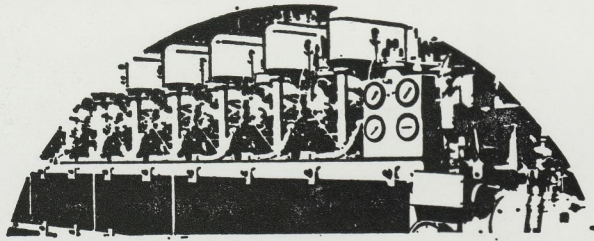




**het
visserij
blad**

VRIJDAG 4 MAART 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 8 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS



BOLNES

VERANTWOORD INVESTEREN

minimale kosten - maximale resultaten

Loze (advertentie) kreten?

Neen! Uitspraken van mensen met Bolnes ervaring!

Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 450 - 1500 pk bij 500/600 omw/min in lijn en 1800 - 3000 pk bij 600 omw/min met 12 - 20 cyl in V-vorm.



BOLNES MOTORENFABRIEK BV
Postbus 3, Krimpen aan de Lek, tel. 01807 - 14900
telex 22439

stuwkracht in staal

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

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

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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

(7773N)

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN



Agent en dephouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

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)

het visserijblad

Vrijdag 4 maart 1977 — Nr. 8

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

De kwota-verdeling in Nederland

Voor 1977, het derde jaar dat de Nederlandse vissers met vergunningen moeten leven, heeft de Minister van Landbouw een soort compromis uitgewerkt tussen de criteria van de vorige jaren: de helft van de kwota wordt verdeeld volgens de pk, en de andere helft wordt toegekend volgens de historical performance. Dit betekent: met inachtneming van wat een bepaald vaartuig van een bepaalde reder aan tong en schol heeft gevangen in het verleden.

Door de internationale commissie werd aan Nederland 9.200 ton tong, in de Noordzee te vangen, toegewezen. Hierop heeft de minister 200 ton ingehouden als reserve, en de rest verdeeld volgens a) 4.500 ton pro rata wat men vroeger heeft gevangen en b) 4.500 ton berekend naar het motorvermogen. Opmerkelijk is tevens dat er een onderscheid wordt gemaakt tussen de boomkorrevisserij en andere.

BOOMKORREVISSERIJ — tabel 1.

tot 149 PK	1.600 Kg.	700 - 749 PK.	51.200 Kg.
150 - 199	2.800	750 - 799	55.800
200 - 249	4.700	800 - 849	69.600
250 - 299	7.800	850 - 899	62.900
300 - 349	12.600	900 - 949	65.700
350 - 399	17.300	950 - 999	68.300
400 - 449	22.100	1000 - 1049	70.600
450 - 499	26.900	1050 - 1099	72.600
500 - 549	31.600	1100 - 1149	74.500
550 - 599	36.300	1150 - 1199	76.300
600 - 649	41.100	1200 - 1249	77.900
650 - 699	45.500	1250 - 1299	80.000

ANDERE DAN BOOMKORVAARTUIGEN — tabel 2.

tot 149 PK.	1.800 Kg.
150 - 199	2.800
200 - 249	4.700
250 en hoger	4.700

BOOMKORVAARTUIGEN

- Reders die op 1-1-1977 hun vaartuig op de officiële lijst der visserij hebben staan en wier vaartuig vóór 1-1-1973 in exploitatie was, krijgen:
 - een percentage berekend op voor dit vaartuig beste jaaraanvoer te kiezen tussen 172 - 73 - 1974.
 - een percentage berekend op tabel (1) volgens het totaal van de PK.
- Reders die op 1-1-1977 met hun vaartuig officieel waren ingeschreven maar wier exploitatie na 1973 begonnen is, mogen ofwel hun beste jaar kiezen (1973 - 1974) ofwel, als dit voordeliger is, de cijfers van tabel (1) nemen als historical performance.
- Vaartuigen die na 1-1-1977 in exploitatie werden genomen en op de officiële lijst werden geboekt, mogen in 1977 slechts 500 kg. tong vangen.

NIET-BOOMKORVISSERS

- de hiervoor opgesomde normen van data en boeking in acht nemend, wordt een percentage toegekend volgens historical performance en
- een percentage berekend op tabel (2) volgens het totaal van de PK.

KONKRETE TOEPASSING

Hoe zou dergelijk systeem voor de Belgische reders kunnen omgezet worden?

Opmerkend dat we over geen cijfers beschikken van 1972 - 73 of 74, namen we gemakshalve de aanvoer van de eerste zes maanden van 1976: 2.200 Ton — België kreeg 2.470 Ton toegewezen, waarvan we 70 Ton in reserve kunnen houden en 2.400 Ton met vergunningen toekennen.

(vervolg blz. 2)

Keuring der visbe- en verwerkende bedrijven

Als gevolg van de aanvragen om erkenning gericht door de pakhuis-houders van de stedelijke vismijn aan de Inspectie van de Vleeshandel, kregen reeds verscheidene dezer een volgend antwoord:

«Als gevolg van uw aanvraag van, heb ik de eer U mede te delen dat uit de onderzoeken door de bevoegde inspectiediensten is gebleken dat uw inrichting voldoende beantwoordt aan de bepalingen van art. 47 van het K.B. van 30 april 1976 betreffende de keuring van, en de handel in vis.

De gebezigde keurmerken, verpakkingen, etiketten, getuigsschriften en andere bescheiden moeten het nummer V.E. dragen.

Dit erkenningsnummer wordt U toegestaan voor een periode van maanden (gewoonlijk 12 of 18). Gedurende deze periode is U verplicht de U medegedeelde aanpassingswerken uit te voeren.

In overeenstemming met art. 50 van hogervermeld besluit zal **EERLANG EEN DOKTER IN DE VEEARTSENIJKUNDE AANGESTELD WORDEN, DIE HET TOEZICHT ZAL UITOEFENEN IN UW BEDRIJF.** Kennisgeving van deze ministeriële aanwijzing zal U te gepaste tijde worden medegedeeld.

Ik wil er tenslotte uw bijzondere aandacht op vestigen dat U er in de toekomst toe gehouden bent aan uw inrichting de verbeteringen aan te brengen die U eventueel door de Inspectie van de Vleeshandel op basis van de voorwaarden bepaald bij art. 47 van bovenvermeld K.B. zullen ter kennis gebracht worden.

ONZE BESCHOUWINGEN

We hebben reeds gemeld dat praktisch geen enkel pakhuis «voldoende» beantwoordt aan de bepalingen van het art. 47 van het K.B. De Inspectie van de Vleeshandel staat hier echter voor een voldongen feit en ziet zich verplicht goedkeuringen toe te kennen, ook al wezen deze beperkt in de toegekende tijd.

Anders is het echter met sommige verplichtingen die men de pakhuis-houders wenst op te leggen. Het is duidelijk dat men hier het onderscheid dient te maken tussen aanpassingswerken en/of verbeteringswerken die in feite niet kunnen geëist worden van de huurder omdat sommige, wettelijk ten laste vallen van de eigenaar. Er zijn zelfs van die verbeteringen en aanpassingswerken die niet mogen

uitgevoerd worden zonder de toelating van de eigenaar, of, wanneer deze laatste deze werken gedooft, later bij het verlaten van het pakhuis aanleiding kunnen geven tot geschillen in het geval de uitscheidende huurder of verlater van het pakhuis voor zijn verbeterings- en/of herstellingswerken wenst vergoed te worden. In dit geval komt ook nog de wijze van verlaten van het pakhuis een woordje medespreken. Feit is, dat de stad Oostende, normaliter gehouden is, pakhuisen ter beschikking te stellen die voldoen aan de vigerende reglementering en wetgeving. Indien de pakhuisbezitters verbeterings- en/of veranderingswerken ondernemen, geven wij hen in ieder geval de goede raad mede, zich bij voorbaat op de hoogte te stellen van hun rechten op deze verbeterings- en aanpassingswerken zodanig dat zij hun eigendomsrecht hierop bij een eventueel verlaten van het pakhuis, veilig stellen. Wat hygiëne-reglementering betreft is het duidelijk dat deze volledig ten laste valt van de huurder, voor zover hiertoe geen uitvoering van werken gemeoid zijn.

DE VEEARTSENIJDOKTERS

We lezen eveneens dat «eerlang een dokter in de veeartsenijskunde zal aangesteld worden die het toezicht zal uitoefenen in het bedrijf». Hiermede is men tevens verwittigd dat men binnenkort toch opgescheept zal komen te zitten met de veeartsen. Samen met de verwijzing naar de zin over de keurmerken, verpakkingen, etiketten, getuigsschriften en andere bescheiden wijst dit er toch min of meer op dat we kans krijgen om binnen kort in een miserieboel te geraken als ieder beetje of partijtje vis die ver- of bewerkt wordt, van een etiket, bewijs of getuigsschrift dient vergezeld te worden, dat slechts na bijkomende keuring door een veearts zou kunnen aangebracht worden. De praktijk zal uitwijzen waar het naar toe gaat en of dit optreden geen belemmering zal uitmaken voor het bedrijf. We menen dan ook dat allen die in het bedrijf betrokken zijn, liefst nauw contact met elkaar houden om eensgezind te kunnen optreden en desnoods «hard-tegen-hard» om te beletten dat hun bedrijf door een te ver uitgesponnen toepassing van het K.B. van 30-4-1976, het slachtoffer wordt.

Billiau Leo

(Vervolg van blz. 1)

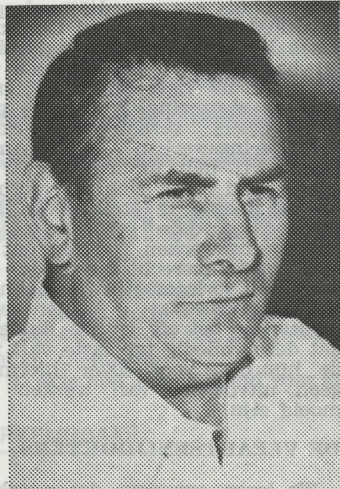
Voor een vijftal vaartuigen hebben we dit eens uitgewerkt, louter als voorbeeld en zonder bindend te zijn, gezien de gebruikte cijfers nog kunnen bijgewerkt worden.

We geven eerst de gevangen tong gedurende het eerste semester 1976, daarna het kwota moest alles verdeeld worden volgens historical performance, vervolgens met 25 % op de pk en 75 % op de in het verleden gevangen tong; een verdeling volgens 50 % — 50 % en een kwota louter en alleen berekend op de pk. :

	Z.176 300 PK	O.83 500 PK	Z.162 1000 PK	Z.571 1125 PK	O.186 1200 PK
1976	26.815 Kg.	22.795 Kg.	58.829 Kg.	14.911 Kg.	49.498 Kg.
100 % His Perf.	29.252	24.867	64.177	16.266	44.180
25 % - 75 % Hist.	24.549	24.970	62.253	27.100	48.715
50 % - 50 %	19.666	25.073	60.328	37.933	53.250
100 % PK.	10.080	25.280	56.480	59.600	62.320

We kunnen hieruit besluiten, dat in het kader van de sloopt van minstens 40 vaartuigen, de eventuele nieuwbouw en de aankoop van schepen in het buitenland van van moderne schepen beneden de vijf jaar, het niet opgaat deze uit te sluiten. In een ander artikel over de vlootvernieuwing schrijven we hierover meer.

Henri „De Benne” Van Tyghem bezwegen aan zware letsels



In de nacht van vrijdag op zaterdag van vorige week is in de Kliniek van het Minnewater te Brugge, Henri Van Tyghem overleden. „De Benne”, zoals hij door zijn enorme vriendenkring werd aangesproken, heeft de strijd verloren, al waren de geruchten nopens een herstel aanvankelijk naar dan bemoedigend. Men zag het weer zitten tot..... donderdag enkele vrienden een bezoek brachten; net op het ogenblik dat Henri voor verzorging werd weg gevoerd. Helaas werd hij nadien niet meer naar zijn gewone zaal overgebracht. „De Benne” werd in een afzonderlijke kamer verder verzorgd en toen ging men het ergste vrezen. De schuimwijn van de vrienden bleef onaangetroefd. Zaterdag wist men definitief dat de fles nooit zou ontkurkt worden. Henri was bezwegen aan letsels die dan toch erger bleken dan velen vermoed hadden. „Zitplaats nummer negen” op

de ASO-tribune zal voortaan onbezet blijven. „De Benne”, de ruwe, vransprekende kerel met het in goede hart zal zijn „ASO-TJE”. na dertig jaar supporters, niet meer kunnen steunen en aanmoedigen. Een leemte!

En in de turfmidde was de verslagenheid algemeen; niet alleen te Oostende bleef het even stil; ook te Brussel en te Kuurne, waar Henri een enorm graaggezien figuur was, was de rouw algemeen. Zo mogelijk een nog grotere leemte, want Henri genoot tot in de hoogste middens een benijdenswaardig aanzien.

Henri Van Tyghem was ongetwijfeld een omstreden figuur. Zij die hem minder kenden aanzagen hem als een te mijden persoon. Kon inderdaad zo overkomen want „De Benne” was er nu eenmaal de man niet naar om een blaadje voor de mond te nemen. Een recht-voor-de-raap-kerel die onverholpen zijn mening durfde zeggen en dat t.o.v. hoog geplaatste personen als het moest.

Ondanks alles echter bleef Henri een goede vriend..... met iedereen. Een bereidwillige kerel die steeds open stond voor „dienstbetoon”. Dat is algemeen gekend.

Kortom, in de periode dat wij hem beter hebben leren kennen vonden wij hem echt een fijne vent en vooral een echte kameraad. Vandaar dat „De Benne”, niet alleen bij ons maar bij de grote kennissenkring, een blijvende goede herinnering zal nalaten.

Vandaag donderdag werd Henri Van Tyghem — na een lijkdienst in de Sint Jozefkerk om 9 uur — ten grave gedragen. Een enorme sliert vrienden en kennissen begeleiden de afgestorvene naar zijn laatste rustplaats. Hij was amper 49 jaar!

De Industriële Visserij in Noorwegen

Wanneer wij hier aan industriële visserij denken, dan menen wij doorgaans dat het om de verwerking van toevallige opgevangen vis gaat, ook om afval en om vis die geen commerciële waarde heeft of deze nooit bereikt, zelfs niet op normale volwassenheid. Wanneer we dan plots gekonfronteerd worden met de industriereuzen onder meer in Noorwegen die uitsluitend op vers gevangen vis draaien in onoverzichtelijke hoeveelheden, dan valt ons de mond wel open uit pure verbazing en ook wel uit jammer om die onvolwassen vis welke doorgedraaid wordt.

De ingezette visserivaartuigen

De vaartuigen die ingezet worden voor de industriële visserij, hebben meer weg van een drijvende fabriek met aan boord handlangers en fabrieksarbeiders in plaats van vissers. Deze grote schepen van een paar duizend ton gebruiken een drijfnet dat automatisch uitgezet en ingehaald wordt en een omvang heeft van meer dan 600 meter en nagenoeg 8 miljoen B. fr. Kost. Een documentaire, overvloedig gekommentarieerd, leerde ons dat de scholen opgezocht worden per sonar. Eens gelokaliseerd, wordt een boot over boord gezet, die met hulp van de sonar de grootste dichtheid van de scholen vastzet. Daar wordt dan het net, dat als een reuzeschepnet fungeert, uitgezet. In anderhalf uur werd in ons voorbeeld, 70 ton gevangen en aan boord gehaald. Het ging hier om volwassen makreel die ook bestemd was voor de vismeelfabrieken. Gezien men een dergelijke hoeveelheid niet aan boord kan hijsen, werd een zuiger in het net gezakt die 2 ton makreel vermengd met zeewater per minuut opzooog en langs kanalen naar een opvangplaats bracht. Het zeewater werd langs de weg vrijgelaten. Dergelijke visserivaartuigen voeren in amper 5 dagen tot 800 Ton vis, in ons geval, makreel aan. Op de plaats waar de film gemaakt werd, lagen niet minder dan 40 van deze fabrieksschepen. Als we de 800 ton vangst per vaartuig vermenigvuldigen met 40, dan komen we tot een cijfer van 32 duizend ton in zowat 5 dagen voor deze vloot! Aldus gezien, wordt het voor eenieder duidelijk, dat men met de moderne fabrieksschepen en de moderne technieken werkelijk de zeeën kan leegvissen en dat werkelijk een zinnig beheer die de aanvoeren bepaalt en regelt, noodzakelijk is.

Deze ontzagelijke hoeveelheden die nog in de zee aanwezig zijn, bewijzen echter ook dat, als men mits een goed beheer de vis nog een kans geeft, men de visstand toch nog kan herstellen. Dit is zowel het geval voor de haring, makreel als de schol en tong. De uitbreiding tot 200 mijl van de visserijgrenzen kan bij beheer gericht op de bescherming van de visstand uitmonden in een herstel van het visbestand ten bate van de visserij in het algemeen.

600 duizend Ton jonge haring voor vismeel en proteïnen

In Noorwegen alleen reeds wordt zowat 600 duizend ton jonge haring weggevangen voor de vismeelfabrieken. Moest men deze vangst met 10 % verminderen, hetgeen 60 duizend ton betekent, dan zou deze haring in volwassen toestand 200 duizend ton uitmaken, hetzij meer dan de West-Europese landen gezamenlijk toegewezen wordt in het stelsel der kwoteringen! Dit alles toont duidelijk aan, dat er dringend een zuiver internationaal beheer van de biologische rijkdom der zeeën dient te komen. Was dit vroeger niet mogelijk omdat alle landen overal mochten komen vissen, dan wordt dit nu in de hand gewerkt door de uitbreiding van de visserijgrenzen tot 200 mijl. Inderdaad ligt het nu in de macht van de overstaat die over uitgestrekte kusten beschikt, om een politiek te dikkeren en te volgen die de biologische rijkdom van de zee in bescherming kan nemen. Dit veronderstelt natuurlijk in de eerste plaats, dat men zelf het voorbeeld geeft en niet zinloos de visstapel uitroeit zoals dit nu in sommige gebieden gebeurt. Het is duidelijk, dat men niet tot afschaffing van het vissen voor industriële doeleinden zal komen. Wie de industriereuzen in Noorwegen gezien heeft, die enorme hoeveelheden onvolwassen vis verwerken, weet dat men niet zomaar deze belangrijke kapitaalinvesteringen kan laten teloorgaan, noch de werkgelegenheid die daarmede samengaat. De industriële visserij zal dus doorgang vinden en het is in Sinterklaas geloven om aan de afschaffing hiervan te denken. Ten hoogste zou er misschien geen uitbreiding meer kunnen komen of een lichte vermindering zonder de leefbaarheid van deze industrie in gevaar te brengen.

Wat deze vermindering betreft, wijzen we er nogmaals op dat bv. een beperking van 10 % van de aanvoer van de jonge haring reeds voldoende zou zijn om de haringstand te herstellen en de vangstkwota voor bepaalde landen te kunnen opvoeren. Maar dan zou men ook bij de volwassen haring niet willekeurig mogen tewerk gaan. Kan men inderdaad door een ongebreidelde vangst van jonge haring de haringstand aantasten, men kan het natuurlijk ook met een ongebreidelde aanvoer van volwassen haring.

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

De besprekingen van de Begroting van Verkeerswezen

Mogelijkheden nieuwbouw visserstvoet moeten herzien worden aldus volksvertegenwoordiger Dries Claeys

Het is vorige week woensdag en donderdag dat de begroting van Verkeerswezen in de Kamer van Volksvertegenwoordigers te Brussel werd behandeld.

Als verslaggever van de begroting was volksvertegenwoordiger Dries Claeys dit jaar opnieuw aangeduid.

Hij lichtte woensdag zijn verslag zeer breedvoerig toe.

Het zou ons vele bladzijden vergen dit belangrijk verslag uitgebreid weer te geven.

We hebben gemeend de belangrijkste passages te moeten vermelden.

De begroting voorziet een uitgave voor dit departement van 54 miljard frank, als volgt verdeeld : 3.987 miljoen naar het Fonds voor de Zeeschepen

2.294 miljoen naar Regie van Luchtwezen

4870 miljoen naar de investeringen der spoorwegen

9024 miljoen naar gemeenschappelijk vervoer voor de grote agglomeraties

1.000 miljoen voor de kapitaalverhoging van de Sabena.

Verder gaat 1.500 miljoen als aflossing van de Rijksschuld tegenover het Gemeentefonds voor de prefinanciering van de metrowerken te Brussel en Antwerpen.

Het investeringsprogramma omvat 35.055,6 miljoen frank. Dit programma voorziet 4.870 miljoen voor de spoorwegen en 9.024 miljoen voor het stedelijk vervoer.

1.260 miljoen voor uitrusting van de radarketen van de Schelde

236 miljoen voor stations ten dienste van de technische controle op voertuigen

1.415 miljoen voor bouwwerken door de Regie van Luchtwezen

1.197 miljoen voor uitbreiding van de Vloot van de Regie Maritiem Transport

848,6 miljoen voor kulturele investeringen

16.175 miljoen ten behoeve van de instellingen van Openbaar Nut die onder Verkeerswezen ressorteren.

Daarnaast wordt voor het jaarlijks Vernieuwingsprogramma voor de spoorwegen een bedrag voorzien van 8.030 miljoen frank.

Voor de N.M.B.S.

wees verslaggever er op dat de vernieuwingsuitgaven in de jongste jaren 33 miljard bedroegen en dit jaar dit opnieuw 8 miljard zal zijn, zodat tariefaanpassingen en verhoging van de produktiviteit noodzakelijk zijn.

In het verslag zelf stelt hij het vraagstuk van een spoorlijn Oostende - Torhout - Kortrijk - Rijsel opnieuw voorop met de financiële

voorzichten er aan verbonden. Het verlies van het stedelijk vervoer is met 40 t.h. gestegen en het tekort bij de Buurtspoorwegen 3.465 miljoen. De tarieven werden in geen twee jaar aangepast.

In de commissie was er een zekere eensgezindheid rond het idee dat de gebruiker zou moeten instaan voor voldoende inkomsten.

Op 22 mei zullen de autocars van de Buurtspoorwegen aan de N.M.B. Spoorw. overgedragen worden, wat een einde zal stellen aan ongerijmde tariefverschillen.

En Sabena ?

Voor deze maatschappij is er voor 1977, 2.654 miljoen voorzien. Het personeelsgetal belooft nog steeds 9.862, wat veel te hoog is.

Niet renderende lijnen werden afgeschaft, maar het vliegend personeel is van 1.289 naar 1.306 opgevoerd, wat het tegenovergestelde zou moeten zijn.

Verslaggever drukte er zijn spijt over uit dat Sabena geen stap is vooruit gegaan.

Bij alle luchtvaartmaatschappijen is er een drastisch beleid. Bij Sabena niet. En de vraag stelt zich of ze er wel bekwaam toe zijn. De overgrote meerderheid van de commissie is overtuigd dat Sabena haar taak niet aan kan.

Sabena verkeert sedert jaren in een toestand van faillissement, want haar verliezen zijn groter dan haar kapitaal.

Maar de gemakkelijke oplossing is: de Staat legt bij.

En de verslaggever besluit : Als wij van mening zijn dat wij een Nationale Luchtvaartmaatschappij nodig hebben, en ik ben van die mening, dan is het nu de hoogste tijd om na te gaan of zij nog te redden is. En als daarbij de beschikkingen van het beheer met bijstand moeten toegepast worden, dat men het dan doet en zohast mogelijk !

En de Koopvaardij ?

Wat de Koopvaardij aangaat, meen ik hier hilde te mogen brengen aan de dynamische aanpak die onze rederijen bestendig ten toon spreiden. Ik herinner mij de grote inspanningen die Minister Bertrand destijds heeft gedaan om de enorme achterstand die wij op dat stuk hadden, in te lopen. De Belgische reders zijn op hun élan voortgegaan en ons klein landje dat toch reeds over een 100-

tal schepen beschikt heeft daarmee wellicht een der modernste vloeten van de wereld, wat de samenstelling ervan betreft. Met een economie als de onze waar de export en de import zulke belangrijke rol spelen kan het dynamisme van deze groep ons land nog enorme diensten bewijzen.

En de Zeevisserij ?

Het is helaas niet zo schitterend gesteld met de zeevisserij. Hier hebben we te doen met een fundamentele crisis die jammer genoeg te maken heeft met jarenlang aangeklaagde overbevissing enerzijds en de enorme stijging van exploitatiekosten. Dit leidt enerzijds tot vernietiging van elke rendabiliteit. Vandaar de grote vraag tot toekenning van een slooppremie zonder verplichting tot nieuwbouw. Wij zijn U dankbaar Mijnheer de Minister dat U reeds op de begroting 1976 een bedrag van 60 miljoen hebt voorzien. Maar de vragen zijn zo veelvuldig dat dit niet volstaat. Wij zijn er zeker van dat U op de begroting van 1977 nog wel voldoende vinden zult om alle aanvragen te voldoen.

Maar daarmee is het probleem van de zeevisserij niet opgelost. Ik heb in de Commissie gevraagd of het niet hoog tijd is de Wet van 23 augustus 1948 op het uitreden (n bouwen van zeeschepen te herzien, speciaal voor de visserij. In de huidige voorwaarden is niemand nog in staat een nieuw visserij-schip te bouwen. Dit kan toch zo niet voortgaan. Als wij van mening zijn dat de zeevisserij moet behouden blijven, dan zullen wij de nieuwbouw van schepen moeten mogelijk maken. Ik zou U vragen dat U zelf of Uw vertegenwoordiger daarover eens ernstig met de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij zou gaan praten, om samen te zien hoe daaraan een oplossing te geven is. Het is niet met het invoeren van tweede handschepen dat wij onze visserij voor de toekomst kunnen beveiligen.

De Veiligheid in de Oostendse Haven

Ik had mij voorgenomen de speciale aandacht te vragen van de Minister voor het probleem van de veiligheid in de Oostendse haven. Het is eigenlijk ongehoord dat de Oostendse loodsen vruchteloos vragen dat het Bestuur van het Zee- wezen daaraan enige aandacht zou geven erop wijzende dat het hier om veiligheid van mensenlevens

gaat. Het is erg, dunkt mij, dat zij moeten een stakingsvooropzeg geven om voldoende aandacht te trekken. Ik hoop nu maar dat spoedig een degelijke organisatie en een doelmatige taakverdeling de gestelde problemen definitief oplost.

En de R.M.T. ?

Tenslotte nog enkele woorden over de Regie voor Maritiem Transport. Waar ik twee jaar geleden, in mijn vorig begrotingsverslag geen duidelijk antwoord kon geven op de vraag wat nu de eigenlijke commerciële uitslag was van dit overheidsbedrijf, kan men dit nu wel voor 1974 en 75 maar nog niet voor 1976.

In 1974 noteren we een verlies van 215 miljoen fr. In 1975 een verlies van 44 milj., terwijl men voor 1976 (in april een winst raamde van 120 milj. Wat mij hier weerom opvalt is dat ik op een vraag gesteld in januari 1977 een raming van april 1976 als antwoord krijg. Is de commerciële boekhouding van de RMT zo ver ten achter, dat men zelfs niet in staat is de juiste situatie in november '76 en een raming einde 1976 te geven ?

Wij verheugen ons echter over de gunstige evolutie die de commerciële resultaten bereikt, maar betreuren de wijze waarop de RMT optreden is tegen het initiatief dat de stad Oostende nam om een snelle overzeese verbinding tussen de stad Oostende en de Londense binnenstad tot stand te brengen. In plaats van zelf onmiddellijk mee te spelen werd het personeel op een onverantwoorde wijze tegen de stedelijke mandatarissen opgeruid met grote protestbetogingen inkluis. Vandaag staan we nu met de start van een gelijkaardig project vanuit Zeebrugge. Dit had kunnen gedaan worden door onze eigen Regie in samenwerking met de Britse spoorwegen. Hier hebben wij nog eens de boot gemist. Mag ik er terloops op wijzen Mijnheer de Minister dat een van Uw Kabinetsadviseurs reeds onder Minister Bertrand en vóór het ontstaan van de Regie het aanpakken van dergelijke snelle verbinding had aangevraagd ? Mijn vraag is : hoe zal de RMT nu reageren. Hoe de stad Oostende reageert kan U wel raden.

Tot daar een kleine weergave van dit belangrijk verslag, dat getuigt van gezonde redenering en kennis van de toestanden en vraagstukken ons ministerie van Verkeer aanbelangend.

KORTE BERICHTEN

OVERLEG TUSSEN DE FRANSE OESTERKWEKERS

Sedert lange tijd heerst er een zekere opwinding in de Franse oesterkweek met betrekking tot de verkoopprijzen van de teeltoester. In het bekken van Arcachon heeft dit de laatste weken zelfs aanleiding gegeven tot bepaalde opstootjes en incidenten, zoals het blokkeren van voor transport bestemde teeltoesters, het verspreiden over de weg van camionladingen oesters, het gieten van mazout in verwaterplaatsen en dergelijke meer. Dit alles omdat sommigen, om te kunnen verkopen, de minimumprijzen niet toepassen. Gezien de eskalatie in de incidenten, hebben de oesterkwekers van Arcachon zich nu gewend tot deze van Noord- en Zuid Bretagne om samen aan de overlegtafel te gaan zitten. Het is inderdaad zo, dat sommige oestertelers van het bekken van Arcachon die de minimumprijs niet toepassen, dit wijten aan de Bretoense telers die dumpingprijzen toepassen en hen zelf hierdoor tot lagere prijzen verplichten, willen zij een kans maken bepaald buitenlandse cliënteel niet kwijt te geraken. Als gevolg van het onderling contactnemen met Noord- en Zuid-Bretagne, heeft men op 22 februari een intergewestelijke bijeenkomst gehouden te Nantes waarop de samenstelling van een intergewestelijk en nationaal verbond der oestertelers zou beslist zijn om een einde te stellen aan de anarchie die voor het ogenblik heerst in het prijzenbestel.

Zelfs met een prijzenovereenkomst op tafel, menen wij, dat er vooral nood zal zijn aan een degelijk controlesysteem omdat sommige kwekers die vrezen met een overschot te zullen blijven zitten, toch altijd verkiezen aan lagere prijzen af te zetten dan grote partijen niet te kunnen verkopen.

DE VERENIGDE STATEN LATEN BETALEN VOOR VISSERIJ- RECHTEN!

Daar waar van wederkerigheid bij het onderling toekennen van visserijrechten geen sprake kan zijn, zal de U.S.A. een recht heffen op de vreemde vissersvaartuigen die in de Amerikaanse wateren komen vissen. Zoals men weet, hebben de Verenigde Staten een 200 mijlengrens ingesteld vanaf 1 maart. Voor bepaalde vissersvaartuigen uit vreemde landen zal dit een aardige stuiver uitmaken, namelijk 40 B.Fr. per ingezette bruto-scheepston en 20 B.Fr. per ingezette bruto-scheepston voor de fabriekschepen met een maximum van 100.000 B.Fr. per vaartuig. Hierbij komt nog een heffing van 3,5 % op de waarde van de vangst.

TWEE VERMISTEN AAN BOORD VAN EEN FRANSE GARNAALVANGER

Een Franse garnaalvanger met aan boord twee passagiers is 2 mijl buiten Hordel, bij het binnenkomen van de baai van de Somme, gezonken. De schipper-eigenaar en een passagier worden vermist en als verdronken aanzien. De matroos en de tweede passagier werden door een andere garnaalvisser gered maar moesten ter verzorging in het plaatselijk hospitaal opgenomen.

DRASTISCHE IERSE MAATREGELEN TEGEN BUITENLANDSE VISSERSCHEPEN

De Ierse regering, bij monde van de minister die het beheer van de visserij onder zich heeft, de heer Donegan, heeft in haar kustwateren een verbod van vissen opgelegd aan alle buitenlandse vaartuigen van meer dan 33 meter of met een P.K. van meer dan 1.100. Dit geldt naar gelang van het gebied, van 50 tot 100 mijl!

Gezien deze verbodsmaatregel geldt voor alle vissersvaartuigen, de Ierse niet uitgesloten, is er in dit geval geen diskriminatie tegen de vissers uit de partnerlanden en zou dat verbod wettelijk zijn. Juridisch is dit wel juist, maar in de praktijk is dit toch een diskriminerende maatregel omdat Ierland geen vissersvaartuigen heeft van dergelijke lengte of met dergelijke paardkracht en men gezorgd heeft, door de grens op 33 meter te stellen, dat de grootste Ierse vaartuigen niet getroffen worden. Het is in ieder geval een maatregel die een voorgaande scheidt en die aanleiding zou kunnen geven tot het nemen van maatregelen allerhande. Aldus zou men voor bepaalde kustgebieden, waar nationaal een bepaalde grootte van vissersvaartuigen in overgrote meerderheid de visvangst bedrijft, dit gebied kunnen verbieden voor alle vaartuigen die buiten deze maten vallen, ook voor de eigen vaartuigen, waarvan men weet, dat slechts zeer weinigen zouden getroffen worden. Men kan op deze manier beginnen muggeziften en toch tot een geheel van diskriminerende maatregelen komen. Wat nu Ierland betreft, kan van de vastelandpartners uit de E.E.G., gezien de afstand, moeilijk vaartuigen deze vangstgronden aandoen die kleiner zijn dan de verboden schepen. Indien Ierland werkelijk een wettelijke maatregel getroffen heeft, dan is het groot tijds, dat de E.E.G. haar reglementen herzien moet worden het een uitgeholde en verloren zaak die de gehele E.E.G. reglementering zal aantasten en de Europese eenheid zwaar zal treffen.

Zeggen we nog dat Ierland tot deze maatregel is overgegaan omdat volgens dit land, de beschermingsmaatregelen genomen te Brussel niet ver genoeg gaan. In onze vorige uitgave deelden wij deze beschermingsmaatregelen mede.

WERKGEVERSTAKING IN VERWERKINGS- BEDRIJF

In Frankrijk hebben de werkgevers nu zelf een lockout gehouden in de viskonservenbedrijven, namelijk op 10 februari. Het is inderdaad zo, dat door de stijgende loonkosten, de konservennijverheid het huidige opgelegd prijspeil voor de produkten niet kan behouden zonder belangrijke verliezen te lijden. De viskonservennijverheid vraagt dan ook een herziening van het prijspeil. Indien de Overheid hier geen gevolg aan geeft, zullen de bedrijven hun houding verstrakken door de lockout op te drijven, waardoor de werkloosheid gevoelig in de hand zal gewerkt worden en de economie van het land hiervan de nadelige gevolgen zal ondergaan, eveneens als de werknemers.

We menen dat het mesje van de stakingen werkelijk aan twee kanten kan snijden, deze van de werknemers en de werkgevers en dat deze laatste hier meer gebruik van zouden moeten maken opdat de eersten wat minder lichtzinnig met ditzelfde wapen zouden gaan omspringen om syndikale bonzen ter wille te zijn.

REKORDBESOMMING VOOR BRITSE HEKTREILER

De Britse diepzeetrawler „Forester” met thuishaven Hull heeft verleden week, na een reis van 19 dagen, een brutobesomming van 5,5 miljoen B.fr. gemaakt. Dit is een besomming van nagenoeg drie honderd duizend B.fr. per dag. Alhoewel dit vaartuig in absolute cijfers reeds een hogere brutobesomming maakte was dit dan in heel wat meer dagen. Per dagopbrengst gezien is dit echter een nieuw rekord. Het vaartuig zette rond de 3.700 van onze bennen in de markt waarvan 790 bennen schelvis aan 2 duizend B.fr. de ben en merendeels gullen die eveneens topprijzen kregen van nagenoeg 1900 B.fr. de ben van 50 kg. De „Forester” kwam terug van een reis langs de Noorse kusten.

EEN FRANSE VISSERSWEDUWE PLEEGT ZELFMOORD

De echtgenote van een op zee verdronken Franse visser toen hij matroos was aan boord van de treiler «Galopin» heeft een einde gesteld aan haar leven. Dit was de tweede poging, want bij een eerste poging heeft men wel haar leven kunnen redden, maar niet haar mentaal gehandikapt zontje.

Thans heeft de vrouw, die zich de dood van haar man heel erg aantrok, door het innemen van een overdosis medikamenten, de dood gevonden.

ACHT RUSSISCHE TREILERS OVER DE 3.500 Brt IN E.E.G.-WATEREN

Elders schreven we reeds dat het niet voldoende is de Russische treilers in aantal te beperken met betrekking tot het verlenen van vergunningen om te vissen in de gemeenschapswateren, maar dat eveneens zou dienen rekening gehouden te worden met de vangstcapaciteit van deze schepen. Nu blijkt het dat de Russen in het hun toegekend aantal van 42 schepen, liefst 8 vaartuigen van meer dan 3.500 Brt hebben ingeschakeld! Als we weten wat één enkel dergelijk schip in één reis kan wegvissen, dan menen we dat de Russen in hun onderhandelingen met de EEG een goede zaak deden ten nadele van de vissers uit de Gemeenschap. Naar het schijnt zou één en ander ingegeven zijn door het feit dat Rusland door zijn besprekingen in feite „de facto” de EEG erkend heeft. Dit zou voor sommige EEG-prominenten wel wat toegevingen waard zijn. Deze rekening komt dan natuurlijk ten laste van onze vissers.

REKORDPRIJZEN TE LA ROCHELLE

Niettegenstaande een normale aanvoer van vis kreeg men verleden week rekordprijzen te noteren te La Rochelle. Over het algemeen waren de prijzen zowat 40 tot 50 t.h. hoger als de gekende topprijzen.

Kleine tong ging 225 B. Fr. Koolvis 1.800 fr. de ben, vlaswijting meer dan 3.000 fr. en de andere vissoorten navenant. De hand l wijt uit, niet zo zeer aan de schaarse aanvoer, maar aan de grote vraag in de voornaamste week van de vasten.

DE ZWARE STORMSCHADEN AAN DE OESTERBEDDEN WORDEN VERGOED

De zware stormschaden die de oesterbedden van de baai van Arcachon, door de decemberstormen opgelopen hebben zullen door de Overheid vergoed worden, nadat het ministerie van Landbouw deze stormen als een ramp geklasseerd heeft op hetzelfde peil als de landbouwvrampen. Hierdoor is het mogelijk dat de oesterkwekers van het rampenfonds kunnen genieten. Deze beslissing is natuurlijk dankbaar ontvangen door de betrokken oestersektor.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Een aanvoer die weer erg laag uitviel en waarvoor flinke prijzen betaald werden. Zodoende bleven de resultaten toch nog aan de renderende kant. Vooral dan voor de enige IJslander die maandag aan de afslag verscheen en met een vangst van 1300 bennen een opbrengst bereikte van 2.232.032 fr.

Rode zeebaars was hier de meest aangevoerde soort en kreeg bovendien ook nog de beste prijs: 35 tot 38 fr het kg. Kabeljauw deed het wel beter dan verleden week maar kreeg toch ook geen topprijzen. Schelvis ging wel zeer vlot van de hand en kreeg 38 fr als topprijs. Koolvis deed het ook iets beter dan verleden week en kreeg tussen 17 en 23 fr het kg. Schotse schol bleef aan de goedkope kant met prijzen die varieerden tussen 10 en 19 fr. Dat heilbot zeer duur was (129 tot 195 fr) is al lang geen nieuws meer.

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 6 tot 12 maart 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 8.15 20.15
Op 6 maart bijkomende afvaart te 23.15.

Op 7, 8, 9, 10 en 11 maart 1977 bijkomende afvaarten te 2.15 4.50 en 23.15.

Op 12 maart bijkomende afvaarten te 2.15 4.50.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:
Alle dagen te 1.30 en 18.00.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:
Dagelijks te 0.20 en 12.20.

Op 6 maart bijkomende afvaart te 21.20.

Op 7, 8, 9, 10 en 11 maart 1977 bijkomende afvaarten te 3.20 6.20 en 21.20.

Afvaarten uit Folkestone:
Alle dagen te 19.00 en 22.30.

(1) Alle vermelde diensten nemen ook voertuigen.

WIJTING WERD GOEDKOPER

Voor wijting lag de prijs deze week veel lager dan de voorgaande weken. Pech dus voor de schepen die deze week met een vangst van die soort aan de afslag kwamen. Alleen de O.282, die vrijdag verkocht, glipte door de mazen van het net en kreeg nog ruim de prijs van voorgaande week. Maandag viel de kleine sortering evenwel terug naar 14 fr en de grote naar 20 fr.

PEPERDURE GARNAAL

Elke dag garnaal tijdens de afgelopen week. Toch bleven de prijzen op een zeer renderend peil: ze schommelden tussen 72 en 150 fr het kg. Toch werd elke dag van de week een vangst boven de 100 fr het kg verkocht. Dat het tot nu toe niet zo slecht gelopen is voor de garnaalvisserij moge blijken uit de opbrengstvermeerdering die na twee maanden reeds ruim 1 miljoen bedraagt. Dit weliswaar wegens het groter aantal vangsten (wat wijst op betere weersomstandigheden en zeker niet op een vergroting van de vloot) maar vooral

STRAALBUIZEN

wegens de hogere prijzen. De gemiddelde prijs steeg tijdens de voormelde periode immers van 68 naar 76 fr gemiddeld.

DURE TONGEN

Een tongaanvoer die wel iets groter uitviel dan verwacht, vooral dinsdag toen de O.303 bijna 4800 kg in de afslag zette. De prijzen bleven het hoogst voor de middensoorten die tot 215 fr haalden. De lappen schommelden rond de 130 fr en grote tong kreeg rond de 155 fr. Tarbot en griet, zijn ook duur gebleven evenals staartvis waarvoor tussen 90 en 130 fr betaald werd. Roggen zijn bijzonder duur geweest, keilrog kreeg tot 70 fr, grote rog tot 60 fr en kleine gladrog noteerde tot 40 fr. Voor schol werd dinsdag de minimumprijs betaald nadat er maandag tussen 25 en 35 fr voor gegeven werd.

OOSTENDE

VRIJDAG 25 FEBRUARI 1977

WEST				
O.282	10	285	—	410.000
N.708-709	2	85	—	101.810

MAANDAG 28 FEBRUARI 1977

IJSLAND				
O.202	18	1300	—	2.232.032

KANAAL				
O.181	19	120	2352	548.359
O.118	18	215	505	446.266
O.275	18	160	950	489.800
N.719	18	120	1600	535.287
O.198	18	55	2264	444.724

WEST				
N.45	6	260	—	267.040
N.752	9	335	—	426.710
N.736	10	120	—	241.157
O.66	10	130	—	268.380
O.309	10	320	—	340.090

KUST				
N.708-709	2	110	—	105.120

NOORDZEE				
Z.597	11	190	—	338.593
O.128	12	425	—	677.718
O.134	12	320	—	444.666

DINSDAG 1 MAART 1977

WEST				
O.26	8	245	—	246.350
O.285	9	240	—	249.720

KANAAL				
O.303	18	85	4765	846.621
O.127	18	60	2900	534.289

WOENSDAG 2 MAART

WEST				
O.123	8	245	—	227.265
N.41	8	375	—	354.010
N.720	5	105	—	114.980

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

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)

KORTE BERICHTEN

BRITS PARLEMENTAIR

VRAAGT STOP

OP BELGISCHE

EN NEDERLANDSE

BOKKENVISSERIJ

De heer Walter Clegg, lid van het Brits Parlement en vertegenwoordiger van Fleetwood, heeft een dringende vraag gesteld aan de minister van Landbouw, Visserij en Voeding, de heer John Silkin, om een onmiddellijke stop uit te vaardigen op de bokkenvisserij bedreven door de Belgische en Nederlandse vaartuigen. Deze manier van vissen vernietigt de visstocks en de zeebodem. Dit verbod zou onmiddellijk moeten uitgevaardigd worden in het Brits gedeelte van de Ierse Zee. Naar verluidt van de heer Clegg zou inderdaad een grote vloot Nederlandse vaartuigen zich klaar maken om dergelijke visserij op de hongen te gaan bedrijven in de Morcambe Baai.

TE GRIMSBY WORDEN

KUSTVAARTUIGEN

VERPLICHT LOSSERS

AAN TE STELLEN

Onder de kustvisserij te Grimsby heerst er grote beroering omdat ook zij door de syndikaten verplicht worden lossers te nemen voor het van boord nemen van hun vis. Bij sommige kustvisserij gaat het hierbij slechts om enkele bennen vis! Tot nog toe werden deze vaartuigen altijd door de eigen bemanning gelost. Verscheidene kustvisserij dreigen niet meer in zee te steken indien de syndikaten de hand aan dit reglement wensen te houden. Anderen zullen Grimsby niet meer aandoen en hun vis elders aan wal zetten om deze desnoods aan wal zetten om deze desnoods. Sommige lossers staan aan de zijde van de vissers waar het inderdaad slechts over kleine hoeveelheden vis gaat, maar de syndikaten zelf wensen niet toe te geven. Het is volgens hen een principeskwestie. Ondertussen wordt de kustvisserij terug gekonfronteerd met niet-verantwoorde kosten.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

25- 2	3	18.500	567.620			
28- 2	16	216.671	7.837.112			
1- 3	4	39.165	1.924.210			
2- 3	3	36.250	704.885			
	26	310.586	11.033.827			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

23- 2	14	927	123.539	122,—	150,—	
24- 2	12	1.000	93.002	75,—	114,—	
25- 2	10	1.044	89.788	78,—	105,—	
26- 2	10	612	52.828	72,—	107,—	
27- 2	1	30	2.580			
28- 2	7	440	43.145	94,—	100,—	
1- 3	9	802	73.826	83,—	125,—	
	63	4.855	478.708	72,—	150,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

25- 2	3	7.384	185.828			
28- 2	8	40.013	1.477.017			
2- 3	6	18.531	416.307			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

24- 2	2	181	17.235	92,—	100,—	
25- 2	2	197	20.756	101,—	109,—	
28- 2	3	245	20.635	80,—	89,—	
1- 3	1	82	7.873	95,—	98,—	
2- 3	2	143	11.766	77,—	85,—	

KORTE BERICHTEN

BINNENKORT EEN OVEREENKOMST TUSSEN E.E.G., POLEN EN OOST-DUISSLAND

Na de onderhandelingen met Rusland, heeft de E.E.G. op 23 maart een begin gemaakt met de besprekingen met Polen met betrekking tot de erkenning van visserijrechten aan dit laatste land.

De E.E.G.-partners hebben praktisch niets te verdedigen in de Poolse kustwateren, maar de Polen zelf doen en beroep op de E.E.G. in naam van historische rechten en om het feit dat de Poolse vissersschepen reeds lang in de Noordzee en vooral onder de Britse kusten komen vissen. Gezien de rooibouw waaraan zich praktisch alle vissers uit de Oostbloklanden bezondigen, ware het toch gepast hier een duidelijke rem op te zetten. Ook met de Oost-Duitsers zal door de E.E.G. binnenkort besprekingen gehouden worden.

DE BRITSE VISSERS VERLIEZEN EEN VERDEDIGER IN DE HEER CROSLAND

Met de dood van de heer Crosland, minister van buitenlandse zaken in Groot-Brittannië (58 jaar) meent men algemeen edat de Britse

visserij een groot verdediger verloren heeft. De heer Crosland was parlementair afgevaardigde voor het distrikt Grimsby dat toch bekend is voor zijn vissershaven. De afgestorvene was ook een fervent verdediger van de Britse visserij in de bijeenkomst van de minister-raad van de E.E.G. waar hij vooral een eksklusieve visserijzone gaande van 12 tot 50 mijl wilde vrijstellen voor de eigen visserij. Zijn opvolger de heer David Owen, die toevallig in zijn distrikt Plymouth eveneens gekonfronteerd wordt met bijzondere visserijbelangen, is echter ook een gekend Europeaan, zodat deze beide belangen wel eens elkaar zouden kunnen afwegen. Dit doet denken dat men, over het algemeen gezien, een minder stugge houding van minister Owen verwacht in de visserij-onderhandelingen te Brussel.

DECCA-KETEN VOOR KUSTEN NIGERIA

Decca-Navigator heeft in Lagos, hoofdstad van Nigeria, een kontrakt ondertekend voor de installatie van een net van 4 ketens dienende om de totaliteit van de kustwateren te bestrijken voor 'n nauwkeurige navigatie. De uitvoering hiervan zal 280 miljoen B. Fr. kosten. De uitbating zal naderhand geschieden door Nigeriaanse ingenieurs die voor het ogenblik door Decca opgeleid worden. Eén en ander houdt ook verband met de uitbreiding van de visserij langs deze kusten.

NIEUWPOORT

's Namiddags kregen de garnalen van 80 tot 90 fr, terwijl de drie kleine garnaalbootjes er samen 245 kg op de markt konden zetten.

Het eindcijfer voor deze maandag was dan ook 1.497.652 fr.

WOENSDAG 2 MAART 1977

N.788	15.815	N.761	106.941
N.172	157.122	N.723	107.806
N.700	19.523	N.349	9.100

De woensdagmarkt kreeg 18.500 kg vis te verwerken. Buiten de gewone Westvis was er één vangst van «Beachy Head» met heel wat varia. Deze variatie werd heel duur verkocht, zowel de rogsorten, als vlassers, rode soldaten en robaard. Grieten werden verkocht aan 120 fr voor de grootste, kleinere van 90 à 100 fr de kg. Grote tarbot was peperduur en er werd luid geroepen, en dit tot 325 fr de kg. Van dure beestjes gesproken ! Heel weinig tong op de markt die opliep in prijs tot zelfs 200 à 237 fr de kg. De andere gewone Westvis zoals wijting, pladijs en zandscharren, kenden de andere kant van de medaille : deze soorten waren goedkoop ! Grote wijting : 1.000 fr, kleine 650 ; pladijs : grote 950, middenslag 1.400 à 1.900 fr ; visjes van 800 à 1000 fr de benne.

Speerhaai 1.500 fr, zeehonden 1.400. De gulsoorten van 2.500 à 2.100 fr de benne. Enkele kopen kabeljauw kregen toch 2.800 en 3.000 fr de benne.

Het eindcijfer voor deze woensdag was 416.307 fr.

VRIJDAG 25 FEBRUARI 1977

N.700	60.470	N.346	99.258
N.788	26.100		

Drie vangsten met Westvis. Alles samen 150 bennen. Waarvan de hoofdbrok wijting was.

De enkele koopjes rare vis werden heel duur verkocht. De gulle-soorten van 2.800 à 2.300 fr de benne. Voor de wijting werd rond de 1.400 fr gegeven voor de grootste soort, de kleine van 900 à 1.000 fr de benne. Zandschullen gingen weg aan 940 voor de kleine en de grote kregen 1.300 fr. Kleine koopjes tong, die niet gesorteerd verkocht werden, kregen 215 fr de kg.

MAANDAG 28 FEBRUARI 1977

N.3	481.830	N.15	517.487
N.715	74.658	N.590	110.332
N.346	82.848	N.738	88.230
N.349	8.120		

Twee «bokkers» en vijf «West»-vissers losten 40.000 kg vis. Er was keus en variatie naar elks vraag en goesting. Grote tarbot kreeg terug zijn «prijsje» en dit van 150 à 180 voor de middenslagsoort, wijl voor de grote van 275 à 290 fr geboden werd. Grieten van 100 à 120 fr, staarten van 120 à 140 fr volgens grootte. De tongen kregen niet de topprijzen van verleden week, maar stonden toch van 130 voor de grootste, tot 207 voor de 4de en voor de kleine werd toch 160 fr de kg gegeven. Kabeljauw en gullen van 2.600 à 1.800 fr de benne. Platvis : 930 voor de grootste soorten, de drie-lingen 1.000 en 1.450 fr de benne volgens kwaliteit en voor de visjes werd geroepen aan 800 en zelfs tot 1.000 fr de benne. Grote wijting ging weg aan 1.200 en 1.350 fr de benne, kleine langs de lage kant, slechts rond de 800 fr. Rogsoorten : moers 2.850, tilten 2.700 en de grote scherpstaarten waren ook in de op- tocht en wel aan 2.650 fr de benne. Zandschullen kregen maar een

schappelijke prijs : 750 fr en ongeveer 600 fr voor grote en kleine ! Knorhaan en robaard waren er slechts in beperkte mate en kregen dan ook goed prijzen.

Een partij speerhaaien ging naar de man aan : 1.100 en 1.250 fr de benne.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 4 MAART 1977

KANAAL : Z.502 (120 m., 4.000 kg. tong), Z.499 (50 m., 1.000 kg. tong).

NOORD : O.306 (300 m.).
WEST : O.279 (270 m.).

MAANDAG 7 MAART 1977

IJSLAND : O.317 (1.500 m., t.t.z. 320 kab.-gul, 80 schol, 200 kools, 425 schelvis-totten, 425 bonen, 50 blauwe leng).

O.334 (900 m., t.t.z. 20 shelffood, 330 kab.-gul, 20 leng, 30 kools, 330 schelvis-totten, 150 bonen, 20 schol en mieten).

KANAAL : O.180 (100 m., 3.300 tong), O.135, O.274.

NOORDZEE : Z.209, Z.509.
WEST : O.35, O.206, O.141.

DINSDAG 8 MAART 1977

IJSLAND : O.318 (850 m., t.t.z. 100 kab., 400 schelvis-totten, 300 bonen, 50 varia).

MONKEY BANK : N.706.
KANAAL : O.114.

WOENSDAG 9 MAART 1977

NOORDZEE : Z.62.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

ZEEBRUGGE

DINSDAG 1 MAART 1977

Z.418	807.800	Z.5	594.544
Z.576	765.970	Z.348	88.644
Z.586	116.692		

WOENSDAG 2 MAART 1977

Z.27	393.760	Z.578	142.060
Z.533	43.970	Z.460	97.740
Z.568	167.791	Z.505	139.090

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

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	28-2-1977		
Schelvis grote	35,40-38,—		
Schelvis midden	29,60-33,40		
Schelvis klein	24,—26,60		
Kabeljauw	33,—35,40		
Gul	32,60-33,—		
Wijting	24,40,—		
Schaat	52,—55,—		
Zeebaars	33,—38,60		
Leng	33,40-34,—		
Schartong	8,—19,80		
Heilbot	129 -195		
Koolvis	21,40-26,—		
Hondstong	34,—47,—		
Zeeewolf			
Staart	119 -129		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	28-2-1977	1-3-1977	2-3-1977
Lappen	129 -136	125 -132	
Grote	155 -163	153 -159	
3/4	198 -203	184 -201	
Blok	204 -215	199 -214	
Voor-kleine	206 -219	199 -207	
Kleine	175 -185	176 -181	
Slips			

Zeebrugge

Grote			
Blok			
Fruit			
Schone kleine			
Kleine			
Tout petit			
Slips			

NIET MEEGEDEELD

Nieuwpoort

Tong I	127 -137		127 —,—
Tong II	163 -175		173 —,—
Tong III	190 -203		227 —,—
Tong IV	200 -207		237 —,—
Tong V	190 -201		199 —,—
Kleine	160 —,—		172 —,—

PLADIJS

Oostende

	28-2-1977	1-3-1977	2-3-1977
Grote	26,—32,—	23,80-26,—	
Grote iek	27,—31,40	18,60,—	
Kleine iek	25,—28,60	18,60,—	
Derde slag	26,—33,40	18,60,—	
Platjes	16,—21,40		18,80-23,—

Zeebrugge

I			
II			
III			
IV			
V			

NIET MEEGEDEELD

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs	22,—,—	19,—,—	19,—,—
Drielingen	25,—,—	24,—30,—	30,—,—
Platjes	26,—,—	16,—20,—	18,—24,—

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

N E D E R L A N D

NEDERLANDSE VISSERS ZULLEN

EENZIJDIGE IERSE VERBODSMAATREGELEN NIET NEMEN

Zoals we reeds mededeelden heeft de Ierse minister voor de visserij Paddy Donegan, eenzijdige maatregelen uitgevaardigd waarbij vissersvaartuigen van meer dan 33 meter en/of meer dan 1100 pk, niet meer worden toegelaten in de Ierse kustwateren in een zone gaande van 50 tot 100 mijlen uit de kust.

Volgens een bericht uit Den Haag uitgaande van de voorzitter van de Nederlandse Visserijvereniging, de heer Klaas Hoekstra, zullen de Nederlanders desnoods incidenten uitlokken dan toe te geven aan deze reglementering. Volgens Ierse woordvoerders zou de Nederlandse regering echter reeds hebben laten verstaan dat zij dergelijke acties van hun vissers niet zullen steunen en dat zij op eigen verantwoordelijkheid zullen akteren. Ondertussen deed men in Ierland reeds voor-

stellen om sommige uit de vaart genomen Britse IJslanдреillers aan te kopen en om te bouwen tot beschermingsschepen. Ook zou Groot-Brittannië, Ierland behulpzaam zijn met het doorgeven van inlichtingen over de verplaatsing van buitenlandse treilers. We vragen ons ten slotte of of men hier naar een nieuwe visserij-oorlog gaat? Inderdaad zou de eenzijdige verbodsbepaling door Ierland niet konform zijn met de EEG-bepalingen en het Verdrag van Rome. Anderzijds beweert de Ierse regering dat deze beslissing wel konform is met de Haagse konventie op de bescherming van de visstocks. Indien de Ierse regering werkelijk de hand houdt aan zijn eenzijdige beslissing, dan worden ook bij ons een drietal eenheden getroffen, onder meer de O.33, de O.186 en de N.15.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 21-2 tot en met 25-2-1977.

Door 61 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
20.563 kg.	Tong	f 258.748,70	van f 16,38 tot f 10,21
6.803 kg.	Tarbot	f 66.362,09	van f 19,20 tot f 5,17
240.195 kg.	Schol	f 302.063,75	van f 2,04 tot f 0,92
22.785 kg.	Kabeljauw	f 67.423,06	van f 4,60 tot f 2,28
1.712 kg.	Griet	f 8.753,09	van f 6,04 tot f 3,76
4.550 kg.	Schar	f 6.462,14	van f 2,28 tot f 1,—
2.885 kg.	Wijting	f 5.414,77	van f 2,26 tot f 1,34
9.930 kg.	Steenbolk	f 11.026,76	van f 1,39 tot f 0,96
1.122 kg.	Rog	f 1.907,38	van f 1,89 tot f 1,41
865 kg.	Schelvis	f 1.894,50	van f 2,53 tot f 1,73
714 kg.	Tongschar	f 3.138,01	van f 5,09 tot f 3,51
266 kg.	Haai	f 441,88	van f 1,88 tot f 1,41
280 kg.	Lever/Kuit	f 375,88	van f 1,81 tot f 0,83
5.412 kg.	Diversen	f 2.069,18	
318.082 kg.		f 736.081,19	

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	28-2-1977	1-3-1977	28-2-1977	1-3-1977	28-2-1977	1-3-1977	28-2-1977	1-3-1977	28-2-1977	1-3-1977	28-2-1977	1-3-1977	30-2-1977	1-3-1977
Tarbot . groot (123)	215	-269							280	-			325	-
middel (123)	165	-185							170	-			170	-
klein (123)	135	-		164	-194				110	-			120	-
Griet : groot (123)	100	-204							100	-120			100	-120
middel (123)	80	-												
klein (123)														
Schelvis : groot														
middel	37	-41												
klein	28	-32,60												
Heek : groot	21	-28,40												
middel	85	-												
klein	65	-70												
Lom	40	-												
Leng														
Rog (I)	29,60	-34												
Keilrog (123)	36	-59,40												
Rog (23)	62	-68,20												
Tiltten (23)													65	-
Scherpstaart (23)													64	-
Halve mans (23)													62	-
Teelt (2)													60	-
Katrog (2)													50	-
Kabeljauw														
Gul (groot)	46	-51		45,60	-48		43,40	-47,80		52	-		60	-
Gul (middel)	28	-42,40		28	-47,80		37,80	-43		44	-		52	-42
Gul (klein)														
Hozemondhamme														
Wijting : groot	103	-135		90	-130									
klein	16,40	-25		14	-22,40		13	-20,80		24	-27		20	-21
Schar														
Steenschol	12,80	-21		10	-39		12	-20		13	-17		13	-
Zeehaai	18,40	-96		26,40	-71					10	-15		10	-12
Hondshaai	30,40	-32					30,40	-32		24	-		29	-
Doornhaai	14	-18,20		24,20	-									
Pieterman														
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekreeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal	16	-24,80												
Schartong	26,80	-												
Volle haring														
IJle haring														
Haringshaai														
Steenholk	12	-15,40		11,40	-16,60		9,40	-13,20						
Heilbot	169	-												
Koolvis														
Steur														
Zeewolf	28	-35,80												
Pollak	37	-43,40												
Zonnevis														
Koningsvis														
Vlaswijting														
Zeeduivel														
Schotse schol														
Zeehond														
Bot														
Rode Poon (roobaard)	35	-46,60								26	-		28	-
Grauwe Poon (knorh.)										4	-		4	-
Rode Knorhaan													40	-24
Posten	42	-56,60											30	-
Langoesten (midden)														
(klein)														

Lees "HET VISSERIJBLAD"



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

Agente voor de Belgische Visserij :

B.V. BREVO

S.V. SCAP

Amsterdam. N.

Werkhuizen :

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 70.87.79

Telex 12539

Burelen :

Telegrammen Brevo-Amsterdam

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

(7948V)

**OSTEND STORES
& ROPEWORKS**



Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie :

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Tel : (059) 70.55.81 (5 lijnen)

Tel. (059) 70.15.42

Telex : 810.28

(059) 70.14.41

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

(059) 70.70.33

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN

MECHANISCHE FABRICAGE VAN AFSCHERM- EN VEILIGHEIDSNETTEN

NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :

Manila, sisal, nylon, polyethyleen
en polypropyleen trawltwine
Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :

Sisal bindgaren
Pick-up garens

VOOR DE NIJVERHEID :

Inpakgarens in sisal
en polypropyleen

SPORT :

Allerlei netten

TAPIJTEN

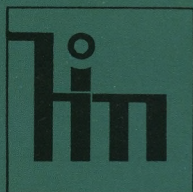
(7898V)



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.

■