



**het
visserij
blad**

VRIJDAG 18 FEBRUARI 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 6 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

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)

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

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)

Aan onze postabonnees

De abonnementsprijzen voor 1977 zijn :

1 jaar	: 1.500 fr.
9 maand	: 1.125 fr.
6 maand	: 750 fr.
3 maand	: 380 fr.
Nederland	: 1.600 fr. (110 gulden)
Buitenland	: 1.700 fr.

Kan gestort worden op p.c.r. nr. 000-0418987-44 of op Bank
Lambert Brussel nr. 384-1605797-46.

Lees „HET VISSERIJBLAD”

het visserijblad

Vrijdag 18 februari 1977 — Nr. 6

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.500 FR — 6 MAANDEN 750 FR. —
3 MAANDEN 380 FR — BUITENLAND 1.700 FR — NEDERLAND 110 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAL 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

Brugge brengt Oostende in eigen burcht een striemende kaakslag toe

Geen nieuwe vissershaven te Zeebrugge

Het is dus donderdagavond dat een 200-tal aanwezigen de uiteenzetting hebben gehoord over de betrachtingen en de verwezenlijkingen door de stad Brugge en inzonderde de Mij. der Brugse Zeevaartinstellingen gedaan, om van Zeebrugge een belangrijke transit- en containerhaven te maken.

Velen onder de aanwezigen waren er heengegaan met het kritisch inzicht de vele miljarden welke aan deze haven besteed werden, nodeloos of niet, te bekritisieren en de grote geldverspilling aan te klagen.

Wie tegenwoordig was en na de inleiding van de voorzitter der Kamer van Handel en Nijverheid van Oostende, schepen Traen, tezelfdertijd voorzitter van de Mij der Brugse Zeevaartinstellingen gehoord te hebben, zal zeker tot andere gedachten zijn gekomen en in zekere zin bewonderend hebben opgekeken naar de vele initiatieven en verwezenlijkingen door hen tot stand gebracht.

Schepen Traen heeft dit op een meesterlijke wijze aangetoond en niemand kan hen verwijten **getracht** te hebben van de Staat **miljarden** los te krijgen om te trachten te verwezenlijken, wat thans is geschied en nog aan het worden is. Dat is ten andere zijn volle recht.

Het valt daarom des te meer te betreuren dat vele verantwoordelijken van het Oostends schepencollege met de burgemeester aan het hoofd, er niet aanwezig waren.

Ze zouden er een lesje gekregen hebben inzake havenpolitiek, initiatieven en verwezenlijkingen.

Ze zouden hebben kunnen vaststellen hoe hardnekkig en met welke middelen men zijn doel heeft willen bereiken en ze zouden ook hebben kunnen zien welke resultaten het reeds opgeleverd heeft. Te Oostende heeft men eerst de Townsend-lijn voorbij onze neus laten gaan, met de luchthaven is het even ver gesteld en nu zijn ook de vliegtuigen Oostende-Londen gaan fluiten om te Zeebrugge te starten.

Straks zullen de internationale treinen nog slechts van uit Brussel vertrekken en niettegenstaande alle burgemeesterlijke ontkenningen, zal de zeemacht in 1980 volledig van uit Zeebrugge opereren.

Oostende mag aansluiten bij Bredene om nog wat te leven van de eendags toeristen.

Het is een bewijs van de kortzichtigheid en het gebrek aan invloed van onze politici en het is niet met karnavalbals en gouden bruiloften of openingen van cafés bij te wonen, dat men een stad, een haven, een vliegveld en een vissershaven doet bloeien.

Langs deze weg kunnen we slechts het stadsbestuur van Brugge en in het bijzonder schepen Traen gelukwensen voor wat te Zeebrugge verwezenlijkt werd.

Het weze een les en een aansporing voor de Oostendse politici tot welke kleur zij ook behoren en hun afwezigheid op die avond is een bewijs van de grote belangstelling welke zij hebben voor de grote problemen van onze havens, luchthaven en stad aanbelangend.

Buiten de schepenen Dumarey, Felix en Goekint, alsook senator Van Canneyt, was niemand aanwezig, waarschijnlijk uit vrees er les te moeten nemen.

De uiteenzetting van Schepen TRAEN

Na ingeleid te zijn gaf schepen Traen aan de hand van plannen, film en statistieken een duidelijke uiteenzetting over wat verwezenlijkt en betracht wordt.

Hij zei o.m. :

- 1 — de uitbouw van Zeebrugge is een nationale zaak ;
- 2 — Zeebrugge heeft een bijzondere betekenis voor West-Vlaanderen ;
- 3 — twee havens zoals Brugge en Oostende kunnen, in bepaalde domeinen, samenwerken en zullen aldus waarschijnlijk — het omgekeerde ware bijna ondenkbaar — concurrentieel tegenover mekaar staan. Wat dit laatste betreft (« concurrentie »), betekent dit niet noodzakelijk een euvel.

DE UITBOUW VAN ZEEBRUGGE EEN NATIONALE ZAAK

Zeebrugge is een nationale zaak.

Zeebrugge maakt deel van het belgisch havencomplex, dat zich uitstrekt van de smalle kuststrook (met 2 of 3 havens op de kustlijn) over Gent tot Antwerpen.

In de XXste eeuw heeft Antwerpen een werkelijk dominerende, monopolistische positie verkregen en terzelfdertijd ook het leeuwenandeel van de investeringen.

Sedert een 10 à 15 jaar zijn echter in de scheepvaart, in de wereldhandel en in de havens grondige, structurele veranderingen ingetreden. Ik resumeer ze :

- 1) grotere dimensies der schepen (gigantisme), niet alleen wat de diepgang betreft ; en niet alleen bij petroleumtankers...
- 2) nieuwe vervoertechnieken : de container, het Ro-Ro-schip en het Lash-schip zijn enkele spectaculaire voorbeelden ervan ;
- 3) kapitaalsintensiviteit : een (ledig) containerschip van de derde generatie (Zuid-Afrikadienst) kost meer dan 4 miljard BF. De eis van snelle rotatie en de concentratie op weinige havens zijn er het gevolg van.
- 4) de wereldhandel en het volume goederen dat per schip wordt vervoerd, zijn enorm toegenomen, en normaal mag een nog verdere groei verwacht worden.

Deze grondige en snelle evolutie oefent vanzelfsprekend invloed uit op de havens.

(vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

Ik geloof dat ik niet hoeft uit te wijden over de geografische positie van een haven op de stroom, diep in het binnenland gelegen, zoals Antwerpen.

Havens zoals Rotterdam, Bremen (met Bremerhaven) en andere hebben zich op een ononderbroken wijze uitgebreid tot op het zeefront.

Indien België zijn vooraanstaande rol als verkeersschijf en als vervoermiddel wil bewaren en vrijwaren voor de toekomst, dan moet, in het Belgisch havencomplex, één deel uitgebouwd worden op de kustlijn zelf, naar het voorbeeld van wat elders bestaat. Een Engelse krant noemde dit de bi-polaire structuur van de Belgische havenontwikkeling.

De havengebruikers — verladers en reders — zullen dan zelf, naargelang hun lading en schepen, hun berekeningen maken waar zij het best de overslag verzekeren. Veel beschouwingen zullen daarbij meespelen :

- de havenrechten (voor een klein deel...).
 - de havenkosten : loodsgelden, sleepgelden, de behandelingskosten zelf...
 - het duur kostende tijdsverlies, vooral dan voor de moderne dure schepen ;
- en nog tal van andere factoren die soms niet alleen financieel berekend worden.

Ik geloof dat daarmee de kern gezegd is

- van de motivering van de uitbouw van Zeebrugge en vooral van de voorhaven ;
- van de al dan niet geschreven havenpolitiek van ons land.

Zeebrugge is de jonge Belgische haven die een rol moet vervullen telkens wijzigingen in technieken en verkeerspatronen een overslag op de kustlijn wenselijk maken.

En deze wijzigingen worden geïllustreerd door

- de containerschepen ;
- de roll-on/roll-off-transporten ;
- het energievervoer, en hier staat de aardgasterminal in de actualiteit.

ZEEBRUGGE, EEN BIJZONDERE BETEKENIS VOOR WEST-VLAANDEREN

Een haven is een groeipool, waarvan de uitwerking en de voordelen zich ver laten gevoelen.

Bekommerd om de effecten op zeer korte termijn stelt men ons dikwijls de vraag hoeveel arbeidsplaatsen aldus in de havenzone geschapen worden. En liefst voegt men eraan toe : binnen hoeveel maand ?

Ik geloof dat op dergelijke vragen geen precieze en definitieve antwoorden bestaan.

Met de uitbouw van een havenstructuur leggen wij de harde lijnen vast, waarop later, en voor méér dan één generatie, activiteiten zich ontwikkelen : overslag- en transportondernemingen, industriën, distributiebedrijven, de hele tertiaire sektor...

Aan bepaalde functies van de haven — ik denk op de aardgasterminal — is een hele ketting van mogelijke produkties verbonden. Het rapport « Symarindus » (mede opgemaakt door de W.E.S.) heeft dit onlangs uitvoerig en deskundig geïllustreerd.

De invloed, de krachtlijnen van een zgn. groeipool reiken veel verder dan het eigenlijke havengebied. De verbindingen — kanalen, autowegen, pijpleidingen — verzekeren de voortplanting en de uitbreiding van het groeiproces.

Zeebrugge is van belang voor de hele provincie West-Vlaanderen.

IS SAMENWERKING TUSSEN OOSTENDE EN ZEEBRUGGE MOGELIJK ?

De « range » Le Havre - Hamburg bedient een enorm actief en uitgebreid hinterland.

Dit hinterland strekt zich uit tot in Oostelijk Europa en dikwijls tot aan de horizons van de Middellandse Zee. Het tijdperk van de per haven wel afgelijnde hinterlanden is voorbij. Zwitserland bv. betekent voor Zeebrugge een aan- en afvoergebied voor diverse bestemmingen.

Deze gebieden of invloedssferen zijn, precies in de mate dat de grenzen ervan vaag geworden zijn, altijd bedreigd en onzeker tot voor kort vaarden de grote containerschepen omheen de Kaap de Goede Hoop. Thans gaan ze door het Suezkanaal. Dit is het geval met de schepen voor Australië en Nieuw-Zeeland. U begrijpt onmiddellijk hoe voordelig de geografische ligging van havens zoals Marseille (l'« Europe du Sud »), Genua, Triëste opnieuw wordt voor een groot stuk van Europa.

Onze verbindingen moeten wij dan ook sterk uitbouwen. In een land en een streek als de onze moeten wij het hebben van wat men noemt « une géographie volontaire ». Oostende en Brugge hebben, voor hun eigen havenfuncties, alle belang bij de uitbouw van :

- a — een goed vertakt autosnelwegennet : de verbinding Kortrijk - Parijs - Wallonië wordt aangesloten op de E5 te Jabbeke en vandaar op Oostende en Zeebrugge. Het is, voor onze beide havens, van vitaal belang dat deze verbindingen zo snel mogelijk zouden tot stand komen en deze samenwerking moet zeker op westvlaams vlak tot uiting komen.
- b — een moderne aansluiting van de waterweg op de delta van Rijn, Maas en Schelde. De huidige vaart tussen Brugge en Gent is totaal onvoldoende.

De plannen zijn klaar voor het « Noorderkanaal » dat ten noorden van Brugge afbuigt naar de Brugse Achterhaven en zo naar Passendale en Oostende toe.

Aldus worden onze havens en industriegebieden verbonden door een kanaal van 2.000 ton, waarop duwvaart mogelijk is.

Terzelfdertijd worden onze havens de meest zuidelijke Rijnhavens vermits de belangrijkste sectie van het Noorderkanaal in open verbinding zou staan met het kanaal Gent-Terneuzen, terwijl anderzijds via Merendree en de gecombineerde Leie de streken van Roeselare, Kortrijk en Rijsel worden bereikt, en, via de ringvaart om Gent, de bovn-Schelde in Vlaanderen, Wallonië en Noord-Frankrijk.

ONZE VERBINDINGEN MET ENGELAND

Er is vanzelfsprekend een functie waar Oostende en Zeebrugge in een concurrentiële verhouding staan : nl. voor de verbindingen met Groot-Brittannië. Dit kan misschien vervelend zijn voor haven- en stadsbestuurders, maar voor de gebruiker en cliënt betekent het een voordeel en, in ieder geval, betekent concurrentie meestal een heilzame zweeps slag : ik denk het volgende te mogen bevestigen :

- dat in onze beide havens, de installaties voor de lijnen op Groot-Brittannië optimaal gebruikt worden ;
- dat de aanwezigheid van bv. Townsend ons land ongetwijfeld een belangrijke verkeersstroom heeft opgeleverd ; en dat deze rederij de verantwoordelijken van « Sealink » tot waakzaamheid, beter management en nog betere service heeft aangespoord.

Oostende zal de leiding bewaren voor de passagierstrafieken, terwijl Zeebrugge vooral succes boekt in de vrachtaart. Ik hoop dat Prof. Dr. Norbert Vanhove straks de gelegenheid zal krijgen om onze grote verwachtingen voor beide havens in deze sektor uiteen te zetten.

Ik ben er verder van overtuigd dat Oostende-Brugge-Zeebrugge een maritieme driehoek vormen waarvan de uitrusting op diverse vlakken een gezamenlijke groei zal waarborgen. Een praktisch voorbeeld daarvan is o.m. dit : de aanwezigheid van een moderne vlieghaven in Oostende.

Alleen reeds voor de reders betekent de nabije ligging van deze vlieghaven een gunstige factor voor de haven wanneer zij, meestal met privé-vliegtuigen, hun schepen moeten volgen of bijstand verlenen.

Om te besluiten wilde ik nog enkele woorden wijden aan de plannen van de haven van Brugge-Zeebrugge en aan de integratie van deze nieuwe haven in ons kustlandschap.

Ik kan de opvatting van Zeebrugge best vergelijken aan twee luiken rond één scharnier

De scharnier is de grote nieuwe sluis (500 x — 15 m. x 57 m.). Het eerste luik is de nieuwe ACHTERHAVEN, waar de kaaimuren van het insteekdok opschieten.

Het andere luik is de nieuwe BUITENHAVEN.

Deze nieuwe voor- of buitenhaven moet België's Balcon worden op de Noordzee voor een reeks moderne trafieken. En de onmiddellijke aanleiding voor een versnelde uitbouw is vanzelfsprekend de nood aan een aardgasterminal.

De nieuwe voorhaven is, in meerdere opzichten, iets uitzonderlijks :

- door zijn **dimensies** in zeer ingewikkelde fysische voorwaarden ;
- door de gevolgde werkwijze : aannemers, ontwerpers en overheid zijn verbonden en werken samen binnen een **raamkontraat**. Het is de eerste maal dat deze werkwijze in België wordt toegepast. En ik verheug mij in de aanwezigheid van de heer Philippe Vanden Borre, directeur-generaal van stedenbouw en specialist in administratief recht, die de « vader van het raamkontraat » genoemd wordt.

BESLUIT

Wij leven en werken in een klein land. Wij bezitten een kuststrook die mooi was, en het op vele plaatsen beleven is, die een uitgelezen toeristische en recreatiezone uitmaakt, en waar een opeenvolging van steden, havens, vissershavens, industrie te vinden is.

Met dit alles moeten wij, bij de uitbouw van Zeebrugge, rekening houden. Wij zijn ons bewust dat de voor- en achterhaven een belangrijke ingreep vormen in het natuurlijke milieu. Het is een opgave en een uitdaging.

De vorm van het achterhavengebied laat een afscherming toe waarvan het Boudewijnkanaal thans al een overtuigend voorbeeld bezorgt.

De voorhaven die nu ter studie is, levert natuurlijk een ander en een veel moeilijker probleem.

Wij geloven dat deze voorhaven landschappelijk moet gezien en ingeplant worden :

- geen gezichtseinder ontnemen aan de omringende badplaatsen ;
- architectonisch afgewerkt : langs de zonnekant, door een residentiële strook ; langs de oostkant, door een jachthaven.

De specifieke functies van deze voorhaven maken een dichte buurschap, ja, een integratie, met andere functies van de kust mogelijk.

Want in ieder geval komen daar géén, in welk opzicht ook, polluerende industrie.

Onlangs las ik in een Frans artikel dat Louvain-la-Neuve, de nieuwe stad voor mensen en wetenschap als de Waalse tegenhanger gezien werd van Zeebrugge. Toen werd ik helemaal overtuigd dat Zeebrugge een grootse realisatie moest worden ten dienste van de techniek, de economie, maar op de eerste plaats van de mens.

(vervolg blz. 3)



Begin deze week moest de brandweer uitrukken nadat ter hoogte van de «Ryco» het aldaar gemeerde jacht «Odin» water maakte en dreigde te zinken. Door het accuraat en snel optreden van onze spuitersmannen kon veel onheil voorkomen worden. Foto WDB)

(Vervolg van blz. 2)

ENKELE VRAGEN

« KOMT ER EEN NIEUWE VISSERSHAVEN ? »

Na deze zeer zaakrijke en nuttige uiteenzetting werden hem enkele vragen gesteld door ondergetekende en wel als volgt :

- 1 — Is het waar dat Brugge er op lange termijn rekening mede houdt, dat de zeevisserij uit Zeebrugge verdwijnt en naar Oostende komt ?

Immers wordt het meer en meer duidelijk dat het Algerijns gas naar Zeebrugge komt. Volgens ons is een zeer drukke scheepvaart in de voorhaven, een te zware belemmering voor de vissersvaartuigen om de schuilhaven snel te kunnen aandoen en verlaten. Daarenboven wordt de gas terminal oostelijk, voor Heist gebouwd, waardoor een nieuwe vissershaven onmogelijk wordt, gezien dit terminal 2 à 3 km van de bewoonde kom moet verwijderd blijven of andersom, geen mensen mogen komen werken en wonen binnen die zone.

Zal de Zeebrugse zeevisserij nu reeds ingelicht worden, dat dit hen te wachten staat ? Of garandeert U integendeel het voortbestaan en zelfs de expansie van die vissershaven ? En zo ja, hoe denkt U dit te realiseren ?

- 2 — Een ander bedreiging voor de Vlaamse kustvisserij ligt bij de baggerwerken en zandwinning.

Meent U niet dat het drastisch ingrijpen zoals het aanleggen van een voorhaven in Zeebrugge, de bouw van kilometers lange onderwater strekdammen, de grootscheepse baggerwerken om de vaargeul naar Zeebrugge op min. 19 m te brengen, en tenslotte het afgraven van de zandbank (o.m. de Kwinte Bank) een zeer ongunstige weerslag zullen hebben op de noodzakelijke rust in de broed- en kweekplaatsen, en bijgevolg op de vis- en garnaalstand langs onze kust ?

Zal daardoor ook het nautisch en biologisch evenwicht op onze zeebodem niet verstoord worden ?

En zo U op deze vraag geen klaar en duidelijk antwoord hebt, is het dan wel verantwoord met een diepzeehaven te gaan experimenteren en maar af te wachten wat er van komt, na miljarden er aan verspild te hebben ?

Het antwoord :

Te Zeebrugge komt er geen nieuwe vissershaven, maar zal de huidige aangepast worden met de verdwijning van de yachten, de baggerboten, het versterken van de kaaimuren om een grotere diepgang toe te laten en het verlengen van een bepaald gedeelte.

Hier ook werd dus weerlegd dat ten oosten naar Heist toe, een nieuwe haven zou gebouwd worden.

DE HEER VANHOVE gaf als o.-directeur van de West Vlaamse Economische Raad daarna een uiteenzetting van het belang van het industrie-terrein voor de haven van Oostende, zijn vlieghaven en het aanpassen van het wegennet, waarna Schepen Dumarey betreurde dat er geen nationale havenpolitiek gevoerd wordt inzake tarieven.

Wie deze avond niet bijgewoond heeft, kan het slechts betreuren, welke gedachte hij ook toebedeeld is.

P. VANDENBERGHE

GERUSTSTELLEND VERKLARING VAN DE FRANSE PRESIDENT Geen visserijrechten prijsgegeven ?

In een rede gehouden door de Franse president te Saint-Gurmelé, binst zijn bezoek verleden week aan Bretagne, heeft deze uitdrukkelijk bevestigd, **DAT DE FRANSE VISSERIJRECHTEN NIET ZULLEN PRIJSgegeven WORDEN** in de Ierse en Britse kustwateren en dat Frankrijk zich tegenover de Ierse en Britse eisen voor eksklusieve eigen visserijzones, onverzettelijk zal tomen. Hij zal in deze zin verder opdrachten geven aan de Franse afgevaardigden in de Commissie te Brussel. De Franse president onderhield zich met personen uit de visserij, de visbe- en verwerkende bedrijven en ging onder meer aan boord van een vissersvaartuig waar de schipper-eigenaar hem, aan de hand van de visserijkaarten, het groot belang aantoonde van de Franse visserij in de thans door de Ieren en Britten betwiste kustwateren. Toen een ander reder hem op de gestegen uitbatingskosten wees, antwoordde Giscard met er op te wijzen, dat men het probleem van de brandstofprijzen opnieuw in de regering zou bespreken. De aankomst van de Franse president viel samen met het bericht van het over boord slaan in het Kanaal van 3 vissers uit de streek die niet meer konden gered worden. De heer Giscard d'Estaing memoreerde deze ongelukkige gebeurtenis door op het moeilijke en gevaarlijke leven van de vissers te wijzen en het recht die deze aldus hebben op bijzondere

begeleiding en tussenkomst. Het bezoek dat de president aan het eiland Hoaut moest brengen, werd wegens te zware zee afgelast. Met zijn bezoek aan Bretagne en omliggende vissershavens, heeft de Franse president toch duidelijk zijn belangstelling voor de nationale visserij getoond en werden de betrokken vissers die onder de Britse kust vissen, toch weerom gerustgesteld.

Het is jammer dat wij ons zelf altijd moeten verheugen in de onverzettelijke houding ter zake ingenomen door de hoogste gezagdragers in het buitenland, onder meer nu door de Franse president en bij gelegenheid ook door de Nederlandse Minister van Landbouw en Visserij. Het komt ons voor dat de visserijsector in eigen land zeer stiefmoederlijk behandeld wordt en minstens niet die interesse uit regeringskringen krijgt men wel in de buurlanden vaststelt. Moet men anderzijds de hand ook niet in eigen boezem steken en doet men in de eigen kring wel genoeg om gehoord en gevolgd te worden ? Integendeel worden wij hier nog gezegend met een keuring waarvan de integrale toepassing zou gelijk staan met het praktisch totaal uitschakelen van de handel en de be- en verwerkende nijverheid en worden giftige lozingen gemeld die door de betrokken ministeries goedgepraat worden met het antwoord dat de bevoegde diensten deze lozingen van nabij volgen !

Demonstratie van Noordduitse reddingspakken

Donderdag 10 februari, greep in het Montgommerydok in Oostende, een demonstratie plaats met de befaamde reddingspakken «Nordwester». Deze demonstratie, welke plaats vond op verzoek van de Belgewoond door de Heer Hoofdinge-gische Zeevaartinspektie, werd bij-mieur-Directeur Depaepe met zijn staf, de heer R., Ghys, havenkapi-tein de heer Debock, nautisch di-recteur van het Loodswezen en vele anderen.

De bedoeling van deze demonstra-tie was na te gaan, in hoeverre het reddingspak «Nordwester» tegemoet komt aan de eisen welke aan een «werkvest», zoals bedoeld in art. 5 van het K.B. van 12 juni 1975, ge-steld worden.

Betreffend artikel 5 vermeldt in een aanvulling op artikel 58, par. 1 van het Zeevaartinspektiereglement het volgende :

«Aan boord van vissersvaartuigen moet voor ieder opvarende tenmin-ste één reddinggordel en een werk-vest beide van een goedgekeurd ty-pe, aanwezig zijn».

Artikel 18 van hetzelfde K.B. ver-meldt :

«De schipper is verplicht zorg te dragen dat het werkvest, zoals voorgeschreven bij artikel 58, par. 1, door de bemanning wordt gedra-gen,, telkens de omstandigheden zulks vereisen.»

Tijdens deze demonstratie is over-duidelijk het grote nut van een der-gelijk reddingspak gebleken.

Ontworpen op verzoek, en volgens aanwijzingen van een aantal voor-aanstaande Offshoremaatschappij-en, is men er inderdaad op overtu-igende wijze in geslaagd een warm pak te ontwerpen dat een zeeman beschermt en ingeval van over boord vallen, kans biedt op overle-ving.

Zelfs wanneer een drenkeling be-wusteloos is blijkt het gedemon-streerde reddingspak alle kansen op overleving voor de drenkeling te bieden. Zo is het praktisch onmo-gelijk gebleken met het gezicht on-der water te komen en te blijven.

Waren de proeven in het Mont-gommerydok reeds van die aard, dat het reddingspak «Nordwester» zijn grote nut bewees, dan is dit even later op een nog meer over-tuigende wijze gebleken in volle zee.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werden weer diverse zaken behandeld. Een eerste geval betrof het verdwijnen van matroos Jan De Witte aan boord van de kanaaltreiler Z.597 «Jupiter» en daarvoor weet schipper Vantuyghem, die als getuige werd opgeroepen, te vertellen dat het helemaal niet is uitgesloten dat de ongelukkige visser door de lospoort in zee is gesukeld nadat hij gestruikeld was. Getuige zelf heeft overigens een gelijkaardig voorval meegemaakt waarbij hij al halverwege door de lospoort was gegleden. Hem wordt evenwel verweten dat hij daarvan geen melding maakte aan zijn reder. Wel beweert getuige dat hij, onmiddellijk nadat de verdwijning bekend geraakte, in hetzelfde schroefwater de gevolgd koers terugliep. Alle opzoekingen bleven evenwel vruchteloos.

Een volgende zaak betrof de lekkage die zich voordeed aan boord van de diepzeevreter O.318 «Belgian Sailor» op de IJslandse visserijgronden en waardoor het vaartuig inderhaast de haven van Kivlavik diende binnen te lopen voor dicht van het lek. Door rijkskommissaris Bentein werd schipper Pots Marcel evenwel verweten niet het nodige gedaan te hebben om een nieuw bewijs van deugdelijkheid aan te vragen. Het is immers zo dat na een zwaar ongeval het lopend bewijs van deugdelijkheid ambtshalve vervalt. Schipper Pots stelt daartegen dat hij te Kivlavik in contact was geweest met een vertegenwoordiger van Lloyds en dat deze zegde dat men rustig terug in zee kon gaan. Schipper Pots liet evenwel na de identiteit van deze persoon te vragen en dat wordt hem kwalijk genomen door de rijkskommissaris. Men zal trouwens in IJsland een onderzoek instellen of de feiten wel degelijk overeenstemmen met de waarheid.

Tenslotte wordt gevorderd inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de O.805 «Zee fauna» en de hopper «Vlaanderen VI» in de Oostendse havengeul bij dikke mist. Men zal zich herinneren dat desbetref-

fend twijfel bestond of schipper Bogaert André (vader) al dan niet aan boord was op het ogenblik der feiten maar daar maakt de raad thans abstractie van Tegen Bogaert André-Pieter (vader), wordt een schorsing van zijn brevet van schipper ter kustvisserij gevorderd voor de duur van 14 dagen omdat hij niet handelde zoals voorgeschreven gezien hij als schipper was aangekomen Tegen zoon André-Pierre wordt een schorsing van 10 dagen gevorderd om als hoofd van de wacht te varen omdat hij, als feitelijke schipper, naliet zijn snelheid aan de omstandigheden aan te passen en anderzijds verwaarloosde een goede uitkijk te verzekeren,

FRANS

VISSERSVAARTUIG

VANGT

ONDERZEEËR

De kusttreiler uit de Franse thuishaven «Lesconil» kwam op zee binst de visvangst, na avontuur van zijn leven tegen. Plots werd een hevige ruk aan het net gevoeld en toen men eerst aan vastslaan dacht, werd het vaartuig plots medegetrokken. Het wees zich naderhand uit dat een onderzeeër de «Requin», in het net gevaren was en aldus de treiler medetrok, zodanig dat men de netten heeft moeten kappen. Deze onverwachte vangst zal zeker geen medevaler geweest zijn voor de kusttreiler. Ondertussen vraagt men zich af, «wie» nu voor «wie» moet wijken als men te doen heeft met een onderwaterschip, dat wil zeggen, wie nu voor de opgelopen schade verantwoordelijk is ?

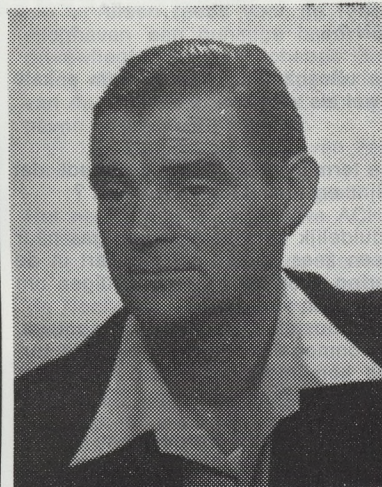
Daar moet men toch niet aan twifelen De Zeemacht !

JULIEN CATTOOR SCHIELIJK OVERLEDEN

Heden zaterdag heeft in de St Donaaskerk te Zeebrugge te 10 uur de begrafenis plaats van de heer Julien Cattoor, motorist aan boord van de Z.509.

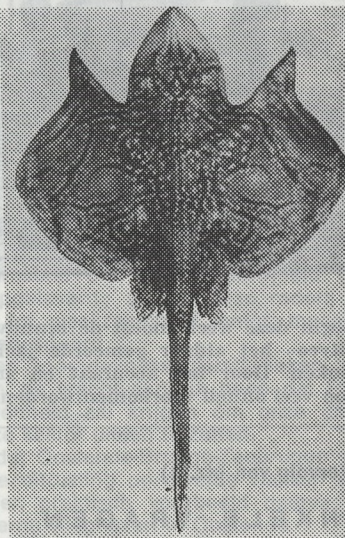
Julien was in de visserij een zeer goed gekend en graag gezien figuur, die sedert meer dan twintig jaar voor de familie Van Waes voer en deel uitmaakte van de bemanning van de Z.509 en de Z.209.

Aan de familie Cattoor biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen.



Julien CATTOOR

ZELDZAME ROGSOORT GEVANGEN IN ENGELS KANAAL



Door de kanaaltreiler O.285 van schipper Viaene werd op 7 februari jl. een bijzonder zeldzame rogsoort binnen gebracht waarmee de biologen van het Rijksstation voor de Zeevisserij aardig wat opzoekingswerk te verrichten kregen. De zeldzame vissoort werd gevangen in het Engels Kanaal ter hoogte van Beachy Head.

Het betrof een Raja Undulata (mozaiekrog) van de klasse der chandrichthgis (kraakbeenvissen) in tegenstelling met de ons bekende rogsoorten, waar de sterk ontwikkelde borstvinnen met de kop één geheel vormen, stonden de borstvinnen hier afzonderlijk van de kop. Dit verschil treedt okkasioneel op en is te wijten aan een vervorming die zich reeds in het eitje manifesteert. Het werd reeds verscheidene malen gesignaleerd bij de Raja Chavatu (Stekelrog) en de Raja Radiata (doornrog) doch kan even goed bij de andere rogsoorten voorkomen, zoals dit thans het geval was bij de mozaiekrog.

De mozaiekrog of ook soms golfrog genoemd komt algemeen voor in de Middellandse Zee en de aanpalende wateren van de Atlantische Oceaan, maar trekt ook wel eens het Engels Kanaal binnen. Zij vertoeven bij voorkeur op zandige bodems van ondiepe wateren. De kleur aan de bovenzijde is geheel bruin met donkere banden en talrijke ovale witte stippen.

De onderzijde heeft een witte kleur. De voorste omtrek van de vleugels zijn sterk gegolfd; vandaar de naam „Raja Unulata”. Het binnen gebrachte exemplaar had een lengte van 58 cm, met een vleugelbreedte van 38 cm, en een gewicht van 1,100 kg.

TE KOOP

BOKKENVISSER

- 34 meter, 660 P.K. STORCK
- 2 Echoloden, automatische piloot & radar
- Alles in goede staat, ook geschikt voor trailer.

Te bevragen : Tel. vanuit België
0031-23321125

Het schip wordt goedkoop aangeboden !

Ook bellen : 0031-255014950

of stuur een telegram :
Plas, IJmuiden, Holland

(7999V)

VEILIGHEIDSMATREGELEN IN DE NEDERLANDSE BOOMKORVISSERIJ

In de Visserijwereld, nummer 6 pagina 7 vonden we onder de hoofding «Mededelingen van de Scheepsvaartinspectie» een opsomming van technische voorzieningen en veiligheidsmaatregelen in acht te nemen tijdens de vaart evenals aanwijzingen over de stabiliteit van vissersvaartuigen. We geven dit artikel hier weer ten gerieve van onze vissers en scheepsvaartwerkers.

In de Bekendmaking aan de Scheepvaart nr. 59/1969 van 9 juni 1969 werden veiligheidsmaatregelen aangewezen voor vissersvaartuigen die de boomkorvisserij uitoefenen. In verband met de verdere ontwikkeling in deze visserij was het nodig om zowel de te treffen voorzieningen als de in acht te nemen veiligheidsmaatregelen aan te passen. Ondanks heeft het Hoofd van de Scheepvaartinspectie dan ook 'n nieuwe bekendmaking (no. 125/1977 van 24 januari 1977) dienaangaande in de Nederlandse Staatscourant doen publiceren onder intrekking van eerste genoemde bekendmaking.

Gezien het grote belang van deze maatregelen voor de veiligheid van de opvarenden van boomkorvisserijvaartuigen, volgt hier de volledige tekst van de nieuwe voorschriften.

I. Aan boord van vissersvaartuigen die de boomkorvisserij uitoefenen, moeten de volgende bijzondere technische voorzieningen en veiligheidsmaatregelen zijn getroffen:

A. TECHNISCHE VOORZIENINGEN

1. De vislier moet zijn voorzien van ten minste vier trommels waarvan twee zijn bestemd voor de vislijnen en twee voor de hangars van de gieken.

2a. De lier moet in beide richtingen kunnen worden aangedreven.

b. De aandrijving van de lier alsmede de remmen en de koppelingen van de trommels moeten in het stuurhuis bedienbaar zijn.

Aan dek nabij de vislier moeten inrichtingen zijn aangebracht waarmee de vislier ter plaatse kan worden gestopt en wederom in bedrijf gesteld.

3. De vislijnen dienen door nabij het scheepsboord permanent opgestelde geleideblokken en vervolgens door slijpblokken aan de uiteinden van de gieken te worden geschoren.

De geleideblokken dienen, afhankelijk van de opstelling van de gieken ten opzichte van de lier, hetzij op het voorschip, hetzij op het achterschip te worden geplaatst.

4. Teneinde de slijpblokken aan de uiteinden van de gieken snel te kunnen vieren, zodat de trekkracht in de vislijnen aangrijpt in de geleideblokken is bedoeld onder 3, dient op de slijpblokken een staaldraad te zijn bevestigd waarvan de halende part op een liertrommel is geslagen.

De bediening van deze liertrommel moet vanuit de brug kunnen geschieden.

5. De inrichting van het schip en de tuigage van de gieken dienen zodanig te zijn uitgevoerd dat de gieken, hetzij in getopte stand, hetzij in gestreken stand zeevast kunnen worden gezet.

6. Het stuurhuis dient zodanig te

zijn ingericht, dat het — in geval van slagzij — gemakkelijk rechtstreeks naar het open dek kan worden verlaten.

7. Onverminderd het bepaalde in het eerste, tweede en derde lid van artikel 77 van het Schepenbesluit 1965, dienen reddingsvloten en drijvende toestellen zodanig te zijn opgesteld dat deze uit zichzelf kunnen opdrijven.

B. VEILIGHEIDSMATREGELEN IN ACHT TE NEMEN TIJDENS DE VAART

1. Tijdens het vissen moeten de nokken van de gieken zo laag mogelijk worden gehouden.

2. Aan boord van een vissersvaartuig, uitgerust met een vislier die slechts in één richting kan worden aangedreven en waarvan de vislijntrommels zijn voorzien van klauwkoppelingen, mogen tijdens het vissen de klauwen niet instaan, maar dienen deze trommels met de remmen te worden vastgezet.

3. Een vastgelopen tuig mag nimmer worden losgetrokken en binnenboord gehaald aan een over het uiteinde van de giek lopende vislijn.

4. In vaarwateren binnengaats dienen de gieken binnenboord te worden gevaren.

II. Technische voorzieningen ter verhoging van de veiligheid die afwijken van het gestelde onder I A, mogen slechts worden toegepast nadat deze door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn goedgekeurd.

III.

1. De voorschriften genoemd onder I A, 2, a en b, zijn niet van toepassing op een vissersvaartuig dat op de datum van publicatie van deze bekendmaking in de Nederlandse Staatscourant was voorzien van een lier die alleen aan dek kan worden bediend en die slechts in één richting kan worden aangedreven, tenzij de lier na genoemde datum wordt vervangen.

2a. Aan boord van een vissersvaartuig, waarvan de kiel is gelegd vóór de datum van publicatie van deze bekendmaking in de Nederlandse Staatscourant, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat het slijpdok, in afwijking van het gestelde onder I A, 4, door middel van slijptros en slijphaak kan worden afgeviert;

b. indien aan boord van een vissersvaartuig als bedoeld onder a de lier wordt vervangen, dient de uitvoering van de slijpinrichting te voldoen aan het bepaald onder I A, 4, tenzij de uitvoering wegens gebrek aan plaatsruimte aan dek — zulks ter beoordeling van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie — niet mogelijk is.

Het spreekt voor zich dat deze veiligheidsmaatregelen, met inachtnaam van het gesteld onder III van de bekendmaking, zo nauwkeurig mogelijk dienen te worden nagekomen.

STABILITEIT VAN VISSERSVAARTUIGEN

In de Bekendmaking aan de Scheepvaart no. 55/1968 van 21

juli 1968 werd aangegeven aan welke stabiliteitseisen een vissersvaartuig diende te voldoen en welke gegevens dienaangaande aan boord aanwezig moesten zijn.

Sedertdien zijn omtrent de stabiliteit van vissersvaartuigen in correspondentie en richtlijnen nadere aanwijzingen gegeven die voortvloeien uit de bijzondere omstandigheden die zich bij de Nederlandse visserij voordeden.

Nu met deze nadere aanwijzingen de nodige ervaring is opgedaan werd het wenselijk geacht om alle voorschriften zoals die bij de beoordeling van de stabiliteit thans worden toegepast, vast te leggen in een nieuwe bekendmaking. Naar aanleiding hiervan heeft het Hoofd van de Scheepvaartinspectie onlangs in de Nederlandse Staatscourant deze nieuwe Bekendmaking aan de Scheepvaart (no. 124/1977 van 11 januari 1977) doen publiceren onder intrekking van eerste genoemde bekendmaking.

In de nieuwe bekendmaking is tevens aangegeven welke gegevens, verzameld in een gemakkelijk te hanteren mapje, aan boord van vissersvaartuigen aanwezig moeten zijn. Dit voorschrift is van toepassing op nieuwe vissersvaartuigen d.w.z. vissersvaartuigen waarvan de kiel is gelegd op of na 1 februari 1977. Voor vissersvaartuigen waarvan de kiel vóór die datum is gelegd, blijven de voorschriften van kracht die golden ten tijde van de indienststelling van het vaartuig.

Uiteraard dienen de aanwezige stabiliteitsgegevens wel te zijn goedgekeurd door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Eerste Brits vonnis onder de nieuwe strafwet

Boete van 1,3 miljoen B. Fr. voor illegaal vissen

In onze voorgaande uitgaven hebben we reeds melding gemaakt van de verzwaarde strafwet op het illegaal vissen. Eerste slachtoffer hiervan werd een schipper uit Faroë die beschuldigd werd van illegaal vissen in de 12 mijlszone. Hij werd opgebracht naar Lerwich-haven en beboet met 1,3 milj. B. fr. Gezien het om een buitenlander ging werd er geen toelating verleend de boete naderhand te betalen, zoals dit wel gebeurt met Britten die niet kunnen uitwijken en Groot-Brittannië mijden. De schipper uit de Faroë werd aangehouden voor maximum 3 maand en toen werd aan het schip de toelating verleend uit te varen en de vangst in een haven te gaan verkopen passend voor de vis die zich aan boord bevond. Een vervangende schipper voerde de vangst naar Denemarken waar 2,9 milj. B. fr. zou gemaakt zijn, terwijl de aanklager in Lerwick de vis niet wilde aanslaan omdat ze ter plaatse onbruikbaar was.

AANDACHT MOOR ONZE SCHIPPERS

De aanklager had een dergelijke hoge boete geëist omdat hij een voorgaande wilde scheppen voor de schippers en in het bijzonder voor de buitenlanders. Volgens dezelfde aanklager is hij nog niet tot het uiterste willen gaan, door, behalve de boete, eveneens de vangst en de netten te doen aanslaan, maar bij herhaling zal hij dergelijke voorde ring stellen. Onder de vroegere wet kon een schipper slechts een boete van 50 Pond oplopen maar kon daarbij ook de vangst en de netten aangeslagen worden. Dit laatste werd echter doorgaans door de rederij vrijgekocht. Nu kan een schipper zeer zwaar beboet worden met daarbij nog de verbeurdverklaring van netten en vangst. We houden er dan ook aan onze schippers te verwittigen voor eventueel illegaal vissen. Het kan heel duur te staan komen.

EEN GRIMSBY-REKORD VOOR 30 BRT VAARTUIG

Een Grimsby 30 BRT vaartuig, de «Lena» schreef een Grimsbyrekord op zijn naam door 400 bennen vis in de afslag te zetten voor een waarde van 680 duizend B. fr.

De «Lena» is een anker-seinevisser. Het vaartuig was 14 dagen weg, maar de eerste 5 dagen werd niet gevestigd vanwege het slechte weder.

Tot nog toe werd het Grimsbyrekord voor dergelijke vaartuigen altijd in de periode van juni tot augustus gevestigd en het was dan ook bijna een raadsel hoe dit vaartuig in januari aan een dergelijke vangst kwam. Volgens de schipper werd de meeste vis in enkele dagen gevangen waaronder voornamelijk grote kwaliteitskabeljauw.

De Sovjet-Unie opent onderhandelingen met de E.E.G.!

In tegenstrijd met wat sommige vreesden, heeft de Sovjet-Unie te Brussel toch een opening gemaakt om tot onderhandelingen te komen met de E.E.G. kwestie van wederzijdse visserijrechten in de, langs beide zijden tot 200 mijlen uitgebreide visserijzone.

Volgens schattingen vist Rusland nagenoeg 600 duizend ton vis weg uit de Noordzee, terwijl de EEG-partnerlanden voor zowat 100 duizend ton wegvangen in het uiterste Noorden. Men zal dan ook wellicht trachten deze cijfers nader tot elkaar te brengen door de Russen zowat hetzelfde contingent toe te kennen in de E.E.G., voornamelijk Britse en Ierse wateren. In ieder geval zou dit reeds een aanzienlijke ontlasting betekenen voor de partnerlanden. We vrezen echter dat Rusland met aanzienlijk wat meer uit de onderhandelingen zal komen omdat men het liefst tot geen konflikt met deze grootmacht wenst te laten komen. Inderdaad ziet men niet goed in hoe de E.E.G. „manu-militari” zou durven tussenkomen indien de Sovjets weigeren de gemeenschapswateren te verlaten, of zich niet aan het thans opgelegd vergunningssysteem zouden houden. Vermits de Russen hoofdzakelijk in Britse wateren vissen zou de bescherming eventueel in naam van de E.E.G. aan de Britse Navy kunnen opgedragen worden, maar ook Groot-Brittannië is daar niet happig op en we herinneren hier aan dat antwoord van de Britse minister op een pertinent gestelde vraag door een lagerhuislid, namelijk dat men te doen heeft met één der machtigste marine-eenheden ter wereld en dat men niets zou kunnen bereiken met een diplomatie van kanonneerboden. De positie van IJsland ten tijde van de kabeljauwoorlog moet toch, ten overstaan van Groot-Brittannië, in evenredigheid geweest zijn, zoals deze laatste ten overstaan van Rusland en toch hebben de IJslanders niet gearzeld naar de kanonneerboden te grijpen en het ten slotte nog gehaald ook.

Ondertussen leerden we uit de statistiek van de F.A.O. dat de Sovjet-visserijvloot in 1973 bij de 10 miljoen ton uit de zeeën wegviste en wat de gekende cijfers betreffen, nagenoeg over 850 schepen van meer dan 1.000 ton beschikt met daarmede nog over 550 zeer grote fabriekschepen. Het is duidelijk dat het plan van de E.E.G. om slechts 17 Russische schepen te gelijktijdig toe te laten in de gemeenschapswateren zou wat een plaaster vormt op een houten been en dat dit land zich hier zeker niet zo gemakkelijk zal bij neerleggen. En zelfs wanneer het ten slotte tot een kompromisregeling komt dan moet men zich hier nog altijd afvragen wie in de E.E.G. zich zal lenen of durven lenen om die sterke hand aan deze overeenkomst te geven. Het is waarschijnlijk ook deze wetenschap die de

Russen zullen aangrijpen om zoveel mogelijk los te krijgen om dan even goed naderhand nog een loopje te nemen met de door hen doorgespeelde vangstcijfers die men toch niet in de ruimen of verwerkingsschepen zal kunnen op waarheid controleren.

Russische minister te Brussel

Het moet zijn dat de Russen groot belang hechten aan de onderhandelingen vermits niemand minder dan de Russische minister van visserij zelf, dhr. Isjkov, zich op de Commissievergadering te Brussel aanbod. Rusland wenste in feite van blok tot blok te onderhandelen, namelijk de E.E.G. langs de ene kant en de Comicon of Oostbloklanden aan de andere kant. Dit werd echter door Brussel geweigerd omdat geen enkele E.E.G.-partner belang heeft aan onderhandelingen met landen als Polen, Oost-Duitsland, Tchecho-Slovakye, Hongarije, enz. gezien deze landen ons op visserijgebied niets te bieden hebben.

De Russische minister werd met het dilemma gekonfronteerd, ofwel de Russische vaartuigen uit de gemeenschapswateren van de E.E.G. te doen verwijderen ofwel het systeem van de vergunningen te aanvaarden, waarbij aan een zeer beperkt aantal Russische vaartuigen, namelijk 27, waarvan er slechts 17 te samen zullen mogen vissen, de toelating tot vissen zou gegeven worden. Volgens de heer Isjkov zou de Russische delegatie de zaak eerst grondig bestuderen en zou op vandaag donderdag 17 februari het antwoord gegeven worden. Herinneren wij er hier nog aan dat de Russische delegatie voorafgaandelijk mededeelde, dat het feit dezer onderhandelingen, geen erkenning inhield van de E.E.G. en dat Rusland nog altijd bilaterale onderhandelingen voorstaat. Anderzijds menen de Russen dat er te weinig Russische vaartuigen toegelaten worden en dat men dit cijfer zou moeten herzien. Ook Rusland zou dan de visserij door enkele E.E.G.-partners in de Barentssee en rond Spitzbergen bedreven, aan een stelsel van vergunningen onderwerpen. Het zou hier voornamelijk over Franse en Britse vaartuigen gaan. Volgens de Finse kommissaris van Landbouw die eveneens de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, namelijk de heer Gundelach, zullen de onderhandelingen niet gemakkelijk zijn en zal er waarschijnlijk eerst moeten gestreefd worden naar een tussenoplossing om de bruggen niet te doen springen. In ieder geval aanziet men het in de EEG-kringen toch reeds als een onverwachts succes dat Rusland naar Brussel gekomen is en ziet men hierin de wil van dit land om tot een overeenkomst te komen.

Uitwijkingsvloot van reder Van Lul kon niet genieten van slooppremie

Op een verleden week gehouden perskonferentie bij reder Van Lul met betrekking tot zijn Sénégalees project, beklagde deze er zich onder meer over dat hij niet heeft kunnen genieten van de slooppremie voor zijn 3 vaartuigen die naar Sénégal uitwijken, waardoor op zeker wijze de bestaande vloot toch gesaneerd wordt en een groter contingent kan verdeeld worden over de overgebleven vaartuigen. Als voorbeeld gaf hij Nederland op waar alle, in het saneringsproject uitscheidende schepen, terzelfdertijd nog ten voordele van de eigenaar naar het buitenland mogen verkocht worden. Hiervoor was reder Van Lul verscheidene malen op het Ministerie te Brussel, maar gezien dit in ons eigen sloopingsproject niet voorzien is, kon hij dit „zaakje” niet verwezenlijken. Nochtans werden deze schepen aan een Derde Land verkocht en kunnen dus ook uit de eigen vloot als verdwenen, en met een beetje goede wil, als gesloopt aangezien worden, aldus de reder. Vermits hij anderzijds nog altijd een eventuele terugkeer naar België niet uitsluit, al is dit niet voor onmiddellijk gepland, vragen wij

ons af hoe dit dan zou kunnen gebeuren met schepen die ondertussen van de sloopingspremie zouden genoten hebben! Het is voor ons duidelijk dat een dergelijke operatie moeilijk zou te verrechtvaardigen zijn, alhoewel het juist is dat de Nederlanders, die onder meer in het project „Zuid-Afrika” betrokken zijn en er met twee Urker kotters heen gingen, wel van de uitsanering hebben kunnen genieten en daarbij nog hun schip aan het buitenland hebben kunnen verkopen. De ene Urker-kotter werd in volle eigendom aan een Zuid-Afrikaanse rederij verkocht en in de andere kotter behield de schipper-eigenaar nog een participatie.

Anderzijds vergeet dhr. Van Lul, dat hij zelf beheerder is van de fameuze Rederscentrale en voorzitter van de afdeling Oostende, waar de modaliteiten van sloping besproken en goedgekeurd worden omdat diegenen die er in zetelen een eigen voordeelje in zagen, maar zich weinig bekommeren om de algemene belangen van de Belgische visserij, zoals sommige ambtenaars, die op gebied van visserijbeheer nog veel te leren hebben.

De wereldproductie van vis en de voornaamste producenten

Door de F.A.O. werden de totale aanvoercijfers van vis over het jaar 1975 weergegeven. Voor verscheidene landen gaat het hierbij over schattingen omdat men in deze landen niet over de juiste statistieken beschikt. Het gaat hier vooral over ontwikkelingslanden en over vele visserij met artisaanaal karakter. Denken we in dit verband maar aan de uitgestrekte Indische, Chinese, Filipijnse, Vietnamese en andere kusten.

In de rij der producenten bekleeden Japan en Rusland, ver voor de andere landen, de eerste plaatsen. De totale wereldvangst voor 1975 wordt geschat op 69,7 miljoen ton, hetgeen slechts 100 duizend ton minder was dan in het jaar 1974.

IJsland	994.791
Groot-Brittannië	981.280
Frankrijk	805.787
Polen	800.737

Van de West-Europese landen krijgen we in de 20 grootste voortbrengers Noorwegen op de eerste plaats met 2,55 miljoen ton gevolgd door Denemarken en Spanje met respectievelijk 1,767 en 1,532 miljoen ton. Heel wat verder komen dan Groot-Brittannië en Frankrijk met 981 duizend en 805 duizend ton. Voor veel landen met de grote cijfers zoals Japan, Rusland, Peru, Noorwegen, Denemarken enz. gaat het in het bijzonder om industriële visserijproducten. In ieder geval is het door de F.A.O. opgegeven cijfer van nagenoeg 70 miljard kg toch iets dat ons doet duizelen.

En zeggen dat België, welke de drie vierden van zijn vis moet invoeren, buiten de slooppremie aan 50 verouderde vaartuigen te verlenen, nu nog de aankoop van moderne vissersvaartuigen wil verbieden omdat enkele verlichte geesten dat willen uit eigenbelang en anderzijds scheepsbouwers dat ook willen. Deze laatste vergeeten echter dat de huidige nieuwbouwprijzen niet haalbaar zijn, tenware de F.E.O.G.A. er voor 25 th. in tussenkomt. Maar waar is ons „pover” landje om een gezonde visserijpolitiek te voeren.

Land	Ton
Japan	10.058.451
Rusland	9.876.173
China	6.880.800
Peru	3.447.485
USA	2.798.703
Noorwegen	2.550.438
Indië	2.328.000
Zuid-Korea	2.133.371
Denemarken	1.767.039
Spanje	1.532.878
Zuid-Afrika	1.401.383
Indonesië	1.389.861
Thailand	1.369.900
Filipijnen	1.341.636
Canada	1.023.750
Vietnam	1.018.000

KORTE BERICHTEN

DIEPVRIESVIS UIT IJSLAND TOCH GELOST TE GRIMSBY

Niettegenstaande het verzoek van de reders en vissers uit Grimsby werd een lading diepvriesvis uit IJsland in het handelsdok toch door de dokkers gelost. Het ging hier over een partij van 125 ton. Toen het betrokken dokkerssyndicaat gevraagd werd naar de reden waarom de vis toch gelost werd, kregen de reders te horen dat men tot lossen is overgegaan omdat de onderhandelingen tussen IJsland en Groot-Brittannië voor een terugkeer van de Britse schepen, nog aan de gang zijn en zolang deze onderhandelingen een kans op slagen hebben, men niet door dergelijke acties het klimaat wenst te bederven.

IJSLANDERS IN NOVEMBER AAN DE HAMBURGSE AFSLAG

We vernemen uit de AFZ-Hamburg dat uit IJsland 13 treilers de Westduitse markt aandeden voor een gezamenlijke tonnage van iets meer dan 25 duizend ton, voor een waarde in B. fr. van 447 miljoen, hetgeen een gemiddelde per kgr. aangevoerde IJslandse vis van bijna 18 B. Fr. uitmaakt. Hierbij kwam dan nog 3.26 ton diepvriesvis.

Behalve de 13 IJslanders kwamen ook nog 14 andere buitenlanders aan de afslag. Ten overstaan van 1975 lag de totaal aangevoerde hoeveelheid in november 1976 toch nog altijd met 592 ton lager. De bruto-besomming lag daarentegen

OMBOUW VAN BRITSE DIEPZEETREILERS

Een bepaalde rederij uit Grimsby heeft nu een derde diepzeetreiler omgebouwd voor de pelagische visserij op makreel en haring en voor bodemvisserij. Het gaat hier over de „Cristal Palace”, nadat reeds de „Real Madrid” en de „Carlisle” omgebouwd werden en vooral op de industriële makreelvisserij goede resultaten oprachtten. De vaartuigen krijgen tien man bezetting. Het bootdek wordt aangepast en op bepaalde plaatsen versterkt, voor het plaatsen van een groot hydraulische nettrommel en netgeleiders. Het één en ander is natuurlijk het gevolg van het uitvallen van deze schepen op de IJslandvaart.

echter toch nog zowat 7,7 miljoen B. fr. hoger.

Ondertussen beklagen de vishandel, de vislossers en de stad zich dat er hier geen IJslanders meer komen. Dit is niet te verwonderen als men ziet welke onkosten hen hier worden aangerekend. Het lossen alleen kost hier driedubbel bij in Duitsland. Zolang het vislossen hier op de wijze van nu geschiedt en de vislossers niet tevreden zijn met een normaal loon, maar integendeel op één nacht 4 à 5.00 fr willen winnen zonder hun vis, moet men noch op Denen, noch op IJslanders noch op Engelsen rekenen. Aan ons stadsbestuur realistischer te zijn.

DE BRITTEN VREZEN DAT DE NAVY NIET ZAL TUSSENKOMEN TEGEN RUSSISCHE OVERTREDERS !

Onder de Britse vissers heerst de vrees dat Groot-Brittannië niet zal durven tussenkomen om de E.E.G.-wateren te beschermen tegen eventuele stroperspraktijken vanwege de Russen. Dit bleek duidelijk uit een zitting in het lagerehuis waar in dit verband enkele vragen gesteld werden aan de staatssecretaris van buitenlandse zaken. Men stelde het pertinent dat de Britse Navy het zeker niet zou wagen gewapenderhand op te treden en een internationaal konflikt riskeren tegen een mogendheid die over één der sterkste maritieme vloten ter wereld beschikt. We kunnen niet geloven zegde een lid uit het Lagerhuis, dat Groot-Brittannië in dergelijk geval diplomatie zou durven bedrijven met boordwapens ! Nochtans merkte een ander lagerehuislid op dat IJsland ongeveer in dezelfde positie stond tegenover Groot-Brittannië als deze laatste tegenover Rusland. En toch heeft IJsland er geen ogenblik aan gedacht zich

door deze ondergeschikte positie te laten intimideren. Wat IJsland niet naliet te doen, mag ook Groot-Brittannië, in naam van de E.E.G., niet nalaten te doen. De Staatssecretaris liet echter opmerken dat de vergelijking met IJsland niet gans opgaat, vermits Rusland de E.E.G. niet erkent en bijgevolg zou het diplomatiek zeer onhandig zijn een open konfrontatie met Rusland te riskeren. Anderzijds is het evenmin in het belang van Rusland zo iets te riskeren. De ondersecretaris van de Navy, de heer Patrick Duffy sprak hierop echter zijn mening uit, dat de Royal-Navy eveneens sleepkabels zou kunnen doorvaaren indien zij dit wenst te doen. De Navy heeft de middelen en de kennis daartoe. Al met al, is men uit deze bespreking weinig wijzer geworden en kunnen de regeringsvertegenwoordigers met hetgeen zij kwijt wilden, alle kanten uit, terwijl anderzijds het onbehagen onder de Britse vissers blijft.

EEN BRITS VAARTUIG STAND-BY BIJ EEN DRIJVENDE MIJN

De Brixham-treiler Thalassa hield stand-by bij een vlottende bom ongeveer 11 mijl buiten Berry. Het schip waakte over de bom om te beletten dat andere vaartuigen deze zouden aanlopen. Ondertussen werd de Navy verwittigd die de bom kwam weghalen. Het ging hier om een oefenbom.....! De ijver van de bemanning van de Thalassa dient in ieder geval geloofd.

IERLAND KRIJGT EEN AFZONDERLIJK MINISTERIE VOOR VISSERIJ

De Ierse regering heeft beslist een afzonderlijk Ministerie op te richten voor Visserij. De nieuwe minister is de heer Patrick Donegan die bijzonderlijk de ontwikkeling van de visserij zal benaastigen. Anderzijds verwacht men dat de beschermingsschepen voor controle op de nieuwe visserijgrenzen afhangen van het ministerie van Landsverdediging en toegevoegd worden aan het nieuw ministerie voor Visserij. De beweegredenen om een afzonderlijk ministerie voor visserij op te richten, werden vooral in de hand gewerkt door de belangrijke beslissingen die door de Commissie te Brussel moeten genomen worden en anderzijds omdat de regering een gevoelige uitbreiding aan de Ierse visserij-industrie wenst te geven door een maximale ontwikkeling van de zozegde nationale rijkdommen waartoe men het vispotentieel rond de Ierse kusten rekent. In visserijkringen is deze beslissing zeer welkom ontvangen, vooral ook omdat Donegan reeds bewezen heeft een aardige aanpak te bezitten en gewoon is door te zetten. Men verwacht dan ook te Brussel nog een strakker houding van de Ieren en men schrijft zelfs Donegan het inzicht toe desnoods eenzijdige maatregelen uit te vaardigen ter bescherming van het Iers vispotentieel tegen de wil in van de EEG-Commissie te Brussel.

Het ontwikkelingsplan ten voordele van de visserij en door de Ierse regering aanvaard, voorziet binnen drie jaar een verdubbeling van de Ierse aanvoer waardoor de aanvoer van 75 duizend ton voor 1975 zou opgetrokken worden tot 150 duizend ton eind 1977. Hierdoor zou de tewerkstelling in deze sector van 9300 tot 11800 verhogen. Dit alles noodzaakt echter een uitbreiding van de Ierse visserijvloot tussen 1975 en 1977 met 300 eenheden waarin het aksent geleed wordt op eenheden beneden de 25 meter.

Het personeel voor het nieuw opgericht ministerie komt over van het ministerie van landbouw, namelijk deze afdeling die zich tot op heden bij landbouw bezighield met de visserijzaken.

Voor wanneer bij ons een minister of staatssecretaris voor Zeevisserij ?

AFRIKAANSE VISSERIJ- TENTOONSTELLING IN DAKAR, SENEGAL

Van 16 tot 22 februari heeft er een Afrikaanse Visserijtentoonstelling en Congres in Dakar, hoofdstad van Senegal plaats.

De deelnemende firmas hebben bijzonder het aksent geleed op de toekomstmogelijkheden die de rijke visgronden van Afrika bieden en hun stands hieraan aangepast. We lezen in de aankondiging van deze tentoonstelling eveneens dat de bezoekers zullen onder de indruk komen van de ontwikkeling van de nieuwe vissershaven van Dakar en de grote bevordering door visserijvlootfaciliteiten en faciliteiten voor inplanting van be- en verwerkende nijverheden.

Deze Afrikaanse visserijtentoonstelling heeft ten andere de volledige steun van de Senegalese regering, van de F.A.O. en van het sponsorship „World Fishing”.

E.E.G.-HULP VOOR IERLAND VOOR UITBOUW BESCHERMINGSVLOOT

Gezien het groot belang van de visserij in de nationale economie van Ierland, en in acht genomen de nog relatief kleine vloot van dit land, is de EEG-Commissie niet alleen bereid gevonden geworden een substantiële uitbreiding van de kwota voor Ierland te voorzien, maar werd dit land nu ook toegelaten op kosten van de EEG, uitscheidende en/of uitgesaneerde vissersvaartuigen aan te kopen en als beschermingsvaartuigen uit te rusten. Ierland beschikt inderdaad over zeer uitgebreide kusten en het is dit land onmogelijk zijn visserijgrenzen, op basis van de 200 mijlszone, tegen stropers te verdedigen. Gezien het visdomein van Ierland ook het visdomein van de EEG is, heeft deze laatste er dus eveneens belang bij, dat dit gebied beschermd wordt. Vandaar deze, voor Ierland, gunstige en welkome beslissing.

HOOGWATER- BOEKJE 1977

Opnieuw is het Hoogwaterboekje, ditmaal voor 1977 verschenen.

Het bevat, benevens de Hoogwater- en Laagwatergetijden in de verschillende havens van België, Noord-Frankrijk en Holland tevens allerlei nuttige inlichtingen.

Het is verkrijgbaar tegen de prijs van 25 fr plus 5 fr BTW verzendingskosten inbegrepen te storten op pcr 000-0418987-44

KORTE BERICHTEN

PROTESTEN TEGEN DE PELAGISCHE VISSERIJ

Langs de Franse Westkust en in het bijzonder in Bretagne, hebben de kustvissers, de vaartuigen op lijnvissen en de fuikvissers als protest tegen de pelagische visserij onder de kust, hun rollen op het maritiem ingediend. Deze vorm van protest moet de Overheid er toe aanzetten een reglement uit te werken die minstens de pelagische visserij onder de kust reglementeert, zoniet, totaal verbiedt. De lokale vissers wensten van het bezoek van de Franse president aan Bretagne gebruik te maken om dit onder de aandacht van hun doorlichtige bezoeker te brengen.

TOENEMENDE SPAANSE VRAAG VOOR ENGELSE SPINNEKRAB

Rond de Cornwall kusten ontstaat er een toenemende vraag vooral vanwege Spanje voor spinnekrab, zodanig dat men in lokale kringen reeds denkt aan beschermingsmaatregelen. Het is nochtans zo lang niet geleden, dat men de aanwezigheid van spinnekrabben als een plaag aanzag, vooral onder diezelfde kust en fuikvissers die er nu een goede verdienste aan hebben. Het is vooral in 1976 dat deze visserij zich op de Cornwall kust ontwikkelde toen er onverwachts een goed order uit Spanje kwam voor levende spinnekrabben die met een bunboot vervoerd werden. De handel in krabben in 1976 wordt geschat op zowat 5 miljoen B.fr. Door de toenemende vraag uit Spanje wordt nu zelfs meer betaald voor spinnekrabben dan voor gewone krabben. Het transport op Spanje wordt nu verzorgd door een bunboot de „Natali” die hiervoor regelmatig Plymouth en Dartmouth aandoet. Dit schip brengt 20 ton levende krabben over per reis. Wat de stocks aan spinnekrabben betreft, zijn de meningen hierover verdeeld. Sommigen menen dat er grote hoeveelheden zijn in bepaalde kustgebieden van Devon en Cornwall en dat er mogelijkheden bestaan om de kommercialisatie van dit produkt nog gevoelig op te drijven. Anderen denken eerder aan beschermingsmaatregelen en er werd reeds een suggestie gedaan om voor de vrouwtjeskrabben in bepaalde perioden van het jaar de verplichting op te leggen deze terug in zee te zetten. De spinnekrab wordt gevangen in zogenaamde type inktpotten die veel dicht onder de kust uitgezet worden dan deze voor gewone krab en kreeft. Het is een zeldzaamheid dat hier in de afslag spinnekrab gezet wordt, en dan nog worden deze beestjes maar scheef bekeken. Het moet zijn dat men in Spanje best weet hoe deze smaken of hoe men het beste er uit moet halen.

EEN GRIMSBY-REKORD VOOR 30 BRT VAARTUIG

Een Grimsby 20 Brt vaartuig de «Lena» schreef een Grimsbyrecord op zijn naam door 400 ben vis in de afslag te zetten voor een waarde van 680 duizend B. Fr.

De «Lena» is een anker-seinevisser. Het vaartuig was 14 dagen weg, maar de eerste 5 dagen werd niet gevestigd vanwege het slechte weder. Tot nog toe werd het Grimsby rekord voor dergelijke vaartuigen altijd in de periode van juni tot augustus gevestigd en het was dan ook bijna een raadsel hoe dit vaartuig in januari aan dergelijke vangst kwam. Volgens de schipper werd de meeste vis in enkele dagen gevangen waaronder voornamelijk grote kwaliteitskabeljauw.

HOE RUSLAND DE WETGEVING OP DE MAASWIJDTEN ONTDUIKT

Uit de A.F.Z.-Hamburg van 3-2-77 ontlenu we dat de Russen de internationale wetgeving op de maaswijdten ontduiken. In dit verband verscheen er in een Noorse krant een artikel onder de hoofding „Dievennetten”. Het Noorse visserijwachtchip „Heimdal” en de Noorse treiler „Persfjord” hebben hierover het treffend bewijs geleverd.

De Russische grote treiler „Golub” werd bij het vissen in internationale wateren ter hoogte van de Tiddybank ten Noordoosten van Vardo door het toezichtsschip gecontroleerd. Toen de „Golub” het net inhaalde speelde men dit kwijt in tamelijk onverwachte omstandigheden. De Noorse treiler „Persfjord” kon met haar boordinstrumenten echter het verloren net lokaliseren en met het eigen sleepnet opvissen. Toen wees dit uit, dat de Rus; langs de binnenzijde van het net, nog een tweede net had vastgemaakt met een maaswijdte van 60 tot 65 mm terwijl het buitennet de voorgeschreven maaswijdte van 120 mm had. In het net werd aldus een ganse partij jonge vis aangetroffen die in feite beschermd had moeten zijn. We willen nu zeker niet beweren dat alle Russische treilers dergelijke methoden aanwenden, maar het is toch weerom typerend voor onze grote Oostbuur. We herhalen daarom ook dat het ultrangeren in de gemeenschapswateren van de EEG van de Russische treilers, zeker voldoende zou zijn om de vissers uit de partnerlanden een toekomst te verzekeren. Men heeft inderdaad nog altijd het gissen naar de hoeveelheden die de Russen uit de zee halen en we blijven bij onze overtuiging, dat de door dit land overgemaakte cijfers zeker wel onder de werkelijkheid blijven.

EEN ACHTTIENJARIGE SCHIPPER

In Engeland meent men de jongste schipper ontdekt te hebben in Stefan Glinski, een achttienjarige jongen uit Hayle in Cornwall. Hij was reeds twee jaar volmatroos aan boord van een ander kustvaartuig en het nieuw schip werd gemaakt naar een tekening en op aanwijzing van de jonge schipper waarin de eigenaars (drie broeders) hun vertrouwen schonken. Het gaat over een kustvaartuig met een bezetting van 3 man.

VISSERS VERLIEZEN KLACHT TEGEN WATERSKIERS

De kustvissers van Langstone Harbour in Hampshire hebben hun eis in de Havenkommissie tegen de waterskiërs niet kunnen waarmaken. De lokale vissers ondervinden veel hinder van het toegenomen waterskiën en hadden de havenautoriteiten gevraagd geen vergunningen meer uit te reiken aan skiërs die onder de kust de vissers komen hinderen. De Havenautoriteiten hebben toch opnieuw vergunningen uitgereikt, maar terzeldertijd een gedragslijn bepaald voor de skiboten. Deze zullen eveneens een duidelijk nummer dienen te dragen opdat bij hinderen, de visser de identiteit zou kunnen openemen. Inderdaad zou, naar het schijnt, zelfs de havenmeester nog niet eens het recht bezitten om de naam en het adres op te vragen van een waterskiër.

EEN VISSERIJ- OVEREENKOMST TUSSEN DE U.S.A. EN E.E.G.

Vroeger dan men dacht is het tot een overeenkomst gekomen tussen de EEG en de Verenigde Staten met betrekking tot de rechten van de vaartuigen van de landen van de E.E.G. in de Amerikaanse 200 mijlszone die op 1 maart 1977 van kracht wordt.

Gezien het hier over een betrekkelijk klein aantal vaartuigen gaat, kon men spoedig tot een overeenkomst komen. Inderdaad halen de Europese vissers slechts voor ongeveer 5% van hun aanvoer uit de kustwateren van de Verenigde Staten. Het gaat hier voornamelijk over enkele Franse vaartuigen.

Anderzijds heeft de U.S.A. zelf geen vissersbelangen voor zijn onderhorigheden in de gemeenschapswateren van de E.E.G. te verdedigen.

EEN BRITS ONDERSTEUNINGS- VAARTUIG NAAR OOST-GROENLAND

De tussenkomsten door verscheidene rederijen uit Fleetwood bij de Overheden om te kunnen beschikken over een steunvaartuig voor de Britse diepzeevaartuigen die op Oost-Groenland vissen, zijn eigenlijk met succes bekroond.

Verscheidene grote treilers die vroeger op IJsland vaarden en nog anderen die uit de Witte Zee teruggetrokken zijn omdat het toereikend contingent maar het einde loopt, varen nu op Oost-Groenland. Gezien er daar praktisch geen mogelijkheid bestaat een haven aan te doen of voor een herstelling binnen te lopen, heeft men bij de rederijen onmiddellijk de noodzakelijkheid en het nut ingezien om over een steun- en werkschip te kunnen beschikken. Zelfs enkele parlementairen hebben zich hiervoor ingespannen en onlangs kon men vernemen dat de Overheid bereid gevonden is op dit verzoek in te gaan. Het Brits Departement van Marine heeft nu inderdaad laten weten dat een vaartuig, namelijk de «Miranda» in gereedheid gebracht wordt voor dit doeleinde. Dit nieuws werd met grote vreugde ontvangen in de betrokken rederskringen.

TOENEMENDE STROOPTOCHTEN OP DE BRITSE MAKREEL

Door het feit dat op de Engelse zuidkust de makreel volledig onder de kust zit, worden de overtredingen wegens illegaal vissen steeds groter. Er moeten reeds 4 Schotse seinevissers voor de rechter verschijnen terwijl ondertussen terug zes vaartuigen in beschuldiging werden gesteld. Eenzelfde vaartuig werd tweemaal in overtreding genomen, namelijk de 25 meter Fleetwood treiler „Benvolio” die een eerste maal gepakt werd door de kustwacht „Palores” en later een tweede maal binnen de 3 mijl van de Lizard door HMS Soberton. Verder werd nog de 33 meter Brixham treiler „Jannie-Marie” in overtreding genomen evenals de „Integrity” uit Falmouth, de „Samantha” uit Grimsby en de Schotse treilers „Morning Star” en „Flowing Tide”. Vaartuigen over de 18 meter zijn inderdaad niet toegelaten binnen de 3 mijl grens. Volgens bepaalde lokale vissers geldt nu enkel de „junglewet” bij het makreelvissen en zelfs 75 meter schepen gaan in hun makreeljiver, kleine lokale vaartuigen hinderen en pesten. Men treft er vloten aan uit Schotland, Noord-Ierland, Hull, Fleetwood en Grimsby.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

STRAALBUIZEN

Eindelijk toch eens een wat beter voorziene Oostendse vismijn. Zelfs een tweede verkoopronde op de maandagmarkt en nog zes vangsten op de tweede verkoopdag. De mooie vangsten die op de West gelukt worden, gul en wijting, helpen de aanvoerstijging in de hand. De aanvoer is hierdoor wel aan de eenzijdige kant maar blijft toch vlot verkopen. Wijting kreeg zelfs tussen 19 en 26 fr. Vrijdag noteerden we voor de meeste soorten de beste prijzen en kreeg grote wijting zelfs tot 32 fr.

HODI

FOLKESTONE ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/

Uurtabel der overvaarten voor de week van 25 tot 26 februari 1977 (1)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Alle dagen te 7.35 10.05 14.40.

Afvaarten uit Dover Western Docks :
Alle dagen te 11.40 15.45 19.05

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 8.51 20.15

Op 20 februari 1977 bijkomende afvaart te 23.15

Op 21, 22, 23, 24 en 25 februari 1977 bijkomende afvaarten te 2.15 4.50 23.15

Op 26 februari 1977 bijkomende afvaarten te 2.15 4.50

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
Alle dagen te 1.30 18.00

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 0.20 12.20

Op 20 februari 1977 bijkomende afvaart te 21.20

Op 21, 22, 23, 24 en 25 februari 1977 bijkomende afvaarten te 3.20 6.20 21.20

Op 26 februari 1977 bijkomende afvaarten te 3.20 6.20

Afvaarten uit Folkestone :
Alle dagen te 19.00 22.30

(1) Alle vermelde diensten nemen ook voertuigen.

Kabeljauw is een niet erg dure soort gebleven die tussen 29 en 44 fr kreeg. Gul lag hier niet eens zo ver onder en kreeg ook tot 40 fr.

Tong en tarbot, heilbot en griet zijn peperdure soorten gebleven. De middenslag tongen, zelfs de kleine sortering kreeg tot 200 fr, varieerden tussen 215 en 244 fr het kg. De lappen zijn ook op een iets hoger peil geklommen en haalden tot 140 fr. Tarbot is «de» dure soort geweest en noteerde tot 269 fr op de dinsdagmarkt nadat maandag reeds tot 250 fr betaald werd. Heilbot kreeg ook al tot 185 fr en was hiermee natuurlijk veruit de duurste IJslandse soort. Rode zeebaars was de meest aangevoerde soort maar bleef toch vlot verkopen met prijzen tussen 25 en 29 fr. Blauwe leng, niet erg veel op de markt kreeg doorgaans rond de 40 fr. Voor koolvis lag de prijs nagenoeg op hetzelfde peil als dit voor kabeljauw. Die kabeljauw was dus zeker niet duur en kreeg als topprijs 38 fr; doorgaans echter kreeg die soort geen 30 fr. Schelvis deed het iets beter, vooral dan die aangevoerd van de Noordzee. Schaats is iets duurder geworden dan verleden week en voor de weinige wijting die op de markt was, noteerden we rond de 25 fr. Flinkse resultaten voor de IJslanders, met wat we een geslaagd wederoptreden zouden kunnen noemen van de O.318 : 1 milj. 255.810 fr

Voor de Westschepen is er ook deze week nog goed betaald voor de vangst. Die vangst bevatte voor-

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

al wijting die ook nu nog vlot verkocht werd. De gul en de kabeljauw kende maandag de beste markt maar werd ook dinsdag nog behoorlijk verkocht. Mooie resultaten die na erg korte reizen bereikt werden. Wat gezegd van de 576.873 fr die door de N.752 bereikt werden ?

De garnaalaanvoer is iets groter geweest tijdens de afgelopen week. Met prijzen die schommelden tussen 73 en 125 fr gaven ook de doorgaans niet erg grote vangsten nog behoorlijke resultaten.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5722V)

OOSTENDE

VRIJDAG 11 FEBRUARI 1977

WEST				
O.282	10	320		Zêskh i
O.282	10	320		421.630

MONKEY BANK				
O.134	14	315		488.480

KUST				
N.708-709	2	105		146.790

MAANDAG 14 FEBRUARI 1977

IJSLAND				
O.318	18	950		1.255.810
O.316	18	800		1.133.533
O.334	18	750		1.120.042

NOORDZEE				
O.289	16	300		435.160
Z.209-509	10	520		801.140

KANAAL				
O.83	17	50	1160	314.265
O.123	17	290	200	493.363
O.274	17	120	2900	715.932
O.135	17	250	300	472.954

WEST				
N.736	7	110		141.630
O.66	8	140		241.343
O.279	10	325		483.290
O.309	11	270		332.452
N.705	12	50	1600	419.661
O.306	16	300		352.270

KUST				
N.708-709	1	60		72.260

DINSDAG 15 FEBRUARI 1977

KANAAL				
Z.499	17	155	1617	508.638

WEST				
N.40	8	225		293.450
O.26	7	240		291.080
N.408	7	35	870	218.231
N.45	7	100		143.952
N.752	10	420		576.873

WOENSDAG 16 FEBRUARI 1977

KANAAL				
O.114	17	170	3732	840.130

WEST				
O.285	6	310		384.280

KUST				
N.708-709	2	90		105.610

NIEUWPOORT

VRIJDAG 11 FEBRUARI 1977

N.470	61.836
N.346	66.722
N.715	35.582
N.345	81.150

MAANDAG 14 FEBRUARI 1977

N.15	641.568
N.788	18.745
N.172	100.821
N.723	172.709
N.590	184.467
N.345	38.150
N.738	101.772
N.346	42.238

WOENSDAG 16 FEBRUARI 1977

N.761	166.576
N.470	76.114

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 18 FEBRUARI 1977

KELTISCHE ZEE : Z.34 (70 vis, 2.700 tong).

WEST : N.41 (350 vis, waarvan 280 wijting).

Z.183 (70 vis, waarvan 1000 tong)

MAANDAG 21 FEBRUARI 1977

IJSLAND : O.236 (1.100 m., t.t.z. 150 kab.-gul, 350 kools, 150 schelvis-totten, 260 bonen, 170 schotse schol en mieten, 20 schaat).

O.81 (1.350 m., t.t.z. 220 kab.-gul, 120 kools, 240 schelvis-totten, 620 bonen, 10 schaat, 40 schotse schol en mieten, 100 leng).

O.216 (800 m., t.t.z. 125 kab.-gul, 150 kools, 175 schelvis en totten, 300 bonen, 25 leng, 25 varia).

O.129.
KANAAL : O.186, O.33, O.141.

MONKEY BANK : Z.62, O.369, O.206, O.232, N.706.

WEST : O.35, N.720, O.37.

DINSDAG 22 FEBRUARI 1977

WEST : O.82, O.229, N.579.

WOENSDAG 23 FEBRUARI 1977

WEST : O.243, O.282, Z.38.
MONKEY BANK : Z.597 (vermoedelijk).

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

11- 2	5	37.000	1.127.050		
14- 2	17	270.500	8.853.683		
15- 2	6	61.237	2.085.634		
16- 2	4	32.232	1.342.340		
	32	367.669	13.408.707		

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

9- 2	11	785	74.884	82,—	121,—
10- 2	11	893	78.176	73,—	123,—
12- 2	8	512	51.995	92,—	125,—
14- 2	8	611	67.519	85,—	120,—
15- 2	11	812	72.844	78,—	99,—
	49	3.613	345.418	73,—	125,—

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Algemene haringstop
ekonomisch niet
haalbaar

Het is vooral in Ierse en Britse officiële kringen dat men, op aandruiding van de biologische experten, graag een complete haringstop voor gans het jaar zou willen ingesteld zien. Dit zou dan gaan voor de Noordzee, de Ierse Zee en het gebied rond de Hebriden. Van deze brutale maatregel verwacht men in betrokken kringen een spoedig herstel van het haringbestand dan met het stelsel van kwoteringen. Dit herstel zou dan natuurlijk in de eerste plaats aan de Britten en Ieren moeten ten goede komen, die heel wat meer zouden toegewezen worden. Deze brutale maatregel zou echter het stillegeen inhouden van een belangrijke industrietak, namelijk de be- en verwerkende haringindustrie. Ekonomisch is het niet verantwoord en praktisch gaat het ook niet zo maar een bepaalde industrie de grondstoffen te ontzeggen zodanig dat, benevens de talrijke werkverschaffing, eveneens grote investeringen zouden verloren gaan. Dit zou slechts mogelijk zijn wanneer de Staat al deze verliezen op zich zou

nemen, hetgeen men niet ziet zitten. Het zou ten andere voorgaanden scheppen waarvan iedere bedrijfstak die in moeilijkheden verkeert, zou wensen gebruik te maken. Anderzijds zouden ook heel wat haringklienten voor de industrie verloren gaan als er plots voor een lange periode geen haringartikelen meer op de markt komen. Tot een integraal en totaal verbod zal men dus wel niet komen, alhoewel zekere beperkingen dienen te worden opgelegd. In elk geval zou minstens de industriële haringvisserij voor de vismeelfabrieken dienen verboden te worden en nog slechts voor consumptie dienen gevaan. Dit zou reeds heel wat betekenen, want het is de industriële haringvisserij die schuld heeft aan de gevoelige uitdunning van de haring. Wel gebeurt het ook dat bij overvloedige aanvoer van consumptieharing ook partijen opgevangen en verwezen worden naar de vismeelfabrieken. Dit is echter niet te vermijden en zou ten slotte slechts een incidenteel gebeuren zijn.

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

DE HEER

Julien CATTOOR

Weduwnaar van Mevrouw Dora VANDENBERGHE

Geboren te Brugge op 25 september 1930 en schielijk overleden te Zeebrugge op 14 februari 1977.

De plechtige lijkdienst, gevolgd van de begrafenis op de Parkbegraafplaats Blauwe Toren te Brugge, zal plaats hebben in de Sint-Donaaskerk te Zeebrugge op zaterdag 19 februari te 10 uur.

Dit bericht geldt als kennisgeving.

Visserstraat 84 — 8380 ZEEBRUGGE
Marktplaats 4 — 8380 ZEEBRUGGE

(4008N—7997V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	.....		
Schelvis midden	.....	36,—	41,—	
Schelvis klein	.....	24,—	34,—	
Kabeljauw	.....	16,—	26,40	
Guil	.....	29,—	38,—	
Wijting	.....	26,—	29,60	
Schaat	.....	22,—	26,60	
Zeebaars	.....	43,—	54,40	
Leng	.....	24,80	31,—	
Schartong	.....	26,—	43,20	
Heilbot	.....	18,—	23,20	
Koolvis	.....	135	185	
Hondstong	.....	26,60	29,—	
Zeeewolf	.....	32,—	55,—	
Staart	.....		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	14-2-1977	15-2-1977	16-2-1977
Lappen	126 -137	123 -128	127 -133
Grote	143 -165	149 -158	145 -150
3/4	210 -219	232 -239	197 -199
Blok	224 -239	233 -236	210 -215
Voor-kleine	217 -230	227 -230	197 -201
Kleine	175 -200	188 -202	178 —,—
Slips			

Zeebrugge

Grote	.....
Blok	.....
Fruut	.....
Schone kleine	.....
Kleine	.....
Tout petit	.....
Slips	.....

WEGENS POSTSTAKING
NIET MEEGEDEELD

Nieuwpoort

Tong I	.....
Tong II	.....
Tong III	.....
Tong IV	.....
Tong V	.....
Kleine	.....

WEGENS POSTSTAKING
NIET MEEGEDEELD

PLADIJS

Oostende

	14-2-1977	15-2-1977	16-2-1977
Grote	21,—26,40	21,—25,40	26,—,—
Grote iek	20,—24,20	20,60-25,—	20,—,—
Kleine iek	18,60-23,40	21,—22,40	18,80,—
Derde slag	21,—28,—	24,—28,—	19,—,—
Platjes	18,—20,—	16,20-35,—	17,—,—

Zeebrugge

I	.....
II	.....
III	.....
IV	.....
V	.....

WEGENS POSTSTAKING
NIET MEEGEDEELD

Nieuwpoort

Moeien	.....
Grote pladijs	.....
Drielingen	.....
Platjes	.....

WEGENS POSTSTAKING
NIET MEEGEDEELD

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	14-2-1977		15-2-1977		16-2-1977		
Tarbot : groot (123)	210 -250		233 -269		174 -177		
middel (123)	156 -182		165 -185		123 -		
klein (123)	109 -124				113 -		
Griet : groot (123)	85 -104						
middel (123)	70 -88						
klein (123)							
Schelvis : groot	40 -46						
middel	34 -38,60						
klein	20 -25,80						
Heek : groot	88 -						
middel	72 -80				45 -		
klein	37 -						
Lom							
Leng	32 -38,40						
Rog (I)	24 -55						
Keilrog (123)	50 -63,80						
Rog (23)							
Tiltlen (23)							
Scherpstaart (23)							
Halve mans (23)							
Teelt (2)							
Katrog (2)							
Kabeljauw	28 -46,20		37 -44,60		42,60-44 -		
Gul (groot)	27,40-40 -		28,40-40,40		27,60-41 -		
Gul (middel)							
Gul (klein)							
Hozemondhamme	85 -144		95 -142		101 -152		
Wijting : groot	19,40-29 -		19,40-27 -		19,60-27 -		
klein							
Schar	15 -23,40		22 -41,80		14 -41 -		
Stenschol	27 -95,40		22 -83 -		25 -87 -		
Zeehaai	20 -31 -						
Hondshaai	9,60-14 -				17,60 -		
Doornhaai							
Pieterman							
Makreel							
Horsmakreel							
Zeekeeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal	12 -20 -						
Schartong	18 -26,60						
Volle haring							
Ljle haring							
Haringshaai							
Steenhok	12,20-15 -				9,80 -		
Heilbot							
Koolvis	24 -28 -						
Steur							
Zeewolf	32,20-38,40						
Pollak	36 -41 -				29,60-33 -		
Zonnevis							
Koningsvis							
Vlaswijting							
Zeeduivel							
Schotse schol							
Zeehond							
Bot							
Rode Poon (roobaard)	27 -42 -						
Grauwe Poon (knorh.)	16 -20 -				15,60-22,60		
Rode Knorhaan	22 -51,40						
Posten							
Langoesten (midden)							
(klein)							

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 9 februari werd aangevoerd : 52 kisten kabeljauw; 2 kisten wijting; 6 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 40 kg.: kabeljauw één 120-114; kabeljauw twee 158-144; kabeljauw drie 148-144; kabeljauw vier 142; wijting drie 124; kuit 80-73.

De besomming was :

KW 221 fr7.890.

Aan de donderdagmarkt van 10 februari werd aangevoerd : 155 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 85 kisten kabeljauw; 22 kisten schelvis; 134 kisten wijting; 83 kisten schol; 18 kisten schar; 80 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg.: grote tong 11,20; groot-middel tong 13,10; kleinniddel tong 15,04; tong één 15,19; tong twee 13,09.

Per 40 kg.: tarbot 405-315; griet 224; kabeljauw één 108; kabeljauw twee 152-144; kabeljauw drie 164-148; kabeljauw vier 160-142; kabeljauw vijf 140-122; schelvis drie 111-80; schol één 60-57; schol twee 72-66; schol drie 92-90; schol vier 112-92; wijting drie 120-88; schar 180-100; kuit 82; bot 29-24; schartong 66-60.

De besommingen waren :

IJD 67 en 94 f11.000; IJM 57 f13.300; 27 f2330.

Aan de vrijdagmarkt van 11 februari werd aangevoerd : 1680 kg tong; 28 kisten tarbot en griet; 508 kisten kabeljauw; 1316 kisten koolvis; 32 kisten schelvis; 165 kisten wijting; 1012 kisten schol; 88 kisten schar; 1 kist haring en 159 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg.: tarbot 17,36-16,13; grote tong 12-11-11,73; grootmiddel tong 14,69-13,91; kleinniddel tong 15,69-15,27; tong één 15,79-15,34; tong twee 13,60-13,23.

Per 40 kg.: tongschar 228-184; blanke koolvis één 85; blanke koolvis twee 114; tarbot 497-329; griet 313-213; kabeljauw één 182-85; kabeljauw twee 166-93; kabeljauw drie 150-114; kabeljauw vier 152-114; kabeljauw vijf 142-100; koolvis één 56-54; koolvis twee 58-53; koolvis drie 70-60; koolvis vier 57-51; schelvis één 140-120; schelvis twee 130-114; schelvis drie en vier 122-186; schol één 63-54; schol twee 74-60; schol drie 79-67; schol vier 90-69; wijting drie 112-88; haring twee 112-86; schar 112-86; bot 26-20; steenbolk 67-65; kuit 80-76.

De besommingen waren :

KW 4 f10.000; 44 f97.500; 167 f9500; 221 f16.600; WR 68 f12.600; IJM 207 f7600; 29 f5400; 118 f210; 27 f1530; UK 135 en 145 f4160.

Aan de maandagmarkt van 14 februari werd aangevoerd : 6230 kg tong; 182 kisten tarbot en griet; 1125 kisten kabeljauw; 2098 kisten schelvis; 475 kisten koolvis; 475 kisten wijting; 6058 kisten schol; 110 kisten schar; 456 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg.: heilbot 14,54-9,74; tarbot 17,61; grote tong 13,20-11,94; grootmiddel tong 15,20-13,83; kleinniddel tong 16,15-14,85; tong één 16,19-15,37; tong twee 14,18-13,41.

Per 40 kg.: bot 23-20; poontjes 84-82; kuit 70-60; steenbolk 59; haai

90-80; krab 70; blanke koolvis één 121-117; blanke koolvis drie 118; tarbot 508-260; griet 334-184; kabeljauw één 114-78; kabeljauw twee 152-95; kabeljauw drie 152-112; kabeljauw vier 128-114; kabeljauw vijf 140-120; koolvis één 56-51; koolvis twee 59-51; koolvis drie 60-56; koolvis vier 55-50; schelvis één 128-106; schelvis twee 114-96; schelvis drie 128-82; schelvis vier 81-74; schol één 59-52; schol twee 65-56; schol drie 100-82; schar 112-52; tongschar 280-200; haake 246-178; leng 96-85; lommen 90-84; hammen met kop 150.

De besommingen waren :

KW 226 f15.300; 214 f7200; 194 f22.000 11 f52.200; 22 f26.300; 25 f33.300; 9 f13.400; 42 f75.200; 45 f32.300; 51 f14.900; 88 f33.200; 106 f20.500; 113 f23.500; 122 f105.000; 145 f29.000; 149 f10.900; 152 f4800; 173 f11.100; 175 f27.700; 189 f31.800; 185 f8400; UK 1 f14.100; WR 32 f30.500; WR 57 f35.600; SCH 256 f20.600; IJM 20 f13.900; 29 f29.400; 30 f31.800; 44 f22.200; 115 f24.700; 154 f30.800; 211 f9300.

HOLLANDSE NETTENFABRIEK

VRAAGT OM STEUN VAN OVERHEID

De directie van de Apeldoornse nettenfabriek Anza heeft de hulp van minister Lubbers van Economische Zaken ingeroepen in verband met de financiële problemen waarmee het bedrijf al geruime tijd kampt. Directeur C. de Koning heeft de bewindsman meegedeeld dat een bedrag van f 5 miljoen nodig is voor herstructurering van het productieproces en bovendien gedurende drie jaar een bedrag van f 1,5 miljoen ter overbrugging van het geschatte jaarlijks verlies.

Bij Anza werken circa 250 mensen. Het bedrijf is een dochteronderneming van Verto dat sedert 1971 meer dan f 10 miljoen in het Apeldoornse bedrijf heeft geïnvesteerd. Tot 1974 werd door Anza «redelijke winst» geboekt.

Daarna begonnen er volgens de directie problemen te ontstaan ten gevolge van allerlei internationale ontwikkelingen vooral op het gebied van de zeevisserij. Sanering van Europese vissersvloeden, beperkende maatregelen van de vangst, en internationale ontwikkelingen rond de instelling van de 200 mijlszone. Daarnaast ook nog de oliecrisis. Alleen als er geld komt voor nieuwe machines bestaat de mogelijkheid tot continuering van onze activiteiten, aldus de Koning.

De ziekte van te dure prijzen zit er ook in Holland in. Deze belangrijke nettenfabriek behoort in het verleden wat kwaliteit betreft tot de beste van Europa.

Visaanvoer te Den Helder

Door 45 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

14.603	kg	TONG	f	201.853,86	van f	1680	f	1065
7.083	gk	TARBOT	f	68.475,55	van f	1797	f	576
157.655	kg	SCHOL	f	251.569,33	van f	213	f	121
15.800	kg	KABELJAUW	f	51.782,77	van f	503	f	132
1.608	kg	GRIET	f	8.712,68	van f	609	f	217
2.795	kg	SCHAR	f	5.475,76	van f	245	f	093
1.945	kg	WIJTING	f	4.802,02	van f	289	f	155
720	kg	TONGSCHAR	f	3.014,29	van f	473	f	349
1.265	kg	STEENBOLK	f	2.073,00	van f	200	f	159
640	kg	SCHELVIS	f	1.632,25	van f	309	f	196
385	kg	LEVER - KUIT	f	674,38	van f	208	f	101
119	kg	HOZEMOND	f	303,72	van f	268	f	251
70	kg	LENG	f	129,50	van f	230	f	178
50	kg	KOOLVIS	f	116,50	van f	253	f	220
25	kg	KOMMERAAL	f	55,50	van f	222	f	
3.013	kg	DIVERSEN	f	1.889,50	van f		f	
207.776				602.560,61				

ZEEMANSALMANAK 1977

De prijs is vastgelegd op 650 fr. waaraan dient bijgevoegd 36 fr. B.T.W. en 60 fr. verzendingskosten, te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het „Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, Oostende.

De BTW is niet verschuldigd voor schepen.

VERKRIJGBAAR :

A. IN BELGIE

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

B. NEDERLAND

- Handelsondernemingen MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen ;
- N.V. Handel- en Industriële Maatschappij J. VAN BEELEN, Middenhavenstraat 58-62, IJmuiden ;
- IJmuider stores, Haven IJmuiden ;
- Harri Prins, Hendrikade 90, Amsterdam ;
- Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

REDERS LEEST UW VAKBLAD



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 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

