



het
visserij
blad

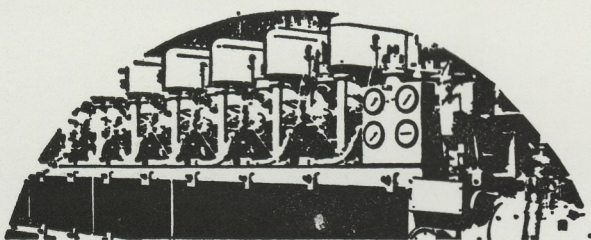
VRIJDAG 22 APRIL 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 15 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01
(7386V)



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

HOOFDVERTEGENWOORDIGER VOOR DE BELGISCHE VISSERIJ
Fa. S.V. SCAP, H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
TEL. (059) 70 29 51 - 70 09 31 - 70 09 32 na 18 uur : 70 38 79

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN



Agent en deponhouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varoesseau 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)

het visserijblad

Vrijdag 22 april 1977 — Nr. 15

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

Rumoer rond IJsland

Onder deze titel geeft „De Visserijwereld” van 14 april 1977 enkele beschouwingen rond de Ierse eenzijdige beslissing die geen rekening houdt met de partners van de E.E.G. en waartegen de E.E.G. een tegenmaatregel schijnt te zoeken met het aanvaarden van een vaarplan per land.

Waar gaat het eigenlijk over ?

33 m lengte — 1100 pk

De Ierse regering heeft, zonder eerbiediging van de bepalingen in het Verdrag van Rome, uitgevaardigd dat het per 10 april '77 verboden wordt binnen de Ierse wateren in een zone van 50 tot 100 mijl de visserij te beoefenen met schepen die langer zijn dan 33 meter of die een motorvermogen hebben groter dan 1100 pk. Deze maatregel zou dan niet alleen gericht zijn tegen derde landen, die uiteraard buiten de mijlzone moeten blijven, maar dus ook tegen de E.E.G.-landen.

Voor België zou dit ogenschijnlijk geen al te groot probleem worden, gezien wij niet zoveel eenheden hebben die onder deze maatregel vallen, maar voor Nederland, Frankrijk en Duitsland wordt deze maatregel wel als een zeer zware en onrechtvaardige beperking gevoeld. Deze Ierse bedreiging is immers een medaille waarvan de 2 kanten moeten bekeken worden.

Door de commissie van de Noord-Oost Atlantische visserij werden namelijk reeds meerdere jaren geleden kwota vastgelegd voor bepaalde vissoorten op bepaalde visgronden. Ierland heeft de bepalingen van deze commissie, zoals alle andere landen „aanvaard en bekwaam dat, specifiek voor de „Ierse Zee”, de visstand van tong en pladijs beschermd werd, waarvan respectievelijk 1.700 ton en 5.100 ton per jaar van deze visgrond mag worden weggehaald. Volgens de Nederlandse Visserijstichting gaat het dan ook niet op dat Ierland daarenboven zou mogen beslissen met welke schepen deze 1.700 en 5.100 ton mogen gevangen worden.

Niet ten onrechte wordt aangevoerd dat, eenmaal het toegepaste kwantum is opgevisst, de Ierse Zee voor de rest van het jaar wordt gesloten voor deze bepaalde „opgevisste” soort, zodat de grootte van de vaartuigen in niets de overeengekomen bescherming van de visstand kan bedreigen.

Nogal logisch wordt dan ook het besluit getrokken dat de vaartuigen groter dan 33 m of sterker dan 1.100 pk gerust mogen vissen binnen de Ierse wateren, voor zover de overeengekomen kwota worden geëerbiedigd.

Het vaarplan

Helemaal anders ligt het natuurlijk voor de niet gekwoteerde vissoorten. Het kan de betrachting zijn van Ierland om ook de niet aan beperking onderworpen soorten te gaan beschermen en daarvoor een ander systeem in te voeren dan de intussen gewraakte kwota. In plaats dus van een akkoord te vragen aan de partners om voor bv. makreel, enz..... eveneens kwota in te voeren, hebben de Ieren gemeend hun visstand te kunnen beschermen door te verbieden dat té grote schepen daar komen vissen. Uiteraard wordt daarenboven méér bedoeld dan wat wij de „Ierse Zee” noemen, en strekt Ierland dit uit tot alle wateren rond Ierland (en het is duidelijk dat het invoeren van kwota (waaraan de Ieren ook zelf zouden onderworpen zijn) minder aantrekkelijk is dan de toepassing van scheepsklassen, gezien de Ieren zelf geen vaartuigen hebben van 1.100 pk, enz.

De E.E.G. zag daarin dan ook een discriminatoire maatregel, waar door de meeste E.E.G. landen zouden getroffen worden, maar niet de Ieren zelf. Nochtans bereid om ook de visstand op andere soorten dan tong en pladijs te beschermen, heeft de E.E.G. IN AFWACHTING dat er een GLOBAAL E.E.G.-akkoord kan bereikt worden, voorgesteld dat ieder lidstaat zou opgeven wat het normaal tot 1 juli 1977 aan soorten en hoeveelheden uit de Ierse wateren zou halen en hoe het meent dit te kunnen beperken, hetzij door het aantal eenheden in dit gebied te verminderen, hetzij door het aantal zeedagen te reduceren, enz.....

Daarenboven, en omdat niet alleen het visbestand in de Ierse wate-

(Vervolg blz. 2)

ONVERANTWOORDE ZWARE VERHOOGING DER SCOUWINGSKOSTEN VOOR VISSERSVAARTUIGEN !

In het Staa'sblad verscheen de nieuwe tarifikatie van de schouwingskosten van vissersvaartuigen, onderverdeeld in kosten bij een eerste onderzoek en bij de periodieke onderzoeken.

Zeggen we onmiddellijk dat de plotse en zware verhoging van deze rechten onaanvaardbaar is. Men heeft ook in de Ministeriële diensten de mond vol over de zware uitbatingskosten van onze visserij, de verhoogde brandstofprijzen waar zagezegd het ministerie niet meer in mag tussenkomen omdat de E.E.G.-reglementering het verbiedt en waarbij men er dan nog aan toevoegt dat men dit verbod zelf spijtig vindt en zo meer.

Dit sluit echter dezelfde ministeriële diensten niet uit om overal elders nieuwe heffingen te leggen of de bestaande heffingen te verhogen. Denken we in dit verband maar aan de keuringsrechten en nu de zeer recente kolossaal verhoogde schouwingsrechten ! Dit met ingang van 18 april ! Alleen reeds de keuringsrechten zullen aan de visserij 30 miljoen kosten.

Waar blijven dan al onze organisaties die de belangen van de visserij ter harte nemen ? Waar blijft de Rederscentrale ? Waar blijft de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij ? Werden deze organisaties niet bij voorbaat verwittigd of anderzijds in de besprekingen betrokken ?

Zo niet, waar blijft dan de tegenwoordig zo geroemde inspraak ? En zo de Producentenorganisatie en de Bedrijfsraad niet gehoord werd, dan kunnen we ons toch de vraag stellen of de autoriteit en het prestige van deze verenigingen zo laag bij de grond gezakt is dat men ze als „quantité négligeable” beschouwt ! We komen hier zeker op terug want we hadden graag dat de verantwoordelijken in dit verband gekend geraken.

Van Overheidswege laat men wel uitschijnen dat de eerste tarieven sinds 1964 niet meer gewijzigd werden, hetgeen niet wegneemt dat het op een onmogelijk moment is dat men met dergelijke zware verhoging aankomt en in elk geval, als de tarieven mogen verhoogd, dan niet zoals nu.

De schouwingstarieven worden in twee tabellen weergegeven naar gelang men te doen heeft met vaartuigen die geklasseerd zijn of niet. Vermits de vissersvaartuigen allen niet geklasseerde vaartuigen zijn, geven we slechts de oude en nieuwe schouwingstarieven voor deze laatste weer.

De vroegere tarieven voor een eerste en de periodieke schouwing van een schip waren :

	eerste schouwing	periodieke
tot 25 ton	600	400
25 tot 75 ton	1200	600
75 tot 150 ton	1500	750
150 tot 300 ton	1900	4500
300 tot 500 ton	2250	3750
enz...		

Thans wordt dit vanaf 18 april :

tot 25 ton	7500	2000
25 tot 50 ton	300 fr per ton	1500 fr + 20 fr/t
50 tot 100 t.	2500 fr + 250 fr/t	1600 fr + 18 fr/t
100 tot 150 t	7500 fr + 200 fr/t	1800 fr + 16 fr/t
150 tot 300 t.	15000 fr + 150 fr/t	2400 fr + 12 fr/t
300 tot 500 t	30000 fr + 100 fr/t	3000 fr + 10 fr/t
enz...		

(Vervolg blz. 2)

Schandelijk optreden van Arbeidskontrole MOET OOK DE VISMIJN VAN OOSTENDE ER AAN ?

Paasmaandag — Groot Alarm in de Oostendse vismijn. Arbeidskontrole.

Er werd namelijk gewerkt in sommige pakhuizen... Laat ons liever zeggen in het merendeel der pakhuizen, doch gelukkig werden allen niet geverbaliseerd.

Wie de inspektors opgezonden heeft is voornamelijk niet duidelijk, alhoewel we wel kunnen vermoeden uit welke hoek de wind waait.

Tegen verschillende groothandelaars werd proces verbaal opgesteld, wegens werken op een wettelijke feestdag.

De vis die op paasmaandag door de betrokken vishandelaars verwerkt werd, was hoofdzakelijk vis die overvloedig op goede vrijdag op de Oostendse vismarkt was aangevoerd.

Wilden sommige firma's geen bijkomende buitenlandse markt voor de Belgische visserij verliezen dan diende in sommige sectoren wilens nilens gewerkt.

Trouwens werd er op Paasmaandag in de vismijn, garnalen en vis officieel verkocht.

Ook wij verkiezen Paasmaandag thuis te blijven en geen dubbele daguren aan onze werkmannen te betalen.

Wij verliezen er alleen maar geld bij.

Maar als het moet, moet het. Het heeft dus geen zin meer, vis aan te voeren de vrijdag vóór de feestdagen.

Wij zullen ze gewoonweg laten staan.

Getekend. Een groep visgroot-handelaars.
P.V.B.A. De Voorzorg Verbanck
P.V.B.A. Edelfish
Visgroothandel Victor Corneille
P.V.B.A. Verleye

Nota van de redactie :

Het is duidelijk dat deze controle slechts gebeurd is op aan-

klacht. We zullen er waarschijnlijk niet ver mis van zijn als we veronderstellen, dat de syndikaten hier weerom de hand in hebben. We menen dat er in het visserij-bedrijf andere katten te geselen zijn, dan het zogezegd onwettelijk werken op Paasmaandag wegens urgentie omdat de vis niet wacht en omdat ook de klant niet wacht. In andere bedrijven, die niet tijdgebonden zijn kan men zijn bestelling aanpassen. In de visserij hangt men af van de aanvoer die dan nog op beurt afhangt van weers- en vangstomstandigheden.

Zoals voor de Horeca-sektor die typisch nu juist op zon- en feestdagen haar voornaamste werkdrijfivigheid kent, moet er ook in sommige omstandigheden voor de visbe- en verwerkende bedrijven een uitzondering gemaakt worden.

Hopen we nu maar dat de arbeidsrechtbank waar de overtredingen eventueel zullen voorkomen, de wet niet naar de letter toepast maar naar de geest en de uitzondering en goede trouw van de vishandelaars aanvaardt.

Daarenboven moet de schepen van de vissershaven en zijn syndikaat toch beter begrijpen dan wie ook, dat vis een bederfbare waar is en dat het niet opgaat de visserij, die er de gevolgen van draagt, nog meer te pesten.

Waar is Oostende Euro-vissershaven? En heeft men te Zeebrugge hetzelfde gedaan?

RUMOER ROND IERLAND

(Vervolg van blz. 1)

ren maar in de ganse communautaire zee (waarvoor geen of onvoldoende soorten gekwoteerd zijn) moet beschermd worden, werden alle lidstaten gevraagd een dergelijk vaarplan in te dienen voor de visgebieden VI en VII.

Uit dit alles blijkt natuurlijk duidelijk, dat niet altijd de bezorgheid voor de bescherming van de visscholen een regering naar bepaalde maatregelen doet grijpen, als wel de bedoeling om voor de eigen nationale visserij zoveel mogelijk voordeel te puren uit de nieuw geschapen toestand van de 200 mijl zone.

Engeland bvb. die steeds als grote verdediger van beschermingsmaatregelen is opgetreden, stelde plots voor dat de huidige geldige kwota zouden geëerbiedigd worden maar dat de vangsten van de Engelse visserij binnen de 12 mijl niet in de kwota zouden begrepen zijn. Men aanvaardt algemeen dat de vis juist binnen de 12 mijl wordt gekweekt, zodat er daar niets of het minst zou mogen gevangen worden, waar het Engelse voorstel juist het tegenovergestelde resultaat zou hebben.

We mogen verwachten dat er nog een lange weg moet worden afgelegd vooraleer een algemeen aanvaard E.E.G.-akkoord zal bereikt worden, maar als onze minister van landbouw even hardnekkig blijft vasthouden aan de bepalingen van het Verdrag van Rome en daarop geen duimbreed toegeeft, blijft er voor onze visserij een reële overlevingskans.

J. Deroose

ONVERANTWOORDE ZWARE VERHOOGING DER SCHOUWINGSKOSTEN VOOR VISSERSVAARTUIGEN !

(Vervolg van blz. 1)

We kunnen nu reeds onmiddellijk vaststellen dat een kustvissertje die vroeger voor een eerste schouwing 600 fr. betaalde, er nu 7.500 fr. voor zal betalen. Voor de periodieke schouwing was dit vroeger 400 fr. en nu 2.000 fr. !

Een vaartuig van bv. 130 ton betaalde vroeger voor eerste schouwingsrechten 1.500 fr. Nu wordt dit 7.500 fr. vermeerderd met 200 fr. per ton, of (op basis van onze 130 ton) nog eens 26.000 fr. bijkomend of in totaal 33.500 fr. ! Voor welke melkkoe houdt men de vissers dan in het ministerie ? Voor een vissersvaartuig van 250 ton wordt dit 41.250 fr. ! We vragen ons inderdaad af wie het peterschap van deze schandelijke verhoging op zich durft nemen en we roepen nu reeds alle reders tot een protestactie op. 't Wordt tijd dat het triestig toezien een einde neemt.

We komen hier zeker op terug.

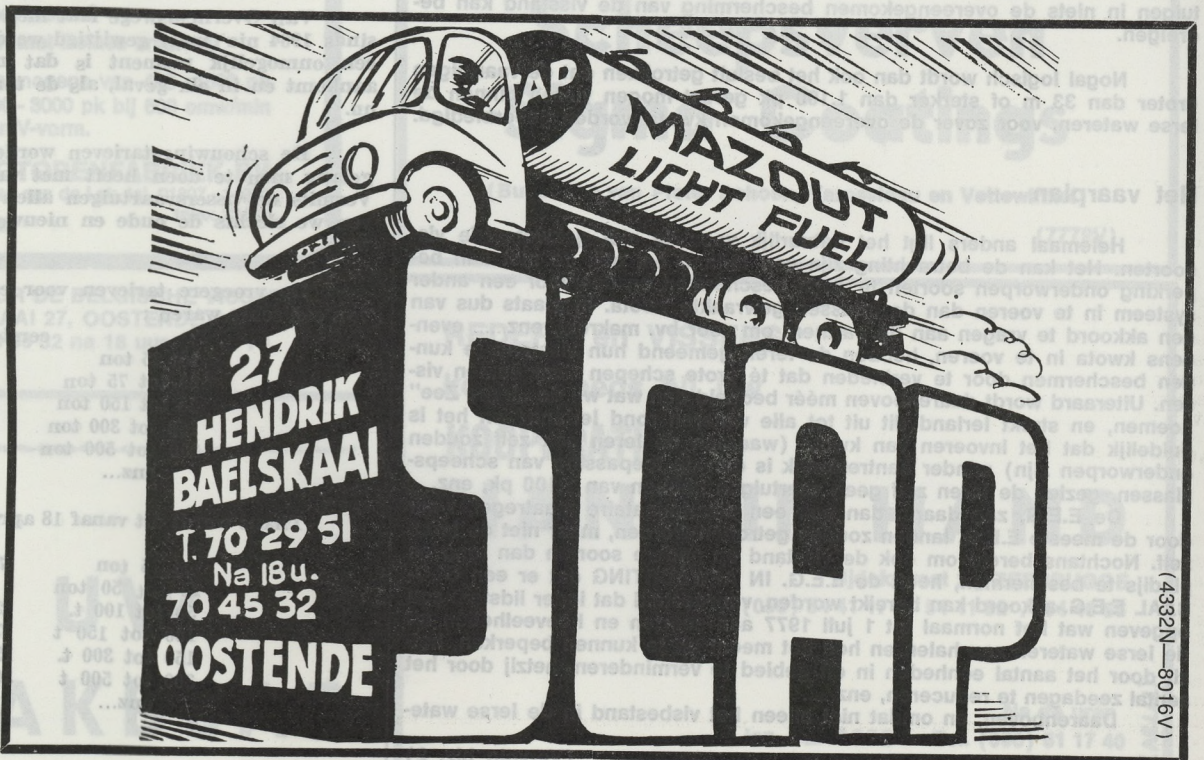
P. Vandenberghe

ONGEVALLEN OP ZEE

— Tengevolge van storm liep de Z.578 „Carobein” van de rederij Carobein, schade op aan reling en spanten. Het vaartuig kreeg ook tros in de schroef, waardoor het diende opgesleept te worden door de Z.512.

— Ingevolge keerkoppelingsschade diende de N.345 „Finistère” van J. Legein, opgesleept te worden naar de haven Nieuwpoort, door de N.723 „Pallietier”.

— De Z.516 van de rederij Jacoba, kreeg in zee een zware ruk, waardoor de winch schade opliep. Vastgesteld werd dat een roulement van de winch gebroken was.



HET VERGAAN VAN DE B.604 „IBIS“

Hoofdwaterschout Vermeulen voor de rechtbank als getuige

Zoals men zich herinnert, werd in de eerste rechtszitting de heer O. Vermeulen, hoofdwaterschout, door de verdediging gevraagd als getuige. In een tussenvonnissen verleend door de rechtbank en waarvan lezing werd gegeven, werd de verdediging in deze eis afgewezen en mag de heer Vermeulen wel degelijk als getuige gehoord worden. De hoofdwaterschout zou volgens de raadsman van kapitein J. Fleet niet als onpartijdige deskundige opgetreden hebben in de eerste gehoorzitting, maar veel meer als aanklager. Het is duidelijk dat men nu kan verwachten dat de verdediging voortdurend op de hals zal zitten van de heer Vermeulen en zoveel mogelijk zijn getuigenis zal trachten aan te vallen en af te zwakken. Maar het gaat hier om een politieofficier die het onderzoek in al zijn vormen leidde.

GEEN RADARSIGNALLEN

ONTVANGEN

Veel is bij deze nieuwe gehoorzitting, waarbij de Engelse kapitein John Fleet strafrechtelijk vervolgd wordt, niet uit de bus gekomen. Men had het er in hoofdzaak over het niet opvangen op de beide radars van de Britse «Bowstream» van aanwezigheidsignalen van het vissersvaartuig. De raadsman van de Britten nam deze gelegenheid te baat om nogmaals zijn stelling naar voor te brengen alsof de B.604 op dit ogenblik reeds met de kiel in de lucht dreef. Dit zou nu juist de reden zijn waarom er dan geen signalen van het vissersvaartuig konden opgevangen worden.

We moeten hier natuurlijk in het midden laten of men de radars aan boord van de Bowstream werkelijk wel zo goed in het oog had, niettegenstaande ze wel functioneerden zoals uit verscheidene getuigenissen van de bemanning van dit schip kan afgeleid worden. De kapitein en de eerste stuurman zouden beiden elk één der radars bediend hebben. Het blijft dus een mysterie waarom men de B.604 op geen der beide radarschermen heeft zien verschijnen! Het getuigenis van eerste stuurman Baumgartner van de «Bowstream» bracht in feite dus niet veel meer klaarte bij.

Zoals men zich wel herinnert, was de Britse zandboot «Bowstream» in de potdichte mist uit de haven Zeebrugge uitgevaren en zowat 3 mijl buiten de haven in aanvaring gekomen met de B.604 die kapseisde en waarbij 5 vissers het leven verloren.

OVERDREVEN SNELHEID ?

Aan de hand van een goed ingeklede bewijsvoering toont hoofdwaterschout Vermeulen dan aan, dat de snelheid van de „Bowstream” minstens 10 mijl moet geweest zijn, hetgeen in deze potdichte mist onverantwoord is. Meester Clincke van de verdediging pakte het getuigenis van de hoofdwaterschout hard aan en stelde hier tegenover het getuigenis van loods Boone die zich aan boord van de „Bow Prince”, een zuster-

schip van de „Bowstream” bevond. Deze laatste had de Bowstream op zijn radar gevolgd en aan de hand hiervan kan hij getuigen dat deze zeker geen overdreven snelheid had.

Volgens de hoofdwaterschout is het ook geen bewijs van goede zee-manschap om in de dikke mist op de automatische piloot te varen en is het zeker een zware fout in dergelijk weder in zee te gaan steken. We voegen hier aan toe dat het juist een ogenblik was waarop veel vissersvaartuigen binnenkwamen en dat ook kapitein J. Fleet dit had moeten weten en tot uiterste voorzichtigheid manen.

WAAROM GEEN

REDDINGSBOOT ?

Ondervraagd waarom men geen reddingsboot had uitgezet, antwoordde de eerste stuurman Baumgartner dat de „Bowstream” hier-

toe niet voldoende bemand was en dat men in dergelijke mist de reddingsboot gemakkelijk kon kwijt spelen. Daarbij werden volgens hem geen klopsignalen gehoord. De stuurman beweert dat men toch de reddingssloop zou uitgezet hebben had men de aanwezigheid van drenkelingen gewaar geworden. In het andere geval bleef het onverantwoord dit te doen.

Uit de latere getuigenis van de hoofdwaterschout bleek dat het wel verantwoord was een reddingsboot uit te zetten waarvoor men slechts 3 man nodig had en niet 6 man zoals Baumgartner beweert. Dan had men ook de gekapseisde B.604 kunnen enteren met de aan boord zijnde katrollen van de „Bowstream”. Wij voegen er aan toe dat men dan waarschijnlijk minstens ook de ligplaats van de B.604 met een boei had kunnen lokaliseren.

In andere landen gebeurt dat wel. Het is zeker wel één der eerste malen dat een kapitein strafrecht-

terlijk vervolgd wordt wegens zware fouten na een aanvaring. De uitspraak zal dan ook zeker wel speciaal gevolgd worden en jurisprudentie maken.

Wel is het op zekere manier een handicap dat rechters die geroepen zijn om een oordeel te geven en een vonnis te vellen, niet zo een bijzondere kennis hebben van aanvaringen op zee. We menen dan ook dat het veel meer zou aangewezen zijn dat de Onderzoeksraad voor de Zeevaart in dergelijke gevallen zou geroepen worden te zetelen en zoals in strafzaken door een beroepsmagistraat aangevuld die de Onderzoeksraad voorziet. Hij zou zich echter in ieder geval omringd weten van deskundigen en van mensen uit het vak. Het zou dan ook niet meer voorkomen dat men een deskundige als hoofdwaterschout Vermeulen tracht te wraken, want, de rechtbank zou praktisch samengesteld zijn uit deskundigen en vakmensen. Men heeft wel een Arbeidersrechtbank kunnen oprichten.

IJslandse beschermingsmaatregelen voor de kabeljauwstand

Het is vooral de kabeljauwstand die in IJslandse middelen nog altijd onrust baart. Men zit natuurlijk met het probleem dat men niet ineens drastisch kan beperken omdat dit te zware gevolgen zou hebben zoals onder meer het verloren gaan van veel jobs, het in falling gaan van verscheidene rederijen, die zich bijzonder op de kabeljauwvangst gespecialiseerd hebben, het verloren gaan van een buitenlandse markt voor dit produkt en ook in de buitenlandse handel.

Hierop heeft het Zeewetenschappelijk vorsingsinstituut het maximum kontingent vooropgezet dat mag gevangen worden voor 1977, namelijk 275 duizend ton. Men heeft zich dan van overheidswege in betrekking gesteld met het bedrijf en deze heeft zelf zijn instemming betuigd met een maximum aan beperkingsmaatregelen. Tevens heeft deze vereniging er op aangedrongen, dat men vooral tot bescherming zou overgaan van ondermaatse vis en men hiervoor volgende maatregelen in voege zou brengen :

- 1) bepaalde gebieden zouden verboden worden voor het vissen wanneer kleine onvolwassen vis in de vangsten wordt vastgesteld.
- 2) sancties zouden toegepast worden telkens er overtredingen vastgesteld worden op het nemen van ondermaatse vis.
- 3) jonge scholen in hun uitzwermen zouden bestudeerd worden en

garnaalvisserij zou verboden worden wanneer kuitrijpe vis naar deze plaats komt om kuit te schieten.

4) dat er strengere wetgeving zou komen op de netten aan boord en op het bergen van ondermaatse vis.

Noteren we dat deze maatregelen bestemd zijn voor de inlandse visserij en natuurlijk ook voor die buitenlandse die nog in de IJslandse wateren toegelaten zijn. In het licht van deze maatregelen mogen we dus wel zeggen dat IJsland inderdaad niet in de eerste plaats op roofofbouw uit is, maar wel degelijk op beschermingsmaatregelen.

Zeggen we nog dat in het toegemeten totaal van 275 duizend ton voor het jaar 1977 nog het buitenlandse kontingent zit dat van het inlands kontingent dient afgetrokken. Het gaat hier over de 8 duizend ton die de Faroë toegemeten wordt, de 5 duizend ton van West-Duitsland, de 500 ton van Noorwegen en de 1.500 ton voor België. We mogen hier niet uit het oog verliezen, dat het hier over een bepaalde vissoort gaat, namelijk de kabeljauw en gul en niet over de totaliteit aan IJslandse vis, zodat onze IJslanders met het hun toegemeten kontingent van 1.500 ton, of anders uitgedrukt, met hun 30 duizend bennen zeker niet te ver springen niettegenstaande het beperkt aantal Belgische vaartuigen op IJsland.

Alhoewel de IJslandse redersver-

eniging erkent, dat het beperken tot 260 duizend ton voor de eigen vloot wel enig effect kan hebben op de kabeljauw, samen met de minimummaaswijdte van 15,5 cm, worden toch nog naar strengere straffen uitgezien. Aldus stelt deze redersvereniging voor, eens dat men tot op 240 duizend ton zou gekomen zijn, de overige 20 duizend ton te verdelen naar rato van een maximum vangst per schip. Volgens dezelfde producentenorganisatie zal deze 240 duizend ton reeds bereikt zijn einde augustus van dit jaar en vanaf dit ogenblik moet de kabeljauwvangst beperkt worden per schip zodanig dat de overige 20 duizend ton verspreid zouden worden over de laatste vier maand.

Daarenboven komt echter dat de redersvereniging wenst dat de bestaande visserijconcessies met de buitenlanders zouden opgezegd worden en niet meer vernieuwd.

Anderzijds beveelt de vereniging de eigen visserij aan, dat men meer op soorten zou gaan vissen die minder in hun bestaan bedreigd zijn. Wel is de vereniging zich bewust dat de vangstbeperking op de kabeljauw wel aanleiding zal geven tot plaatselijke moeilijkheden binnen de eigen visserij. Men hoopt anderzijds hierbij dat de maatregelen getroffen tegenover de eigen visserij toch wel de nodige belangstelling zullen bijgebracht hebben in de andere landen.

Zal men de inning van de keuringsrechten doordrijven ?

Door het stadsbestuur van Brugge die zelf de verkoop leidt in de afslag van de vismijn te Zeebrugge, is overgegaan tot aanmaning van de betaling van keuringsrechten bij aanvoer van vis in de vismijn. In dit verband zond de Beroepsvereniging van de Visgroothandel van België, sekretariaat : Vismijn 44 te Oostende, een volgend schrijven aan haar leden :

Geacht medelid,
Door het stadsbestuur van Brugge is overgegaan tot aanmaning van het betalen van de keuringsrechten bij aankoop van vis in de vismijn van Zeebrugge. Gezien het Koninklijk Besluit van 29 maart 1977 waarbij de koper als eventuele betaler van deze rechten aangeduid wordt, ONGELDIG is, hebben wij een advies geraadpleegd. Wij voorzien dan ook een geding ahangig te maken bij de Raad van State om de nietigverklaring van dit K.B. te bekomen. Door dit feit, dus van zowaast de procedure aan gang is, wordt de uitvoering van het K.B. opgeschort. In het eerste geval kunt u bij niet-betaling van deze rechten een proces oplopen, doch daar dit K.B. ongeldig is, kunt u niet veroordeeld worden.

Wij houden u verder op de hoogte.

Aldus dit schrijven.

«Het Visserijblad» is zeker wel de eerste geweest om de wettelijkheid van het K.B. in vraag te stellen, alhoewel dit niet om dezelfde reden is waarvoor de handel het nu doet. Bij ons ging het zeker in de eerste plaats om de nutteloze onproductieve kosten die door deze keuring worden opgelegd met een verwijzing dat de reders hiermede bezwaard werden zonder dat ze zich in feite hiertegen kunnen verweren, daar zij deze kosten in hun produkt niet kunnen doorrekenen. Ons bezwaar ging vooral tegen de instelling zelf van de keuring, gezien deze er beslist niet noodzake-

lijk was vanwege klachten of het doordraaien van niet voor consumptie geschikte vis. Dit laatste straft zich tenslotte zelf, en we geloven niet dat één enkele handelaar dit tweemaal zou moeten proberen. Het is trouwens zeker niet de Inspektie op de Vleeshandel waarop men in de vishandel gewacht heeft om goede waar aan de man te gaan brengen. Anders is het echter wel in de vleeshandel, waar men het produkt behandelt en waarop de producent wel wat heeft door insputtingen allerhande. Ook is vlees dat niet geschikt is voor consumptie moeilijker te herkennen en weet men pertinent goed dat dode beesten er ook al wel eens doorgedraaid worden, ook al vanwege het kolossaal verlies dat zo'n beest betekent. Dit is zeker niet het geval in de visserij waar een dood visje of een dode vis geen waarde heeft en indien zo iets mede opgevist wordt, gaat dit terug in zee. Men heeft inderdaad geen belang het uitzicht van een ben verse vis omlaag te halen door een paar opgeviste beesten. We blijven er dus bij dat de instelling van een keuringsdienst in de Belgische afslagen zeker zinloos is en juist maar bedoeld om jobs te scheppen voor dierenartsen ten laste van het bedrijf. Als men deze laatste trouwens gade slaat, dan ziet men duidelijk, dat men voor dergelijk werk zeker geen dokters nodig heeft, maar degelijk onderlegde vakmensen zoals onder meer diegenen door het Oostends stadsbestuur gevormd. De briefjesleggers van de Vleesinspectie, want tot dit soort werk beperkt zich hun tussenkomst, zullen eveneens deze vakkennis moeten opdoen en daarvoor mogen ze zelfs al hun wetenschappelijke en laboratoria - proef-ondervindelijke bagage gerust thuis of op de universiteit achterwege laten. Dat hebben zij hier zeker niet van doen.

DE ONWETTELIJKHEID DER KEURINGSRECHTEN

Wat nu de onwettelijkheid der

heffingen betreft, maken we hier een duidelijk onderscheid tussen, enerzijds de relatie tussen het K.B. en de wet van 1965 en anderzijds tussen het K.B. en de E.E.G. verordeningen. We weten nu zoal allemaal dat het laatste K.B. dat de heffingen ten laste van de handel legt, zeker niet in overeenstemming te brengen is met de wet zelf en deze zelfs tegensprekt. Volgens de wet zouden deze heffingen wel op de aanvoerder van de dieren (vis) mogen gellegd worden, met andere woorden op de reders die hun produkt in de afslag zetten en op de invoerders die in feite vis (dieren) uit het buitenland invoeren. Hier komt men dan echter in konflikt met de E.E.G. verordeningen en er zijn reeds voorbeelden waarin de Staat veroordeeld werd omdat de heffingsrechten als verkapt (douanerechten door het Hof van Justitie van de E.E.G. aangezien worden en afgewezen worden. De keuring zelf wordt niet als iets onwettigs aangezien, maar de heffingen zijn het wel. Als België dus zijn onproductieve administratiekosten wenst uit te breiden door het inbrengen van een veterinaire keuringsdienst, dan moet dit door het Belgisch budget, dit is, door de lastenbetaler gedragen worden. Het bedrijf zal hier tenslotte toch vrij uitgaan, maar wij

blijven er dan nog altijd bij, dat de gemeenschap deze onnuttige last op de hals krijgt en ten slotte toch ook, al weze het in zeer beperkte mate, onrechtstreeks, het bedrijf zelf. De keuringsdienst was en blijft zeker geen noodzakelijkheid en is er volgens ons alleen gekomen om het overschot aan dierenartsen enigszins te kunnen afwentelen. We klagen in ons land nu reeds duidelijk over de zware administratieve kostenlast. Men gaat dit nog een beetje gaan opdrijven, zeer zeker met de medeplichtigheid van de ambtenarij (of wat dacht je anders) en het is tegen deze brutale geldverspillingen dat iedereen, waar ook, zich moet verzetten. We gaan zo heel duidelijk naar het belastingzaaien om de belasting en het oogsten van ambtenaren. Men zou liefst eens overwegen te manifesteren tegen de inflatie van ambtenaren, dat een aanslag is op het brood van de productieve werkers, in plaats dat deze zich altijd meer en meer keren tegen de werkgevers. Een uitzuivering op de ambtenarij zou de onrechtstreeks kostende factoren van de bedrijven heel wat drukken, evenals de kosten op de loonfiche van de werkmaker. Laat ons daar eens meer aan denken.

BILLIAU Leo

De onwettelijkheid van de viskeuringsrechten

In verscheidene nummers van ons blad en speciaal in dat van 8 en 15 april, hebben we op de onwettelijkheid van de heffing gewezen en op het feit dat het nieuw K.B. regelrecht in strijd is met de wet. Ook in Holland wordt men wakker.

Volksvertegenwoordiger Vandamme, die van zeer nabij de artikels in ons blad volgt, had in datum van 24 febr., de minister van Volksgezondheid, hiernavolgende vraag gesteld, waarop we ook het zeer ontwikkend antwoord weergeven.

Het luidt :

«Bij arrest van 15 december 1976 heeft het Hof van de Europese Gemeenschappen beslist dat keuringen aan de grens bij de invoer van dieren en vlees bestemd voor menselijke consumptie, maatregelen vormen van gelijke uitwerking als kwantitatieve beperkingen, verboden bij artikel 30 van het Verdrag.

Het Hof onderlijnt dat als heffingen van gelijke werking als douanerechten zijn te beschouwen, de geldelijke lasten, die op produkt worden gelegd naar aanleiding van keuringen bij grensoverschrijding.

Is het voorzien van keuring en het leggen van keurrechten bij de invoer van vis niet strijdig met de beschikkingen van het arrest van het Hof van 15 december 1976?»

ANTWOORD :

Ik heb de eer het geacht Lid mede te delen dat het probleem, opgeworpen in zijn bovenvermelde vraag, de bijzondere aandacht geniet van mijn departement.

De Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft overigens bij brief aan de permanente vertegenwoordiger van België bij de Europese Gemeenschappen haar standpunt bekendgemaakt in verband met dit probleem.

Interessant ware te weten wat deze Commissie er van denkt.

Deze brief wordt thans onderzocht door de administratie van mijn departement en de Regering zal terzake haar houding bepalen.

Nota der Redactie :

De minister is inderdaad zeer voorzichtig in zijn antwoord en geeft geen mededeling van het standpunt ingenomen door de Commissie van de Europese Gemeenschappen. Uit het feit dat de brief thans door de administratie van het departement van de minister onderzocht wordt, kunnen we toch reeds gissen dat de Commissie zeker niet is kunnen akkoord gaan met de heffing van keuringsrechten op de in- en aangevoerde vis. Men beschouwt deze inderdaad als verkapt douanerechten die de prijs van het produkt verzwaren en aldus diskriminerend werken ten overstaan van de partnerlanden van de E.E.G.

Op ongeveer dezelfde manier heeft Frankrijk getracht de invoer van goedkope Italiaanse wijn te verhinderen door rechten te leggen die men als douanerechten kon beschouwen. Frankrijk werd dan ook in dit verband door de Commissie terecht gewezen. Wanneer men in E.E.G.-verband tot afschaffing van douanerechten overgaat, dan gaat het niet op andere rechten te gaan heffen die zowat hetzelfde betekenen.

P.V.

INPLANTING NOORSE VISDROGERIJ OP EILAND LEWIS

Een Noorse firma, kreeg van de lokale autoriteiten van het eiland Lewis de toelating om een visdrogerij met bijhorende landingspier op te richten. Deze inplanting zal zowat 50 miljoen B. Fr. kosten.

Wel moet de Schotse regering nog deze toelating bekrachtigen, maar men ziet hier geen moeilijkheid in. De visdrogerij zal zich vooral toeleggen op het bewerken van de witte leng. Gezien men echter over deze soort slechts in voldoende mate over de maanden april tot september zal kunnen beschikken, plant men eveneens koolvis, blauwe leng, lom, blauwe wijting en makreel te bewerken, allemaal vis die niet aan kwota onderhevig zijn.

Dit nieuwe bedrijf zou jaarlijks zowat 4.500 ton verse vis nodig hebben in het beginstadium om dan 6.000 ton te bereiken na 3 jaar om tot een maximum bewerking te komen van 7.500 ton. Speciale drogerijmachines zullen gebruikt worden. Men zal vooral uitvoeren naar

de Skandinaafse landen, Italië en Afrika. Men overweegt later eveneens een vismeelfabriek in te planten ! Niettegenstaande de verwerking van deze grote massa vis, zal er toch maar 34 man vast personeel gebezigd worden en 15 «part-time's»

Men wacht alleen nog op de goedkeuring voor de Schotse bevoegde Staatssekretaris om met de bouw te beginnen. Men hoopt operationeel te kunnen starten in 1978. De nieuwe inplanting wordt echter op gemengde gevoelens onthaald door de lokale visserij, die onmogelijk zelf voor dergelijke hoeveelheden kan zorgen zodat men verwacht, dat het bedrijf beroep zal moeten doen op buitenlandse schepen zodat men vermoedt dat Noorwegen langs dit bedrijf een open poort wenst in stand te houden voor hun eigen visserij door hun schepen aan de bevoorrading van dit bedrijf te verbinden en in Stormoway te laten inregistreren mitsgaders een paar lokale vissers mede aan boord te nemen.

Propaganda voor koolvis in Nederland

(Vervolg van vorige week)

4. DE GROOTHANDELSMARKTEN

De prijsvorming op de afslagen is uiteraard een afspiegeling van zowel omvang en kwaliteit van de aanvoer, als van de afzetmogelijkheden op de verschillende deelmarkten. Een bijzonderheid bij koolvis is, dat deze vissoort voor een belangrijk deel in Duitsland (Cuxhaven en Bremerhaven) wordt gelost.

Bij gemengde rondvisreizen wordt vaak de koolvis en eventueel de roodbaars naar Duitsland gebracht en de rest (kabeljauw, schelvis) naar IJmuiden.

4.1. De afslag in IJmuiden

De afslag in IJmuiden wordt gekenmerkt door het zeer onregelmatige aanvoerpatroon van koolvis. Dit geldt niet alleen per seizoen, maar vooral ook de onregelmatige aanvoer per week en per dag. Illustratief is het gezegde, dat als slechts twee Nederlandse schepen op koolvis gaan, het niet meevalt om deze schepen niet op dezelfde dag binnen te laten komen.

De koolvis die in IJmuiden aan de markt komt heeft een vast afzetpatroon dat nauw samenhangt met de sortering :

— Grote koolvis I

Wordt vlot opgenomen door de vershandel (binnenland en export) en door de producenten van Seelachs in Öl. Over het algemeen bestaan geen afzetproblemen. Alleen in het voorjaar als de vis wat magerder is, en het «Speckfisch» probleem zich voordoet, zijn er weleens afzetmoeilijkheden.

— Koolvis II en III

De basismarkt voor deze sortering is de visverwerkende industrie in Duitsland (vooral sort. II). Verder wordt deze sortering ook voor afzet in het binnenland gebruikt als vervanger voor kabeljauwfilets als deze schaars zijn (vooral sort. III). Schaarste aan kabeljauw is dan ook direct merkbaar in de koolvisprijs.

— Koolvis IV

In Nederland is dit alle koolvis (tot 57 cm). In Duitsland onderscheidt men nog koolvis IV, V en VI. Als we deze laatste indeling aanhouden, dan is de afzet van koolvis IV nog probleemloos. Er is echter ergens een ondergrens, waar beneden koolvis niet meer afgenomen wordt door Duitse afnemers. Ook de Nederlandse vershandel is hiervoor niet in de markt, omdat de filets te klein worden. De handel ziet graag een filet van minstens een kilo. De kleinere sorteringen vinden nog een afzet naar binnenlandse bakkerijen (tegen prijsniveau 80 ct per kg. voor lekkerbekjes) of naar drogerijen/zouterijen, hoofdzakelijk in België.

Over het algemeen zijn het deze kleine sorteringen, die moeilijkheden opleveren bij de afzet van koolvis. Afhankelijk van het seizoen maakt deze sortering een groot deel uit van de totale koolvisvangst ('s zomers tot 90 t.h., 's winters kan de verhouding omgekeerd liggen). Mogelijk speelt hierbij het vangstgebied ook een rol.

4.2. Afslag in Bremerhaven en Cuxhaven

In Duitsland sluit men zich wat de koolvis betreft niet aan bij de EG-opvangregeling. Men heeft een eigen regeling op vrijwillige basis ingesteld door de SAG (Seefisch Absatz Gesellschaft). Deze regeling is gebaseerd op een zgn. dubbel afslagsysteem (in feite zou men beter kunnen spreken van opslag, want de prijs gaat van laag naar hoog). De eerste afslag had in 1976 als ophoudprijs 45 pfg per pond. Vindt een partij tegen deze prijs geen afname dan komt ze in de tweede afslag. Deze is uitsluitend bedoeld voor koolvis die bestemd is voor de zouterij en voor export naar Zaïre. De ophoudprijs is 32 pfg per pond (eveneens in 1976). De EG-ophoudprijs ligt tussen beide SAG-prijzen in (in 1976 bij 39,5 pfg). Mocht een partij ook tegen 32 pfg geen markt vinden dan valt men direct terug op de vismeelprijs; dit komt echter in de praktijk vrijwel niet voor. Zodra een partij over de tweede afslag is verkocht dan wordt door SAG-personeel dagelijks gecontroleerd of deze vis inderdaad ook voor de zouterij wordt bestemd. Bovendien betaalt de afnemer in eerste instantie steeds 45 pfg maar krijgt het verschil met de betaalde prijs (tussen 45 en 32) terug, zodra is aangetoond dat de betreffende partij als gezouten vis is geëxporteerd. Dit neemt de indruk niet weg dat de regeling in de

praktijk minder solide zal zijn dan hiervoor is beschreven. De Nederlandse reders hebben de laatste jaren deelgenomen aan de SAG-regeling, mede op verzoek van de Duitsers.

— De Duitse schepen hebben onderling een vorm van aanvoerplanning ingesteld (ook via de SAG). Dit houdt in dat per vangstgebied het aantal eenheden wordt geregeld en dat de vangst per schip in de zomer wordt beperkt. De reden voor deze laatste regeling is dat in de warme zomermaanden de afzet van verse filets minder vlot verloopt, zodat de markt overvoerd zou raken bij inzet van de volledige vloot. Deze beperking zou neerkomen op ongeveer 30 t.h. van de totale capaciteit. Op deze wijze probeert men zoveel mogelijk tegemoet te komen aan seizoenmatige vraagverschillen. Een ander voorbeeld is, dat men zich probeert aan te passen aan het traditionele hoge visverbruik in Duitsland gedurende de Paasweek.

— Wat betreft de Nederlandse aanvoer in Duitsland, is het opvallend dat deze juist op zijn grootst is in het voorjaar op het moment dat het «Speckfisch»-probleem zich voordoet. De prijzen voor grotere koolvis zijn dan relatief laag.

— De aanvoer van de Duitse schepen schiet vaak te kort in de maand januari als gevolg van het binnenblijven tijdens de feestdagen in december. Dit komt tot uiting in een krap aanbod en hoge afslagprijzen in de eerste weken van januari. De Nederlanders kunnen hier nauwelijks van profiteren, omdat dan ook hier de aanvoer vrijwel stilstaat.

— De spreiding van de aanvoer op zeer korte termijn (van dag tot dag) wordt bevorderd door een goed functionerend informatiesysteem van het zgn. «Nachrichtenblatt», dat tweemaal per dag verschijnt. Dit is een lijst van schepen met de verwachte dag dat de aan de markt komen en de lading die ze aan boord hebben. Op deze wijze wordt tot ongeveer een dag of tien van te voren een indruk gegeven over te verwachten aanvoer. Wel is de informatie minder betrouwbaar maarmate de betreffende dag verder in het verschieft ligt, omdat de schepen op het moment dat ze de aanvoerverwachting doorgeven nog vissende zijn. Ook de aanvoer van IJslandse schepen wordt van tevoren opgegeven, doch vaak op veel kortere termijn, omdat de beslissing om in Cuxhaven of Bremerhaven te markten pas één dag of enkele dagen tevoren wordt genomen. De Nederlandse schepen zijn niet opgenomen in het «Nachrichtenblatt», maar er is indirect wel informatie over de aanvoer op elke dag, doordat van tevoren contact wordt opgenomen met de rederij en de factor in Cuxhaven.

— De prijsvorming op de afslagen zou het best zijn aan het begin van de week. Dit zou samenhangen met de slechtere doorstroming van verse filets vlak voor het weekeinde. Op donderdag en vrijdag aangevoerde partijen bereiken niet meer voor het weekeinde hun definitieve bestemming.

— Evenals in IJmuiden is de bestemming van de koolvis afhankelijk van de sortering; grote sortering (koolvis I, II en III) gaat naar de Seelachs in Öl-fabrieken of vindt afzet als verse filet en de kleine koolvis wordt meestal gezouten.

— Over het algemeen ligt in vergelijking met de Nederlandse aanvoer bij de Duitse aanvoer de verhouding tussen grote en kleine sortering wat gunstiger (d.w.z. meer grote koolvis), doordat op verderweg gelegen visgronden wordt gevisd. De trawlers, die verse vis aanvoeren maken reizen van 3 weken en gaan vaak tot ZW-IJsland. Tijdens de eerste zes dagen wordt naar de visgronden gestoomd, zodat de vis maximaal 15 dagen oud is, als deze aan de markt komt.

— De Nederlandse reders voeren in het voorjaar hun koolvisvangst vaak direct aan in Duitsland (meestal Cuxhaven) vanwege de stabiele prijzen vergeleken met IJmuiden. Bovendien zijn er in Cuxhaven betere losfaciliteiten. In IJmuiden is sinds de opheffing van de Stichting Vislosregeling geen lospersoneel meer. Ook voordien was het lossen in Duitsland al goedkoper. In het verleden heeft het ook nog een rol gespeeld dat in IJmuiden wel en in Duitsland geen heffing moest worden betaald bij aanvoer van koolvis.

(t vervolgt)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

NUTTIGE WENKEN VOOR ONZE VISSERS EN ZEEVARENDEN

Het nieuw Internationaal Boeienstelsel

BOEIEN (1)

Het is dus zover dat een aanvang zal worden gemaakt met de vernieuwing van het boeienstelsel. Dit is geen verandering om maar eens te veranderen, het gaat om de veiligheid van de gehele scheepvaart, zowel voor koopvaardij, zeevisserij als yachting. Kortom het gaat om de veiligheid van al diegenen die de zee bevaren. Het is inderdaad juist dat er eindelijk eens een systeem moet in voege komen dat overal gelijk is, over geheel de wereld. Dat zal het de zeevaarder heel wat gemakkelijker maken. Er zijn vanzelfsprekend heel wat discussies geweest vooraleer men akkoord kwam om een bepaald eenvormig stelsel in voege te brengen en eigenlijk is men dan nog maar eens geëindigd op twee systemen. Een ervan mogen we voorlopig wel vergeten omdat het oog ter studie is en het nog een hele tijd zal duren eer het in uitvoering kan komen, terwijl er anderzijds niet danig veel aandacht moet aan gegeven worden omdat het plaatselijk zal worden gebruikt en in bijzondere gevallen. Maar het Maritime Safety Committee van de Intergovernmental Maritime Consultative Organisation, kort genoemd IMCO heeft haar akkoord gegeven aan het systeem «A» en daar moeten we voorlopig al onze aandacht aan geven.

BOEIEN (2)

De overschakeling van de Noordwest - Europese betoning zal volgende maand beginnen en het is begrijpelijk dat het niet mogelijk is alle boeien van dit gehele gebied zomaar op een korte tijd op te nemen en te vervangen. Daarom zal het juist verschillende jaren duren eer alles op z'n pootjes zal staan. Maar er moet toch ergens begonnen worden en men is besloten aan te vangen in het Kanaal, vervolgens het Nauw van Kales en dan zo op te schuiven naar de Zuidelijke Noordzee. Het is duidelijk dat we een hele overgangperiode tegemoet gaan en dat gedurende deze betrekkelijk lange periode er met aandacht zal moeten gevaren en genavigeerd worden.

Het komt er praktisch hierop neer, dat tussen april en augustus het hele genoemde gebied, Kanaal, Nauw en Kales en Zuidelijke Noordzee moeten bekend zijn met het nieuwe stelsel, «systeem A». Heel dit gebied ligt zowat tussen het zuiden van Boulogne, het noorden van Orfordness met een lijn tot boven Rotterdam.

De volgende fazen volgen dan mekaar op in 1978, 1979, 1980, 1981 en dit dan voor de verschillende gebieden die we dan later wel even van nabij zullen bekijken.

Er mag anderzijds ook niet uit het oog verloren worden, dat dit «systeem A» nu dadelijk ook zal worden ingevoerd op een aantal binnenwateren, zoals de Theems, de Westerschelde, de Beneden-Schelde vanaf de Belgisch-Nederlandse grens tot de rede van Antwerpen, de Oosterschelde en de Rotterdamse Waterweg en de Oude Maas.

BOEIEN (3)

Nochtans volden zeevaarders reeds van heel vroeg de noodzaak aan van een stelsel met boeien en bakens dat over de gehele wereld gelijk zou zijn en in 1889 inderdaad kwamen de meeste zeevarende landen in Washington overeen dat op de weg van zee naar een haven aan stuurboord rode, spitse boeien moesten gelegd worden en aan bakboord zwarte stompe boeien. Een heel eenvoudig maar wel doelmatig systeem. Maar daar eindigt ongelukkig genoeg niet de bebakening. Er komen nog heel wat andere dingen om de hoek kijken en toen het erop aankwam lichten op deze bakboord en stuurboordboeien te plaatsen, gingen de poppen aan het dansen. Tot dan toe was alles goed gegaan, maar die lichten lieten toch vraagstukken ontstaan. Zo gebeurde het heel dikwijls, dat bepaalde landen rode lichten op zwarte boeien plaatsten en witte lichte op rode ! De gedachte was helemaal niet slecht want het was de bedoeling deze lichten te laten samenvallen met de lichten van de haveningangen, zodat een gelijke boeienlijn ontstond.

Toch werd verbeterd voortgewerkt om tot een eenvormig stelsel te komen maar men kan zich gemakkelijk inbeelden, dat het vroeger veel moeilijker nog dan thans moet zijn geweest om een systeem uit te dokteren, dat over de gehele zeevarende wereld zou kunnen worden toegepast. Tientallen jaren waren nodig om nog maar eens de bevoegde mensen samen te krijgen en eerst maar in 1936 werd in Geneve een «Uniform Betonningsstelsel» vastgelegd. Eigenlijk bracht het ook al niet veel zoden aan de dijk want het werd een inventaris van allerhande in gebruik zijnde stelsels. Uiteindelijk maakte het de gehele toestand nog maar ingewikkelder. Maar in de geschiedenis is het nu eenmaal zo, dat we langs daar moesten passeren om te geraken tot de dag van vandaag ! Als het er in 1936 op aankwam de internationale konventie van Geneve te ondertekenen, liep het ook alweer niet van een leien dakje want vele landen, waaronder de Verenigde Staten en Groot-Brittannië, wilden niet mede ondertekenen... Zij behielden gewoon hun eigen «lateraal» stelsel. t.t.z. rood aan stuurboord.

«Lateraal» wil alleen maar zeggen de boeien die men naast zich, dwars van zich ziet liggen.

En toen kwam de tweede wereldoorlog en meteen was het gedaan met de boeienstelsels. Het was het laatste waaraan nog werd gedacht. Na 1945 moest opnieuw aan het werk worden gegaan en in Engeland werd gepoogd de regels van Geneve te volgen t.t.z. het lateraal stelsel, maar dit werd dan zo danig opgevat, dat het allemaal nog maar ingewikkelder werd en daarmee ontstond er voor de zeevarenden nog meer twijfel. Meteen werden de gevaren van aanvaring nogal wat opgevoerd, zonder dan nog maar te denken aan de twijfels die de mensen op de brug bekropen, wanneer ze een kust aanliepen tussen banken en wrakken. Strandingen waren niet van de lucht.

BOEIEN (4)

De verwarring kan het best aangedund worden als volgt : in het Uniform Stelsel heeft een kardinaal merk een dubbel topteken bestaande uit twee boven mekaar geplaatste kegels, waarvan de toppen naar mekaar toe zijn gericht. Een diablolo dus. De landen rondom de Baltische zee vonden er niets beters op (Finland, Zweden, Rusland) dan de kegels met de basissen naar elkaar toe te plaatsen, dus ruiten ervan te maken ! De zeevarende neemt dan dus zomaar een westelijk kardinaal merk voor een oostelijk en omgekeerd. Loodsen waren toen beslist nog meer onmisbaar dan nu !

Doch het gaat niet enkel om toptekens. Als deze oorzaak waren van vele strandingen en aanvaringen in het „Uniform betonningsstelsel”, dan zijn de lichten wellicht nog meer misleidend. Als een zeevarende bij nacht en slecht zicht een klaps een licht voor zijn schip ziet opdoemen, waarvan hij op de kaart helemaal geen spoor heeft aangetroffen, dan moet hij onmiddellijk de juiste beslissing kunnen treffen in verband met de te volgen weg. Het komt er dus op aan, dat de navigator bij het zien van gelijk welke markering, instinktief, positief en korrekt reageert.

Het bewijs werd meermalen geleverd dat het bestaande „Uniform Betonningsstelsel” te ingewikkeld was (zie maar de ramp bij de Varnebank in het Nauw van Kales in 1971). De wrakstukken van de „Texaco Caribbean” die daar gazonken was, waren op de reglementaire manier afgebakend maar zij werden prompt overvaren door het Duitse „Brandenburg” dat dadelijk daarop aan het zinken ging. Toen werden op deze plaats meerdere wrakboeien en een wrakshipje uitgelegd. Maar enkele weken later werden deze wrakken door de „Niki” overvaren, vaartuig dat eveneens verging. Heel dit verschrikkelijke drama kostte het leven aan 51 mensen.

BOEIEN (5)

Er was wel reden toe opdat bepaalde instanties eindelijk eens de zaken van naderbij zouden gaan beschouwen. Het „International Association of Lighthouse Authorities” besloot eindelijk een „Technical Buoyage Committee” op te richten dat als taak kreeg een eenvormig betonningsstelsel te ontwerpen. IMCO had al aangedrongen bij deze gespecialiseerde groepering om zich over het vraagstuk te buigen. En daarmee zijn we gekomen aan het fameuze „Systeem A” waarmee we in de toekomst zullen moeten leren werken. En dat moeten we maar meteen eens onthouden : het „A stelsel” is niets anders dan het kardinaal en lateraal stelsel samen met de rode boeien aan bakboord. De betonningsrichting loopt nu voort vanuit zee naar de havens.

Bakboordmerken zijn rood, stom of spar.
Stuurboordmerken zijn groen, spits of spar.

VAREN (1)

De scheepvaarttrafiek van vier van de twaalf grootste wereldhavens vaart door de straat van Dover. Het gaat hier om Rotterdam, Antwerpen, Hamburg en Londen. Verder zien we daar nog passeren de schepen bestemd voor de vijf grootste havens van Noord-Europa, en hier gaat het om Duinkerken, Amsterdam, Willemshaven, Goteburg, Bremen en Bremerhaven. En daar tussentussen sturen en vissen, malen en korren onze eigen treilers, grote en kleine, wat wij noemen : de westvissers.

De straat van Dover is amper 15 mijlen breed en is 71 mijlen lang vanaf de „Bassurelle” naar de westelijke „Ferry” boei. De diepte bedraagt niet meer dan 24 meter als kleinste diepte in het midden van het diepe vaarwater. Voor de vaart in de trafieklanen komt het hierop neer dat er maar 6,8 mijlen breedte is voor de Noordoostelijke trafiek, dat er maar 1,8 mijlen is voor de diepliggende schepen, een vaarwater dus en dat er voor de Zuidwestelijke varende schepen een straat is van 3,2 mijlen breed.

Als we al die trafiek rekenen, mogen we zeggen, dat er dagelijks 300 schepen in dit gebied varen wat dan ongeveer 12 of 13 schepen per uur betekent.

Sedert de trafieklanen in het leven werden geroepen, is de veiligheid van de scheepvaart in de Straat van Dover aanzienlijk verhoogd. Men moet immers ook niet vergeten dat meteen inlichtingsdiensten voor de scheepvaart zowel langs Britse als langs Franse zijde ontstonden. Dit heeft vanzelfsprekend ook bijgedragen tot een verbetering van de veiligheid.

(Vervolg blz. 7)

(Vervolg van blz. 6)

VAREN (2)

En wat stellen we nu in de praktijk vast? Wat zien zij die daar de hele tijd rondraaien? Tussen de „Bassurelle” en het „Sandtietlichtschip”, zien we de schepen in een baan van anderhalve mijl varen. Vervolgens is het eerste en het meest opvallende dat men vaststelt het feit, dat geen enkel schip bij slechte zichtbaarheid vaart mindert... Eigenaardig verschijnsel anderzijds: de schepen varen meestal in groep.

Volgens de radarwaarnemingen schommelt het aantal passerende vaartuigen in het Nauw van Kales tussen de 15 en de 19 per dag. Door de loodsdiensten werd vastgesteld, dat het gevaarlijkste punt tussen de „Romeoboel”, de „WSW Sandtiet” en de „West Fairy” boei ligt. Dit is het gevolg van het feit, dat de schepen die van de Schelde komen de traфик moeten kruisen om in de Sw-laan terecht te komen.

Het is wel nuttig de aandacht te trekken van de visserij op het gevaar van te korren in deze drukke gegieden. Diepliggende schepen kunnen vanzelfsprekend niet manoeuvreren zoals ze het zouden willen en indien ze dit nog zouden kunnen doen, kunnen de gevolgen daarvan voor haarzelf onoverzichtelijk zijn maar meteen ook voor de omgeving en de andere schepen in de omtrek. Het beste is nog uit de weg te blijven voor de mastodonten en in de eerste plaats voor de eigen zielezaligheid!

VAREN (3)

Wanneer we daarstraks de verscheidenheid van de gebruikte bebakingsstelsels door de verschillende naties kritiekerden, dan moeten we er hier toch op wijzen, dat het boeiensels in het Kanaal zeer goed is opgevat al zijn de boeien na stormweer ook wel eens uitgedoofd. Verder moeten we niet vergeten, dat vele boeien aangevaren worden waardoor ze erg beschadigd worden en dan zelf een gevaar worden. Zowel vissersvaartuigen als vrachtschepen maken zich schuldig aan deze feiten.

TWEE SCHIPPERS IN DE NOR TE ANGOLA TREILERS OPGELEID WEGENS ILLEGAAL VISSEN IN DE ANGOLESE WATEREN

Sedert begin december van vorig jaar zitten twee Belgische schippers in de nor te Angola. François Vandenberghe, wonende aan de De Rudderstraat 62, te Oostende, en bevelhebber op de gewezen O.85 „Marie Christine” en schipper Jean D'Outremont van de „Croix du Sud”, een in Spanje gebouwd vaartuig dat nooit te Oostende kwam, werden opgeleid en verdacht van illegaal vissen in wateren die door Angola als territoriaal gebied worden beschouwd. De feiten zijn evenwel pas nu uitgelekt. Woensdag maakte een woordvoerder van het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken de feiten bekend.

Het schip waarover Vandenberghe het bevel voerde is de gewezen O.85 „Marie Christine” die destijds door de Oostendse rederij „Pêcherie à Vapeur” werd uitgebaat maar die nadien aan de Zaïrese maatschappij „Pêcherie Maritime Zaïroise” werd verkocht. Het andere vaartuig, de „Croix du Sud” werd in Spanje gebouwd maar dit fabriekschip deed nooit de Oostendse haven aan. Het werd rechtstreeks aan de Zaïrese rederij doorverkocht.

Er zou zelfs sprake zijn dat nog een derde vaartuig werd opgebracht; dat zou gebeurd zijn rond 20 maart.

Familieleden van de in Zaïre werkende Belgische vissers wisten mee te delen dat de voornoemde rederij financieel zeer moeilijke momenten door maakt en dat de onderneming zelfs op het randje van het bankroet staat. De fami-

lie, die maandelijks een deel van het loon kreeg, heeft sedert geruime tijd geen cent meer gezien en sommigen werden reeds sedert 1975 niet meer betaald. Naar wij konden vernemen zouden er in totaal nog een dozijn Belgische vissers te Zaïre zijn te werk gesteld door de rederij Pamarza die nog 13 treilers in bedrijf heeft waarvan er evenwel nog slechts 4 varensklaar zijn. Grote moeilijkheid berust in het bevoorraden van de nodige wisselstukken bij defekten over averij.

GOED BEHANDELD

Begin februari kreeg de familie van François Vandenberghe een schrijven van de Belgische kanselier te Loanda (Angola) waarin deze mededeelde dat de Oostendse naar gevangen werd genomen maar dat hij het goed stelt en uitstekend wordt verzorgd. Toch werd hij van levensmiddelen en kranten voorzien door voornoemd kanselier, de h. J. Pieters. Momenteel worden door de Belgische gezant in Angola onderhandelingen gevoerd om de vissers vrij te krijgen maar de zaken evolueren erg traag. Op verzoek van het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken werd de familie Vandenberghe zelfs verzocht een som van 30.000 fr. te storten om de gevangene schipper eventueel te repatriëren. Het is inderdaad zo dat de financiële toestand van de rederij die Vandenberghe te werk stelde zo precair is dat men zelf niet in staat blijkt het nodige geld op te brengen.

NOG DE IERSE VERBODSMAATREGEL

FRANSE VISSERS RICHTEN ZICH TOT HUN PRESIDENT

De Ierse verbodsmaatregel op grote treilers, heeft vooral in Frankrijk heel wat kwaad bloed gezet. De betrokken reders in vergadering te Concarneau samen gekomen, verwijzen naar het Verdrag van Rome, de Europese teksten en naar de aansluitingsvoorwaarden van de partnerlanden van de E.E.G., die dergelijk eenzijdige maatregel verbieden. Ze doen beroep op de Franse president om het optreden van Ierland officieel te veroordelen. Zij verwachten onder meer dat de Franse regering onmiddellijk een akte tegen de Ierse beslissing inleidt voor het Internationaal Gerechtshof van Den Haag en onmiddellijk een voorlopige maatregel van schorsing bekomt, minstens voor de duur van de procedure.

De Franse reders eisen verder van hun regering een geheel van maatregelen om de bescherming van de Franse vissersvaartuigen te waarborgen en om de verliezen te vergoeden die zouden kunnen voortvloeien uit eventuele incidenten tussen Ierse kustwachters en hun vaartuigen. Ze verwachten verder van de Commissie te Brussel, dat er spoed gezet worde achter de opstelling van een gemeenschappelijk visserijbeleid voor alle landen van de Gemeenschap dat voldoet aan de Verdragen en Teksten van de E.E.G. Zij verlangen eveneens dat de Franse minister te Brussel op de eerstkomende zitting van 25 april hardnekkig het gemeenschapsstandpunt verdedigt en in het bijzonder het thans door de Franse reders ingenomen standpunt.

FRANSE TREILER NAAR IERSE BANKEN

Verscheidene Franse treilers die door de Ierse verbodsmaatregel getroffen zijn, zijn maandag toch naar de Ierse banken vertrokken niettegenstaande de mobilisatie door de Ierse overheid van 5 kustwachters, terwijl 10 verkenningsvliegtuigen klaar gemaakt worden.

De Franse vissers hebben het wachtwoord tot geen enkel provocatie over te gaan en zich zoveel als mogelijk op de achtergrond te houden. Elk incident, elke tussenkomst of aanhouding moet onmiddellijk medegedeeld worden aan de Franse regering. Er wordt door deze laatste aangedrongen geen geweld te gebruiken of zich met geweld te weer te stellen. Gezien de voor de deur staande commissievergadering te Brussel van 25 april, verwacht men anderzijds ook geen te brutaal of hardhandig optreden vanwege de Ieren, maar alleen een vaststelling van de identiteit. Ondertussen hoopt men dat Brussel de reacties, protesten en ingediende plannen door Frankrijk, Nederland en West-Duitsland en zelfs vanwege Groot-Brittannië, tot één enkel geheel zal samengevoegd hebben, waaruit dan een definitief gemeenschappelijk visserijbeleid zou kunnen ontstaan. Wij zelf scharen ons niet langs de zijde van de optimisten want wat Engeland inderdaad niet wenste toe te geven aan IJsland verlangt zij nu voor zichzelf, namelijk een eksklusieve

eigen visserijzone. Wat men anderen niet voor zichzelf gunt, wenst men omgekeerd wel voor zichzelf.

Deze gamma van tegengestelde belangen en zelfzuchtigheid zal zeker niet gemakkelijk leiden tot een eenheid gebaseerd op de principes van een gemeenschap, zelfs nog niet eens gemakkelijk tot een compromis zonder dat Ierland en Groot-Brittannië niet ten zeerste bevoordeeld worden.

In de Gemeenschap werden we reeds geconfronteerd met een boteroorlog, een wijnoorlog, een groentenoorlog, enz..... Zullen we nu binnenkort een visserijoorlog medemaken?

Amerika

EEN AMERIKAANSE WAARSCHUWING AAN RUSSISCHE SCHIPPERS

De Verenigde Staten hebben een waarschuwing gericht aan de Russische vissersvaartuigen die niet-tegenstaande het proklameren van de 200 mijlszone sinds 1 maart laatstleden, toch nog in deze gebieden blijven vissen. De Verenigde Staten hebben gewaarschuwd te zullen optreden indien de Russische schippers zich niet van schending van de economische 200 mijlszone onthouden. Rusland zal nu waarschijnlijk trachten een overeenkomst met de U.S.A. op visserijgebied te verkrijgen. De Rus ontvangt echter graag en houdt daarbij ook nog gaarne te goed, zodat het een moeilijke partner is om op dit gebied overeen te komen. Verder komt men zowat overal, in alle zeeën en in alle werelddelen de Russen tegen, zodat met heel wat landen onderhandelingen zullen moeten van start gaan. Deze lopen doorgaans niet van een leien dakje. De besprekingen met de E.E.G. zijn nog altijd in een voorstadium met een tussenregeling als gevolg. Deze met Japan zijn afgesprongen op het probleem van de Koerielan. Bij de eventuele besprekingen met de U.S.A. zullen waarschijnlijk andere problemen vreemd aan de visserij te berde gebracht worden, zodat we ook daar nog geen onmiddellijke oplossing voor ogen zien. Een ding staat ondertussen reeds vast, dat de kwasi overal tussengekomen uitbreiding van een economische zone tot 200 mijl, vooral de grootten in de visserij, zoals Rusland en Japan, die men praktisch op alle zeeën terugvindt, in moeilikheden brengt, omdat deze staten moeten onderhandelen met veel landen die zelf geen belangen te verdedigen hebben in Russische en/of Japanse wateren.

KORTE BERICHTEN

IJsland

VOORLOPIG GEEN NIEUWE ONDERHANDELINGEN E.E.G. — IJSLAND

De IJslandse minister van buitenlandse zaken Einar Augustson, in antwoord op één aan hem gerichte vraag, deelde mede dat hij niet op de hoogte is van nieuw geplande besprekingen tussen de E.E.G. en IJsland voor een visserij-overeenkomst. Alhoewel hij van oordeel is dat IJslandse beschermingsmaatregelen voor de visstapel, geen enkele concessie mogelijk maken aan de E.E.G.-onderhandelaars, was hij toch niet tegen een kontaktnaam en gedachtenwisseling. Wel hecht hij groot belang aan de E.E.G. visserijpolitiek met betrekking tot de Groenlandse kusten. Gezien Denemarken hierop nog autoriteit uitoefent, komen deze kustwateren hiertoe onder de E.E.G.-Gemeenschap.

NIEUWE DJOBS VOOR IJSLANDSE KUSTWACHT

De IJslandse seniorkapitein in de kustwacht, Gudmundur Kjærnestad, die zich bijzonder liet opmerken in de laatste kabeljauwoorlog, bracht een bezoek aan Ierland en werd daar natuurlijk ondervraagd over zijn belevenissen in het laatste konflikt en over zijn eigen inzichten over de uitbreiding van de IJslandse visserijlimieten. Kapitein Gudmundur was zeer kort en zegde onder meer «zo onze vis uitsterft, dan sterven wij mede uit». Met de moderne opsporingsmethoden aangewend om de visscholen te ontdekken en aan boord te halen, bestaat nu inderdaad wel een werkelijk gevaar van overbevissing en uitroeiing der stocks. Wa begripen dus wel enigszins de reactie van het IJslandse volk. Wat bijzonder in het betoog van de kapitein opviel, waren de beperkte middelen waarover IJsland slechts kon beschikken en waarmede men het toch gehaald heeft, dank zij een onverdroten inzet van manschappen en materiaal.

Volgens de kapitein kan men reeds vaststellen, dat sommige vissoorten reeds terug aanwassen. Voor kabeljauw is dit echter nog altijd niet volledig het geval. De IJslandse kustwacht wordt nu echter ingezet tegen de eigen visserij, want voor de bescherming van de visstocks zijn verscheidene maatregelen uitgevaardigd die betrekking hebben op alle vaartuigen, dus ook op de eigen vaartuigen. Aldus zijn sommige gebieden volledig voor de visserij gesloten, andere gedeeltelijk maar gelang de periode van het jaar. Het is nu zo, dat ook

de eigen vaartuigen al eens trachten buiten de verboden schreef te lopen. Ondervraagd over het feit dat Groot-Brittannië wellicht de afzet van vis en het landen van IJslandse vaartuigen in Britse havens zou kunnen verbieden, meent kapitein Gudmundur hier niet zo direct bang voor hoeven te zijn omdat de Britten heel wat meer verkopen aan IJsland dan afnemen. Ierlanders uit het bedrijf dwepen nog al wat met de betrokken IJslandse kapiteins omdat ze het nog altijd niet hebben opgegeven, eensdaags ook hun eigen kusten eens te gaan vrijwaren van buitenlandse waarvoor ook zeker wel de E.E.G. landen bedoeld zijn.

GEZOUTEN IJSLANDSE VIS NAAR SPANJE EN DRIEVRIESFILEES NAAR RUSLAND

De IJslandse redersvereniging heeft met Spanje een kontrakt afgesloten voor het sturen van bijna 5 duizend ton gezouten vis. Deze zal per schip overgebracht worden in de loop van dit jaar.

Anderzijds werd overeenstemming met de Sovjet-Unie bereikt om bij de reeds overeengekomen 9,5 duizend ton diepvriesfilets, een aanvullende levering te doen van 2,5 ton filets van koolvis, rode poot en leng.

JAPAN

NOORDJAPANESE VISSERSHAVENS GERUINEERD DOOR RUSSISCHE 200 MIJLSZONE

Van de bijna 10 miljoen ton vis door Japan jaarlijks gevangen, komt er bijna 2,5 miljoen ton uit de Noorderlijke gebieden die nu door de uitbreiding van de Russische visserijlimieten, voor de Japanse visserij verloren zijn gegaan. Het zijn vooral de Noordjapanse vissershavens die hiertoe getroffen worden. Zoals men weet is het tussen de Sovjet-Unie en Japan niet tot een overeenkomst gekomen voor wederzijds visserijrechten en we mogen wel zeggen dat deze havens zeer zwaar zullen geschaad worden en de plaatselijke bedrijven zullen verloren gaan. Japan heeft tevergeefs getracht elders andere compensatie te vinden voor de verloren gegane gebieden. Dit land is hier slechts zeer gedeeltelijk in geslaagd. De Sovjets zijn zeer veeleisend in hun onderhandelingen en wensen hierin de door het sinds de tweede wereldoorlog bezette Japanse koerileneilanden te betrekken en een erkenning hiervoor van Japan te bekomen, hetgeen dit laatste land weigert.

Australië

RIJKE HEEK- VISGRONDEN ONTDEKT IN AUSTRALISCHE WATEREN

De heek of ook nog plaatselijk „King-barracouta” geheten, is een diepwatervis uit het Australisch zeegebied dat tot vóór enige tijd niet speciaal in aanmerking kwam voor uitbating. Het werd nochtans sinds begin dezer eeuw voor de zuid-Australische kust gevist, maar slechts in kleine hoeveelheden. Het is inderdaad zo, dat deze heeksoort moeilijk te vissen is omdat deze vis uitzonderlijk sterke tanden heeft en de netten stuk beet. Nu heeft men echter netten die aan de beet van de heek kunnen weerstaan. De Australische heek is een plat-rondachtige lange vis, iets platter dan onze mooie meid. Het kan volwassen iets meer dan één meter lengte bereiken en houdt zich op de diepten van meer dan 400 meter. Dit was ook de reden waarom de interesse en het opsporen van vangplaatsen zolang duurde, samen met het stuk bijen van de netten.

Onlangs heeft een visserij-opzoekingsschip van de Australische regering, uitgerust met aangepast netmateriaal, rijke visgronden aangetroffen in een uitgestrekt gebied voor Sydney. Men tracht nu een commerciële afzet voor deze heek te vinden, gezien deze vissoort wel geschikt is voor diepgevroren filets, sticks en cakes, inlegrij en rokerijen. Volgens de Zuid-Australische producentenorganisaties is uitbating van de grote aanwezige stocks wel renderend wanneer de regering de nodige financiële middelen wil ter hand stellen voor het planten van de noodzakelijke verwerkingsbedrijven. Tevens zou men hiertoe minder afhankelijk blijven van het buitenland en heel wat deviezen sparen. Volgens een studie zou het, zelfs met volle medewerking van de regering, toch nog altijd een paar jaar duren vooraleer men volledig zou kunnen starten met de nieuwe visserij.

In de voedselimport in Australië komt de vis voor 25 % voor, voor een waarde van 67 miljoen Australische dollars. Voor een economische rendering van een verwerkingsbedrijf op de heek, zouden de vangsten toch minstens jaarlijks duizend ton moeten bedragen.

DE JAARLIJKSE KABELJAUWVANGST IN DE NOORD-ATLANTIEK

Om enig idee te kunnen geven wat jaarlijks aan vis uit de zee gehaald wordt, publiceren we hieronder de jaarlijkse kabeljauw- en gullenvangst in het Noordelijk deel van de Atlantische Oceaan, gaande dus vanaf de Canadese tot de Noorse kusten, dit volgens de cijfers gepubliceerd in het jaarboek van de

F.A.O.	
1970	3,142 miljoen TON
1973	2,540 milj. ton
1974	2,811 milj. ton
1975	2,422 milj. ton

De kabeljauwvangst is dus ernstig teruggelopen, natuurlijk vooral door overbevissing. Bijna 2,5 miljard kgr. voor het noordelijk gedeelte van de Atlantische Oceaan in 1975 is toch nog altijd een fantastisch cijfer. Dit is 50 miljoen van onze bennen, of anders ook nog iedere dag van het jaar, zonen feestdagen inbegrepen zowat 140 duizend bennen!

Rusland

E.E.G. VERWERPT RUSSISCH VERZOEK VOOR KWOTASYSTEM

In zijn onderhandelingen met de E.E.G. wenst Rusland een kwotasysteem toegepast te zien op zijn visserijbedrijvigheid in de E.E.G.-wateren. Gezien Brussel hiermede niet kan instemmen, kwam het tot een voorlopige onderbreking van de Russische - E.E.G. onderhandelingen. Wanneer de Russische vaartuigen een zeker kwotum toegekend worden, dan zit men nog altijd met het controlesysteem van deze hoeveelheden. Wanneer echter een bepaald aantal vissersvaartuigen tot de betrokken wateren toegelaten worden, dan hoeft men zich, wat de hoeveelheid betreft van bepaalde soorten die de Russen gevangen inschepen, niet aan die trekken. Wel gaan nog bepaalde controlemaatregelen op vismazen enz. door. Ierland grijpt dit nu aan om te schrijven dat men niet wenst te horen in de E.E.G. van kwotasystemen voor de Russen, maar dergelijk systeem aan de Ieren wenst op te dringen. Het is inderdaad zo dat de E.E.G. niet wenst te horen van een exclusieve zone, noch voor Groot-Brittannië noch voor Ierland maar aan dit laatste land dan als compensatie een groter contingent wenst toe te schuiven onder vorm van een kwotasysteem.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Evenals verleden week kregen we ook tijdens de afgelopen week weinig vis op de markt. Een verschijnsel dat zich niet alleen tot Oostende of zelfs ons land beperkt. Ook in het buitenland wordt momenteel weinig vis aangevoerd zodat er van invoeren ook al niet veel in huis kan komen. Spijtig voor de vishandel maar nog spijtiger voor de verbruiker die steeds hoge prijzen moet betalen wil hij zijn wekelijks visje eten. Kabeljauw en gul zijn wel iets minder duur geworden of ze daarom ook goedkoop kunnen genoemd worden is

HODI

een andere vraag. Voor schelvis lag de prijs dinsdag iets lager dan maandag trouwens ook de meeste andere soorten kregen maandag de hoogste noteringen. En dit niettegenstaande er maandag maar 12 schepen en dinsdag nog amper twee aan de afslag waren. De goed verzorgde vangst van de O.318 moest het toch stellen met lagere prijzen.

Toch flinke resultaten voor de meeste schepen, de prijzen waren zoals gezegd erg goed en de vangsten niet aan de kleine kant. Het hoogste resultaat van de week was voor de O.318 die aan 1.614.381 fr. geraakte.

Tong werd iets meer gebracht dan verleden week. Meer schepen en ook grotere vangsten waardoor meteen ook mooie resultaten bereikt werden. Zo geraakte de Z.499 op de dinsdagmarkt met 100 bennen vis en 6.100 kg tong aan 1 milj. 216.687 fr.

NOG MINDER GARNAAL

De garnaalvisserij is voor het ogenblik nogal armterig te Oostende. Amper 1.000 kg in een hele week waardoor vanzelfsprekend van lage prijzen niets in huis kon komen. Voorgaande zaterdag klom de topprijs zelfs naar 289 fr. het kg. waardoor ook met kleine vangsten nog aan een redelijke opbrengst geraakt wordt. Toch stilaan minder belangstelling voor de garnaalvisserij en meerdere kustschepen die op de visvangsten overschakelden. Schol en platjes zijn de meest gebrachte soorten, er wordt ook een flinke prijs voor betaald.

TWEE IJSLANDERS IN EEN WEEK

Na de ene vangst die voorgaande week door de O.212 aangevoerd werd, kregen we deze week twee

IJslandse vangsten op de Oostendse markt, maandag één en dinsdag de andere. Prijzen die over het algemeen genomen erg goed waren al was er wel een dalende tendens op de dinsdagmarkt. Koolvis, kabeljauw en gul waren de meest gebrachte soorten. Het waren ook de soorten die het sterkst in prijs verschilden bij verleden week. Rode zeebaars wordt momenteel nog maar met mondjesmaat aangevoerd waardoor de prijs weer iets hoger opliep en maandag 60 fr. bereikte. Reper van rode zeebaars wordt stilaan vis voor fijnproevers. Schelvis kreeg prijzen die varieerden tussen 35 en 62 fr. met ook maandag veruit de beste noteringen. Schotse schol en hondstong zijn ook erg dure soorten geworden, om van schaat en heilbot niet te spreken. Leng is een beetje het kind van de rekening geworden door een mogelijkheid tot invoer van deze soort uit Frankrijk.

STRAALBUIZEN

Volgende week ongetwijfeld meer IJslandse soorten aangezien vijf of zes vangsten verwacht worden. Het zou anders moeten kunnen.

BETERE RESULTATEN VOOR DE TONGVISSERS

Vangsten die varieerden tussen 4.200 en 6.100 kg en opbrengsten die begrepen waren tussen 788.000 en 1.216.000 fr. dit voor de O.83 en de Z.499 zijn resultaten die heel wat gunstiger uitvielen dan die van verleden week. De tongprijzen zijn dinsdag (hoe kan het anders) ook gaan dalen maar variëren toen nog tussen 155 en 190 fr. het kg. De bijvangsten waren niet bijzonder groot maar werden wel redelijk verkocht.

HAAI VOOR DE WESTVISSERS

Voor de weinige westvissers werd het een goede verkoopweek. De vangsten die in hoofdzaak uit haai bestonden gingen zeer vlot weg en kregen tussen 33 en 36 fr het kg. Ook rog was peperduur en noteerde van 56 tot 80 fr het kg. Rog vleugels moeten stukken van mensen kosten en ook bij uitzonderingen geëten worden. Voor wijting lag de prijs ook er goed en voor hondshaai werd tot 1.400 fr. de ben betaald. Flink resultaten ook voor deze schepen.

Schepen die niets verder trokken en hun geluk beproefden in het kanaal kregen ook topprijzen voor de meeste soorten. Heek bv. steeg tot 115 fr. het kg, rode knorhaan kreeg tot 80 fr en voor rog lag de prijs zoals reeds gezegd ver boven het normale peil.

OOSTENDE

VRIJDAG 15 APRIL 1977

MONKEY BANK				
O.306	14	280	-	470.840
WEST				
Z.408	5	15	250	65.071

MAANDAG 18 APRIL 1977

IJSLAND				
O.334	16	700	-	1.343.851
KANAAL				
O.229	12	320	-	271.534
O.83	12	60	4.222	788.187
O.198	12	100	4.500	886.615
O.303	16	50	4.854	863.720

MONKEY BANK				
O.206	12	340	-	515.190
Z.62	12	300	-	568.880

WEST				
N.172	4	100	-	224.288
N.720	8	120	-	236.201
O.35	9	100	-	314.437
O.279	9	240	-	319.910

MONKEY BANK				
O.135	12	320	-	594.329

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

DINSDAG 19 APRIL 1977

IJSLAND				
O.318	18	850	-	1.614.381
KANAAL				
Z.499	18	80	6.110	1.216.687

WOENSDAG 20 APRIL 1977

MONKEY BANK				
O.26	12	270	-	373.360
O.243	10	320	-	465.750

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE - DOVER/ FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVAARTEN voor de week van 24.04.1977 tot 30.04.1977

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
- Alle dagen te 08u.35, te 11u.05 en te 15u.40.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

- Alle dagen te 12u.40 en te 16u.45.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 08u.15 en te 20u.15.
- Op 24.04.1977 bijkomende afvaart te 23u.15.
- Op 25, 26, 27, 28 en 29.04.1977 bijkomende afvaarten te 05u.15 en te 23u.15.
- Op 30.04.1977 bijkomende afvaart te 23u.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Alle dagen te 02u.30 en te 19u.30

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 00u.20, te 12u.20 en te 21u.20.
- Op 25, 26, 27, 28, 29 en 30.04.1977 bijkomende afvaarten te 03u.20 en te 09u.20.

Afvaarten uit Folkestone :

- Alle dagen te 19u.30 en te 23u.30

VERSE VISFILETS

UIT IJSLAND 48 UUR LATER IN NEW-YORKS RESTAURANT

Vermeldenswaard is wel dat 48 uur nadat vis langs de IJslandse kust gevangen werd, visfilets hiervan 48 uur later reeds opgediend werden in een restaurant van New-York. De visfilets werden overnacht speciaal gekoeld en dan in bakjes voorzien met ijs, de volgende morgen naar het vliegveld gevoerd en aan boord gevoerd van een IJslandse Jet. Aldus werd het mogelijk dat 48 uur na het vangen, de filets reeds op tafel gebracht werden in New-Yorkse restaurants.

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

15-4	2	15.000	541.801			
18-4	12	151.076	7.004.602			
19-4	2	52.610	2.910.554			
20-4	2	29.500	936.818			
	18	248.186	11.393.775			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

14-4	6	204	35.375	145,—	198,—	
16-4	2	84	22.638	247,—	289,—	
17-4	1	20	5.400	270,—		
18-4	2	78	13.874	113,—	223,—	
19-4	7	483	70.289	127,—	158,—	

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 22 APRIL 1977

KANAAL: O.180 (70 vis, 5.500 tong).

NOORDZEE: N.708-N.709 (500 m., 50 shelfcod, 300 kab., 50 gul, 100 schelvis).

MONKEY BANK: O.232 (250 m.), O.128 (200 m.) O.141 (200 m.)

MAANDAG 25 APRIL 1977

IJSLAND: O.236 (950 m., t.t.z. 20 shelfcod, 150 kab-gul, 420 kools, 30 bonen, 280 schelvis-totten, 30 gut-vis, 20 leng).

O.316 (1.000 m., t.t.z. 350 kab-gul, 500 kools, 100 schelvis-totten, 20 bonen, 30 schotse schol, 15 grote heilbot).

O.129.
KANAAL: Z.502, O.82, O.309, O.274, O.66, O.369, Z.34.

KELTISCHE ZEE: O.114, O.127, N.705.

NOORDZEE: Z.38, Z.209-Z.509.

MONKEY BANK: O.134, O.118.

DINSDAG 26 APRIL 1977

IJSLAND: O.216 (550 m.), O.282 (600 m.).

KANAAL: O.33, O.254.
MONKEY BANK: N.706, N.752.
WEST: N.736.

WOENSDAG 27 APRIL 1977

MONKEY BANK: O.285.

NAAR MINDER
BRANDSTOF-
VERBRUIKENDE
MOTOREN ?

Het was duidelijk dat, met de gevoelige stijging der brandstofprijzen, men niet alleen het aksent zou gaan leggen bij het inbouwen van motoren om deze, kwa motorenkracht, te gaan beperken, maar tevens studies zou ondernemen om de efficiëncie van dezelfde motoren te verbeteren voor éézelfde of voor een minder brandstofverbruik. Professor Seamus Timoney van de universiteit van Dublin heeft een nieuw type van dieselmotor opgesteld die economischer zal draaien omdat het koelingsysteem meer efficiënt werkt. Het idee heeft proefondervindelijk zijn waarde bewezen en nu heeft de E.E.G. de professor een toelage verleend van bijna 1 miljoen B. fr. voor verdere uitbouw. Het brandstofverbruik is nu werkelijk één van de zwaarste uitbatingkosten voor de reder en alle inspanningen voor het verlichten van deze post moeten aangemoedigd worden.

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 15 APRIL 1977

O.313	235.330
Z.563	207.930
Z.592	423.995
Z.429	323.930
Z.559	299.360
Z.568	151.350
Z.492	397.710
	2.039.605

MAANDAG 18 APRIL 1977

Z.16	710.900
Z.576	634.850
Z.405	535.390
Z.321	483.500
Z.512	269.550
Z.201-560	150.660
Z.554-538	79.550
Z.481	17.790
	2.882.190

DINSDAG 19 APRIL 1977

Z.542	464.020
Z.27	996.860
Z.588	212.040
Z.497	466.070
Z.582	229.720
Z.580	98.000
	2.466.720
forellen:	58.000
	2.524.720

WOENSDAG 20 APRIL 1977

Z.183	788.870
Z.599	210.830
Z.189	676.440
Z.162	1.613.900
Z.424	494.130
Z.549	162.040
B.5	245.500
Z.201-560	141.220
Z.554-538	129.430
	4.462.360

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	18-4-1977	19-4-1977	
Schelvis grote	.....	.....	.....
Schelvis midden	54,—62,60	38,—42,60	.....
Schelvis klein	36,—44,40	35,—38,60	.....
Kabeljauw	31,—35,—	30,—	.....
Gul	35,60-50,40	32,80-40,80	.....
Wijting	34,60-48,40	30,40-47,80	.....
Schaat	30,60,—	.....	.....
Zeebaars	.....	71,—	.....
Leng	58,40-59,20	54,—	.....
Schartong	29,40,—	19,40,—	.....
Heilbot	35,—45,60	57,—	.....
Koolvis	147,—189	125 -168	.....
Hondstong	24,—29,40	18,—23,—	.....
Zeeewolf	43,—64,—	72,—	.....
Staart	.....	.....	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	18-4-1977	19-4-1977	20-4-1977
Lappen	145 -155	144 -150	.....
Grote	163 -169	165 -174	.....
3/4	185 -192	182 -189	.....
Blok	185 -191	186 -188	.....
Voor-kleine	184 -196	172 -180	.....
Kleine	162 -167	161 -165	.....
Slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	138 -142	135 -145	.....
Blok	160 -167	157 -169	.....
Fruut	186 -202	185 -207	.....
Schone kleine	197 -212	191 -218	.....
Kleine	189 -204	190 -198	.....
Tout petit	188 -191	175 -197	.....
Slips	158 -164	162 -168	.....

Nieuwpoort

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

PLADIJS

Oostende

	18-4-1977	19-4-1977	20-4-1977
Grote	34,—43,60	52,—	.....
Grote iek	.....	.....	.....
Kleine iek	32,60-50,40	45,—	.....
Derde slag	.....	40,—	.....
Platjes	16,60-36,—	23,40,—	.....

Zeebrugge

I	20,—22,—	20,—21,—	.....
II	21,—22,—	20,—23,—	.....
III	21,—28,—	20,—24,—	.....
IV	17,—20,—	16,—19,—	.....
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

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

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	18-4-1977	18-4-1977	19-4-1977	19-4-1977	20-4-1977	20-4-1977	
Tarbot . groot (123)	219 —,—	229 -259	222 —,—	258 -279	294 -299		
middel (123)		176 -185		164 -178	218 -229		
klein (123)		120 -140		112 -124	125 -158		
Griet : groot (123)	120 —,—	124 -140	126 —,—	124 -139	136 -146		
middel (123)	95, —,—	111 -124		110 -117	122 -125		
klein (123)	85, —,—	87, -110	69, —,—	91, -108	83, -104		
Schelvis : groot	45,20-56,—				45,20-51,—		
middel	38,40-43,—				28,60-34,40		
klein	21,60-34,—				13,40-29,40		
Heek : groot	104 -112						
middel	85,—91,60						
klein	71,—76,—						
Lom							
Leng	29,40-32,40				31,—,—		
Rog (I)	56,60-79,60	67,—69,—				69,—,—	
Keilrog (123)							
Rog (23)							
Tilten (23)		54,—59,—				67,—,—	
Scherpstaart (23)		60,—64,—		58,—,—		68,—,—	
Halve mans (23)		45,—47,—		43,—,—		48,—55,—	
Teelt (2)		44,—47,—		41,—,—		49,—,—	
Katrog (2)		25,—30,—		26,—,—		35,—,—	
Kabeljauw	36,—63,40	60,—74,—		83,—,—	53,40-59,—	59,—,—	
Gul (groot)	31,20-55,40	60,—64,—		80,—,—	37,40-48,40	58,—,—	
Gul (middel)		54,—59,—		64,—,—		49,—46,—	
Gul (klein)		51,—53,—		60,—,—		28,—35,—	
Hozemondhamme	146 -171		140 -165				
Wijting : groot	22,—43,60	24,—29,—			30,—39,60	22,—21,—	
klein		16,—19,—				13,—15,—	
Schar	10,20-16,70	14,—16,—		10,—17,—		21,—16,—	
Steenhol	35,—103						
Zeehaai	27,40-35,40	31,—37,—					
Hondshaai	23,80-27,—	64,—76,—				64,—,—	
Doornhaai							
Pieterman							
Makreel							
Horsmakreel							
Zeekreeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal	19,—35,—						
Schartong	39,—45,60				34,40-40,—		
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaai							
Steenholk							
Heilbot							
Koolvis							
Steur							
Zeewolf	37,60-40,20						
Pollak	43,20-56,40						
Zonnevis							
Koningsvis							
Vlaswijting							
Zeeduivel							
Schotse schol		51,—,—				48,—,—	
Zeehond		27,—30,—		25,—,—		26,—22,—	
Bot							
Rode Poon (roobaard)	23,40-38,—	40,—48,—		34,—,—		7,—16,—	
Grauwe Poon (knorh.)		6,—10,—		12,—,—		24,—13,—	
Rode Knorhaan	25,60-80,—			20,—,—		13,—17,—	
Posten		10,—14,—					
Langoesten (midden)							
(klein)							

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

N E D E R L A N D

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 13 april werd aangevoerd: 290 kg tong; 3 kisten tarbot en griet; 193 kisten kabeljauw; 695 kisten koolvis; 478 kisten schelvis; 4 kisten schol; 282 kisten wijting; 8 kisten schar; 49 kisten diversen.

Prijzen in guldens:
Per 1 kg.: heilbot 12,85; grote tong 11,15-10,82; grootmiddel tong 12,16-12,10; kleinniddel tong 13,65-13,50; tong één 15,10-14,70; tong twee 13,10-13,06.

Per 40 kg.: haake 312-310; hammen met kop 174; lengen 148; witte koolvis 154; tarbot 534-366; griet 254-221; kabeljauw één 260-148; kabeljauw twee 250-148; kabeljauw drie 233-162; kabeljauw vier 192-168; kabeljauw vijf 148-70; koolvis één 63; koolvis twee 73-69; koolvis drie 75-60; koolvis vier 57-53; schelvis één 156-150; schelvis twee 136-132; schelvis drie en vier 100-80; schol drie 150; schol vier 110-102; wijting drie 92-88; poontjes 63; haai 124; wolf 154; bot 28-27.

De besommingen waren:
KW 123 f126.100; IJM 27 f3.800; UK 48 en 78 f5.100; 135 en 145 f8.000.

Aan de donderdagmarkt van 14 april werd aangevoerd: 170 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 138 kisten kabeljauw; 33 kisten wijting; 25 kisten schol; 20 kisten schar; 8 kisten makreel en 29 kisten diversen.

Prijzen in guldens:
Per 1 kg.: tarbot 11,22; grote tong 10,84; grootmiddel tong 13,25; kleinniddel tong 13,74; tong één 14,95; tong twee 13,63.

Per 40 kg.: bot 36-35; steenbolk 75-74; makreel twee 82-78; schar 110-80; wijting drie 104-90; schol drie 154-134; schol vier 110-92; tarbot 536-409; griet 362-232; kabeljauw twee 250; kabeljauw drie 184-154; kabeljauw vier 164-158; kabeljauw vijf 156-72.

De besommingen waren:
IJM 207 f4.800; KW 137 f8.900; IJM 18 f4.100. Verder was een Texelaar present met een besomming van f10.000.

Aan de vrijdagmarkt van 15 april werd aangevoerd: 15.786 kg tong; 399 kisten tarbot en griet; 486 kisten kabeljauw; 1451 kisten koolvis; 426 kisten schelvis; 397 kisten wijting; 247 kisten schol; 4 kisten haake; 24 kisten leng; 2 kisten makreel en 134 kisten diversen.

Prijzen in guldens:
Per 1 kg.: tarbot 20,58-16,51; grote tong 11,21-10,51; grootmiddel tong 12,18-11,14; kleinniddel tong 13,97-12,85; tong één 15,09-14,18; tong twee 14,32-12,93.

Per 40 kg.: tarbot 589-405; griet 413-221; kabeljauw één 153-142; kabeljauw twee 240-133; kabeljauw drie 220-153; kabeljauw vijf 98-82; koolvis één 57-56; koolvis twee 70-65; koolvis drie 78-68; koolvis vier 58-45; schol één 114-81; schol twee 132-83; schol drie 130-74; schol vier 90-60; wijting drie 108-70; schelvis één 124-122; schelvis twee 110-70; schelvis drie 104-70; schelvis vier 67; makreel twee 100; schar 85-60; steenbolk 102-70; bot 39-31; poontjes 67; haake 160; hammen met kop 160-130; lengen 124-117; haai 88-84; blanke koolvis 148-140.

De besommingen waren:
KW 25 f25.500; 29 f7.500; 34 f22.500; 74 f107.700; 170 f79.300; 194 f20.000; VD 6 f8.200; WR 57 f20.000; IJM 115 f18.900. Verder waren er 8 Texelse kotters met een totale besomming van ong. f150.000.

Aan de maandagmarkt van 18 april werd aangevoerd: 11.848 kg tong; 101 kisten tarbot en griet; 693 kisten kabeljauw; 367 kisten koolvis; 543 kisten schelvis; 695 kisten wijting; 677 kisten schol; 48 kisten makreel en 313 kisten diversen.

Prijzen in guldens:
Per 1 kg.: tarbot 19,81-17,15; grote tong 11,17-10,69; grootmiddel tong 12,22-11,80; kleinniddel tong 13,32-12,74; tong één 14,29-13,71; tong twee 13,75-12,81.

Per 40 kg.: tarbot 635-640; griet 392-230; kabeljauw één 254-117; kabeljauw twee 260-128; kabeljauw drie 194-140; kabeljauw vier 172-90; kabeljauw vijf 160-80; koolvis één 63; koolvis twee 70-68; koolvis drie 67; koolvis vier 52-38; schol één 136-106; schol twee 130-120; schol drie 132-100; schol vier 86-70; schelvis één 88-84; schelvis twee 80-59; schelvis drie 92-57; schelvis vier 134-76; wijting drie 128-80; makreel twee 70-42; steenbolk 84-48; haai 72-30; bot 39; schar 76-39; poontjes 45-35; hammen met kop 184-140; blanke koolvis 134-120; lommen 92-84; grote leng 128-120; kleine leng 112-108; schartong 68-60; tongschar 240-168.

De besommingen waren:
KW 11 f18.290; 22 f21.050; 24 f23.850; 29 f11.650; 41 f98.530; 51 f7.810; 88 f18.450; 113 f10.410; 145 f22.400; 149 f9.350; 152 f7.450; 167 f7.320; 173 f10.900; 175 f28.200; 185 f13.680; 189 f19.140; 214 f8.460; 221 f8.930; 226 f7.560; SCH 256 f13.030; UK 19 f13.810; 46 f8.690; VL 73 f1.910; IJM 29 f12.780; 30 f13.670; 44 f17.920.

Aan de dinsdagmarkt van 19 april werd aangevoerd: 189 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 175 kisten kabeljauw; 270 kisten koolvis; 438 kisten schelvis; 450 kisten wijting; 14 kisten leng; 9 kisten schol; 95 kisten diversen.

Prijzen in guldens:
Per 1 kg.: tarbot 13,40; grote tong 11,83-11,20; grootmiddel tong 12,17-12,00; kleinniddel tong 13,00; tong één 14,03-13,00; tong twee 13,02-12,00.

Per 40 kg.: tarbot 586-412; griet 388-204; kabeljauw één 210-140; kabeljauw twee 220-135; kabeljauw drie 186-126; kabeljauw vier 152-134; kabeljauw vijf 144-70; koolvis drie 84-82; koolvis vier 63-49; schelvis één 124-112; schelvis twee 130-104; schelvis drie en vier 96-80; schol drie 156; schol vier 108-92; wijting twee 96-86; wijting drie 108-90; makreel twee 62; schar 96-92; bot 53-22; flinten 17-15,50; grote leng 118-112; kleine leng 98; lommen 92-83; blanke koolvis 108-106; hammen met kop 186-140.

De besommingen waren:
VL 115 f109.430; IJM 27 f1.600; UK 141 en 271 f7.600; SL 6 f3.300; UK 135 en 145 f6.900; YK 138 f140; IJM 27 f1.000.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van: 18-4 t/m 15-4-1977

Door 95 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
30.162 kg.	Tong	f 383.920,07	van f 16,23 tot f 10,54
3.095 kg.	Tarbot	f 35.976,52	van f 23,72 tot f 6,10
48.245 kg.	Schol	f 90.984,08	van f 9,07 tot f 1,44
12.720 kg.	Kabeljauw	f 33.887,00	van f 4,50 tot f 1,79
2.465 kg.	Griet	f 14.071,15	van f 6,65 tot f 3,67
3.080 kg.	Schar	f 4.950,41	van f 2,23 tot f 1,24
2.425 kg.	Wijting	f 5.064,52	van f 2,88 tot f 1,75
16.455 kg.	Bot	f 11.538,52	van f 0,83 tot f 0,55
2.025 kg.	Steenbolk	f 3.679,76	van f 2,80 tot f 1,63
909 kg.	Harder	f 3.674,06	van f 4,52 tot f 3,49
82 kg.	Zeewolf	f 302,08	van f 3,74 tot f 3,64
65 kg.	Tongschar	f 316,24	van f 5,50 tot f 4,50
126 kg.	Diversen	f 338,27	
121.932 kg.		f 589.504,28	

HOLLANDSE VISSERS

VAREN 31 MEI UIT

Jacht op maatjesharing uitgesteld

Gezien de haringstock in de Noordzee uitgeput geraakt en de biologen zelfs aanraden een haringstop van twee jaar te doen, zo is de jacht op maatjesharing van 1 mei ook al naar 31 mei verzet.

Wie thans komt aandraven met maatjesharing, pleegt zeker bedrog. Er zullen vóór 7 juni geen maatjesharingen zijn.

De IJmuider Courant schrijft dienaangaande:

De nieuwe haring zal dit jaar ongeveer anderhalve week later in de winkel liggen dan in de voorgaande bel quotum zullen stellen. Dat voor de visserij heeft besloten pas op 31 mei de jacht op maatjesharing te beginnen. Dat houdt in dat de eerste haringen omstreeks 4 juni te koop zijn. Normaal varen de vissersschepen rond 20 mei uit.

De Nederlandse stichting voor de visserij heeft tot het uitstel besloten in afwachting van een biologisch rapport over de haring, dat binnenkort in Brussel zal worden gepubliceerd. Op basis van dat rapport zullen de ministers van Landbouw van de EEG-staten vaststellen hoeveel haring elk land mag vangen. Deze quotering is nodig, omdat de haringstand in de Noordzee afgelopen jaren schrikbarend achteruit is gegaan.

De vissers verwachten dat de EEG-bestuurders tegenover hun tegemoetkoming een redelijk rendajaren. De Nederlandse stichting heeft de stichting voor de visserij ook benadrukt in een gesprek met minister Van der Stee (Landbouw en Visserij).

Beperking van de haringvangst zal inhouden, dat de vissers eerder dan normaal stoppen met het vangen van deze vissoort.

Het hoogtepunt van deze vangst ligt voor de vissers in de maand juni, juli en augustus.

DE HULP VAN HET HOSPITAAL-KERKSCHIP „DE HOOP”

Wij geven in ons blad zoveel mogelijk de hulp weer door het hospitaalkerkschip De Hoop op de Noordzee aan vissersvaartuigen verleend.

Het ging ditmaal over een reis van 18 maart tot 6 april tussen 61° N.B. en 56 N.B. in de Noordzee.

26 schepen werden in die periode geholpen en 18 patiënten, 13 medische en chirurgische behandelingen werden uitgevoerd, 5 vissers opgenomen in het hospitaal en 25 medische adviezen en recepten werden uitgedeeld, 4.000 l. olie werd overgepompt, 13 technische en nautische adviezen verleend, 8 reparaties uitgevoerd, 65 weerberichten uitgezonden en 1.850 zeemijl werd in die tijd afgelegd.

Er is een permanente wacht op frequenties 2.201 en 2.182 Internationaal. Het prachtwerk van dit schip voor visserij en zeevaart kan niet genoeg onderlijnd worden.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :
Een punt is ÉÉN FRANK waard !

KNIELAARS	250 fr.	ZUIDWESTER (lange kap)	190 fr.
LAARS gevoerd met wol	385 fr.	OLIEHEMD zonder kap	640 fr.
DIJLAARS	700 fr.	met kap	760 fr.
HEUPLAARS	895 fr.	OLIESCHORT	325 fr.
OVERALL blauw goed maat 50 tot 56	570 fr.	OLIEBROEK met bretels	420 fr.
maat 58	645 fr.	GUTTERS	70 fr.
BROEK blauw goed	305 fr.	AIRCOAT BROEKEN	465 fr.
VEST blauw goed maat 48 tot 56	320 fr.	broeken met bretel	
maat 58	335 fr.	maat 42 56	700 fr.
BROEK met borststuk maat 48 tot 56	365 fr.	58 60	785 fr.
maat 58	420 fr.	JUMPERS aircoat	455 fr.
JUMPERS blauw goed			
small en medium	310 fr.		
large	315 fr.		
extra-large	325 fr.		

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, bij HAND IN HAND ZEEBRUGGE en bij „Sailors Shop”, Kaai 13, Nieuwpoort, tel. (058) 23.54.08



Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL, 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.

