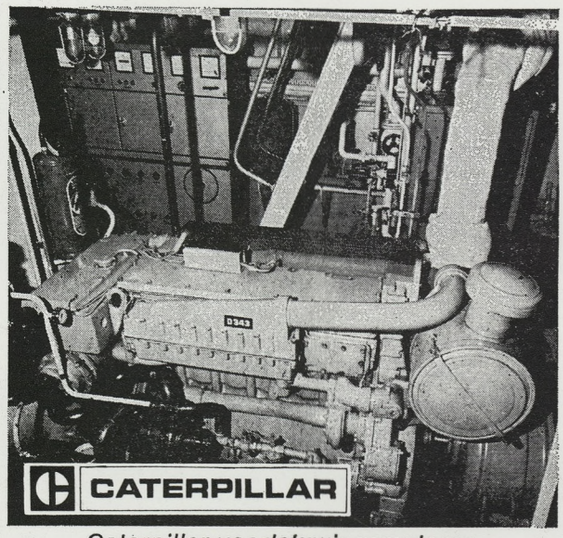


het visserij blad

VRIJDAG 25 FEBRUARI 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 7 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

Bewezen kwaliteit door geleverde prestaties

Vissersschepen - Binnenvaartschepen -
Zeeschepen - Duw- en sleepboten - Zandzuigers -
Passagiersschepen - Plezierboten.



Caterpillar voortstuwingsmotoren en boordaggregaten tot 1125 pk



BELANGRIJKE MEDEDELING

Bureau Veritas, de maatschappij voor scheepsclassificatie gevestigd in Frankrijk, heeft onlangs de produkties van Caterpillar van motoren en reductoren voor de scheepvaart gehomologeerd. Deze homologatie is gebaseerd op het feit, dat de serieproduktie globaal beantwoordt aan de normen die gesteld worden door de classificatie; **de kwaliteitscontrole van Caterpillar staat naar hun oordeel op een dergelijk peil, dat elke eenheid die van de produktieketting komt automatisch conform verklaard wordt zonder individueel nazicht van het Bureau Veritas.**

Caterpillar wordt aldus de eerste Amerikaanse constructeur van motoren met innerlijke verbranding die erkend wordt door het Bureau Veritas.

De homologatie breidt zich uit tot alle wisselstukken die door Caterpillar gefabriceerd worden, zodat elk stuk dat door gelijk welke verdeler van het merk geleverd wordt zonder verdere formaliteiten op een motor of reducteur mag gemonteerd worden onder dekking van een B.V. certificaat.

Bureau Veritas is de vijfde maatschappij van internationale classificatie die Caterpillar het voordeel van dit bijzonder statuut toekent; de anderen zijn, het **American Bureau of Shipping, de Lloyd's Register of Shipping,** de **Registro Italiano Navale** (Italië) en de **Det Norske Veritas** (Noorwegen). Voor al deze maatschappijen is het homologatieproces van motoren gelijkaardig. Eerder dan ter plaatse een inspecteur te hebben belast met de talrijke controles die op iedere motor uit te voeren zijn, betrouwt de maatschappij zich op de eigen kwaliteitscontrole van de constructeur na ze te hebben onderzocht en goedgekeurd. De enige tussenkomst van de maatschappij beperkt zich tot onverwachte bezoeken om de conformiteit na te gaan met de overeengekomen normen.

Caterpillar verkoopt een gamma van scheepsmotoren en -reductoren die conform zijn, van 85 tot 1125 HP in continu dienst.

TRECO N.V.

VERKOOP · WISSELSTUKKEN · SERVICE

TRECO N.V. Steenweg op Brussel 340 1900 OVERIJSE
Tel. (02) 687 60 20 Telegr. TRECOSA-BRUSSEL Telex: 23386 BRU

Speciale afgevaardigde voor de scheepvaart:
J.M. Neuville - Oostende. Tel. (059) 70 11 84

Caterpillar en ⊡ zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

plans

het visserijblad

Vrijdag 25 februari 1977 — Nr. 7

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. 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

GEEN NIEUWE VISSERSHAVEN TE ZEEBRUGGE

In Het Visserijblad en Het Nieuwsblad van de Kust van 18-2-1977 wordt ,in een artikel met de hierbovenstaande titel, nogal met het wierookvat gezwaaid naar het Brugs stadsbestuur en inzonderheid naar schepen Traen, voorzitter van de Maatschappij der Brugse Zeevaart-inrichtingen.

Zo ziet men nogmaals hoe een dubbeltje rollen kan, of dat iedere munt twee kanten heeft.

Wij willen noch kunnen kruis of munt spelen over de politieke investering van de Brugse en de Oostendse politiekers, maar als men bewonderend opkijkt naar één prestatie van iemand, mag men niet blind zijn voor de negatieve akties van diezelfde iemand. Iedereen vloekt zich dood op de multinationale en de monopolistische strukturen, waar men tegelijkertijd én hoestsiroop én nylonkousen wil produceren, maar vinden wij diezelfde tendens ook niet bij onze havenbestuurders terug ? Mag of wil men in éénzelfde haven de toeristen vertroetelen en atoombommen lossen, Boeings laten landen en vleugelboten doen meren, zeilwedstrijden inrichten en methaantankers moeizaam binnenslepen, de zeefauna stimuleren en petroleumschepen hun tanks laten spoelen.

Een zinnetje als : „Het is een bewijs van de kortzichtigheid en het gebrek aan invloed van onze politiekers en het is niet met karnavalbals en gouden bruiloften of openingen van café's bij te wonen, dat men een stad, een haven, een vliegveld en een vissershaven doet bloeien" heeft ons bijzonder getroffen.

We herinneren ons bijzonder goed hoe Pierre Vandamme, oud-burgemeester, als een halfgod in het Brugse politieke leven stond en, niet ten onrechte, beschouwd werd als de onvermoeibare vechter voor de handelshaven van Zeebrugge die er, spijt enorme tegenkantingen, de Townsend-lijn heeft doorgekregen en als beloning voor zijn levenswerk er de zeesluis van 125.000 ton heeft doorgekregen. Thans wordt hij echter beladen met alle zonden van Israel.

We wensen niet dat schepen Traen eenzelfde lot beschoren wordt maar we wensen dat er voldoende mensen voldoende aandringen opdat de huidige bestuurders zouden beseffen dat iedere medaille twee zijden heeft.

Wat er te Zeebrugge ook werd betracht en verwezenlijkt : de vissershaven is en blijft weinig aantrekkelijk, heeft geringe akkomodatie en geen toekomstkansen. De vissershaven van Oostende is prachtig en praktisch ingericht en krijgt een totaal nieuw (maar overbodig) visserijdok, op de toekomst gericht. Wie moet men hiervoor bewonderen en wie met de vinger wijzen ?

IS VERHUIZEN DE ENIGE MOGELIJKHEID ?

Binnen tien jaar zullen de vissersvaartuigen gemiddeld 5 uur per dag belet worden de schuilhaven in- of uit te varen. Afgezien van eventuele verbetering van de diepgang en de meerplaatsen, zal het noodzakelijk sluiten van de schuilhaven een dermate belemmering met tal van gevolgen geworden zijn, dat een verder in stand houden uitgesloten is.

Als schepen Traen te Oostende kategoriek beweerd heeft dat er ten oosten van Zeebrugge, voor Heist, geen nieuwe vissershaven komt, maar dat de huidige schuilhaven zal worden aangepast, moeten en zullen wij deze stelling bestrijden.

Zonder palabers, wars van alle politiek maar zeer oprecht, blijven wij beweren dat de huidige vissershaven voorbijgestreefd is en geen enkele mogelijkheid meer bezit.

We vragen ons ten andere af waarom het Stadsbestuur van Brugge zo halsstarrig vasthoudt aan de vissershaven. Voortgaande op de jaarlijkse begroting van de vismijn, die allerminst winst weergeeft, zouden we denken dat Brugge maar al te graag van de visserij zou willen verlost worden ! En als we ooit voorstelden de yachthaven te verwijderen en de 'Noordkant' aan de visserij terug te geven, werd ons brutaal in het gezicht geslingerd dat de yachtmen, de restaurateurs en de toeristen belangrijk genoeg waren om er voor te vechten. Waar om wil Brugge alles hebben en waarom wil men meer hebben dan men aankan ?

Waarom is een nieuwe vissershaven aan de Oostkust zo utopisch ? Uit vrees dat Brugge dan wellicht het beheer ervan zou verliezen en zou moeten overdragen aan Knokke-Heist ? En was een zeesluis van 125.000 ton 10 jaar geleden niet even utopisch ?

Aanvaardende dat de toegankelijkheid van de huidige vissershaven problematisch wordt, houdt het ook geen steek een nieuwe vissershaven te betwisten omwille van de investeringen die de overheid, de visgroothandel, de werven, enz. hebben gedaan en die dan waardeloos zouden worden.

(Zie vervolg blz. 2)

BIJ DE BEHANDELING VAN DE BEGROTING VAN VERKEERSWEZEN

BELANGRIJKE VRAGEN VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGER DRIES CLAEYS

Het is deze week dat de begroting van Verkeerswezen en dus ook van de visserij, voor zover er nog de nodige aandacht wordt aan besteed, in de Kamer van Volksvertegenwoordigers besproken werd.

In verband hiermede noteren we uit het verslag van de begroting 1977, vooral belangrijke vragen van volksvertegenwoordiger Dries Claeys, die meteen bewijst volledig omtrent de toestand op de hoogte te zijn en de belangrijke vraagstukken van het ogenblik kent.

We laten ze hier volgen zoals ze door hem geformuleerd en gesteld werden ,alsook het antwoord van het departement waarop veel te zeggen is en waarop we in ons volgend nummer hopen terug te keren, bijzonderlijk daar waar het de visserij betreft, daar deze antwoorden zeer vaag en ontwijkend zijn, wat niet pleit voor onze Belgische visserijpolitiek.

ZEEVISSERIJ

VRAAG :

De moeilijkheden van de vissers zijn wellicht niet van voorbijgaande aard. Zij hebben trouwens niets te maken met de economische conjunctuur doch veeleer met :

— de afnemende vangsten in alle visserijgebieden ;
— de afsluiting van de traditionele visserijgebieden ;
— de ongehoorde stijging van de kosten van bouw, brandstof, reparatie, onderhoud en uitrusting.

De vraag kan dan ook worden gesteld of onze visserij in leven moet worden gehouden dan wel of zij moet worden opgedoekt. Indien ze in leven dient te worden gehouden moet de wet van 23 augustus 1948 dan niet worden herzien. Niemand kan op dit ogenblik nog een nieuw schip bouwen. Hoe kan dan in de huidige structuur het instandhouden van de vloot worden verzekerd ?

ANTWOORD :

De Minister is de mening toegedaan dat de visserij niet mag worden opgedoekt. Een zekere beperking van de vloot schijnt echter noodzakelijk te zijn in het licht van de huidige internationale verplichtingen inzake vangstkwotaregeling. Deze aangelegenheid wordt thans aandachtig bestudeerd door het Departement van Landbouw.

Inzake de toepassing van de wet van 23 augustus 1947, is de Minister van oordeel dat deze wet soepel genoeg is om aan de visserij, waar nodig, bijzondere faciliteiten te verlenen.

VRAAG :

Er wordt regelmatig gesproken over de instandhouding, de verjonging en de modernisering van onze visserijvloot.

Op welk peil meent de Minister dat deze vloot zou dienen te worden behouden, aantal schepen, voor welk soort visserij ? Moet geen planning voor de toekomst worden uitgewerkt ?

(Zie vervolg blz. 2)

GEEN NIEUWE VISSERSHAVEN TE ZEEBRUGGE

(Vervolg van blz. 1)

Als de miljardenplannen voor Zeebrugge werkelijk verwezenlijkt worden, zal er voor deze eerder schamele investeringen gemakkelijk een oplossing gevonden worden. Of zou men 50 vestigingen niet kunnen verzilveren tegenover de Belgische Zeemarht, de yachtwereld, de Australische wol, het toerisme, enz.?

Er is reeds genoegzaam bewezen waarom Oostende niet in aanmerking komt om de Oostkust-visserij op te vangen en te huisvesten. Als bijkomend element voor een nieuwe vestiging aan de Oostkust moge gelden dat, met een kleine uitzondering voor Nieuwpoort, alleen nog aan de Oostkust vissersbloed te vinden is, met schooljongens die van de visserij dromen en met familiale bedrijven die een enige waarborg voor de toekomst zijn.

Als schepen Traen met ons zal meevechten om de Oostkust een nieuwe en expansieve visserijhaven te geven, zal hij onbetwist te loven en te bewonderen zijn.

Jef Deroose,
Zeebrugge

ONS ANTWOORD

We hebben in ons nummer van 18-2-1977 wel hulde gebracht aan de initiatieven van het Brugs magistraat voor de initiatieven door hen genomen om voor hun haven miljarden te bekomen met het oog op het tot stand komen van een grote industriële haven. Dat wil niet zeggen dat we de poging om er een yachthaven van een miljard fr. te zien bouwen, goedkeuren en als geen weggesmeten geld aanzien, in acht nemend dat er op onze 60 km kust reeds drie grote yachthavens zijn, veel beter geschikt en minder gevaarlijk dan dit voor het verkeer te Zeebrugge zal zijn. Integendeel. We blijven het idee toegedaan dat het nuttiger ware dit te besteden aan een nieuwe vissershaven aldaar ten oosten gelegen. Het is voor die redenen dat we tijdens de voordracht te Oostende, de radikale vraag gesteld hebben of er al of niet een nieuwe vissershaven kwam, vermits hierover reeds zovele versies bestaan, dat niemand meer weet wat Brugge van zins is te doen.

De eerste maal werd ons door schepen Traen ontwijkend geantwoord. Bij nader aandringen op klaarheid, kregen we voor antwoord dat er wel aangedrongen wordt op een nieuwe vissershaven, maar deze er niet zou komen en alleen de bestaande instellingen zouden verbeterd worden.

Dit antwoord is klare wijn en wil niet zeggen dat we het bijtreden. We blijven bij de stelling een nieuwe vissershaven te zien bouwen.

De lof, het Brugs stadsbestuur toegezwaaid ging niet over de wijze en de reden waarom de Staat aan de haven misschien miljarden verspild, (?), maar om de initiatieven door Brugge genomen om zijn haven op industrieel en handelsvlak te doen bloeien.

Het is aan de verantwoordelijken van de Staat te weten of dit verantwoord is. Het spreekwoord : „het vragen is vrij, is hier van toepassing.

Wat elkeen opvalt is ten andere dat Brugge miljarden bekomt, en dat Brugge opneemt wat te Oostende niet mogelijk is of afgeketst wordt. En waarom kan Brugge dat wel en Oostende niet ?

Te Oostende werd Townsend geweerd. Te Oostende werd veel kabaal gemaakt tegen de komst van de Deense vliegboten en werden ze zelfs tot in Engeland geboycot.

Te Oostende wordt de vlieghaven geboycot door Sabena en zullen straks de Internationale treinen onze stad niet meer aandoen.

Te Oostende verdwijnt de Zeemacht en worden er te Zeebrugge miljarden verspild om er daar een thuishaven voor te maken en het zou ook niet gebeuren ,althans onze burgemeester.

En te Oostende is alleen de Regie voor Maritiem Transport baas en niemand anders. Ze doet er wat ze wilt ! En wat vermag de stedelijke Overheid en onze politiekers daar tegenover ?
Niets !

Uit dit alles blijkt hun onmacht, hun gebrek aan invloed en hun gebrek aan bekwaamheid.
En we herhalen het : te Oostende is onze stadsoverheid alleen fier wanneer ze op een foto mogen prijken van een gouden jubileum, een karnavalprins of de opening van een winkeltje.

Ze denken daarmee alleen aan stemmenwinst en de stadsbelangen gediend te hebben.

Maar invloeden hebben of gebruiken om in grote belangen resultaten te bereiken voor de industriële, toeristische of handelsbelangen van de stad, is wat anders en bewijst ten huidiger dage hoe gering die zijn.

20 jaar heeft het geduurd vooraleer de vissershaven een tweede dok kreeg. Toen was het van dringend en hoog belang.

De visserij is ondertussen te Oostende, zo verlamd dat de vloot nog amper de helft van de schepen heeft van toen en is..... dat tweede dok, dat straks in alles ook één miljard zal gekost hebben, overbodig.

Men kan het ons bijgevolg niet ten euvel duiden als we hulde brengen aan de initiatieven van het Brugse stadsbestuur dat, moest het Oostende besturen, misschien evenveel voor onze stad zou bereikt hebben.

En dat zijn feiten, maar geen woorden ,met welke jaloerse blikken we dit alles als Oostendenaars bekijken.

Hopen we voor onze visserij van de de Oostkust, dat de Brugse Overheid het idee van een zo noodzakelijke nieuwe vissershaven, aanvaard in plaats van een yachthaven, welks nut niet bestaat.
Zo handelend zou zij uitstekend werk verricht hebben.

Dat is de wens en de overtuiging van al wie de zaken nuchter bekijkt.

P. Vandenberghe

(Vervolg van blz. 1)

Begroting van Verkeerswezen

ANTWOORD :

In feite sluit deze vraag nauw aan bij de vorige i.v.m. de instandhouding van de zeevisserijvloot.

Voor het peil, het aantal visserijschepen en de soort visserij is Landbouw bevoegd.

Het al of niet opmaken van een planning voor de toekomst zou kunnen onderzocht worden door de Nationale Commissie voor Visserijbeleid.

VRAAG :

Er wordt regelmatig gevraagd om in het buitenland aangekochte visserschepen onder Belgische vlag te laten varen.

De Belgische vlag weigeren lijkt onrechtvaardig en zelfs onmogelijk .Eventueel zou kunnen overwogen die schepen geen vergunning toe te staan om bepaalde vissoorten te vangen op bepaalde visgronden.

Graag kenden wij het advies van de Minister omtrent de invoer van vreemde schepen.

ANTWOORD :

De Minister meent dat het noodzakelijk en rechtvaardig is iedere aanvraag om toelating tot aankoop in het buitenland afzonderlijk te onderzoeken.

Rekening houdend met de toekening van de uitzonderlijke en toch belangrijke sloopremis is het nochtans verantwoord dat bij die beoordeling strenge maatstaven worden aangewend.

Bewust van de moeilijkheden waarmede onze nationale zeevisserij te kampen heeft, zal de Minister dan ook elke beslissing afhankelijk maken, van voorafgaandelijk bij de betrokken diensten van het Ministerie van Landbouw ingewonnen adviezen.

VRAAG :

Het aantal vragen voor het bekomen van sloopremies voor visserschepen ligt zeer hoog. Het beschikbaar krediet zal dan ook onvoldoende zijn.

De vraag rijst dan ook of de Minister akkoord zou kunnen gaan om bijkomende kredieten te vragen ten einde een gunstig gevolg te kunnen geven aan het groeiend aantal aanvragen en of deze bijkomende kredieten zullen kunnen bekomen worden.

ANTWOORD :

De Nationale Commissie voor Visserijbeleid heeft op verzoek van de Minister de aanvraag van de Rederscentrale onderzocht die ertoe strekte op de begroting 1977 een bijkomend bedrag van minimum 25 miljoen frank uit te trekken voor de uitbetaling van de uitzonderlijke sloopremies. Bedoelde Commissie bracht een gunstig advies uit.

Een definitieve beslissing in dit verband heeft de Minister nog niet getroffen. Hij heeft inderdaad vernomen dat over de eventuele aanwending van de gevraagde bijkredieten van 25.000.000 fr bepaalde suggesties zouden gedaan worden door de Minister van Landbouw.

ZEEVAARTONDERWIJS

VRAAG :

Wordt op dit ogenblik nog gedacht aan de bouw van een eigen opleidingsschip voor onze toekomstige officieren ter koopvaardij ?

Welke is het thans toegepaste systeem voor de praktische opleiding van de kadetten ? Geeft het voldoening ?

ANTWOORD :

Uit de studie die in 1974 werd gemaakt over de bouw van een eigen opleidingsschip bleek dat de jaarlijkse financiële weerslag (aflossing en bedrijfskosten) 120 à 130 miljoen frank voor de opleiding van ongeveer 125 leerling-dekofficierenen 150 aspirantwerktuigkundigen zou bedragen. Een dergelijke financiële last staat niet in verhouding tot het verhoopte resultaat, zodat van het project werd afgezien.

Gelet op de huidige imperatieven van een zuinig beleid en de sedertdien geweldig gestegen kosten ware bedoelde bouw nog minder realistisch.

Voor het huidig schooljaar wordt de praktische opleiding — zoals voor het afgelopen schooljaar — onder de leiding van koopvaardij-instructeurs gegeven an boord van het oefenschip «Cdt Fourcault» en van de «Godetia». (Zie vervolg blz. 3)

(Vervolg van blz. 2)

Begroting van Verkeerswezen

REGIE VOOR MARITIEM TRANSPORT

VRAAG :

Welke zijn de resultaten van de RMT over de jaren 1975 en 1976 ?

ANTWOORD :

Volgens de commerciële boekhouding is het resultaat van de RMT als volgt :
1974 : verlies van 215.000.000 fr.
1975 : verlies van 44.000.000 fr.
1976 : resultaat nog niet gekend.

Aan de hand van de begrotingscijfers kan een prognose gemaakt worden voor de toekomst. Een eerste benadering is het berekenen van het verschil tussen de eigen ontvangsten en de werkingslonen (dit zijn de totale begrotingsuitgaven verminderd met de kapitaalsuitgaven).
Dit geeft als resultaat voor :
1974 : een tekort van 74.000.000 fr.
1975 : een overschot van 51.000.000 fr.
1976 : (ramingen gemaakt op 1 april 1975) een overschot van 120.000.000 fr.
1977 : (ramingen gemaakt op 1 april 1976) een overschot van 143.000.000 fr.

Naast de werkingskosten dient de RMT de kapitaalsverrichtingen te boeken, wat neerkomt op het aflossen van de leningen.

Bovenstaande cijfers wijzen op een gunstige evolutie waaruit blijkt dat de RMT niet alleen in staat zal zijn haar werkingskosten te dekken maar ook de aangegane leningen (kapitaalsverrichtingen) terug te betalen.

De leningslast is momenteel relatief groot omdat een extra-inspanning gedaan werd voor de vernieuwing van de vloot terwijl de RMT gestart is zonder aanvangskapitaal.

De leingslast is nominaal en neemt dus met de tijd af in relatieve belangrijkheid.

VRAAG :

Voor de aanschaffing van 2 multi-purpose schepen werd destijds een eerder abnormale regeling getroffen. Wat kost dit aan de Staat en waarom werd die beslissing destijds genomen ?

ANTWOORD :

De RMT had dringend behoefte aan 2 nieuwe multi-purpose schepen, zowel om de verouderde schepen te vervangen als om op de roll on - roll off-markt haar plaats te kunnen veroveren.

Het was onmogelijk het investeringsprogramma 1974 nog te wijzigen zodat een rechtstreekse bestelling door de RMT met 100% scheepskrediet niet mogelijk was. Daarom heeft de Ministerraad in zijn vergadering van 14 september 1974 de bestelling door tussenkomst van een privé-groep goedgekeurd. Daardoor konden de schepen geleverd worden in mei 1975 en in februari 1976, dit is ongeveer 2 jaar vroeger dan wanneer had moeten gewacht worden op de afwikkeling van de procedure tot wijziging van de investeringsprogramma's en begrotingen.

De meerkost geactualiseerd op de dag van de levering bedraagt per schip : 27.000.000 fr (de totale kostprijs van een schip bedraagt 730.000.000 fr.).

Alleen reeds voor het eerste schip betekende de ontvangsten voor de vrachtwagens die in 1975 supplementair konden vervoerd worden een veelvoud van 27.000.000 fr terwijl er vanzelfsprekend nog heel wat andere voordelen aan verbonden waren, waaronder het verbeterd comfort voor de reizigers zeker belangrijk is.

VRAAG :

Met de 2 multi-purpose schepen kent de RMT heel wat technische tegenslagen. Zijn deze te wijten aan ernstige constructiefouten ? Welke kosten waren daaraan verbonden ? Kwamen de scheepsbouwers daarin tussen ? Worden maatregelen overwogen of getroffen om de herhaling daarvan in de toekomst te vermijden ?

ANTWOORD :

Op de twee nieuwe multi-purpose schepen hebben zich de volgende defecten voorgedaan die in verband kunnen gebracht worden met de constructie van de schepen :

1. «Prinses Maria-Esmeralda» :
— juni 1975 : vastlopen van krukas van stuurboord hoofdmotor.
De door de Regie gemaakte kosten, die oplopen tot 4.800.000 fr, werden volledig terugbetaald door de werf.
Over de evenwel door andere firma's gemaakte kosten werd aan de Regie geen inlichtingen verstrekt daar ze rechtstreeks door de werf werden betaald.
— november 1975 : falen van bediening van schroefinstallatie, gevolgd door botsing op de havenmuur te Dover,
De herstelkosten veroorzaakt door de hapering in de bedieningsinstallatie werden gedragen door de werf.
De botsing was te wijten aan een fout van de bemanning, de herstelkosten beliepen 4.100.000 fr en werden gedekt door de verzekering.
— maart 1976 : roerekoning stuurboord achterroer gebroken.
Herstelkosten 2.000.000 fr betaald door de werf.

2. «Prinses Marie-Christine» :
— januari 1976 : hekdeur ontzet door zware zee bij het buitenvaren te Oostende.
De herstelkosten ten belope van 840.000 fr. werden betaald door de werf.
— februari 1976 : olielek aan schroefaskoker.
De herstelkosten ten belope van 340.000 fr werden betaald door de werf.
— maart 1976 : herstellen roerkoning achterroer.
De herstelkosten (930.000 fr) werden betaald door de werf.
— april 1976 : verlies van olie aan boegschroefinstallatie.
De herstelkosten (700.000 fr) werden betaald door de werf.
Daarenboven werden gedurende de waarborgperiode allerlei kleine defekten hersteld voor rekening van de werf.

Dergelijke waarborgpunten zijn onvermijdelijk bij de bouw van deze ingewikkelde en intensief gebruikte schepen en wijzen helemaal niet op ernstige tekortkomingen van de werf die deze schepen volledig volgens de regels van de kunst hebben gebouwd.

Op de «Prinses Marie-Christine» heeft er zich tenslotte op 27 oktober 1976 een brand voorgedaan in de hulpmachinekamer.

Na onderzoek is gebleken dat deze schade niet aan een technisch defect maar aan een verkeerde manipulatie van de bemanning was te wijten. De herstelkosten bedroegen 3.300.000 fr en werden door de verzekering gedekt.

VRAAG :

Voor de officieren van de RMT worden examens ingericht op vaste data. Kan zulks ook niet gebeuren voor de pursers, ten einde de kandidaten toe te laten zich beter voor te bereiden. Het groot aantal mislukkingen schijnt er inderdaad op te wijzen dat zich op dit plan een probleem stelt. Kan aan betrokkenen geen brevet worden toegekend ?

ANTWOORD :

Noch in het kader van het zeevaartonderwijs, noch in dit van het algemeen vormend of technisch onderwijs bestaat het brevet van purser.

Sinds 1972 werd regelmatig gedurende elk winterseizoen — wanneer de kandidaten voldoende tijd hebben om zich voor te bereiden wegens de weinig intensieve vaart of er hun vakantieverlof kunnen aan besteden — een bevorderingsexamen tot de graad van purser ingericht.

De kandidaat-pursers hebben het zeker niet moeilijker dan de kandidaten voor andere disciplines om in de verschillende proeven te slagen.

Zo genieten zij o.m. de volgende faciliteiten :
1. de maturiteitsproef, (administratief verslag), ligt steeds in delijn van hun eigen specialisatie ;
2. voor het examengedeelte «public relations en toegepaste psychologie» hebben alle kandidaten tijdens hun werkuren en op kosten van de RMT een opleiding gekregen ;
3. het examengedeelte «dienstkennis» handelt uitsluitend over de dienstreglementering welke zij dagelijks moeten toepassen ;
4. de schriftelijke proef over de duitse taal werd afgeschaft omdat teveel kandidaten erin faalden.

De 12 mijlszone een vuilnisbelt ?

In de Hollandse Visserijwereld lazen we een klacht vanwege een kustvisser omdat de 12 mijlzone door andere vissersvaartuigen die er niet mogen komen vissen, doorgaans gebruikt wordt om er hun rommel, afgedankte voorwerpen en elders opgevist getuig, kwijt te geraken. De inzender van dit stuk breekt dan ook een lans opdat de andere vaartuigen hun rommel en opgevist tuig mede zouden nemen naar de thuishaven om daar aan land te zetten. Het is inderdaad zo, dat vervuiling van de zee ook wel in zekere mate te wijten is aan diegenen die er een groot belang bij hebben dat de zee zuiver zou gehouden worden. Opgevist getuig zou men dan ook liefst niet terug werpen, ook niet op een plaats waar men zogezegd zelf niet komt vissen omdat de stromingen en de waterbeweging zorgt voor een verspreiding van dit vuil zodanig, dat het terug in eigen vangstwateren kan terecht komen. Mochten alle vissers en ook de handelsschepen zich hieraan houden, dan zou het zeker heel wat maken op de zeebodem. We herinneren ons anderzijds, dat ook heel wat visserschepen hun schroef geklemd zagen in buiten boord gezet en weggeworpen korretouw en stukken netten. Vissers die zich hieraan bezondigen, werpen toch maar hun eigen ruiten in. Men kan zich werkelijk afvragen hoe het mogelijk is, dat vissers tot zoiets overgaan.

NA HET VERGAAN VAN DE B.604

BRITS KAPITEIN VOOR BELGISCHE RECHTBANK BESCHULDIGD VAN VRIJWILLIGE DOODSLAG

Het is woensdag jl. dat de korrektionele rechtbank van Brugge het vergaan van de B.604 behandelde, na de aanvaring met de Engelse kustvaarder Bowstream op donderdagavond 13 november 1975 in een potdikke mist.

De Britse kapitein John Fleetwood is voor onvrijwillige doodslag van 5 Belgische vissers ter verantwoording geroepen en in beschuldiging gesteld. Onze lezers zullen zich dit zeer ernstig ongeval nog herinneren. De zandzuiger Bowstream verliet immers deze avond, niettegenstaande de waarschuwingen niet uit te varen, in potdikke mist de Zeebrugse haven, waardoor hij op ongeveer 3 mijl buit n het hoofd, de B.604 Ibis, die van de zeevisserij terugkwam, overvaarde en in de grond liep, waarbij de 5 bemanningsleden om het leven kwamen. Een bemanningslid spoelde een paar dagen daarna op het strand te Middelkerke aan. Drie anderen werden enkele weken later met het gelicht wrak de haven van Zeebrugge binnengebracht, terwijl het stoffelijk overschot van de schipper nooit is teruggevonden.

EEN EERSTE INCIDENT

Door de verdediging van kapitein Fleet werden besluiten neergelegd om het getuigenis van de hoofdwaterschout, de heer Vermeulen, te wraken, zodanig dat de rechtbank er geen rekening mede zou mogen houden. Volgens de raadsman van kapitein Fleet zou deze getuigenis niet onpartijdig de feiten weergeven, maar een echte beschuldiging en aanklacht zijn, terwijl een getuigenis in een objektieve weergave van de gebeurtenissen zou dienen te zijn en het aan het Openbaar Ministerie toekomt om te beschuldigen. Inderdaad, een waterschout is een politieofficier die, in dit geval hier, niet de strafrechterlijke zijde van de zaak, maar de fouten tegen de zeevaartreglementen begaan, onderzoekt en aan de rechtbank mede te delen heeft, wat zijn bevindingen zijn. Het is natuurlijk duidelijk dat ook de verdediging hier overdrijft en passioneel gemotiveerd is. Volgens de verdediging bestaat er zelfs geen grond om de hoofdwaterschout te verhoren.

Een waterschout kent daarbij grondig de aanvaringsplaats en is als politieofficier de aangewezen persoon om een deskundig verslag uit te brengen dat nu, jammer voor de verdediging, het totaal foutieve optreden van de Britse kapitein doet uitkomen. Ook de verdediging kan altijd aan de rechtbank vragen een eigen deskundige te laten horen.

DE GETUIGEN

Aangezien voorzitter Claeys, op verzoek van de verdediging, VOORLOPIG afziet van het horen als getuige van de heer Vermeulen tot het antwoord van het Openbaar Ministerie op de neergelegd besluiten zal gekend zijn, om dan een beslissing te nemen, werd overgegaan tot het horen van de volgende getuigen die niet door de verdediging gewraakt werden.

Als eerste kwam hoofdingenieur-directeur Van Brabant van de radio maritieme diensten, die de navigatie-instrumenten na het binnenbrengen van het wrak, aan boord van het vaartuig onderzocht heeft. Volgens deze getuige stond de Decca-navigator aan en was de radar juist ingesteld zoals het voor de weersomstandigheden passend was. Ook de hoofdzender-ontvanger was op de juiste en goede manier ingesteld alhoewel op een ongewone frekwentie.

Hierna kwam als getuige de heer Depaepe, direkteur van het Zeewezen die in opdracht van het Openbaar Ministerie de schaden naging die aan het wrak vastgesteld werden. Het was eerder opgevallen dat de heer Depaepe voorzichtig was, vermits hij alle mogelijkheden openliet, namelijk dat de vastgestelde schaden aan het schip even mogelijk door het lichten zou kunnen ontstaan zijn. Wel kwam ten slotte uit dit getuigenis naar voren dat de B.604 tamelijk hoog boven de waterlijn zou gevat zijn en eerder omgeduwd zijn door een aanhoudende druk. Er zou dus geen geweldige stoot geweest zijn, hetgeen kan uitleggen waarom geen duidelijke schade te bemerken valt.

DE VERDEDIGING

Na nogmaals scherp van leer getrokken te zijn tegen de hoofdwaterschout die als konklusie de totale schuld op de Britse kapitein legde, liet de raadsman van de verdediging de veronderstelling open dat de B.604 reeds om één of andere oorzaak gekapseisd lag toen de « Bowstream » er tegenaan voer. Verder haalde hij getuigenissen aan van schippers die op hun radar hebben kunnen vaststellen, dat de « Bowstream » met matige snelheid vaarde en dat men, na het laatste radiokontakt van de B.604, niemand nog de B.604 gehoord noch gezien heeft. Het is dus duidelijk dat de verdediging hier de twijfel zal trachten te doen spelen of de B.604 wel werkelijk door de Bowstream vóór het kapseizen werd aangevaren. Ook de aanklacht door het Openbaar Ministerie om geen hulp geboden te hebben aan mensen in nood zal door betrokken raadsman hard in vraag gesteld worden.

VOORTZETTING

De zaak zal terug voorkomen op 20 april. Intussen zal het Openbaar Ministerie zijn antwoord aan de rechtbank hebben laten kennen met betrekking tot de wraking van getuigenis van de heer Vermeulen en zal de rechtbank een beslissing kunnen nemen ter zake over het al of niet horen van de hoofdwaterschout.

Dat de verdediging alle mogelijke middelen gebruikt, om twijfel te doen ontstaan, is begrijpelijk, maar het is belachelijk waar zij beweert dat er geen aanvaring zou plaats gehad hebben.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Diplomas en brevetten in de de Vrije Visserijschool te Heist

In het stadhuis van het voormalig Heist, had het 29e diplomeringsfeest van de vrije dagvisserijschool plaats. Talrijke overheden waren aanwezig. Minister Chabert was vertegenwoordigd door zijn assistent, de heer Van den Bosch, kabinetsattaché van verkeerswezen.

Na tal van toespraken nam de burgemeester het woord en zegde dat hij zich verheugde omtrent het stijgend aantal leerlingen. Op de examens voor de centrale jury's behaalden onze leerlingen 25 bekwaamheidsgetuigschriften : 1 schipper eerste klas; 2 schippers 2e klasse; 2 schippers ter kustvisserij; 5 aspirant schippers; 9 scheepsleerjongens; 2 motoristen; 4 matroos-motoristen en voor de Provincie Commissie voor Zwem- en Reddingsbrevetten behaalden de leerlingen 23 nieuwe brevetten : 4 elementaire reddingsbrevetten, 10 brevetten van zwemmer en 9 vaarbereidende zwembrevetten.

Opvallend is dat de bestuursleden van «Vissersvreugd» trouw blijven aan hun bond. In 1974 ontvingen hier Karel Ackx, erevoorzitter, André Vandierendonck, voorzitter, François Vlietinck, ondervoorzitter, Theo Degraeve, Leon Utterwulghe, Jan Van Torre, secretaris-penningmeester, de zilveren medaille van cultuurverdienste van gemeente Knokke-Heist voor 25 jaar bestuursfunctie.

De uitslagen luiden :

SCHIPPER 1e KLAS
Neyts Norbert

SCHIPPER 2e KLAS
Cattoor Freddy, Lagast Ronny.

SCHIPPER TER KUSTVISSERIJ
Neyts André, Savels Rudy.

ASPIRANT - SCHIPPER
Bogaert Ivan, Demey Diirk, Moens Rudy, Vantorre Eric. Vlietinck Eddy.

SCHEEPSLEERJONGENS

Demey Luc, Desmidt Johan, D'hondt Christiaan, Janssens Patrick, Jurewyts Derek, Nobus Dirk, Savels Dirk, Savels Luc.

MOTORIST
Savels Jozef, Vantorre Michel.

MATROOS - MOTORIST
Desmidt Marc, Lagast François, Vantorre Bruno, Van Troyen Daniel

ELEMENTAIR REDDINGSBREVET
Bultinck Christiaan, Compernole Roger, Desmidt Johan, Jurewyts Derek.

BREVET VAN ZWEMMER
Bultinck Christiaan, Caerels Peter, Demey François, De Mey Yves, Devolder Marc, Gheselle Jan, Janssens Johan, Lagast Freddy, Nobus Dirk, Vlietinck Henri.

VOORBEREIDEND ZWEMBREVET
Bultinck Christiaan, Caerels Peter, Demey François, De Mey Yves, Devolder Marc, Gheselle Jan, Janssens Johan, Lagast Freddy, Vlietinck Henri.

Er werd hulde gebracht aan twee bestuursleden die sedert 25 jaar in het Vissersvreugd zitten, namelijk de hh. Gustaaf Decloedt, schipper 2e klas werd een medaille 2e klas overhandigd en aan reder-schipper Cattoor een 1ste klas medaille.

Daarna had een bloemenhulde plaats aan het monument.

Voorkeurbehandeling voor IJslandse vaartuigen in Duitse aanvoerhavens

WAAR ZIJN WIJ ?

In een vorige uitgave deelden we reeds mede dat verscheidene Franse diepzeetreilers uit Concarneau, Lorient en Boulogne in de West-Duitse havens gaan verkopen, gezien de faling van het grootste Bretoense verwerkingsbedrijf «SO. PRO.MER» hun geen waarborg meer geeft bij het afzetten van hun produkten. Nu werd door de Fransen vastgesteld dat het intergemeenschappelijk douanetarief van de E.E.G.-landen tegenover Derde Landen dat bij aanvoer van vis 15 t.h. bedraagt, niet toegepast wordt door West-Duitsland op de IJslandse aanvoeren. In plaats van de 15 t.h. wordt slechts een douaneheffing van maksimum 3,7 t.h. geheven en op sommige produkten slechts 2 t.h. ! Dit vergemakkelijkt natuurlijk de konkurrentiële positie van de IJslandse vaartuigen gevoelig. Men veronderstelt anderzijds dat één en ander bij de West-Duitsers ook wel ingegeven is om hun eigen nog lopende visserijrechten in de IJslandse wateren niet in gevaar te brengen, of minstens de IJslandse betrokken kringen gunstig te stemen. Van Franse zijde zal men nu nagaan of deze voorkeurbehandeling wel past in het kader van de E.E.G.-reglementering en West-Duitsland soms niet buiten haar bevoegdheid is gegaan.

Wij denken het niet. Als Oostende de verkoop door IJslandse vaartuigen verloren heeft, dan is het uitsluitend te wijten aan de hoge eisen door lossers gesteld, die buiten hun vis nog met meer dan 3.000 fr. per schip naar huis gingen en daaraan nog niet genoeg hadden.

Bij ons is de betaalwijze op de opbrengst foutief.

Als er dus geen IJslanders te Oostende meer lossen, dan moeten de syndikaten dit wijten aan hun eigen veelwraat.

En dan is men verwonderd dat deze schepen vreemde havens aandoen.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

TWEE DODELIJKE ONGEVALLEN MAAR GEEN BEROEPSFOUTEN

Woensdag kon de Onderzoeksraad voor de Zeevaart slechts twee van de vier geplande zaken afhandelen. Met name door de afwezigheid van de opgeroepen getuigen moest rijkskommissaris Bentein zich beperken tot twee vorderingen: enerzijds inzake de brand die zich voordeed op de O.231 «André-Monique» waarbij motorist Carpentier het leven liet en anderzijds het verdwijnen van matroos Jan Dewitte aan boord van de Z.597 «Jupiter».

BRAND

Wat de brand aan boord van de O.231 «André-Monique» betreft, kan volgens rijkskommissaris Bentein niet exact gezegd worden waar de vuurhaard dient gelocaliseerd. Sterke vermoedens bestaan wel dat de brand zou uitgebroken zijn in het kookhuis, maar zekerheid bestaat niet. Wel kon vastgesteld worden dat zowel het kookhuis als het logiest volledig waren uitgebrand. In de motorkamer was evenwel geen brandschade vast te stellen; wel rookschade zodat men vermoedt dat motorist Carpentier door verstikking om het leven is gekomen. Rijkskommissaris Bentein stelt evenwel vast dat noch door schipper Cloet noch door een van zijn varensgezellen beroepsfouten werden begaan.

VERDWIJNING

Inzake de verdwijning van matroos Jan Dewitte aan boord van de Z.597 «Jupiter» amper anderhalf uur nadat de treiler de Oostendse haven had verlaten, tast men al evenzeer in het duister. Is het slachtoffer door een loospoort gegleden ? Kan, maar niemand durft dat met zekerheid te stellen. Even besteedde de rijkskommissaris wel aandacht aan de getuigenis van een der opvarenden die verklaarde dat het slachtoffer de voorgaande reis zou geklaagd hebben van duizeligheid. Ook hier echter begingen schipper noch opvarenden enige beroepsfout.

AQUARIUM VOOR VIS ALS GELDVERSPILLING

Langs alle kanten zijn de begrotingen deficitair, worden de belastingen steeds maar verhoogd en weet men niet meer op welke wijze de tekorten gedekt.

De ene miljoenenlening volgt de andere op want : de gemeenschap zal wel betalen.

Destijds was het gewezen burgemeester Van Glabbeke die om enkele vriendjes restaurateurs plezier te doen op de visserskaai een garnaalmijn liet bouwen, welke de gemeenschap toen meer dan tien miljoen kostte en jaarlijks een personeels- en onkostenuitgave met zich bracht welke ook een miljoen frank daarstelde.

Toen de bedrijfsmiddens er op wezen dat de garnaalprijzen hier tot hun waarde niet zouden komen en deze verkoop alleen ten nutte kwam aan een paar kopers, was het niet waar.

De geschiedenis heeft niet alleen bewezen dat de prijzen op de kaai in die mijn veel lager lagen, maar dat die uitbating een nutteloze geldverspilling was.

Eindelijk heeft Schepen Dumarey na veel talmen dit ook moeten inzien en na genomen proeven moeten vaststellen dat niet alleen de garnaalverkoop in de vismijn 'n groot prijsverschil bijbracht maar dat de administratiekosten van de garnaalmijn niet verrechtvaardigd waren, temeer dat alleen een paar kopers en restaurateurs er de garnaal kochten.

Men stond daar dus met een ledige garnaalmijn en wat er mee gedaan ? De ene sprak van museum, de andere van een aquarium en nog anderen van het uitschrijven van een aanbesteding voor om het even welke uitbating welke toeristische inslag had.

Tenslotte is de idee gevallen op een aquarium, gezien de ligging en na in andere landen ook een paar aquariums te hebben bezocht.

Hoe en met wie en in welke voorwaarden dit aquarium er zou moeten komen, was de eerste vraag welke men had hoeven te stellen, in plaats van om te beginnen thans 2 à 3 miljoen aan verbouwingswerken uit te geven en evenveel aan inrichtingskosten.

Maar dat is daarmee nog niet alles.

Men vraagt de medewerking van het Rijksstation, welke andere katten te geselen heeft dan dat, wil het de uitgave jaarlijks van vele miljoenen verrechtvaardigen.

Men zal er dertien aquaria aanbrengen nl. tien van 1,60 m. lang, twee van 2,20 m. en een van 4 m.

Men spreekt van Noordzeevis, Middellandse Zee en een voor koralen.

Men zal er ook een verzameling zeeschelpen onderbrengen.

Heden donderdag 24 februari heeft een algemene offerte aanvraag voor het leveren en plaatsen van aquaria plaats, waarvan de kostprijs van deze alleen al op 2,2 miljoen frank wordt geraamd. Een filter en waterkoelingssysteem wordt aangebracht om het water op temperatuur te houden.

In het gebouw komen openbare toiletten, een vergaderlokaal voor oude vissers (?) en een visserijmuseum, aldus beweert men.

Vooraleer te beginnen zal het zaakje dus al vijf miljoen frank kosten.

De praktische inrichting van het visserijmuseum werd toevertrouwd aan „Astronotus", de Oostendse vereniging voor aquarium en terrariumkunde, die een dertigtal aktieve leden telt. Haar sekretaris, dhr. Jean Crabit, is wetenschappelijk koördinator van de Belgische Bond voor Aquarium- en terrariumkunde, sekretaris van de wereldfederatie Aqua-Terra Internationaal en de enige Belgische vertegenwoordiger in de British Aquarist Study Society.

De universiteit van Nancy beschikt wel over een merkwaardige verzameling, maar dan uitsluitend van warmwatervissen. Noordzeevis is tot nog toe slechts in zeer beperkte mate aan bod gekomen o.m. in Le Touquet en op Helgoland. Ook in het Zwin-museum zijn er een viertal aquaria voorhanden.

Wanneer dit alles zal verwezenlijkt zijn, zou men de toegangsprijs op 20 fr. brengen en 10 fr. voor kinderen.

Dit alles zijn zeer mooie vooruitzichten. Maar wat men het publiek vergeet te zeggen is, dat hier opnieuw een stadsbediende zal dienen voor betaald en dat het niet voldoende met één zal zijn, maar er ook een tweede zal hoeven de eerste te vervangen, tenware men zonen feestdagen en ook verlofdagen sluit.

Die er anderzijds komt, zal de zaak hoeven te kennen en er iets voor voelen.

Jaarlijks vergt dit een minimum uitgave van meer dan één miljoen want al wat in regie uitgebaat wordt, kennen we.

NUTTELOZE KOSTEN

Het is ons bekend dat er ook een aquarium kon komen, zonder deze grootsprakerige kosten.

Had men eenvoudig een aanbesteding uitgeschreven en de zaak kosteloos toevertrouwd aan iemand die vooraf zou opgeven hoe hij z'n zaak zou uitbaten, alle kosten van inrichting voor hem latend en hem een pacht geven aan een minimum bedrag, hem toelatend een ingangsgeld te vragen, waarvan het maksimum X fr. bedroeg, dan zou men miljoenen bespaard hebben en hetzelfde resultaat bereikt.

Maar het is niet moeilijk een zieke stadskas nog zieker te maken.

Te Oostende heeft men er een handje van weg het geld door de ramen te gooien.

't Is toch de gemeenschap die betaalt.

En gezien het hier een uitbating in regie zal zijn, moet men over de wijze van uitbating en de kosten er aan verbonden, niet verwonderd zijn.

P.V.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Nog altijd geen overeenstemming over interne regeling in E.E.G.

Nu dat er reeds een overeenkomst bereikt werd tussen de Verenigde Staten en de E.E.G. en men praktisch tot een akkoord gekomen is met Rusland, kijkt men met des te meer onbehagen naar de moeilijkheden die zich immer scherper stellen en die een innerlijke regeling tussen de partners van de E.E.G. zelf in de weg staan.

De houding van Groot-Brittannië wordt inderdaad immer harder en aldus staat men verder van een regeling. In Engeland zien meer en meer publikaties het licht om het heilig recht van de Britten op een eksklusieve 50 mijlszone waaruit de vissers van de partnerlanden zouden geweerd worden, te verdedigen. De onlangs overleden Britse minister van Buitenlandse zaken Crossland was in zijn besprekingen te Brussel niet geneigd om maar iets toe te geven, alhoewel de Britten op landbouwgebied heel wat profiteren van de andere E.E.G.-partners met het zogenaamd groene pond. Verder eisen de Britten voor hun Schotse kust een speciale voorkeurbehandeling, hetgeen in strijd is met de principes zelf van de E.E.G. en van het Verdrag van Rome waarop de E.E.G. gebaseerd is.

Met betrekking tot de onderhandelingen met Noorwegen eisen de Britten de meerderheid van de kwota op, die Noorwegen bereid zou gevonden worden aan de E.E.G. toe te staan. Deze eis spruit voort uit het door de Britten te pas en ten onpas naar voor gebracht argument dat de wederkerigheid voor de Noren om in de Noordzee te komen vissen in feite gaat om Brits zeegebied. Ten slotte staat Groot-Brittannië juridisch zeer zwak omdat het Toetredingsverdrag van 22 januari 1972 voor de nieuwe leden Denemarken, Ierland en Groot-Brittannië uiterlijk vrije toegang waarborgt tot de E.E.G.-wteren, voor ALLE VISSERS van de Gemeenschap.

Om tot een vergelijk te komen en de Britten en Ieren enigzins ter willen te zijn, is de Brusselse Commissie nochtans reeds tegemoet gekomen aan zekere verlangens van de Ieren door aan dit land een speciaal statuut toe te kennen evenals aan zekere gebieden uit het Noorden van Groot-Brittannië. Anderzijds wordt hen ook de territorialiteit toegekend over een zone van 12 mijl uit de kust. De commissie is echter niet te vinden om eksklusieve rechten voor de eilandbewoners toe te kennen buiten de 12 mijl. Dit zou trouwens ongetwijfeld het begin inluiden van het uiteenvallen van de West-Europese eenheid. Trouwens zijn de Britten en Ieren nog altijd, bij gelijke rechten in de visserij bevoordeeld omdat zij de visgronden voor hun deur hebben, terwijl de vissers uit Frankrijk, België, Nederland en Denemarken, nog altijd verscheidene dagen dienen te lopen vooraleer op de visgronden te geraken. De Britten en Ieren kunnen dit substantieel voordeel gemakkelijk waarmaken door hun kortere reizen en veel minder brandstofgebruik. Ze beschikken dus reeds over een duidelijk toevallig en natuurlijk voordeel tegenover de vissers van het vasteland. Het voorstellen alsof verscheidene kustgebieden van Ierland en Schotland benadeeld zijn en structuurgevoelig is aldus gezien, in feite een fabeltje .Ook onze visserij en de gebieden van Normandië, Bretagne en het Loiregebied in Frankrijk zijn structuurgevoelig en kennen een zeer slechte tijd. We menen dat dit ook geldt voor de Nederlanders waar men reeds heel wat geofferd heeft uit saneringsbeweegredenen. We vragen ons af wat Groot-Brittannië en Ierland op dit gebied kunnen tegenstellen. Integendeel, behalve dan wat de diepzeevisserij betreft, wordt de middenslagvisserij daar nog uitgebreid. Anderzijds worden de Britten en Ieren niets afgenomen door de nieuwe regeling omdat de vissers uit de partnerlanden voordien daar regelmatig kwamen vissen en er rechten hadden. Integendeel Britten en Ieren willen de vissers uit het vasteland rechten afnemen, hetgeen nog altijd anders is dan bv. zaken te moeten delen waarover zij zelf vroeger het alleenrecht bezaten ! In deze optiek gezien, zijn Britse en Ierse eisen zonder enige overweging radikaal te verwerpen.

De tegemoetkoming voor opgevangen schol in Nederland verlaagd

Door het feit dat de schol kuitziek is en mager, is de afzetmogelijkheid voor deze soort in Nederland gevoelig verminderd. Anderzijds wordt er een heffing geheven op de aangevoerde schol ten voordele van het opvangfonds, van 1,45 B.fr. per kgr. Men had eerst voorgesteld om deze heffing te verhogen gezien de minderwaardigheid van de schol, maar aangezien dit aanleiding zou geven tot meer illegaal verkoop, heeft men verkozen het bijpassingsgedeelte aan de reder op de opgevangen vis tijdelijk te verlagen.

Daarom ook werd vanaf 8 februari bijgepast tot 16,50 B.fr. voor gegutte schol van de klasse 1 en 2 en tot ongeveer 12 B.fr. voor ongegutte schol. De minimumprijs waarop aankoop door de handel mogelijk is, blijft echter op EEG-norm vastgelegd op ongeveer 18,70 B.fr. voor gegutte schol tot ongeveer 13,80 B.fr. voor ongegutte schol.

Op schol van de grootte 3 en 4 wordt geen heffing gelegd en wordt de volle opvangprijs uitgekeerd. In Nederland wordt een uitstekende visserijpolitiek gevoerd.

Het groot Frans visverwerkingsbedrijf „So.Pro.Mer" in faling verklaard

Het groot Frans visverwerkingsbedrijf „Sopromer" dat in Bretagne over verscheidene installaties beschikt, onder meer te Concarneau, Trégunc, Boulogne en Lorient, werd door de rechtbank in faling verklaard. De maatschappij kwam onder andere een kleine 2 miljoen B.fr. te kort om de lonen van januari te betalen. Gezien anderzijds tevergeefs een beroep werd gedaan op kredieten en staatsinstellingen zag de rechtbank zich verplicht de faling uit te spreken. De honderden bedienden en arbeiders hebben hier op, om niet uit de toon te vallen, de werkplaatsen bezet en de verzending en lading van boord van de cargo „L'Aven" van voorgepakte en diepgevroren vis, doen stopzetten, alsof dit hen zal redden. De moeilijkheden in „Sopromer" duurden reeds een zekere tijd zodanig, dat verscheidene Franse diepzeetreilers weigerden aan Sopromer te verkopen of hun vis te laten bewerken. Van deze vaartuigen gingen er zelfs in Noord-Duitsland gaan verkopen.

Sopromer was het voornaamste verwerkingsbedrijf voor de aangevoerde vis in Bretagne, zodat dit een zware klap is voor de West-Franse visserij. Volgens de syndikaten is deze faling het gevolg van slecht beheer, maar wanneer het bedrijf wenst te saneren waardoor verscheidene personeelsleden aan de dop gingen komen, mocht het niet door dezelfde syndikaten ! Een enige gelegenheid voor de syndikaten om nu zelf het bedrijf over te nemen en resultaten te leveren via een syndikaal beheer, met gewaarborgd fiasco, tenware het dan plots zou gedaan zijn met de vele werknemerseisen voor meer loon, kortere werktijd met behoud der totale wedde, ongewettigde afwezigheden gedekt door gemakkelijke doktersattesten, enz....., enz.....

Ondertussen vernemen we dat het syndikaat de onmiddellijke wederopening van Sopromer geëist heeft en hiervoor beroep gedaan heeft op de Overheid die financieel zou moeten tussenkomen. Als een vreemde de baas blijft dan kunnen de syndikaten immer lekker voort blijven stoken !

E.E.G.-VERGUNNING VOOR 40 RUSSISCHE VISSERSVAARTUIGEN

Zoals we in onze vorige uitgave mededeelden, werd de Sovjet-Unie tenslotte bereid gevonden om met de EEG te onderhandelen voor het bekomen van een vergunning om in de EEG-Gemeenschapswateren te mogen vissen. Waar Rusland vroeger de toelating verleend werd om maximum met 17 schepen op hetzelfde ogenblik te vissen, werd deze vergunning uitgebreid tot 40 schepen. De Russische minister van visserij, de heer Alexander Isjkow heeft dus iets meer gekregen dan de EEG oorspronkelijk bereid was te geven. Volgens de Russische minister zelf is het toch nog altijd maar de helft van het aantal Russische vaartuigen dat in januari in de betrokken wateren opereerde. Dit zou een voorlopige regeling zijn, die vrijdag 18 februari tot stand kwam en geldt tot 31 maart 1977. Ondertussen komt men op 28 februari e.k. opnieuw te Brussel samen voor een verdere uitwerking van een overeenkomst. Een gezamelijke verklaring werd echter reeds uitgegeven als gevolg van de onderhandelingen van verleden week, dat er reeds een grote mate van overeenstemming bekomen werd over de algemene beginselen van een visserij-akkoord op lange termijn.

Men verwacht dan ook algemeen dat begin maart een overeenkomst uit de bus zal komen. Hopen we maar dat de overeenkomst toch met de nodige voorzichtigheid zal opgemaakt worden en dat men, voor wat de schepen betreft, een bepaalde tonnemaat zal vastleggen, want er is nog altijd een duidelijk verschil tussen vissersvaartuigen van 3 tot 4000 ton en vissersvaartuigen zoals men dit hier beschouwt.

Er zijn inderdaad vissersvaartuigen die met drijfnetten werken van 600 meter omvang en sprot, makreel, enz..... tot 70 duizend kgr in één enkele trek meegraaien, nadat ze met hun sonar de scholen gelokaliseerd hebben. Beter ware in ieder geval een maximum vangsttonnage in de overeenkomst in te lassen, om niet in de luren gelegd te worden. We zijn dan ook benieuwd naar de termen van de overeenkomst.

FRANSE SARDIENENVISSERS PROTESTEREN TEGEN ITALIAANSE INVOER

Met het oog op de sardienenkampagne 1977, hebben de Zuid-Franse sardienenvissers en verwerkers te Parijs een bijeenkomst gehouden voor een nationaal akkoord en vooral om de invoer uit Italië te bespreken. Het is inderdaad zo dat de Italiaanse vissers de sardienen in Frankrijk invoeren aan zeer lage prijzen hetgeen natuurlijk de belangen van de Franse vissers schaadt. Te Parijs hebben de Franse producenten en verwerkende nijverheid tevergeefs naar een oplossing gezocht. Volgens de verwerkende bedrijven voeren de Franse vissers een veel te klein kontingent aan en is de Italiaanse invoer absoluut noodzakelijk om de verwerkende nijverheid bedrijvig te houden. Het is nu ook wel zo dat de nijverheid profiteert van de Italiaanse invoer om eveneens de Franse sardienen aan een kleine prijs aan te kopen. Gezien de gans tegenstrijdige belangen tussen nijverheid en producenten kon men tot geen overeenkomst geraken.

Wat de kampagne 1976 betrof kreeg men in Frankrijk volgende eigen aanvoer :

Bretagne en Vendée : 4,1 duizend ton.

Middelandse Zee : 10,5 duizend ton ;

Diepvries-sardienen : 2 duizend ton.

In totaal voerden eigen vissersvaartuigen dus zowat 16 duizend ton aan, hetgeen volgens de producenten onvoldoende is voor het verwerkingsbedrijf.

In 1976 werd er ingevoerd :

1) verse sardienen : 9 duizend ton ;

2) bevroren sardienen : 15 duizend ton.

In totaal dus 24 duizend ton. Gezien de grote invoer is het dus werkelijk zo dat de Italiaanse sardien er nodig is voor de konservennijverheid. Anders is echter dat deze sardienen aan dumpingprijzen dienen ingevoerd waardoor ook de eigen vissers slachtoffer van worden.

Gezien Italië, samen met Frankrijk tot de Europese Ekonomische Gemeenschap behoort, vrezen wij dat er geen sprake zal kunnen zijn om de invoer te beperken, noch een heffing op het ingevoerde Italiaanse produkt te leggen.

BESCHERMINGSMAATREGELEN GENOMEN DOOR DE E.E.G.

In een zitting van se ministerraad van de E.E.G., gehouden op 15 februari 1977 te Brussel werden onder meer volgende beschermingsmaatregelen beslist :

Wat de haring betreft :

1) Een totaal verbod van de haringvangst in de Noordzee tot 30 april 1977. Na deze datum zal de ministerraad opnieuw een beslissing nemen op bosis van de intussen opgestelde rapporten van biologen en deskundigen.

2) In de Keltische cee, namelijk ten Zuid-Oosten van Ierland en in het Kanaal van Bristol, is er volledig verbod van vangst OP HARING voor het ganse jaar 1977. Ook hier zal de toestand herzien worden in december van 1977.

3) Wat nu de toevallige of bijkomstige vangst van haring betreft tussen de andere vis, mag deze niet meer bedragen dan 20 % van het totaal der gevangen vis. Welke kontrool men hier op heeft of wie de kontrole hierop zal uitoefenen, werd niet gezegs

Noorse wijting :

De vangst op de Noorse wijting de zogenaamde „kever" wordt verboden tot einde maart 1977. Nadien zal men een verdere beslissing nemen aan de hand van de verslagen van de biologen en experten. Dit verbod slaat op de gebieden rond Schotland en deze vissrij interesseert voornamelijk Denemarken, meer in het bijzonder voor de industriële visserij.

De maaswijdten :

Het verbod op visvangst met te kleine maaswijdten is vooral gericht tegen de landen van het Oostblok die met zeer machtige vangmiddelen ter plaatse zijn. De fabriekschepen die de vis ter plaatse tot vismeel en visolie verwerken zullen eveneens verboden worden, uitgezonderd de diepvries die ten slotte verbruiksvis verwerkt.

Het zijn deze beschermingsmaatregelen die onvoldoende geacht worden door Ierland en die aanleiding gegeven hebben tot het uitvaardigen door dit laatste land van drastische verbodsmoatregelen, hetzij een totaal vangstverbod voor schepen van meer dan 33 meter of meer dan 1100 PK. Over dit verbod geven we een afzonderlijk artikel.

DE NEDERLANDERS VERWACHTEN TERUG GROTE KONKURRENTIE VAN DUITSE GARNAAL

We herinneren ons dat men vorig jaar in Nederland de grote invoer van Duitse garnaal de schuld gaf van de grote hoeveelheid opgevangen Nederlandse garnaal en van de kleine prijzen. Ook voor het jaar 1977 verwacht men opnieuw konkurrentie van de Duitse garnaal. Eén en ander zou het gevolg zijn van de te kleine garnaal die de Nederlanders aanvoeren. Inderdaad, terwijl de handel nog niet eens 34 B.fr., hetzij de opvangprijs, over had voor de eigen garnaal, kon een groothandelaar Duitse garnaal kwijt aan iets meer dan 50 B.fr.! De Nederlandse garnaalvisser zal zich ten slotte verplicht zien grotere garnaal in de afslag te zetten om de Duitse konkurrentie op te vangen. Dat wordt dan een kwestie van zeefwijdte.

KORTE BERICHTEN

ZWARTE WEEK VOOR DE FRANSE VISSERIJ

Verleden week werd de Franse visserij getroffen door een reeks ongevallen waarbij verscheidene mensenlevens verloren gingen. De treiler „Enfant de Bretagne" uit St.-Malo ging verloren met 5 man aan boord. Op de treiler „Henriette" uit „Port-Bloc" werd een man vermist, die als verloren is beschouwd. De schipper-eigenaar van de „Saint-Yves" uit Port-Vendres is verdronken nadat hij bij het vieren van het net medegetrokken werd er zich nog onmogelijk uit het net kon losmaken. In ieder geval een week waarin zware dodentol betaald werd.

BRITSE REDERIJ BEBOET WEGENS NIET OPTREDEN TEGEN ALCOHOLGEBRUIK AAN BOORD

Het staat nu vast dat het vergaan van de „Wyre Victory" een Britse treiler die verleden jaar op de rotsen liep, voor de Westkust van Schotland, een gevolg is van drankmisbruik door de bemanning. Behalve het feit dat de schipper en stuurman elk twee jaar ontzet werden uit hun respektievelijke rechten aan boord van vissersvaartuigen, werd een boete aan de rederij opgelegd van nagenoeg 200 duizend Bfr. om geen voldoende positieve akties ondernomen te hebben tegen de praktijk van het nemen door bemanning van sterke dranken. Aldus werd de voornaamste verantwoordelijkheid van het gebeuren, op de rederij gelegd. De rederij moet het zich tot een plicht achten eventueel de persoonlijke zaken van de bemanning naar sterke dranken te doorzoeken.

De schipper had toegegeven dat hij in de brug stond en wegens dronkenschap totaal in de onmogelijkheid was het schip te besturen. De rechtbank achtte het verder een plicht voor de rederijen de tucht aan boord te waarborgen. Tevens geeft de uitspraak een wettelijk karakter aan het recht voor de rederijen het doorzoeken van de persoonlijke bezittingen van de bemanning naar alkoholische dranken. In ieder geval heeft het vonnis van de rechtbank heel wat opspraak verwekt, zowel in redersals in werknemerskringen. De voorzitter van de Onderzoeksraad vond dat een vonnis dat zeer op zijn tijd kwam omdat drinkgelagen al heel wat aanleiding gaven tot aanvaringen en zelfs vechtpartijen aan boord van visserijschepen. Zelfs verzekeringsmaatschappijen hebben reeds besprekingen aan dit probleem gewijd. In gevallen van dronkenschap achter het stuur, dringen sommige maatregelen zich ter zake zeker op.

EERSTE FRANS VISSERSVAARTUIG IN PLASTIEK VAN STAPEL

In de Franse vissershaven Arcachon ging verleden week dinsdag de stapelloop door van het eerste Frans vissersvaartuig in plastiek. Het gaat hier over de „Arcor" met een lengte over alles van 15,30 m. een buitenboord-breedte van 5,20 m en een maksimum holte van 2,36 m met achteraan een diepgang van 2,50 m. De brandstoftanks hebben een vermogen van 8000 liter en het visruim beslaat 18 m3. Brutotonnemaat is 45 Brt en er werd een motor ingebouwd van 350 PK. De bemanning bestaat uit een schipper en 3 matrozen. Het is een hekvisser, waarvan de romp in een stuk gegoten werd in gewapend polyester.

De „Arcor" is het prototype van een serie vaartuigen in plastiek waarvan de productiekapaciteit door de werf geschat wordt op één vaartuig per maand.

Het vaaruig kost nagenoeg 7,5 miljoen B.fr. zonder de uitrusting. In de Verenigde Staten laat men reeds vissersvaartuigen van 24 meter van stapel lopen terwijl wij onlangs de voorgenomen konstructie van mijnenvegers in eigen land vernamen van meer dan 40 meter. Het is duidelijk dat de plastieke vissersvaartuigen nog hun bestaansrecht moeten bewijzen, maar dat wat de onderhoudskosten betreft, dit ontegensprekelijk een winstpunt moet worden, waardoor de uitbatingskosten zullen verminderen. Deze evolutie is zeker ook door onze vissers waard gevolgd te worden.

En hiervoor zou ons proefstation moeten instaan en de studie aanpakken om de werven en reders die kosten te sparen.

FRANS-SPAANSE LOKALE ONDERHANDELINGEN OVER VISRECHTEN

Gezien de uitbreiding van de visserijgrenzen door de EEG tot 200 mijl, hebben vertegenwoordigers van de Franse Zuidwest- en van de Spaanse vissers eenvergadering belegd om de nieuwe toestand te bespreken. De Fransen zouden aan de Spanjaarden de vrije toegang gevraagd hebben in Spaanse wateren voor een zeker aantal Franse vissers en de afschaffing van de door Spanje opgelegde vergoedende 10 duizend B.fr. per ingezette scheepston. Het is duidelijk dat de Franse vertegenwoordigers slechts eenzijdige voordelen kunnen vragen aan de Spanjaarden en geen wederkerigheid kunnen noch mogen toezeggen in de Franse wateren, gezien dit tot de EEG-bevoegdheid behoort. Aan Spanje staat het anderzijds natuurlijk vrij, sommige landen voordelen toe te kennen en aan andere niet, ook al behoren die kwestieuze landen tot éénzelfde ekonomische gemeenschap.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Het lijkt een eeuwigheid geleden dat er voor de vasteninzet te Oostende twee volle mijnen vis aangevoerd werden de maandag en nog een hele mijn de volgende verkoopdag. Nu was er nog niet eens de helft en kregen we maandag amper twaalf schepen aan de afslag. Dinsdag niets eens meer de helft en woensdag was het helemaal bros. Het is zo dat de vloot steeds kleiner wordt en dat steeds minder schepen uit Zeebrugge en Nieuwpoort te Oostende komen verkopen. Over de prijzen kon evenwel niet geklaagd worden. IJslandvis is zeker al duurder geweest, maar ook al veel goedkoper. Voor Westvis bleef de prijs op behoorlijk peil, ook al bestonden die Westvangsten voornamelijk uit wijting. Kabeljauw is zowat de goedkoopste soort van de week geweest en haalde amper 40 fr. IJslandse kabeljauw zakte zelfs terug naar 27 fr het kg. Dat marktspreiding weinig zin heeft, hebben de prijzen dinsdag onderstreept. Toen was nog een kleine IJslandse vangst (470 bennen) op de markt. Toch kregen de meeste varieteiten lagere prijzen. Blauwe leng zakte van 2750 fr. de ben naar 1990 fr., rode zeebaars viel terug v. 1900 fr naar 1700 fr, koolvis noteerde amper 900 fr, kabeljauw werd verkocht tussen 1370 en 1500 fr en witte leng zakte naar 1610 fr. Schelvis haalde niet eens 30 fr meer en voor gul lag de prijs tussen 1430 en 1600 fr. Alleen heilbot bleef duur en kreeg nog tussen 179 en 187 fr het kg.

Maandag lagen de prijzen wel een stuk hoger en waar de O.81 een vangst van 1300 bennen loste werd een opbrengst bereikt van even boven de 2 miljoen. Het was al een hele tijd geleden en het zal zeker niet ten onpas komen. Bij die Kanaalschepen ging het iets beter dan verleden week. Vrijdag nochtans kregen de tongprijzen een serieuze klap en vielen sommige soorten met ruim 30 fr het kg terug. Maandag was dit prijsverschil weer weggewerkt en kregen de duurste sorteringen weer tot 200 fr. Dinsdag steeg bloktong zelfs weer naar 207 fr het kg. Bij de bijvangsten kregen vooral rog, koningsvis, rode knorhaan en tarbot veel belangstelling. Grote tarbot haalde zelfs een nieuwe topprijs : 273 fr het kg. De hoogste Kanaalopbrengst was voor de O.33 : 923.664 fr. Of dat voldoende is voor dergelijk schip valt nochtans te betwijfelen.

Met de garnaalvangsten gaat het niet te best. afgaande op wat in de afslag gezet wordt. Uit 42 vangsten die tussen 16 en 22 februari aangevoerd werden kregen we inderdaad maar 224 kg. garnaal. De prijzen zijn zeer hoog geweest en varieerden tussen 80 en 150 fr. Deze laatste prijs werd dinsdag opgetekend en is de hoogte in maanden geboekt. Het was voor de 60 kg voor de bemanning van de O.101 in de afslag gezet dat deze prijs betaald werd. De totale garnaalopbrengst deze week bedroeg 229.484 fr. De garnaal werd dus verkocht tegen een gemiddelde prijs van 103 fr.

STRAALBUIZEN

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 25 FEBRUARI 1977

WEST : O.282 (300 m., t.t.z. 80 kab.-gul, 190 wijting, 30 platvis).

MAANDAG 28 FEBRUARI 1977

IJSLAND : O.202 (1.100 m., t.t.z. 170 kab.-gul, 150 kools, 500 bonen, 100 schelvis-totten, 100 mieten en schotse schol, 40 leng, 40 varia).

KANAAL : N.719, O.198, O.118, O.275, O.127, O.303.

MONKEY BANK : O.128 (450 m.) Z.597, O.134.

WEST : N.579, N.705, Z.38.

DINSDAG 1 MAART 1977

KANAAL : O.181, Z.502
WEST : N.736, O.66.

WOENSDAG 2 MAART 1977

WEST : O.306, O.309, O.82.

DEMONSTRATIE VAN NOORDDUITSE REDDINGSPAKKEN

In onze vorige editie heeft het zetduiveltje ons parten gespeeld met betrekking tot onze bijdrage over de demonstratie van een nieuw soort reddingspakken. In de titel blokletterden wij „ Noorddutse". In feite werden bedoelde reddingspakken ontworpen en gefabriceerd door de Engelse onderneming „Norwester" uit Wallgate-Wigan in Lancashire. Waarmee dit euvel meteen is recht gezet.

OOSTENDE

VRIJDAG 18 FEBRUARI 1977

KANAAL				
Z.34	17	100	3680	624.573
WEST				
N.41	9	425	—	582.348
Z.183	9	130	2100	465.544
N.720	5	85	—	105.277
KUST				
N.708-709	2	135	—	175.490

MAANDAG 21 FEBRUARI 1977

IJSLAND				
O.236	17	1070	—	1.385.240
O.81	19	1300	—	2.058.435
O.216	18	755	—	1.156.523
KANAAL				
O.186	17	120	2841	664.198
O.141	16	250	300	437.191
NOORDZEE				
O.37	13	80	—	158.918
O.232	12	175	—	242.450
O.369	12	295	—	397.555
Z.62	12	155	—	245.640
O.206	14	210	—	315.390
N.706	14	315	—	480.730
WEST				
O.35	10	195	—	328.138
WEST				
O.35	10	195	—	328.138

DINSDAG 22 FEBRUARI 1977

IJSLAND				
O.129	18	470	—	721.297
KANAAL				
O.33	18	175	3994	923.664
WEST				
O.279	4	80	—	109.010
O.229	9	270	—	341.080
O.243	9	325	—	419.040

Schadegevallen

De O.369 moest vorige week donderdag de haven aandoen met. schroefschade.

Het tijdok van Oostende langs de kant van dit vissershaven, is allesbehalve netjes. Deze week heeft het vissersvaartuig O.260 op een drijvende houten reling geslagen, waardoor het schroef beschadigd werd.

Dit dok dat aan vissersvaartuigen voorbehouden was, ziet om het even wie en wat er liggen.

De N.579 heeft ter visserij bij het vastkomen aan een onbekend wrak, zijn bakboordbok zo beschadigd dat beide bokarmen afbraken.

De O.805 van Bogaert André moest terug de Oostendse haven aandoen daar de achterste cylinderkop gebarsten was.

A.P.K. PVBA

ALGEMENE POLYESTER-KONSTRUKTIE

Aalterseweg 10
9933 URSEL

— vervaardigen van tanks in gewapende polyester, bakken en koelkamers ;
— bekleden van alle ruimten met polyester of met P.V.C. ;
— bekleden van camions en camionetten voor visvervoer ;
— plaatsen van P.V.C. buizen van alle diameters en lassen van P.V.C. ;
— isoleren met fenol-schuim ;
— tanks.

(7936V)

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

(5723V)

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
18- 2	6	42.780	1.961.687			
21- 2	12	249.141	7.978.148			
22- 2	5	69.994	2.556.731			
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
16- 2	10	606	57.134	89,—	108,—	
17- 2	13	788	71.454	80,—	107,—	
18- 2	9	315	31.127	85,—	115,—	
21- 2	1	89	11.481	129,—		
22- 2	9	426	58.288	122,—	150,—	
	42	2.224	229.484	80,—	150,—	
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
17- 2	1	620	17.942			
21- 2	8	22.388	784.682			
22- 2	1	1.319	36.560			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
17- 2	2	202	18.384	86,—	96,—	
22- 2	2	166	21.942	122,—	137,—	
23- 2	3	208	26.347	116,—	131,—	

Visserij-akkoord tussen Senegal en Polen

Volgens een visserij-akkoord getroffen in de hoofdstad Dakar tussen Polen en Senegal, zal dit laatste land van Polen verscheidene koeltreilers kopen voor de nationale visserij. Verder heeft Polen een krediet geopend voor dit West-Afrikaans land en de verbeteringswerken van de haven van Saint-Louis op zich genomen. Dit alles past in de politiek van Sénégal voor de ontwikkeling en uitbreiding van de nationale visserij die nu reeds de derde belangrijkste nijverheid is in het land. Het is in het kader van deze ontwikkeling dat er buitenlands kapitaal aangetrokken wordt en mogelijkheden aan buitenlanders geboden worden waarvan onder meer bij ons reder Van Lul gebruikt meent te zullen maken.

In Dakar, hoofdstad van Sénégal kregen we anderzijds de visserijtentoonstelling „Afrikaanse-Visserijen" die doorging van 16 tot 22 februari en waar vooral de Noren, Polen en Spanje en gedeeltelijk Groot-Brittannië aanwezig waren met ,voor de nationale artisanale visserij, aangepast getuig, materiaal en uitrusting. Van de Afrikaanse Staten mogen we zeggen dat Sénégal op dit gebied een leidende en toonaangevende rol heeft genomen.

WEGENS „VERBOUWINGSWERKEN"

TOTALE UITVERKOOP
van onze stock

Batterijen

FULMEN - DININ

Vb.: 2 BAT. - 12 VOLT - 200 AMP.

6.800 F. BTW EXCL.

ZICH WENDEN:

ELECTRO DIESEL
Terneuzenlaan 49, GENT - Tel. (091) 51 16 32

(8003V)

ZEEBRUGGE

DINSDAG 22 FEBRUARI 1977

Z.126	216.937
Z.16	576.714
Z.492	221.457
Z.429	181.229
Z.542	295.039
Z.14	491.390
Z.42	358.580
Z.460	180.980
Z.30	201.000
Z.526	338.933
Z.19	479.591
Z.600	180.122
Z.581	100.639
Z.307	264.118
Z.584	526.205
Z.564	89.244
Z.474	122.413
Z.430	49.623

MAANDAG 21 FEBRUARI 1977

Z.592	156.100
Z.510	236.037
Z.547	156.118
Z.575	95.360
Z.596	346.078
Z.321	217.392
Z.533	124.199
Z.563	101.497
Z.583	164.566
Z.162	179.921
Z.162	657.528
Z.200	343.660
Z.519	248.701
Z.313	246.603
Z.559	247.040
Z.402	324.695
Z.569	256.731
Z.516	187.648
Z.12	173.077

NIEUWPOORT

N.346	49.244	N.345	59.060
N.738	38.376	N.705	43.097
N.579	231.826	N.723	115.600
N.45	187.350	N.172	60.129

De maandagmarkt was rijkelijk bevoorraad met 22.388 kg vis.

Tarbot en grieten werden terug «goed» verkocht. De grote stuks tarbot kregen rond de 280 fr de kg wijl de grieten tot 120 fr opliepen. Tongen waren in beperkte mate : slechts alles samen een 800 kg. Deze kregen 135 fr voor de lappen, de 2de 170, de 3e, 4e en 5e boven de 200 fr tot zelfs 230 fr de kg. De 6e soort van 154 tot 176 fr de kg.

Grote wijting liep op van 1300 à 1500 fr, de kleine kregen een gemiddelde prijs van 1100 fr.

Kabeljauw van 2600 à 1800 fr de benne. De gullen «op de grond» van 2400 à 2200 fr de benne. Groot platvis werd nu verkocht aan 95 fr wijl de drielingen van 1100 à 1370 fr kregen. Kleine platvis van 800 à 900 fr. De rogsoorten waren ook van de partij : moers 2800 fr, tilten 2400 fr de benne. Alle andere soorten : zandschullen, zeehonden, stekkers (knorhaan) werden ook «goed» verkocht.

Het eindcijfer voor deze maandag gaf dan ook 784.682 fr. Gevolge het stormweer, waren de garnaalvissers niet uitgevaren.

DINSDAG 22 FEBRUARI 1977

N.590 36.560.

KORTE BERICHTEN

DE SHETLAND-HARING REDT DE SCHOTSE HARINGINDUSTRIE

De Schotse haringvissers die met hun seinenetvisserij de „Minches" hebben moeten verlaten wegens de daar heersende afwezigheid van haring, hebben belangrijke scholen ontdekt rond Shetland en voeren uit deze gebieden rijke vangsten aan. Aldus werd op één enkele dag door 4 vaartuigen samen voor meer dan 4 miljoen besomd. De vaartuigen met grote vangsten gaan naar de afslag te Frasersburgh waar de prijzen hoger liggen, alhoewel de afstand naar deze haven veel groter is. Kleine vangsten worden op de Shetland in de afslag gezet waar de haring vooral door Noren opgekocht wordt. Voor de haringindustrie te Frasersburg zijn de grote aanvoeren uit Shetland uiterst welkom want door het slechte haringseizoen vreesde men zelfs een ogenblik voor het sluiten van de haringverwerkende bedrijven. Normaal is rond deze periode de haring op de Shetland te vinden, maar de Schotse seinenetvissers verkozen de Minches om dat ze er minder gestoord worden door slecht weder. Gezien er op de „Minches" echter niets te vangen is ,is de helft van de Schotse vloot naar de Shetland uitgeweken en de andere helft doet aan industrievisserij op de makreel onder de kusten van Cornwall. Wat de Shetland betreft, gezien de kwota voor 1976 uit geput was, hebben de Schotten toch tot 1 januari 1977 moeten wachten vooraleer daar hun netten te kunnen uitzetten. De haring zit er voor het merendeel in de 12 mijlszone en wensen de Schotse vissers dat de haring die in de 12 mijlszone genomen wordt als eksklusief eigen kwotum zou aangezien worden en niet medetellen voor het kwotum 1977. Zoals er nu rond de Shetland gevangen wordt, vreest men inderdaad dat het gezamelijk kwotum 1977 ook lang voor eind december 1977 zal uitgeput worden. De meeste haring zit binnen de 12 mijl van de oostkust van Shetland. Voor die schepen die op Frasersburgh varen voor het lossen kan er echter niet elke nacht gevist worden, gezien de afstand heen en terug.

GROTER VEILIGHEID GEËIST VOOR DE PETROLEUM-VAARTEN

De staatssekretaris voor Verkeerswezen uit de Verenigde Staten, de heer Brock Adams, heeft in verband met de toenemende schipbreuken bij de tankers, geëist dat deze laatste vanaf 1,6 duizend ton, met een Loran-C dienen uitgerust te zijn vooraleer zij de territoriale wateren van de Verenigde Staten mogen binnenvaren. Deze uitrusting zal de verantwoordelijke bedieners toelaten met een zeer grote nauwkeurigheid hun vaartpositie en vaarroute te bepalen. Eén en ander heeft ook te doen met het feit dat het jaar 1976 een rekordjaar werd in scheepverliezen. Lloyds heeft deze voorlopig geschat op meer dan 1 miljoen ton. In 1975 was dit nog slechts iets meer dan 800 duizend ton voor ongeveer 7,8 miljard fr. Deze waarden zouden veel hoger liggen, maar uitgedrukt in Ponden Sterling, werden zij aan de verminderde waarden omgezet in B. fr.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	21-2-1977	22-2-1977
Schelvis grote		
Schelvis midden	27,80-39,20	
Schelvis klein	26,40-28,80	28,——,—
Kabeljauw	14,20-20,—	
Gul	25,—31,40	27,40-30,—
Wijting	26,60-28,80	28,60-32,—
Schaat	25,80-26,—	19,—24,80
Zeebaars	35,—49,40	45,—50,—
Leng	32,40-40,—	34,40-36,80
Schartong	33,80-55,40	32,20-39,80
Heilbot	7,60-19,80	10,80-18,60
Koolvis	169 -186	121 -187
Hondstong	13,80-25,60	17,60-18,40
Zeewolf	32,—38,—	30,—37,—
Staart	24,——,—	25,——,—
		121 —,—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	21-2-1977	22-2-1977	23-2-1977
Lappen	123 -130	131 -136	
Grote	148 -153	148 -151	
¾	185 -198	190 -199	
Blok	199 -200	205 -209	
Voor-kleine	198 -200	170 -179	
Kleine	167 -168		
Slips			

Zeebrugge

Grote	
Blok	
Fruit	NIET MEEGEDEELD
Schone kleine	
Kleine	
Tout petit	
Slips	

Nieuwpoort

Tong I	133 -139		
Tong II	169 —,—		
Tong III	207 -223		gemengd
Tong IV	212 -230		205 —,—
Tong V	200 -205		
Kleine			

PLADIJS

Oostende

	21-2-1977	22-2-1977	23-2-1977
Grote	25,40-27,20	31,——,—	
Grote iek	25,80-28,60		
Kleine iek			28,——,—
Derde slag	29,40-31,—	31,——,—	
Platjes	22,—24,60		

Zeebrugge

I	
II	
III	NIET MEEGEDEELD
IV	
V	

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs	20,——,—	20,——,—	
Drielingen	28,——,—	22,——,—	
Platjes	16,—20,—	16,——,—	

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

FRANKRIJK

4/72 „Passe Ouest de Dunkerque". — Wraklichtboei opgenomen.

Zie B.a.Z. 15/109-1976.

Positie : 51°02'55"N — 2°10'07"E.

De E-lijke boei van het wrak „Niger" werd definitief opgenomen. (Zie Belg. krt. „D 11" en Lichtenlijst 1972 — No 36bis).

(Med. „Phares et Balises Dunkerque" 8-2-'77 — H. 61233)

BELGIE

4/73 (T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/52-1977.

Gedurende de periode van 28 februari tot en met 11 maart 1977, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt :

— week van 28 februari tot 4 maart 1977 : op dinsdag 1, woensdag 2, donderdag 3 en vrijdag 4 maart 1977 ;

— week van 7 tot 11 maart 1977 : geen schietoefeningen.

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

De schikkingen van B.a.Z. 1/53-1977 zijn van kracht.

(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 9-2-'77 — H. 61236)

4/74 (T) Noordzee. — Scheur. Wrakboei gelegd.

Positie : 51°24'04"N — 3°05'57"E.

Een groene lichtbolton met radarreflector, gevende een onderbroken groen licht alle 6 sec, werd uitgelegd in bovenstaande positie, op 450 m 006° van lichtboei Sch 5 en 500 m 176° van lichtboei Sch 6.

(Zie Belg. krtn. „D 11", „Monding der Westerschelde" en „Schelde").

(Med. Loodswezen Oostende 15-2-'77 — H. 61264)

4/75 Haven Zeebrugge. — Lichtboei gewijzigd.

Positie : 51°20'28"N — 3°12'10"E.

Het licht van de lichtboei M4 werd gewijzigd in 2 rode schitteringen alle 5 seconden.

(Zie Belg. krtn. „D 11", „Monding der Westerschelde" - bijkaartje Zeebrugge en Lichtenlijst 1972 — No 183).

(Med. Loodswezen Oostende 11-2-'77 — H. 61243)

NEDERLAND

4/76 Westerschelde. — Vaarwater langs Hoofdplaat. Ton voor zeilwedstrijden.

Op 51°24'19"N — 3°34'27"E, ± 250 m E van rode ton VH2, aanbrengen een BGIVS stompe ton „ZEILW.".

N.B. Deze ton wordt bij invoering van het IALA systeem „A" omstreeks juni 1977 vervangen door een gele stompe ton.

B.a.Z. 26/156(T)-1975 vervalt.

(Zie Belg. krt. „Schelde").

(Ned. B.a.Z. 547 — H. 61255)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	21-2-1977		22-2-1977		23-2-1977		21-2-1977	22-2-1977
Tarbot : groot (123)							275 —,—	
middel (123)	217 -273						150 —,—	
klein (123)	165 -182		172 —,—				120 —,—	
Griet : groot (123)	110 -155		131 —,—				115 —,—	
middel (123)	100 —,—		81,20—,—					
klein (123)	80,———,—		61,———,—					
Schelvis : groot								
middel	35,—45,20							
klein	28,—33,60							
Heek : groot	16,—27,40							
middel								
klein	66,—74,—							
Lom			52,———,—					
Leng								
Rog (I)	34,80-36,20		34,———,—					
Keilrog (123)	37,40-60,—		32,—51,—					
Rog (23)	55,80-68,—						58,———,—	
Tilten (23)								
Scherpstaart (23)							53,———,—	
Halve mans (23)							52,———,—	
Teelt (2)							46,———,—	
Katrog (2)								
Kabeljauw								
Gul (groot)	29,40-43,60		35,40-47,40				55,———,—	55,———,—
Gul (middel)	29,—42,40		27,80-40,—				45,—50,—	46,—50,—
Gul (klein)								
Hozemondhamme								
Wijting : groot	110 -148		69,80-146					
klei n	23,40-30,40		15,20-29,40					
Schar							26,—30,—	26,———,—
Steenschol			16,80-21,—				20,—24,—	16,———,—
Zeehaai	46,—83,40		26,20-61,20				17,—22,—	11,—20,—
Hondshaai			30,—32,—					
Doornhaai			12,80-18,40					
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	20,—26,—							
Schartong			17,40-42,40					
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk								
Heilbot								
Koolvis								
Steur								
Zeewolf	32,60-40,80							
Pollak	29,40-44,80		33,80-36,—					
Zonnevis								
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel								
Schotse schol								
Zeehond								
Bot							30,———,—	
Rode Poon (roobaard)	25,—44,—						4,———,—	
Grauwe Poon (knorh.)					25,———,—			
Rode Knorhaan	27,60-59,40		21,20—,—				20,—40,—	30,———,—
Posten								
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 15 februari werd aangevoerd : 1170 kg tong; 10 kisten tarbot en griet; 643 kisten kabeljauw; 2217 kisten koolvis; 171 kisten schelvis; 77 kisten wijting; 441 kisten schol; 31 kisten schar; 122 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 17,76-17,57; grote tong 12,04-12,00; grootmiddeltong 13,22-12,94; kleinmiddel tong 15,94-15,80; tong één 15,28-15,03; tong twee 14,15-13,93

Per 40 kg : Kuit 62-28; steenbolk 61-57; hammen met kop 144-124; leng 100-85; tongschar 181; tarbot 507-281; griet 291-224; kabeljauw één 90-78; kabeljauw twee 110-92; kabeljauw drie 120-98; kabeljauw vier 118-102; kabeljauw vijf 144-98; koolvis één 57-52; koolvis twee 61-50; koolvis drie 61-57; koolvis vier 61-56; schelvis één 124; schelvis twee 112; schelvis drie 96-70; schelvis vier 90-80; schol één 75-55; schol twee 5955; schol drie 61-57; schol vier 70-67; wijting drie 100-76; schar 104-70; poontjes 90; schartong 62; bot 22-20.

De besommingen waren : KW 117 30.600; KW 123 72.000; KW 206 18.200; VL 115 80.800; IJM 25 350; UK 23 1.400; UK 235 8.400; UK 135 en UK 145 3.600; UK 48 en UK 78 2.540; één Deense snik RI 344 38.900.

Aan de woensdagmarkt van 16 februari werd aangevoerd : 3.950 kg tong; 36 kisten tarbot en griet; 234 kisten kabeljauw; 109 kisten wijting; 61 kisten schar; 200 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : Tarbot 17,91-16,76; grote tong 11,39-10,82; grootmiddel tong 12,19-11,75; kleinmiddel tong 14.84-13,99; tong één 15,08-14,19; tong twee 13,33-13,19

Per 50 kg : tarbot 476-266; griet 303-212; kabeljauw één 96-78; kabeljauw twee 132-92; kabeljauw drie 12290; kabeljauw vier 110-98; kabeljauw vijf 124-94; schol één 56-41; schol twee 56-44; schol drie 64-54; schol vier 83-61; wijting drie 10-70; schar 80-59; steenbolk 56-44; bot 20; schol vier 83-61; wijting drie 10-70; schar 80-59; steenbolk 56-44; bot 20; tongschar 208.

De besommingen waren : KW 214 2.900; KW 226 7.400; IJM 27 1.400; IJM 154 11.300; UK 234 en YE 25 2.030; Verder kwamen er 5 kotters uit Texel en één van Goederede welke besommingen maakten welke varieerden van 40.000 à 35.000 gld per vaartuig.

Aan de donderdagmarkt van 17 februari werd aangevoerd : 220 kg tong; 4 kisten tarbot en griet; 1027 kisten kabeljauw; 31 kisten wijting; 145 kisten schol; 40 kisten schar en 92 kisten varia.

Prijzen in guldens per 1 kg : grote tong 11,25; grootmiddel tong 12,90-12,98; kleinmiddel tong 15,01; tong één 15,09; tong twee 13,82; tarbot 17,93.

Per 40 kg : bot 20; steenbolk 72-68; schar 86-72; wijting drie 98-80; tarbot 312-282; griet 304-236; kabeljauw twee 12283; kabeljauw drie 114-92; kabeljauw vier 122-98; kabeljauw vijf 116-108; schol één 52-42; schol twee 55-54; schol drie 70-60; schol vier 81-67.

De besommingen waren : UK 4 1.050; UK 23 4.100; UK 200 4.450; IJM 18 500; twee Deense kotters : RIK 320 41.500; RI 397 46.500; Een Goedereese kotter 16.000.

Aan de vrijdagmarkt van 18 februari werd aangevoerd : 7.035 kg tong; 144 kisten tarbot en griet; 649 kisten kabeljauw; 212 kisten wijting; 3326 kisten schol; 117 kisten schar; 269 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 17,47-16,22; grote tong 10,96-10,15; grootmiddel tong 11,95-11,17; kleinmiddel tong 13,50-12,60; tong één 13,43-12,57; tong twee 11,96-11,11

Per 40 kg : tarbot 484-242; griet 3116-186; kabeljauw één 92-72; kabeljauw twee 122-84; kabeljauw drie 126-103; kabeljauw vier 130-120; kabeljauw vijf 144-96; schelvis twee 152; schelvis drie 94; schol één 44-41; schol twee 60-44; schol drie 61-52; schol vier 75-51; wijting drie 110-72; wijting vier 79-78; schar 72-54; haring twee 52; horsmakreel 65; steenbolk 62-52; kuit 62-55; tongschar 245-236; hammen met kop 184-144.

De besommingen waren : HD 79 40.500; KW 34 45.100; KW 55 44.100; VD 6 12.500; VD 19 4.700; VD 209 9.800; Spanvissers UK 135 en UK 145 8.500; UK 48 en UK 78 27.600; UK 17 en UK 18 15.800; Verder waren er nog 9 Texelaars en een Goederedenaar, welke besommingen maakten welke varieerden van 25.000 tot 7.100 gld.

Aan de maandagmarkt van 21 februari werd aangevoerd : 13.400 kg tong; 243 kisten tarbot en griet; 706 kisten kabeljauw; 3567 kisten koolvis; 376 kisten schelvis; 655 kisten wijting; 5618 kisten schol; 222 kisten schar en 579 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : grote tong 11,08-10,49; grootmiddel tong 12,06-11,88; kleinmiddel tong 14,53-13,27; tong één 15,49-13,41; tong twee 12,61-11,28; tarbot 18,00-16,11.

Per 40 kg : steenbolk 66-53; krab 65; hammen zonder kop 304; haai 57,28; schartong 70-54; tarbot 485-244; griet 300-60; kabeljauw één 96-78; kabeljauw twee 140-86; kabeljauw drie 128-102; kabeljauw 120-100; kabeljauw vijf 124-80; koolvis één 46-37; koolvis twee 45-38; koolvis drie 57-45; koolvis vier 58-46; schelvis één 134-100; schelvis twee 108-80; schelvis drie 87-68; schelvis vier 94-63; schol één 55-48; schol twee 55-50.80;; schol drie 60-50,80; schol vier 62-44; wijting drie 88-77; schar 66-32; tongschar 242-164; hake 228-124; hammen met kop 168-124; leng 96-80; lommen 78-65.

De besommingen waren (in guldens) : KW 4 8.350; KW 11 36.000; KW 15 70.000; KW 22 31.700; KW 25 28.500; KW 29 11.200; KW 51 5.590; KW 74 94.900; KW 88 27.500; KW 106 20.800; KW 113 18.900; KW 145 29.700; KW 149 7.000; KW 152 6.860; KW 167 3.230; KW 173 8.340; KW 175 29.600; KW 185 12.300; KW 185 12.300; KW 189 23.400; KW 194 24.200; KW 221 6.660; KW 226 4.320; SCH 171 25.900; SCH 256 21.300; VL 73 49.900; WR 32 25.800; WR 57 21.900; IM 20 15.100; IJM 29 23.700; IJM 30 28.300; IJM 44 24.900; IJM 115 23.200; IJM 154 4.280; IJM 207 7.100; IJM 209 420; IJM 21 20.900.

Aan de dinsdagmarkt van 22 februari werd aangevoerd : 625 kg tong; 13 kisten tarbot en griet; 201 kisten kabeljauw ; 4459 kisten koolvis; 356 kisten schelvis; 358 kisten wijting; 470 kisten schol; 30 kisten schar; 154 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : grote tong 10,80-10,62; grootmiddel tong 12,28-11.98; kleinmiddel tong 14.58-14.46; tong één 15.58-15,57; tong twee 12,21-12,14; tarbot 17,02-16,57.

Per 40 kg : witte koolvis één 71; witte koolvis drie 74; hake 260-160; leng 88-77; tongschar 163-127; tarbot 498-280; griet 270-192; kabeljauw één 93-77; kabeljauw twee 134-87; kabeljauw drie 132-102; kabeljauw vier 130-102; kabeljauw vijf 130-88; koolvis één 41-38; koolvis twee 43-39; koolvis drie 55-59; koolvis vier 50-32; schelvis één 110-75; schelvis twee 87-66; schelvis drie 98-64; schelvis vier 100-66; schol één en twee 51; schol drie 71-51; schol vier 59-44; wijting drie 88-43; schar 92-38; bot 20; haai 51-26; poontjes 74-36; schartong 68-57.

De besommingen waren : KW 85 12.800; KW 135 57.800; KW 117 17.400; KW 141 82.400; KW 170 1.600; KW 206 20.700; VL 142 95.800; UK 23 3.100; UK 135 en UK 145 3.090.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 14 tot en met 18 februari

Door 84 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

40.490	kg	TONG	f	531.371,85	van	f 1622	f 1011
11.736	kg	TARBO T	f	112.821,71	van	f 1855	f 568
369.445	kg	SCHOL	f	502.094,09	van	f 206	f 094
40.190	kg	KABELJAUW	f	106.436,98	van	f 403	f 086
5.215	kg	GRIET	f	28.362,04	van	f 716	f 410
7.055	kg	SCHAR	f	11.225,66	van	f 224	f 109
9.815	kg	WIJTING	f	17.854,54	van	f 230	f 143
7.565	kg	STEENBOLK	f	7.800,51	van	f 210	f 085
1.757	kg	TONGSCHAR	f	7.832,29	van	f 494	f 251
770	kg	LEVER-KUIT	f	1.386,63	van	f 224	f 103
690	kg	ROG	f	834,00	van	f 199	f 050
360	kg	SCHELVIS	f	898,75	van	f 290	f 106
399	kg	ROZEMOND	f	936,93	van	f 253	f 233
9.908	kg	DIVERSEN	f	5.636,38			
505.395				1.335.492,36			

„De vis wordt duur betaald"

Onder de titel « De vis wordt duur betaald » wordt van 23 februari tot 1 mei een tentoonstelling gehouden in de expositiezaal van het Visserijmuseum in Vlaardingen. De expositie geeft een beeld van de tol die de zee aan mensenlevens en vaartuigen heeft opgeëist in de loop van een groot aantal jaren.

De samengestelde overzichten van scheepsrampen bij de Nederlandse zeevisserij beperken zich tot de periode van 1860 tot heden. Een periode van 117 jaar waarin zeker 904 vissersvaartuigen vergingen en minstens 3173 opvarenden verdronken. Dit tijdvak is zeer ongunstig beïnvloed door beide wereldoorlogen. De laatste tijd is echter het aantal scheepsongelukken, ook verhoudingsgewijs, sterk teruggelopen.

Naast het overzicht van alle scheepsongelukken zijn de verliezen van schepen en mensenlevens gebundeld tot totalen per jaar en op andere tabellen per plaats. Grafieken tonen de « uitschieters » in bepaalde jaren. Foto's illustreren de dramatische gebeurtenissen die achter kille cijfers schuil gaan.

Het menselijk leed, veroorzaakt door de rampen, bleef buiten beschouwing. Aan dat aspect gaat de tentoonstelling voorbij omdat daarover slechts incidenteel bruikbaar materiaal beschikbaar is. Het vissersvolk gaf zijn emoties niet gemakkelijk prijs. De schaarse gegevens zijn onvoldoende om aan de menselijke ellende in algemene zin gestalte te geven, zo meende de directie van het Visserijmuseum.

De officiële opening wordt dinsdagavond 22 februari om kwart over acht verricht door de voorzitter van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, mr. A. Blussé van Oud-Alblas. Bovendien wordt het woord gevoerd door dr. O. A. H. Boelmans Kranenburg uit Scheveningen, bestuurslid van de Stichting Visserijmuseum en sekretaris van de Nederlandse Redersvereniging.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01

(7390V)

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

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, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

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)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE
— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

BAADER®

bouwt de machines van morgen en
van maarschalkerwaart levert ze.
gen. vetterstraat 75, tel. 17 64 60, amsterdam, telex 11352

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



HULP in NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29

■

Gedekte risiko'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.

■