



**het
visserij
blad**

VRIJDAG 13 MEI 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 18 — 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
(7990V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

VAN PRAET - DANSAERT, p.v.b.a.

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR:

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN



Agent en deponhouder voor de Visserij:

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varosseau en Vettewinkel)

(7772V)

REDERS LEEST UW VAKBLAD

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

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

Na de uren
Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)

het visserijblad

Vrijdag 13 mei 1977 — Nr. 18

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

Nieuwbouw en invoer

Steeds maar opnieuw komen mensen inlichtingen vragen over de mogelijkheid om een tweedehandsvaartuig uit de vreemde in te voeren of een nieuw vaartuig hier of in het buitenland te laten bouwen; met de inherente bijkomende vraag of men ook nog staatskrediet kan krijgen, hoeveel de minimum-interest bedraagt, enz.....

We vonden het daarom nuttig nog eens duidelijk de toestand te schetsen, alhoewel het woordje „duidelijk” hier totaal misplaatst is.

Invoer van schepen

Wil men als Belg in België een schip voor eigen rekening uitbaten zonder finesses en achterdeur-praktijken, dan is de eerste zorg dat schip de Belgische vlag te laten voeren, en volgens de wet van 1938, gewijzigd in 1940, heeft uitsluitend de minister van Verkeerswezen de bevoegdheid om de Belgische vlag te verlenen of te weigeren aan uit het buitenland in te voeren schepen. Diezelfde wet bepaalt eveneens dat diezelfde minister de toelating moet geven om een Belgisch vaartuig aan het buitenland te mogen verkopen.

Vooraf deze censuur-op-uitvoer maakt overduidelijk hoe verouderd en voorbijgestreefd voornoemde wet is geworden, zodat men zichzelf de vraag mag stellen welke gevaren een Minister loopt, die zou weigeren toelating te geven tot verkoop aan het buitenland.

Dit ministerieel „privilege”, ingegeven door de gerechtigde vrees dat ons land in een wereldoorlog zou betrokken worden en onze vloot (!) dan een onderdeel van de Belgische strijdmacht zou moeten worden, had geen enkele economische bedoeling en kan zulks vandaag al evenmin hebben. Destemmin wanneer wij sinds lang aan de NAVO gebonden liggen, die wel voorschrijft hoeveel mijnenvegers wij moeten onderhouden, maar nergens handelt over de grootte van onze garnaalvangertjes.

Nochtans werd deze „oorlogswet” nooit ingetrokken, zodat de minister een autonoom recht heeft behouden op het eigendom van de ingezetenen, zonder dat daartoe nog reden of aanleiding bestaat.

De opportuniteit van een vlootuitbreiding of -inkrimping is geen materie meer voor Verkeerswezen, maar zelfs zo dit nog het geval mocht zijn, dan moet dit Ministerie geen beroep doen op een achterhaalde wet, maar kan het gemakkelijk, mits de toepassing van de wet op de Zeevaartspectie, het „bewijs van deugdelijkheid” hanteren om wildgroei te beletten. Ik denk dat inspekteur Dhondt meer gevreesd wordt dan de minister.

Op de steeds weer gestelde vraag „mag ik in Nederland een vaartuig kopen?” moet m.i. geantwoord worden met een ongenueanceerde „ja”, maar kan men minder categoriek antwoorden als tevens wordt gevraagd of men ook een door de Staat gewaarborgd krediet zal krijgen en of men een bewijs van deugdelijkheid zal bekomen.

Kredieten

In de wet van 1948 heet het dat de Staat bepaalde kredieten kan waarborgen en de rentelast subsidiëren „tot uitbreiding en instandhouding van de vloot”.

Om de staatswaarborg echter te beschermen en de Minister van Verkeerswezen niet voor schut te zetten werden enkele maatregelen getroffen, waardoor het ten enenmale uitgesloten is vooraf te voorspellen of een aanvraag zal kunnen „genieten”.

Voorerst moet n.l. de N.M.K.N. worden geraadpleegd, die persoonlijk een onderzoek kan instellen en daarenboven moet de aanvraag voor advies worden voorgelegd aan het Technisch Comité.

In de gunstigste omstandigheden, als deze beide lichamen de meest prijzende adviezen geven, moet toch ook de mening worden gevraagd van de Inspekteur van Financiën, waarna de minister van Verkeerswezen nog eigenmachtig de aanvraag kan goedkeuren of weigeren en zulks zowel inzake het bedrag als inzake de interestvoet.

Is het duidelijk dat men vooraf nooit met zekerheid kan zeggen welk lot een aanvraag zal beschoren worden, het moet even duidelijk geworden zijn dat de mogelijkheid aldus werd ingebouwd om „kadootjes” te geven; om niet te zeggen dat aanvragers kunnen gedwarsboomd worden.

(Vervolg blz. 2)

OP HET RANDJE AF 2.000 ben toch goede vis bijna ongeschikt verklaard!

Op dinsdagmorgen tamelijke belangstelling voor de verkoop van de autochtone IJslander S.I.4 die iets meer dan honderduizen kgr vis in de Oostendse afslag plaatste, meestal gulsoorten. De dierenartsen-keurders zorgden echter onmiddellijk voor:

SENSATIE!

Inderdaad durfden zij hun verantwoordelijkheid niet opnemen door een etiket op deze bennen te plakken daar ze verkozen eerst een onderzoek in te stellen. Ze weigerden de vis geschikt te verklaren voor menselijk gebruik maar durfden deze evenmin afkeuren, hetgeen onder de kopers de inzet werd van heel wat commentaren en gissingen en naderhand toch wel zwaar gewogen heeft op de prijsvorming bij de verkoop. Bij de kopers waren de meningen verdeeld maar toch wel iets meer in gunstige zin. Zo noteerden we onder meer uitspraken dat er al vis van mindere kwaliteit geschikt verklaard is geweest en ter Oostendse vismijn verkocht, terwijl we toch konden optekenen en beamen dat hier en daar wel een ongeschikt visje tussen de anderen stak hetgeen dan bij de keurders bepalend is geweest voor hun weifelende houding.

Wij zelf waren uitermate benieuwd naar de afloop daar we intussen vernomen hadden dat de keurders hun onmiddellijke overste om tussenkomst hadden verzocht.

BANG VOOR HET NEMEN VAN VERANTWOORDELIJKHEID

Er is inderdaad wel een heel verschil tussen het ongeschikt verklaren van een paar bennen vis en een volledige vangst van 2000 bennen! Dit weze natuurlijk toegegeven, al pleit het niet voor de verantwoordelijkheidszin van de dierenartsen-keurders dat ze een duidelijke beslissing uit de weg zijn gegaan. Wordt er al gezegd dat de inspekteur opgeroepen werd om de knoop door te hakken, dan liet deze zich toch niet zien. Ondertussen werden enkele vissen onderzocht en gefileerd en dit onderzoek wees uit dat aan alle voor een goede kwaliteit bepalende E.E.G.-normen, ter zake werd voldaan, namelijk de staat van het buikvlies, de kleur van de ruggegraat, de kwaliteit van de vis

en zo meer. Het resultaat van het experimenteel onderzoek was dus ten zeerste positief en ten slotte werden de witte etiketten op de bennen geplakt die de vis geschikt verklaarden voor menselijke consumptie.

Lang voordien had de Rederscentrale echter reeds een «B-etiket» op de bennen geplakt, hiermede vooruitlopende op de beslissing van de keurders. Een «B-etiket» beduidt inderdaad een geschiktheid voor menselijk verbruik, want in de kwaliteitsklassificatie van deze redersorganisatie is een «C-etiket» synoniem van ongeschiktheid. We gissen naar dit vooruitlopen en positiekiezen door de Rederscentrale en naar de misschien mogelijke inzichten van beïnvloeding van de houding van de keurders.

Jammer vinden we het in ieder geval dat, voorafgaandelijk aan de verkoop geen officiële mededeling volgde dat het experimenteel onderzoek uitgewezen had dat de vis aan alle EEG-normen van geschiktheid voldeed. Dat had minstens het kwalijk effect van de weifelende houding van de keurders en de hier noodzakelijk uit volgende wantrouwende houding van sommige kopers kunnen doen wegnemen. Noteren we nog dat naderhand geen enkele klacht geformuleerd werd, hetgeen toch het positieve resultaat van het onderzoek bevestigt. Wel moeten we toegeven dat de kleur van de vis enigszins geleden had door de overlading van de vis van uit de visserstreiler naar het transportschip. Dit zal waarschijnlijk ook wel de weifelende houding van de ministeriele keurders verklaren. We vinden het nochtans spijtig dat het experimenteel onderzoek van de vis niet vroeger plaats had en dan op een bijzonder diskrete wijze, zodanig dat de vangst niet min of meer in opspraak kwam. Anderzijds menen we ook dat het tot de job van de rapers behoort, om minstens een twijfelachtige vis uit de bennen goede vis te verwijderen, zodanig dat dit spijtig incident had kunnen vermeden worden. Het is de reder die normaal verantwoordelijk is voor de rapers en hen bijzonder op het hart moet drukken om visjes, waarover men zou kunnen twijfelen, al was het maar door de kleur, te verwijderen. Dat de ra-

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

NIEUWBOUW EN INVOER

Maar zelfs een politiek van totale openheid kan hieraan niet alles verhelpen, want de ministeriële verantwoordelijkheid is een realiteit en een minister die bv. twijfelt aan de rendabiliteit kan moeilijk gedwongen worden zijn handtekening te zetten.

In het kader van onderhavig artikel kan daarbij onderlijnd worden dat het voor de minister van Verkeerswezen geen probleem is de Belgische vlag te verlenen, gezien hij gemachtigd is om, na het geven van de vlag, kredieten met staatswaarborg te weigeren.

Maar vooraleer te komen op een ons allen bekend recent geval, wil ik toch nog kwijt dat meer openheid in elk geval niemand zal schaden.

Te lang immers leeft in de visserij een wrevol omdat bepaalde reders destijds kredieten hebben gekregen aan uitzonderlijk lage interesten, waar niemand anders kon van genieten. Reders die in het buitenland hebben gebouwd kregen wél de staatswaarborg, waar anderen deze categoriek en definitief werden geweigerd, enz.....

Bij andere gelegenheden werden aanvragers afgewezen op grond van een ambtelijke vergissing, en heeft het nadien de meeste moeite gekost die reders toch nog te redden, al heeft het hen financieel heel wat gekost.

En nu er toch een boel heibel is ontstaan over een recente aanvraag, moet het mij van het hart dat men in het verleden een interestvoet kan voorstellen die hoger lag dan de voorstellen gedaan door leden van het Comité, die het bedrijf niet rechtstreeks vertegenwoordigen. Hiermede onthul ik geen geheim, gezien het gevallen betreft van vóór mijn mandaat.

VOORAL INZAKE INTERESTEN MOET TOCH WORDEN INGEZIEN DAT MEN VOORTAAN OOK VOOR DE INBOUW VAN EEN MOTOR ZOU MOGEN GENIETEN VAN DEZELFDE VOORDELEN ALS BIJ NIEUWBOUW.

Tenandere, als in 1948 werd bepaald dat de Staat een subsidie kon geven van max. 3 % op de gevorderde rente, waar toen de normale rentevoet max. 6 % beliep, kennen we nu sinds jaren een rentelast van minstens 10 % en zou derhalve de rentesubsidie mogen verdubbeld worden.

Wat is er te koop ?

Vooraleer jonge schippers dromen ervan (gelukkig nog) zelf een vaartuig te bezitten en vragen gedurig te willen tussenkomen bij de minister van Verkeerswezen om de toelating te bekomen een schip te mogen invoeren.

Het ligt voor de hand dat men dan uitsluitend denkt aan Nederland als leverancier van dergelijk tweedehandsvaartuig.

We zegden reeds dat een Belgische vlag op verre na niet voldoende is. De Zeevaartinspectie is immers niet geneigd toe te laten dat ingevoerde schepen niet zouden beantwoorden aan de nieuwe stringente reglementering. Maar de vrees is daarenboven reëel dat men voor dergelijke ingevoerde vaartuigen geen krediet zal krijgen.

Eén zwaluw maakt de lente niet ! Wat zou men in Nederland willen kopen ? Niemand kan eraan twifelen dat de uitrusting van Nederlandse vaartuigen omvangrijker en heel wat kostelijker is dan in België. Voor een identiek vaartuig qua grootte en ouderdom moet men in Nederland dus heel wat meer neertellen, en voor de ietwat oudere types geldt daarenboven nog steeds de mindere stabiliteit, vrijboord, enz.....

Wél heeft men zich blind gekeken op de roep van „koopjes”. Maar nogmaals : één zwaluw.....

In Nederland gold immers én een slooppremie, én een saneringspremie. Hierdoor konden „jonge” schepen worden aangekocht tegen de helft van de prijs, maar deze halve prijs beliep voor vissersvaartuigen met 1.000 PK toch vrij gemakkelijk nog een twintig miljoen frank.

Deze saneringspremie is echter per 31-12-1976 vervallen, zodat deze koopjes terug een droom geworden zijn, en men uitzonderlijk eens een buitenkansje zou kunnen krijgen wanneer een reder sterft of op de fles gaat. Wat zich evengoed bij ons kan voordoen.

Het is dus allemaal niet veel meer dan een storm in een glas water geweest, waardoor men echter te gemakkelijk de algemene toestand vergeet.

Het is immers hoopgevend dat jonge mensen er blijven van dromen het zelf ook nog eens te proberen en het is voor deze jonge mensen dat men moet ijveren om de bestaande wetgeving aan te passen i.p.v. de huidige voordelen definitief te verwerpen.

De nieuwe minister van Verkeerswezen, die best weer de oude kan zijn, moet er toe aangespoord worden de staatsubsidie te verbeteren, d.i. voor inbouw van motoren een minstens even gunstig tarief als voor nieuwbouw toepassen en, met de hulp van de minister van Landbouw, een ruime FEOGA-tussenkomst bepleiten voor de te stimuleren sloopstypes.

Zolang de jeugd in de visserij gelooft moeten wij ervoor blijven vechten in de rotsvaste overtuiging dat de huidige beperkingen en onzekerheden weldra zullen ten goede keren.

Jef DEROOZE

VIS BIJNA ONGESCHIKT VERKLAARD !

(Vervolg van blz. 1)

pers goed op de hoogte zijn van kwaliteit bewijst trouwens duidelijk de aard van hun deelvis.

DE PRIJZEN

Zeggen we onmiddellijk dat, al deze tribulaties en ongunstige beïnvloeding in acht genomen, de inzet toch nog vele kopers verbaasde en wel enigszins medegevallen is. We spreken wel van inzet die schommelde rond de 1000 tot 1100 frank voor de kabeljauw en grote gul. Dit beduidt toch wel dat sommige kopers toch wel voor zichzelf hadden uitgemaakt dat het visje wel geschikt was en dat de omstandigheden hen hier een profijt zouden bezorgen, jammer genoeg ten nadele van de verkoper, slachtoffer van deze omstandigheden. Naderhand vielen de prijzen voor de kleinere soorten wel hard terug via 900, 800 en 700 tot 500 fr voor de kleine soort nderaan. In totaal besomde de S.I.4 voor zowat 2.108 bennen 1.585.950 fr hetgeen een gemiddelde is van 750 fr hetgeen zeker aan de lage kant is. Vergeleken met de andere verkopen is dit als gemiddelde een 400 tot 500 fr te weinig zodat in feite een normale verkoop minstens 2,5 miljoen had moeten opbrengen, de veel kleine sortering in aanmerking genomen. Ware de vis niet overgeladen geweest en hierdoor te lijden gehad, dan kon het streefcijfer 3 miljoen misschien wel gehaald zijn.

ENKELE MENINGEN

● volgens grootkoper Madelein is de weifeling van de keurders eerder begrijpelijk en is de vis niet zo best meer geschikt voor de gebruikelijke consumptie. Wel is de vis geschikt voor het zoutprocédé en is de aankoop door zijn firma van bepaalde partijen van deze vis hierop gericht.

● volgens grootkoper Jean Leveke is het jammer dat de vis niet beter verzorgd was en moet men daarenboven rekening houden met het feit dat ze als Belgische vis in de handel zal gebracht worden hetgeen misschien niet publicitair zou kunnen werken. Als men een firma-naam te verdedigen heeft moet men daar zeker rekening mede houden.

● volgens grootkoper Debruycker Roland is er heel wat goede vis in de bennen aanwezig en is deze geschikt voor verbruik, wat niet wegneemt dat hier en daar misschien wel een minder visje zal dienen verwijderd te worden. Men heeft inderdaad al mindere kwaliteit tegengekomen met een etiket «geschikt voor menselijk verbruik» opgeplakt.

● volgens reder Van Lul André is minstens 80 pct van de vis van «A-kwaliteit», 15 pct van «B» en een 5 pct «C» kwaliteit die had dienen verwijderd te worden. Onder de te koop gestelde vis was er inderdaad die maksimum 5 dagen gevangen was en de oudste zeker niet meer dan 12 dagen. Hij zelf had reeds een tegenekspertise voorzien voor het geval de vis niet geschikt zou verklaard geweest zijn voor het gebruik. Van Lul vreesde onder meer voor een IJslandse reactie tegenover de Belgische IJslanders indien de vangst zou afgekeurd geweest zijn en volgens André kan men dit op het ogenblik best missen. Reder Henri Pintelon had een eigen mening over het gebeuren, maar verkoos deze voor zichzelf te houden. Hij voegde hieraan toe dat men hieruit absoluut geen besluit diende te trekken noch in één of andere zin.

BESLUIT

Wat ons zelf betreft vinden we het gebeurde bijzonder spijtig én voor de IJslandse rederij én vissers én voor de Oostendse afslag. We menen inderdaad dat beiden veel te winnen hebben aan een vlotte verkoop, maar dat hiervoor natuurlijk in de eerste plaats dient voorzien in goede verzorgde vis. Er is werkelijk plaats op de Oostendse afslag voor rechtstreekse aanvoer uit IJsland van verzorgde vis. Het zou de kopers hier stimuleren en een geregelde aanvoer zou weldra opgevangen worden door een geregelde afzet, zodat de vrees van sommige reders dat dit de prijs van het eigen produkt zou doen zakken, zeker niet zou waargemaakt worden. Dit zou wel het geval kunnen zijn bij ongeregelde en onverwachte eendagsvliegen. De kopers kunnen hierop geen afzet bouwen en dit kan ook geen bijkomende kopers aantrekken.

De IJslandse reactie over dit gebeuren is begrijpelijk niet bijzonder positief en we kunnen gerust zeggen dat dit bijzonder spijtig is voor de Oostendse afslag die zeker aan visarmoede lijdt. De vele inspanningen die het stadssbetuur zich getroost om de Oostendse afslag terug aan belang te doen winnen door vis en kopers aan te trekken, werden daarmede ook niet gediend en zeker de zaak van de kopers niet. Als deze wensen te beschikken over een regelmatige aanvoer, dan moeten ze minstens zorgen dat men diegenen die bereid zijn hiervoor te zorgen, niet afstoot. Hpen we maar dat men van IJslandse zijde toch maar nog eens terug het eksperiment waagt, maar dan bv. volgende week niet waarin de vishandel praktisch stil ligt door de donderdagse feestdag. B.L.

GROEIEND PROTEST IN ENGELAND TEGEN DE NIEUWE VEILIGHEIDSWET

We schreven vroeger reeds over de nieuwe opgelegde Britse veiligheidsmaatregelen op de uitbating van de vissersvaartuigen. Deze zijn zodanig dat zelfs kleine kustvaartuigen die slechts voor 24 uur in zee gaan hieronder vallen. Samen met de inspectiekosten rekent men voor de kleine vaartuigen die volgens de, in de wet bepaalde afmetingen, nog juist onder de nieuwe reglementering vallen, op zowat 250.000 B.F., hetgeen voor de kleine vaartuigen niet haalbaar is. Er is dan ook een groeiend onbehagen gezeten onder de betrokken visserij, die zich uit in protesten en bezwaren allerhande. Onder de 27 kustvaartuigen van Airbroath zijn er reeds een vijftal vaartuigen die de door de nieuwe veiligheidswet opgelegde kosten niet haalbaar achten en men verwacht dat er nog zullen volgen, zodanig dat de lokale vloot verscheidene eenheden zal verliezen. Voor vissersvaartuigen die slechts een tiental mijlen uit de kust gaan vissen, meent men de opgelegde veiligheidsinstallaties buiten verhouding met het doel. Ook de tweejaarlijkse inspectiekosten met daarbij nog een bijzonder vierjaarlijkse die 500 Pond zal kosten (32.500 B.F.) acht men, in het bijzonder voor de kleine kustvaartuigen, niet haalbaar.

In het Algemeen Dagblad van vrijdag 29 april verscheen van de hand van dhr. A.C. van der Vet een artikel omtrent de Noordzee als kweekvijver.

Nu er tengevolge van overbevising naar middelen gezocht wordt om de gevolgen daarvan te overbruggen, zijn de beschouwingen er aan gewijd, toch de moeite waard overwogen te worden, daar dit idee niet nieuw is.

We laten schrijver hierna aan het woord en komen hierop terug na onze biologen daaromtrent eens gehoord te hebben.

„Zou je jonge vis — van marktwaardige soorten natuurlijk — in zo grote hoeveelheden kunnen kweken dat je er zeeën en oceanen die van overbevising te lijden hebben, weer visrijker mee maakt?

Zou je — om bij onze gebieden en bij een paar in onze wateren snel schaarser wordende vissoorten al tarbot, tong, schol te blijven — de Noordzee dus kunnen gebruiken als één reusachtige kweekvijver, waaruit de traditionele vissers met hun netten de gegroeide vis wegvangen, en waarin de mens dan steeds weer gekweekte kleintjes uitzet?

O U D P L A N

Al een eeuw geleden zijn visserijbiologen zich voor deze vraag gaan interesseren. Omstreeks 1880 hebben Fransen onderzocht of zo iets mogelijk zou zijn met tong en tarbot in de Zuidelijke Noordzee. In de eerste jaren van deze eeuw hebben de Nederlandse biologen Redeker en Tesch onderzoek naar deze zaken verricht. En kort vóór 1940 hebben Denen op dat gebied geëxperimenteerd: zij vingende grote aantallen jonge schol in de Limfjord en zetten die (een deel ervan gemerkt voor de controle op de vangsten) uit bij de Doggerbank.

Waarom deden biologen dit alles al zo lang geleden? Was men toen al, dus van 100 tot 40 jaar terug, beducht voor een overbevising? Jazeker! We maken ons nu wel zorgen over de visrijkdom van Noordzee en omgeving, maar die visrijkdom is al lang niet meer wat hij is geweest.

‘t Is gewoon fascinerend om in oude boeken over de visserij te lezen wat een machtige hoeveelheden vis — en veel grote exemplaren! — onze vissers vroeger, werkend met slome zeilboten, met naar onze opvatting primitieve netten, en zonder hulpmiddelen als decca om scholen vis op te sporen, aan wal brachten. Verhoudingsgewijs veel meer dan nu ondanks steeds sterkere motoren, ondanks bv. echolood dat het de visser mogelijk maakt ook het laatste spokje haring bij Doggerbank op te sporen en te omstingelen.

R U S T P E R I O D E

De visstand in de Noordzee, zo kan men het — zeer vergroot — zeggen, is nog wat zij is mee dank zij de twee wereldoorlogen die het vissen er een aantal jaren moeilijk hebben gemaakt en die dus de vis rust gaven.

Vóór 1914 was bv. de scholvisserij in onze wateren al niet meer wat ze in de 19e eeuw was geweest. Na '18 was er weer volop en veel grote schol. De jacht werd ingezet — en in '23 zat men alweer op het peil van '15. Idem dito na 1945: na vijf jaar oorlog was er veel en grote vis, feller dan ooit werd er gevist — en al in de late jaren '50 was 't gedaan met de eens zo grote rijkdom.

Toen zijn biologen opnieuw ern-

Kan de Noordzee kweekvijver worden voor zeevis?

stig gaan studeren op de kansen die een zee — dat behoeft niet de Noordzee te zijn — bieden als je haar zéér volstopt met jonge, gekweekte vis. Zou de visserman er dan weer goed lonend kunnen vissen? „Ocean-rangings” noemt men dit, een soort „boeren” op heel grote schaal. In tegenstelling tot „sea-farming”, het „boeren” op kleine schaal.

V O O R B E E L D

Dr. S.J. de Groot van het Rijksinstituut voor Visserij-onderzoek: „In Schotland hebben ze bv. een groot Loch totaal afgesloten met netten en het water verrijkt met kunstmest. Dat net moest de schol tegenhouden — maar wie kwamen in waanzinnige hoeveelheden op dat voedselrijke water af? Krabben! Die vraten de jonge vis op — er kwam géén schol van betekenis. Althans: veel minder dan men had verwacht”.

Dat is maar een van de vele mislukkingen die op dit gebied boekstaafd zijn. Men heeft proeven genomen met het uitzetten van miljoenen kabeljauweitjes. Men heeft, voor de Canadese kust, enige malen geëxerceerd met geweldige aantallen jonge zalm. In de Duitse Bocht zijn miljoenen platvisjes losgelaten. Enzovoorts. Tot nu toe is er nergens sprake, voor zo ver ik heb gehoord van een echt succes.

Dr. J. Zijlstra van het Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee op Texel ziet in „Ocean-rangings” geen mogelijkheden van belang. „Misschien, héél misschien, zou men eens kunnen denken in dit verband aan de steur”.

— De steur? De vermaarde voortbrenger van peperdure kaviaar?

Jawel, dezelfde. Volgens dr. M. Fons die ook bij het N.I.O.Z. op Texel werkt, zijn de russen met het kweken van steur in de benedenloop van de Wolga al een heel eind:

B E N E D E N L O O P

„Het is een gemakkelijke vis om te kweken — en bovendien hoorde die vis hier vroeger thuis, ze paalden in grote aantallen in de benedenloop van onze rivieren. Pas in de vorige eeuw is de steur uit onze wateren verdwenen”.

(Wijlen J.W.F. Werumeus Buning schreef eens over Geertruidenberg o.a.: „Hier was een der grootste vischmarkten van het land. Eind 17de eeuw ving men er in een jaar 40.000 zalmen en 8999 steuren. En niettegenstaande de gouverneur der stad op den laatsten dag des jaars een hooge premie uitloofde om het cijfers steuren rond te krijgen, is men daar niet in geslaagd.”)

D U I S T E R

Niemand weet natuurlijk wat 't onderzoek der biologen, gebaseerd op steeds meer kennis, uitgevoerd met steeds verfijnder methodes, op 't gebied van „Ocean-rangings” ooit nog voor mogelijkheden zal brengen. Maar ik heb geen

bioloog ontmoet die er veel in zag. Prof. dr. A.E. Huisman van de Landbouwhogeschool te Wageningen:

„Het beheer van viswateren en visstand is nog zo'n jong vak, we zijn pas in staat een afgesloten meer redelijk te beheersen. Dan al praten over oceanen? Natuurlijk, in theorie is alle mogelijk — maar daarom is alles nog niet te realiseren”.

Dr. J. Zijlstra van het N.I.O.Z. op Texel:

„Gesteld dat het biologisch zou kunnen — wat ik niet zie — denk dan eens aan de politieke en economische verwickelingen die daarna kunnen en zullen komen, met zónering van visserijgebieden en zo. Want vis trekt! In wateren met zeer bepaalde ligging en niet ver trekkende vissoorten, tja, daar kunnen kansen zitten. In Zweden moeten industrieën en energiecentrales aan rivieren die op de Oostzee uitmonden ervoor zorgen dat de zalmstand in dat gebied op peil blijft. Dat lukt.

U I T G E Z E T

Men kweekt er in zoet water zalm uit kuit. Na een jaar wordt jonge zalm massaal in de Oostzee uitgezet. De vis groeit er naar een zeer marktwaardig produkt en men speelt er quitte mee.”

— Vissen alleen Zweden erop?

„Nee, dat is 't hem juist. Ook Oost- en Westduitsers, Finnen, Russen, Denen. Maar die moeten voor elke gevangen zalm iets betalen aan de Zweden. Zo lukt hem om quitte te spelen — maar denk erom: met een dure vis, een niet al te trekkelijke soort, en in een zee die maar aan één kant met

andere zeeën in verbinding staat. Voor onze kunstwateren zie ik — behalve dan heel, heel misschien met de steur maar daar moet nog alles aan worden onderzocht — geen kans.”

Dr. S.J. de Groot van het R.I.V.O.:

„Ocean-rangings acht ik een onhaalbare zaak. Verrijking van de zee zie ik niet. Wel van — eventueel zeer grote — afgesloten zoutwateren als de Grevelingen, 30.000 ha. tussen Goeree-Overflakkee en Schouwen-Duiveland Eventueel....”

Het is duidelijk: In dit stadium van het onderzoek kunnen de wetenschappers alleen maar zeggen dat de enige kans lijkt te liggen op het terrein van de viskweek. In beperkte ruimten. En — althans in ons welvarend deel van de aardbol — dan nog de kweek van hoogwaardige, dure, zeg: luxe vis.”

Totdaar deze ideeën en bevindingen welke weliswaar niet nieuw zijn, maar die het overwegen en proefondervindelijk waard zijn.

Spijtig echter dat de biologen vooraleer effectieve en drastische maatregelen te nemen, steeds zoveel jaren nodig hebben.

Een mooier voorbeeld van wat nu gebeurt voor de bescherming van de visstand, kon niet.

We zijn van in de aanvang van de thans genomen maatregelen tegen het kwotasysteem geweest.

Thans pas begint men te beseffen, dat het niet goed is en het geen oplossing brengt voor de snelle verarming van de visstand in de Noordzee. Dat hierover nog veel inkt zal vloeien, spreekt van zelf.

P.V.

OOSTENDSE VISSER VOERT TONGEN IN UIT CHINA, MAAR... IN SPANJE

Elkeem kent de familie Georges Heinderson, die in Benidorm sedert 12 jaar een klein restaurantje open houdt en waar elkeen wil zijn. 't Is prachtig gelegen schuin over het Belroy Hotel en op 20 meter van de promenade «Las Terrasas». Het is het «Restaurant Belgica», maar niet zo groot als dat op de Oostendse Visserskaai.

De grote aantrek is visbereidingen. En wie weet dat onze vissers en hun vrouwen, uiterst goed vis kunnen kuisen en bereiden, zal aanvanden dat Fernande, dat is de vrouw van Georges, hier elkeen doet snoepen met haar bereidingen van vis en schaaldieren.

Zo komen we te weten dat ze er toe gekomen zijn de toelating te krijgen langs Tenerife, diepgevoren tongen in te voeren uit China. 't Is ongelooflijk, maar waar. 't Zijn grote, van zes- à zeventhonderd gram 't stuk.

Ze heeft het in dat restaurantje

zo ver gebracht, dat elkeen er wil zijn, en wel tot één uur 's nachts, wanneer ze stoppen met maaltijden te serveren.

Ze hebben het ook zo aan boord kunnen leggen, dat ZIJ ALLEEN Chinese tongen in Benidorm kunnen invoeren. En het zijn er 500 à 700 stuks per week.

Ongelooflijk! Maar we hebben het zelf kunnen vaststellen. En ze zijn vers en van uitstekende kwaliteit.

Op onze vraag waarom ze uit België geen invoeren, was het antwoord terecht: ze kosten ons dubbel zoveel.

Zoals de kommere van Benidorm schrijft, van alle Europeanen mogen onze Oostendse en alle Belgische vissers, onder de dappersten gerekend worden.

Proficiat Fernande. De Oostendse Horeca mag bij je les komen nemen.

OFFICIELE OPENING VAN DE NIEUWE FABRIEK VIKING INTERNATIONAL

Op donderdag 5 mei om 10.30 uur ging de officiële opening door van de nieuwe fabriek van Viking International, gelegen tussen de Napoleon- en Victoriastraten.

Het is een prachtig en zeer ruim kompleks waarbij vooral het accent werd gelegd op de hygiëne zowel voor de werknemers als voor de producten. Hierin werd dan ook niets onverlet gelaten zodat allen die deze fabriek bezocht hebben, overtuigd werden van de zeer hygienische verzorging van het eindproduct dat Viking International op de markt brengt.

Er waren zeer veel genodigden en het perfect opvangen van al deze personaliteiten bewees weer eens het organisatietalent van de leiding van Viking-International. Het zou ons veel te ver leiden moesten we al de namen weergeven van de genodigden, we zullen dan ook algemeen zijn en schrijven dat al wat naam heeft in gelijkaardige en aanverwante bedrijven, zowel uit binnenland als uit buitenland, vertegenwoordigd of aanwezig was. Dit was onder meer ook het geval voor de verscheidene Belgische Ministeries die er hun vertegenwoordiger hadden, zoals dit van Economische Zaken, Openbare Werken, Financiën, Landsverdediging en Volksgezondheid. Wel zullen we enkele namen noemen van stadsgenoten, waarbij we ons dan weeral moeten verontschuldigen wanneer we niet compleet kunnen zijn. Aldus herkennen we volksvertegenwoordiger Laridon, schepenen Vanhoorne en Dumarey, stadssecretaris Van Laere, havendirecteur kapitein Ghys, hoofdpolitiekommissaris Van Wallegem, de heren Maertens en Martens van de dienst voor de zeevisserij, enz...

Het was de heer directeur-generaal Jacques Van den Bosch die de genodigden toesprak en hen in het Nederlands, Frans en het Engels verwelkomde, waarna hij in het Nederlands de historische gaf van Viking International en van de bouw van de nieuwe fabriek, waar voor het ogenblik 250 werknemers te werk gesteld zijn.

Hierna werden de genodigden in groepen verdeeld en werd begonnen met een bezoek aan het kompleks.

Te noteren valt dat de werknemers verplicht worden langs de sanitaire installaties hun werkplaats te bereiken en er toegezien wordt opdat handen en schoenen ontsmet worden en dat diegenen die rechtstreeks of onrechtstreeks in aanraking komen met de voedselketen, tevens een zoveel als kiemvrij pak dienen aan te trekken. De genodigden werden geleid via de cartonage afdeling tot in de zaal waar de voedingsketen loopt. Alle genodigden moesten eveneens over het ontsmettingstapijt en kregen elk een kiemvrije mond- en neusklep, hoofddekkel en plastieke mantel.

Geven we onmiddellijk toe dat een bezoek aan de voedselketen verbaasd leerrijk is en dat het werkelijk eerste kwaliteits is die aangewend wordt voor het samenstellen van de verkoopproducten. De

automatische band die snijdt, weegt, verpakt en zo meer is werkelijk alleen reeds een bezoek overwaard. Opvallend was toch dat nog altijd veel handenarbeid in de «fishsticks» gebezigd werd. Het is de enige keten die nog niet aan complete automatisering toe is.

Na het zeer leerrijk bezoek werden de genodigden uitgenodigd voor een lunch waarvan we veronderstellen dat toch wel zal kennis gemaakt geweest zijn met producten uit eigen produktie. Voegen we er onmiddellijk aan toe dat deze er werkelijk uitnodigend en verleidelijk uitzien. Het geleid bezoek aan de fabriek van Viking International heeft dan overtuigend in het voordeel van de fabriek zelf gespeeld, want men kan niet ontkennen dat bij de fabricatie alle absolute zorg besteed wordt, wat betreft de kwaliteit van het produkt alsmede wat betreft de absolute hygiëne onder het produktieproces.

PLECHTIGE COMMUNIE OP DE IBIS

Naar jaarlijkse traditie is er weer feest geblazen op het K.W. Ibis waar dit jaar 16 kostgangertjes hun plechtige communiefeest vieren. Te dezer gelegenheid grijpt in de instellingen van het werk op maandag 16 mei a.s. om 19 u. een feest plaats waarbij de gevierden en door het Peter-schap en door de vele sympathisanten andermaal met kostbare geschenken zullen bedacht worden.

De lange weg terug



Woensdagavond, omstreeks 23 u. is de 46-jarige Oostendse schipper ter visserij Francois Vandenberghe te Oostende binnen geduideld nadat hij, via een ommetje over Lissabon, diezelfde namiddag te Zaventem was aangekomen waar hij werd verwelkomd door zijn broer en schoonzuster. De gelukkige familie trok onmiddellijk Oostendewaarts waar hij door zijn vader en moeder (zie foto) dol van geluk werd begroet. Meteen is een eind gekomen aan het avontuur van de Oostendse visser in het verre Angola waar hij als meester naast God het bevel voerde op de gewezen Oostendse trailer O.85 «Marie-Christine». Om duistere redenen werd hij eind november aangehouden en in de gevangenis gestopt. Als oorzaak werd opgegeven het illegaal vissen binnen verboden visserijzones. Ruim vijf maanden werd Francois Vandenberghe gevangen gehouden tot hij vrij kwam nadat zijn ouders de gevraagde borgsom van 50.000 fr. stortten op advies van kanselier J. Pieters van de Belgische Ambassade in Luanda-Angola. (foto NVDK-WDB).

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



De Verenigde Visafslagers Zeebrugge waren tijdens het voorbije weekeind in feest. Aanleiding was het vieren van de heer Roger Van Hulle die gedurende 25 jaar trouw zijn diensten inzette ten bate van voornoemde vereniging in het bijzonder en de visserij in het algemeen. (Foto NVDK-WDB)

DE EVOLUTIE VAN DE BELGISCHE VISSERSVLOOT IN 1976

INLEIDING

Van het Bestuur van het Zeewezen ontvingen we voor de eerste maal sedert jaren, zo snel het jaarverslag van de evolutie van de Belgische vissersvloot.

We beklagen ons dikwijls, en terecht, over de slakkengang van zaken in de administratie. Dit is niet alleen in België maar ook in andere landen het geval. Veelal hangt het echter af van de leidende personen. En het moet gezegd, dat de ouderen en de leidende ambtenaars in 't bijzonder nog dikwijls werk meenemen naar huis om de moeilijkheden welke zich meer en meer opstapelen te trachten op te lossen, daar niet alleen de politiek de integriteit van het parlement heeft kapot gemaakt, maar ook in de administratie zo is binnengefilterd, dat ook hier, men af te rekenen heeft met laksheid, beroepsziekten enz...

Dit gezegd zijnde mogen we het Bestuur van het Zeewezen gelukwensen voor de snelheid waarmede deze inlichtingen de wereld worden ingezonden.

We zullen trachten het overzicht zo getrouw mogelijk weer te geven, terwijl we in een hoofdartikel een eigen visie omtrent de ontwikkeling en bijgevolg de noodzakelijke modernisering van onze vloot weergeven.

DE BELGISCHE VISSERSVLOOT IN 1976

De Belgische visserijvloot omvat :

- A. DE ZEEVISSERIJVLOOT, nl. de schepen die de visserij in zee bedrijven vanuit de Belgische kusthavens.
- B. DE SCHELDEVISSERIJVLOOT, samengesteld uit kleine boten waarmede uitsluitend gevist wordt op de Wester-Schelde en welke voor de economie in de visserij van zeer weinig belang zijn.

A. Zeevisserijvloot

I. INDELING VAN DE VLOOT :

1) VOLGENS DE SCHEEPSKLASSEN

De zeevisserijvloot kan in vijf verschillende scheepsklassen worden ingedeeld. Als maatstaf wordt uitsluitend de brutokapaciteit van de vaartuigen genomen, nl.:

Klasse I : — 35 B.T.
 Klasse II : 35 — 70 B.T.
 Klasse III : 70 — 180 B.T.
 Klasse IV : 180 — 400 B.T.
 Klasse V : 400 - 1.000 B.T.

VOORNAAMSTE AKTIEGEBIEDEN

Scheepsklasse	Beviste gebieden
I tot 35 brt.	Kustvisserij
II van 35 tot 70 brt.	Zuidelijke Noordzee en Engels Kanaal
III van 70 tot 180 brt.	Noordelijk gedeelte van de Noordzee, de Engelse Oostkust, Bristol Kanaal, Ierse Zee, Z.W.-kust van Ierland en IJsland.
IV van 180 tot 400 brt.	Hoofdzakelijk IJslandzee
V van 400 tot 1000 brt.	IJslandzee

a) TOESTAND VAN DE VISSERIJVLOOT OP 31.12.1976

Scheeps-klasse	Aantal schepen	Brutotonnenmaat		Drijfkracht in P.K.	
		Minimum en Maximum	Totaal	Minimum en Maximum	Totaal
I	35	5 à 35	955	53 à 240	5.105
II	66	35 à 70	3.365	125 à 320	14.119
III	129	70 à 180	14.109	179 à 900	54.647
IV	21	180 à 400	4.646	500 à 1.125	17.280
V	2	400 à 1.000	969	1.200 à 1.350	2.550
Totaal :	253		24.044		93.701

2) NAAR HET LAND VAN HERKOMST EN HET KONSTRUKTIEMATERIAAL DER VAARTUIGEN.

Van de nog 253 in bedrijvigheid zijnde schepen werden er 204 of 80,63 % op Belgische werven gebouwd en 49 of 19,37 % in het buitenland.

174 of 68,77 % waren vervaardigd uit staal en 79 of 31,23 % uit hout.

Tabel I. b. geeft deze indeling weer naar de scheepsklassen.

b) INDELING VAN DE VAARTUIGEN, PER SCHEEPSKLASSE, VOLGENS HUN HERKOMST EN HET KONSTRUKTIEMATERIAAL.

Scheeps-klasse	Vaartuigen gebouwd op Belgische werven			Vaartuigen gebouwd op vreemde werven			TOTAAL	
	Stalen bouw	Houten bouw	Totaal	Stalen bouw	Houten bouw	Totaal	Stalen bouw	Houten bouw
I	10	21	31	4	—	4	14	21
II	11	38	49	16	1	17	27	39
III	90	19	109	21	—	21	111	19
IV	13	—	13	7	—	7	20	—
V	2	—	2	—	—	—	2	—
Totaal :	126	78	204	48	1	49	174	79

II. EVOLUTIE VAN DE ZEEVISSERIJVLOOT :

1) NUMERIEKE BELANGRIJKHEID

In de loop van 1976 werden 3 eenheden aan de vloot toegevoegd terwijl er 5 aan onttrokken werden. Bijgevolg bedraagt zij thans 253 schepen tegen 255 in 1975, hetzij dus een vermindering van 2 eenheden.

De evolutie van het aantal vaartuigen in de loop van 1976 moet als volgt omschreven worden :

1) AANWINST, 3 eenheden, nl. :

- a) 1 nieuwe eenheid in de vaart gebracht : 0.33.
- b) 1 eenheid aangekocht in het buitenland : Z.126.
- c) 1 eenheid terug in de vaart gebracht : 0.37.

2) VERLIES : 5 eenheden.

- 1) 1 door schipbreuk : N.591.
- 2) 3 door schrapping : O.124 — O.284 — N.804.
- 3) 1 door verandering van thuishaven : O.253 (naar een Scheldehaven).

('t Vervolgt)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

NUTTIGE WENKEN VOOR ONZE VISSERS EN ZEEVARENDEN

Het nieuw Internationaal Boeienstelsel

BOEIEN (1)

Na tientallen jaren besprekingen, ontmoetingen en konfrontaties, is men eindelijk aan een nieuwsoortig boeienstelsel toe, dat mede moet bijdragen tot een veiliger vaart. De uitgebreide internationale besprekingen hebben eigenlijk nog niet helemaal geleid tot een perfecte overeenkomst want er bleven twee boeienstelsels over waarvan er dan een moest worden uitgekozen. Men kon toch niet blijven aan de konferentietafel zitten ! Het werd dan maar het „Systeem A”. En met dit boeienstelsel moeten we nu maar verder leren varen. Niet dat we ermee slechter varen, dat wel niet. Maar 't is toch weeral een verandering en veranderingen vragen dan meteen, dat we even de zaak van dichterbij gaan bekijken voornamelijk in het zeemansberoep, waar het steeds maar om mensenslevens en om grote kapitalen gaat, waar men zich op een bewegend tuig bevindt, dat overgeleverd is aan stromingen en wind, aan storm en onheil, aan diepten en ondiepten.

Daarom ook is het onontbeerlijk dat we dit nieuwe boeienstelsel met aandacht bestuderen.

Zoals gezegd hebben we alleen maar met het „A stelsel” te maken en dit „A stelsel” is niets anders dan het lateraal en kardinaalstelsel samengevoegd. De rode boeien blijven aan bakboord, de groene boeien aan stuurboord. De betonningsrichting is steeds van zee naar de havens.

BOEIEN (2)

Toch moet aandacht gegeven worden. Het nieuwe stelsel zegt wel „De boeien liggen van zee naar de havens” maar dit moeten we toch niet te letterlijk opnemen. Als we even de kaart van de Vlaamse Banken onder de loep nemen dan zien we dat de aanloop van Oostende eigenlijk niet met dit principe overeenkomt want uit zee komende, krijgen we de Oostendebankoostlichtboei aan stuurboord en de Wenduinebankwestlichtboei aan bakboord. We stellen meteen vast, dat de Oostendebankoost niet groen maar rood is gekleurd en dat de Wenduinebankwestlichtboei niet rood maar groen is gekleurd. Nochtans varen we van zee naar de haven !

In dit geval hebben we te maken met de betonningsrichting die „klokgewijs om het kontinent draait” t.z. de betonningsrichting is in ons geval Oostnoordoost. Gezien er hier wel enige twijfel kan ontstaan, is er links onder in de karat (ter hoogte van het Zuydotepas) een pijl getekend. Deze pijl meldt gewoon dat op deze kaart de betonningsrichting Oostnoordoost is.

Uitvarende van Duinkerke langs onze kust met Oostelijke koers, krijgen we dus aan stuurboord allemaal groene boeien, aan bakboord allemaal rode. De binnenstroombankboei komt eveneens aan bakboord, maar dit is een kardinale boei, die de oostelijke punt van de binnenstroombank aanduidt. Laten we dit even buiten beschouwing. Dan verder noord-oostelijk sturende, komen we tussen de Oostendebankoostboei en de Wenduinebankwestboei en dan stellen we meteen vast, dat we aan stuurboord inderdaad een groene en aan bakboord een rode boei zien. Onze laterale merken zijn dan juist. In dit geval geldt dus niet de regel dat de betonningsrichting uit zee naar de haven gaat, maar wel, dat de betonningsrichting oostnoordoost is. Verder varende bemerken we steeds de groene boeien aan stuurboord en de rode boeien aan bakboord en de haven van Zeebrugge aandoende, blijft dit steeds het geval.

Eigenlijk valt enkel de aanloop van de haven van Oostende, komende van de A1 lichtboei een beetje tegendraads uit.

BOEIEN (3)

Toen men er mee begon eindelijk eens een boeienstelsel te ontwerpen dat voor overal hetzelfde zou kunnen zijn, begon men met een aantal voorwaarden te stellen waaraan de boeien moesten voldoen.

1. Het stelsel moest eenvoudig zijn, gemaakkelijk te verstaan en te onthouden door iedereen, zowel de zeeman als de pleziervaarder.
2. Bij het zien van een boei moest de zeevarende onmiddellijk in staat zijn om met absolute zekerheid te bepalen aan welke zijde van het merk hij kan of moet voorbijvaren. Daarbij beroept hij zich gewoon op een gewone betonnings of azimuthale richting. Daarna kan hij eventueel in de kaart opzoeken welke markering hij juist passeerde in verband met de positiebepaling.
3. De markeringen moeten door mekaar kunnen worden gebruikt en dit zonder overgangsmerken.
4. Er moet optimaal gebruik worden gemaakt van de beste dagkleuren, vormen en toptekens alsmede van de beste lichtkleuren en karakters.
5. Er moest geen onderscheid meer gemaakt worden tussen een wrak en een andere obstruktie waar het op aan komt dit af te bakenen.
6. Pas ontstane gevaren moeten wel een kenmerkende aanduiding krijgen.

Rekening gehouden met al deze factoren, moest men alvast reeds komen tot een gezonder toestand in het boeiensysteem.

MERKEN (1)

In het gekombineerde kardinale en laterale stelsel bestaan er vijf soorten markeringen :

- a) laterale (links en rechts van het schip)
- b) kardinale (scheiding, samenloop van vaarwater, N,O,Z,Westboeien)
- c) losliggend gevaar
- d) veilig vaarwater
- e) bijzondere betoning.

De betekenis van een markering is afhankelijk van een of meer van de volgende kenmerken :

- bij dag, kleur, vorm en topteken
- 's nachts kleur en karakter van het licht.

MERKEN (2)

Zoals gezegd, werd definitief en voor overal een bepaalde kleur in aanmerking genomen en daardoor zien we nu weeral Rood aan bakboord voor wat de laterale merken aangaat. Groen is voorbehouden voor de laterale merken aan stuurboord.

Boeien die geel en zwart geschilderd zijn zijn boeien voor de kardinale betoning. Geel geschilderde boeien stellen een bijzonder merk voor.

Een losliggend gevaar wordt aangeduid met de kleuren zwart en rood in horizontale banden. Rood met wit in verticale strepen wijst een veilig -vaarwater aan.

MERKEN (3)

Naast de gemakkelijk te onthouden en te herkennen 5 dagkleuren, zijn er eveneens 5 vormen van boeien voorzien nl. **stomp, spits, bol, toren** en **spar**.

Stompe, spitse en bolvormige merken tonen aan langs welke zijde men voorbij dient te varen. De toren en sparboeien moeten in hun bijzondere kleuren geschilderd zijn en moeten bovendien voorzien zijn van hun topteken zonder dewelke deze boeien geen enkele waarde hebben.

Een torenboei is niets anders dan een boei met pilaar erop (centrale konstruktie gemonteerd op brede basis).

MERKEN (4)

Het nieuwe boeienstelsel maakt gebruik van vier soorten toptekens : **stomp, kegel, bol** en **diabola-vormige**. Alle toren en bolvormige boeien **moeten** een van deze toptekens dragen. Het is aan te bevelen dat ook sparboeien een topteken dragen.

Er is dus de vorm van de boei, de kleur ervan, en het topteken maar daarnaast is ze ook nog uitgerust met een licht dat een bepaalde kleur kan uitstralen en bovendien een bepaald karakter kan hebben. Daaraan kunnen we haar 's nachts herkennen.

MERKEN (5)

Wat er ook kan gebeuren, de rode en de groene lichten zijn altijd voorbehouden aan de linkse en de rechtse, de bakboord- en de stuurboordboeien, de laterale merken ! (In de beginne zal het wel wat eigenaardig aandoen te weten dat een groen licht op een boei of gewoon een groene boei overdag niet meer een wrak aanduidt.)

Nochtans kan het wel voorkomen dat een lateraal merk, een stuurboord- of bakboordboei terzelfdertijd een gevaar afbakent. In dit geval zal ze worden voorzien van een flikkerlicht. Hoe meer flikkers, hoe hoger het ritme van de flikkering, hoe groter het gevaar. En in de scheepvaart moet er waarlijk aan alles gedacht worden. Er moet nl. vermeden worden, de markeringen te voorzien van vaste lichten..... omdat deze dan weleens zouden kunnen aangezien worden als de navigatielichten van een vaartuig.

De lichten van de kardinale boeien, losliggend gevaar en veilig vaarwater zijn steeds maar wit en verder zijn ze als volgt onderverdeeld :

- 1) snel flikkerlicht en flikkerlicht voor kardinale merken;
- 2) groep van twee schitteringen voor merken die een „losliggend gevaar” aanduiden;
- 3) isofaas, onderbroken of lange schittering, voor veilige vaarwatermerken.

De bijzondere markeringen die reeds geel geschilderd zijn, worden ook uitgerust met een geel licht dat schitterlicht kan zijn, groepsschittering en morse.

De uiteinden van steigers en aanlegplaatsen kunnen, indien ze met vaste witte lichten worden aangeduid, het best worden voorzien van telkens twee rode of groene lichten vertikaal onder elkaar, naargelang de betonningsrichting.

Verder zouden de radarreflektoren zoveel mogelijk moeten worden ingewerkt in de toptekens.

Het is duidelijk dat door het plaatsen van een radarreflektor op een boei er wel eens verwarring zou kunnen ontstaan met het gebruikte topteken. Het is verstaanbaar dat de bevoegde boeiendiensten al het nodige in het werk zullen stellen om dergelijke verwarring te voorkomen.

KORTE BERICHTEN

Ierland

IERLAND GEEFT NIET TOE

Na het protest van Nederland bij de E.E.G. te Brussel over het opbrengen van Nederlandse vaartuigen, werd de Ierse regering verzocht om tegen dinsdagnacht 10 mei te 0 uur, de door Ierland genomen eenzijdige verbodsmaatregel op de grote treilerij, terug in te trekken. Het Ierse kabinet in vergadering bijeen gekomen heeft echter voet bij stek gehouden en geweigerd deze maatregel in te trekken. Volgens hen houdt deze verbodsmaatregel geen enkel discriminerende in omdat deze eveneens van toepassing is op de Ierse treilers, waarover dit land praktisch niet beschikt!

Alhoewel het kabinet na de vergadering geen mededeling vrij gaf, was het toch de Ierse minister van Visserij Pat Donegan die, op het in tand houden van de verbodsmaatregel een kleine commentaar medegaf, namelijk dat het een wijze beslissing was en dat zij er blij om zijn.

Het is duidelijk dat de zaak nu voor het Europees Hof van Justitie te Luxemburg zal gebracht worden waar men een veroordeling van Ierland verwacht. Of Ierland het hier echter bij zal laten blijft dan nog af te wachten. Het zou in ieder geval zeker niet stichtend zijn voor de eenheid van de Europese Economische Gemeenschap, als sommige landen, „manu-militari” hun eigen vissersschepen zouden gaan beschermen, zich baserende op een eventuele verdeling van Ierland door het Hof van Justitie. Anderzijds kunnen andere landen die er een bijzonder belang bij hebben en over het grootste deel van het E.E.G.-visserijwater beschikken zoals Groot-Brittannië, dan ook maar tot eenzijdige maatregelen overgaan en bv. de Nederlandse bokkentreilers kortwieken door „alle bokkennisserij” te gaan verbieden, zowel voor de eigen vloot (die niet zo bijzonder op de bokkennisserij ingericht is) als voor de anderen. Omgekeerd kan men dan ook een gebied gaan verbieden voor alle vaartuigen beneden de 700 Brt. waardoor de Britse diepzeetreilerij en enkele Westduitsers, het alleenrecht in dit gebied zouden hebben omdat landen als Nederland, België en Denemarken over geen dergelijke vaartuigen beschikken.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Engeland

BRITSE DIEPVRIESTREILER AAN CANADA OVERGEMAAKT

De 982 BRT grote Britse diepvriestreiler en fileteerder «Hausa» is te Grimsby binnen gelopen voor een compleet nazicht. Dit vaartuig gebouwd in Bremerhaven in 1962 en vroeger toebehorende aan een West-Duitse rederij, werd nu door de Britse rederij B.U.T. aan een Amerikaanse Firma overgemaakt die het vaartuig zal inzetten in de Canadese wateren. Binst de kabeljauwoorlog werd de «Hausa» zelfs ingezet als steunship voor de Britse treilers, rol die ophield samen met de overeenkomst van Oslo in mei 1976 en waarbij aan de Britten nog tot 1 december 1976 toegang verleend werd in de IJslandse wateren. Voor deze diepvriestreiler was nog moeilijk plaats met de nieuwe vangstbeperkingen en deze verkoop kan dus wel voordelig uitdraaien voor de Britse rederij die anders het schip waarschijnlijk had moeten opleggen.

GEBRUIKSAANWIJZING IN HET ENGELS OF GEEN VERGUNNING

In het Lagerhuis werd de staatssecretaris voor verkeerswezen door een volksvertegenwoordiger onderzocht of het juist is dat vissersvaartuigen een vergunning geweigerd werden omdat op sommige reddingsvloten in het buitenland aangekocht, de Engelse taal ontbrak. Uit de verklaring van de staatssecretaris bleek dat volgens de wet van 1975 op de veiligheidsregelen ter zee, inderdaad de verplichting opgenomen werd van overlevingsindicaties en instructies in de Engelse taal in de reddingsvloten. Deze verplichting terug opgenomen in de nieuwe wet van 1975, was onder meer ook reeds van toepassing in de wet van 1958.

GROTE VERLIEZEN VOOR DE BRITSE DIEPZEETREILERS

Naar de laatst bekend gemaakte resultaten lijden de diepzeetreilers grote verliezen. Dit is in het bijzonder het geval met deze uit Grimsby die van hun laatste reizen naar Groenland met werkelijk ontgoochelende vangsten zijn teruggekeerd. Het gaat hier om de «Northern Gift», de «Ross Renown», de «Ross Ramilies», de «Ross Revenge», enz., al namen die een zekere bekendheid verwierven gedurende de kabeljauwoorlog voor IJsland omdat ze al eens meer het slachtoffer werden van het doorsnijden van de sleeprossen of van een aanvaring met de IJslandse beschermingschepen. Sommige van deze schepen die op Groenland vaarden hebben nog iets kunnen redden door deze vaart te verlaten en op de Westeries te gaan. In ieder geval werden het toch reizen met grote verliezen. Men wijt deze moeilijke toestand vooral aan de onbevoegdheid van de EEG om met Noorwegen een overeenkomst af te sluiten voor een kabeljauwkwotum voor 1977. Zo de EEG echter niet tot een overeenkomst komt, verwacht men te Grimsby dat nog meer diepzeetreilers zullen stilgelegd worden als reeds het geval is. Wel hopen sommige rederijen op vaarten naar de Witte Zee op plaats. Of dit echter de redding wordt voor velen, daar twijfelt men ten zeerste aan.

Het beste resultaat in de afgelopen weken kwam nog van de «Ross Ramilies» met een vangst van de Westeries die amper 1,2 miljoen B. fr. opbracht na 23 dagen, terwijl dergelijke vaartuigen een gemiddelde moeten maken van 100.000 B. fr. per dag, hetzij na 23 dagen zowat 2,3 miljoen, om uit de kosten te komen. De andere vaartuigen bleven onder het miljoen B. fr. brutobosomming, hetgeen ten slotte niet meer haalbaar wordt voor de Britse rederijen.

GEEN 130 MILJOEN E.E.G.-SUBSIDIE VOOR NORTH-SHIELDS

De plannen om, mits aanwending van een halfmiljardenplan, van de Britse haven North-Shields een tophaven voor de treilerij te maken, kregen een lelijke deuk toen men uit Brussel vernam dat de vroeger ter zake geldende voorschriften intussen veranderd waren en dat men nog slechts subsidies kon bekomen voor de uitbouw van de visserij-industrie.

Hiermede zullen voorlopig de plannen voor een tophaven weder in de kast opgeborgen worden. Wel bestaat de hoop om nog tot een resultaat te komen langs het E.E.G.-Gewestelijk Ontwikkelingsfonds ofwel zal men zich dienen te houden aan de uitbouw van de industriemogelijkheden van deze vissershaven.

Spanje

TWEEDE SPAANS TREILERSPAAR GESNAPT IN BRITSE WATEREN

Een vangst aan boord van slechts 16.000 B. Fr. kost een totale boete van 2,7 miljoen B. Fr. aan een Spaans treilerspaar. Het gaat hier om de treilers «Mareton» en «Romपालas» beiden uit San Sebastian die toegeven dat ze beiden vissende waren op ongeveer 39 mijl uit de kust van het eiland Foula op de Shetland. Allebei werden beboet voor illegaal vissen voor nageoog 1 miljoen B. Fr. met daarbij nog 700.000 fr. samen voor de geschatte waarde van het vistuig en 16.000 fr. voor de verboden vis aan boord.

Spanje behoort inderdaad niet tot de E.E.G. Gemeenschap en de Spaanse treilers zijn niet toegelaten voor het vissen op bepaalde soorten. Zij mogen slechts vissen op heek en horsmakreel (poer) terwijl zij bij een inspectie een kleine vangst aan haal, schelvis en kabeljauw aan boord hadden. Ze werden dan ook opgebracht door het Britse beschermingsschip «Orkney». De twee treilers werden in beslag genomen tot de boeten betaald worden en de Openbare Aanklager heeft duidelijk gemaakt dat de treilers zullen verkocht worden zo de schuld niet geregeld wordt.

Een pikant detail was wel de verwarring die een ogenblik op de rechtbank heerste toen twee andere schippers ter zitting verschenen dat deze die in overtreding genomen werden. Het is inderdaad zo dat op deze Spaanse treilers twee schippers dienst doen, namelijk een schipper die verantwoordelijk is voor het vissen en een schipper verantwoordelijk voor de navigatie. Het is duidelijk dat het deze laatste is die moet ter verantwoording geroepen worden. Niettegenstaande dat schuldig werd gepleit brachten de Spanjaarden naar voor dat ze onwetend waren over de nieuwe Britse (E.E.G.) wetgeving en dit niettegenstaande een 18 dagen voorheen reeds 2 Spaanse treilers voor dezelfde redenen opgebracht werden en beboet. De Openbare Aanklager vroeg daarom ook een hogefe boete en neemt zich voor zijn eis telkens te verhogen tot het wettelijk maximum van 50 duizend pond (3,3 miljoen B. Fr.) tot wanneer de Spanjaarden het niet meer zullen wagen illegaal te komen vissen.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Voor de vishandel was er deze week weer weinig keus. Er was wel voldoende gul en kabeljauw en ook platjes kregen we genoeg op de markt. Zodanig zelfs dat zaterdag van die platjes en die levend verse scharretjes naar de vismeel verwezen werden. Nu is de zaterdag wel geen ideale dag om te komen verkopen. Dat hebben de kustvisseren nog eens aan hun geldbeugel ondervonden. Vooral inktvis kreeg toen een fikse klap en werd verkocht aan 200 fr de ben. De normale prijs bedroeg deze week 900 fr zodat de beide handelaars, die gauw een akkoordje gesloten hadden om de prijs te laten dalen, een erg voordelige zaterdag kenden. De reders hebben nog niet veel profijt gehad aan die zaterdagmarkten. De visvangers althans niet.

Niet bijzonder veel vis op de markt al was er wel iets meer dan verleden week. Er waren onder meer twee Belgische Islanders met goede vis en een IJslandse IJslander met slechte vis. Er was ook een vangst van de Witte Zee en er waren een paar spanvisseren met kabeljauw en gul. Tong is er ook geweest, de prijs is zoal op het peil van de voorgaande week gebleven. Voor de Monkey Bankers is het geen te vette reis geweest, de vangsten waren daarvoor niet groot genoeg. Schelvis en totten werden overigens vlot verkocht maar kabeljauw was eerder goedkoop. Rariteiten als rog, rode knorhaan, heek, zonnevis en tarbot bleven meer dan duur. Voor de verbruiker wordt het dus weer schelvis, kabeljauw of platjes of schar. Wijting was er evenmin.

minder dan verleden week. Ook koolvis deed het iets minder goed en kreeg tussen 19 en 21 fr. Voor lang bleef de prijs schommelen rond de 23 fr het kg terwijl Schotse schol al evenmin grote belangstelling trok en onder de 20 fr terugviel. Heilbot bleef tussen 90 en 180 fr noteren. Redelijke resultaten voor de beide Belgische schepen. Voor de «IJslander» zou het eveneens een flinke opbrengst geworden zijn indien de kwaliteit beter geweest ware. Dat was nu zeker alermint het geval en dat is zeker spijtig vooral dat het toch anders moet kunnen. Nu werd de «B» vangst verkocht tussen 490 fr voor kleine gul en 21 fr voor kabeljauw. Voor 2100 bennen werd dan ook maar 1.585.000 fr besomd. Een gemiddelde prijs die voor onze schepen duidelijk hoger lag. Verdiend trouwens.

OOSTENDE - DOVER / FOLKESTONE

voor de week van 15 tot 21 mei

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

— Alle dagen te 08u35, te 11u05 en te 15u40.

Afvaarten uit Dover Western Docks

— Alle dagen te 12u40 en te 16u45

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 08u15 en te 20u15

— Op 15.05.77 bijkomende afvaart te 23u15.

— Op 16 en 17.05.1977 bijkomende afvaarten te 05u15 en te 23u15.

— Op 18.05.1977 bijkomende afvaarten te 05u15, te 11u15 en te 23u15.

— Op 19.05.1977 bijkomende afvaarten te 02u15, te 05u15, te 11u15, te 14u15 en te 23u15.

— Op 20.05.1977 bijkomende afvaarten te 05u15, te 11u15, te 14u15 en te 23u15.

— Op 21.05.1977 bijkomende afvaarten te 05u15, te 11u15 en te 14u15

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

— Alle dagen te 02u30 en te 19u30.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 00u20, te 12u20 en te 21u20.

— Op 16 en 17.05.1977 bijkomende afvaarten te 03u20 en te 09u20.

— Op 18.05.1977 bijkomende afvaarten te 03u20, te 09u20 en te 15u20.

— Op 19.05.1977 bijkomende afvaarten te 03u20, te 06u20, te 09u20, te 15u20 en te 18u20.

— Op 20 en 21.05.1977 bijkomende afvaarten te 03u20, te 09u20, te 15u20 en te 18u20.

Afvaarten uit Folkestone :

— Alle dagen te 19u30 en te 23u30

KABELJAUW EN GUL VAN IJSLAND

Zeer ruime partijen kabeljauw en vooral gul van IJsland waarvoor de gewone prijs van elk jaar betaald werd. Zo rond de 26 fr het kg voor de grote soorten gul en van 26 tot 35 fr voor kabeljauw. Schelvis is redelijk gebleven en varieerde tussen 25 en 50 fr het kg. Voor rode zeebaars was maandag een te grote belangstelling, dinsdag lag de prijs immers duidelijk hoger en werd er tot 37 fr voor betaald. Toch

GEEN 1000 KG GARNAAL

Te Oostende werden in één week tijd geen 1000 kg garnaal aangevoerd. Het is dan ook normaal dat de prijzen erg hoog gebleven zijn. Toch werd het gemiddelde van 200 fr het kg niet meer bereikt. Voor de garnaalvisseren is het dan ook niet renderend meer zodat steeds minder schepen nog hun garnaalnet aan boord houden en steeds meer schepen inktvis en andere vis binnenbrengen. Met succes overigens.

DE N.408 BRACHT OP DRIFT ZIJNDE JACHT BINNEN

De vroegere Z.408, thans het eigendom van reder Koster Theofiel en geregistreerd onder N.408, heeft een twintig-meter lang houten jacht onbemand en op drift in zee gevonden ter hoogte van Lowestoft. Het vaartuig werd door de bemanning van de N.408 opgepikt en naar de thuishaven opgesleept.

Het jacht of de plezierboot, zoals men het wil, draagt de naam van «La Gaviota» en werd door de zeevaartpolitie onderzocht. Het schip schijnt niet uitgerust te zijn om zelfstandig te varen, gezien alle uitrusting en instrumenten hiertoe ontbraken. Men veronderstelt dan ook niet dat het schip door zijn bemanning op zee zou verlaten geweest zijn, maar dat het op drift is geslagen ofwel dat het op sleeptouw was, maar dat de trossen brakken en men voor ongekende redenen, het vaartuigje heeft opgege-

ven. De plaatselijke autoriteiten hebben contact opgenomen met Engeland en met de Lloyds te Londen om de naam van de eigenaar trachten te achterhalen. Het is anderzijds duidelijk, zo de eigenaar opdaagt en zijn boot opeist, hij een rekening zal voorgeschoteld krijgen, niet alleen wat de opsleping betreft, maar eventueel eveneens voor bewaring en redding. Alles hangt er natuurlijk van af of dit scheepje de eigenaar in dergelijke omstandigheden nog zou interesseren. Het is een houten jacht van het zogenaamde «cabin-cruiser» type. Het heeft Londen als thuishaven. Aan de hand van de vorm van de bouw ontleeft men dat het vaartuig toch al een zekere ouderdom moet hebben. Het zal nu wachten blijken om te zien of Koster en zijn bemanning er een «benefietje» zullen aan over houden.

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabrelek
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)

OOSTENDE

VRIJDAG 6-5-1977

KANAAL					
O.181	10	25	5.533	861.979	
WEST					
Z.571	4	5	447	79.304	
N.752	9	195	—	305.540	
MONKEY BANK					
Z.62	14	260	—	336.355	
O.135	14	320	—	421.480	

MAANDAG 9-5-1977

IJSLAND					
O.334	18	1.060	—	1.499.929	
WITTE ZEE					
O.81	18	675	—	822.240	
KANAAL					
O.229	17	100	1.425	362.896	
O.66	14	125	—	300.381	
O.198	18	30	7.046	1.086.917	

MONKEY BANK					
O.128	14	185	—	266.700	
O.243	15	305	—	404.208	
O.232	15	265	—	352.270	
O.37	15	115	—	180.520	
NOORDZEE					
N.708-709	14	480	—	932.840	

DINSDAG 10-5-1977

IJSLAND					
O.318	18	870	—	1.219.212	
Z.514	18	2.100	—	1.585.950	
KANAAL					
Z.499	18	45	6.041	988.242	

WOENSDAG 11-5-1977

WEST					
N.15	14	110	4.948	944.177	
NOORDZEE					
O.26-285	14	930	—	1.170.390	

Brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart. — Datum der examens

In uitvoering van artikel 40 van het K.B. van 21 mei 1958, wordt de datum van de examens tot verwerving van de brevetten en de diploma's in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart vastgesteld als volgt :

Zeevaartschool Oostende

Op 6 juni 1977 :

- examen van aspirant-schipper ter visserij;
 - examen van schipper ter kustvisserij;
 - examen van schipper ter visserij 2e klasse;
 - examen van schipper ter visserij 1e klasse;
 - examen van matroos-motorist.
- Op 20 juni 1977 :
examen van motorist

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

6-5	5	46.230	2.150.241			
9-5	11	175.471	6.368.493			
10-5	3	156.791	4.109.236			
	22		2.411.897			
			15.039.867			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

4-5	4	166	29.424	165,—	182,—	
6-5	5	218	44.045	193,—	210,—	
7-5	6	217	43.415	153,—	222,—	
9-5	4	196	31.307	141,—	179,—	
10-5	5	131	21.477	160,—	169,—	
	24	928	169.668			

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

5-5	1	57	8.392			
6-5	2	219	22.589			
7-5	2	284	27.031			
9-5	9	15.552	565.627			
10-5	1	174	11.605			
11-5	7	7.102	771.414			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

7-5	2	228	34.905	150,—	171,—	
9-5	2	118	16.744	128,—	146,—	
11-5	2	109	18.242	154,—	177,—	

TARIEF VAN HET LOODSRECHT IN HET HAVENCOMPLEX BRUGGE - ZEEBRUGGE

Vastgesteld door de N.V. «Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen» en gevorderd door de plaatselijke loodsen.

I. Het recht geheven op het ter beschikking stellen van loodsen van Zeebrugge (zeesluis) naar het Boudewijnkanaal en de haven van Brugge wordt als volgt vastgesteld :

Lengte over alles van het schip (in voet) volgens Lloyds Register	Van Zeebrugge (zeesluis)			
	naar Brugge of omgekeerd		naar Kanaal (benoorden het veer van Lissewege) of omgekeerd	
	vanaf	vanaf	vanaf	vanaf
200' en minder	1.8.76	1.1.77	1.8.76	1.1.77
200' 1" — 260'	1.268	1.359	1.057	1.133
260' 1" — 290'	1.480	1.586	1.162	1.245
290' 1" — 330'	1.690	1.811	1.268	1.359
330' 1" — 360'	1.903	2.039	1.480	1.586
360' 1" — 380'	2.113	2.264	1.690	1.811
380' 1" — 400'	2.325	2.492	1.903	2.039
Per schif van 20' of gedeelte in meer	2.748	2.945	2.240	2.400
	423	453	337	362

- II. a) Indien een aangevraagde loods wordt afbesteld of onverrichterzake moet terugkeren, hetzij omdat de reis wordt uitgesteld, hetzij omdat het schip zonder de komst van de loods af te wachten reeds was vertrokken voor het tijdstip waarop de loods was gevraagd en aan boord had kunnen zijn : 739 fr vanaf 1 augustus 1976 en 792 vanaf 1 januari 1977.
- b) Indien een oponthoud plaats heeft van meer dan één uur na het tijdstip waarop de loods voor het vertrek van het schip aan boord moest zijn : voor elk uur of gedeelte daarvan volgend op het eerste uur : 423 fr vanaf 1 augustus 1976 en 453 fr vanaf 1 januari 1977.
- c) Aanvraag voor het bekomen van een kanaalloods :
- Op ale werkdagen minstens 4 uur voor het tijdstip waarop de loods voor het vertrek van het schip aan boord moet zijn. Op zon- en feestdagen minstens 6 uur voor het tijdstip waarop de loods voor het vertrek van het schip aan boord moet zijn.
 - De aanvragen moeten ingediend worden en kunnen slechts aanvaard worden :
 - op alle werkdagen, met uitzondering van de zaterdag, bij de havenkapiteinsdiensten te Zeebrugge of te Brugge, tussen 8 en 12 uur en tussen 14 en 17 uur ;
 - op de zaterdagen tussen 14 en 18 uur en op zon- en feestdagen tussen 8 en 12 uur en tussen 14 en 17 uur bij de permanente dienst van de zeesluis te Zeebrugge ;
 - op de zaterdagen bij de haven bij de havenkapiteinsdiensten te Zeebrugge of te Brugge tussen 8 en 12 uur.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 28-4-1977

Z.526	772.520
Z.525	241.480
Z.465	237.110
Z.427	240.370
Z.126	878.540
Z.559	279.470
	2.649.490

VRIJDAG 29-4-1977

Z.589	124.640
Z.431	460.710
Z.19	1.077.460
Z.313	498.940
Z.331	845.980
Z.583	574.670
Z.571	627.536
Z.563	220.760
Z.497	120.080
Z.553	18.260
	4.569.026

Forellen 5.160
4.574.196

DINSDAG 3-5-1977

Z.405	323.760
Z.592	291.640
Z.189	329.210
Z.424	218.820
Z.321	201.720
Z.348	318.770
Z.16	913.733
Z.512	239.550
Z.429	276.020
Z.581	431.702
Z.105	1.336.780
Z.324	1.004.559
Z.553	33.832
Z.201/560	52.110
Z.538/554	37.300
	6.009.506

WOENSDAG 4-5-1977

Z.161	1.200.441
Z.582	249.350
Z.186	1.815.453
Z.307	224.230
Z.549	275.020
Z.564	524.190
Z.481	26.610
Subtot.	4.315.294
Forel	4.020
	4.319.314

DONDERDAG 5-5-1977

Z.569	220.550
Z.598	86.290
	306.840

DONDERDAG 5-5-1977

Z.569	220.550
Z.598	86.290
	306.840

VRIJDAG 6-5-1977

Z.546	134.720
Z.518	409.880
Z.196	552.870
Z.516	198.210
Z.573	272.190
Z.578	189.020
Z.570	151.690
Z.575	132.390
Z.88	7.420
	2.048.390

MAANDAG 9-5-1977

Z.430	83.700
Z.537	251.290
Z.510	503.200
Z.14	845.250
Z.553	43.360
B.5	734.380
Z.506	1.266.940
Z.12	148.440
Z.55	204.130
Z.580	281.560
Z.445	42.600
	4.404.850

DINSDAG 10-5-1977

Z.568	208.300
Z.547	401.420
Z.315	513.250
Z.481	58.330
Z.88	37.030
	1.218.330

WOENSDAG 11-5-1977

Z.30	607.910
Z.584	587.006
O.313	290.070
Z.505	216.116
Z.563	128.490
Z.183	696.066
Z.460	201.070
Z.533	259.394
Z.402	248.353
	3.234.475
Forel	41.510
	3.275.985

NIEUWPOORT

MAANDAG 9 MEI

N.720	83.810	N.346	154.568
N.45	165.220	N.345	92.430
N.1	14.192	N.788	17.066
N.349	15.038	N.498	5.934

Vier vaartuigen van de «West» en vijf kustvissers losten samen 15.600 kg. vis.

Buiten enkele bennen rode soldaten grote robaards enz. was er geen tarbot en slechts enkele hoopjes grieten, dus dure «varia» was er in heel beperkte mate. Alles samen geteld ook maar ong. 700 kg. tongen, die van 135 à 170 fr de kg. kregen.

Grote rode soldaten werden duur verkocht : 4.100 fr de benne, middenslag 3.400 fr. Grote robaard kwam aan 43 fr., middenslag 35 fr de kg. Tongscharren kregen ook hun prijs : 90 à 100 fr de grote, middenslag 78 fr de kg.

Kabeljauw (chelcoats) van 3.000 à 3.470 fr de benne. De gullen van 2.900 à 2.300 fr. De wijting liep op in prijs naar het einde van de markt : zo kregen de grote van 2.000 à 2.350, de kleine van 1.180 à 1.400 fr. Rogsoorten, in beperkte hoeveelheden, waren duur : moers 65 fr., tilten 60 fr de kg.

Speerhaaien werden verkocht aan 1700 en 1800 fr de benne, zeehonden kregen ook deze prijs.

Platvis van de kustvisserij, de andere vaartuigen hadden er praktisch geen, werden heel duur verkocht, rond de 45 fr de kg, zelfs enkele bennen «visjes» kregen hun man, aan 1900 en 2000 fr de benne.

Dit voor de maandagmarkt, met een eindcijfer van 565.627 fr.

WOENSDAG 11 MEI

N.579	619.218	N.715	59.055
N.1	14.642	N.349	14.884
N.700	22.880	N.788	31.635
N.498	9.000		

Eén bokkevisser, één kleine vangst van de West en de kustvisserij konden samen 7.102 kg vissoorten op de markt zetten.

De Kanaaltongen werden verkocht aan 131, 150 en 155 voor de 3e en 4e de 5e 148, en voor de kleine 138 fr. Alle andere soorten, die slechts in beperkte mate aanwezig waren werden duur verkocht. Zo kregen enkele bennen grote wijting 2100 fr en kleine 1720 fr. De vis van de kustvisserij ging naar de winkeliers en dit aan goede prijzen.

Het eindcijfer gaf 771.414 fr.

MAAND APRIL 77

vis 139.584 kg voor 7.116.972 fr. garnaal : 1.558 kg voor 280.634 fr. Totaal 141.142 kg voor 7.397.606 fr. (april '76 voor 7.378.572 fr.) De 4 eerste maanden 1977 geven 25.610.491 fr. dit is 3.566.840 fr meer dan de 4 eerste maanden 1976.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	9-5-1977	10-5-1977
Schelvis grote	.....	.....
Schelvis midden	41,—48,20	46,20,—
Schelvis klein	35,—37,60	35,80-38,40
Kabeljauw	24,—29,—	27,—28,—
Gul	26,—35,60	26,40-33,—
Wijting	26,—28,40	26,40-28,40
Schaat	24,—32,—	.....
Zeebaars	.....	.....
Leng	26,—28,60	36,40-36,80
Schartong	23,—24,80	22,40-23,40
Heilbot	12,—19,20	21,—
Koolvis	102 -181	90,—161
Hondstong	22,—24,40	19,—21,40
Zeewolf	.....	58,—
Staart	.....	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	9-5-1977	10-5-1977	11-5-1977
Lappen	127 -134	133 -138	133 -136
Grote	149 -153	153 -161	149 -151
3/4	150 -163	158 -161	164 -170
Blok	155 -166	162 -166	159 -169
Voor-kleine	155 -164	158 -170	161 -163
Kleine	157 -155	152 -156	154 -158
Slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	136 -139	139 -145	139 -142
Blok	151 -159	156 -164	153 -157
Fruut	158 -163	165 -173	165 -172
Schone kleine	157 -164	166 -174	156 -162
Kleine	147 -154	162 -164	155 -162
Tout petit	147 -152	149 -153	155 -157
Slips	142 -146	146 -148	146 -150

Nieuwpoort

Tong I	135 —,—	.....	130 —,—
Tong II	151 —,—	.....	150 —,—
Tong III	170 —,—	.....	154 -175
Tong IV	170 —,—	.....	155 -174
Tong V	163 —,—	.....	148 -160
Kleine	140 —,—	.....	138 —,—

PLADIJS

Oostende

	9-5-1977	10-5-1977	11-5-1977
Grote	.....	38,40-39,—	33,80,—
Grote iek	47,—	41,—53,—	35,—
Kleine iek	46,60,—	41,—46,60	33,—
Derde slag	.....	30,—38,—	26,—
Platjes	16,—31,40	21,—36,—	17,40-22,—

Zeebrugge

I	24,—27,—	30,—33,—	.....
II	20,—27,—	29,—32,—	.....
III	27,—30,—	26,—29,—	.....
IV	16,—19,—	19,—21,—	.....
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Moeien	.....	.....	.....
Grote pladijs	30,—	.....	30,—
Drielingen	42,—	.....	35,—
Platjes	20,—42,—	.....	22,—

Korte berichten

Schotland

SCHOTSE VISSERS PER VLIEGTUIG NAAR BRUSSEL

Voor de EEG-zitting te Brussel van 16 mei, wordt een protestmanifestatie georganiseerd door de Schotse Vissersorganisatie om druk uit te oefenen voor het bekomen van een eksklusieve eigen visserijzone van 50 mijl. Zelfde organisatie had eveneens een trellersmars via de Theems naar Londen gepland, maar dit opzet werd intussen opgegeven of uitgesteld. Om naar Brussel te vliegen worden verscheidene vliegtuigen gecharterd en de organisatoren hopen dat de parlementairen van de visserijarrondissementen talrijk zullen aanwezig zijn. Reden waarom de trellersmars naar Londen opgegeven werd is het feit dat het vervoersyndikaat hier tegen gekant was omdat het niet vooraf hierbij betrokken werd. Ze gaven dus opdracht aan hun leden niet naar Londen op te varen, nochtans warden bemanningen toch bereid de protestmars te houden zelfs tegen de wil in van hun syndikaten, maar de reders zelf verkozen dan maar de protestactie niet te laten doorgaan en zich volledig in te zetten voor de vliegtuigtrip naar Brussel.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 13 MEI 1977
KANAAL: O.83 (5.700 tong, 40 vis, t.t.z. gutvis, 20 schelpen).
 O.303 (5.500 tong, 40 vis).
 O.141 (240 vis, 30 ronde vis, 30 meiden, 60 rog, 20 soldaten, 20 zeehond, 50 gutvis, 30 varia).
MONKEY BANK: O.134 (234 vis).
 O.118 (240 vis, t.t.z. 60 kab-gul, 120 schelvis en totten, 20 wulven, 40 varia).
NOORDZEE: Z.209-Z.509 (800 vis, t.t.z. 60 shelfcod, 60 kab., 680 gul).

MAANDAG 16 MEI 1977
IJSLAND: O.129 (750 m., t.t.z. 550 kab-gul, 75 kools, 40 schelvis en totten, 20 bonen. 35 schotse schol en 30 varia).
 O.236 (950 m., t.t.z. 20 shelfcod, 530 kab-gul, 170 kools, 150 schelvis en totten. 20 bonen, 40 gutvis. 20 leng).
 O.216 (900 m., t.t.z. 640 kab-gul, 30 kools, 130 schelvis en totten, 40 bonen, 40 schotse schol, 20 leng. 10 grote heilbot).
KANAAL: O.180 (5.500 tong, 35 vis), O.82, O.114, Z.502, O.369, O.309.
MONKEY BANK: O.275.
WEST: N.720, N.719, N.45, N.736.

DINSDAG 17 MEI 1977
IJSLAND: O.282 (vermoedelijk)
KANAAL: O.274.
WEST: O.35.

VOLGEN DE SCHOTTEN

DE IEREN NA

MET EENZIJDIGE MAATREGELEN?

Indien de EEG er niet in slaagt tot een gunstige regeling voor de haringvisserij te komen, dan behouden de Britten zich het recht voor tot het nemen van eigen maatregelen, aldus de heer Bruce Millan, staatssecretaris voor Schotland in een rede in het Lagerhuis en dit als gevolg van de mislukking om tot een overeenkomst te komen te Luxemburg veertien dagen terug.

Het enige concreet resultaat op deze vergadering te Luxemburg was het aanvaarden om op 16 mei een nieuwe bespreking te houden om een gezamenlijke oplossing te bereiken voor de haringvisserij. Inderdaad vreesde de Britse industrie voor eenzijdige regelingen naar gelang het over de Noordzee en/of Engelse Westkust gaat.

Volgens een Britse vertegenwoordiger die de zitting te Luxemburg bijwoonde zou de Engelse Westkust inderdaad meer behoefte kunnen hebben aan bescherming dan de Noordzee. De Schotse vissers zouden een totale haringstop aanvaarden op de Britse Westkust, tot einde september indien hen een kontingent van 20 duizend ton haring zou toegekend worden in de Noordzee voor de maanden juli, augustus en september. De te verwachten Deense oppositie hiertegen zou dan kunnen opgevangen worden bv. de haringgronden van het Kattegat open te houden.

Aldus zien we terug dat het „marchanderen” niet zoveel ingegeven wordt uit zorg voor de bescherming van de haringstapel, maar alleen uit zorg om de eigen belangen veilig te stellen.

Nederland

NEDERLANDSE BOKKENVISSER VOOR NEWLYN

De Stevenson-rederij uit Newlyn kocht de Hollandse «Algie», een 100 Brt Urker bokkenvisser die tot de zeer moderne vissersvaartuigen behoort. Het vaartuig is voorzien van een 740 PK motor. De reder ging tweemaal over zee naar Urk voor de aankoop. Doel van de Britse rederij is om over 4 bokkenvisserijvaartuigen te gaan beschikken. Een vorige, door dezelfde rederij aangeschafte bokkenvisser heeft reeds in zijn categorie het plaatselijk rekord neergehaald. Volgens de reder Stevenson ligt nog heel wat toekomst voor de bokkenvisserij in Groot-Brittannië.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	9-5-1977	10-5-1977	10-5-1977	10-5-1977	11-5-1977	11-5-1977	9-5-1977	11-5-1977	9-5-1977	11-5-1977
Tarbot . groot (123)	233	223	250	228	244	210	220	204	250	—
middeel (123)	165	153	178	167	180	150	183	193	170	150
klein (123)	—	105	125	124	130	100	131	148	120	120
Griet : groot (123)	—	147	154	145	160	132	158	162	125	120
middeel (123)	112	124	133	110	125	111	132	—	—	—
klein (123)	—	98	108	108	112	—	109	—	—	—
Schelvis : groot	48	34	—	—	—	—	—	—	—	—
middeel	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	16	17	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	91,20	109,4	—	—	—	—	—	—	—	—
middeel	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	56	81,20	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (I)	—	77	—	80	—	—	60	66	65	—
Keilrog (123)	—	—	—	—	—	—	68	70	—	—
Rog (23)	48	85	—	—	—	56	88	—	—	—
Tilten (23)	—	—	—	76	—	—	50	52	60	50
Scherpstaart (23)	—	—	—	82	—	—	60	63	62	50
Halve mans (23)	—	54	—	56	—	—	30	34	50	45
Teelt (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Katrog (2)	—	37	—	39	—	—	21	24	—	—
Kabeljauw	28	41,60	—	38	40	25,80-38,40	42	40	60	70
Gul (groot)	34	41	39	36	38	19,80-38,60	41	38	40	58
Gul (middeel)	—	34	37	34	36	—	38	33	—	—
Gul (klein)	—	33	36	34	36	—	33	27	—	—
Hozemondhamme	137	153	—	32	34	17,80-36	28	31	38	48
Wijting : groot	17	42	—	18	20	—	13	16	24	32
klein	—	17	21	15	19	—	16	20	12	32
Schar	13,60-21	14	19	110	—	44	101	87	67	36
Steenschol	31	100	92	—	—	—	—	—	—	—
Zeehaai	18	33,40	—	—	—	—	—	—	—	—
Hondshaai	22	—	—	—	—	29,60	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekeeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	36,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ljle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	16,20-21,40	—	—	—	—	10,20	—	—	—	—
Heilbot	113	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeevolf	28	35,20	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	36,40-43	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	56	152	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	—	20	27	—	24	27	34	—
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Poon (roobaard)	—	—	—	50	—	22	44	30	34	35
Grauwe Poon (knorh.)	24,80	—	—	16	—	—	27	—	16	24
Rode Knorhaan	47,60-73,20	—	50	—	—	—	—	—	—	—
Posten	—	12	—	12	—	—	10	12	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

MEER DETAILS OVER HET OPBRENGEN VAN HOLLANDSE VAARTUIGEN

We brachten in onze vorige uitgave een relaas met betrekking tot het opbrengen door de Ierse marine van 10 Hollandse vissersvaartuigen naar de haven van Cork. Intussen kregen we over dit incident meer details die we onze lezers niet wensen te onthouden.

Het Iers marinevaartuig, de «Deirdre», had een groep Nederlandse vissersvaartuigen ontdekt zowat 28 mijl uit de kust ter hoogte van de vissershaven Cork. De kapitein van dit vaartuig verzocht de Hollandse schippers om hun vistuig binnen te halen en de vissersrijmieten te verlaten hetgeen door de Nederlanders geweigerd werd. Het werd onmiddellijk duidelijk dat het hospitaalschip «De Hoop» de operatie voor de Nederlanders leidde en dit werd onder meer bevestigd door de schippers van de treilers. Trouwens de kapitein van «De Hoop» liet aan de Ierse marineboot weten dat de Nederlanders het inzicht hadden de visserij voort te zetten. Het was hierop dat de Ierse marinekapitein, luitenant-commander Michael Murphy, enkele bemanningsleden aan boord van de tien treilers plaatste en deze het beval gaf naar Cork op te varen. Hierop kwam het hospitaalschip, alsmede vier kleinere treilers nader tot het Iers marineschip, zonder echter enige tussenkomst te betrachten. De schippers werden onder arrest geplaatst evenals de vaartuigen. Het handelde hier om schipper Huiberius Ploeg van de «Dirk Diekerik», J.B. Bal van de «Onderneming», C. Zwaam van de «Jan-Marie», Pieter Haasnoot van de «Schout Celthuys», J. Van Rijn van de «Frank Vrolijk», Peter Stam van de «Egmonnt», Ari Hofland van de «Willem van de Swan», C.A. Schonenberg van de «Monika» en de schipper van de «Ari Ouwehand». Volgens een mededeling van de onder arrest geplaatste schippers handelden zij onder voorschift van hun rederijen die op hun beurt instructies hadden gekregen van hun eigen regering om niet dichter dan 25 mijl onder de kust te komen.

De gehoorzitting voor de distriktrechtbank te Cork werd onder meer voor zowat drie uur onderbroken om toe te laten contact op te nemen met het Iers kabinet. Dit kabinet gaf instructies aan de Openbare Aanklager om zich niet te verzetten tegen een vrijlating van de treilers en schippers. Deze werden dan tenslotte onder borgtocht vrij gelaten.

In Ierse visserijkringen die bijzonder op een exclusieve eigen visserijzone van minstens 50 mijl aandringen, was men ten zeerste ontgoocheld over wat men ter plaatse noemde, de eerder lakse houding van de regering ter zake. Het is duidelijk proklameert men in deze kringen dat de regering absoluut geen werkelijke intenties heeft om tot een eigen visserijzone te komen. Men heeft nog nooit veel voor de visserij gevoeld en dat zal wel zo blijven is de mening die er in de Ierse betrokken kringen heerst. Als het juist is dat de Nederlandse regering de eigen treilers had voorgezegd een zogezegde «respektzone» van 25 mijl te eerbiedigen, dan menen we dat de regering minstens de financiële nadelige gevolgen van het opbrengen van de tien eigen schepen zou dienen op te nemen.

FLEETWOOD WIL DE HOLLANDSE BOKKENTREILERS UIT IERSE ZEE

De Fleetwood kustvisserij zal verscheidene akties op touw zetten om minstens het landen van de Hollandse treilers te Fleetwood te verbieden. De voorzitter van deze redersvereniging, de heer Rainford David, deelde onder meer mede dat zij de Hollanders zullen blijven jagen en vervolgen tot zij uit de Ierse Zee zullen verdwenen zijn en dat zij minstens hun landingen vanaf volgende week zullen moeten onderbreken. Zoals men weet vernemenigvuldigen de Hollandse bokkentreilers hun plaatselijke inzet op de tongen door ononderbroken hierop jacht te maken en de vangsten ter plaatse te gaan lossen, hetzij gaan verkopen hetzij in containers in transit naar Nederland te sturen. Het is duidelijk dat dergelijke inzet met man en macht inderdaad wel aanleiding geeft tot een uitdunning van de vis en dat het begrijpelijk is dat de lokale vissers dit met lede ogen aanzien. Wanneer geen internationale reglementering dit kan verbieden kunnen we echter de eenzijdige akties van de plaatselijke vissersorganisaties niet goedpraten. Daar zijn reeds kwotabeperkingen uitgevaardigd en ten slotte moeten de Hollanders zelf uitmaken in hoeveel tijd zij hun kontingent wensen uit te putten.

Havenblokkade :

Rainford bracht de blokkade van de haven van een paar jaar terug in herinnering om aan te tonen dat een vertwijfelde kustvisserij nog altijd in staat is een haven te doen sluiten, zodanig dat de Nederlanders niet meer binnen kunnen. We weten inderdaad dat spektakulaire akties altijd meer tot de overheid spreken dan verbale protesten en dat dan minstens stelling zou dienen genomen, al was het desnoods tegen het illegaal optreden van de eigen visserij. Wat zijn we tenslotte met een exclusieve zone van 50 mijl, aldus dezelfde woordvoerder, waarvoor, men zich hier nu inzet, wanneer deze zone ten lange laatste een woestijn aan het worden is door de ontoelaatbare praktijken van de Hollandse bokkennisers ! Het Tory-lagerhuislid Walter Glegg had enkele weken terug reeds om het uitvaardigen van een verbod op de bokkennisserij aan de regering verzocht. Het enig antwoord dat hij hierop kreeg, aldus Rainford, was dat men het probleem van de bokkennisserij zou bestuderen. We kennen dit soort antwoorden, vervolgde de verbolgen woordvoerder en intussen blijft het bij het oude. Het is in ieder geval een vaststaand feit dat de verminderde vangsten van onze eigen visserij juist komen te liggen in de periode van de inzet van de buitenlandse bokkentreilers. Als Fleetwood wenst te overleven, dan moeten de buitenlandse bokkentreilerij verboden worden en moet men zo spoedig mogelijk tot een exclusieve 50 mijlszone komen. De zogezegde tering en nering die de buitenlandse visservaartuigen aanbrengen, alsmede de door hen betaalde dokrechten zijn volgens Rainford, te verwaarlozen tegenover de schade die de eigen Fleetwoodse visserij aangedaan wordt. Daarom ook wenst men zo spoedig mogelijk tot de aktie over te gaan. „Wait and see“.

N E D E R L A N D VAN DAG TOT DAG

IJMU|DEN

Aan de dinsdagmarkt van 2 mei kisten tarbot en griet; 151 kisten werd aangevoerd : 330 kg tong; 4 kisten schelvis; 413 kisten wijting; 24 kisten schol; 30 kisten schar; 75 kabeljauw; 1124 kisten koolvis; 409 kisten makreel en 308 kisten diversen.

Prijs in guldens per 1 kg : heilbot 13,18; tarbot 13,78; grote tong 10,40-10,01; grootmiddel tong 11,91-11,10; kleinmiddel tong 2,19-11,67; tong één 13,07-12,31; tong twee 11,60-10,81

Per 40 kg : Hammen met kop 186-164; poontjes 69-72; wolf 122-106; hake 254; leng 84-70; lommen 76-72; tarbot 444-260; griet 324-164; kabeljauw één 119-114; kabeljauw twee 127-109; kabeljauw drie 128-124; kabeljauw vier 130-124; kabeljauw vijf 82-35; witte koolvis één 102; witte koolvis drie 92-90; koolvis één 57-54; koolvis twee 63-56; koolvis drie 70-59; koolvis vier 52-42; schelvis één 136-122; schelvis twee 108-90; schelvis drie 109-76; schelvis vier 93-48; schol drie 120; schol vier 84-78; wijting drie 88-45; bot 35-34; haal 100-80; schar 77-59; makreel twee 56-33; schartong 116; horsmakreel 23-8

De besommingen waren : KW 11 1.800; KW 41 82.700; KW 221 4.800; VL 73 45.856; SL 6 3.000; UK 135 en UK 145 2.200; IJM. 18 5.100; IJM. 27 1.600.

Aan de donderdagmarkt van 6 mei werd aangevoerd : 4.310 kg tong; 27 kisten tarbot en griet; 547 kisten kabeljauw; 1.191 kisten koolvis; 280 kisten schelvis; 309 kisten wijting; 117 kisten schol; 72 kisten schar; 339 kisten makreel en 213 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : Tarbot 14,19-14,10; grote tong 10,21-9,727; grootmiddel tong 11,00-10,53; kleinmiddel tong 11,16-10,75; tong één 11,71-11,44; tong twee 10,64-10,01; zalm 16,90.

Per 40 kg : Tarbot 473-240; griet 324-123; kabeljauw één 150-107; kabeljauw twee 162-120; kabeljauw drie 140-106; kabeljauw vier 134-104; kabeljauw vijf 72-37; schelvis één 130-114; schelvis twee 88-72; schelvis drie en vier 61-41; koolvis één en twee 54-50; koolvis drie 57-54; koolvis vier 46-40; schol één en twee 150; schol drie 162-108; schol vier 90-70; wijting drie 84-48; makreel één 69-61; makreel twee 48-22,40; makreel drie 35-22; schar 76-33; wolf 92; horsmakreel 8-6.

De besommingen waren : VL 115 82.000; VD. 6 10.200; GO. 26 21.100; GO 6 30.000; VD. 128 10.200; UK. 159 3.500; UK. 234 7.000; IJM. 18 600; IJM. 25 1.100; IJM. 27 1.700; KW. 149 8.500; KW. 152 8.700; KW. 173 10.800; UK. 135 en UK. 145 3.300.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 2-5 t/m 6-5-1977

Door 103 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
64.432 kg.	Tong	f 699.074,11	van f 13,48 tot f 9,82
9.086 kg.	Tarbot	f 75.733,08	van f 14,20 tot f 3,68
142.380 kg.	Schol	f 271.668,39	van f 2,95 tot f 1,49
21.430 kg.	Kabeljauw	f 43.658,16	van f 5,40 tot f 0,86
5.908 kg.	Griet	f 20.867,63	van f 6,31 tot f 1,99
15.675 kg.	Schar	f 15.325,32	van f 1,51 tot f 0,50
3.430 kg.	Wijting	f 5.935,88	van f 2,28 tot f 1,34
14.420 kg.	Bot	f 9.996,50	van f 0,81 tot f 0,58
6.280 kg.	Steenbol	f 5.617,90	van f 1,26 tot f 0,65
8.065 kg.	Poon	f 7.273,88	van f 2,23 tot f 0,61
1.151 kg.	Inktvis	f 3.273,18	van f 3,68 tot f 2,58
830 kg.	Harder	f 2.919,18	van f 3,78 tot f 3,18
558 kg.	Tongschar	f 2.480,91	van f 4,90 tot f 3,61
410 kg.	Schelvis	f 787,75	van f 2,33 tot f 1,73
959 kg.	Diversen	f 1.177,07	

295.014 kg. f 1.165.788,94

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD



Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29



■
Gedekte risico's :
eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

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

