45,—,—
Teelt (2)								
Katrog (2)								
Kabeljauw	26,—33,40		24,—33,40		33,—39,20			60,—,—
Gul (groot)	11,80-31,—		14,40-29,60		19,40-34,—			25,—50,—
Gul (middel)								
Gul (klein)								
Hozemondhamme	78,—141				108 -137			
Wijting : groot	12,60-18,80		12,60-16,—		13,80-21,40		32,—,—	17,—19,—
klein	6,80-12,—				13,60-25,—		20,—,—	12,—14,—
Schar	18,40-59,40		43,—65,—		26,—66,40		12,—22,—	10,—25,—
Steenvis	16,—23,60				20,40,—,—			
Zeehaai	7,40-9,—							
Hondshaai								
Doornhaai								
Pieterman								
Makreef								
Horsmakreef								
Zeekeeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	6,—9,20				9,—,—			
Schartong	38,20-48,—							
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk	6,80-11,—							
Hellbot								
Koolvis	16,40,—,—		10,—,—					
Steur								
Zeevolf	26,—31,20		28,—32,—					
Pollak	24,20-32,—		24,—31,—					
Zonnevis	78,—122							
Koningsvis					58,—,—			
Vlaswijting								
Zeeuivel								
Schotse schof							21,—,—	20,—,—
Zeehond								
Bot								
Rode Poon (roobaard)							45,—38,—	25,—45,—
Grauwe Poon (knorh.)	6,80-8,—						15,—,—	12,—,—
Rode Knorhaan	12,—24,60							
Posten								
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG HET WERK

Aan de dinsdagmarkt werd aangevoerd : 450 kg tong; 5 kisten tarbot en griet; 52 kisten koolvis; 2 kisten wijting; 60 kisten schol; 48 kisten schar en 22 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg : grote tong 14,72-14,46; grotmiddel tong 14,78-14,57; kleinniddel tong 12,28-11,58; tong één 11,99-11,35; tong twee 10,60-10,07.

Per 40 kg : tarbot 337-117; griet 256-161; koolvis twee 41; koolvis drie 55-54; schol drie 102-80; schol vier 51-36; schar 40-24; wijting 48-44.

De besommingen waren : KW 43 2100; UK 78 1500; UK 20 1400; WR 48 1500; WR 123 1100; YE 25 1900; IJM 18 1800; IJM 27 1200.

De besommingen van maandag 28-6 waren : KW 11 11.000; KW 4 10.600; KW 22 22.600; KW 25 16.500; KW 29 12.500; KW 55 19.000; KW 105 23.900; KW 106 270; KW 113 12.000; KW 152 10.000; KW 174 10.000; KW 189; 17.900; KW 214 8.100; KW 221 5.600; KW 226 9.300; SCH 256 12.000; IJM 20 7.900; IJM 30 26.000; IJM 44 21.000; IJM 115 30.000; VD 89 6.900.

Aan de woensdagmarkt van 30 juni werd aangevoerd : 1.425 kg tong; 12 kisten tarbot en griet; 4 kisten kabeljauw; 3 kisten wijting; 155 kisten schol; 99 kisten schar; 24 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg : tarbot 11,99; grote tong 14,50-14,41; grotmiddel tong 14,51-14,34; kleinniddel tong 12,50-11,55; tong één 11,78-9,99; tong twee 10,57-9,92. Per 40 kg : rode poon 84-62; tarbot 328-180; griet 362-162; kabeljauw drie 88; kabeljauw vier 92; kabeljauw vijf 81; schol twee 126; schol drie 108-65; schol vier 46-38; wijting 76; schar 46-24.

De besommingen waren : IJM 18 800; GO 12 13.000; VD 6 3.800; VD 20 1.400; UK 48 4.200; UK 78 1.500; UK 123 4.200.

Aan de donderdagmarkt van 1 juli werd aangevoerd : 1.060 kg tong; 12 kisten tarbot en griet; 350 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 291 kisten wijting; 102 kisten schol; 72 kisten schar; 138 kisten makreel en 31 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg : tarbot 12,15-11,35; grote tong 14,83-14,55; grotmiddel tong 14,69-14,59; kleinniddel tong 12,30-11,40; tong één 10,98-10,52; tong twee 10,41-9,31; zalm 15,52-11,35.

Per 40 kg : tarbot 332-164; griet 297-167; kabeljauw één 96; kabeljauw twee 122-78; kabeljauw drie 79-56; kabeljauw vier 76-20; kabeljauw vijf 80-66; schol één en twee 124; schol drie 112-60; schol vier 68-51; schelvis vier 90-84; wijting drie 57-34,60; makreel een 66; makreel twee 38-22,20; schar 44-20.

De besommingen waren : KW 149 3.200; KW 214 4.620; UK 4 300; UK 78 1.750; VD 18 3.230; VD 20 930; IJM 18 1.3740; IJM 27 1.630; U. 135 en UK 145 14.880; UK 17 en UK 56 13.230.

Aan de vrijdagmarkt van 2 juli werd aangevoerd : 3.200 kg tong; 140 kisten tarbot en griet; 1063 kisten kabeljauw; 670 kisten koolvis; 35 kisten schelvis; 430 kisten wijting; 2995 kisten schol; 80 kisten schar; 94 kisten makreel en 106 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg : tarbot 11,19-10,78; grote tong 14,42-14,18; grotmiddel tong 14,57-13,91; kleinniddel tong 11,95-10,97; tong één 11,06-10,29; tong twee 10,61-

10,29; zalm 12,22-11,90.

Per 40 kg : wijting drie 57-26; makreel twee 38-22,20; makreel drie 20,40-19,20; schar 40-16; tarbot 332-161; griet 252-148; kabeljauw één 98-60; kabeljauw twee 112-58; kabeljauw drie 94-61; kabeljauw vier 92-58; kabeljauw vijf 84-39; koolvis één en twee 42-32; koolvis drie 41-31; kabeljauw vijf 40-28; schelvis één 92-80; esch lvis twee 70; schelvis drie 96-67; schelvis vier 77-45; schol één 82-54; schol twee 94-47; schol drie 76-46,80; schol vier 57-34,40.

De besommingen waren : KW 34 32.800; KW 88 38.900; KW 145 45.000; KW 175 45.000; KW 185 6.100; KW 214 1.000; UK 123 3.100; UK 144 16.800; UK 48 3.700; UK 72 10.000; VD 19 7.800; VD 89 7.100; IJM 18 1.400; KW 44 en KW 85 18.000; UK 18 en UK 23 11.000; UK 38 en UK 159 17.000.

Aan de maandagmarkt van 5 juli werd aangevoerd : 9.530 kg tong; 163 kisten tarbot en griet; 656 kisten kabeljauw; 169 kisten koolvis; 39 kisten schelvis; 605 kisten wijting; 2791 kisten schol; 94 kisten schar; 43 kisten makreel en 109 kisten diversen.

Per 1 kg : tarbot 11,51-10,31; grote tong 14,18-13,41; grotmiddel tong 14,33-14,00; tong één 10,61-10,01; tong twee 10,38-8,99; kleinniddel tong 10,84-01,20.

Per 40 kg : makreel twee 24,20-22; schar 30-20; tarbot 350-128; griet 232-129; kabeljauw een 102-60; kabeljauw twee 114-56; kabeljauw drie 108-49; kabeljauw vier 80-47; kabeljauw vijf 70-40; koolvis een 31; koolvis twee 41-36; koolvis drie 92; schelvis vier 61-36; wijting drie 52-35; schol een 79-45; schol twee 67-47; schol drie 61-47; schol vier 47-34,40.

De besommingen waren : KW 11 f 25.000, KW 15 4.900, KW 22 24.000, KW 29 18.000, KW 45 48.000, KW 51 8.600, KW 55 17.000, KW 113 13.000, KW 149 5.100, KW 152 11.000, KW 189 17.000, KW 194 17.800, KW 221 13.800, KW 174 7.200, SCH 256 14.900, IJM 20 8.900, IJM 29 20.000, IJM 30 25.000, IJM 44 21.000, IJM 115 21.000, een Deense snik : RI 244 f 5.100.

DEN HELDER

Omdat de visserij zich wat verder van de kust af bevond — gebruikelijk voor de tijd van het jaar — was ook de afgelopen week een verdere teruggang te constateren in de aanvoer van de kleine kotters.

De grote kotters zorgden vrijdag voor grote aanvoer, ruim 200.000 kg, waarvan 91.800 kg schol en nogal opmerkelijk onverwacht goede tongaanvoer van bijna 62.000 kg,

voor een totaalomzet van 930.000 f.

Door de warmte en de geringe vraag die zich als regel manifesteert in de vakantiperiode, werd veel kleine schol doorgedraaid.

Hoewel de tongprijzen iets moesten toegeven, bleef met gemiddelde kiloprijzen, die varieerden tussen de f 11 en f 12,40, de tong toch zeer redelijk aan de prijs.

De hoogste besommer maakte ruim f 36.000 voor een aanvoer van 6.879 kg, waarvan 3.280 kg schol en 2.355 kg tong f (12,02).

VAN DE EEUW

DE BOUW VAN

EEN PIJLERDAM

IN DE

OOSTERSCHELDE

KAN BEGINNEN

Nadat de Nederlandse Tweede Kamer in een spoeddebat de bouw van een pijlerdam in de Oosterschelde heeft goedgekeurd, zei minister Westerterp, die met heel wat tegenkanting had af te rekenen, ervan overtuigd te zijn dat niemand voor 100 pct enthousiast zal zijn over dit grootse project, maar voor niemand zal het echt onaanvaardbaar zijn, aldus de minister.

In ieder geval het grootste, gecompliceerdste en tevens het laatste van de Deltawerken kan nu van start gaan.

Het zoutwatergehalte in de Oosterschelde blijft gehandhaafd en de veiligheid van de oeverbewoners zal binnen afzienbare tijd gegarandeerd kunnen worden. Velen hadden liever geen pijlerdam gezien, maar wel een dijkverhoging. Anderen konden met de bouw van de dam instemmen, maar stelden dat het doorlaatoppervlak van 11.500 m² op 20.000 m² zou moeten gebracht worden. Dat kost wel 250 miljoen gulden meer dan de nu voorziene 3 miljard, maar het zou spijtig zijn, aldus een Tweede-Kamerlid dat men na voltooiing van de werken zou moeten vaststellen dat het zoutwatermilieu ondanks de investering van astronomische hoeveelheden geld, toch niet optimaal is.

Hierover zal wellicht nog worden gediscussieerd, maar op de beslissing dat de dam er komt, kan niet worden teruggekomen.

Dat de voorziene 3 miljard tegen 1985, jaar van voltooiing, nog wel wat zal zijn opgelopen, blijkt nu al, want er zijn een aantal technische onzekerheden met de funderingstechniek en het gebruik van een speciaal catamaranschip voor het plaatsen van de pijlers.

De bij de studie betrokken aannemers staan geheel achter het uitvoeringsschema van Rijkswaterstaat en zij achten belangrijke besparingen mogelijk bij een goede organisatie.

Nederland zal hiermede één van zijn rijkste bronnen van inkomen redden, daar de Hollandse oesters en mosselen de beste zijn van de wereld en voor de Nederlandse export een grote rijkdom betekenen.

EEN-44-METER DIEPZEETREILER INGEZET OP DE MAKREELVISSERIJ!

De Grimsby-rederij «Consolidated Fisheries Ltd» is bezig met de diepzeetreiler «Real-Madrid» in te richten voor de makreelvisserij. Deze 44-meter treiler werd uit de IJslandvisserij teruggetrokken en bij het zoeken naar vervangende visserij heeft men het er maar op gewaagd dit schip voor de makreelvisserij uit te rusten! De betrokken rederij heeft 11 diepzeetrellers maar kon maar slechts 80 visdagen toegelaten worden op IJsland volgens de Oslo-overeenkomst waarbij voor een periode van 6 maand slechts 24 Britse treilers samen de IJslandse kustwateren mogen bevissen. Ook andere grote rederijen zien uit naar vervangende visserij, maar de diepzeetrellers kunnen niet op iedere visgrond ingezet worden. Daarbij lopen de rederijen dan nog telkens het risico dat de aangewende kosten voor aanpassingen aan een nieuwe visserij, zuiver verloren kosten kunnen worden. Het gaat inderdaad de rederijen niet voor de wind en de dwaze syndikale acties die hier nog bijkomen zijn dan ook op zijn zachtst gezegd ten zeerste verwerpelijk.

BRITSE PARLEMENTAIREN VERZOEKEN REGERING OM HET OPZETTEN VAN VISSERIJPROJECTEN

Door verscheidene Britse parlementsleden werd een verzoek aan de regering gericht tot het opzetten van visserijprojecten en het op zoek gaan naar nieuwe visgronden. Ze wijzen er hierbij op dat er voldoende onderlegde schippers aanwezig zijn voor de projecten. Tevens is het een uitzonderlijke gelegenheid om de werkloze vissers terug aan een job te helpen, ter wijl anderzijds het niet uitgesloten is dat één der projecten waardevol kan blijken te zijn voor een vervangende visserij waardoor talrijke opgelegde vaartuigen terug in zee zouden kunnen steken. Het is vooral de heer Walter Clegg van het Fleetwood district die zich scherp inzet voor nieuwe visserijprojecten.

Publiciteit in HET VISSERIJBLAD doet Uw zakencijfer stijgen

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)

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)

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

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

Drukkerij P.V.B.A.

„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”

H .BAELSKAAL 30, OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 · 14

BUREEL

VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

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

Het gamma omvat volgende mappen

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

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

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

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

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

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

Kantoren :

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE
Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 - 54 46 56

Na de uren
Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)

LEES " HET VISSERIJBLAD "



HULP in NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29



Gedekte risico's:
eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig



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



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

