GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

→ J. Kalanek.



het visserij blad

Koninklijk Belgisch Instituut voor de Visserijen — Nationaal Visserijmuseum Oostduinkerke

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN

VRIJDAG 2 JUNI 1978 — PRIJS 40 FR. — Nr. 20 — 45e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

OSTEND STORES & ROPEWORKS



Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Bureien en Administratie :

Tel : (059) 70.55.81 (5 lijnen)

Telex : 810.28

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

Fabriek : Oudenburgseenweg 31

Tel. (059) 70.15.42
(059) 70.14.41
(059) 70.70.33

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN

MECHANISCHE FABRICAGE VAN AFSCHERM- EN VEILIGHEIDSNETTEN

NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :
- Manila, sisal, nylon, polyethylene en polypropylene trawltwine
- Touwwerk
- Alle soorten netten
- Staaldraad
- Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :
- Sisal bindgaren
- Pick-up garens

VOOR DE NIJVERHEID :
- Inpakgarens in sisal en polypropylene

SPORT :
- Allerlei netten

TAPIJTEN

(7908V)

BREVO

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

Agente voor de Belgische Visserij :

B.V. BREVO

Amsterdam. N.

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

S.V. SCAP

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 70.87.79

Bureien :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

(8099V)

GEMEENTE KORSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

het visserijblad

Vrijdag 2 juni 1978 - Nr. 20

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. — 3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 132 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 — B.T.W. 412.522.588
DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

Heeft Fonds voor Scheepsjongens nog zin ?

Mijnheer de directeur,

Bij het lezen van deze titel zullen misschien velen de wenkbrauwen fronsen, maar hiermee ben ik de tolk van vele reders.

Op 20 april 1971 is bij Koninklijk Besluit het Fonds voor Scheepsjongens opgericht met het doel, het nijpend gebrek aan bemanningsleden in de visserij te helpen oplossen. Dit fonds wordt gespijsd door het ministerie van landbouw, de provincie, alsook voor een groot gedeelte door het bedrijf zelf. Ieder jaar leveren de visserijscholen enorm veel inspanningen om zoveel mogelijk jongens in hun scholen te krijgen, hen op te leiden en ze dan, als ze de leeftijd bereikt hebben, aan boord van één onzer vaartuigen te plaatsen. Dat slechts 60% van de jongens welke de school verlaten in de visserij opgenomen worden is geen probleem van vandaag maar een jaarlijks voorkomend verschijnsel en het harde werk van dag en nacht is daar wel niet vreemd aan. Niettegenstaande dat, zijn er de laatste jaren voldoende jongens in de visserij opgenomen om het probleem van het bemanningstekort op te lossen en schijnt het nut van het fonds genoegzaam bewezen te zijn. Daarbij komt ook nog dat door de sanering van onze vloot, vrij veel plaatsen vrijgekomen zijn en zou er van een probleem zelfs geen sprake meer mogen zijn. Maar wat zien we telkenjare gebeuren ?

Wanneer de zomermaanden naderen worden bij de Regie voor Maritiem Transport, R.M.T., nieuwe werkplaatsen aangeboden aan onze vissers. Ieder jaar verdwijnen tientallen vissers uit ons bedrijf om een baantje te aanvaarden bij de R.M.T. hetzij aan wal of op één der pakketboten. Maar dit jaar en nog maar recent is er een ware uittocht gebeurd. 100 plaatsen waren er te begeven en deze zijn bijna allen ingenomen door mensen uit ons bedrijf. Jonge arbeidskrachten, het kruim uit onze visserij, schippers en motoristen waar we zo een tekort aan hebben, matrozen, allen tussen de 20 en 30 jaar, jongens die de vergrijzing van ons bedrijf moeten tegengaan, verdwijnen zomaar en zien we op een enkeling na, nooit meer terug. Daarom stellen we ons de vraag : „heeft het nog zin iedere reis onze bijdrage te storten in het Fonds voor Scheepsjongens, heeft het nog zin, al deze jongens op te leiden tot bekwame vissers, om ze na enkele jaren te zien verdwijnen bij de R.M.T.". Men kan zich de vraag stellen, is het daar dan zo goed bij de R.M.T., of anders nog, is het dan zo slecht in de visserij ? In het eerste geval kan men aannemen dat het er daar heel wat rustiger aan toe gaat dan in de visserij en staan onze jongens er wel wat onwennig bij als ze zien wat er daar maar moet gepresteerd worden, maar dat is men rap gewoon. Op de tweede vraag wil ik verwijzen naar de verdiensten in beide gevallen. Wij weten maar al te goed, dat men in de visserij meer dan het dubbele kan verdienen dan bij de R.M.T., maar dat blijkt ten huidige dage geen rol meer te spelen.

Wij reders stellen ons dan ook de vraag. Wanneer de R.M.T. personeel te kort heeft, waarom moeten die altijd uit de visserij komen ? Wij die alle moeite doen om jonge mannen de stiel aan te leren waarvoor ze naar school zijn geweest. Zouden wij reders niet bang worden van te denken aan nieuwbouw, iets wat onze vloot zo broodnodig heeft, willen wij niet helemaal door onze buurlanden in de hoek geduwd worden. Bang zijn we, dat het wordt als enkele jaren terug, dat nieuwe schepen aan de kaai komen te liggen bij gebrek aan bemanning en reders tegen mekaar op, de percenten naar boven jagen om toch maar hun vaartuigen in zee te krijgen, om dan later tot de vaststelling te komen dat men nog dieper in de slop geraakt is. Eerst moeten wi jomtrent dit alles zekerheid hebben, want geen enkele reder kan het zich ten huidige dage nog permiteren zijn schip aan de kaai te leggen juist omdat men geen bemanning vindt.

Daarom vragen wij ons ook af, is het dan zo moeilijk voor de R.M.T. om aan honderd werkkrachten te geraken ? Ons land, met zijn honderdduizenden werklozen, zijn er daar geen honderd tussen die de kade en de mailboten kunnen bemannen ? Die moeten toch gemakkelijk te vinden zijn, en dat men van onze vissers afblijft.

Wij vragen dan ook begrip vanwege de overheid voor ons probleem, er dient paal en perk gesteld te worden aan het feit dat ons varend personeel uit het bedrijf verdwijnt, zoniet wordt het met het bemanningsprobleem in onze visserij een ware ramp.

Een reder

Nota der Redaktie :

Schrijver legt natuurlijk de vinger op de zere wonde en, vaststellend dat de vrijgekomen bemanning van de gesloopte vaartuigen reeds allen

(Vervolg blz. 3)

Slakkengang op konferentie van het Zeerecht

De zevende sessie van de derde konferentie op het zeerecht, gehouden te Genève is uiteengegaan zonder dat er in feite op de voornaamste twistpunten vooruitgang werd gemaakt.

Er werd wel enig resultaat bekomen op hangende problemen van sekondair belang, zoals onder meer, onder impuls van Frankrijk, over de maatregelen te nemen tegen de pollutie.

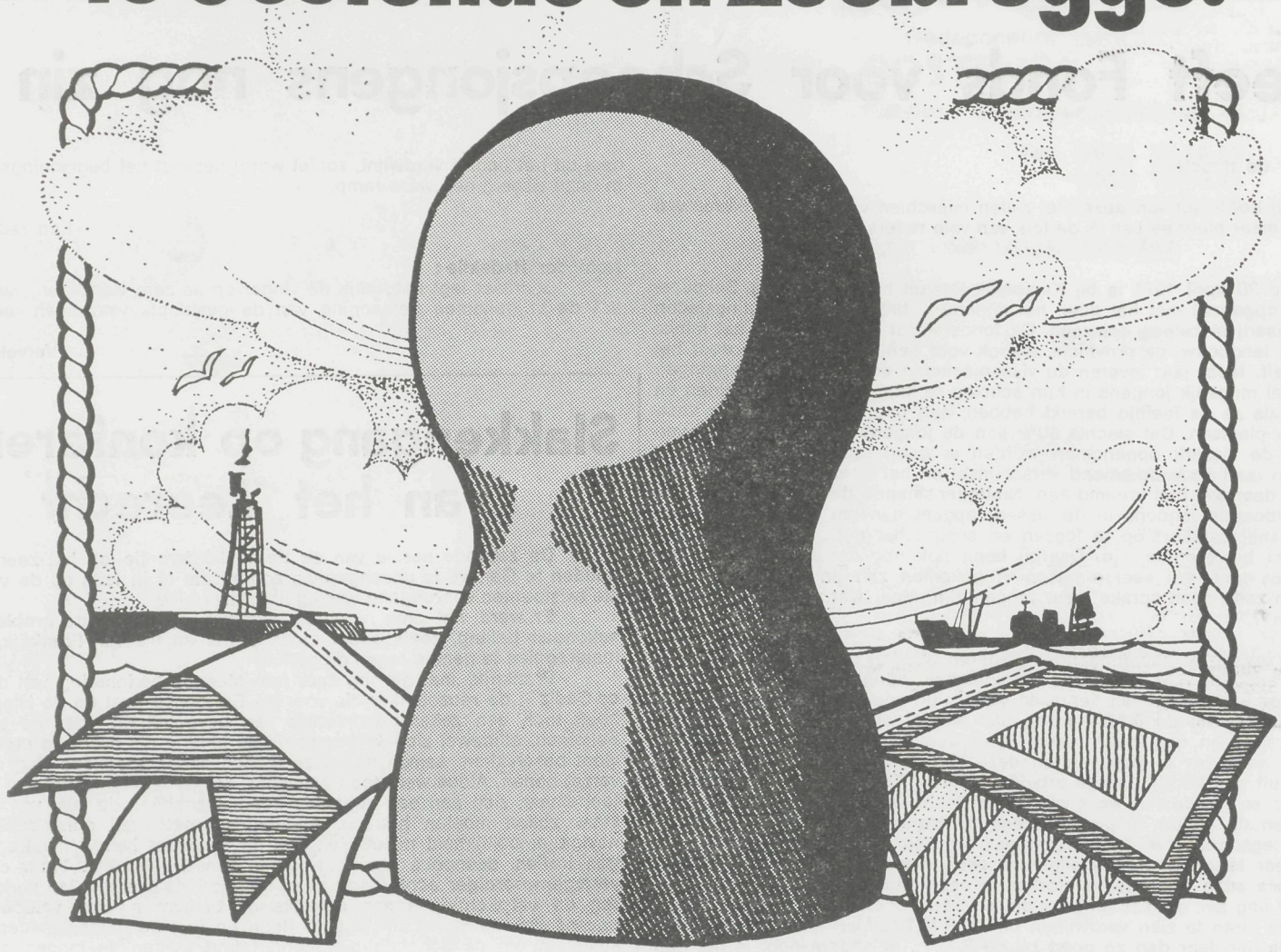
Frankrijk, met de nog zeer nabijstaande herinnering van de « Amoco-Cadiz », de reuzetanker die voor de Bretoense kust op de klippen ging, heeft toch een zekere uitbreiding van bevoegdheid voor de kuststaten bekomen, alhoewel zich voornamelijk de landen die over een grote tankervloot beschikken, samen met deze landen onder goedkope vlag, hiertegen verzet boden. Aldus werd toch aanvaard, dat de tankers vanaf een bepaalde tonnemaat, zich aan een bepaalde koers langsheen de kust van de oeverstaat zullen moeten houden. Anderzijds moeten zij onmiddellijk iedere navigatiemoeilijkheid melden en zou de kuststaat hierop maatregelen mogen treffen, desnoods tegen de wil in van de kapitein. Waar de Franse vertegenwoordiger echter nog geen internationale erkenning verkreeg, waren de verplichtingen aan dewelke de tankers moeten voldoen om de havens van de kuststaten aan te doen en ook de mogelijkheden voor de kuststaat om de schepen die hierin tekort komen, te mogen opbrengen en sancties te treffen.

Wat nu de uitbating van de bodemrijkdommen van de hoge zee betreft, werden de tegenstellingen tussen de geïndustrialiseerde landen en de landen van de Derde Wereld, nog opgedreven. Men verwijt de rijke landen dat hun enige bekommernis is deze rijkdommen ten eigen profijte aan te wenden, via hun multinationale holdings en maatschappijen. Over de samenstelling van de « internationale autoriteit » die deze uitbating zou kontroleren en leiden, kon tot geen overeenkomst gekomen worden.

Een ander probleem dat tot geen oplossing kwam, is de eis geformuleerd door de niet-oeverstaten, om te mogen deel hebben in de biologische niet-uitgebate rijkdommen van de oeverstaten. Het gaat hier natuurlijk over de visrijkdom van sommige kustwateren. De oeverstaten, zowel rijke als arme, hebben zich hierover beraden en verenigd om een recht van de niet-oeverstaten te betwisten en af te wijzen. Ook wat betreft de bepaling van het kontinentaal plateau, werd er geen vooruitgang gemaakt en vooral waar deze over elkaar schuiven. Over het algemeen mag men dus zeggen, dat er op deze sessie praktisch geen vooruitgang gemaakt werd, niettegenstaande de dreiging van de Verenigde Staten tot de uitbating van bepaalde zeebodemrijkdommen te zullen overgaan zo geen eensgezindheid bereikt wordt. De 1.400 vertegenwoordigers van de 158 deelnemende staten zijn ten slotte uiteengegaan nadat overeengekomen werd een volgende sessie te houden tussen 21 augustus en 15 september van dit jaar, eveneens te Genève. De derde konferentie over het zeerecht, die de konventie van 1958 zal moeten aanpassen en vervangen, zal waarschijnlijk echter nog meer zittingen van doen hebben om tot een voor ieder deelnemend land, of groepen van landen, tot een aanvaardbaar resultaat te komen.

Deze mensen hebben immers tijd. Dergelijke konferenties kosten aan de landen veel geld en zijn voor de aanwezigen een vakantie op de kosten van hun land wiens belangen (?) zij dienen.

Nu ook in België de kwaliteit die u zoekt: te Oostende en Zeebrugge.



Goed nieuws voor u die hoge eisen stelt aan het materiaal waarmee gewerkt wordt. Zodat u op zee niet het risiko loopt door slecht materiaal in de problemen te komen. Om u nòg beter van dienst te zijn, stelde IJmuiden Stores recent ook in België agenten aan. Kom daarom dus naar SCAP, Oostende en naar Hand in Hand, Zeebrugge.

Nu ook in België 2 vertrouwde adressen voor professionele visserij-benodigdheden. Met de robuuste kwaliteit die men gewend is te vinden in de Nederlandse IJmuiden Stores, Nettenfabriek "De Noordzee", Bos netten, Nautilus. Zoals de zeer betrouwbare Verto vislijnen, Anza hoogopenende grondnetten, pelagische-span- en boomnetten. En veel meer.

Oostende, S.V. SCAP, H. Baelskaai 27, tel. 059-702951/700931/700932.
Zeebrugge, Kooperatieve "Hand in Hand",Tijdokstraat 34,
tel. 050-544117/544192/544656

IJMUIDEN STORES

IJmuiden, Trawlerkade 44, tel. 02550-19122*
Katwijk, Nettenfabriek "De Noordzee", Haringkade 1, tel. 01718-73541*
Urk, Bos Netten, Industrierondweg 10, tel. 05277-1494
Scheveningen, "Nautilus", Dr. Lelykade 62, tel. 070-500900*
Stellendam, Deltahaven 14-15, tel. 01879-1411*

De Oostendse Vissershaven Commissie vergaderde

Vorige week donderdag vergaderde de Oostendse vissershavencommissie onder voorzitterschap van Schepen Dumarey.

Buiten de politieke mandatarissen, waren de visgroothandelaars vertegenwoordigd door de HH. Leveke en Gekiere, de syndikaten door de HH. Claerhout en Vanderhispallie, de visleurders door hun voorzitter en secretaris, terwijl de Rederscentrale had afgevaardigd de HH. Pintelon, Serie en hun secretaris.

De visafslag was tenslotte vertegenwoordigd door de HH. Vandenberghe en R. Cattoor.

De verkoopregeling bij de visverkoop

Ten einde de kleine viskopers die in het bezit zijn van een koperskaart de gelegenheid te geven rechtstreeks hun aankoop in de vismijn te doen, vraagt het verbond van visventers :

— de verkoop per 5 bennen i.p.v. 10 bennen te laten geschieden met de mogelijkheid van bijnemen tot 100 bennen.
— de verschillende soorten afzonderlijk bv. pladijs, grote iek, 3e slag afzonderlijk te verkopen.

Volgens de heer Leveke gebeurt de verkoop per 2 bennen nu reeds voor de fijne vis. Een uitbreiding naar andere vissoorten kan alleen remmend werken op het marktverloop. De visverkoop moet een snel verloop kennen, wat alleen gunstig is voor iedereen. Volgens hem geeft het huidig systeem voldoening.

De heer Pintelon spreekt zich in dezelfde zin uit.

Door de heer Vandenberghe werden namens de visafslag daarop hiernavolgende bemerkingen gemaakt :

1) de markt zal een langere tijd in beslag nemen, met het zeer grote nadeel voor de reder die achteraan in de verkoop ligt ! (bij huidige verkoop op maandagmarkt is dit reeds duidelijk te merken).
2) kleine partijen worden met het bestaande systeem meestal goedkoper verkocht, met als koper de groothandel.
3) de leurhandel koopt slechts op maandag
4) vele leurhandelaars kopen niet gedurende de zomerperiode.
5) het verder op elkaar plaatsen van de kisten wordt onmogelijk.

— — —

Volgens huidig verkoopsysteem worden minstens 19 vissoorten in kleinere partijen verkocht :
— tong per ben
— tarbot, griet, heilbot, koningsvis per 1 of 2 ben
— staartvis, zonnevis per 1, 2 en 5 ben
— rog per 5 ben, bij zeer grote aanvoer per 10 ben
— vleet per 250 kg.
— keilrog per 250 kg.
— tongschar per 2, 5 of 10 ben
— inktvis, wulk, schelp per 2 ben
— schar en schol van de kustvisserij wordt steeds per ben verkocht, vaak is er een duidelijk verschil in min tussen de eerste en de laatste verkochte ben.

Daarnaast zijn er nog vele kleine partijen, omdat van vele soorten de aanvoer kleiner is dan 10 ben. Deelvis wordt steeds per ben of in kleine hoeveelheden verkocht.

— — —

De leurhandel doet aan gezamelijke aankoop onder de naam „COVAVIS". Het aankoopcijfer is zeer gering. De toepassing van verkoop per 5 ben zou voor de reder nadelige gevolgen hebben in de zin van een langere duurtijd van de markt met de zware gevolgen voor degenen die achteraan liggen met hun vangst. In de zomertijd is het van belang dat de vis zo snel mogelijk verkocht worde teneinde de kwaliteit op peil te houden. Zoals trouwens regelmatig wordt vastgesteld zijn de prijzen voor kleinere partijen meestal goedkoper dan de normale verkoop per 10 ben.

In het huidige systeem wordt door de hallchef op oordeelkundige wijze de verkoop van bovenvermelde vissoorten in kleinere hoeveelheden toegepast, hetgeen voldoening zou moeten geven aan iedere handelaar.

Volgens de Havenkapitein-Directeur waren de aankopen in de vismijn gedurende het jaar 1977 als volgt verdeeld :

leur- en/of kleinhandel	4,7%
leurhandel	2,7%
groothandel	91,5%

Onze visaanvoer is bijna het dubbel van een andere Belgische haven en een vertraging van het marktverloop zal een nadelige invloed hebben op de kwaliteit en de prijs. Vele vissoorten worden sedert lang volgens de omstandigheden in kleine hoeveelheden verkocht zodat kleine kopers eveneens de kans krijgen om hun koopwaar rechtstreeks aan te schaffen.

Volgens de heer Leveke van de visgroothandel is de vissortering te Oostende zeer ver doorgedreven. Indien wij volgens de EEG normen zouden werken, zou men tot veel grotere partijen en veel minder soorten komen.

Het voorgaande in aanmerking nemend besluit men de huidige verkoopwijze te behouden.

De beurtregeling bij de visverkoop

De heer Vandenberghe herinnert aan een vorige brief waarbij wordt aangedrongen, in het vooruitzicht van de zomerperiode ,opdat de vangsten zouden verkocht worden in de volgorde van binnenkomen der vaartuigen. In het belang van een snelle verkoop zou nog slechts maximum één IJslander eerst mogen verkopen. De IJslandse vis is veel minder kwetsbaar dan de vis aangevoerd door de spanvissers.

Daarenboven is het reglement zo, en werd de huidige verkoopwijze destijds ingevoerd vooraf visfilets. Deze zaak is nu voorbijgestreefd. Ook de gullevangers voeren volgens hem evenveel aan. Wetenschappelijk is ook bewezen dat de vis van de gullevangers in een open mijn als de onze, sneller bederft.

De Schepen-Voorzitter verduidelijkt dat destijds de IJslandse vissersvaartuigen voorrang hebben verkregen omdat zij hoofdzakelijk fileervis aanvoeren en een vlugge verkoop ervan de koper in de mogelijkheid stelt zo vroeg mogelijk het pakhuispersoneel aan het werk te stellen. Het aantal IJslandse vaartuigen werd herleid tot acht zodat deze voorrangregel nog van geringe invloed is op de markt en dan nog uitsluitend op maandag.

De Rederscentrale pleit voor het behoud van het huidig systeem aangezien de spanvisserij slechts een viertal maanden wordt beoefend en de IJslandse vissersvaartuigen op maandag hun vangst verkopen. De spanvissers komen iedere dag van de week binnen. Mocht de voorrang voor de IJslanders vervallen, dan is het best mogelijk dat deze vaartuigen hun visserij een paar dagen moeten inkorten om al hier een gunstige beurt te kunnen bekomen, ofwel een buitenlandse haven aandoen, wat in een periode van schaarste voor Oostende zeker niet aan te raden is.

De heer Vandenberghe meent dat de Rederscentrale niet representatief is voor al de facetten van de visserij te weten de kustvisserij, de middenslagvisserij.

Hij beweert dat deze beslissing door vier IJslandreders werd genomen, maar dat de overgrote meerderheid van de reders voorstander is van het afschaffen der voorkeur voor de IJslanders aangezien de spanvissers en westvissers soms even grote hoeveelheden vis aanvoeren als de IJslanders. Hij beschuldigt de Rederscentrale alleen de belangen van enkele grote reders te dienen en dat in algemene vergadering van de Rederscoöperatie SCAP vrijdag jl. met 84 reders de wijziging van het huidig stelsel gevraagd werd.

De visgroothandel stelt volgend alternatief voorop : gedurende het eerste uur de IJslandse vis verkopen en dan overgaan tot de andere vangsten.

Tot slot is iedereen akkoord om bij wijze van proef, voor een periode van 4 maanden ,volgend systeem in te voeren : de visverkoop begint met 3 IJslanders en 2 koppels volgens de rangorde van binnenkomen. De koppels moeten hun vangst per vaartuig opgeven ten laatste op vrijdag vóór middernacht.

Allerlei

Kustvisser Frans Serie vraagt om de verkoop van de kustvissers te laten aanvangen de donderdag om 9 uur zoals dit thans de zaterdag gebeurt.
De vergadering gaat hiermede akkoord.
De vergadering wordt geheven om 12u30.
Nota der Red.: We komen op deze kwestie terug.

(Vervolg van biz. 1)

afgevloeid zijn en niet langer beschikbaar, mag terecht doen vrezen dat wij binnen afzienbare tijd opnieuw met een bemanningsprobleem zullen zitten.

Aan de Oostkunst is het perspectief nog uitzichtlozer, want de vroegere afvloeiing naar Baggerwerken Decloedt en aan de sleepdiensten, neemt sinds kort beangstigende afmetingen aan, hoewel de uitbouwwerken aan de haven nauwelijks begonnen zijn.

Anderzijds moet het voor de R.M.T. niet moeilijk zijn 100 werkkrachten buiten de visserij te vinden maar a) ook de R.M.T., evenals Decloedt enz, recruteren voor zee-jobs bij voorkeur onder de vissers en b) in Belgie wordt de vrijheid van arbeid grondwettelijk gewaarborgd. Daar is niets tegen in te brengen.

We begrijpen echter niet wat het Fonds voor Scheepsjongens hierin komt doen. Integendeel ! Als we vrezen tekort aan bemanning te krijgen zou het Fonds zich moeten inspannen om nog méér jongens aan te trekken. Want ook als het Fonds niet bestaat en de scheepsjongens, zoals vroeger, voor 100 procent op reders' kosten moeten worden opgeleid, zullen ze toch ook verdwijnen naar R.M.T., enz.

Hieromtrent zijn nog heel wat meer beschouwingen te maken, maar voor het **tijdelijk personeel** van de RMT zou bv. kunnen bepaald worden dat zeevissers de voorkeur krijgen maar..... 30 jaar moeten gevaren hebben. Ook de RVA zou binnenlandse werklozen kunnen aansporen, enz.

Maar wat doet de R.C. voor dat alles ? Niets ! En wat kost dit aan de reders ?

Wij vragen ons ten andere af waarom de firma Decloedt en de R.M.T niet zouden mogen betrokken worden in de betaling aan het fonds, dat toch een scholing is voor de helft door de reders met miljoenen betaald, waarvan zij genieten door het aldus mogelijk aanwerven van **technisch geschoolde jonge arbeiders.**

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

De Algemene vergadering van de Redersvereniging Hand in Hand te Heist

Verleden week vrijdag hield de beroepsvereniging Hand in Hand op het stadhuis te Heist haar algemene vergadering.

Uit het verslag van directeur Deroose, die op 1 juli aanstaande reeds 25 jaar in Hand in Hand staat, hebben wij het volgende onthouden.

JAAROVERZICHT :

De crisis die op het economisch leven van gans Europa drukt kon ook voor de visserij niet ongemerkt voorbijgaan. Enerzijds een vlootvermindering door het invoeren van de sloopremie en anderzijds een vlootveroudering door het uitblijven van enige nieuwbouw, moet invloed hebben op de activiteit van de toeleverings- en herstelbedrijven. Ook een beroepsvereniging moet derhalve de gevolgen van deze algemene achteruitgang gevoelen, temeer omdat in crisisperioden, veel meer dan anders, de leden met hun persoonlijke problemen afkomen, waarvoor Hand in Hand dan moet tussenkomen met alle kosten vandien, terwijl de omzet stagneert of vermindert.

Dit deed zich vooral voor in de electriciteitsafdeling, waar in normale tijden de zogenaamde «verloren uren» worden weggewerkt in de nieuwbouw, terwijl men in slechtere perioden de ene dag te veel personeel heeft, dat echter moet betaald worden, maar op dagen van veel aanvoervaartuigen dit personeel absoluut niet kan gemist worden.

Betreffende de verkoop in magazijn werd opgemerkt dat de reders nog altijd even beinvloedbaar zijn; men gelooft dat het staaldraad bij een ander beter is of goedkoper, maar na onderzoek blijkt dan meestal dat dit staaldraad van dezelfde fabrikant afkomstig is en allerminst goedkoper werd geleverd; of andere reders gaan rechtstreeks hun netwerk bestellen bij de fabrikant, overtuigd dat ze het daar goedkoper zullen krijgen, terwijl een eerlijke fabrikant zijn voortverkopers moet beschermen en dergelijke reders dan ook over het algemeen méér doet betalen.

Er werd in het afgelopen jaar 500.000 liter gasoil meer verkocht dan ooit voordien aan een gemiddelde prijs over het ganse jaar van 4,23 F per liter. Steekproeven dienaangaande hebben intussen bewezen dat andere maatschappijen, over 1977, gemiddeld hebben verkocht tegen 4,16 F — 4,21 F, al naargelang de grootte der vaartuigen, naargelang het een goede betaler betreft of niet, enz. Terecht wees directeur Deroose er op dat Hand in Hand ,in cooperatieve geest, voor groot en klein dezelfde prijs toepast, waar anderen tien soorten prijzen hebben en aan geen enkele reder dezelfde prijs aanrekenen. Maar aldus is de bij Hand in Hand aangekochte gasoil in 1977, na het toekennen van een getrouwheidspremie, tegen gemiddeld 4,14 F geleverd geworden. Het is duidelijk dat deze gemiddelde prijs nog heel wat gunstiger zou liggen moesten alle reders cooperatief willen kopen. Het onmiddellijke kleine profijt van enkele groten is echter nog altijd oorzaak dat het grootste procent van de vloot te duur moet kopen.

BESTUUR

Voor opnieuw 4 jaar werden volgende beheerders aangesteld : voorzitter Edgard Neyts; Cesar Amys; Raymond Claeys; Leopold Neyts; André Vantorre; Gerard Vantorre en Bernard Willemkens. Deze herverkozenen vervolledigen aldus de beheerraad met de heren Oscar Creyf, Maurits De Groote, Gust Hertsens, Leo Meyers, Jef Welvaert en Jef Deroose.

TOEKOMSTPERSPECTIEVEN

In een slotwoord gaf dhr Vandenberghe zijn visie over de toekomst, waarop uit de zaal tal van reakties loskwamen, waardoor het gesprek een interessant en open dialoog werd.

Spreker benadrukte de noodzakelijkheid om tegenover de Hogere Overheid een eensgezind standpunt in te nemen en aldus de regering te overtuigen van de mogelijkheden, die voor onze visserij haalbaar blijven.

Vooral door de afschaffing van de VOZOR moet de mogelijkheid geschapen worden om de reders, die met nieuwbouw zouden durven beginnen, te kunnen subsidieren Waar onze vijf laatste nieuwbouwvaartuigen konden genieten van een ruime FEOGA-subsidie is, na het wegvallen van deze FEOGA-tussenkomst, de bouwprijs al te zwaar geworden en zouden hier de gelden van VOZOR zeer nuttig kunnen worden aangewend.

Reactie van de leden of daardoor de kwota niet zou in het gedrang komen, deed spreker opmerken dat het ganse kwota-systeem achterhaald is en door totaal andere beschermingsmaatregelen in de toekomst moet vervngen worden. Het wordt ten andere meer en meer duidelijk dat de bevindingen van de biologen door de overheid worden beschouwd als een evangelie, daar waar de wetenschap met haar bevindingen niet méer bedoeld dan een advies te geven en terzelfdertijde erkent, dat de wetenschap elke dag opnieuw gekonfronteerd wordt met tal van onbekende faktoren, waardoor veel nog op gissingen en vermoedens berust. Naast de adviezen van de biologen, zou de overheid voortaan ook wel mogen het advies inwinnen van het bedrijf zelf en ook van economen, die misschien zouden duidelijk maken dat de visserij, die men eerst heeft laten uitsterven, weinig gediend is met een verhoging van de visstocks voor het jaar 2000, terwijl men nu zou moeten failliet gaan. De voorlichting door het bedrijf moet ernstig zijn en niet volgens het belang van enkelen oordeel dat het aanwenden van de VOZOR-gelden om nieuwbouw te stimuleren uiteindelijk weer een beslissing zal zijn die de «groten» zal tegemoet komen maar waarvan de «kleintjes» geen voordeel zullen hebben. Want «wie zal er nu nog een nieuwe garnaalboot bouwen ?».

Maar als een duivel uit een doosje sprong een andere kustvisser recht om openlijk en bond te verklaren, dat hij zelf onmiddellijk aan een nieuw garnaalvaartuig zal beginnen, zodra hij zekerlijk mag rekenen op een subsidie van 20 à 25 pct.

Dat illustreert nogmaals hoe nuttig algemene vergaderingen kunnen zijn als iedereen in de gelegenheid wordt gesteld zijn mening te uiten en als een constructieve dialoog wordt mogelijk gemaakt.

Dit was dan ook het slotwoord van voorzitter E. Neyts, die onderlijnde dat dergelijke vergaderingen niet alleen nuttig zijn voor de aanwezigen, die aldus omstandig worden in- en voorgelicht, maar die anderzijds kunnen meehelpen aan het bepalen van een beleid voor de toekomst door vrij en vrank de eigen gedachten naar voor te brengen.

Als toemaatje werd door de heer Vandenberghe ook nog medegedeeld dat de tarieven voor de officiële sleepdienst herzien worden, vooral tegemoetkomend aan de kleinere vaartuigen en dat voor de laatste fase van de sloopremie de nodige 17 miljoen mag verhoopt worden. Hij betreurde daarin, zoals in zoveel aangelegenheden de houding van de Rederscentrale, die meer en meer de belangen van enkelen en niet die van de algemeenheid behartigt.

Voorzitter Neyts bracht tenslotte hulde aan het bestendig voortijveren van de heer Vandenberghe, die sedert bijna vijftig jaar steeds met hart en ziel vooral de belangen van de kleine en middenslagvisserij behartigt.

Het was, zoals velen zegden, een interessante voorlichtingsvergadering.

A.

GALERIJ STAMPAERT P.V.B.A.

UITZONDERLIJKE OPENBARE VEILING

Op DONDERDAG 8 JUNI 1978 om 19.30 uur
in de zaal CASINO-KURSAAL, Monacoplein te OOSTENDE

Door het ambt van gerechtsdeurwaarder, de Heer Opsomer, Rogierlaan 38, Oostende, zullen onderstaande voorwerpen openbaar verkocht worden aan de gewone voorwaarden : kontante betaling + kosten.

IVOREN : uitzonderlijke verzameling van diverse ivoren.
PORSELEIN : Chinees uit de 18e en 19e eeuw en Saksisch versierings- en vitrinevoorwerpen. Chinees hardsteen
MEUBELEN : allerhande Engelse meubelen van de 18e en 19e eeuw : Regency, Georgian en Victorian Biedermeyer meubelen Franse meubelen met inlegwerk. Chinese meubelen
TAPIJTEN : verzameling uit Iran Pakistan Bessarabie Mures
DIVERSEN : klokken, bronzen voorwerpen, samovars
DESKUNDIGE : De Heer R. Stampaert St.-Pietersnieuwstraat 130 9000 GENT.
TENTOONSTELLING : Woensdag 7 juni van 10 tot 12.30 uur en van 14 tot 20 uur.
Donderdag 8 juni van 10 tot 14 uur.
(5996N—8175V)

REDERS LEEST UW VAKBLAD

EEN OOSTENDENAAR WERD DIRECTEUR-GENERAAL VAN ONS ZEEWEZEN



Robert VANCRAEYNEST

In ons nummer van 19 mei maakten we de benoeming bekend van de heer Robert Van Craeynest tot directeur generaal van het Zeewezen. Het is dus in korte tijd dat twee knappe Oostendenaars tot een hoger functie werden gepromoveerd en dan nog wel zo, dat de visserij door hen zeer goed gekend is.

We hadden het reeds vroeger over de heer Poppe als secretaris-generaal. Hij is ten ander de schrijver van het klein meesterwerkje «Van Mannen en de Zee». Wat de heer Van Craeynest betreft, hij is de zoon van een visser die in 1939 net een vissersvaartuig verging. Zijn moeder en grootmoeder kwamen uit vishandelsmiddens en al de ouderen kennen nog steeds Alida en haar dochter Florida Eerebout.

De jonge directeur-generaal is pas 54 jaar, doorliep de lagere gemeenteschool en het Kon. Atheneum van Oostende vanwaar hij van 1942 tot 1947 naar de Universiteit van Gent overhevelde om er het diploma van burgerlijk bouwkundig ingenieur met grote onderscheiding te behalen.

Maar daarmee was het niet uit. De 26-jarige ingenieur studeerde verder, behaalde in 1950 het aanvullend diploma van burgerlijk scheepsbouwkundig ingenieur met grote onderscheiding, niettegenstaande hij ondertussen stagedoend ingenieur bij de NMBS was en hij de Technische Dienst van onze pakketboten en het loodswezen.

In 1954, dus op 30-jarige ouderdom, werd hij benoemd tot waarnemend technisch directeur en docent aan de Zeevaartschool.

Reeds in 1956 werd hij hoofd-ingenieur-directeur en hoofd van de zeegroep der Kust en Schelde.

Van 1956 tot 1959 werd hij districthoofd der Zeevaartinspectie van Oostende en Antwerpen.

Als hoofd van het technisch bestuur werd hij in 1959 naar Brussel overgeplaatst en benoemd tot inspecteur van h. Zeevaartonderwijs. Hij bleef echter steeds zijn geboortestad Oostende liefhebben en bewonen om elke morgen met de trein van 6,50 uur Oostende te verlaten en 's avonds te 19.15 uur terug te keren. Ondertussen legde hij op zeevaartkundig en administratief gebied een enorme weg af.

Het volstaat de hiernavolgende lijst te lezen om zich een klein idee te kunnen vormen van de vele kopzorgen welke hem te beurt vielen.

Hij werd inderdaad, sedert :

1959 — Hoofd van de Belgische delegatie op Beneluxvergaderingen (sociale zaken — gelijkschakeling van brevetten scheepsmecaniciens).

1959 — het ontwerp en bouwen van alle schepen van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart toevertrouwd en nl. : één redeboot 19; vijf rederboten 20, 21, 22, 23 en 24; drie carferries : Koningin Fabiola, Roi Baudouin, Prinses Astrid; één betonningsvaartuig Lillo; één maalboot Prinses Paola; één sleepboot Zeemeeuw; één loodsboot 1; één veerboot 4 (voor Openbare Werken); twee multipurpose schepen Prins Philippe en Prince Laurent (voor Regie Maritiem Transport); zes snelboten voor het Loodswezen.

1960 — Hoofd van de Belgische delegatie op een Conferentie voor de bescherming van mensenlevens op zee (5 weken) te Londen (Solas 1960).

1962 — Hoofd van de Belgische delegatie op de Conferentie ter voorkoming van pollutie van de zee door olie (3 weken) te Londen.

1962 — belast met de studie en technische uitvoering van de Schelde - inlichtingsdienst (VHF en radar). Het heeft geleid tot de oprichting van de 2 radio- en radarstations Kruisschans en Zandvliet en de 2 onbemande radarstations op Nederlands grondgebied Saaftinge en Waarde waarvoor de nodige bestellingen zijn geplaatst.

1963 — Deelname aan een conferentie over de stabiliteit van vissersvaartuigen in Gdansk (Polen)

1965 — Deelname aan conferentie over maritieme signalisatie te Rome (3 weken) .

1965 — Lid van het subcomité bij IMCO te Londenu belast met maritieme pollutieproblemen. Sedert 1971 ondervoorzitter. Heeft alle 15 sessies bijgewoond (18 weken).

1965 — Lid van het subcomité bij IMCO te Londen belast met stabiliteit van vissersvaartuigen. Heeft 6 sessies bijgewoond (6 weken).

1966 — Hoofd van de Belgische delegatie op de conferentie over uitwatering van schepen (3 weken) te Londen.

1967 — Deelname aan Radiomaritieme Conferentie te Geneve (7 weken).

1968-1969 — Deelname aan een reeks vergaderingen die geleid hebben tot het verdrag van Bonn, houdende cooperatie bij bestrijding van pollutie van de Noordzee door olie.

1969 — Hoofd van de Belgische delegatie op de conferentie over scheepsmeting (3 weken) te Londen. Werd tot voorzitter verkozen van het algemeen comité.

1970 — Deelname aan conferentie over maritieme signalisatie te Stockholm (2 weken).

1971 — Voorbereiding en deelname aan de conferentie van Oslo betreffende dumping in de Noordzee.

1972 — Voorbereiding en deelname aan de conferenties van Reykjavik en Londen betreffende dumping in zee.

1973 — Hoofd van de Belgische delegatie op de Internationale Conferentie van Londen betreffende voorkoming van de pollutie van de zee door schepen (4 weken)

Directeur generaal a.i. bij het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart sedert 1-4-1973.

1974 — Hoofd van de Belgische delegatie op de IMCO Conferentie ter bescherming van mensenlevens op zee te Londen (Solas 1974).

1975 — Deelname aan de internationale conferentie over maritieme signalisatie te Ottawa (IALA 1975).

1976 — Deelname aan en paneelvoorzitetr in het internationaal colloquium te Acapulco (Mexico) i.v.m. het voorkomen van pollutie van de zee bij normale exploitatie van schepen.

1977 — Hoofd van de Belgische delegatie op de IMCO-conferentie over de veiligheid van vissersvaartuigen te Torremolinos (Spanje).

1978 Hoofd van de Belgische delegatie op de IMCO-conferentie over de veiligheid van tankers en pollutie voorkoming te Londen.

1978 — Benoeming tot directeur-generaal na meer dan 5 jaar onafgebroken dienstdoende directeur - generaal te zijn geweest en zonder vervangen te zijn geweest in zijn vroegere functie van hoofd van de technische directie.

Hij is gehuwd, vader van twee kinderen en is viertalig en wel : Nederlands, Frans, Engels en Duits sprekend.

Zijn benoeming enkele weken geleden tot directeur - generaal, is de bekroning van een ambtelijk leven dat niet met rozen gedekt is, maar waaruit blijkt dat hij zijn job kent en liefheeft.

Wij zijn overtuigd dat de visserszoon welke hij was en is gebleven, het wel en wee van het bedrijf zeer goed kent en dat hij samen met zijn secretaris - generaal de heer Poppe, een kabinetsadviseur zoals de heer Marcel Vanden Bossche, zonder te spreken van hun medewerkers in het Zeewezen, welke werkelijk in de laatste jaren er veel hebben toe bijgedragen de visserij meer en meer te steunen.

Nu we twee zonen van de zee een leidende rol zien toevertrouwd, zijn we overtuigd dat er voor de visserij die een zeer kritieke maar niet hopeloze toestand meemaakt, meer zal gedaan worden om zo snel mogelijk er bovenop te helpen.

Aan de nieuwe directeur - generaal schenkt de visserij zijn vertrouwen en dat kan ons slechts hopen de krisis spoedig te zien overwinnen voor de taken de minister van verkeerswezen toevertrouwd.

NIEUWE LONEN VANAF 1 JUNI 1978 IN DE PAKHUIZEN

Wij hebben een verhoging door de indexstijging van de maanden maart, april en mei 1978 met meer dan 2 punten, waardoor de lonen vanaf 1 juni stijgen met 3 F per uur.

Rekening houdend met de voorziene loonsverhoging op 1 juli 1978 van 2 F per uur buiten de index, worden de lonen op 1 juli 1978 opnieuw verhoogd (2 F).

Lonen vanaf 1 juni 1978 :
Geschoolde arbeiders 160,15 F.
Geoefende arbeiders (chauffeurs) 151.55 F
Gewone arbeiders 145.10 F.
Lonen vanaf 1 juli 1978
Geschoolde arbeiders 160.15 F.
Geoefende arbeiders (chauffeurs) 153.55 F.
Gewone arbeiders 147,10 F.

HOE DE NOORDZEE MEER EN MEER BEVUILD WORDT

In de loop van de maand juni zal van uit Zeebrugge een schip afvaren met aan boord 7.000 Ton radio-actieve stoffen om in de Atlantische Oceaan (Golf van Gascogne) gestort te worden die in tonnen zijn afgeschermd.

Deze radio-actieve stoffen zijn kankerverwekkend en vallen onder toepassing van art. 3 der wet van 8 februari 1978 houdende goedkeuring van het Verdrag ter Voorkoming van de Verontreiniging van de Zee.

Deze wet verscheen op 4 mei 1978 in het Staatsblad. Art. 3 er van meldt tekstueel : «De verdragsluitende partijen komen overeen de door hen aangenomen maatregelen derwijze in toepassing te brengen dat voorkomen wordt, dat schadelijke stoffen worden afgevoerd om in zeeën gestort te worden, welke buiten het toepassingsveld van dit verdrag vallen.» »

We vragen ons af waar het met dit alles heengaat en in hoeverre nagegaan wordt op welke plaats deze 7.000 Ton uitgestrooid wordt.

En wie kan ons verzekeren dat deze radio-actieve stoffen in tonnen nooit tot uitbarsting zullen komen ?

Beweging van de Zeemachteenheden

De Zeemacht deelt ons mede :

Op 21 mei is het fregat «Wielingen» onder bevelvoering van fregatkapitein Van Otteren voor een «safety operational sea training» naar Portland afgevaren. Als training voor het personeel en ter verdere beproeving van het materieel zal op 6 juni en dit tot 15 juli een uithoudingskruisvaart in de Atlantische Oceaan en in de Caraibische Zee starten, waarbij de volgende havens zullen worden bezocht :

Portland tot 6 juni
Porta Delgada 9 juni
San Domingo 16 juni - 19 juni
Cartagena 21 juni - 24 juni
La Guerra 26 juni - 29 juni
Port of Spain 30 juni - 3 juli
Lissabon 13 juli

De briefwisseling voor de bemanning dient op de Marinekazerne Bootsman Jonsen toe te komen respectievelijk vóór 14 juni 7h30 en 26 juni 10h00.

Een tweede fregat «De Westdiep», is onder het bevel van fregatkapitein Verboven afgevaren op 16 mei met bestemming Den Helder voor verdere vervolmaking van het personeel aan boord en het uittesten via computertechnieken van zekere onderdelen van de wapensystemen. Ook hier kan de briefwisseling op onderstaand adres binnengebracht worden van waaruit het wekelijk aan de bemanning wordt bezorgd.

Aan ..... Naam en graad
Aan boord ..... Naam v.h. schip
Marinekazerne Bootsman JONSEN
8400 OOSTENDE

Frankering voor WIELINGEN : Portland normaal binnenlands tarief.

Santo Domingo binnenlands tarief plus 2,5 F per 5 gram.

La Guaria binnenlands tariet plus 3 F per 5 gram.

Voor WESTDIEP en DUFOUR normaal binnenlands tarief.

NOTA DER REDACTIE Wij menen dat de mededeling omtrent de inspectie van 129 vissersvaartuigen zeer laconisch is weergegeven en wat het bezoek betreft, wordt door het Nederlands schip «De Hoop» veel meer inlichtingen verstrekt.

INSPECTIE VISSERIJGRONDEN IN DE NOORDZEE

Anderzijds is op 12 mei de hoogzeemijnenveger M 903 Dufour in Oostende binnengevaren na een inspectie van de visgronden in de Noordzee, de Noord Oostelijke Atlantische Oceaan, de Ierse Zee en het Kanaal te hebben uitgevoerd. Tijdens deze visserijwacht werden 129 vissersvaartuigen geïndentificeerd waarvan er 40 werden bezocht.

Hierbij hebben enkele schepen kunnen beroep doen op een medische of technische bijstand.

Na een korte onderbreking zal de DUFOUR wederom voor dezelfde taak ingezet worden, nl. van 26 mei tot 28 juni.

Tijdens deze periode wordt de briefwisseling voor de bemanning op 7 juni voor 8 uur en op 22 juni voor 10 uur op volgend adres verzameld :

NOG DE REIS VAN DE O.29 MET AMBTENAARS

Alhoewel de pers op die reis niet uitgenodigd was, was de radio en een paar persmensen op die trip aanwezig.

Buiten de vorige week vernoemde ambtenaars, de bemanning en de leerlingen, was er nog een vissersvriend, die onversaagd de belangen van de visserij volgt, mee naar zee en 't was Dries Claeys, die dit als voorzitter van de bedrijfsraad meemaakte, zodoende eens temeer het bewijs leverend van zijn meeleven met al wat ons aanbelangt.

Provinciaal Interscholen Zwemtornooi

RIJKSVISSERIJSCHOOL HEIST WINT TWEEDE OPEENVOLGENDE KEER DE WISSELSCHAAL

Door de Provinciale Commissie voor zwembrevetten wordt sinds : jaar een zwemvissersschaal in competitie gesteld tussen de zes visserijscholen aan onze kust. Vroeger vielen deze scholen onder het stelsel van de scholen met max. 150 leerlingen. Nu betwisten zij een afzonderlijke competitie.

Voor het behalen van de wisselschaal komen zowel het aantal behaalde zwembrevetten voor een school in aanmerking alsook het aantal leerlingen dat kan zwemmen.

In 1976 en 1977 werd deze schaal behaald door de Rijksvisserijschool uit Knokke-Heist. Telkens werd 100 t.h. behaald. Dit betekent dat alle leerlingen van deze school kunnen zwemmen. Velen halen brevetten van zwemmer of halve of lange afstand. Zelfs brevetten van elementair redder worden behaald. De minst goeden halen nog altijd een brevet van 25 m., dat soms de springplank is tot hogere brevetten en dit dikwijls nog in de loop van hetzelfde schooljaar.

Tijdens een korte plechtigheid in de feestzaal van de Rijksvisserijschool, werd door de afgevaardigden van de Provinciale Commissie de schaal overhandigd.

Directeur O. Waeghe heette de mensen van de commissie hartelijk welkom Bestendig afgevaardigde Rosseel, tevens voorzitter van de commissie, sprak de huldewoorden uit.

Zo kunnen we uit zijn toespraak onthouden dat de commissie reeds 27 jaar geleden startte met deze interscholen wedstrijden. Hij noemde het zwemmen een zinvolle vrijetijdsbesteding maar ook een pedagogisch hulpmiddel bij de persoonlijkheidsvorming Misschien stelt onze zwemkunst ons later in staat om een mensenleven te redden»

Uit enkele statistische gegevens kunnen we leren dat bij de start in 1951 er 46 scholen meededen en er iets meer dan zestienhonderd brevetten worden uitgereikt. Het hoogtepunt viel tijdens het schooljaar 75-76 toen 382 scholen deelnamen en er 38.387 brevetten werden uitgereikt. Deze wisselschaal komt definitief in het bezit van een school indien ze drie opeenvolgende keren gewonnen wordt door dezelfde school. Voor de Rijksvisserijschool zit dat er dik in.

De h. Rosseel noemde deze schaal een symbool van de inspanningen van de leerlingen en de inzet van de leraars. «Het getuigt ook van een sportieve geest».

Hierop werd de schaal overhandigd aan leerling Despiegelaere Roland die er als 12-jarige in geslaagd is het brevet van elementair redder te behalen. Dit is des te meer lovenswaardig daar de te redden pop groter is dan de leerling zelf.

Tijdens zijn dankwoord feliciteerde directeur Waeghe de provincie voor haar inspanningen op zwemgebied Ook wees hij er op dat de mensen meer en meer sportbewust worden «De ideale startplaats voor actieve sportbeoefening is de school» Hij noemde de zwemsport niet alleen een noodzakelijkheid, maar «het is onverantwoord dat jonge mensen niet kunnen zwemmen het kunnen water beheersen, zich in het water weten te gedragen in moeilijke omstandigheden is niet alleen zijn eigen leven redden. maar soms ook dat van de medeleerlingen»

Tot slot van zijn toespraak betrok de directeur de leerlingen in de hulde die door hun inzet deze schaal behaalden. Ook de leraars werden in het zonnetje gezet voor hun inzet Als laatste dankte hij het personeel van het gemeentelijk zwembad De Haan «Wielingenbad» voor zijn belangloze inzet bij de zwemopleiding van de leerlingen van de Rijksvisserijschool

Dit jaar wel vlaggetjesdag maar geen „maatjes"

Het is onze lezers bekend dat elk jaar rond 21 mei er in Holland een vlaggetjesdag gevierd wordt en de eerste haringvissers op een bepaald vastgestelde dag uitvaren om ter eerst binnen te komen met de zo wereldvermaarde „maatjes". Zulks zal dit jaar niet het geval zijn en de maatjes welke nu voor groot geld zullen aangeboden worden, zullen er zeker geen zijn van de nieuwe vangst, maar wel van vorig jaar. Ook deze welke men in Ierland en Denemarken zogezegd als nieuw voorstelt zijn er van vorig jaar.

Er zullen dus dit jaar geen nieuwe maatjes kunnen aangeboden worden.

De IJmuider Courant van vorige week schrijft dienaangaande het volgende

Vlaggetjesdag gaat zaterdag door. In de Scheveningse vissershaven zullen de fraai uitgedoste schepen te pronk liggen, maar achter dat feestelijke uiterlijke schuilt de triestе werkelijkheid. Want voor het eerst in de geschiedenis zullen de haringvangers niet direct na de „Dag van de Nederlandse Zeevisserij" de jacht op de nieuwe haring openen. De EEG heeft besloten dat de haring in de Noordzee met rust gelaten moet worden. Tot voor 14 dagen bestond de hoop dat de visserijministers dat besluit toch nog ongedaan zouden maken, maar de vergadering waarop dat had kunnen gebeuren, is vorige week in Brussel niet doorgegaan.

De Europese bewindslieden zijn nog niet klaar met hun voorbereidingen en hebben daarom de bijeenkomst verschoven naar 19 en 20 juni. Veel te laat dus voor de Nederlanders om hun voor Vlaggetjesdag nog enige zekerheid te kunnen geven. Vorig jaar verkeerden de haringvissers in dezelfde omstandigheden, maar toen besloot de EEG enkele weken voor Vlaggetjesdag Nederland alsnog een quotum van 1500 ton toe te kennen.

De haringvloot zal zoals de zaken er nu voorstaan, echter helemaal uit de Noordzee weg moeten blijven. De schepen zullen wel op een later tijdstip uitvaren om de toegewezen 3000 ton bij de Hebriden weg te vangen. Dat zal waarschijnlijk rond half juni gebeuren.

Er zal in Nederland overigens wel maatjesharing te verkrijgen zijn, maar die hebben de handelaars opgekocht in Ierland en Denemarken. Daar heeft men een hoeveelheid haring toegewezen gekregen, maar de Ieren en Denen lusten de rauwe vis niet. Bovendien heeft men in ons land nog haring in voorraad.

In visserijkringen is men van mening dat indien er geen quotum voor haringvangst op de Noordzee wordt toegekend, dat de doodsteek betekent voor de Nederlandse haringvisserij. De speciaal voor die visserij bestemde schepen zullen dan niet uitvaren. De mensen die bij deze specifieke vangst betrokken zijn, zullen ongetwijfeld in andere bedrijfstakken van de visserij een werkkring zoeken.

Afwachten is dus de boodschap, maar nieuwe maatjes zijn er niet.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

DE PROBLEMEN IN DE GARNALENVISSERIJ

Het is onze lezers bekend dat de aanvoer van garnaal nooit zo gering is geweest als in 1977 en voor de eerste vier maanden van 1978 is daarin geen verbetering waar te nemen. Integendeel.

In „Visserij" het voorlichtingsblad voor de Nederlandse visserij, heeft Dr. R. Boddeke van het Rijksinstituut het daarover in een zeer interessante studie waaraan wij het volgende ontlenen :

Het onderzoek naar de levenscyclus van de garnaal heeft de laatste vijf jaar grote vorderingen gemaakt. Op diverse terreinen van onderzoek, zowel van zuiver biologische als van visserij-biologische aard zijn problemen opgelost. Wij beschikken nu over een nauwkeurig inzicht in de groeisnelheid van de garnaal in de natuur, de produktie van larven over het jaar, de invloed van jonge kabeljauw op de garnalenstand en kunnen de visserijsterfte van garnalen per maand bepalen. Door een drietal bemonsteringsprogramma's die respectievelijk maandelijks, één en tweemaal per jaar worden gehouden, kunnen wij de statistische gegevens omtrent aanvoer en aantal visdagen aanvullen met cijfers over het aantal garnalen per kilogram van de commerciële aanvoer en beschikken over directe bepalingen van de dichtheid van de garnalenstand in onze kustzone, ook op plaatsen waar de commerciële visserij niet wordt uitgeoefend.

Het opstellen van vangstverwachtingen voor de garnalenvisserij voor één of zelfs twee jaar is daardoor een reële mogelijkheid geworden, zoals dat ook met diverse belangrijke vissoorten het geval is.

Van deze over het algemeen nauwkeurige prognoses van het RIVO, wordt door het bedrijf niet het gebruik gemaakt dat men zou mogen verwachten. In de meeste gevallen blijft het bij, na verloop van tijd, op al dan niet juiste gronden, vaststellen of de bioloog het bij het rechte eind heeft gehad. Het is duidelijk dat prognoses omtrent de jaarklassterkte van vissoorten en de dichtheid van de garnalenstand in bepaalde perioden, niet met dit doel door visserijbiologen worden gegeven maar dat het de bedoeling is dat deze worden gebruikt om dreigende problemen op te vangen of zelfs te voorkomen.

Een dergelijke bedoeling had ook de prognose voor de garnalenvisserij in 1977 en 1978 die op 7 januari j.l. op de Volkshogeschooldagen in Bakkeveen werd gegeven. Gesteld werd toen : **„De vooruitzichten voor de garnalenvisserij in 1977 en 1978 zijn slecht.** Zo slecht dat voor een snelle afbraak van de Nederlandse garnalenvisserij moet worden gevreesd als u de bakens niet op korte termijn verzet".

Nu ongeveer een jaar later mag worden geconstateerd dat deze ernstige waarschuwing in de wind is geslagen. Er is geen enkele noemenswaardige wijziging gebracht in de structuur van het Nederlandse garnalenbedrijf. Het is daarom zeker de moeite waard, de situatie na dit jaar opnieuw te analyseren.

Ontwikkeling in het buitenland

De sombere verwachting van een jaar geleden, was gebaseerd op een combinatie van factoren. Allereerst was dat de sterke toename van de concurrentie uit Duitsland en Denemarken, in welke landen men zich in toenemende mate op de aanvoer van consumptiegarnalen gaat toeleggen. In Duitsland gebeurt dat vooral door de aanschaf van garnalenkotters die niet zoals voorheen alleen in wadgeulen maar ook op open zee kunnen opereren. Deze tendens komt duidelijk tot uiting in figuur 1 waarin het percentage consumptiegarnalen in de totale garnalenaanvoer in beeld wordt gebracht. De daling van het Nederlandse percentage consumptiegarnalen is te wijten aan de toeneming van de hoeveelheid ziftsel (garnalen die op de afslag door de controlezeef vallen) in de laatste jaren waarmee tevens indirect de afname van de gemiddelde grootte van de Nederlandse consumptiegarnalen in beeld is gebracht.

Ook de aanvoer van consumptiegarnalen in Duitsland vertoont een duidelijk stijgende tendens, ondanks fluctuaties door natuurlijke oorzaken (figuur 2).

In Denemarken is het aantal schepen dat vergunning heeft om op de garnaal (Crangon Crangon) te vissen in 1977 tot 20 gestegen en het zal in 1978 tot 35 worden uitgebreid. Deze vloot vist in het zeegebied tussen Sylt en Esbjerg. De Deense aanvoer bereikte in 1976 een niveau van 660 ton. Deze ontwikkeling is ongunstig voor de Nederlandse Syltvissers die in hetzelfde gebied ,zij het verder uit de kust opereren. Het Syltgebied heeft sinds 1966, toen de Nederlandse garnalenvisserij daar goed op gang kwam jaarlijks een wisselende, maar gemiddeld belangrijke bijdrage geleverd aan de Nederlandse garnalenaanvoer, in het bijzonder in jaren dat de aanvoer uit onze kustwateren tegenviel.

Geheel of gedeeltelijk wegvallen van de Syltvisserij zou betekenen dat de Nederlandse garnalenvisserij sterker dan voorheen is aangewezen op de garnalenstand in onze eigen kustzone. Bovendien betekent vergroting van het aanbod van buitenlandse garnalen dat geringe aanvoeren in Nederland niet min of meer automatisch door hoge prijzen behoeven te worden goedgemaakt daar een kleine aanvoer hier te lande, door een grote aanvoer elders kan worden gecompenseerd. Hierbij moet worden aangetekend dat de garnalen aanvoer uit de Nederlandse kustwateren sinds 1968 in toenemende mate wordt overtroffen door die in Duitsland.

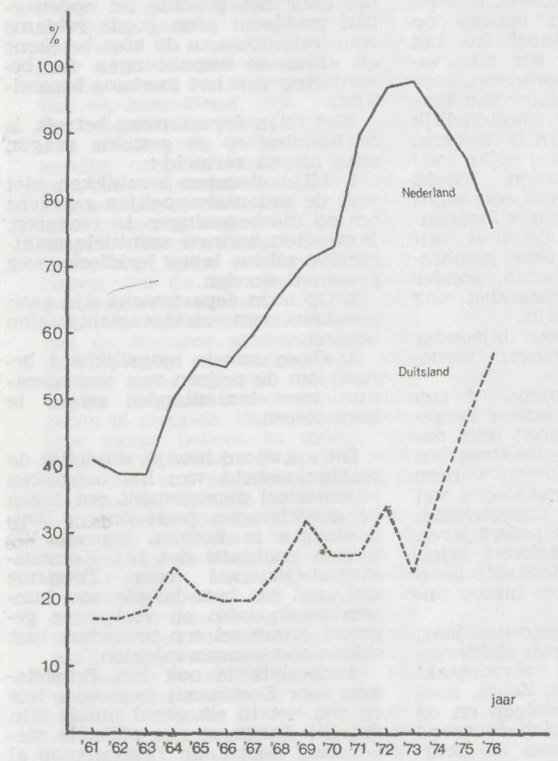
Nederlandse kustwateren

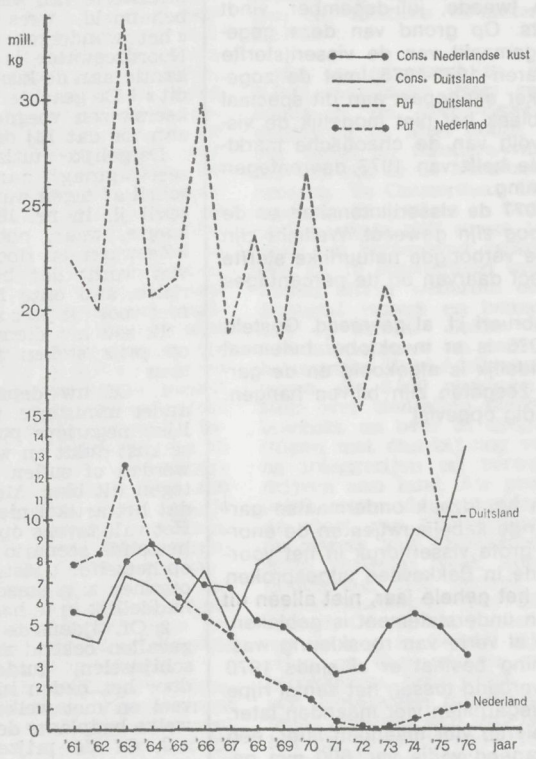
Natuurlijke sterfte

De natuurlijke sterfte van garnalen in onze kustwateren is sinds 1969 onmiskenbaar op een hoger gemiddeld niveau gekomen dan waarvoor, door de sinds dat jaar frequent optredende sterke jaarklassen van de kabeljauw.

Uit de indexcijfers voor de jaarklassen van de kabeljauw blijkt dat vanaf 1969 zes van de acht jaarklassen als sterk moeten worden aangemerkt. In de jaarklassterkte van wijting zijn zowel bij de een- als tweejarige dieren vrij aanzienlijke fluctuaties maar deze zijn gering in vergelijking met die bij de kabeljauw.

Bovendien tast de kabeljauw die vooral in het najaar in onze kustwateren arriveert en pas bij het stijgen van de watertemperatuur in het





FIGUUR 1 : Aandeel van de consumptiegarnalen in procenten van de totale garnalenaanvoer in gewicht, voor Nederland en Duitsland.

FIGUUR 2 : Aanvoer van garnalen uit de Nederlandse kustwateren en in Duitsland.

(Vervolg van blz. 7)
voorjaar weer naar elders vertrekt, de garnalenstand aan in een voor de voortplanting zeer belangrijke periode. Na een rustperiode in september-oktober waar in slechts weinig wijfjesgarnalen eieren meedragen, wordt in november weer begonnen met het afzetten van eieren die (als gevolg van de lage watertemperatuur in de winter) lang worden megedragen. In een normale winter is deze periode ongeveer 13 weken zodat het percentage dieren met rijpe eieren in de consumptiegarnalen pas in april begint te stijgen. Na een uitgesproken zachte winter zoals die van 1976-1977 treedt deze stijging echter al in maart op.

De wegvraat van de kabeljauw en zeker die van de tweejarige dieren, is dus niet alleen direct nadelig voor de garnalenstand, zij vermindert ook het aantal rijpe eieren en kan dus een negatieve invloed hebben op de produktie van consumptiegarnalen als de larven uit deze eieren tot consumptiegarnalen zijn uitgegroeid. De sterke jaarklas 1976 van de kabeljauw beloofde dan ook niet veel goeds voor de garnalenvisserij. Inmiddels is duidelijk geworden dat ook de jaarklas 1977 van de kabeljauw sterk is. In 1971 werd door Dr. N. Daan uitgerekend dat de jaarklas 1969 in de winter 1969-1970 in onze kustwateren 6.000 ton garnalen heeft verslonden en dat ook in 1970-1971 deze hoeveelheid ver boven normaal was.

Gezien het feit dat de jaarklas 1976 slechts weinig minder sterk is dan die van 1969 en deze kabeljauwtjes massaal in ons kustgebied zijn doorgedrongen, moet ook in de winter 1977-1978 op een zeer hoge natuurlijke sterfte van garnalen gerekend worden, welke al in oktober 1977 is begonnen.

Opgemerkt dient echter te worden dat sterke jaarklassen kabeljauw wél altijd nadelig zijn voor de garnalenstand, maar niet altijd voor de uitkomsten van het Nederlandse garnalenbedrijf. Een sterke jaarklas kabeljauw tast namelijk ook de garnalenstand in de Duitse Bocht aan en doet dat al eerder dan in Nederland. Houdt een jaarklas kabeljauw zich als éénjarige dieren hoofdzakelijk buiten ons kustgebied op, zoals dat is gebeurd met de jaarklas 1974, dan ontstaat er een situatie waarin de vangsten in Nederland redelijk blijven en de gemiddelde prijs (dankzij de geringe vangsten in Duitsland) een hoog niveau bereikt. Deze situatie heeft zich in 1975 voorgedaan en heeft zich in de eerste zes maanden van 1977 herhaald.

Er bestaat een grote overeenkomst tussen het aanvoerpatroon in Duitsland in de eerste zes maanden van 1975 en 1977. Ook deze medaille heeft echter een keerzijde. Gunstige bedrijfsuitkomsten leiden tot een vergroting van de visserijdruk op de garnalenstand in onze kustwateren.

Visserijsterfte

Het is lang moeilijk geweest een nauwkeurige berekening te maken van de visserijsterfte bij garnalen. Want anders dan bij vissen waar, dankzij een paaitijd van zeer beperkte duur, duidelijke jaarklassen zijn te onderscheiden, zetten de garnalen het gehele jaar eieren af, al zijn er drie maanden (augustus-oktober) waarin het afzetten van eieren op zeer beperkte schaal plaatsvindt. Daar tevens de in november-december afgezette eieren zich door de lage watertemperatuur in de winter zeer langzaam ontwikkelen, worden er slechts in ongeveer zes maanden van het jaar op grote schaal larven geboren, te weten van maart-april tot en met september. Garnalen groeien snel, van rijp ei tot consumptiegarnaal duurt slechts vier maanden. Dit betekent dat het jaar uiteenvalt in twee perioden van ieder zes maanden. In de eerste, januari-juni, wordt de stand van consumptiegarnalen niet of nauwelijks aangevuld, in de tweede, juli-december, vindt een regelmatige krachtige recrutering plaats. Op grond van deze gegevens kon dit jaar een berekening worden gemaakt van de visserijsterfte in het visgebied van Den Oever over de jaren 1973-1975, met de zogenaamde Leslie-methode door Drs. H. B. Becker aangepast aan dit speciaal geval (Boddeke en Becker, 1977). Helaas bleek het niet mogelijk de visserijsterfte over 1976 te berekenen, als gevolg van de chaotische marktsituatie in dat jaar. De cijfers over de eerste helft van 1977 daarentegen bleken een uitstekende basis voor de berekening.

Het blijkt dat in de eerste helft van 1977 de visserijintensiteit en de visserijsterfte in dit gebied buitengewoon hoog zijn geweest. Wellicht zijn deze cijfers iets geflatteerd als gevolg van de verhoogde natuurlijke sterfte veroorzaakt door de kabeljauw, maar het effect daarvan op de percentages moet beperkt worden geacht.

Voor deze gang van zaken werd in februari j.l. al gevreesd. Gesteld werd in de inleiding in Bakkeveen : „In 1976 is er in oktober helemaal geen nachtvorst geweest, zodat de zee geleidelijk is afgekoeld en de garnalen dicht langs het strand en binnen de zeegaten zijn blijven hangen. En ze zijn daar, naar wij moeten vrezen, grondig opgevist".

De garnalenstand in 1977 en 1978

Op grond van de grote sterfte van in hoofdzaak ondermaatse garnalen als gevolg van de eetlust van de éénjarige kabeljauwtjes en de enorme sterfte van consumptiegarnalen door de grote visserijdruk in het voorjaar van 1977 ,behoeft het geen betoog dat de in Bakkeveen uitgesproken verwachting voor 1977 : lage aanvoeren over het gehele jaar, niet alleen uit komt, maar voor de laatste drie maanden een understatement is gebleken. Wat dit alles kwam bovenop een situatie die al verre van rooskleurig was. Volgens een vorig jaar uitgevoerde berekening bestaat er al sinds 1970 voor het zeegebied bij Den Oever een strikt verband tussen het aantal rijpe eieren in één maand en het aantal consumptiegarnalen vier maanden later.

Dit verband is zodanig dat 600 rijpe eieren vier maanden later, één consumptiegarnaal opleveren. Daar een eidragend wijfje van 600 mm gemiddeld 4200 eieren meedraagt kan de stand zich dus snel herstellen, te-meer omdat een wijfjesgarnaal zeker tweemaal per jaar eieren kan produceren. Als ondanks deze geweldige voortplantingskracht al jarenlang een vast verband bestaat tussen ei-aantal en recrutering van consumptiegarnalen, is er sprake van een zware structurele overbevissing van onze kustwateren. En buitensporige verliezen aan eidragende dieren zoals in dit voorjaar komen in zo'n situatie extra hard aan. Hoe buitengewoon slecht de garnalenstand in onze kustwateren deze herfst was, blijkt uit de resultaten van twee bemonsteringsprogramma's van de Waddenzee. Het eerste, het zogenaamde Waddenzeeproject, wordt reeds sinds 1969 regelmatig uitgevoerd. Hierbij worden trekken met de garnalenboomkor gedaan op een groot aantal vaste stations.

Uit cijfers blijkt dat de daling in de garnalenstand in de Waddenzee al in 1976 begon maar dat de situatie in de herfst van 1977 gemiddeld veel slechter is dan ooit eerder geregistreerd.

Hoezeer de garnalenstand nog is achteruitgegaan ten opzichte van 1976 blijkt ook uit de resultaten van een andere survey, het zogenaamde platenproject, uitgevcerd onder leiding van Drs. F. A. van Beek en B. Vingerhoed.

Bij dit onderzoek zijn in 1976 en 1977 droogvallende platen met een rubberboot bevist met een nauwmazig boomkorretje.

Conclusies

Door de ongebreidelde visserij in de laatste twee maanden van 1976 en de eerste zes maanden van 1977, is de stand van eidragende garnalen tot zulke minimale proporties teruggebracht, dat de larvenproduktie zeer onvoldoende is geweest om de ondiepe kinderkamergebieden deze zomer naar behoren te bevolken. De invloed van de sterke jaarklas 1976 van de kabeljauw heeft zich dit voorjaar vooral doen gelden bij de ondermaatse garnalen. Als gevolg van een en ander is de totale garnalenaanvoer in Nederland in oktober-december 1977 slechts 906 ton geweest, tegen 1632 ton resp. 2722 ton in de laatste drie maanden van 1976 en 1975.

Daar de natuurlijke sterfte van kleine én grote garnalen deze winter hoog is geweest door het optreden van twee opeenvolgende sterke jaarklassen van de kabeljauw zijn de vooruitzichten voor de Nederlandse garnalenvisserij in 1978 zeer ongustig.

Voor de mate waarin de garnalenstand zich in 1978 zal herstellen hangt veel af van de visserijintensiteit in onze kustwateren in de eerste zes maanden van 1978. Maar zelfs in het allerbeste geval, een totaal stopzetten van de visserij in deze periode, zal het effect daarvan in de 2e helft van dat jaar weinig spectaculair zijn.

DE KWALITEIT VAN HET NOORDZEEWATER

Door de heer Mommerency, senator, werd een vraag aan de Minister van Verkeerswezen gericht in verband met de kwaliteit van het noordzeewater. Deze vraag luidt :

Toen de begroting 1978 van het Ministerie van Verkeerswezen werd behandeld, wees een collega op « het wondergeneesmiddel dat het Noordzeewater is — wie zijn vakantie aan de kust doorbrengt weet dit » ! De geachte Minister van Verkeerswezen voegde er onmiddellijk aan toe dat hij dit kan bevestigen.

Dergelijke uitlating, welke wij zeer graag aanvaarden, steekt schril af tegen wat verscheen begin april jl. in nr. 183 van « Testaankoop », waar, onder de titel van « Zeewater en rioolwater », geschreven wordt dat het baden, zonder risico, aan onze Noordzeekust nog niet voor dit jaar zal zijn.

Ik zou het dienvolgens bijzonder op prijs stellen te mogen vernemen :

1. Of uw departement, of een ander ministerie, nog langer dergelijke negatieve publiciteit over onze kust duldt en welke maatregelen werden of zullen genomen worden tegen dit blad. Merkwaardig is wel dat het artikel niet is ondertekend. Het valt tevens op dat sedert jaren hetzelfde scenario terugkeert, bijna op hetzelfde tijdstip. Bepaalde persorganen zijn steeds fier hierop onmiddellijk in te haken ;

2. Of, tijdens de jongste tien jaar, gevallen bekend zijn van ziekteverschijnselen, duidelijk veroorzaakt door het baden in zee. Zo ja, hoeveel en met welke gevolgen en op welke badplaats deed zich dit voor ;

3. Of de prijzen van de touroperators voor buitenlandse reizen aan enige controle onderworpen zijn, aangezien dit naast de zogezegde bevuiling van onze Noordzeekust ook één van de konkurrenten is waarmede rekening dient gehouden voor de publiciteit ten voordele van de kust.

Antwoord : Het is duidelijk dat het door het geachte lid opgeworpen probleem geen goede reklame voor vakantie aan de kust betekent en aldus de inspanningen ter bevordering van het toerisme bemoeilijkt.

Wat mijn departement betreft, is de houding op de gestelde vragen zoals hierna vermeld :

1. Mijn diensten beschikken niet over de wetenschappelijke gegevens om op die beweringen te reageren. Bovendien kunnen eventuele maatregelen alleen langs juridische weg genomen worden.

2. Op mijn departement zijn geen gevallen van ziekteverschijnselen bekend.

3. Geen enkele mogelijkheid bestaat om de prijzen van touroperators voor buitenlandse reizen te kontroleren.

Dit antwoord bewijst duidelijk de machteloosheid van het betrokken ministerieel departement om tegen de aantijgingen geuit door « Testaankoop » te kunnen ingaan. We menen nochtans dat het Kommissariaat-Generaal voor Toerisme zich wel als benadeligde zou kunnen beschouwen en veel meer gegrond eventueel een procedure met sukses zou kunnen inleiden.

Anderzijds is ook het Proefstation voor Zeevisserij daar voor iets en zou het in elk geval nuttig zijn dat dit Instituut een officiële mededeling doet daar Testaankoop al meer kwaad dan goed heeft gesticht.

KORTE BERICHTEN

WAAROM BEZOCHT DE PRESIDENT VAN BOEROENDI EERDER KLEINE VERWERKINGSBEDRIJVEN

Men heeft zich wel meer afgevraagd waarom de president van Boeroendi en zijn gevolg, te Bredene en Oostende eerder kleine, arbeids intensieve verwerkingsbedrijven bezochten. Dit was zowel voor de «United Foods» als voor «Morubel» het geval. Dit houdt betrekking met het feit dat in Boeroendi, de arbeidskrachten zeer goedkoop zijn en dat arbeidsintensieve bedrijven er gemakkelijk van de grond komen. Ook vergt de instelling van dergelijk bedrijf heel wat minder investeringskapitaal, hetgeen voor een jong land toch ook wel van groot belang is. Meerdere mensen hebben zich verder afgevraagd waar Boeroendi anderzijds zijn grondstof zou halen voor een visverwerkende nijverheid, vermits dit een kontinentaal land is. Zeggen we hier onmiddelijk dat Boeroendi aan het Tanganika-meer grenst dat een onafzienbare binnenzee is, waar de kleine visserij zeer in trek is. We herinneren in dit verband aan de artikelenreeks die onze technische medewerker L. Inghelbrecht hieromtrent vroeger in het Visserijblad liet verschijnen. De visserij kan op het Tanganikameer nog belangrijke uitgebreid worden, maar hiervoor dient er een afnemer gevonden te worden, namelijk één of meerdere verwerkingsbedrijven. Dit is dan de hoofdreden waarom de president, zijn echtgenote en zijn gevolg, eerder kleinere bedrijven met een relatief beperkt machinepark bezochten. waar nog heel wat handenarbeid. nochtans renderend, aan te pas komt. Hopen we voor Boeroendi dat het bezoek aan beide streekbedrijven nuttig geweest is en dat dit in hun Afrikaland zal kunnen in de praktijk gebracht worden.

TWEE SPAANSE SCHIPPERS DOOR BRITSE RECHTBANK ZWAAR BEBOET

Twee Spaanse schippers werden samen voor bijna 2 miljoen B. fr. beboet wegens illegaal vissen in de Britse sektor van de E.E.G.-wateren ! De eerste schipper werd door een Nimrod-vliegtuig opgemerkt, zowat 28 mijlen Zuid-West van St.-Anne-Head. Alle verzoeken om het schip te doen stoppen, konden echter niet baten. Verzoeken gericht over de radio in het Engels, het Spaans, ook internationale seinen, werden door de Spaanse schipper genegeerd. Een bijgeroepen Navyvaartuig moest ten slotte een lange achtervolging inzetten om de Spanjaard te kunnen opbrengen naar Milford-haven. Op de rechtbank bleek het dat de Spaanse schipper niet beschikte over een vergunning, met netten viste waarvan de maaswijdte illegaal is en verder weigerde te stoppen. Hij werd dan ook zeer zwaar beboet, in totaal voor ongeveer 1 miljoen B. fr. Het vaartuig blijft aan de ketting zolang de boeten niet betaald worden.

Een ander Spaanse schipper werd eveneens tot bijna 1 miljoen B. fr. beboet wagens illegaal vissen in de Britse sektor van de E.E.G.-200 mijlszone en voor het weigeren de orders van een Navypatrouillevaartuig uit te voeren. Het vaartuig werd opgemerkt ongeveer 30 mijl binnen de Britse 200 mijlszone. Het weigerde eveneens te stoppen en opnieuw diende een vaartuig van de Navy jacht op de Spanjaard te maken, die aangehouden werd 400 mijl zuid-west van St.-Annahead. De schipper weigerde de Navyboot te volgen en er moest een gewapende Britse Navyploeg aan boord gezet worden. Ook dan nog weigerde de Spaanse schipper het bevel over zijn vaartuig te nemen en het Britse vaartuig te volgen, zodanig dat men verplicht werd het vaartuig op sleeptouw te nemen. Na 3 uur slepen toonde de schipper zich bereid het bevel over zijn vaartuig over te nemen en naar Milford-haven te brengen. Ook voor deze schipper kwam er een zware boete. Voor illegaal vissen kreeg hij 15 duizend pond te betalen vermeerderd met de kosten, zodat het ook voor dit vaartuig een rekening werd van nagenoeg 1 miljoen B. fr. Volgens de Britten zijn het vooral Spanjaarden die illegaal optreden in Britse wateren en daarbij ook een loopje nemen met andere voorschriften zoals maaswijdte, verboden visserij, beperkingen, enz..... Men ziet het in Groot-Brittannië, in visserijkringen dan ook niet zitten met een eventuele toetreding van Spanje tot de E.E.G. waardoor de Spanjaarden eveneens zouden toegelaten worden in de E.E.G.-wateren.

Anderzijds is het een feit, dat zowel in Spanje vissend of elders, dat de Spanjaarden met geen enkel voorschrift rekening houden en welke aan roofvisserij doen.

Het volstaat Spaanse vissersvaartuigen Spaanse vissershavens te zien aandoen om zich af te vragen hoe het mogelijk is dat de Overheid aldaar maar laat begaan.

INDIVIDUELE KWOTA KOOLVIS VOOR BRETOENSE VISSERS OPGEVOERD

Gezien in het eerste kwartaal '78 zowat 2 duizend ton koolvis minder aangevoerd werd tegenover het voorgaand jaar, hetzij 12 t.h. minder, heeft de Bretoense From-organistie het individueel kwotum per vaartuig, verhoogd van 50 tot 80 ton, hetzij 1600 bennen van 50 kgr.

TWEE NIEUWE HEKTREILERS VAN CONCARNEAU VERKOCHT AAN BUITENLAND

De ontmanteling van de diepzee treilerij te Concerneau gaat met de verkoop aan Zuid-Afrika van 2 recent gebouwde diepzeetreilers onverstoorbaar verder. Het gaat hier over twee in 1975 gebouwde moderne 43 meter treilers, de „Saint-Briac" en de „Saint-Enogat" van de rederij Prod'homme". Deze twee vaartuigen zullen aldus de „Cap Town" vervoegen die reeds eerder aan dezelfde Zuid-Afikaanse rederij verkocht werd. De rederij „Prud'homme" zal aldus nog slechts één enkele eenheid uitbaten, de kleinere 32-meter „Cité d'Aleth".

Het is inderdaad zo, dat voor E.E.G.-vaartuigen geen grote toekomst in de verre-visserij meer weggelegd is. Men houdt het dan ook liefst bij mindere vaartuigen, die wel nog in de Noordzee terecht kunnen. Te Concerneau blijven aldus nog 55 treilers in bedrijf, terwijl er, sinds 1977 zowat 14 treilers naar het buitenland verkocht werden en 10 ontmanteld werden. Intussen zitten wederom een kleine dertigtal vissers en bemanningsleden op straat. Beide verkochte vaartuigen gaan nu voor een zeer belangrijke Zuid-Afrikaanse rederij varen, die 2.500 personen te werk stelt over tientallen diepzeetreilers beschikt en over 37 diepvriesvaartuigen met daarbij nog verscheidene inleggerijen en verwerkingsbedrijven aan land. Als protestmaatregel tegen de ontmanteling van de vloot van Concarneau hebben de vissers van Concarneau anderzijds verleden week woensdag en donderdag, het vertrek van alle vissersvaartuigen met 24 u. vertraagd. Of dit het juiste middel is, om de nog in bedrijf zijnde rederijen op deze manier schaden te berokkenen, betwijfelen wij toch erg. Honderden miljoenen geïnvesteerd kapitaal aan wal houden, zal het de overblijvende reders niet gemakkelijker maken.

Schotland

SCHOTSE EN WEST-DUITSE STEUN AAN VERWERKINGS-BEDRIJVEN

Het is niet alleen de visserij zelf die door bepaalde beperkingsmaatregelen getroffen wordt zoals door de vangststop op de haring in de Noordzee, maar ook de verwerkingsindustrie. Tot nog toe hebben we hieromtrent kennis va nationale steun in twee landen, onder meer in Schotland, waar steun verleend wordt aan de haringverwerkende industrie, maar dan slechts voor de tijd waarop geen de West-Duitse deelstaat met Hamburg als hoofdstad heeft de Senaat van Hamburg eveneens tot een finantiële tussenkomst beslist. Daar wordt aan de visverwerkende industriën in het algemeen een subsidie toegekend van 50 t.h. van de winstderving onstaan door de te hoge aanschaffingsprijzen. Ook in andere West-Duitse deelstaten wordt er, in gelijke voorwaarden, aan finantiële tegemoetkomingen gedaan.

In dit verband heeft in Nederland, zowel de visserij als de verwerkingsbedrijven reeds herhaaldelijk bij minister Van der Stoel aangekloptom, bij afwezigheid van voldoende steun uit Brussel, een nationale steun te bekomen.

Nederland

JAARVERSLAG NEDERLANDSE SCHEEPS-HYPOTHEEKBANK

Volgens het jaarverslag van de Nederlandse Scheepshypotheek hebben de eigenaars van kotters die voornamelijk de schol- en tongenvisserij bedrijven, nog goed aan hun verplichtingen jegens de bank kunnen voldoen, en in elk geval beter dan verwacht werd. Verder werd in het verslag vastgesteld, dat in de laatste paar jaren nagenoeg geen leningen op visserijschepen toegekend werden. Dit geeft als besluit dat de vloot aan verjoudering toe is waardoor andere landen (?) een voorsprong krijgen.

Hetzelfde kan men praktisch ook lezen in het jaarverslag van de verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen Hulp in Nood uit Oostende, die eveneens op de totale afwezigheid van nieuwbouw wijst en mede op de hieruit voortspruitende veroudering van de vloot, hetgeen het konkurrentievermogen met de visserij uit andere landen waar wel nog aan nieuwbouw wordt gedaan, toch wel aantast.

KOMT EEN TIJDELIJK STILLIGGEN VAN DE VISSERIJ OVEREEN MET VERNIETIGING VAN HET BEDRIJF

Men hoort nog al dikwijls de stelling verkondigen, dat een eventuele tijdelijke stillegging van de visserij een onoverkomelijke ramp zou betekenen voor de visserij. De schepen worden niet meer onderhouden en verouderen snel, de bemanning zoekt een andere werkkring en aldus gaan gespecialiseerde werkkrachten voor het bedrijf verloren. Hetzelfde kan gezegd worden van de verwerkingsbedrijven en van de handel. En nochtans kregen we in deze eeuw reeds tweemaal te doen met een praktisch volledig stilleggen van de visserij voor verscheidene jaren, namelijk onder de twee wereldoorlogen. Het gevolg hiervan was, dat er praktisch geen visserijschepen meer bestonden of dat de bestaande niet inzetwaardig meer waren. Daarentegen stond dan omgekeerd, dat de visvoorraden in de gedurende lange jaren onbeviste zeeën, geweldig aangegroeid waren. Wat hebben we dan kunnen vaststellen ? Dat telkens 'n nieuwe en meer moderne visserij uit de kuiten schoot, niettegenstaande alle mogelijke problemen, ook wat bemanning betreft. Wat vernietigd of vernield werd, wordt altijd moderner opgebouwd wanneer er voldoende winstvooruitzichten zijn. Deze zouden er zeker zijn, mocht men tot een totale stilstand van de visserij komen, al was deze dan ook slechts tijdelijk. Dit weze gezegd om een tijdelijke uitsannering, tot de stocks hersteld zijn en de visserij terug renderend wordt, niet als zo dramatisch voor het voortbestaan van de visserij, de verwerkingsbedrijven en de handel, te aanzien. Het is inderdaad verbazend hoe rap 'n bedrijf zich hersteld als er maar vooruitzichten zijn. We menen dat er in dit verband nu reeds tekenen zijn die hierop wijzen.

Spanje

SPAANSE SCHIPPERS BEBOET VOOR BRITSE RECHTBANK

Een Spaanse schipper die 23 mijl binnen de Britse wateren bevonden werd ter hoogte van Bisschop Rock, en naar Plymouth opgeleid werd, hoorde zich veroordelen tot een boete van 250 duizend B. fr. en 12.500 B. fr. kosten. Het vistuig en de vangst werden echter vrij gelaten. Het vaartuig werd aan de ketting gehouden tot de boete betaald werd. Het ging hier over het 220 Brt. Spaanse vaartuig „Askarate Baris" van 34 meter lang.

Een ander schipper werd eveneens opgebracht naar Plymouth toen hij 3 mijl binnen de Britse wateren vissende bevonden werd. Deze beweerde echter, volgens zijn zeekaarten niet binnen de Britse wateren gevist te hebben. Dat er afwijkingen bestaan al naar gelang de zeekaarten, werd bewezen door diens verdediger die twee zeekaarten aan de rechtbank voorlegde over dezelfde gronden en die verschillen aantoonden. De Spaanse schipper pleitte dan ook onschuldig. De rechtbank liet zich echter niet vermurven en veroordeelde de schipper tot een boete van 93 duizend B. fr. plus 43 duizend fr. kosten. Ook dit schip werd aan de ketting gelegd tot de boete betaald werd.

Frankrijk

BIJNA EEN MILJARD VOOR DE SLACHTOFFERS VAN DE AMOCO-CADIZ

Een vertegenwoordiging van de Bretoense kust heeft te Parijs kunnen vernemen, dat er door de regering bijna 1 miljard B. fr. vrijgegeven wordt voor de slachtoffers van de ramp van de olietanker Amoco-Cadiz. Wat men echter niet is kunnen te weet komen, is de geplande verdeling van dit bedrag. Hieromtrent verwacht men dan ook nog heel wat nagevechten want, behalve de lokale visserij, de akwakultuur, de mossel- en oesterteelten, menen ook heel wat toeristische bedrijven rechten te kunnen laten gelden op de verdeling van deze koek. Zelfs milieubeschermers en andere groeperingen, zullen zich in dit verband laten horen. Volgens de diensten van het ministerie van Marine, zou dit bedrag echter eveneens de bestrijdingskosten van de ramp moeten dekken. Volgens Verkeerswezen is het miljard echter uitsluitend bestemd voor de schadelijders van de ramp. We kunnen nu bijna vooruit zeggen, dat er eerst een kommissie zal samengesteld worden om een verdeling te plannen, maar dat er hier voorafgaandelijk een gevecht zal mogen zetelen. Ondertussen zijn reeds 120, van de meest getroffen vissers te Brest samengekomen met als eerste en voornaamste punt op de dagorde, het eisen en het kontroleren van de uitkering van de schadevergoeding aan de getroffenen van de ramp van de «Amoco-Cadiz». In deze middens spreekt men ook dat de visserij nog jaren lang het schadelijk effekt van de olieramp zal navoelen ! Hoe valt deze schade te berekenen en om te zetten in schadevergoeding ? We menen dat de verdeling van het toegekend miljard zovel stof zal doen opwaaien en voor krakeel zal zorgen als de ramp zef.

FRANSE VAARTUIGEN IN ENGELAND OPGEBRACHT

Verleden week werden twee Franse visservaartuigen door de Britse Navy na een kontrole aan boord van deze vaartuigen naar Plymouth opgebracht.

Het gaat hier om een vaartuig uit Guilvinec en een uit Etaples. Het eerste vaartuig werd in overtreding genomen wegens te kleine netmaaswijdte. Er werd vastgesteld dat de maaswijdten slechts 66 tot 68 mm. bedroegen, terwijl dit in werkelijkheid 70 mm. dient te zijn. De rechtbank veroordeelde de schipper tot een boete van ongeveer 45 duizend B. fr. + de kosten, terwijl de kuil van het net aangeslagen werd, hetgeen een bijkomende kost voor de rederij betekende van 50 duizend B. fr. Deze veroordeling heeft in Franse visserskringen terug een zekere beroering verwekt, omdat de netten van de Franse vissers, volgens de Franse wetgeving wel in orde waren. Inderdaad worden, in de Franse nettenfabrieken, de maaswijdten berekend van knoop tot knoop, met inbegrip van één knoop. De Britten verstaan het echter zo niet en wensen een vrije 70 mm. Anderzijds, naar gelang men op de maas drukt of niet, komt men wel of niet tot de 70 mm. Men kan hier dus wel gewagen van een zeker inzicht om in overtreding te nemen of niet, naargelang het begrip of het onbegrip door de officier-toeziener van de Navy opgebracht. Anderzijds laat men ook opmerken, dat de maaswijdte van nylonnetten wel een paar mm. kan verminderen onder invloed van het zeewater en het vuil. Ook is er een verschil tussen droge en natte netten. Na de betaling van de opgelegde boeten kon het vaartuig, de „Chenenceaux" onmiddellijk terug vertrekken.

De overtreding vastgesteld op het tweede vaartuig, de „Le Cassel" schijnt echter van ernstiger aard te zijn. Er werd namelijk, hetgeen men in Frankrijk noemt, een kous ontdekt in de kuil van het net. Hier zou het dus om een vrijwillige en bewuste overtreding gaan, waarvoor men moeilijk goede trouw kan inroepen. De kous is inderdaad van zeer klein netmaaswijdte en dus speciaal aangebracht om het ontsnappen van ondermaatse vis te verhinderen. De „Le Cassel" werd naar Lowestof opgebracht waar ook de overtreding voor de rechtbank moet komen. Over de uitslag hierover is nog niets geweten.

FRANS VISSERSVAARTUIG TOPPER IN FLEETWOOD

Verleden week werd de Franse hektreiler « Tourmalet » de topper in besomming in de afslag te Fleetwood met 1.680.000 B.F. voor 2.370 van onze bennen vis. De gemiddelde prijs was nochtans slechts 700 B.F. per ben. Onmiddellijk hierna werd de top gehouden door een andere Franse treiler met 1.640.000 B.F. uit 1.440 van onze bennen, met dus een gemiddelde prijs per ben van 1.130 BF.

VOORZITTER FAILLIET VERWERKINGSBEDRIJF IN BESCHULDIGING GESTELD

Zware slag voor visserijbedrijf te Lorient

Te Lorient heeft het in failliet-gaan van het verwerkingsbedrijf «Sopromer» een onzekere toestand geschapen zowel in de verwerkingsindustrie als in de visserij zelf. Het is inderdaad zo dat de voorzitter van het failliete bedrijf «Sopromer» terzelfdertijd de grote man en voornaamste aandeelhouder is van de belangrijkste rederij van Lorient, namelijk de Groep «Jégo-Quéré». De voorzitter van «Sopdomer», de heer Besnard J.M. wordt door de rechtbank in beschuldiging gesteld wegens zijn beheer in de in faling verkerende maatschappij. Als gevolg van deze inbeschuldigingstelling, en indien hij hiervoor veroordeeld wordt, dreigt genoemde heer Besnard ook de redrij «Jéco-Quéré» stil te leggen en de schepen naar het buitenland of elders te gaan verkopen. Dit zou en zware slag voor Lorient betekenen, want de rederij «Jéco-Quéré» heeft voor het ogenblik nog 15 vissersvaartuigen in bedrijf, waarvan 13 hektreilers van 50 en meer meter lang. Deze vaartuigen hebben een totale bemanning van 300 vissers en hebben het vorige jaar alleen reeds voor een aanvoer van 25 duizend ton vis gezorgd. Behalve de visserij zelf, baat de rederij nog een kommercialisatie en en herstellingsbedrijf uit. Hieraan dienen nog toegevoegd te worden, de vele djobs als gevolg van de grote aanvoer van vis in de nevenbedrijven, zodat het stilleggen van «Jégo?Quéré» wel het einde zou betekenen voor Lorient van een 1500 djobs ! Het failliet-gaan van «Sopromer» is volgens de heer Desnard niet het gevolg van een slecht beheer, maar van de moeilijke ekonomische toestand. Trouwens geen enkele der mandaathouders van «Sopromer» kreeg een vergoeding uitbetaald. De heer Besnard zegt dan ook dat hij in zijn eer aangetast wordt en dat hij. bij een eventuele veroordeling, zijn rederij zal opdoeken, door verkoop van de vaartuigen en/of, door een verhuis naar andere havens. Tussenkomsten vanwege het stadsbestuur van Lorient en zelfs van parlementairen hebben de heer «Besnard» niet tot andere inzichten doen komen. Het is duidelijk dat het uitvoeren van deze bedreiging voor Lorient een zware slag zou zijn, vooral dan voor de handel en verwerkingsbedrijven. Deze laatsten vermenigvuldigen dan ook hun tussenkomsten, zowel bij de heer Besnard als bij de Overheden opdat de rederij «Jégo-Quéré» in aktiviteit te Lorient zou blijven.

De inbeschuldigingstelling van de heer Besnard stoelt op het hebben aangegaan door «Sopromer» van 'n soort gemakkelijkheidslening van 150 miljoen B. Fr., de aankoop van vis aan te hoge prijzen, waarschijnlijk om de rederij «Jégo-Quéré» te bevoordeligen en de verkoop van de verwerkte produkten aan te lage prijzen. We menen dat de rechtbank in het bijzonder zal wensen na te gaan of «Sopromer» niet het slachtoffer geworden is van de rederij «Jégo-Quéré» zelf, door een te hoge prijs te geven voor de aangevoerde vis door deze laatste in de afslag gezet. We menen te weten dat «Sopromer» ook overheidssteun genoten heeft en dat aldus op onrechtstreekse manier overheidssteun terecht is gekomen aan de rederij.

De stelling ingenomen door de heer Besnard wordt echter niet overal zo gemakkelijk aanvaard en, onder meer in syndikale middens, spreekt men over chantage vanwege de voorzitter van «Sopromer» en «Jego-Quéré». We moeten toegeven dat de houding van de heer Besnard daar toch enigzins op gelijkt door het dreigen met uitscheiding van zijn reders. Ondertussen :acht men te Lorient met gemengde gevoelens op de uitslag van het gerechterlijk onderzoek en de hieraan verbonden uitspraak door de rechtbank.

Engeland

BRITS VAARTUIG VOOR NIGERIA BESTEMD, BIJ OVERVAREN GEZONKEN

Een Brits vaartuig de „Saria" die aan een rederij in Nigeria overgemaakt werd is op de overvaart gezonken. Dit was een gevolg van een brand die tijdens de vaart aan boord uitbrak. Het vaartuig werd op sleeptouw genomen, maar zonk ter hoogte van het Lundy Eiland. De bemanning was net eerder van boord weggehaald.

STRENGE BRITSE WETGEVING OP ALKOLISCHE DRANKEN AAN BOORD

Alhoewel de wet nog niet verschenen is en het wetsvoorstel nog door het parlement moet goedgekeurd worden, weet men toch reeds dat de Britse regering zware sankties voorziet voor het onwettig houden van alkoholische dranken aan boord van visserschepen. De wet voorziet straffen tot 2 jaar gevangenis en 1.000 pond boet (62.000 fr.) voor diegenen die ongeoorloofde alkoholische dranken aan boord hebben en er gebruik van maken, drank aan anderen uitschenkt of zich verzet tegen het wettelijk opsporen aan boord van niet toegelaten dranken. Dit is zeker het gevolg van zware rellen die onder meer gebeurden op vaartuigen in de Barentzee en Witte Zee, waarbij zelfs vissers in een Noorse haven dienden gehospitaliseerd en een gevolg waren van ware drankgelagen aan boord. Ook staat het vast, dat een paar strandingen met het verloren gaan van het vaartuig het gevolg waren van het dronken staan in de brug van schipper en/of bemanning. Het is dus zowel de rederij, als de individuele visser verboden, drank aan boord te nemen die wettelijk niet toegelaten is.

BRITSE TREILER DOOR MIJN-ONTPLOFFING VERLOREN GEGAAN

Een 46-meter treiler met elf man aan boord is door de ontploffing van een bom of mijn in de netten, verloren gegaan. Men was de netten aan het inhalen zowat 150 mijl ten Oosten van de rivier De Tyne toen plots het vaartuig, na een zware ontploffing, als het ware uit het water gelicht werd en zwaar beschadigd. Het schip maakte zoveel water dat de bemanning, die gelukkiglijk slechts een paar lichte kwetsuren opliep, onmiddellijk het vaartuig diende te verlaten. De stroom was uitgevallen en alle apparatuur op de brug vernield of buiten werking. Nadat de bemanning in 2 vlotten het schip verlaten had, ging de schipper en de stuurman terug om een radio te kunnen redden en in orde brengen, waardoor zij het ongeval konden melden en de reddingsoperaties volgen. Gezien de dikke mist kon men de vlotten echter niet vinden. Gedurende 5 uur, kon de bemanning over de radio de opzoekingen volgen waaraan tien schepen van de handelsmarine, 6 vissersvaartuigen, een oorlogsbodem die zich in de nabijheid bevond, 3 vliegtuigen en een kleine vloot Deense vissersvaartuigen die in de omtrek op smelt visten. Men werd verscheidene malen voorbijgevaren, tot ten slotte een Duits yacht de vlotten praktisch overvaarde en de reddingsoperatie aldus kon eindigen. Volgens de bemanningsleden werden zij, op het ogenblik van de ontploffing, tegen de wanden en boorden van het schip geslingerd en terwijl de stuurman riep dat iedereen aan dek moest, werden de vlotten in zee gezet. Eén van de scheepsjongens vertelde, dat zij de vlotten aan elkaar hadden gebonden en al deze uren uitzagen naar de zoekende schepen. De moreel aan boord van de reddingsvlotten was echter zeer goed en er was op geen enkel ogenblik paniek. Toen een tanker dicht aan hen langs passeerde, werden van op de vlotten lichtsignalen gegeven, maar niemand aan boord van de tanker lette hier op. Het vergane schip, de «St.-Luke» is één van de grootste treilers uit Lowestoft en gebouwd in 1961.

Het schip is verzekerd bij Lloyd.

De maatschappij in kwestie heeft de Engelse staat verantwoordelijk gesteld, daar de mijn in kwestie geen oorlogsmijn zou zijn en het 15 jaar geleden is, dat zic zo iets voordeed.

AANVOER IN FLEETWOOD VOOR 30 % DOOR FRANSE VAARTUIGEN

Franse vaartuigen met als thuis, haven Lorient, Douarnenez en Concarneaux hebben, volgens de statistieken van de 4 eerste maanden van 1978, een aandeel van 30 procent in de aanvoer van vis te Fleetwood.
Dit is niet alleen in de eerste plaats wegens betere prijzen in Fleetwood dan in de eigen Franse havens. maar ook omdat de visserij in een kortere tijd kan bedreven worden met als tussenhaven Fleetwood. De Franse aanvoer heeft Fleetwood geholpen om als belangrijke vissershaven te blijven doorgaan. Er heeft dan ook een delegatie uit de visserijsektor uit Fleetwood naar de betrokken Franse havenn een bezoek gebracht om de banden met Fleetwood nog nauwer toe te halen. Deze delegatie is zeer optimistisch uit Frankrijk teruggekeerd.

RUMOER IN ENGELAND OVER ZOGEZEGD GEHEIM AKKOORD TE BRUSSEL

Volgens bepaalde bronnen in Groot-Brittannië zou de Britse regering een geheim akkoord gesloten hebben te Brussel met betrekking tot een interne visserijreglementering voor de gemeenschapswateren. Dit zou een toegeving behelzen vanwege de Britten. Hierover werd Staatssekretaris Bruce Millan in het Schots parlement ondervraagd, maar deze wees de geruchten van de hand. Er zou volgens deze laatste geen enkele overeenkomst getroffen zijn en de geruchten over een geheim akkoord of geheime afspraak worden alleen maar verspreid door de tegenstanders van de Britse toetreding tot de EEG en om een bepaalde beroering levendig te houden in Britse visserijkringen. Ondervraagd over enige vooruitgang in de bilaterale Brits-Noorse visserijbesprekingen , antwoordde Bruce Millan dat de moeilijkheden hieromtrent blijven bestaan zolang tot geen interne visserijregeling is gekomen binnen de EEG zelf.

BEROERING OVER DE ZWARE BRITSE STRAFFEN OP DRONKENSCHAP

Zoals we hiervoren mededeelden is er voor het Britse parlement een wetsvoorstel ingediend om dronkenschap aan boord van de vaartuigen zwaar te bestraffen. Dit wetsvoorstel voorziet boeten tot 60.000 B.F. en tot 2 jaar opsluiting. Volgens een woordvoerder voor verscheidene rederijen, zullen deze sankties niets uithalen, noch voor de overtreder, noch voor de rederijen. Er kan in dergelijk geval maar één oplossing de juiste zijn, namelijk het levenslang schorsen. Speuringsakties aan boord van de schepen en het in voorarrest nemen van de overtreders kunnen alleen maar het bedrijf ontwrichten. Inderdaad staan op de kade geen reserve-matrozen klaar om in dergelijke gevallen onmiddellijk in te springen en zal de rederij het slachtoffer worden van deze nieuwe wet, door het verplicht aan kade blijven van het vaartuig. Het besluit van de rederijen in dergelijke gevallen is trachten de wet te negeren, onder meer omdat de dronken matroos toch wederom nuchter is als men de visgronden bereikt. De reders vrezen dus de harde toepassing van deze eventuele nieuwe wet omdat het bedrijf hierdoor geschaad zal worden en dat men zo moeilijk een aan wal komende visser van het drinken afhoudt. Alhoewel de betrokken reders het beste uit het slechte trachten naar voor te brengen, menen wij zelf toch dat hier moet opgetreden worden omdat alles dient ondernomen te worden om deze gevaarlijke kwaal uit te roeien.

DE BESTE DAGEN VOOR DE BLAUWE WIJTING VOORBIJ

De beste dagen voor de blauwe wijting, die vroeger onbekommerd gelaten werd en niet gevist, zijn zeker voorbij. Op 3 fronten worden proefnemingen gedaan om deze visjes in het voedingsproces te betrekken. Daar is de Japanse missie die 2 Ierse schepen gecharterd heeft om na te gaan of het vlees van de blauwe wijting kan dienen voor het maken van visgehakt zoals dit gebeurt met de Alaska-pollack. De Japanners zijn hier bijzonder op verzot, hun zogenaamd « surimi ».

Deze proeven zouden kunnen voldoening geven op voorwaarde dat de blauwe wijting onmiddellijk aan boord ingevroren wordt. Een voorwaarde voor de « surimi » is dat het visvlees bijzonder goed dient bewaard te worden. Proeven met bewaring van de blauwe wijting in tanks met zeewater, gaven echter niet het gewenste resultaat, omdat de blauwe wijting hierin te rap bederf tegemoet ging. De Britse en Ierse visserij zou met de Japanners kunnen een leveringspakt afsluiten wanneer uiteindelijk over de prijs kan overeengekomen worden.

Behalve de Japanners, worden eveneens fel doorgevoerde inspanningen geleverd door de Baaderfirma om een aangepaste fileermachine op punt te zetten. Ook deze proefnemingen gaan door op het eiland of Lewis in Stornoway. Verder wordt nu reeds een felle inspanning op de blauwe wijting geleverd door de industriële visserij voor de vismeelfabrieken. Het zijn vooral de Noren, de IJslanders en sommige Schotse seiners, die zich hierop reeds ingesteld hebben. We mogen dus wel zeggen, dat de beste dagen voor de blauwe wijting voorbij zijn. Hopen we nu maar dat men deze visserij zal aanpassen aan de stockmogelijkheden van de blauwe wijting, om niet in hetzelfde schuitje als van de haring terecht te komen. Volgens sommige schattingen, zou de blauwe wijting een visserij van 1 miljoen ton per jaar kunnen verdragen. Hopen we maar dat men zich in deze vooruitzichten niet vergist heeft. De blauwe wijting is nog altijd een onbeschermde vissoort. Mits de tering naar de nering te zetten, zou dit zo kunnen blijven en een nieuwe inkomstbron worden voor heel wat vissers. Anderzijds vernemen we op het laatste ogenblik dat Noorse seiners, met zware motoren uitgerust, in de Faroë, waarmede Noorwegen een bilaterale visserijovereenkomst heeft getroffen, trekken op de blauwe wijting verwezenlijken van zo maar 400 ton in eens of 8.000 van onze bennen ! De blauwe wijting die zich anders in deze tijd ten Noorden van Schotland koncentreert, is naar de Faroë opgezwommen, hetgeen natuurlijk een lelijke streep door de rekening van de Schotse vissers is. Konden zij in Schotse wateren onbelemmerd vissen, dan mogen er slechts 6 Schotten met vergunning in de Faroë wateren komen. Nu zijn het de Noren die in hun havens van midden-Noorwegen vangsten gaande tot 2.000 ton per schip kunnen afzetten ! Nu reeds heeft de Noorse vloot reeds 100.000 ton blauwe wijting in Noorse havens afgezet, terwijl de ganse jaarvangst in 1977 slechts 38.000 ton bedroeg ! De blauwe-wimpeldrager in deze vangsten is de Noorse « Libas », een vaartuig van 71 meter lengte, met een motor van 3.600 pk ! en die 17,5 mijl per uur loopt ! In 3 weken tijd en in 3 vangsten bracht dit vaartuig 3,6 duizend ton blauwe wijting aan, of vatbaarder voorgesteld, 72 duizend van onze bennen van 50 kg. De « Nelyovaer » bracht zelfde hoeveelheid in 2 reizen naar binnen ! Dit alles voor de vismeelfabrieken die in Noorwegen de voornaamste afnemer voor de gevangen vis zijn en die een triestige reputatie bijeenbrachten door de verwerking van massas jonge haring tot vismeel.

DIENST VOOR DE ZEEVISSERIJ

OOSTENDE

AANVOER VIS OVER DE PERIODE 1976-1978 (1)

MAAND : APRIL 1978

SOORTEN	1976 GEWICHT	1976 WAARDE	1976 G.P.	1977 GEWICHT	1977 WAARDE	1977 G.P.	1978 (2) GEWICHT	1978 (2) WAARDE	1978 (2) G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis v. vis.	223.191	4.854.994	21,75	99.321	2.773.910	27,92	181.197	4.129.135	22,78
andere schelvis	69.956	1.172.076	16,75	290.511	8.239.394	28,36	189.342	4.226.756	22,32
Kabeljauw v. vis.	189.340	4.796.320	25,33	207.303	7.006.430	33,79	135.426	3.609.680	26,65
andere kabeljauw	333.520	9.053.208	27,14	229.690	10.440.569	45,45	882.440	22.357.213	25,33
Koolvis	115.829	2.112.836	18,24	179.193	3.400.630	18,97	59.219	1.074.758	18,14
Wijting	231.552	4.013.068	17,33	132.614	3.500.127	26,39	222.440	4.007.289	18,01
Schol	122.971	3.549.454	28,86	155.837	4.147.459	26,61	229.926	5.798.356	25,21
Roggen	134.487	4.529.576	33,68	93.344	3.970.560	42,53	112.042	4.824.101	43,05
Noorse schelvis	54.833	2.113.230	38,33	70.164	2.651.130	37,78	41.927	1.468.970	35,03
Andere	709.430	24.425.325	34,42	492.361	20.141.642	40,90	657.721	38.637.444	58,74
TOTAAL	2.185.109	60.620.087	27,74	1.950.338	66.271.851	33,97	2.711.680	90.133.702	33,23
b) Tong	470.116	79.010.809	168,06	428.114	66.499.173	155,33	326.686	51.556.323	157,81
TOTAAL DERMERS. VIS	2.655.225	139.630.896	52,38	2.378.452	132.771.024	55,82	3.038.366	141.690.025	46,63
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	70	1.520	21,71	—	—	—	—	—	—
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	3.111	46.814	15,04	3.201	41.583	12,99	3.467	24.520	7,07
TOTAAL PELAG. VIS	3.181	48.334	15,19	3.201	41.583	12,99	3.467	24.520	7,07
3. SCHAAL- en WEEKDIEREN									
Garnaal	74.608	5.614.533	75,25	33.454	5.449.042	162,88	6.485	1.252.955	193,20
Noorse kreeft	9.493	1.557.346	164,05	11.597	1.821.640	157,07	27.288	4.082.560	149,61
Overige	196.195	3.081.150	15,70	107.685	2.660.020	24,70	169.562	3.996.500	23,56
TOTAAL SCH.- en WEEKD.	280.296	10.253.029	36,57	152.736	9.930.702	65,01	203.335	9.332.500	23,56
ALGEMEEN TOTAAL	2.938.702	149.932.259	51,01	2.534.389	142.743.309	56,32	3.245.168	151.046.560	46,54

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers

DIENST VOOR DE ZEEVISSERIJ

OOSTENDE

AANVOER VIS OVER DE PERIODE 1976-1978 (1)

MAAND : JANUARI TOT EN MET APRIL 1978

SOORTEN	1976 GEWICHT	1976 WAARDE	1976 G.P.	1977 GEWICHT	1977 WAARDE	1977 G.P.	1978 GEWICHT	1978 WAARDE	1978 G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis v. vis.	518.162	11.569.845	22,32	347.235	8.794.732	25,32	339.492	8.910.056	26,24
andere schelvis	119.733	2.177.812	18,18	713.410	18.222.104	25,54	350.250	8.722.318	24,90
Kabeljauw v. vis.	285.916	7.202.510	25,19	436.924	13.856.742	31,71	321.560	9.780.499	30,41
andere kabeljauw	1.548.077	45.299.845	29,26	1.055.857	39.287.675	37,20	4.559.133	116.521.107	25,55
Koolvis	257.085	5.098.854	19,83	370.784	8.198.045	22,11	218.346	6.001.548	27,48
Wijting	1.216.355	23.147.328	19,03	1.403.931	30.490.106	21,71	1.263.007	23.488.146	18,59
Schol	997.151	22.555.769	22,62	1.781.081	35.896.076	20,15	1.568.135	33.823.343	21,56
Roggen	622.317	18.632.350	29,94	515.346	17.533.660	34,02	535.760	19.495.597	36,38
Noorse schelvis	577.255	16.080.125	27,85	586.174	19.618.325	33,46	482.255	19.259.880	39,93
Andere	2.669.229	87.293.132	32,70	2.093.370	77.831.756	37,18	2.419.365	124.450.235	21,43
TOTAAL	8.811.280	239.057.570	27,13	9.304.112	269.729.221	28,99	12.057.303	370.452.729	30,72
b) Tong	1.396.362	233.908.813	167,51	1.150.936	178.391.771	154,99	1.033.926	171.646.746	166,01
TOTAAL DERMERS. VIS	10.207.642	472.966.383	46,33	10.455.048	448.120.992	42,86	13.091.229	542.099.475	41,40
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	70.890	987.960	13,93	53.258	676.726	12,70	1.064	30.780	28,92
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	11.959	179.508	15,01	35.197	330.683	9,39	3.739	31.575	8,44
TOTAAL PELAG. VIS	82.849	1.167.468	14,09	88.455	1.007.409	11,38	4.803	62.355	12,98
3. SCHAAL- en WEEKDIEREN									
Garnaal	217.253	15.799.645	72,72	309.730	28.339.407	91,49	18.364	3.751.503	204,28
Noorse kreeft	24.594	3.225.256	131,13	47.405	5.824.540	122,86	52.450	8.134.460	155,08
Overige	799.562	12.295.500	15,37	413.116	9.398.455	22,75	597.869	15.110.918	25,27
TOTAAL SCH.- en WEEKD.	1.041.409	31.320.401	30,07	770.251	43.562.402	56,55	668.683	26.944.431	40,29
ALGEMEEN TOTAAL	11.331.900	505.454.252	44,60	11.313.754	492.690.803	43,54	13.764.715	569.106.291	41,34

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

De weken volgen elkaar op maar gelijken niet op elkaar. Een volks gezegde dat ook in de vismijn zijn toepassing kreeg deze week. Waar verleden week slechts een vijftiental schepen aan de afslag kwamen verkochten er nu 35.

Veel vis van de spanvissers die grote vangsten binnenbrachten en tot flinke resultaten kwamen. Hiervoor moesten ze echter tussen 1.150 en 1.300 bennen vis lossen. De vangsten van deze mensen werden dus zeer goedkoop verkocht, vooral de zeer kleine sorteringen. De drie kleinste soorten bleven onder de 20 fr., twee andere sorteringen kregen rond de 22 fr. en slechts de grootste sorteringen shelfcod bleven juist boven de 40 fr. Kabeljauw werd verkocht tussen 30 en 42 fr. en bleef dus ook goedkoop. Gelukkig moesten geen vangsten opgevangen worden zodat nog boven het miljoen besomd werd door de verschillende koppels.

Zeer veel dus, maar erg weinig andere soorten. Dat maakte dan dat rog, staartvis, haai, keilrog, rode knorhaan en andere rariteiten erg duur waren. Grote rog kreeg maandag zelfs tot 3.900 fr. de ben, keilrog lag een eind boven de 80 fr. het kg en staartvis noteerde tot 185 fr. Zeehaai varieerde van 30 naar 36 fr. terwijl hondshaai tot 30 fr. kreeg. Ook grote wijting bleef duur en liep maandag op tot bij de 50 fr.

De aanvoer van tong was over de vier verkoopdagen gespreid met woensdag toch de grootste aanvoer. De beste prijzen werden evenwel maandag genoteerd toen grote tong tot 200 fr. haalde en bloktong steeg tot 175 fr.

Voor de IJslanders was het eerder een tegenvaller, vooral voor de O.02 die dinsdag verkocht en nog maar eens sterk gedaalde prijzen kreeg. Vooral schelvis viel sterk terug in prijs toen soorten die maandag nog 42 fr. haalden dinsdag zakten naar 21 fr. Ook kabeljauw, gul, leng en schotse schol waren duidelijk goedkoper op de dinsdagmarkt.

Voor de meeste vangsten dus erg flauwe prijzen, iets waar de eerste warmte naar het schijnt ook niet vreemd aan is.

Ondertussen hebben we weer garnaal gekregen te Oostende. Zaterdag zette de O.110 weer eens een vangstje garnaal in de afslag. De 63 kg. welke de hele vangst uitmaakten kregen 251 fr. het kg. maandag en dinsdag werd weer garnaal gebracht, toen had de O.110 reeds het gezelschap gekregen van de O.555. Onder hun beiden zetten ze 156 kg. in de markt welke tussen 179 en 186 fr. kregen. Reeds een duidelijke daling dus. Het moet gezegd dat de aangevoerde garnaal nogal klein is. Toch is met dergelijke prijs en vangst al een behoorlijke opbrengst te bereiken. Te meer dat de tongvangsten verminderen en de inktviskampagne als het ware al gedaan is vooraleer ze goed begonnen was.

OOSTENDE

VRIJDAG 26 MEI 1978

KANAAL				
O.180	19	50	8.270	1.278.401
WEST				
O.309	8	150	—	203.795
N.719	12	300	—	348.717
MONKEY BANK				
O.35	14	280	—	295.510
NOORDZEE				
N.3-O.279	10	1.200	—	1.265.920
Z.209-509	10	1.220	—	1.276.500

MAANDAG 29-5-1978

IJSLAND				
O.334	18	550	—	789.379
KANAAL				
O.198	18	20	5.290	860.747
NOORDZEE				
O.26-285	10	1.100	—	1.106.780
O.135-279	10	1.100	—	1.075.586
WEST				
N.579	11	390	—	458.267
N.597				296.570
N.40	8	245	—	284.164
N.45	9	340	—	391.123
O.206	9	250	—	301.891
O.229	11	345	—	460.480

DINSDAG 30-5-1978

IJSLAND				
O.202	18	825	—	971.333
NOORDZEE				
O.243-N.752	9	1.300	—	1.176.260
O.37-Z 62	9	1.200	—	1.039.280
KANAAL				
O.127	18	16	6.785	1.085.942
O.66	10	200	—	356.679

WOENSDAG 31-5-1978

KANAAL				
Z.483	19	140	5.950	1.203.108
Z.542	16	25	4.926	773.838
O.303	10	10	2.565	397.002
WEST				
N.736	4	120	—	173.116
O.128	10	350	—	423.357
NOORDZEE				
O.306-N.706	8	1.400	—	1.231.640

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 25-5-1978

Z.331 W	2.500	100	10	556.444
Z.518 W	1.500	110	9	448.981
Z.492 W	1.500	100	11	421.830
				1.427.255

VRIJDAG 26-5-1978

Z.55 W	400	25	4	130.447
Z.427 KRP		95	10	342.090
Z.533 KRP		65	9	247.008
Z.599 KRP		15	7	86.511
Z.465 W	1.500	45	10	359.073
Z.321 W	1.400	75	9	378.372
Z.418 KN	7.000	190	19	1.168.174
Z.536	80	5	1	19.800
Z.550			1	5.750
				2.737.225

MAANDAG 29-5-1978

Z.201 K	150	—	2	46.240
Z.551 K	150	—	2	87.720
Z.536 K	150	—	2	43.810
Z.554 K	150	—	2	56.710
Z.445 K	150	—	2	38.990
Z.447 K	150	—	2	52.980
Z.400 K	150	—	2	46.090
				370.590

DINSDAG 30-5-1978

Z.512 K	300	25	4	127.710
Z.405 K	1.800	110	12	451.016
Z.462 K	1.000	90	12	338.600
Z.189 K	2.000	180	15	689.825
Z.571 K	4.000	150	11	828.855
Z.537 K	1.000	90	11	339.020
Z.559 KRP		115	11	433.770
Z.481 K			2	29.990
Z.550 K			1	10.500
				3.249.286

WOENSDAG 31-5-1978

Z.574 W	1.200	160	7	465.293
Z.474 K	300	6	1	93.360
Z.19 KN	8.500	240	17	1.682.316
Z.445 K	100	6	1	31.320
O.313 K	3.500	180	10	838.090
O.186 KN	3.500	270	17	1.301.756
Z.307 KRP		110	9	370.215
Z.176 KN	1.500	130	13	601.340
Z.447 K	100	6	1	19.210
Z.536 K				42.120
				5.445.020

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 2 JUNI 1978

KANAAL : O.82 (2.000 tong, 40 rog, 25 varia).
NOORDZEE : N.708/N.709 (950 gul).

MAANDAG 5 JUNI 1978

IJSLAND : O.318.
KANAAL : O.111, Z.183.
NOORDZEE : O.141/O.369.
MONKEY BANK : O.232.
WEST : Z.583.

DINSDAG 6 JUNI 1978

NOORDZEE : N.3/O.279.

WOENSDAG 7 JUNI 1978

NOORDZEE : Z.209/Z.509.

HUMOR

Twee vissers onder elkaar :

Eerste visser :

— Weet ge wat rapper aangroeit dan de vis ?
— ?
— De biologen in de visserij.

Tweede visser :

— en weet ge wat meer kan liegen dan één bioloog ?
— ?
— twee biologen.

EEN REL TUSSEN BRITSE VISSERSVAARTUIGEN

Een beschermingsvaartuig van de Navy is moeten uitgestuurd worden om een rel bij te leggen die losgebroken was tussen bokkenvissers en kleine kustvaartuigen die met staande netten vissen. Bokkenvissers uit Portsmouth en Brixham zouden de netten van lokale vissers uit Hastings, Brighton en Newhaven, weggekord en voor tientallen duizenden franken schade aangericht hebben.

De Navy zoekt een oplossing door de kustvissers een vrije 4 mijlen-zone te geven, maar niet verder en tracht beide partijen met deze overeenkomst te verzoenen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN
VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1150-94117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ 031-752051 - 742051

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	29-5-1978	30-5-1978
Schelvis grote	.....	.....
Schelvis midden	51,—-54,—	32,—-40,40
Schelvis klein	45,—-50,50	20,20-21,40
Kabeljauw	40,———,—	21,———,—
Gul	28,—-34,60	26,—-27,60
Wijting	26,—-32,20	20,—-21,40
Schaat	.....	.....
Zeebaars	76,———,—	62,———,—
Leng	46,60—,—	41,40-44,60
Schartong	25,40-31,—	14,40-15,—
Heilbot	13,40-24,40	13,40-15,—
Koolvis	146 -175	62,—-141
Hondstong	18,20-22,50	17,80-21,80
Zeewolf	50,———,—	37,60—,—
Staart	48,———,—	29,———,—
	.....	125 -154

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	29-5-1978	30-5-1978	31-5-1978
Lappen	—183 -187	171 -173	173 -180
Grote	199 -206	197 -199	197 -200
¾	183 -187	180 —,—	175 -182
Blok	168 -180	142 -155	139 -147
Voor-kleine	134 -137	124 -134	121 -129
Kleine	120 -128	109 -114	.....
Slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	192 -198	184 -188	188 -192
Blok	200 -204	199 -205	199 -202
Fruit	216 -239	186 -190	180 -182
Schone kleine	205 -214	143 -149	134 -142
Kleine	162 -167	128 -131	124 -130
Tout petit	151 -156	115 -118	118 -124
Slips	124 -127	103 -106	102 -104

Nieuwpoort

Tong I	182 —,—	.....	185 —,—
Tong II	194 -200	.....	200 —,—
Tong III	200 -210	.....	208 —,—
Tong IV	177 -198	.....	205 —,—
Tong V	140 -170	.....	165 —,—
Kleine	118 -150	.....	135 —,—

PLADIJS

Oostende

	29-5-1978	30-5-1978	31-5-1978
Grote	38,—-41,—	.....	28,—-33,—
Grote iek	.....	.....	25,60—,—
Kleine iek	34,—-41,—	.....	24,———,—
Derde slag	26,40—,—	.....	21,———,—
Platjes	19,40—,—	.....	9,20-17,60

Zeebrugge

I	38,—-40,—	20,—-28,—	24,—-30,—
II	43,—-48,—	28,—-30,—	30,—-34,—
III	34,—-40,—	24,—-30,—	32,—-34,—
IV	20,—-25,—	18,—-20,—	18,—-20,—
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Moeien	.....	.....	.....
Grote pladijs	40,———,—	.....	38,———,—
Platjes	35,———,—	.....	40,———,—
Drielingen	20,———,—	.....	20,———,—

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
26- 5	8	168.270	4.695.510			
29- 5	12	202.790	6.185.772			
30- 5	7	183.785	4.755.256			
31- 5	7	115.691	4.419.735			
	34	**670.536**	**20.056.273**			
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
27- 5	1	63	15.813	251,—		
29- 5	3	186	35.761	187,—	200,—	
30- 5	2	156	28.410	179,—	186,—	
31- 5	4	225	42.308	172,—	200,—	
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
27- 5	1	149	31.823	209,—	228,—	
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
26- 5	3	7.400	192.058			
27- 5	2	876	58.953			
29- 5	5	14.279	770.603			
31- 5	9	28.764	713.808			

NIEUWPOORT

VRIJDAG 26-5-1978

N.590	134.620	N.172	46.964
N.349	10.474		

Drie vangsten met samen 7.400 kg. vis. Niettegenstaande er toch wat variatie was, en prima gulsoorten. was er zowel van de groothandel als van de winkeliers weinig belangstelling, temeer daar er in de andere havens een grote aanvoer was ! Tarbot en grieten kregen hun prijs. Rode soldaten, slechts 2.850 voor de grootste. De robaard kwam tegen de 50 fr.

Tongschar voor de drie soorten : 80, 48 en zelfs 30, en 700 fr. voor de kleine. Enkele bennen kabeljauw van 2.600 à 2.900 fr. De gulsoorten van 1.850 a 1.120 fr. De voorkleine 900 fr., prijs die ruim 400 fr. de benne lager was dan in de beginweek, en dit maakt een streep door de eindbesomming ! Grote wijting kende de zelfde inzinking, namelijk 1.870 fr. voor de grote, en de kleine de opvangprijs ! Speerhaaien 1.400 fr., en knorhaan (goed gesorteerd) slechts 300 fr. Dit voor een vrijdagverkoop met een wrange nasmaak !

ZATERDAG 27-5-1978

N.700	29.421	N.88	28.020

Kustvisserij.

MAANDAG 29-5-1978

N.723	226.049	Z.589	500.724
N.700	14.485	N.88	10.802
N.788	18.543		

Op de maandagmarkt kregen we één Westvisser, één bokkevisser, en drie kleine vangstjes van de kustvisserij. Alles samen 14.300 kg. met inbegrip van + 2.000 kg. tongen.

Alle vissoorten werden goed verkocht. Tarbot kreeg terug 250 fr., en de grieten tot 150 fr. voor de grootste. De tongen van 181 voor de grootste, de 2de 194, de 3de 198, de 4de 170, de 5de 140 fr. ,de kleinste 118 fr. De tongen van de kustvisserij kregen zelfs voor de kleinste soort van 140 à 150 fr., de 2de en 3de 200 en 210 fr. de kg. Kabeljauw 3.300 fr. Gulsoorten van 1.300 tot 2.500 fr. De vóórkleine 1.650 à 1.100 fr. Platvis 2.000 fr., drielingen 1.800, visjes 1.020 fr. Tongscharren voor de drie soorten : 80, 60 en 25 fr. Weinig wijting, en de grote werden verkocht aan 2.270, wijl de kleine slechts de opvangprijs kregen. Rode soldaten : 3.470 voor de grootste middenslags 2.600 fr. de benne ! Robaard 50 fr. de kg., middenslag 38 fr. de kg., speerhaaien 1.500 tot 1.700 fr. Dit voor de maandagarkt, met een eindcijfer van 770.603 fr.

WOENSDAG 31 MEI 1978

N.761	130.587	N.720	131.993
N.172	112.636	N.346	123.857
N.738	120.544	N.788	34.821
N.700	16.424	N.88	24.186
N.349	18.760		

Vijf vaartuigen van de West, en vier kustvissers losten samen 28.750 kg Er was heel wat variatie, en de winkeliers hadden overschot van keus, zowel voor tarbot, griet, koningsvis. rode soldaten en robaard.

Al deze soorten werden heel goed verkocht. Er waren slechts 400 kg. tongen, die van 185 fr. à 210 fr. de kg. kregen. Zelfs de kleinste van de kustvisserij kregen 130 à 146 fr. Kabeljauw kreeg nog zijn prijs. dit rond de 3.100 fr. De gulsoorten kenden een prijsinzinking. dit gevolge de grote aanvoer in andere havens van speciaal deze soorten. Zo kwam de prijs op 2.000 fr .de benne voor de grootste gullen tot 950 fr. De vóórkleine van 950 tot 850 fr. de benne ! Grote wijting 2.200, kleine 740 tot de opvangprijs. Robaard 48 fr., grote rode soldaten tegen de 70 fr., middenslag 35 fr., de tongscharren . voor de drie soorten 75, 43 en 23 fr. Zeehonden 1.320, speerhaaien 1.180 en 1.000 fr. Knorhaan moest opgevangen worden !

Het eindcijfer voor deze woensdag was · 713.808 fr.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge		Nieuwpoort	
	29-5-1978	29-5-1978	30-5-1978	30-5-1978	31-5-1978	31-5-1978	29-5-1978	31-5-1978	
Tarbot : groot (123)	190 —,—		234 —,—	192 —,—	190 -210	198 -230	250 —,—	252 —,—	
middel (123)	140 —,—	215 —,—		185 -190	185 —,—	165 -180	155 —,—	200 —,—	
klein (123)		140 -145		109 —,—	95,—126	110 —,—	140 —,—	125 —,—	
Griet : groot (123)	130 —,—		126 —,—	100 —,—	109 —,—	105 -130	100 -150	140 —,—	
middel (123)	106 —,—			72,———,—	89,———,—	84,—90,—			
klein (123)	62,———,—			68,—59,—		64,—84,—			
Schelvis : groot									
middel	38,———,—								
klein	32,—34,—				25,—27,—				
Heek : groot				18,—78,—	84,———,—				
middel									
klein									
Lom									
Leng			24,80-25,40						
Rog (I)	20,—79,70			60,—70,—	21,—65,—	54,—64,—	70,———,—	70,———,—	
Keilrog (123)			78,—83,—						
Rog (23)									
Tilten (23)				55,—59,—		50,—54,—	70,———,—	70,———,—	
Scherpstaart (23)				60,—64,—		64,—68,—	70,———,—	70,———,—	
Halve mans (23)				50,—52,—		28,—50,—			
Teelt (2)									
Katrog (2)				25,—28,—		23,———,—			
Kabeljauw	28,60-40,—		26,—44,—	35,—42,—	32,—44,60	38,—45,—	66,———,—	62,———,—	
Gul (groot)	14,40-40,—		13,20-34,—	30,—34,—	14,80-36,40	30,—32,—	26,—50,—	18,—40,—	
Gul (middel)				20,—24,—		20,—22,—			
Gul (klein)				16,—18,—		17,—19,—			
Hozemondhamme	89,—189		107 -173		88,—150				
Wijting : groot	14,—46,60	46,———,—	23,60-46,20	38,—40,—	13,—38,—	35,—38,—	46,———,—	45,———,—	
klein		20,—22,—		17,—21,—		13,—15,—	14,———,—	15,———,—	
Schar	11,40-35,60	18,———,—	7,—38,20	16,—20,—	6,—11,—	16,—20,—	18,———,—	20,———,—	
Steenschol	22,30-94,—		12,—91,40	72,—75,—	10,—88,—	74,—95,—			
Zeehaai	12,—36,—			34,———,—	15,40-26,—	34,———,—	33,———,—	24,———,—	
Hondshaai	26,80-30,—				13,40-21,40				
Doornhaai									
Pieterman									
Makreel									
Horsmakreel									
Zeekreeft									
Schaat									
Zeebaars (klipvis)			78,———,—						
Kongeraal	30,—38,—		16,———,—		17,60-40,—				
Schartong					18,—51,—				
Volle haring									
IJle haring									
Haringshaai									
Steenholk			10,———,—		9,40- 9,80				
Heilbot									
Koolvis									
Steur									
Zeewolf									
Pollak			33,80-36,—		36,———,—				
Zonnevis	184 -189		163 —,—						
Koningsvis	69,—103								
Vlaswijting									
Zeeduivel				80,—175		82,—150			
Schotse schol									
Zeehond				14,—18,—			30,———,—	26,———,—	
Bot									
Rode Poon (robaard)	49,—50,—	28,———,—		30,———,—	21,—34,—		25,—50,—	20,—50,—	
Grauwe Poon (knorh.)	15,—17,40			6,— 8,—	8,20-16,—	6,———,—	6,—10,—	6,— 8,—	
Rode Knorhaan	50,—68,—		50,—65,—		18,—50,—				
Posten				10,—12,—		12,———,—			
Langoesten (midden)									
(klein)									

Lees "HET VISSERIJBLAD„

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 23 mei werd aangevoerd : 725 kg. tong, 6 kisten tarbot en griet, 68 kisten kabeljauw, 1.250 kisten koolvis, 38 kisten schelvis, 97 kisten wijting, 70 kisten schol, 57 kisten schar, 3 kisten makreel en 116 kisten diversen.

Prijzen in guldens

Per 1 kg. : tarbot 13,32-13,09, grote tong 13,06-13,05, grootmiddel tong 14,62-14,52, kleinmiddel tong 11,07-10,96, tong één 11,22-10,77, tong twee 9,07-8,53.

Per 40 kg. : horsmakreel 20-14, rode poon drie 73-57, hammen met kop 222-122, lommen 80, leng 80-75, hake 220-142, tarbot 324-265, griet 304-208, kabeljauw drie 126-86, kabeljauw vier 98-80, kabeljauw vijf 92-65, blanke koolvis drie 94, blanke koolvis vier 92, koolvis één en twee 77-64, koolvis drie 76-65, koolvis vier 68-52, schol één en twee 156-118, schol drie 130-104, schol vier 92—70, schelvis één 128-106, schelvis twee 118, schelvis drie en vier 112-80, wijting drie 100-51, schar 73-48, makreel twee 89-68, schartong 90, haai 92-90.

Aan de vrijdagmarkt van 26 mei werd aangevoerd : 3.815 kg. tong ; 69 kisten tarbot en griet, 1.951 kisten kabeljauw, 184 kisten wijting, 788 kisten schol, 63 kisten schar, 39 kisten makreel en 116 kisten varia.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : tarbot 12,80-12,01, grote tong 13,36-13,00, grootmiddel tong 14,63-14,39, kleinmiddel tong 10,96-10,56, tong één 9,80-9,53, tong twee 8,80-8,53.

Per 40 kg. : tarbot 412-220, griet 289-177, kabeljauw één 150-132, kabeljauw twee 160-130, kabeljauw drie 108-86, kabeljauw vier 92-76, kabeljauw vijf 80,54, schelvis drie 134, schol één 102-90, schol twee 98-86, schol drie 82-80, schol vier 71,65, wijting drie 102-74, makreel één 82, makreel twee 72-44, schar 56-28, poontjes 24, tongschar 223-178, steenbolk 72-41, rode poon één 114-108, rode poon twee 80-63, rode poon poon drie 60-27, bot 26, krab 42.

De besommingen waren : KW 206 f 24.900, KW 4 f 17.600, UK 138 f 27.200, IJM 211 f 24.400, IJM 19 f 7.200 ; UK 17 + UK 18 f 7.900. Verder waren er 7 kotters uit Texel met een totale besomming van f 163.000.

Aan de donderdagmarkt van 25 mei werd aangevoerd : vanuit de Ierse Zee : 14.055 kg. tong ; vanuit de Noordzee : 690 kg. tong, 24 kisten tarbot en griet, 776 kisten kabeljauw, 1.128 kisten koolvis, 59 kisten schelvis, 193 kisten wijting, 1.142 kisten schol, 55 kisten schar, 78 kisten makreel en 126 kisten diversen.

Prijzen in guldens.

Per 1 kg. : Ierse zee tong : grote 13,01-12,95, grootmiddel 14,58-14,29, kleinmiddel tong 10,57-10,39, tong één 9,79-9,55, tong twee 8,89-8,62 ; Noordzee : grote tong 13,24-13,05, grootmiddel tong 15,12-14,45, kleinmiddel tong 10,97-10,76, tong één 10,11-9,91, tong twee 8,92-8,80, tarbot 12,98-12,34.

Per 40 kg. : wolf één 130-122, wolf twee 104, leng 70-53, hake 200, tarbot 420-244, griet 308-136, kabeljauw één 132-90, kabeljauw twee 160-132, kabeljauw drie 132-108, kabeljauw vier 94-80, kabeljauw vijf 84-70, koolvis één 76, koolvis twee 65-62, koolvis drie 61-52, koolvis vier 50-47, schelvis één 76, schelvis twee 68, schelvis drie en vier 80-76, schol één 108-96, schol twee 98-90, schol drie 82-76, schol vier 76-62, wijting drie 77-52, schar 72-44, makreel twee 52-45, tongschar 80, poontjes 27, steenbolk 47, rode poon één 178-168, rode poon twee en drie 87-32 ; bot 24.

De besommingen waren : IJM 18 f 1.500 ; IJM 57 f 86.700 ; KG 9 f 3.300 ; KW 11 f 54.800 ; KW 34 f 60.000 ; KW 194 f 40.300 ; SCH 256 f 37.900 ; UK 7 f 7.900.

Aan de maandagmarkt van 29 mei werd aangevoerd : Vanuit de Ierse Zee : 25.240 kg tong; vanuit de Noordzee : 8070 kg tong; 137 kisten tarbot en griet; 4536 kisten kabeljauw; 552 kisten wijting; 630 kisten schol; 80 kisten schar; 83 kisten makreel en 158 kisten diversen.

Prijzen in guldens : per 1 kg : Ierse Zee tong, grote 13,15-04, grootmiddel 14,79-14,55; kleinmiddel tong 10,25-10,14, tong één. 9,47-9,36; tong twee 8,52-8,40. Noordzee : grote tong 13,68-12,87; grootmiddel tong 14,74-14,31; kleinmiddel tong 10,90-9,76; tong één 10,02-9,61; tong twee 8,71-8,37; tarbot 12,97-11,89.

Per 40 kg.: tarbot 453-159; griet 256-128; kabeljauw één 144-96; kabeljauw twee 144-120; kabeljauw drie 98-76; kabeljauw vier 80-67; kabeljauw vijf 57-46; schol één 124-96; schol twee 120-90; schol drie 108-84; schol vier 81-70; wijting drie 96-44; schar 58-28; makreel twee 61-24; tongschar 184-160; rode poon één 138; rode poon twee 100-84; rode poon drie 62-24; haai twee 100-84; rode poon drie 62-24; haai 114-102; mullets 194-184; steenbolk 48-36; poontjes 25-24.

De besomminge nwaren : KW 113 f11.300; 88 f20.100; 55 f17.800; 51 f26.700; 34 f54.200; 29 f22.700; 24 f39.400; 11 f52.200; 226 f9.900; IJM 207 en 209 f42.000; KW 145 f22.600; 149 f21.400; 152 f12.700; 173 f19.400; 185 f29.400; 189 f20.800; 194 f47.000; 214 f21.700; 221 f24.400; UK 73 f17.600; 159 f3.300; WR 32 f62.200; 57 f67.900; IJM 44 f20.100; 115 f19.600; 154 f17.500: Verder 2 Texelaars met totaal f32.000.

Aan de dinsdagmarkt van 30 mei werd er aangevoerd : 520 kg. tong, 6 kisten tarbot en griet, 57 kisten kabeljauw, 1.766 kisten koolvis, 90 kisten schelvis, 59 kisten wijting, 114 kisten schol, 59 kisten schar, 4 kisten haring, 35 kisten makreel, 62 kisten varia.

Prijzen in guldens. Per 1 kilogram : gr. tong 13.57-13,42, grootmiddel 14,90-14,77, kleinmiddel tong 11.62-11.03, tong 1 11.30-10.68, tong 2 9.15-8.92, tarbot 12.95-12.87.

Per 40 kilogram : tarbot 397-212, griet 232-151, kabeljauw 2 95, kabeljauw 3 102, kabeljauw 4 96-60, kabeljauw 5 94-43, koolvis 2 69-52, koolvis 3 60-52, koolvis 4 45-40, schol 1 + 2 114, schol 3 134-116, schol 4 72-60, schelvis 1 86-76, schelvis 2 75-60, schelvis 3 78-67, wijting 3 86-56, haring 1 50, makreel 2 73-38, schar 60-45, wolf 136-126, horsmakreel 21-12.50, bot 28-24, rode poon 73-59, lom 80, long 74, ham met kop 176-110.

De besommingen waren : KW 123 f 97.800, KG 9 f 5.800, VD 20 f 2.000, IJM 25 f 1.400, WR 93 f 5.000, WR 123 f 2.700, YE 25 f 3.200.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 22-5 tot en met 26-5-1978 :

Door 80 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
24.639 kg.	Tong	f 285.048,75	van f 15,00 tot f 8,18
14.545 kg.	Tarbot	f 115.967,16	van f 12,96 tot f 4,41
83.215 kg.	Schol	f 167.103,50	van f 3,15 tot f 1,60
87.820 kg.	Kabeljauw	f 137.953,07	van f 4,43 tot f 1,14
7.386 kg.	Griet	f 34.824,32	van f 6,33 tot f 3,15
10.770 kg.	Schar	f 10.685,53	van f 1,46 tot f 0,68
5.800 kg.	Wijting	f 8.585,40	van f 2,03 tot f 1,06
8.640 kg.	Bot	f 6.157,76	van f 0,78 tot f 0,60
1.647 kg.	Harder	f 5.551,68	van f 4,01 tot f 3,16
790 kg.	Steenbolk	f 793,51	van f 1,35 tot f 0,66
425 kg.	Horsmakreel	f 185,00	van f 0,68 tot f 0,40
288 kg.	Tongschar	f 1.212,48	van f 4,88 tot f 3,03
205 kg.	Mullets	f 1.193,74	van f 6,20 tot f 5,00
137 kg.	Zeewolf	f 412,82	van f 3,25 tot f 2,84
112 kg.	Schartong	f 124,48	van f 1,39 tot f 1,00
11.919 kg.	Diversen	f 7.078,86	
258.338 kg.		**f 782.878,06**	

BIJ ONBEVREDIGEND EEG-BELEID

Hollandse hulp aan reders

De Nederlandse minister Van der Stee van Landbouw en Visserij heeft vorige week zijn toezegging herhaald van nationale hulp aan de Nederlandse vissers als er voor hen geen bevredigend EEG-beleid komt. Hij deed dat in een vergadering met de vaste Kamercommisie voor Visserij. De toezegging was al langs andere weg bekend geworden. De minister blijft bij zijn standpunt dat verdere verkleining van de Nederlandse visserijvloot niet wenelijk is. Wordt men, doordat er geen EEG-beleid van de grond komt, gedwongen tijdelijk onder het huidige niveau te gaan, dan moet de visserij over zo'n periode heen wordengeholpen met structuurmaatregelen in de geest van wat in de EEG is voorgesteld of iets verdergaand.

De kamerkommissie gaat op 8 juni weer met de minister praten, die — aldus de commissieleden mevr. Lambers en Hartmeijer — alvast een beleidsstuk heeft toegezegd. Dat betekent volgens de Kamerleden dat er al iets op tafel kan liggen als de EEG-raad van visserijministers op 19 en 20 juni weer niet uit de problemen komt. Op 22 juni zal de Kamercommissie een openbare vergadering houden.

Mevrouw Lambers en Hartmeijer hadden niet veel hoop dat de EEG-ministers volgende maand tot resultaten komen. Na afloop van de vergadering van vorige week zei minister Van der Stee dat de voor begin deze week uitgeschreven vergadering van de EEG-ministers van Visserij niet is doorgegaan omdat voorbereidende besprekingen met Groot-Brittannië zo weinig hadden opgeleverd, dat de Europese Commissie en sommige lidstaten, vergaderen bij voorbaat al uitzichtloos achtten.

De internationale groep biologen die de EEG adviseert, vertelde hij, meent dat de haringstand in die zee nog honderdduizenden tonnen beneden de gewenste omvang is.

EN IN BELGIE ?

Wat ons echter zonderling voorkomt dat ondertussen niettegenstaande alle EEG maatregelen, men zowel in Nederland als Duitsland, Ierland en Engeland aan het bouwen van nieuwe vaartuigen is begonnen.

De vooruitzichten zijn niet zo slecht als de biologen wel doen uitschijnen.

Wat Belgie betreft, gezien onze tonnage ver beneden dat ligt van 1948 en overwegende de ouderdom van onze vloot, wordt het hoog tijd dat ook hier, wij aan modernisatie en nieuwbouw denken.

We vernemen ten andere dat twee reders daaraan reeds denken en dat deze week een reder, niettegenstaande de triestige en negatieve houding van de rederscentrale, waar elkeen slechts aan zichzelf denkt, een aanvraag tot nieuwbouw heeft ingediend.

Wij kunnen dit slechts toejuichen.

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

A. LOWYCK & ZOON

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

★

HERSTELLINGEN — INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

(7773V)

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 en in 't bijzonder bij S.C.A.P. Oostende.

Tel. (052- 33.24.66 B.T.W. 400.332.559

VAN MANNEN EN DE ZEE

Dit prachtig boekje, de geschiedenis weergevend van onze visserijvloot en zijn wederwaardigheden, van de hand van de heer Marcel Poppe, directeur-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, is verkrijgbaar tegen de prijs van 150 F, BTW inbegrepen, plus 10 F verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30 Oostende.

En verder :
Te Oostende :
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat ;
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat ;
Internationale Boekhandel, Opex ;
Standaard Boekhandel, Kapellestraat.
Te Zeebrugge :
Hand in Hand :
Mr Moens, Café Dolfijn, Vismijnstraat.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 192.29

■

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

■

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

■