



HET VISSERIJ BLAD



- Oliedruk omkeerkoppelingen zonder en met vertraging
- Onder alle omstandigheden betrouwbare kwaliteitsprodukten gebaseerd op een meer dan 60-jarige ervaring.

Agente voor de Belgische Visserij :

B. V. BREVO

S. V. S C A P

Amsterdam. N.

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 70.87.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

(7899V)

**OSTEND STORES
& ROPEWORKS**



Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie :

Tel: (059) 70.55.81 (5 lijnen)

Telex : 810.28

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Tel. (059) 70.15.42

(059) 70.14.41

(059) 70.70.33

**HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN
MECHANISCHE FABRICAGE VAN AFSCHERM- EN VEILIGHEIDSNETTEN
NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWERK en NETTEN**

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :

Manila, sisal, nylon, polyethylene
en polypropylene trawltwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :

Sisal bindgaren

Pick-up garens

VOOR DE NIJVERHEID :

Inpakgarens in sisal

en polypropylene

SPORT :

Allerlei netten

TAPIJTEN

(7898V)

het visserijblad

Vrijdag 5 november 1976 — Nr. 42

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.400 FR — 6 MAANDEN 750 FR —
3 MAANDEN 375 FR — BUITENLAND 1.600 FR — NEDERLAND 100 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

De viskeuring en de praktische toepassing van het K.B. van 30 april 1976

Met betrekking tot de materies die het K.B. van 30-4-1976 regelt is het vooral de keuring van de vis en haar gevolgen die meest de betrokken sektor beroeren. Dit wordt duidelijk aan de vele reacties die we kregen op ons artikel over de viskeuring die in onze uitgave van vrijdag 22 oktober verscheen. We hebben dan ook bij bevoegde ambtenaren van het Ministerie van Volksgezondheid om meer bijzonderheden verzocht vooral dan met betrekking tot het in praktijk brengen van de voorzieningen van het K.B. Hiertoe ontbreken nog wel enkele uitvoeringsbesluiten onder meer wat betreft het model van keurwerk, namelijk de witte of rode briefjes die na keuring van de vis op de bennen zullen dienen gelegd te worden. Verder ook het model van certificaat voor uitvoer, namelijk een bewijs van deugdelijkheid of van oorsprong zoals men dit noemt. Ook is het kader van veeartsen en technische helpers nog niet bepaald.

Dit alles zou dus moeten gebeuren vóór de datum van 1 december, zoniet zou men in de praktijk nog niet kunnen starten met de voorzieningen van het Koninklijk Besluit. In ieder geval is het duidelijk dat er een zekere overgangperiode zal moeten voorzien worden voor toepassing in al zijn geledingen van het K.B. en meer nog dat men zeker ten miste in een bepaalde beginstadium zeer breed en soepel zal moeten te werk gaan.

Hoe gebeurt de keuring ?

In principe gebeurt de keuring vanaf het ogenblik van het lossen van de vis en het feit staat vast dat men niet tot de verkoop kan overgaan wanneer de vis niet gekeurd is, dat wil zeggen zonder dat de keurmerken op de te koop gestelde viswaar zijn aangebracht.

Deze keurmerken zijn witte briefjes voor de goedgekeurde vis, en rode briefjes voor de afgekeurde vis. Normaal moeten de witte briefjes bij de bennen blijven ook dus binst het vervoer en in het pakhuis. Het is echter duidelijk dat de praktijk dit onmogelijk laat, vermits de bennen in de pakhuisen dienen uitgegoten voor de filetering en/of verwerking. Ook is het niet mogelijk, wanneer de kleinhandel bv. halve bennen afkoopt of gedeelten van een ben, dat dit briefje iedereen kan volgen.

Gebeurt de keuring, of kan de keuring in principe gebeuren vanaf het lossen van de vis en dus binst de nacht, dan is het toch min of meer duidelijk dat dit in de praktijk eerder zal gebeuren wanneer de vis afgewogen en uitgesteld staat, zoals het nu onder meer gebeurt bij het aanbrennen van de keurbriefjes „Extra”, „A”, „B” of „C” en voor de aanduiding van de grootte „2”, „3” enz..... In ieder geval zal er een bestendige aanwezigheid van minstens één veearts zijn met zijn technische helpers.

De misbruiken die eventueel zouden kunnen ontstaan met de keurbriefjes worden opgevangen door het feit dat op elk ogenblik de vis terug kan gekeurd worden, zowel in de pakhuisen, binst het vervoer tot zelfs in de handel en in de winkel. Vis die goedgekeurd werd bij de verkoop in de mijn, kan onder meer ook nog, door het te lang bewaren van de vis in pakhuis en dergelijke, op een zeker ogenblik toch niet meer verbruikbaar geacht worden.

(Vervolg blz. 3)

E.E.G. beslist tot invoering 200 mijlenzone vanaf 1 januari 1977

Na een ronde zonder positieve uitslag te Luxemburg heeft de bijeenkomst van de Ministers van Buitenlandse Zaken te Den Haag in Nederland toch geleid tot de invoering van een 200 mijlszone als nieuwe visserijlimiet voor de landen van de E.E.G.-Gemeenschap. Om tot dit resultaat te kunnen komen heeft men nochtans het externe beleid van de E.E.G. ten overstaan van de landen buiten de Gemeenschap moeten scheiden van het beleid tussen de partnerlanden zelf. Het is inderdaad zo dat de minister van Buitenlandse Zaken van Ierland, G. Fitzgerald reeds in Luxemburg zijn veto gesteld had tegen een eigen nationale 12 mijlszone onder de partnerleden en dat men hierdoor tot geen overeenkomst kon komen. Ook nu wenste de Ierse minister meer dan 12 mijlen voor eksklusieve eigen visserij. Gezien de hoogdringendheid om tot de afkondiging van een 200 mijlszone te komen omdat de Oost-Europese landen, met vooral Rusland aan de kop, de E.E.G.-wateren kwamen leeg plunderen, heeft men dan maar een beslissing in het interne beleid naar een latere datum verschoven.

GEEN BILATERALE OVEREENKOMSTEN MET DERDE LANDEN

De negen ministers hebben eveneens een mandaat gegeven aan de Europese Commissie te Brussel om met niet-E.E.G.-landen te gaan onderhandelen over wederzijdse visserijrechten. Zoals we vroeger reeds hebben medegedeeld verkoos Groot-Brittannië en Ierland bilaterale besprekingen met Derde Landen omdat deze landen met hun uitgestrekte kusten, veel meer te bieden hadden en dan ook als afzonderlijke onderhandelaar veel meer zouden bekomen hebben. Dit was echter niet in overeenstemming te brengen met het gemeenschappelijk karakter van de E.E.G. en werd dan ook niet weerhouden. Het is de Brusselse Commissie die in naam van alle partnerlanden de onderhandelingen met de andere landen zal leiden en dit ten voordele van de totale gemeenschap.

Dringend voor Groot-Brittannië vooral zijn echter de onderhandelingen met IJsland omdat het Oslo-akkoord tussen beide voornoemde landen waarbij Britse schepen in de wateren van IJsland mogen gaan vissen, op 1 december eerstkomende vervalt. De besprekingen zijn echter ook niet van belang ontbloot voor de andere partnerlanden waaronder vooral West-Duitsland en in mindere mate België voor onze IJslandvaarders. Naderhand zal men waarschijnlijk ook wel tot een overeenkomst trachten te komen met Noorwegen waarvan de vissersvaartuigen eveneens in de nieuwe 200 mijlszone komen vissen en waarbij men natuurlijk ook iets zal trachten te bekomen voor de E.E.G.-landen in de Noorse wateren.

(Vervolg blz. 3)

VOLGENDE WEEK VERSCHIJNT

HET VISSERIJBLAD NIET

Gezien de feestdag van 11 november (donderdag) zal het „Visserijblad” ten uitzonderlijke titel niet verschijnen.

Discount S.C.A.P.

REKLAMEPRIJZEN

B.T.W. INBEGREPEN

OOK LEVERING VOOR VISSERSVAARTUIGEN
HENDRIK BAELSKAAL 27, OOSTENDE — TEL. (059) 70 29 51

MOSSELEN IN AZIJN

280 gram
A.P. 48 F
NU

32 F.

PAMPERS

NACHT A.P. 65 F
NU 41,25 F

PEUTERS A.P. 80 F
NU 61 F

DAG A.P. 148 F
NU 105 F

PASGEBOREN A.P. 112 F
NU 89,50 F

MIMOSEPT FLOO

A.P. 52 F

38,25 F.

DASH 5 KG.

A.P. 295 F

225 F.

VODKA ORANGE GIN FIZZ

A.P. 170 F

149 F.

PERZIKEN 1 liter

A.P. 35 F.

23,50 F.

PERENSIROOP

A.P. 37 F.

25,75 F.

VERSE EIEREN

A.P. 6 voor 30 F.

NU 6 voor

20 F.

GESMOLTEN KAAS

blok 1 kg.

A.P. 130 F

95 F.

MARIE THUMAS gepelde tomaten

A.P. 35 F.

16,25 F.

GRAMINI ORANGE

1 liter

A.P. 37 F.

24 F.

MAES PILS

24 × ¼ liter

A.P. 145 F

102 F.

DREFT VLOEIBAAR

1 liter

A.P. 85 F. NU

62 F.

350 cl.

A.P. 54 F. NU

37,75 F.

BUITONI

RAVIOLI ½ liter

2 + 1 gratis!

DE 3 STUKS
A.P. 89,50 F.

51,50 F.

KARWENDEL KAAS

10 schijven

31 F.

VERSE GROENTEN

PREI — WORTELEN —
GROENE KOLEN
16 F.

SELDER 8 F. — SLA 7 F.

RODE KOLEN 18 F.

RAPEN 5 F. stuk

PETERSHELIE 8 F.

HARINGFILETS

10 stuks

A.P. 60 F.

42,50 F.

E.E.G. BESLIST TOT INVOERING 200 MIJLENZONE VANAF 1 JAN. 1977

(Vervolg van blz. 1)

Daar de zitting die te Den Haag gehouden werd geen eigenlijke zitting van de ministerraad van de E.E.G. is, moet in feite de overeenkomst nog door dit laatste orgaan bekrachtigd worden. Dit is echter geen probleem gezien het praktisch dezelfde onderhandelaars en vertegenwoordigers zijn.

WAT WORDT NU HET INTERNE BELEID ?

Wel kijkt men in de betrokken kringen met grote belangstelling uit naar de onderhandelingen die zeker binnenkort zullen moeten plaats hebben tussen de partnerlanden onderling met betrekking tot het interne beleid, dat wil zeggen met betrekking tot de afbakening van de exclusieve nationale zones.

De visserijkringen in Ierland en Groot-Brittannië hebben hun afgevaardigden onder bijzonder grote druk gezet om minstens... (!) een 50 mijlszone te bekomen voor de eigen visserij. Deze strekking weerspiegelde zich ook in het Europees Parlement, zoals trouwens in gelijk welke commissiezitting van de Gemeenschap.

Tot nog toe is zelfs nog niet eens de 12 mijlszone een voldongen feit, gezien men nog voor een bepaalde periode in deze zone en wel tot 6 mijlen buiten de kust sommige traditionele visserijrechten van de partnerlanden dient te eerbiedigen. Men verwacht dan ook nog heel wat lastige zittingen vooraleer het tot een overeenkomst zal kunnen komen, waar men traditiegetrouw zal trachten de geit en de kool te sparen. Ook wat de uitoefening van de controle over de uitgebreide 200 mijlszone betreft opdat vreemden niet komen stropen in de E.E.G.-200 mijlszone moet nog heel wat op punt gesteld worden. Het is inderdaad een kolossaal uitgestrekt gebied dat nu zal moeten bewaakt worden. Men kan zelfs in een beperkte 12 mijlszone nog niet alle stroperijen verhinderen of beletten zodat het zeker een moeilijk probleem zal worden, vooral dan een probleem van samenwerking en coördinatie tussen de partnerlanden.

Het is verder duidelijk dat de Oost-Europese landen in de laatste twee maanden die hen nog resten om in de 200 mijlszone te komen vissen, dit met een maximum aan inzet zullen doen.

NIEUWE SCHEEPSDIESEL MOTOREN OP „BOOTS-AUSSTELLUNG” TE HAMBURG

DAF introduceert tijdens de „Boots - Ausstellung” in Hamburg een tweetal nieuwe, zware scheepsmotoren.

Beide motoren zijn gebaseerd op de 11,6 liter DAF-dieselmotor die zijn kwaliteiten als scheepsmotor reeds meer dan 10 jaar bewijst.

De zwaarste van de twee nieuwe, gemoderniseerde uitvoeringen (DKS 11,6 l.) levert een maximum vermogen van 320 PK bij 2200 omw./min. (DIN 6270 b).

In deze uitvoering wordt een combinatie van drukvulling en inlaatluchtkoeling toegepast.

Samen met zuigerkoeling wordt zodoende een uitgebalanceerde warmtehuishouding bereikt. De lange levensduur en het gunstig brandstofverbruik, die dit alles ten gevolge heeft zijn tijdens de langdurige beproevingen van de motoren en bij toepassingen op andere gebieden reeds duidelijk aangetoond.

In een uitvoering zonder inlaatluchtkoeling is de motor — dan aangeduid als DKT 11,6 l. — goed voor maximaal 260 PK bij 2200 omw./min. (DIN 6270 b).

De nieuwe motoren kenmerken zich verder door bescheiden afmetingen en een gunstige verhouding

tussen motorvermogen en motorgewicht. Zij voldoen aan alle in Europa geldende uitlaatgas-eisen.

De uitlaatgasturbocompressor is achter de motor, boven het koppelingshuis gemonteerd. Dat betekent een lage inbouwhoogte, dat betekent bovendien, dat de uitlaat meestal niet door de machineruimte behoeft te lopen, hetgeen een gunstige invloed heeft op het temperatuurniveau in die ruimte.

Beide 11,6 liter motoren maken gebruik van volledig bronzen buitenboordpompen met alle voordelen van dien.

Ook voor andere voor scheepsmotoren specifieke aanbouwdelen werden componenten van gerenomeerde leveranciers gebruikt.

De twee nieuwe scheepsmotoren zullen vooral bij de bouw van pleziervaartuigen worden toegepast.

Echter — in iets gewijzigde uitvoering — zullen zij ook voor de beroepscheepsvaart nieuwe perspectieven openen.

Met deze uitbreiding aan de bovenzijde omvat het DAF-scheepsmotoren-programma nu negen basistypen, die in vermogen variëren van 85 tot 320 PK.

DE VISKEURING EN DE PRAKTISCHE TOEPASSING VAN HET K.B. VAN 30 APRIL 1976

(Vervolg van blz. 1)

Door wie wordt het keuringspersoneel benoemd ?

De benoeming gebeurt door het Ministerie van Volksgezondheid zowel wat de veeartsen als de technische helpers betreffen. Nochtans hebben de drie vismijncommissies in vergadering bijeengekomen op 13 oktober onder voorzitterschap van kapitein Ghys, directeur van de Oostendse Haven en vismijn, unaniem een motie gestemd en doorgegeven aan het betrokken ministerie opdat de respectievelijke gemeentebesturen, Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort, de veeartsen en het technisch personeel zouden mogen voordragen voor een benoeming door de koning.

Hierdoor zouden de betrokken gemeentebesturen op zekere manier zich toch nog altijd betrokken voelen met de keuring. Het is echter duidelijk dat, vooral wat de benoemingen van de veeartsen betreft, dit niet haalbaar zal zijn. Zou dit eventueel wel haalbaar kunnen zijn voor het technisch hulppersoneel, dan nog zouden deze wellicht aan zekere eisen moeten kunnen voldoen waaronder deze van bepaalde diploma's. Wij zelf menen echter dat voor een overgangmaatregel, zeker wel zou moeten voorrang verleend worden aan het bestaand keurderspersoneel zoals we dit onder meer in Oostende kennen. Het gaat hier over twee personen die, volgens de reacties die we opvingen en volgens ingewonnen inlichtingen, niet alleen de nodige kennis hebben minstens voor technische helper, maar waarvan de integriteit buiten kijf vast staat. Tot nu toe is de keuring altijd fair en tot ieders voldoening gebeurd en dit mag dan ook wel gezegd worden. Als vis niet meer voor verbruik in aanmerking kwam werd deze van een etiket „C” voorzien en buiten de handel gehouden. We menen omgekeerd dat de veearts aan deze mensen tevens een onschatbare hulp zou hebben.

Tot nog toe werd door het Ministerie alleen nog maar Dokter Vandenbrande benoemd als hoofd van de keuringsdienst. Dr. Vandenbrande behoort tot de Inspectie van de vleeswaren, dienst West-Vlaanderen met zetel in de St.-Jansstraat te Brugge. Het kader van veeartsen en inspecteurs werd nog niet vastgesteld zodat ook hier nog een uitvoeringsbesluit dient te verschijnen.

Voorlichtingsvergadering

Op verzoek van de producenten en kopers had vrijdag 29 oktober een voorlichtingsvergadering plaats in Zeebrugge waar eenieder, zowel reder als koper als de administratie van de stedelijke vismijn, vragen kon stellen met betrekking tot de praktische verwezenlijking van het K.B. Het is op deze vergadering duidelijk gebleken dat de ambtenaren van het Ministerie van Volksgezondheid die er aanwezig waren, rekening zullen houden met de praktijk en zeker soepel zullen optreden en een overgangperiode voor aanpassing zullen voorzien. Het K.B. zal dus in de eerste plaats naar de geest en niet in het bijzonder naar de letter toegepast worden. Men streeft naar geleidelijkheid in de toepassing van het K.B. en naar de haalbaarheid hiervan. De ambtenarij, waarvoor we Dr. Vandenbrande niet genoeg kunnen bedanken, wenst in de eerste plaats de betrokken sector voor te lichten en het haalbare te bereiken. Men zal inderdaad rekening houden met de bestaande structuren waarvan sommige zaken niet kunnen gewijzigd worden. We menen dan ook dat Dr. Vandenbrande de begrijpelijke vijandigheid vanwege reders en handel die nu toch min of meer smeult, zeker zal weten te doorbreken door vooral het aksent op samenwerking en begrip te leggen. We zijn overtuigd, dat, mits goede wil van beide zijden, hij hierin zeker zal slagen.

De financiële weerslag :

Het is duidelijk dat de 0,50 fr per k. die zal dienen betaald te worden door de reder, een zoveelste bijkomende kost is die, gevoegd bij al de andere afhoudingen, tenslotte de beker aan kosten doen overlopen. We menen dan ook dat deze heffing aan de bron en ten laste van de reder moet herzien worden. De reder kan deze nieuwe last niet doorrekenen in zijn prijs die totaal afhankelijk is van omstandigheden waarop hij geen vat heeft. We menen dat deze zaak dan ook zou moeten herzien worden en dat de handel hierin tenslotte deze uitbatingskost in zijn prijs doorrekent, zowel de grossist als de detaillent, zodat het uiteindelijk de verbruiker wordt die zal betalen. Als de heffing aan de bron gebeurt is er voor de reder geen verhaal mogelijk.

Welke bindingen men ook kan hebben, hetzij met producent of met kopers, menen we dat deze last dient afgewenteld te worden van de reders en dat men hier een bijkomende studie zou van dienen te maken. Wat de ingevoerde vis betreft, komt de heffing toch ook ten laste van de handel en deze zal doorberekend worden. Er is dus in feite een discriminatie tussen de toepassing op de ingevoerde en rechtstreeks aangebrachte vis die de producent in dit laatste geval benadeelt.

Billiau Leo

EUROPESE SOCIALE FONDSSEN MEDE DIENSTBAAR MAKEN AAN DE HOSPITAAL- EN REPARATIESCHEPEN DIE OPEREREN ONDER NATIONALE VLAGGEN VAN DE LIDSTATEN

door A. THURMER, voorzitter H.K.S. „De Hoop”

Ter gelegenheid van een bezoek van 1 dag van het H.K.S. „De Hoop” aan Esbjerg (Denemarken) heeft de voorzitter van de Vereniging, de heer A. Thurmer, tijdens een zeer druk bezochte receptie, waar vele Autoriteiten, alsmede de Sociale Partners aanwezig waren, een rede gehouden, waaraan wij het volgende ontleen:

Het werk dat de hospitaal- en reparatieschepen van de lid-Staten van de Europese Gemeenschap op het gebied van de gezondheidszorg en technische hulp in volle zee verrichten is verantwoordelijk werk en onontbeerlijk. Dat werk heeft te maken met veiligheid, zekerheid en boven alles met welzijn, bestrijding van ziekten en deskundige medische hulp bij ongevallen.

In een gemeenschappelijk rapport van de Landbouw- en Voedselorganisatie, van het Internationaal Arbeidsbureau en van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie van de Verenigde Naties wordt in de inleiding met nadruk gesteld dat het nuttig zou zijn, indien op alle voornaamste visserijgronden schepen zouden worden gestationeerd, die in staat zijn om medische hulp te bieden, sleepboothulp- en reparatiewerkzaamheden te verrichten, en om de weerberichtgeving te verzorgen.

Het Paritair Comité voor de Sociale Vraagstukken in de Zeevisserij van de Europese Gemeenschap aanvaardde in 1973 een rapport over de medische- en technische hulpverlening in volle zee. In dat rapport stellen de Sociale Partners dat de ruim 50.000 zeevissers van de Gemeenschap, die elke dag van het jaar in VOLLE zee werken evenzeer recht hebben op medische bijstand als alle onderdanen van de onderscheiden lid-Staten op de wal.

In de geschiedenis van de Europese Gemeenschap staat een nieuw tijdperk geboren te worden. De lid-Staten zullen op 1 januari 1977 gezamenlijk overgaan tot het instellen van een 200 mijl brede visserijzone in de Noordoost Atlantische en de Noordzee. Met andere woorden: de Gemeenschap kan zich met ingang van die datum presenteren als één grote Kuststaat met een exclusieve economische zone van 200 zeemijlen. Een geografisch gemeenschappelijke zee wordt geschapen, op basis van economische- én sociale beginselen.

De vraag wordt: hoe kunnen de hospitaal- en reparatieschepen toeleven naar de nieuwe situatie, waarin qua beleid het Verdrag van Rome, d.w.z. het „gemeenschappelijke” meer en meer gaat domineren? De Sociale Partners in Nederland menen dat in dit verband op Gemeenschapsniveau een voorlopige regeling kan worden gevonden door de Europese Sociale Fondsen voortaan mede dienstbaar te maken aan de hospitaal- en reparatieschepen, die opereren onder de nationale vlaggen van de lid-Staten.

Verwacht kan worden dat de vertegenwoordigers van de Nederlandse werkgevers- en werknemersorganisaties op korte termijn in het Paritair Comité van de Gemeenschap een voorstel aanhangig zullen maken om de Europese Commissie te adviseren een plan van deze strekking bij de Raad van Ministers op tafel te brengen. Het is bijzonder verheugend dat het Vlaamse bedrijfsleven in al zijne geledingen reeds heeft getuigd van zijn voornemen om een Nederlands initiatief in dat opzicht van ganser harte te steunen.

De Nederlandse Minister van Landbouw en Visserij beloofde van zijn kant te overwegen om deze aangelegenheid met zijn collega's in de Raad van Ministers te bespreken.

Dames en Heren, Deensen vrienden, wij hopen zeer dat U allen: Organisaties van Werkgevers en Vakbewegingen, benevens de betrokken Autoriteiten, bereid zijn om in gelijke zin te handelen als de Nederlanders en de Belgen, om zodoende te bereiken dat als overgangsmaatregel naar een integrale hulpverlening in volle zee ALLE hospitaal- en reparatieschepen die varen onder de vlag van een lid-Staat van de Gemeenschap worden gesubsidieerd door de Europese Gemeenschap.

Nadat deze eerste stap zal zijn genomen kan de Europese Commissie er de tijd voor nemen om rustig te overleggen wat de volgende stap moet zijn om te komen tot harmonisatie van de Medische Hulpverlening in het kader van een Gemeenschappelijk Gezondheidszorg Beleid ten behoeve van zeevarenden, met name van zeevissers in volle zee.

Totdaar de h. Thurmer.

Gaston en Roland
Desnerck
stellen voor:

Deel twee van "Vlaamse visserij en vissersvaartuigen"

Gaston en Roland Desnerck zijn, na ongeveer elf jaar moeilijke opzoekingen in binnen- en buitenland, klaar gekomen met het tweede deel van hun maritiem naslagwerk over „Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen”. Deel één kende, zoals overigens verwacht, een degelijke bijval en dat wordt nu ook, zonder pretenties dat wel, in het vooruitzicht gesteld wat deel twee betreft dat volgende week zaterdag officieel wordt voorgesteld in het bijzonder passend kader, met name het Visserijmuseum te Oostduinkerke waar Gaston Desnerck sedert geruime tijd zo'n beetje als conservator optreedt.

Deel twee is wat men kan noemen „een dikkerd” want het bevat niet minder dan 544 bladzijden, nagenoeg het dubbele van de eerste editie. Daar was echter wel stof voorhanden want „De Vaartuigen” (titel van het werk) bieden inderdaad enorme mogelijkheden en daar hebben de auteurs dankbaar gebruik van weten te maken. In totaal worden niet minder dan 110 scheepstypes behandeld (allen vissersvaartuigen) en daarvoor ging men terug tot in de negende eeuw. Daarin worden de meest uiteenlopende onderwerpen behandeld zoals o.m. de vlaamse sdeepschepen, de schouwtekens op de „visbakken”, de 17e en 18e eeuwse vissersvaartuigen van Oostende en de verscheidene visserijmethodes en dan niet alleen op de grote vlakke maar al evenzeer op het strand en in de Scheldemondingen.

Op de officiële voorstelling zullen achtereenvolgens de hh. Walter Debrock (Voorzitter van de Marine Akademie), burgemeester Loones van Oostduinkerke en Piet Vanleke (lesgever Atheneum Stene) het woord voeren. Oord van gebeuren het visserscafé „In de Peerdevisscher” van het visserijmuseum. Voor de gelegenheid zal het ganse museum speciaal verlicht worden; kortom een uniek kader voor een even uniek boekwerk waarvoor de auteurs alle lof verdienen. Helaas, ook zij blijven geen „Sant in eigen land” te zijn want voor het eerste boekdeel kwam de grootste interesse vanuit Nederland waar de uitgave een uitermate grote bijval kende. Nochtans is „Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen” een aangewezen boek voor een geschenk; vooral omdat de auteurs rasechte Oostendenaars zijn die de visserij door en door kennen. Mensen van het vak die zich tot vakgenoten richten, al is het werk opgevat voor een ruim publiek; alleen al omwille van de zeer vatbare taal.

Het boekwerk is verkrijgbaar (de twee delen) tegen de prijs van 2.900 fr. door overschrijving op postrekening van de h. Roland Desnerck, Breidelstraat 8, te 8400 Oostende nr. 000-0698276-70 maar kan ook aangekocht worden in het Visserijmuseum op de dag van de officiële voorstelling

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

ERNSTIG KONFLIKT TE LORIENT TUSSEN HAVENARBEIDERS, VISSERS en REDERS

De oorsprong van het konflikt ligt in een brief gericht door de Reders en het visserssyndikaat aan de ministeriële directie opdat een einde zou gesteld worden aan de prioriteit die de havendokkers genieten bij de aanwerving van vislossers. Het is nu inderdaad zo dat iedere week het syndikaat van de havendokkers diegenen sturen om vis te lossen die toevallig niet zijn kunnen ingezet worden in de dokken zelf. Hieruit volgt dat de reders nooit bij voorbaat weten over hoeveel man ze zullen beschikken en ook nooit wat de kennis is van de havendokker kwestie van het vislossen. Hieruit volgt dat men nooit over dezelfde werkkrachten beschikt en dat doorgaans die dokkers weinig of praktisch over geen kennis beschikken van het vislossen. Dit brengt met zich mede dat de ganse ingezette vissersploeg hierdoor vertraging oploopt en dat de frekwentie van arbeidsongevallen ook gevoelig oploopt. Het is duidelijk dat voor het syndikaat van de havendokkers de goede gang van zaken bij het vislossen absoluut niet telt, maar dat men het vislossen alleen maar beschouwd als uitweg voor diegenen

der dokkers die men in de specifieke havenactiviteiten niet heeft kunnen plaatsen. Niettegenstaande deze toestand reeds dertig jaar in voege is heeft men in visserskringen toch eindelijk geoordeeld dat hieraan een einde zou moeten komen. Benevens de dokkers die door het havensyndikaat gestuurd worden, beschikken de reders nog over een ploeg van 36 vaste vislossers die op de maandagen zelfs dienen aangevuld te worden door tijdelijke lossers tot niet zelden 200 man. Het vooral de vertraging die opgelopen wordt door de inschakeling van specifieke havenarbeiders die niet in de smaak valt van reders, vissers en de eigenlijke vislossers. Gezien men op de besomming van het te lossen vaartuig uitbetaald wordt, komt deze vertraging dus overeen met een vermindering van verdienste. Ook de reders en vissers ondervinden hierdoor nadeel, want hoe later de vis verkocht wordt en hoe minder stielwaardig de vis behandeld wordt, hoe minder de besomming. Het is daarom ook dat het syndikaat van de vissers achter de reders en eigenlijke vislossers staat tegen het syndikaat in van de havendokkers. Dit

heeft als gevolg gehad dat de sekretaris van het syndikaat der vissers op het matje geroepen is geworden door het veel machtiger syndikaat van de havendokkers en dat hij onder meer in een pamflet beschuldigd werd om mede te heulen met de reders, dus met de werkgevers. Langs beide zijden bleef men echter op de respectievelijke ingenomen standpunten en het syndikaat der vissers had reeds aangekondigd dat men geen beroep meer zou doen op havendokkers. Hierop heeft het syndikaat der havendokkers bedreigd met een staking hierin bijgevalen door de syndikaten der andere havens. Aldus zou de aktiviteit in de Franse havens lam gelegd worden. Ondertussen is het antwoord gekend van de administratie die het recht van prioriteit aan de dokkers toekent volgens de wet van 1947 gezien hen het monopolie toegekend wordt van de werkbezitting in de handelshavens. De reders en het visserssyndikaat betwisten echter de interpretatie van de wet op de manier zoals de administratie dit doet. Volgens hen is een vissershaven geen handelshaven, zomet zoudan dan ook dokkers moeten gezonden wor-

den naar de kleine vissershaventjes waar er geen handelshavenaktiviteit bestaat.

Komt het tot een open konflikt ?

De reders en het syndikaat van de vissers hebben laten weten dat ze op hun standpunt blijven en geen beroep meer zullen doen op havendokkers, noch deze zullen aanvaarden wanneer ze afgevaardigd worden door hun syndikaat.

Niettegenstaande men in de vissershaven reeds deze week de dokkers wenste te weigeren, werd dit hard standpunt toch uitgesteld om dat eerst nog een nieuwe bijeenkomst zou gehouden worden. Het is misschien ook wel zo dat men van beide zijden toch wel vrees om tot het uiterste te gaan. Nochtans blijkt een meerderheid hiertoe bereid bij de reders en vissers. Lorient die de eerste vissershaven is van Frankrijk wenst inderdaad dat de zuivere visserijbelangen niet geschaad worden door het sturen van losserspersoneel die geen ervaring noch stielkennis hebben. Het konflikt blijft dus in de lucht hangen.

KORTE BERICHTEN

NIEUWE VANGSTTECHNIEK BIJ DE FRANSE SARDIENENVISSERS

Niettegenstaande een zeer onregelmatige Franse sardienekampagne met doorgaans kleine vangsten werd er toch reeds een paar honderd ton meer sardienen aangevoerd door de schepen uit de Vendée en Bretagne dan vorig jaar. Dit is alleen maar te danken aan de enkele paarvissers uit de haven „La Turballe” die voor het eerst in koppel, de pelagische visserij toepassen op de sardienenvangst. Daarbij komt nog dat de bodem gerust gelaten wordt en niet meer geraakeld wordt bij de pelagische visserij hetgeen eveneens een winst punt betekent. Het sukses van de koppels met hun pelagische visserij op de sardien heeft natuurlijk aanleiding gegeven tot een kleine omwenteling bij de sardienenvissers die nu bijna allen uitkijken naar een mogelijke overschakeling op de nieuwe visserij. Dit alles doet bij ons toch de overweging ontstaan dat er geen sardien meer genoeg is voor de gewone vorm van visserij, en dit kan alleen maar door overbevissing. Nu is er wel nog voldoende voor de nieuwe vorm van visserij, maar dan kunnen we ons ook de vraag stellen „voor hoe lang?”. En wat nadien dan? De nieuwe methode zal zeker het nadeel van de overbevissing in grote mate enger maken.

VIJF FRANSE ST.-JACOBSCHELPEN- VANGERS ZWAAR GESTRAFT

Vijf vissers uit Paimpol zijn door de rechtbank te St Bieue tot een maand gevangenis en ongeveer 25 duizend B. fr. boete veroordeeld wegens overtreding van de visserijreglementen op de schelpenvangst in de baai van St. Brieuc. De prokureur betitelde hen als piraten omdat ze, buiten de aangewezen vangstperiode voortgingen met zwaar materiaal op de schelpen te vissen. Ook nadat hun vergunning afgenomen werd en later zelfs de monsterrol ingetrokken werd, gingen ze voort met het vissen. Behalve deze gevangenisstraf en de gerechtsboete stelde de Vereniging ter bescherming van de schelpenvisserij zich burgerlijke partij. Aan deze vereniging moeten de 5 vissers nog een boete betalen van in totaal 240.000 B. fr.

Het is duidelijk dat dit vonnis sommige fraudeurs en heimelijke vissers tot madenken zal stemmen, alhoewel de 5 gestrafte vissers openlijk de autoriteiten uitdaagden door zich van de reglementering niets aan te trekken.

DE Z.321 „AURORA” OPGELEID NAAR LOWESTOFT EN TERUG VRIJ GEGEVEN!

De Zeebrugse bokkenvisser Z.321 werd gedurende haar visserij gecontroleerd door het Brits visserijwachtchip «HMS Kellington». Gezien op het eerste zicht bleek dat de maaswijdte van de netten ondermaats was, werd het vaartuig opgebracht naar Lowestoft. Na onderzoek bleek dat slechts één net gedeeltelijk te kleine maaswijdte bezat en dat het dan nog over een miniem verschil ging.

De Zeebrugse schipper heeft het kwestieuze net vernietigd en toelating werd hem verleend, na een waarschuwing, om terug de visserij te gaan bedrijven. Al het ander vistuig van de «Aurora» voldeed aan de reglementaire voorschriften. We vragen ons af, had het onderzoek ter plaatse moeten uitwijzen dat al het vistuig van de Z.321 reglementair in orde was, wie dan eventueel zou kunnen in gebreke gesteld worden wegens het visverlies en andere kosten door de Z.321 opgelopen. We veronderstellen zelfs dat men aan boord van de HMS Kellington bij het controleren van de maaswijdte, een beetje aan het pingelen is geweest om toch maar de schijn te redden dat men met reden de Z.321 opgebracht had.

VISSERS UIT CORNWALL DREIGEN MET SLAANDE ARGUMENTEN

De makreeloorlog tussen de lokale visserij uit Cornwall en de Schotse seiners werd verleden week op de T.V. voortgezet waar beide partijen in een paneelgesprek gehoord werden.

De Schotten verdedigen hun stelling met te zeggen dat de makreel voor de kusten van Cornwall, Britse vis is en niet toebehoort aan de lokale kustvisserij. Deze laatste verdedigen zich met op het traditioneel karakter van de lokale makreelvisserij te wijzen en verwijzen tevens naar het feit dat ze zich tegenover seine-treilers praktisch niet kunnen weren. Ze zijn dan ook vast besloten harde maatregelen te nemen en in hun lokale havens het lossen en de verkoop van de vangst van de Schotse treilers te boykotten en blokkeren. Hierop replikeerden de Schotten dat men in dit geval de makreel rechtstreeks aan de Franse afslag zou brengen, vermits deze toch in hoofdzaak voor Frankrijk bestemd is. Volgens de lokale visserij zou men het vissen met seinenetten moeten verbieden. In ieder geval heeft het paneelgesprek de standpunten niet nader tot elkaar gebracht.

KORTE BERICHTEN

STRENGE REGLEMENTERING OP DE VANGST VAN SCHELPE IN FRANKRIJK

De campagne op de schelpenvangst in de wateren van de baai van St Briec heeft een aanvang genomen op 2 november. Er is echter een strenge reglementering voorzien. Aldus zal er slechts mogen gevist worden van de maandag tot de vrijdag en dan nog zeer beperkt. Aldus mag slechts 2 uur per week gebaggerd worden van de 2 november tot 10 december; 3 uur per week van de 13 tot de 24 december; 1 uur per week van de 27 tot de 30 december; 2 uur per week van de 10 januari tot de 5 februari; 4 uur van de 7 februari tot de 17 maart; tot de 17 april. Vanaf de sluitingsdatum van de vangst mogen geen baggers meer aan boord gehouden worden. Er mogen niet meer dan twee baggers gebruikt worden en aan boord zijn. Baggers met zaagtanden mogen slechts gebruikt worden wanneer de bagger niet meer is dan 2 meter lang en 20 tanden heeft van 7 cm. De schelpen die geen 10,2 cm bereiken moeten teruggegooid worden op de plaatsen waar zij gevangen werden. Er is verbod te baggeren op de reglementair toegekende en aangeduide zones voor verwatering der oesters alsmede in de zones die verboden zijn voor de vissers.

De schelpen moeten in de volgende havens gelost worden: Saint-Malo, Saint-Cast, Erquy, Dahouet, Le Légué, Binic, Saint-Quay-Portrieux, Bréhec, Paimpol, Port-Even en Loguivy.

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

BEZOEK AAN FRANKRIJK DOOR DE CANADESE DIRECTEUR DER VISSERIJ

De heer Barras, directeur van de visserij van Quebec heeft een studiebezoek gebracht aan Frankrijk waar hij de voornaamste vissershavens bezocht, van Boulogne tot Corcarneau en Lorient.

Ook Quebec zit voor het ogenblik met problemen, namelijk deze van een overbevissing op sommige vissoorten en de problemen die nu voor de deur staan door de uitbreiding van de Canadese visserijlimieten vanaf 1 januari 1977 tot 200 mijlen. Canada zal zich hierdoor verplicht zien zijn visserijvloot aan te passen. Het is inderdaad zo dat dit land tot nog toe slechts de kleine visserij kent op een paar uitzonderingen na. Met de uitbreiding der visserijlimieten zal Canada zich meer dienen in te stellen op een visserij buiten de onmiddellijke kustwateren. Het is daarom ook dat de h. Barras 'n bijzondere belangstelling toonde voor de hektreilers van het kleinere type zoals men er in de laatste tijden meer bouwde op de Franse werven. Hij liet zelfs veronderstellen dat het voor Quebec zeer gelegen zou komen moest men met Franse rederijen tot een zekere gemeenschappelijke visserijuitbating komen. Hij wees hierbij op het feit dat Frankrijk heden ten dage reeds visserijrechten heeft in de baai van Sint-Laurent voor een contingent van 80 duizend ton, terwijl anderzijds een akkoord bestaat met de Franse visserijvloot van Sint-Pierre et Miquelon waarbij een tiental vaartuigen van min dan 50 meter mogen vissen in de Canadese wateren. Dit akkoord loopt nog tot 1985 en zal zeker kunnen verlengd worden. Alhoewel Canada streeft naar een toenadering op visserijgebied met Frankrijk en naar overeenkomsten met dit land, wenst Quebec toch slechts bilaterale onderhandelingen hetgeen wel problemen stelt gezien Frankrijk door zijn E.E.G.-partnerschap aan de Gemeenschap gebonden is en het dus de Gemeenschap is die overeenkomsten met andere landen moet behandelen.

25.000 HANDTEKENINGEN OP DOWNINGSTREET VOOR 50 MIJLSZONE

Een petitie van 25 duizend handtekeningen die een eksklusieve 50 mijlszone voor de eigen Britse visserij eisten, werd verleden week donderdag op de ambtswoning van de Engelse eerste-minister afgegeven in Downingstreet Londen. Kopij van deze petitie werd te Brussel overhandigd aan Landbouwkommissaris Lardinois. Deze handtekeningen werden verzameld binnen de drie weken en de initiatiefnemers dreigden er mede dat de Britse vissers niet van plan zijn toe te geven.

De Britten en Ieren zijn overtuigd van het feit dat afdreigen altijd helpt en dat er in ieder geval wel iets zal overblijven. De Britse minister van Buitenlandse Zaken Crossland, zegde ondermeer bij zijn afreis naar Den Haag waar men onder meer over de uitbreiding van de E.E.G. visserijlimieten tot 200 mijlen uit de kust zou beslissen, dat hij geen enkele omstandigheid kent die het voor de Britten aanvaardbaar zou maken de 12 mijlzone voor de eigen visserij te aanvaarden. Welnu, Mijnheer de minister, als wij buiten onze traditionele visserijgronden gehouden worden dan wensen wij ook een agrarische oorlog tegen de profiteurs van het E.E.G.-Landbouwfonds waartoe in de eerste plaats de Britten en de Ieren behoren. Dan kunnen de Belgische vissers alvast gaan protesteren tegen de BIJKOMENDE 1,5 miljard Belgische frank aan subsidie die België alleen reeds moet opbrengen in 1977 om het prijspeil van de agrarische producten in de Britse en Ierse winkels in stand te houden niettegenstaande de waardevermindering van het Engelse Pond en opdat de Britten en Ieren niet meer zouden moeten betalen voor al de ingevoerde producten. Mijnheer Crossland en Fitzgerald ook wij komen dan in opstand tegen deze subsidies die ook uit de zak van de Belgische visser komen, met alle ter beschikking staande aktiemiddelen, deze van havenblokkade inbegrepen.

INVLOED VAN DE VISSERIJREGLE- TERING OP DE POLYVALENTIE DER SCHEPEN

Het is duidelijk dat de visserijreglementering en het uitvaardigen van kwota en beperkingen een invloed uitoefent op de aard en de bouw der vissersvaartuigen. De overbevissing en de hiermee gepaard gaande kontingentering verplicht de vaartuigen, na uitputting van de kwota, op een andere visserij over te gaan of andere visgronden te gaan opzoeken. Er volgt hieruit dus een strekking naar meer veelzijdigheid van de vaartuigen waardoor dan ook aanpassingen bij de bouw dienen te gebeuren. In dit verband werden door sommige werven en door sommige overheidsdiensten in het buitenland reeds studies opgezet om de schepen aan deze polyvalentie aan te passen.

Zelfs de kostende factoren in de uitbating zijn bepalend voor veranderingen in de opvatting van de konstruktie en van de uitrusting. Aldus werd reeds vastgesteld dat, na de zware verhoging van de brandstofprijzen, een bepaald aksent gelegd werd op een konstruktie en uitrusting die een verminderde brandstofverbruik zou mogelijk maken. Deze voortdurende evolutie en nu vooral door de opgelegde beperkingen, is er de oorzaak van dat geen bepaald blijvende zelfde konstruktie behouden wordt.

Vóór de overbevissing bleef men gewoonlijk een gans jaar dezelfde visserij uitoefenen, of, zo er al een seizoenvisserij bij te pas kwam, zodanig dat men slechts het mettentype diende te veranderen. Thans wordt meer het aksent gelegd op de polyvalentie van het vaartuig. Ook nieuwe technieken zijn natuurlijk bepalend voor een verandering in konstruktie en uitrusting van een vaartuig. Denken we in dit geval maar aan de bokkenvisserij en de nieuwe eisen die deze soort visserij aan de bouw stelde, niet zo zeer wat de andere manier van vissen betreft, maar vooral met betrekking tot de veiligheid van het vaartuig.

LEES "HET VISSERIJBLAD"

KORTE BERICHTEN

DE E.E.G.-ONDER- HANDELINGSTROEVEN MET IJSLAND

Men heeft zich reeds dikwijls afgevraagd wat de E.E.G., in het vooruitzicht van haar 200 mijlszone, kan bieden aan IJsland opdat deze bereid zou gevonden worden wederkerig sommige visrechten aan de partnerlanden van de gemeenschap toe te staan.

Hierin primeert vooral de IJslandse haringvisserij in de Noordzee die nu in de 200 mijlszone valt. De visserij op de zomerharing in de Noordzee alleen reeds was dit jaar meer dan 1 miljard waard. Volgens de IJslandse cijfers 1,12 miljard. Verder heeft IJsland ook visserijbelangen langs de kusten van Groenland die ten slotte een Deense afhankelijkheid is, zodat ook dit kan uitgespeeld worden bij de onderhandelingen die binnenkort zullen plaats grijpen tussen de Brusselse Kommissie en IJsland. Rond Groenland wordt vooral aan industriële visserij gedaan door de IJslandse vloot, namelijk op de „cappelin” en verder op bramsen en kabeljauw. Nochtans is het nog niet gans duidelijk of de kustwateren van Groenland eveneens in de E.E.G.-visserijwateren opgenomen worden. Het is inderdaad zo dat ook onder de Groenlandse vissers er een strekking bestaat om zoveel mogelijk deze zone exclusief voor de eigen visserij te behouden. Anderzijds is Groenland echter zo weinig ontwikkeld en bevolkt en zo afhankelijk van het moederland dat velen de overtuiging zijn toegedaan dat dit land moeilijk een eigen koers kan volgen en dat het bijgevolg voor Denemarken wel mogelijk moet zijn een 200 visserij-mijlszone in de E.E.G.-gemeenschap te kunnen betrekken.

REDER CLAEYS RAYMOND KOOPT BRITSE TREILER

Reder Raymond Claeys uit Zeebrugge heeft de Britse treiler «Philadelphian» bouwjaar 1960, te Grimsby gekocht. Dit is één van de 8 treilers van de rederij Thomas Robinson & Son die onder de hamer kwamen laatstleden te Grimsby.

Eén treiler gaat over naar de haven van Lowestoft, 2 treilers worden omgebouwd om gebruikt te worden als bevoorradingsschepen door de petroleumijverheid in de ontginningen in de Noordzee. Twee andere zullen waarschijnlijk opgelegd worden. Het is niet de eerste maal dat reder Claeys een Brits schip koopt. Volgens «Fishing News» deed hij 2 jaar terug een «badje» met de aankoop te Grimsby van de «Ross-Falcon» waarin hij een nieuwe motor stak en die nu onder de naam van «Falcon» met succes verder de visserij bedrijft. Een ander schip van de rederij Thomas Robinson blijft te Grimsby zodat deze haven toch zeven treilers verloor.

Toename van Ro/Ro vrachtvervoer in Oostendse handelshaven

Kranige initiatieven

Dat de firma Dens Ocean voor het trafiek op de Oostendse handelshaven veel doet, is de jongste maanden eens te meer bewezen.

Hun initiatieven zijn veelvuldig en brengen resultaten op.

In 1972 werd een eerste Ro/Ro dienst opgericht ter bestemming van Sheerness voor wat veevervoer betreft.

Deze trafiek vertegenwoordigde toen reeds 42 t.h. van de globale trafiek van de aanvoer in de handelshaven. Spijtig genoeg werd deze trafiek toen reeds gestopt en moesten we wachten tot 23 oktober j.l. om een nieuwe proef met Ro/Ro in de handelshaven tot stand te zien komen.

We hadden de inhuldiging een paar maanden geleden van de Ro/Ro der rederij Vroon van Breskens voor schapen en geitenvervoer. Deze dienst was ingericht voor Afrika van waaruit een regelmatige kaanse havens en voor Saedi Aradienst zou ingericht worden.

Thans heeft die rederij waarvan de activiteiten te Oostende aan de Cie Dens werden toevertrouwd, beslist een experiment te doen met het vervoer van materiaal naar en van Tripoli langs Oostende.

H.P. Rogie schrijft hieromtrent in de Lloyd Anversois, het volgende.

Eerste experiment van Ro/Ro- vrachtdiensten startte in 1972

Met Tripoli als eindsbestemming voor 23 oktober jongstleden het roll on/roll off-schip «Mediterranean Expresse» de Oostendse handelshaven uit. Hiermede was een nieuw experiment gestart voor het invoeren van Ro/Ro-vrachtdiensten vanuit de handelsdokken van de Ensorstad. Om de betekenis van dit evenement beter te belichten, blikken we even terug naar het jaar 1972.

Een allereerste experiment van Ro/Ro-goederenverkeer in de stadshaven van Oostende had plaats op 15 mei 1972. Toen voer het trailer-schip «Ostend Express» de handelshaven uit voor een maiden trip op de nieuwe lijn Oostende-Sheerness. Vrij spoedig bleek het experiment winstgevend te zijn en toen het jaarbilan van de «Ostend-Sheerness Freight Ferries» werd opgemaakt, kon men vaststellen dat de Ro/Ro-vrachtdienst voor Oost-

ende 73.461 ton had opgebracht, wat een aandeel van ruim 42% in de totale zeegoederentrafiek betekende.

Hiermede was duidelijk bewezen wat wij sinds jaren hadden vooropgesteld: alleen het invoeren van Ro/Ro-goederentrafieken of andere technieken van eenheidsladingen kan de stagnatie redden waarmee ze al jaren had af te rekenen.

Helaas, omwille van financiële moeilijkheden te wijten aan de stakingen die dit jaar in de Britse havensector woedden, moest de rederij vijf maand later haar activiteiten staken ondanks het succes van de nieuwe vervoertechniek. Meteen verdwenen de «Ostend-Sheerness Freight Ferries» en hiermee ook heel het Ro/Ro-vrachtverkeer van de Oostendse handelshaven.

Nieuw Ro/Ro-experiment zopas van start

Na het opdoeken van de Ostend-Sheernesslijn eind 1972 werden in de stadshaven van Oostende tot vóór twee weken geen andere pogingen meer ondernomen om enige vorm van Ro/Ro-traffic weer op gang te brengen. Wel ging de Sealink toen haar passagiersverkeer combineren met een vrachtrafiek uitgevoerd volgens het Ro/Ro-koncept. Deze trafiek heeft intussen een vrij belangrijke uitbreiding genomen. Zo vertoonde het jaarbilan 1975 een globaalcijfer van 65.000 verscheepte trailers en vrachtwagens te Oostende.

Voornoemde Ro/Ro-traffic heeft echter plaats in de RMT-haven, die onder de bevoegdheid van de Staat ressorteert. In de handelshaven daarentegen, daar waar het beheer door het stadsbestuur wordt waargenomen, kwam eind 1973 de nieuwe diepwaterkaai klaar. Twee polyvalente kranen werden er door de Boomse Metaalwerken gemonteerd en toen zou aldaar gestart worden met een nieuw experiment van Ro/Ro-vrachtverkeer. De RMT, vreemd voor de concurrentie, sloot met de stad Oostende een akkoord af waarbij deze van de geplande trafiek afzag in ruil voor bepaalde financiële voordelen.

Men moest tot 23 oktober jongstleden wachten vooraleer de Nederlandse rederij «Handels- en Scheepvaartonderneming Vroon» met een nieuw Ro/Ro-experiment ging starten vanuit de Oostendse stadshaven. Hiertoe werd het 553 BRT-metende trailerschip «Mediterranean Expresse» ingezet, dat aan de helling van het Houtdok 30 jeeps

kwam laden met als bestemming de haven van Tripoli.

Naar een regelmatige Ro/Ro-dienst Oostende-Tripoli?

Volgens een zegsman van Dens Ocean, die te Oostende als exclusieve booking-agent optreedt, zowel voor de rederij Vroon als voor de bevrachting, gaat het hier wel degelijk om een experiment. Vandaar dat aan de maiden trip van de «Mediterranean Express» op 23 oktober jongstleden weinig ruchtbaarheid werd gegeven.

Zo de nieuwe Ro/Ro-traffic renderend mocht blijken — wat vrijwel het geval zal zijn — is de rederij zinnens een regelmatige Ro/Ro-vrachtdienst Oostende-Tripoli te verzekeren met Felixtowe als tussenhaven. De «Mediterranean Express» en zijn susterschip «Car Express», beiden varende onder Nederlandse vlag, zouden op de nieuwe lijn ingezet worden met een rotatieduur van nagenoeg 1 maand.

Aanvankelijk voorziet men het vervoer vanuit Oostende van rollend materiaal, zoals trailers, vrachtwagens en jeeps. Later hoopt de rederij ook stukgoed en gepalefiseerde ladingen aan boord te krijgen. Zelfs containers en andere dek van beide trailerships worden geladen. Deze eenheden, metende elk 553 BRT, zijn immers ontworpen voor het gelijktijdig vervoer van stukgoed, rollend materiaal en diverse types van eenheidsladingen. Ze beschikken dan ook over een hekkur alsmede over een BB- en STB-ramp.

Sedert een drietal jaren — en dit met een steeds groeiend rendement — verzekert Dens Ocean te Oostende de bevrachting in rollend materiaal voor de Contimar-lijn op het Midden Oosten. De opgedane ervaring in dit domein zal de Oostendse scheepsagentuur ten dienste kunnen stellen van de geplande Ro/Ro-dienst op Tripoli. Dit is ongetwijfeld een ernstige waarborg voor het welslagen van de nieuwe trafiek, wat de expansie van het maritieme goederenverkeer in de Oostendse handelshaven ten goede zal komen.

Wij kunnen de firma Dens en in het bijzonder de grote animator van dit bureau, nl. de heer Bovit, slechts gelukwensen voor de nieuwe poging en hopen voor Oostende en zijn haven, dat het moge gelukken.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Een nogal flauwe markt deze week. Een aanvoer door 12 schepen op de dinsdagmarkt nadat er vrijdag een vijftal verkocht hadden. Woensdag dan ook nog een zestal vangsten. Gezien het wegvallen van de maandag als verkoopdag — voor de eigen reders, want de invoer legde een grote activiteit aan de dag — lagen de prijzen heel wat lager als verwacht. Vooral op het einde van de dinsdagverkoop ging het nogal steil bergaf, vooral voor rog en fijne soorten als griet en tarbot. De twee grote nieuwe bokkenvissers, die dinsdag samen aan de afslag waren hebben het werkelijk niet getroffen. Bijna alle soorten werden stukken goedkoper verkocht dan de voorgaande we-

OOSTENDE - DOVER - FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van 7-11-1976 tot
13-11-1976

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

— Alle dagen te 07u35 (x), te 10u05 (x) en te 14u40.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

— Alle dagen te 11u40 (x), te 15u45 (x) en te 19u00 (x).

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 11u15 (x), te 17u15 (x) en te 20u15 (x).
— Op 7, 8, 9, 10, 11 en 12-11-76 bijkomende afvaarten te 23u15 (x).

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

— Alle dagen te 01u30 (x) en te 05u00 (x).

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

— dagelijks te 00u20 (x), te 09u20 (x) en te 15u20 (x).
— Op 8, 9, 10, 11, 12, en 13-11-1976 bijkomende afvaart te 03u20 (x).

Afvaarten uit Folkestone :

— Alle dagen te 07u00 (x) en te 22u30 (x).
(x) Nemen ook voertuigen.

ken. Hierdoor vielen de opbrengsten wel lager uit dan verwacht, al bleef het nog in de reden voor de O.33 met 1.166.545 fr.; een en ander zal de reders zeker niet aanzetten hun schip nog naar de thuishaven te sturen vooral niet als de prijzen in Engeland hoger liggen. Al is het dan ook geen vaste regel wat het volgende keer weer zo tegenslaat.

LAGERE PRIJZEN

Voor bijna alle soorten is het een minder goede week geweest dan de voorgaande, vooral voor de rogsoorten die dinsdag terugvielen van 42 fr. bij de marktinzet (ook al minder dan gewoonlijk) naar 28 fr.,

STRAALBUIZEN

dit voor grote rog. De kleine rogsorteringen vielen zelfs terug onder de 20 fr. Ook voor kleinere tarbot- en grietsoorteringen vielen de prijzen snel terug. De tongen hielden nog redelijk stand en kregen tussen 120 en 170 fr. met de sterkste prijsdalingen voor de middensoorten. Voor kleine soorten als hondshaai, katrog, platjes, schar en wijting bleven de prijzen ook redelijk laag. De opvangregeling moest op het einde van de markt zelfs herhaaldelijk tussenkomen.

REDELIJK GOED VOOR

MONKEY BANKERS

Redelijk ruime vangsten voor de schepen die van de Monkey Bank kwamen verkopen. De vangsten kregen redelijke prijzen met vooral vlaswijting, grote schelvis, grote en middenslag steenschol, gul en zee-wolf aan flinke prijzen. De kleinere schelvissoorten deden het minder goed met de grote totten rond de 17 fr. en kleine totten eveneens rond die prijs. Behoorlijke resultaten voor die schepen met 657.000 fr. voor de O.232.

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

VORDAP

SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1180-4117

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

(5723V)

WEINIG HARING

Voor de haringvissers is het alleszins een magere inzet van het seizoen. Kleine vangsten met meer makreel dan haring, wat niet wijst op een spoedige gunstige kentering. De prijs voor de weinige ha-

ring is anderzijds ook niet erg schitterend en viel dinsdag onder de 12 fr. terug. Voorlopig dus weinig te verdienen voor de haringvissers die al met een vijftal koppels op zoek zijn naar de voorlopig bijna onvindbare haring.

450 BUITENLANDSE VISSERSVAARTUIGEN IN DE BRITSE 200 MIJLSZONE

Met betrekking tot de uitbreiding tot 200 mijlen buiten de kust van de EEG-vissersrijmieten hebben de Britse schippers en de R.A.F. opdracht gekregen om de aanwezigheid op te tekenen van de buitenlandse vaartuigen die voor het ogenblik nog opereren in de Britse 200 mijlszone. De schippers werden hiertoe in het bezit gesteld van speciale formulieren voor aantekening van de naam van het vaartuig, de plaats van aanwezigheid, datum en uur enz. Door de R.A.F. worden foto's genomen en alles wordt zoveel mogelijk in kaart gebracht. Men wil in Groot-Brittannië nu eens duidelijk kennis krijgen van de grootte van de buitenlandse vloot en van de vangstcapaciteit van deze vaartuigen aan de hand van de kenmerken van deze vaartuigen. Ook beschermingsvaartuigen zijn uitgevaren met dezelfde opdracht.

De eerste bekomen inlichtingen wezen er intussen op dat onder meer een Russische vloot van 48 treilers op weg is naar de Noord-Oostkust van Groot-Brittannië waar zij de vastgestelde sprotscholen wensen weg te vangen. Aldus werden volgende inlichtingen in kaart gebracht :

- 1) ten westen van de Hebrieden zowat 20 Russische treilers begeleid door een moederschip met hierbij nog enkele West-Europese schepen.
- 2) Omheen Shetland nagenoeg 150 Russische, IJslandse, Oost-Duitse, Poolse, Belgische, Noorse en Faroese treilers, met daarbij nog een twintigtal Deense treilers die op zandaaltjes vissen voor vismeel.
- 3) Een 100 mijl uit de kust van Yorkshire een Deense vloot die vist op middenwater species,

verder Nederlandse en Noorse bodemvissers.

- 4) In de Midden-Noordzee, 48 Russische treilers die de sprotscholen volgen die naar de Britse kust toezwemmen. Eveneens grote groepen Franse en Nederlandse treilers die naar de sprotscholen toevaren.
- 5) Ten Oosten van Engeland werden 9 Nederlandse, 6 Belgische en 3 Franse treilers opgemerkt die vissen op pladijs, tong, wijting en kabeljauw.
- 6) In het Kanaal, 10 Belgische en 10 Franse treilers die aan bodem visserij doen.
- 7) Aan de zuidkust van Engeland 20 Frans treilers.
- 8) Aan de Westerkust van Engeland 40 Russische treilers begeleid door een moederschip, een diepvriesschip, een inlegschip en een tanker. De treilers vissen op makreel. Hierbij nog twee Poolse treilers.
- 9) In het Bristol-kanaal, 30 tot 40 Russische treilers met moederschip, diepvriesschip en inlegschip op makreel vissende. Deze vloot doet afwisselend de visserij tussen Noord-Europa, Cuba en de Kaapverdische-eilanden.
- 10) In de Ierse Zee een onbekend aantal Franse, Nederlandse en Belgische bodemvissers (bokken) vissende vanaf het Man-eiland in aangeduide gebieden.

Als we deze cijfers ontleden dan zien we toch dat het leeuwendeel van de treilerij zowel in aantal als in grootte geleverd wordt door Rusland met navenant ook Oost-Duitse en Poolse treilers. Van de ongeveer 450 treilers waarvan sprake tellen we bijna 300 Oost-Europese die kwa vangstcapaciteit zeker 80 % uitmaken. We menen dan ook dat het weren van de Oost-Europese vloot uit de EEG-watereen een kolossale verlichting voor de partnerlanden zal betekenen, vooral omdat die vaartuigen werkelijk alle leven wegvissen, hetzij voor menselijk gebruik, hetzij voor vismeel of vistraan.

VISAANVOER TE OOSTENDE

29-10	4	62.513	2.118.074
2-11	15	225.715	8.129.132
3-1	5	62.312	1.707.629
	24	350.540	11.954.835

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

27-10	14	3.912	82.306	9.5	38.—
28-10	15	3.489	61.702	10.—	33.—
29-10	8	2.334	55.453		
30-10	12	3.198	82.371	12.—	43.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

28-10	2	2.528	66.194
29-10	3	5.357	123.150
2-11	8	18.050	514.926
3-11	4	7.028	181.741

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

28-10	3	878	32.976	35.—	40.—
29-10	2	663	23.252	33.—	37.—
2-11	1	315	16.244	50.—	54.—
3-11	1	365	16.532	44.—	48.—

BRIEVENBUS

**Waar blijft de
bewaking van de
Nieuwpoortse
vissershaven ?**

In verband met ons artikel, getiteld «Waar blijft de bewaking van de Nieuwpoortse Vissershaven?» dat vorige week in «Het Visserijblad» verscheen, ontvingen wij van burgemeester Mommerency een schrijven waarvan wij de inhoud onderstaand integraal weer geven.

Mijnheer,

In «Het Visserijblad» van 22 dezer verscheen een artikel «Waar blijft de bewaking van de Nieuwpoortse haven?», waarin U wijst op het «gebrekkig toezicht» en op de, volgens U, niet efficiënte diensten van de politie.

Uw zienswijze is sterk overdreven en strookt niet met de werkelijkheid. Vandaar hadden wij graag recht op antwoord gekregen in het voornoemde blad.

Wij wonnen het advies in van de betrokken diensten.

Reeds op 10 november 1974, bij vorige dergelijke, uiteraard niet goed te keuren daden, werden de reders en de schippers er reeds op gewezen dat veiligheidsmaatregelen dienden genomen. Er werd nl. gevraagd een stuk touw aan de trap, ter hoogte van de hoogwaterlijn vast te knopen en

deze met de nodige «loos» aan de voorste galg of dergelijke. Indien de meertouwen dus zouden worden losgegooid zou het vaartuig niet ver kunnen afdriven. Indien het schip in een tweede of verdere positie ligt, werd gevraagd een los stopeinde op het nevenliggend vaartuig aan te brengen.

Wat het toezicht door de politie betreft kunnen wij U gerust verklaren dat, rekening houdende met de dienstmogelijkheden, tijdens de avond- en nachtpatrouilles de vissershaven regelmatig bezocht wordt, zodat er van gebrekkig toezicht GEEN sprake kan zijn. Anderzijds dient er toch op gewezen dat, volgens art. 10 van het K.B. dd. 31.5.1968, het de kapiteins of bij dezes ontstentenis de eigenaars zijn die verplicht zijn hun vaartuig, zowel bij dag als bij nacht te bewaken of te doen bewaken.

Tot slot kunnen wij U verklaren dat de heer Politiecommissaris nogmaals bij zijn personeel zal aandringen op nog meer intensievere controles, zowel in de vissershaven als in de jachthavens.

Totdaar dit schrijven.

NIEUWPOORT

DONDERDAG 28-10-1976

N.700	10.657	O.104	10.657
N.172	22.440	N.798	22.440

VRIJDAG 29-10-1976

N.470	30.887	N.590	30.887
N.172	19.730	N.188	19.730
N.700	10.958	O.104	10.958

DINSDAG 2-11-1976

N.345	81.052	N.346	75.852
N.15	185.057	N.715	38.069
N.498	6.330	N.349	7.420
N.470	19.063	N.590	19.063
N.172	41.510	N.788	41.510

Vissoorten van de West, en van de spanvisserij. Alles samen 18.000 kg. De «rare» vis kreeg zijn prijs. De kabeljauw van 2.300 à 2.500 fr. de benne. De gullen van 1.600 à 2.000 fr. de benne. Er was weinig platvis die 1.600 en tot 1.800 fr. de benne kreeg. Visjes rond de 1.000 fr. Grote wijting had maar weinig trek, van 1.000 à 1.100 fr. Kleine werden nog verkocht in 't begin van de markt aan ± 650 fr., waar op het laatst de opvangregeling moest tussenkomen! Robaard kreeg slechts voor de grootste soorten 1.300 fr. de benne, de middensoort 800 fr. en kleine robaardjes, nochtans van «extra» kwaliteit, zakten tot opvangprijs. Rogsoorten, waarvan weinig op de markt, kregen voor de moers 2.850, de tilten 2.400 fr. Zandhaalen moesten ook opgevangen worden. Alles samen kregen we een eindcijfer van 514.926 fr., en gaf Allerzielandag maar flauwe prijzen!

WOENSDAG 3-11-1976

N.761	25.510	N.738	84.375
N.700	41.003	O.104	41.003
N.590	22.025	N.470	22.025

Twee vaartuigen van de West, en twee koppels «gullevisser» losten 7.000 kg. vis en 3.550 kg. volle haring.

Tarbot, de grootste kregen 220 fr., de middenslag 145. Weinig tongen, slechts 100 kg. kregen 152 fr. voor de kleine tot 180 fr. voor de andere soorten. Kabeljauw 50 fr., gullen rond de 40 fr. Pladijs van 28 à 34 fr. de kg.; de visjes van 18 à 21 fr. Grote wijting 950 à 1.100 fr., kleine van 610 à 700 fr. Moerroggen 2.800 fr., de tilten slechts 200 fr.

Volle haring werd verkocht aan 28 fr. à 38 fr. de kg.!

De eindbesomming bedroeg 235.941 fr.

OOSTENDE

VRIJDAG 29 OKTOBER 1976

MONKEY BANK

O.134	14	300	—	333.950
O.285	14	395	—	467.220
O.135	14	375	—	429.690

KELTISCHE ZEE

Z.502	18	110	3513	598.258
-------	----	-----	------	---------

DINSDAG 2 NOVEMBER 1976

IJSLAND

O.81	18	758	—	1.268.310
O.129	18	420	—	719.667

KELTISCHE ZEE

O.33	7	220	4501	1.166.545
O.186	17	250	4268	1.027.290
O.180	17	220	2577	568.246
O.198	18	130	3169	510.788

MONKEY BANK

O.232	14	475	—	657.470
O.243	14	420	—	569.701

WEST

Z.126	8	100	600	135.823
O.66	12	160	—	285.383
O.279	12	250	—	310.525

KUST

N.40-41	1	—	4900	60.238
O.206-309	1	—	3650	32.850
Z.209-509	1	—	9200	112.698
N.708-709	1	—	1950	25.762

WOENSDAG 3 NOVEMBER 1976

MONKEY BANK

O.94	14	390	—	374.375
O.141	14	373	—	304.560

KELTISCHE ZEE

O.82	16	120	2593	507.073
------	----	-----	------	---------

WEST

N.736	10	125	—	193.026
N.45	10	240	—	249.235

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 5 NOVEMBER 1976

KELTISCHE ZEE: Z.34 (4.200 tong + 140 vis).

MAANDAG 8 NOVEMBER 1976

IJSLAND: O.317 (550 m., t.t.z. 50 kab.-gul, 80 kools, 220 bonen, 40 schotse schol, 150 bl. leng, 10 varia);

O.202 (700 m., t.t.z. 25 kab.-gul, 80 kools, 20 mieten en schotse schol, 400 bonen, 25 leng, 150 bl. leng);

O.316.
KELTISCHE ZEE: O.254.
NOORD: O.229.
NOORDZEE: O.26, O.239.
WEST: O.35.

DINSDAG 9 NOVEMBER 1976

WEST: N.719.

MAANDAG of DINSDAG

IJSLAND: O.282.

WOENSDAG 10 NOVEMBER 1976

WEST: N.720.

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

	2-11-1976
Schelvis grote	35.— 41.—
Schelvis midden	26.— 31.40
Schelvis klein	19.80- 27.60
Kabeljauw	33.60- 40.—
Gul	33.— 35.80
Wijting	26.—
Schaat	58.— 60.—
Zeebaars	35.80- 38.60
Leng	34.80- 48.—
Schartong	36.— 44.60
Heilbot	120.—153.—
Koolvis	21.40- 26.80
Hondstong	31.— 48.—
Zeewolf	35.—
Staart	101.—145.—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	2-11-1976	3-11-1976
Lappen	162.—169.—	155.—158.—
Grote	165.—172.—	164.—166.—
3/4	161.—174.—	165.—170.—
Blok	149.—168.—	156.—162.—
Voor-kleine	135.—146.—	135.—142.—
Kleine	131.—140.—	126.—127.—
Slips		

Zeebrugge

Grote		
Blok		
Fruut		
Schone kleine		
Kleine		
Tout petit		
Slips		

NIET MEDEGEDEELD

Nieuwpoort

Tong I	171.—	170.—
Tong II	183.—	180.—
Tong III	185.—	80.—
Tong IV	177.—	180.—
Tong V	170.—	173.—
Kleine	152.—160.—	152.—

PLADIJS

Oostende

	2-1-1976	3-11-1976	4-11-1976
Grote	26.—32.40	17.—26.—	
Grote iek	23.—25.40	21.40-25.40	
Kleine iek	20.20-24.60	17.—24.80	
Dderde slag	17.20-21.40	17.—22.—	
Platjes	16.80-18.—	16.20	

Zeebrugge

I		
II		
III		
IV		
V		

NIET MEDEGEDEELD

Nieuwpoort

Moelen	32.—	34.—
Grote pladijs	36.—	40.—
Drielingen	22.—	20.—
Platjes		

KORTE BERICHTEN

VEEL MAKREEL OPGEVANGEN IN ENGELAND VOOR DE VISMEELFABRIEK

Op één enkele dag werd te Fleetwood deze week 500 bennen verse grote makreel onverkocht gelaten omdat ze de prijs van 370 fr per ben van 50 kg niet haalde (5.89 Pond per kit). Deze vis dan ook naar de vismeelfabrieken verzeven. De Britse pers vindt het onaanvaardbaar dat dergelijke verse en smakelijke vis geen kopers vindt. De voorzitter van de kopersbond verklaarde dat men onverwachts met een grote hoeveelheid makreel gekonfronteerd werd en dat dit de reden was waarom er geen belangstelling voor deze vis bestond.

NU OOK IERSE STROPER IN KUSTWATEREN VAN CORNISH

De producentenorganisatie van Cornish heeft een protestnota laten geworden aan haar zustermaatschappij in Noord-Ierland wegens illegaal vissen in de 3 mijlszone voor de kust van Cornish waar geen vaartuigen boven de 80 voet (24,1 meter) toegelaten zijn. De positie van het schip werd door lokale vissersvaartuigen per radar vastgesteld en toen de Ieren dit bemerkten hebben ze hun netten ingehaald en zijn weggevaaren. Het zou gaan over de "Stephens" N.174 en "Spegmana" N.247. De lokale vissers hebben gezegd dat ze op dergelijke oneerlijke manier door deze grote treilers in hun bestaansrecht bedreigd worden dat ze besloten zijn terug te vechten, desnoods met eigen middelen. De Ieren visten samen in pair.

GROTE SCHOLEN MAKREEL OP DE WESTKUST VAN SCHOTLAND

Door Schotse vissersvaartuigen werden grote vangsten makreel op de westkust gemaakt. Grote scholen makreel draaiden op naar de Minch waar Schotse vissers zich in feite voor de haring klaar maakten. Meer dan 3.000 ton werd in één enkele week binnengebracht waarvan ongeveer de helft naar de vismeelfabrieken ging en de andere helft opgekocht werd voor de uitvoer naar het Europees vasteland. Anderzijds zijn verscheidene Schotse vissers die normaal naar de Zuid-West zouden vertrekken voor de haringvangst, naar de Noordzee uitgevaaren op de ronde vissen, aangetrokken door de bijzonder goede prijzen die deze vissoorten maakten.

DE FRANSE REUZEPAKKETBOOT „FRANCE” REEDS 2 JAAR IN DE HOEK

Het is reeds sinds 30 oktober dat de prestigieuze pakketboot „France” officieel werd opgelegd in Le Havre in wat we zouden noemen, de vergeethoek. Men heeft tevergeefs naar oplossingen gezocht, zowel in binnen- als buitenland voor een bestemming voor dit vaartuig. Ondertussen kost dit vaartuig kapitalen aan onderhoud, toezicht, deging en zo meer! De „France” was een prestigestunt met alle nadelige gevolgen van dien.

DE VERRE BRITSE VISSERIJ TEGEN EEN EKSKLUSIEVE 50 MIJLSZONE

Op het eerste zicht lijkt het paradoksaal dat Britse rederijen zouden gekant zijn tegen het voorzien van een eigen eksklusieve visserijzone van 50 mijlen uit de kust. Nochtans gezien deze zone zou voorbehouden blijven aan de eigen kustvisserij, ziet de Britse IJslandvisserij hier een onderhandelingswapen uit de hand vallen om met IJsland en Noorwegen voor wederzijdse visserijrechten te kunnen onderhandelen. Inderdaad vissen Noorse en IJslandse vaartuigen hoofdzakelijk in de 50 mijlszone uit de kust van Groot-Brittannië en zouden deze landen dus alle belangstelling verliezen in onderhandelingen ten voordele van hun vissers die de 50 mijlszone zouden uitsluiten. Anderzijds is de enige hoop die de Britse IJslandvissers overbleef voor een eventuele verlenging van het Oslo-akkoord dat vervalt op 1 december, het toekennen van visserijrechten aan de IJslandse en Noorse visserij. Deze diepzeetreilers kunnen inderdaad niet ingezet worden of zeer moeilijk in de E.E.G.-200 mijlszone daar ze voor deze visserij niet aangepast zijn. We wijzen er op, dat amderzijds geen rechten zouden kunnen toegekend worden aan derde landen in een eksklusieve 50 mijlszone, zonder dit eveneens toe te laten aan de E.E.G.-partnerlanden, vooral dat het de Brusselse Commissie is die in naam van de Gemeenschap zal moeten onderhandelen met Noorwegen en IJsland en het onvoorstelbaar is dat ze de eigen visserij uit deze onderhandelingen zouden sluiten.

Aldus gezien wordt de stellingname van de Britse diepzeevloot tegen een eksklusieve 50 mijlszone een troef voor de traditionele visserij van landen zoals België, Nederland, Frankrijk, Denemarken en West-Duitsland. Het is duidelijk dat zowel de Britse minister Crossland als indirekt de Ierse minister Fitzgerald met deze stellingname geplaagd zitten en dit minstens de zo geroemde eenheid onder de Britse en Ierse vissers doet barsten.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	2-11-1976		3-11-1976				2-11-1976	4-11-1976
Tarbot : groot (123)	140 -165		145 -180				180 —,—	200 —,—
midde! (123)	110 -135		110 -125				150 —,—	145 —,—
klein (123)	75,—90,—		47,60-90,—				100 —,—	100 —,—
Griet : groot (123)	85,—92,—		75,—,—				80,—115	
midde! (123)	60,—64,60		60,—,—					
klein (123)	20,—41,20		30,—,—					
Schelvis : groot	43,—52,—		40,—42,60					
midde!	35,—38,60		27,20-32,—					
klein	17,—20,60		12,80-16,80					
Heek : groot	85,—102		87,—91,—					
midde!	45,—62,—		85,—,—					
klein								
Lom								
Leng	36,—41,20							
Rog (I)	15,—43,40		30,80-36,—					
Kedrog (123)	36,—56,20		39,20-50,—					
Rog (23)							57,—,—	56,—,—
Tilten (23)							48,—,—	40,—,—
Scherpstaart (23)							45,—,—	45,—,—
Halve mans (23)							40,—,—	37,—,—
Toelt (2)								
Katrog (2)								
Kabeljauw	33,—42,60		34,—40,20				46,—50,—	50,—,—
Gul (groot)	24,20-33,60		26,20-35,40				36,—40,—	34,—41,—
Gul (middel)								
Gul (klein)								
Hosemondhamme	85,—135							
Wijting : groot	14,20-26,20		12,40-20,—				20,—22,—	20,—,—
klein							12,—14,—	12,—14,—
Schar	10,20-21,—						116,—30,—	12,—20,—
Steenscho!]	32,—94,60		27,—76,40					
Zeehaal	18,—28,40		25,80,—				5,—,—	7,—,—
Hondshaal	8,—12,—		7,80-17,60					
Doornhaal								
Pieterman								
Makree!								
Horsmakree!								
Zeekeeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	6,—14,60							
Schartong	17,—48,20							
Volle haring	11,20-15,80							
IJle haring								
Haringshaal								
Steenholk	16,—17,60							
Heilbot								
Koolvis	21,60-24,—							
Steur								
Zeewolf	35,—39,60		33,60-46,—					
Pollak	98,60-44,20		36,—39,40					
Zonnevis	90,—150							
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel								
Schotse scho!							30,—,—	22,—,—
Zeehond								
Bot								
Rode Poon (roobaard)	8,—11,—						7,—28,—	7,—30,—
Grauwe Poon (knorh.)	6,80- 8,—							
Rode Knorhaan	10,40-58,—							
Posten								
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

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)

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

23/143 (T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.
Zie B.a.Z. 1/51-1976.

Gedurende de periode van 8 tot en met 19 november 1976, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt :

- week van 8 tot 12 november : geen schietoefeningen ;
- week van 15 tot 19 november 1976 : op woensdag 17 en donderdag 18 november 1976.

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

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

(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 22-10-'76 — H. 60605)

23/144 (T) Haven Zeebrugge. — Havendam. Herstellingswerkzaamheden.

Wegens dringende herstellingswerken aan de havendam, zal het gedeelte van de kaai tussen bolders 65 en 72 niet kunnen gebruikt worden voor het aanleggen en afmeren van schepen, vanaf 18 oktober 1976.

Tussen bolders 66 en 71 zal een damwand geheid worden in het water, op ongeveer 2,5 m uit de kaai.

Deze werken zullen aan beide uiteinden bebakend worden door een rood licht, loodrecht geplaatst boven een wit licht.

(Zie Belg. krtn. „D 11” en „Monding der Westerschelde”).

(Med. Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen
14-10-'76 — H. 60562)

NEDERLAND

23/145 (T) Westerschelde. — Pas van Terneuzen. Braakmanhaven. Geleidelijk gewijzigd.

Zie B.a.Z. 9/83 (T)-1976 sub a.

Positie : $\pm 51^{\circ}20'21''N$ — $3^{\circ}45'39''E$.

Het tijdelijk verplaatste lage licht is thans : Iso 2 sec.

(Zie Belg. kr. „Schelde”).

(Ned. B.a.Z. 3172 (T) — H. 60561)

23/146 Westerschelde. — Lichtbaken Marlemonsche Plaat. Sectoren gewijzigd.

Positie : $\pm 51^{\circ}22'.3N$ — $4^{\circ}08'.9E$.

De sectoren van het licht Marlemonsche Plaat wijzigen als volgt : „Rood” van onder de wal (070° als voorheen) tot in 084°; „Wit” door E tot in 091°; „Groen” tot in 158°; „Wit” door S tot in 221° (als voorheen); „Rood” tot in 233°; overigens „Wit”.

(Zie Belg. kr. „Schelde” en Lichtenlijst 1972 — Nr. 628).

(Ned. B.a.Z. 3233 — H. 60618)

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 28 oktober werd aangevoerd : 932 kg tong; 59 kisten tarbot en griet; 132 kisten kabeljauw; 492 kisten wijting; 837 kisten schol; 145 kisten schar; 36 kisten makreel en 53 kisten varia.

Prijzen in gulden per 1 kg : grote tong 14.70-14.52; grootmiddel tong 12.91-12.69; kleinmiddel tong 12.53-11.71; tong één 2.56-11.72; tong twee 10.82-10.52; tarbot 12.38-11.55.

Per 40 kg : fint 27-16; rode poon 134; krab 50-26; steenbolk 47-34; schar 70-50; makreel twee 57-48; wijting drie 76-42; tarbot 356-350; griet 225-61; kabeljauw twee 228-190; kabeljauw drie 174-138; kabeljauw vier 150-132; kabeljauw vijf 130-108; schol één 90; schol twee 100-84; schol drie 100-66; schol vier 79-50.

De besommingen waren : KW 152 8300; HD 16 12.000; HD 103 9.200; UK 36 18.800; UK 159 4.300; UK 186 1.640; UK 200 1.000; VD 5 2.900; VD 2 1.260; WR 47 11.200; IJM 4 15.500; IJM 20 27.400; IJM 27 1.200.

Spanvissers : UK 56 en UK 17 5.54; UK 48 en UK 78 3.900; UK

145 en UK 135 3.240; UK 218 en UK 236 4.340; UK 234 en YE 25 1.690.

Aan de dinsdagmarkt van 2 november werd aangevoerd : 129 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 198 kisten kabeljauw; 1083 kisten koolvis; 178 kisten schelvis; 298 kisten wijting; 46 kisten schol; 53 kisten schar; 2 kisten haring; 298 kisten makreel; 100 kisten diversen.

Prijzen in gulden per 1 kg : grote en grootmiddel tong 12,87;

Per 40 kg : tarbot 212-162; griet 12.29-12.00; tong twee 10.80-10.60. kleinmiddel tong 12,16; tong één jauw drie 166-134; kabeljauw vier 128-110; kabeljauw één 142-138; 160-110; kabeljauw vijf 134-92; haai 54-41; schelvis één 122; schelvis twee 96; schelvis drie 70-67; schelvis vier 61; schol één 92; schol twee 110-100; schol drie 98-84; schol vier 86-76; wijting drie 82-33.60; makreel twee 52-22; haring twee 45-35; schar 92-55; ham met kop 134-102; grote leng 84-78; kleine leng 72; witte koolvis 94-89; koolvis twee 67-56; koolvis drie 64-57; koolvis vier 56-46.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 25-10 tot en met 29-10-1976

Door 100 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Vissoort	Hoeveelheid in kg.	Opbrengst	Prijs in kg.
TONG	22.817	269.747,04	van f 14,73 - f 10,01
TARBOT	15.905	90.859,71	van f 13,12 - f 3,00
SCHOL	167.045	283.068,05	van f p,30 - f 1,15
KABELJAUW	16.280	44.726,08	van f 4,65 - f 1,74
GRIET	4.822	11.039,66	van f 3,99 - f 1,86
SCHAR	12.300	15.923,56	van f 1,88 - f 0,70
WIJTING	22.190	29.704,92	van f 1,81 - f 0,91
POON	5.920	4.261,03	van f 2,02 - f 0,48
BO T	5.735	5.015,14	van f 0,74 - f 0,41
STEENBOLK	4.370	3.719,05	van f 1,06 - f 0,44
HOZEMOND	2.553	7.666,93	van f 3,17 - f 2,16
HAAI	935	1.208,00	van f 1,73 - f 1,04
SCHELVIS	790	1.311,26	van f 2,34 - f 1,44
TONGSCHAR	655	2.075,34	van f 3,78 - f 2,32
PALING	934	9.155,50	van f 1.200 - f 8,00
DIVERSEN	1.193	1.920,81	van f - f

284.444 780.402,06

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN



Agent en deponhouder voor de Visserij:

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varosseau en Vettowinkel)

(7772V)

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

Kantoren

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

Na de uren

Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

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

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD

BAADER®

bouwt de machines van morgen en
van maarschalkerswaart levert ze.

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

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN
