→ Visserij

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
DUINKERKE

het visserij blad

Nationaal Visserijmuseum

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ EN VAN DE GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN

VRIJDAG 19 MEI 1978 — PRIJS 40 FR. — Nr. 18 — 45e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

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

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)

De Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak 1978

De 40e jaargang van dit lijvig boekwerk bevat dit jaar meer dan 1.300 bladzijden en wordt op alle vissersvaartuigen, zowel de Nederlandse als de Belgische, welke de Noordzee en de Atlantische Oceaan bevaren tot aan Afrika, gebruikt. Ook de Belgische Zeemacht, de Loodsdiensten en mailboten hebben dit werk aan boord.

De prijs is vastgesteld op 700 fr. waaraan dient bijgevoegd 42 fr. B.T.W. en 65 fr. verzendingskosten, te storten op postcheck-nummer 000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaai 30, Oostende.
De B.T.W. is niet verschuldigd voor schepen. (90 fr. voor buitenland).

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. IN BELGIE

— ter drukkerij «Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaai 30 te Oostende ;
— Beroepsvereniging «Hand in Hand», Tijdokstraat 34, te Zeebrugge ;
— O.V.A. Vismijn, Oostende ;
— MARTIN & Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen ;
— Fa BOGERD, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen ;
— Boekhandel Antwerpse Lloyd, Eiermarkt 23, 2000 Antwerpen.

B. IN NEDERLAND

— IJmuiden stores, Trawlerkade 44, IJmuiden ;
— Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam ;
— Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel eksemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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.

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

het visserijblad

Vrijdag 19 mei 1978 - Nr. 18

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

ZIJN DE NEDERLANDSE EISEN EN MAATREGELEN WEL EEN OPLOSSING ?

VERSCHERPTE KONTROLE OP DE QUOTA IN NEDERLAND ?

In de Visserijwereld van 4 mei wordt gewezen op de door de Nederlandse Overheid verscherpte kontrole op de stipte naleving van de individuele tong- en scholcontingenten alsook deze van de rondvis.

Zo hoopt men, aldus de Visserijwereld ,een beste beurt te maken in Brussel.

De Heren L. Nouwen en K. Hoekstra **beweren** dat **uitsluitend door Nederland** in de praktijk een vangstbeperking wordt gerealiseerd, terwijl iedere vorm van compensatie of sociaal economische opvang achterwege blijft. Dit betekent volgens hen dat binnenkort de Nederlandse tong-, schol- en rondvisvissers met de rug tegen de muur komen te staan, terwijl volgens hen de Engelse, **Belgische** en Deense vloten blijven vissen.

We moeten deze achtbare heren doen opmerken, dat in het verleden de veilplicht in Nederland niet bestond en naar het voorbeeld van Urk, het grootste deel van de aanvoer in Nederland in het zwart, of liever buiten de veiling zonder de minste kontrole werd verkocht, wat in Belgie niet het geval is en ook niet in Engeland, maar wel in Denemarken, waar niet de minste kontrole bestaat.

Dat de Nederlandse visser die kontrole aanvaardt maar er aan zou kapot gaan, daar twijfelen we niet aan. De quota zijn opnieuw verminderd voor wie op tong, gul en platvis gaat. Dat, wanneer het quotastelsel verder wordt doorgevoerd, wat onzinnig is, veel bedrijven er verder zullen aan kapot gaan, daar hebben we nooit aan getwijfeld. Dat zulks eerder het geval zal zijn in Nederland, dan in Belgie is niet alleen aan die **toekomstige** strengheid gelegen maar vooral aan de niet geordende planbouw in het verleden van de Nederlandse vissersvloot, waarvan de aan- en nieuwbouw in de jongste tien jaar met veel te zware en dure motoren, in tonnage meer dan verdubbeld werd, wat in Belgie eerder het tegenovergestelde was.

Voeg daarbij de zeer zware bankinteresten en aflossingen welke in Holland op die schepen wegen, en dan valt het te begrijpen, dat bij een verder in stand houden van een quotaregeling, deze zonder staatstussenkomst bij stilliggen enz, er het zwaarst zullen door getroffen worden.

ZIJN DE NEDERLANDSE EISEN WEL EEN OPLOSSING ?

Deze heren schrijven verder:

De kottervissers zijn dan ook van oordeel, dat het Nederlandse visserijbeleid dringend moet worden bijgesteld omdat anders op korte termijn de Nederlandse vloot definitief zal zijn afgetakeld. Nederland moet haar medewerking aan de handhaving van de quota zoals deze zijn afgesproken door acht van de negen E.E.G.-landen afhankelijk stellen van:

a) Een internationaal in de praktijk gelijkelijk uitgevoerd controlebeleid.

b) Een gelijktijdig met de quota door te voeren sociaal economisch plan voor de bedrijven en bemanning,

c) De bereidheid om binnen de quotavaststelling aanpassing van de desastreus lage quota 1978 te verkrijgen gelet op de gunstige jaarklassen van tong en schol.

De Nederlandse Overheid moet ter wille van het voortbestaan van de vloot, ter wille van de werkgelegenheid in de visserijplaatsen en de continuatie van de Nederlandse marktpositie alles in het werk stellen om:

a) De Nederlandse kottervloot naar huidige omvang te handhaven, omdat verdere inkrimping naast een enorm kapitaalverlies een zodanig schaalverkleining veroorzaakt, dat de rentabiliteit van de Nederlandse visserij in de weegschaal komt.

b) Overbruggingskrediet aan die visserijbedrijven beschikbaar te stellen, die door de quotering tijdelijk in de problemen zullen komen.
c) Een eigen stilligregeling in te voeren, zolang er geen E.E.G.-stilligregeling tot stand is gekomen om schip en bemanning in de visserij te houden.
d) In overleg met het bedrijfsleven te komen tot een systeem van beperking in vistijd.
e) In overleg met het bedrijfsleven een verplichte vakantieregeling in te voeren van twee weken per jaar per schip, ook indien de handel daartegen is.

WAT MOETEN EN WAT KUNNEN DE VISSERS DOEN ?

De kottervissers zijn van mening, dat indien bovenvermelde punten op korte termijn door de Overheid in overleg met het bedrijfsleven in concrete beslissingen worden omgezet ook zij een bijdrage zullen kunnen leveren.

a) De kottervissers zijn bereid om hun visvaartdagen tot een minimum te beperken.
b) De vissers zijn bereid om genoegen te nemen, indien hun bedrijven in stand kunnen blijven, met een lager privé-inkomen.
c) De kottervissers zijn bereid door middel van hun producentenorganisaties te bevorderen, dat de maximale prijs voor hun contingenten wordt verkregen, maar maken daarbij de aantekening dat door parallel import van tong uit Belgie en schol uit Engeland en Denemarken, waar niet of nauwelijks wordt gecontroleerden van prijsverbetering weinig sprake zal zijn.
d) De kottervissers zijn bereid om aan de administratieve voorschriften van de Overheid op de juiste wijze te voldoen, indien zij daardoor niet hun eigen vonnis tekenen en indien niet van hen een onnodige bureaucratie wordt gevergd.

DE POSITIE VAN DE OVERHEID

De kottervissers ontkennen niet, dat de Nederlandse Overheid een zware taak heeft bij enerzijds het bereiken van een gunstig resultaat binnen de E.E.G. en anderzijds het in de vaart houden van de Nederlandse vloot. Zoals de Overheid van de vissers begrip vraagt voor haar moeilijke positie binnen de E.E.G., zo vragen de vissers begrip van de Overheid, dat het de vissers in hun toenemend verzet uitsluitend te doen is om te voorkomen, dat hun bedrijven kapot gaan en dat zij de kost voor bemanning en gezin verliezen. De eerste verantwoordelijkheid van de Overheid is naar het inzicht van de kottervissers, dat de kottervissers overleven en niet het geven van een eenzaam maar voorbeeldig voorbeeld binnen de E.E.G. Uitsluitend binnen een geharmoniseerd E.E.G.-beleid heeft het zin, wanneer Nederland maatregelen neemt. Voor de kottervissers zijn alle geharmoniseerde E.E.G.-maatregelen op technisch, vangstbeperkend en sociaal gebied volledig bespreekbaar. Wanneer echter het Brussels overleg, zoals dit recentelijk, door de stugge Britse houding wordt gefrustreerd dan heeft het goede voorbeeld van Nederland geen enkele zin. De Nederlandse kottervissers thans in federatieve vorm verenigd kunnen niet bereid worden gevonden het hoofd in de strop te steken. Het Nederlandse Overheidsbeleid voor 1978 ten aanzien van de kottervisserij zal moeten worden aangepast om dat te voorkomen.

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

Nogmaals : de kottervisser is bereid te aanvaarden het met minder dan voorheen te moeten doen, maar met minder dan zijn varend schip kan hij niet rondkomen. De federatie heeft voldoende vertrouwen in de Overheid, dat zij de ernst van de situatie onder ogen ziet. De federatie hoopt, dat de Overheid zal inzien dat op korte termijn maatregelen door de Overheid moeten worden genomen om een fiasco te voorkomen. De federatie vraagt de leden van de Tweede Kamer-commissie, die altijd ruim hun belangstelling voor de visserij hebben getoond, ook op de vooravond van een dreigende crisis waakzaam te zijn en te bevorderen dat het Overheidsbeleid wordt omgebogen in een beleid voor de Nederlandse visser en ter overleving van de Nederlandse visserij. De vangstbeperking heeft zin maar zij is er op gericht om in de toekomst en in de zeer nabije toekomst grotere hoeveelheden te kunnen aanvoeren. Geen bedrijfstak is gezegend met zulk een zich snel herstellende grondstof als de visserij. Wij zijn bereid door een dal heen te gaan met de kottervisserij, maar zijn gerechtvaardigd in onze eis de huidige vloot met al haar opvarenden en al diegenen die werken in de visserij de goede nabije toekomst voor de visserij te bieden.

Een slagvaardig Overheidsbeleid is niet geslaagd als het de vloot afgeslagen heeft, maar als het de vloot door het dal heen helpt. Dat moet een uitdaging zijn voor de Overheid en voor de visserij zelf.

Bijstelling van het huidige Overheidsbeleid betekent geen gezichtsverlies maar betekent reden voor een herstel van het vertrouwen van de visserman in zijn Overheid.

Namens de Federatie van Visserijverenigingen
L. Nouwen en K. Hoekstra

X X X

Totdaar deze overwegingen.

En nu stellen we de vraag : brengen deze kottervisserseisen wel een oplossing voor de visserij in de Noordzee ?

Wat voorafgaat zijn mooie woorden, betekent misschien een tijdelijke steun voor hen, zal aan de Nederlandse Staat veel geld kosten, maar daarom de visserij en de visstand in de Noordzee niet redden.

De vraag stelt zich echter meer en meer of zonder tot al deze maatregelen en steun zijn toevlucht te nemen, of de visserijstand in de Noordzee niet anders dient bekeken en beschermd.

Het quotastelsel heeft al veel miserie meegebracht, heeft de reders en vissers naar de zwarte markt gejaagd om hun werkelijke vangsten te verduiken en dit zowel in ons land als in de andere Europese Staten. Het heeft de handel en de marktprijzen onstandvastig en dumpend gemaakt en ook hier ravages gesticht welke bij een normale aanvoer en verkoop niet zou gebeuren.

Is het ogenblik niet gekomen, wanneer men overweegt wat Engeland, Ierland, Noorwegen, zonder van IJsland te spreken, allemaal eisen ter bescherming van hun geoorloofde en niet geoorloofde praktijken in de visserij, om te zeggen : halt aan het quotastelsel ?

Zou men met de reglementering van de bouwtonnage, het gebruikte vistuig, het volgen van de voortplanting en het verbieden van bepaalde gebieden gedurende bepaalde perioden van het jaar, niet beter doen in die zin maatregelen te treffen, die veel gezonder zijn en niet strijdig met de natuur ?

Waarom niet zoals in de Moray Firth, bepaalde gebieden gedurende de perioden van de voortplanting of zo iets, streng verbieden ?

Waarom de netmazen niet streng kontroleren en aan bepaalde voorwaarden verder onderwerpen ?

Waarom in de toekomst de bouw per land en per tonnage niet aanduiden ?

Zou dit alles niet veel effectiever zijn dan schepen opleggen, de vangsten beperken, dus de economische leefbaarheid naar de vaantjes helpen, dan een vangquota. De natuur is zeer wisselvallig en grillig. Dit jaar werd onze kust, niettegenstaande alle beweringen van biologen, overstelpt met gullen. De garnaalvisserij is praktisch verdwenen om misschien binnen twee jaar overvloedig te zijn. Waarom tenslotte de industriële visserij niet volledig uitroeien ? Alhoewel het getal schepen fel verminderd is, zijn de aanvoeren per schip het niet.

Dat men in de Europese wateren daarenboven de zware Russische en andere mastodonten verbiede, dat men bepaalde vismethodes aan banden legge, is volgens ons een veel gezonder oplossing, dan het bepalen van visquota, waaraan niemand, hoe ernstig de kontrole ook weze, zich houdt en kan houden.

Zijn onze Nederlandse konfraters dan niet rijp om hierop in te gaan? In de geschiedenis werden reeds zoveel redmiddelen besproken, geprobeerd, gelukt of mislukt. De biologen kunnen theoretisch dikwijls gelijk hebben. Maar de wisselvalligheden en de grillen van moeder natuur zijn zo veelvuldig en groot, dat we vandaag niet durven zeggen dat het huidig quotastelsel niet zal leiden tot een volledige economische ruïne en een ontvolking van visserij en al wat er mee verband houdt. Het kan dat we prediken in de woestijn.

Aan de zogezegde bevoegden ons nog steeds te bewijzen, dat we het niet bij het rechte eind hebben.

P. Vandenberghe

S.V. SCAP

H. Baelskaal 27, Oostende

BUITENGEWONE ALGEMENE VERGADERING

De leden worden hierbij uitgenodigd tot de Buitengewone Algemene Vergadering, welke zal gehouden worden in de zaal „EUROPA HOTEL". Kapellestraat, 181, Bredene, VRIJDAG 19 MEI 1978 om 14u.30.

Dagorde : WIJZIGING AAN DE STATUTEN

OPNAME VAN LEDEN

ART. 8 — Om lid van de maatschappij te kunnen worden moet men :

1) Minstens tien maatschappelijke aandelen onderschreven hebben.
2) Aanvaard worden door de Raad van Beheer.
3) **Een lidgeld betaald hebben, waarvan het bedrag jaarlijks door de Algemene Vergadering wordt vastgesteld.**
4) Zijn handtekening plaatsen in het aandelenregister der maatschappij.

ART. 8 — 3) tekst wijzigen als volgt :
Jaarlijks een lidgeld betalen volgens brt.

t/m	29 brt.			500 fr.
boven	29 brt.	t/m	99 brt.	1.000 fr.
boven	99 brt.			1.500 fr.

SAMENSTELLING VAN DE ALGEMENE VERGADERING

ART. 21 — De algemene vergadering, regelmatig samengesteld vertegenwoordigt de geheelheid van de leden. Zij is regelmatig samengesteld, welk ook het aantal aanwezigen is. Haar beslissingen zijn verplichtend voor iedereen, zelfs voor de afwezigen en voor diegenen die zich terugtrekken. **Ieder aandeel geeft recht op één stem.**

ART. 21 — tekst wijzigen als volgt :
Ieder vaartuig heeft recht op één stem.

Gezien de belangrijkheid der dagorde. rekenen wij ten stelligste op Uw aanwezigheid.

Met de meeste hoogachting,
Namens de Beheerraad

De Direkteur
P. VANDENBERGHE

De Voorzitter
E. VERLEENE

(5925N—8169V)

BRANDSTOF GOEDKOPER SUPER BENZINE DUURDER

Dat de brandstofmarkt geweldig wisselvallig is, weet elkeen. De redenen zijn veelvuldige en ondoorgrondbaar.

Dinsdag 16 mei is de superbenzineprijs van 20 cent per liter verhoogd en deze van de gewone van 14 cent.

Sedert dinsdag kost een liter super dus 16 F en de normale 15,56 F

Wat de GASOIL betreft is deze in consommatie van 5,27 F naar 5,17 F BTW inbegrepen, gedaald alsook de DIESEL die nu 9,41 F kost in plaats van 9,51 F.

Wat de GASOLIE voor de visserij betreft, welke niet aan BTW en aan rechten onderworpen is, is de officiële prijs zonder vermindering van 4,52 F op 4,43 F teruggebracht.

IERS HUWELIJK IN ZEE OP KUSTVAARTUIG

Een Ierse visser die, ter gelegenheid van het op het strand vastlopen van zijn 10 meter vaartuig, kennis maakte met een schooljuffrouw, is op zijn vaartuig in zee zelf gehuwd. Familie en vrienden vormden de erehaag op de kaai toen het vaartuigje met de officiëlen die het huwelijk moesten voltrekken, uitvaarde. Alles ging goed behalve een klacht van de bruid dat het toch eerder koud was op zee en mistig. Het vaartuig ging 3 mijl buitengaats van de Solvay Firth van Glenisle. De schooljuffrouw, die eveneens uit een vissersfamilie komt, heeft na deze eerste kontaktname, verklaard dat zij samen met haar echtgenoot ter visserij zal gaan, wanneer hij zijn nieuw en groter vaartuig zal hebben.

Zal dat wel waar worden ?

Wat is er gebeurd met de rederij Van Lul in Senegal ?

Eindelijk klaarheid na poging tot afpersing

Sedert het vertrek van de O.254 O.120 en de O.316 op woensdag 10 augustus 1977 van drie onzer goede vissersvaartuigen naar Dakar (Senegal), is er veel water door de zee gelopen en hadden allerlei moeilijkheden aldaar plaats, waar aanvankelijk scheen dat alles op wieltjes zou lopen en onze ondernemende Belgische reder er een welvarende exploitatie op na zou houden.

Daarvoor had reder Van Lul, ook een Belgische bemanning aangeworven, welke eens om de twee maanden het moederland per vliegtuig zou kunnen vervoegen.

Dat deze poging in een Afrikaans land, waar ook de Fransen die Belgische indringer niet graag zagen komen, een zeer gewaagd experiment zou worden, zou weldra blijken.

Moest de uitbating van onze vloot toen renderender geweest zijn, dan zou dit avontuur er nooit gekomen zijn.

We weten immers wat in 1948 en later in Argentinie en Chili met onze uitgeweken vissersvaartuigen en reders is gebeurd.

En welke werker en schrandere geest de heer André Van Lul ook is, ook hier had hij nooit kunnen denken dat de drie vaartuigen welke onder zijn technische leiding uitweken, zo maar zes maanden aan de ketting zouden blijven liggen omdat een Afrikaanse avonturier meende deze zich eigen te kunnen maken, zonder verdere finantiële verplichtingen.

Het is onze lezers bekend dat deze drie schepen verkocht werden aan een Afrikaanse rederij genoemd Iprafik (Inter. Pêche Afrique) voor een geschatte overeengekomen waarde. Reder Van Lul was daarin een der voornaamste aandeelhouders gebleven en wel voor 40 pct.

De andere grootste aandeelhouder was een zekere Jean Dieng, een Senegalees die, onbegrijpelijk genoeg, tot in België en Frankrijk, het mooi weer maakte en voor 55 pct aandeelhouder werd.

De betaling van dit aandeel was zo schriftelijk overeengekomen, dat dit in drie schijven moest geschieden en alles langs de financieringsbank voor Afrikaanse aangelegenheden moest geleid.

De eerste schijf werd normaal betaald, maar van de rest kwam niets meer in huis met als gevolg een konflikt en het aan de ketting leggen van de vaartuigen met al de gevolgen van dien.

Een Senegalese rechtbank moest als gevolg hiervan beslissen of in die omstandigheden de verkoop als rechtsgeldig kon aangezien worden, daar de Senegalese aftroggelaar in feite de meederheid der aandelen in handen had.

Reder Van Lul was dus gedurende al die tijd zijn vleugels afgesneden, moest wachten op een uitspraak en er ondertussen voor zorgen, dat de schepen zoals in Congo het geval is geweest, geen oud ijzer zouden worden.

Hij had immers ingestaan voor een degelijke exploitatie van deze schepen.

Wie Van Lul kent en zijn eergevoel, moet er niet aan twijfelen of hij zelf zou ondertussen er wel voor zorgen dat de schepen zeewaardig bleven.

Maar het gevolg van dit alles en het uitblijven van een eexploitatie, was dat hij zijn Belgische bemanning op eigen kosten op het vliegtuig mocht zetten om hun thuishaven in België te vervoegen.

Dat er op dat ogenblik door praatzieke mensen allerlei praatjes in de dag- en weekbladen werden rondgestrooid waarvan de inhoud niet kon gekontroleerd worden, hoeft geen betoog.

Wie ook weet wat rechtbanken zijn en een snelle uitspraak van dien aard, bijzonderlijk daar, zo maar niet in een handomdraai plaats heeft, kan ook begrijpen dat het zes maanden geduurd heeft, vooraleer deze er is gekomen.

Ondertussen was er onderhoud nodig, was er geen visserij, wat de Senegalezen zelf ten zeerste betreurden en werd naar een oplossing gezocht. Van Lul werd in het gelijk gesteld en de verkoopsovereenkomst vernietigd. De eerste betaling dient terug betaald maar niet zonder dat experten de finantiele kant van het verlies zouden bepalen door Van Lul als technisch direkteur ondergaan.

Van Lul was ten andere niet alleen aandeelhouder maar aangeworven als «directeur technique» met een financiële overeenkomst als dusdanig.

Ondertussen is hij niet bij de pakken blijven zitten en samen, dank zij de hulp van de firma Hottlet van Antwerpen, een vriend en medebeheerder, had een bespreking plaats met de grootste visserijrederij van Senegal en een visverwerkende firma van Dakar.

Aldus werden van de drie schepen de nieuwe verkoopprijzen vastgelegd en is thans de exploitatie ervan begonnen onder de technische leiding van de heer Van Lul zelf, die, zoals men kan veronderstellen, na zes maanden stilliggen, veel zaken op punt hoeft te stellen en eigen moeilijkheden heeft op te lossen.

Dat het de heer Van Lul gedurende al die tijd niet mogelijk was Dakar te verlaten en niets onverlet mocht laten om de zaak te redden en tot een goed einde te leiden, is begrijpelijk.

De Senegalezen hebben ondertussen niet alleen ondervonden dat ze in de Belgische rederij niet alleen vertrouwen mochten hebben, maar noemen de drie vissersvaartuigen nu «Les paquebots de Dakar» daar ze, op gebied van verzorging, tot voorbeeld dienen van de vele vreemde en Senegalese vaartuigen, welke er de haven aandoen.

Wat verder zal gebeuren, dient afgewacht. Een zaak is zeker : men moet André Van Lul zijn om in deze vele demoraliserende maanden het hoofd te hebben koel gehouden.

We kunnen er hem slechts geluk voor wensen en hopen dat hij samen met de heer Van Weerdt van de firma Hottlet van Antwerpen, en zijn nieuwe rederij er moge in gelukken de uitbating hoog te houden tot fierheid van ons Vlaamse ras waarvan hij deel uitmaakt en welke thans in Senegal bij de bevolking en de overheid veel aanzien en steun heeft verworven dank zij het doortastend en eerlijk streven van een Belgische reder.

Onze lezers hebben we van dit verheugend nieuws, die geen praatjes zijn, zoals er reeds zoveel werden rondgestrooid niet willen onthouden overtuigd dat André Van Lul als technisch leider door de Senegalezen ten zeerste gewaardeerd zal worden voor de eerlijke wijze waarop hij de Senegalese visserij, een vruchtbare en leerrijke medewerking zal verlenen.

P. Vandenberghe.

DE HEER ROB. VAN CRAEYNEST TOT DIREKTEUR-GENERAAL VAN HET ZEEWEZEN BENOEMD

Maandag jl. heeft het de Koning behaagd, de heer Robert Van Craeynest, ingenieur en sedert lang directeur bij het Zeewezen, tot directeur-generaal van het Zeewezen te benoemen.

De heer Robert Van Craeynest is een rasechte Oostendenaar en zoon van een Oostendse visserstuurman, die in 1939 met de O.339 in het Kanaal met zijn schip verging.

We kunnen de knappe ambtenaar slechts onze beste gelukwensen toesturen en ook deze van onze kust- en middenslagreders.

Hij is zoals de huidige secretaris-generaal Marcel Poppe, een kind van de zee en dan nog van Oostende, waar hij geboren werd en woont.

IEDER JAAR 6 MILJOEN TON OLIEPRODUKTEN IN ZEE

Volgens een studie door Russische wetenschappelijke onderzoekers, zou zowat 6 miljoen ton olieprodukten jaarlijks in de oceanen terecht komen. Hiervan komt er twee miljoen ton op rekening van de tankers die olie verliezen bij het laden en lossen en bij ongevallen op zee. Verder hebben de lozingen door stromen en rivieren die grote steden bespoelen, eveneens een groot aandeel in de olievervuling. Komen nog de ondergrondse oliebronopwellingen, de zeeoliewinningen en de hydrokarburevormingen door de atmosfeer. In elk geval een cijfer om van te duizelen.

Plechtige zeewijding te Wenduine

De badplaats Wenduine, gemeente De Haan, kende op tweede Pinksterendag een feestelijke bevlagging bij gelegenheid van de eerste zeewijding aan de Belgische Kust.

Duizenden toeschouwers woonden deze plechtigheid bij van op de Rotonde waar een zestigtal sportvaartuigen geankerd lagen. Het hoogtepunt van deze godsdienstige plechtigheid was de zeewijding door deken Fenaux van Blankenberge tijdens een plechtige openluchtmis.

Deze processie en zeewijding werd door de Koninklijke Scoutsharmonie uit Brugge voor de achtenvijftigste maal opgeluisterd. Verder namen er nog aan deel de Wenduinse harmonie „Onder Ons" met hun majoretten, de Heistse Klakkertjes, Garnaalkruiers en IJslandvaarders uit Oostende.

Na de ondergang van de plaatselijke visserij, dit gedurende de 16e eeuw, trokken de weinige overgebleven Wenduinse vissers naar Blankenberge.

Deze godsdienstige plechtigheid is meteen de inzet van het seizoengebeuren te Wenduine-De Haan, en van nu af, indien het weder mede wil, wordt het er een grote en aangename feesttent.

Vergadering van de Oostendse vissershavencommissie

DE BETEUGELING

Het is volgende week donderdag 25 mei dat de Oostendse vissershavencommissie op het stadhuis samenkomt, waar de volgorde van de verkoop eens te meer zal besproken worden, alsook een verzoek van visleurhandel welke niet van belang schijnt te zijn.

Meer dan anderhalf jaar geleden werd door de heer Vandenberghe namens de middenslagreders voorgesteld de vaartuigen te laten verkopen volgens aankomst in de vissershaven, zoals het reglement het voorziet.

In oktober 1976 werd beslist, de huidige verkoopwijze VOOR ZES MAANDEN te behouden om gedurendie die periode een nieuw voorstel uit te werken. 't Is nu reeds meer dan anderhalf jaar en van het uitwerken van een nieuw voorstel kwam nog niets in huis. Integendeel, in de zitting van 16 maart werd dit punt opnieuw op voorstel van de secretaris van de Rederscentrale naar een volgende zitting verwezen.

Nochtans is het een feit dat het vissershavenreglement klaar en duidelijk meldt, dat de verkoop geschieden volgens aankomst in de vissershaven.

Toen een wijziging enkele jaren geleden aanvaard werd, was het om de visgroothandel toe te laten de aangevoerde ronde vis onmiddellijk te fileteren.

Thans is de aanvoer van ronde vis door de paarvisserij vissers even groot en deze week voerden drie koppels zo maar 2400 bennen aan, dus praktisch evenveel als de IJslanders.

Het is bijgevolg niet meer verantwoord nog prioriteit te verlenen aan de vaartuigen die de IJslandvisserij bedrijven en de paarvissers bij grote aanvoer soms hun vis gedurende tien uur uitgestald zien, vooraleer ze verkocht is. Ook die vissers verlangen naar rust, want die komen 's nachts binnen en de IJslanders in 't algemeen voordien.

De kwaliteit van de vis door paarvissers aangevoerd, is zeer gevoelig en het is niet aangeprezen deze in de zomer lang in dergelijke vismijn aan lucht en een temperatuur van meer dan tien à vijftien graden bloot te stellen.

Wat onaanvaardbaar is, is het feit dat de secretaris van de Rederscentrale niet de mening weergeeft van het grootste deel van de reders maar slechts van een paar IJslanders, niettegenstaande de grootste rederij in vorige zitting zich akkoord verklaarde met het voorstel.

Door de wetenschapsmensen van het proefstation werd insgelijks op de nadelige gevolgen voor de kwaliteit van die vis gewezen, zo deze lang op verkoop moet wachten.

Wij hopen dat het gemeentebestuur ditmaal zal begrijpen dat niet het belang van een paar mensen of de visie van een enkeling zal tellen, maar die van het algemeen belang.

DE VERKOOPSREGELING EN DE VISLEURHANDEL

Door het Nationaal Verbond der Visventers werd in zitting van 16 maart gevraagd de minimum aankoop van tien bennen terug te brengen op 5 om aldus de kleine kopers de gelegenheid te geven zelf hun aankopen rechtstreeks te doen in plaats van ze van de groothandel te moeten afkopen. Zij menen dat de reder daarbij ook belang heeft. Verder is men de mening toegedaan, dat verschillende vissoorten niet meer samen zouden mogen verkocht worden en dit voor dezelfde reden.

Deze aangelegenheid werd reeds twee jaar geleden behandeld en nogmaals in vorige zitting.

Toen was men het eens dat volgens de marktaanvoer, de hallchef diende te beslissen de fijne vis per twee bennen te verkopen. Voor de andere soorten komt het er op aan snel te verkopen.

Thans zal deze zaak, gezien nieuwe argumenten naar voor gebracht worden, opnieuw in de commissie behandeld worden. We moeten eerlijk bekennen dat het verkopen per vijf bennen geen nadeel kan aanbrengen tenzij de verkoop van enkele minuten te vertragen.

Wat de rest betreft menen we dat de huidige hallchef genoeg ondervinding heeft om het maximum in het belang van de stad en de reder er uit te halen en dat het aan zijn wijsheid moet overgelaten worden daarover te oordelen, daar een grootmarkt toch ook geen detailhandel van een vijftal kg van dit en een tiental kg van dat moet worden. Het Nationaal Verbond van Visventers schreef ons in verband hiermede en andere zaken, het volgende :

KANSEN VOOR KLEINERE KOPERS

Om de kleine kopers, zij het dan de kleinhandel of tussengroothandel, die toch koperskaarten hebben, ook rechten en kansen te geven bij de aankoop in de vismijn stellen wij voor :

a) de verkoop per 5 manden te laten geschieden : wel laten bijnemen tot 100, maar het oneven getal buiten de vijf niet meer; dus afzonderlijk verkopen.

b) ook de verschillende soorten afzonderlijk, bijv. voor pladijs, grote iek, 3e slag, ongeacht de hoeveelheid afzonderlijk verkopen. Op aanvraag wordt dit soms wel gedaan, waarom dan niet voor iedereen ?

c) de opvang ook telkens laten stoppen met 5 om anderen de kans te geven; ofwel de vis laten afstaan, maar dan weer voor iedereen.

ORDELIJK VERLOOP VAN DE VERKOOP

Er is duidelijkheid gewenst omtrent de vereiste «achter de koord» te staan. Een duidelijk reglement zou hier willekeur en moeilijkheden kunnen vermijden. De regel «achter de koord» staat nu immers nergens in een reglement beschreven. Daardoor wordt door bevoegde personen — bewust of niet — willekeurig opgetreden, wat moet vermeden worden. Er zijn flagrante gevallen van binnen de touwen staan die door de vingers worden gezien, terwijl kleine overtredingen bestraf worden. Nog erger is het als er helemaal geen koord is en men achter een «ingebeelde koord» moet blijven. Het Verbond dringt aan op ondubbelzinnige situaties, zodat iedereen weet wie en wanneer hij in overtreding is. Niemand ziet graag zijn vis afnemen, zeker niet in een periode van schaarste. Het finantieel verlies en het ongenoegen dat daaruit voortvloeit zijn wel eens moeilijk te verwerken.

Daar deze voorstellen in het belang zijn van alle betrokkenen, zijn we ook overtuigd dat zij met goed gevolg en met eenieders steun zullen uitgewerkt worden.

Tot daar ook deze voorstellen, waarover volgende week door de commissie advies dient gegeven.

Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen "HULP IN NOOD"

De leden worden er aan herinnerd dat de algemene statutaire vergadering van de maatschappij plaats grijpt op vrijdag 19 mei 1978 om 16 uur in het "HOTEL EUROPA", Kapellestraat, 181 te Bredene.

De maatschappij dringt er op aan dat de leden deze vergadering zouden bijwonen. (5950N)

S.V. SCAP H. Baelskaai 27, Oostende

De leden worden er aan herinnerd dat de algemene statutaire vergadering van de maatschappij plaats grijpt op vrijdag 19 mei 1978 om 15 uur in het "HOTEL EUROPA", Kapellestraat, 181, te Bredene.

De maatschappij dringt er op aan dat de leden deze vergadering zouden bijwonen. (5951N)

TE KOOP :

0.69 « LADY »

in hout gebouwd op de scheepswerf Deweert te Oostende met een brutotonnemaat van 74,57, een lengte van 24 m. en een breedte van 6 m. Het schip is volledig vernieuwd en voorzien van een motor Caterpillar van 370 pk, gebouwd in 1973 en draaiensklaar.

Voorwaarden bureel blad nr. 5957N—8172V.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

KORTE BERICHTEN

Engeland

WANNEER VIST MEN NIET MEER ?

Voor een Brits gerechtshof ging een hevig dispuut tussen openbare aanklager en de verdediger van een schipper die in overtreding genomen werd voor vissen binnen de limieten. Het ging hier over een seinenet en de schipper had zijn net gesloten, terwijl hij nog doorliep binst het binnenhalen. Aldus werd hij in overtreding genomen 400 meter binnen een verboden 3 mijlszone uit de kust. De verdediger beweerde voor de rechtbank dat het verboden is TE VISSEN drie mijl uit de kust met een seinenet, maar dat zijn klient op dit ogenblik niet meer aan het vissen was. De vis was wel nog in het water en niet binnengehaald. De rechter die wel enigszins verveeld zat met de zaak, besloot toch tot een boete en de kosten voor 1000 pond voor de schipper.

BRITSE VISSER DOOR IN ZIJN KLEDIJ GEVORMDE LUCHTKUSSEN GERED

Een Britse visser van 63 jaar die niet kan zwemmen, viel over boord van een kustvaartuig van twee man. Het duurde 15 minuten vooraleer de schipper zijn maat terug vond en vaststelde, dat deze nog op het water dreef. Er had zich onder de visserskledij van de over boord gevallene, lucht verzameld die niet kon ontsnappen, gezien de dichte halssluiting, waardoor zich een luchtkussen vormde die de visser boven hield. In elk geval, iemand die van geluk mag spreken, vooral gezien de schipper nog weinig hoop koesterde om zijn over boord gevallen maat in het enigszins mistig weder terug te vinden.

IN GROOT-BRITTANNIE WORDT 1981 JAAR VAN DE VISSER

Om meer belangstelling in het land te verwekken voor de visserij en de visser, werd besloten 1981 uit te roepen tot jaar van de visser. In dit jaar zal het uitzonderlijk belang van de visserij voor de nationale ekonomie in het licht gesteld worden. De producentenorganisaties, de „White Fish Authority, het Ministerie van Landbouw en Visserij, de be- en verwerkende bedrijven evenals de havenautoriteiten van vissersplaatsen, zullen dit jaar verscheidene manifestaties organiseren waar telkens het aksent zal gelegd worden op de visser en de visserij. Het jaar 1981 is trouwens dit van het honderdjarig bestaan van de Koninklijke Nationale Missie voor Hulp aan de Diepzeevissers. In België hebben we reeds verscheidene jaren gekend om één of ander groep of werkkring in de belangstelling van het land te brengen, maar zeker nog nooit over de visser of visserij. Dit is een bedenking die wij hier zeker wel moeten maken. Hier gaat het om het jaar van het dorp.

GROTE BRITSE REDERIJ IN HOGER BEROEP TEGEN UITSPRAAK FAROE-RECHTBANK

Tegen de strafbepaling van ongeveer 120 duizend B. Fr. boete opgelegd aan haar schipper, door de rechtbank van Thorshaven uit de Faroë, is de bekende grote Britse rederij «Marr & Son» in hoger beroep gegaan. Het gaat hier over de treiler «Glen Urqulhart» voor een overtreding van de regeling op de netmaaswijdte. Terzelfdertijd werd een deel van het net aangeslagen. De schipper van bovenvernoemde eenheid werd 14 dagen geleden opgeleid naar Thorshaven. De betwisting vanwege Marr gaat over de interpretatie van het woord «gemakkelijk». Het is namelijk zo dat het reglement zegt dat de meetlat «gemakkelijk» door de maas dient te gaan, nadat men een gewicht van tien pond heeft aangehaakt. Er werd duchtig over de term «gemakkelijk» heen en weer gesproken voor de rechtbank, die ten slotte de stelling van de aanklager aannam. «Marr & Son» is juist tegen deze interpretatie door de rechtbank van Eerste aanleg, in beroep. De rederij heeft eveneens aan de rechtbank gevraagd dat men een gedeelte van het aangeslagen net zou vrijgeven opdat men, bij de terugkeer in Aberdeen, het net zou kunnen laten uittesten door het Brits Departement van Landbouw en Visserij. Hiervoor zal waarschijnlijk een nieuwe beslissing van de rechtbank van Thorshaven nodig zijn. Volgens de rederij heeft men, vooraleer naar de visgronden van de Faroë te gaan, alle zorg genomen om in regel te zijn met de netmaaswijdte en is men dus volledig ter goeder trouw. «Marr en Son» meent dan ook een goede kans te maken voor het Hoger Gerechtshof. Het gaat hier niet zo zeer om het bedrag van de boete zelf, maar vooral om het principe en om een duidelijke uitspraak over wat men verstaat door «gemakkelijk». Ook de andere rederijen kijken met belangstelling naar de uitspraak van de hogere rechtbank uit.

Zoals men kan vaststellen zijn de meningen omtrent het vaststellen der maten bij netmazen zeer uiteenlopend. Een paar maanden geleden heeft zich te Oostende hetzelfde voorgedaan, waarbij een al te voortvarende waterschoutsagent ook ten onrechte veel schade aan een visser heeft berokkend.

FRANS TREILER MET 2.000 BEN BLAUWE LENG TE HULL

De Franse diepzeetreilers gaan meer en meer de Britse havens aandoen voor de verkoop van hun vangst. Aldus was de « Capitaine Byron » verleden week aan de afslag te Hull met in totaal 2.500 van onze bennen waaronder 2.150 ben blauwe leng. Deze werd verkocht aan 930 tot 1.130 B.F. de ben van 50 kg. (omgerekend), een voor de Fransen goede prijs, vermits zij in de eigen havens door een overaanvoer van blauwe leng minder krijgen. Dat de verkoop in het buitenland nochtans ook de prijs op de eigen afslag beïnvloedt, wordt duidelijk gemaakt door het aanbod te Oostende door een invoerder die deze week, ingevoerde blauwe leng aanbood aan 1.600 fr. de ben. Wij waren hiervan getuige en de ingevoerde vis was zeer verzorgd en van goede kwaliteit. Het is dan ook niet te verwonderen, dat de filetvis op de eigen afslag van de eigen schepen hier de weerslag van ondergaat. Dit werd ten andere zeer duidelijk aan het resultaat van de O.318 die dinsdag zijn IJslandvangst in de markt zette en slechts zowat 1.000 fr. gemiddelde de ben maakte. Enkele weken terug zou dit nog bijna het dubbele zijn geweest ! Uit blauwe leng snijdt men minstens 28 kg. filet of nog niet eens 60 fr. het kg. Het is dan ook begrijpelijk dat men voor de filetgullen waaruit men slechts 22 kg. filet snijdt, ook niet meer dan gemiddeld 1.200 fr. de ben wenst te geven.

De Franse « Capitaine Byron » kwam terug van de Westerlies en maakte voor zijn 2.500 bennen vis een brutobesomming van 2,6 miljoen B.F. of een gemiddelde van 1.000 B.F. de ben, hetgeen, voor vis van goede kwaliteit ook niet is om over naar huis te schrijven. Ook te Fleetwood kregen we verscheidene Franse diepzeetreilers aan de markt, waaronder de « Mont Cenis » en de « Kereon ». De eerste kreeg voor zijn 2.270 van onze bennen, ongeveer 1.000 fr. gemiddeld per ben, de tweede voor zijn 900 van onze bennen zowat 1.300 B.F. gemiddeld. Ook de Franse « Korrig » uit Concarneau landde te Fleetwood 1.425 van onze bennen vis.

BRITSE TREILERS BINNENKORT NAAR BEREN-EILAND

Opliggende treilers van de grote Britse rederij B.U.T., worden in gereedheid gebracht voor visserij op Bereneiland - Spitzbergen. Het gaat hier om de «Lord St. Vincent» van uit Hull en de «Lord Jellicpe» de «Vianova» en de «Northen Reward» uit Grimsby. Bereneiland en Spitzbergen zijn de enige gebieden, uitzondering gemaakt voor 'n enkel gesloten zone, waar de visserij niet onder vergunning staat, noch onder kwotabeperking. Wel oefenen de Noren er een kontrolefunctie uit en moet men elke dag aan de Noorse overheid, de hoeveelheid gevangen vis opgeven. Anderzijds mag men er nu ook niet meer gaan vangen of dat men vroeger deed. Volgens een woordvoerder van een andere rederij, is het vissen op dit ogenblik op Spitzbergen en Bereneiland echter ekonomisch gezien nog te riskant en te vroeg. Daarom ook heeft de rederij B.U.T. waarschijnlijk slechts zijn kleinste diepzeetreilers voor deze 4000-mijl verre reis ingezet.

IERSE HANDELSVLOOT ZO GROOT ALS DEZE VAN... ZWITSERLAND

Ierland dat ook in de visserij een laatkomer is en nu nog maar aan uitbreiding en modernisering bezig is, heeft ook een onbetekenende handelsvloot die zo groot is als deze van..... Zwitserland, dat een kontinentaal land is zonder één enkele haven ! Dat wil zeggen een handels marine met een tonnage van rond de 200 duizend ton. Dit niettegenstaande Ierland alle produkten over zee moet uitvoeren en alle invoer over zee dient te laten komen.

Stemmen gaan daar nu eveneens op om ook hier een mouw aan te passen. Men moet nu echter in Ierland niet gaan denken, niettegenstaande 99 procent van de handel over zee met de scheepvaart gebeurt, dat het nu zou volstaan Ierse handelsschepen te bouwen om deze ten volle gebezigd te zien. Het is goed mogelijk, dat men tegen de buitenlandse konkurrentie niet zou kunnen optornen en de uitvoer en invoer door buitenlandse schepen zou blijven gebeuren.

IERSE SCHIPPER VAN OLIE-BEVOORRADINGS-SCHIP BEBOET WEGENS ILLEGAAL VISSEN !

Een vroegere Ierse visser die nu het bevel voert over een bevoorradingsschip van een oliemaatschappij, heeft een boete in Afrikaans-Congo opgelopen van ongeveer 7 duizend B.fr. omdat zijn bemanning de visvangst uitoefende toen het vaartuig aan de ankerketting lag. Gezien men meer vis vangde dan men zelf kon verbruiken, werd deze aan een handelaar van de Congokust verkocht. Dit laatste mocht echter niet zonder vergunning. De handelaar die de vis in feite niet mocht opkopen, ontsnapte aan een boete omdat hij de visserij-inspekteur van de vis ten geschenke gaf.

DENEMARKEN

DEENSE EN WEST-DUITSE OPPOSITIE TEGEN HET OPKOPEN EN VERWERKEN DOOR RUSLAND VAN BRITSE MAKREEL

Er is vooral Deense en Westduitse oppositie te Brussel losgekomen tegenover het samenwerken van Schotse, Engelse en Ierse makreelvissers en faktorijschepen uit het Oostblok die de makreel aan boord nemen in de Britse, ofte E.E.G.-wateren, en deze ter plaatse verwerken. Als de interne E.E.G.-reglementering tussen de „Negen" doorkomt, dan zal hiervoor door de Russen, Polen en Bulgaren en andere Derde landen, een vergunning aan Brussel dienen gevraagd. In E.E.G.-kringen zal men deze vergunning niet toekennen, tenzij kompensaties vanwege de Sovjet-Unie in het hoge Noorden. Zo deze kompensatie er niet komt zou dit tevens het einde betekenen van de nu winstgevende samenwerking tussen Britten en Ieren enerzijds en de Oostbloklanden anderzijds. Zoals we vroeger in onze uitgave mededeelden, is er een uitvoerpremie voor onder meer vervroren makreel. Welnu, op 29 april trof Brussel reeds een maatregel waarbij deze produkten die op faktorijschepen van Derde landen, vervroren en bewerkt werden, en afkomstig uit de E.E.G.-wateren, geen uitvoerpremie krijgen. Gezien echter het makreelseizoen praktisch ten einde is, zal dit echter weinig of geen effekt meer hebben, tot de dag van de herfstcampagne. De Britten huurden zelfs Bulgaarse faktorijschepen met bemanning en al, om de door hen gevangen makreel aan boord te bewerken en te bevriezen. Zelfde makreel werd dan uitgevoerd naar Bulgarije en Nigeria. De Brusselse Kommissie aanziet deze manier van werken eveneens als een oneerlijke konkurrentie omdat aan boord van de schepen uit het Oostblok, de lonen en de be- en verwerkingskosten heel wat lager liggen, dan in de landen van de E.E.G. zelf. De uitvoerpremie, gelijk aan ongeveer 250 B.fr. per 100 kg. is dan ook zeker niet meer te verrechtvaardigen. Men heeft te Brussel berekend dat verscheidene honderden duizend ton makreel door deze Bulgaarse faktorijschepen bevroren werden en uitgevoerd .Er wordt nochtans bijgezegd dat nog geen uitvoerpremies hiervoor uitbetaald werden. Gezien de behandeling van de Britse makreel echter buiten de Britse 3-mijlszone gebeurde en geen Britse douane aanwezig was, is de Britse overheid belast met het eventueel toekennen van uitvoerpremies, tot geen uitbetaling overgegaan. Wat de verkopen van Britse makreel aan Russische faktorijschepen betreft, komt deze makreel niet in aanmerking voor een uitvoerpremie omdat Rusland niet behoort, zoals Bulgarije, tot de landen waarvoor de uitvoerders van een uitvoerpremie genieten. Het huren van Bulgaarse faktorijschepen was dus een speciaal opzet van de Britten om via dit Derde land, nog maar eens van een subsidie op de uitvoer te profiteren van 250 B.fr. het 100 kg. Op 1000 ton of anders gezegd 10 duizend maal 100 kg. ware dit voor de slimme Britten reeds 2,5 miljoen als toemaatje in het laadje en gezien het hier om een veelvoud van duizenden tonnen gaat, zouden de Britten op deze manier weer eens enorm van de E.E.G.-gemeenschap geprofiteerd hebben. Hier dan geen klachten tegen het E.E.G.-lidmaatschap.

150 VERLOREN GEGANE JOBS IN DEENSE VISMEELINDUSTRIE

In de maand april gingen in de Deense vismeelindustrie 150 jobs verloren vanwege de gevoelige minder aanvoer van industriële vis door de Deense vaartuigen die door de nieuwe kwotaregeling voor 1978 getroffen werden. Denemarken met zijn 3.600 vissersvaartuigen die voor zowat 2 miljoen aanvoer zorgden, waarvan het grootste gedeelte voor de vismeelfabrieken, werd, vooral in deze laatste tak, gevoelig door de nieuwe kwotareglementering in de E.E.G. getroffen. Dit is trouwens de hoofdreden waarom verleden week 800 vissersvaartuigen de voornaamste havens van Denemarken gingen blokkeren, waardoor onder meer de veerverbindingen met Noorwegen en Zweden verbroken werden. Het is echter niet alleen in de Noordzee dat de Deense visserij zwaar getroffen werd door de E.E.G.-reglementering voor bescherming van de visstocks, maar ook in de Baltische Zee werd de Deense visserij in haar aktiemogelijkheden geremd door de Zweedse verordening op de 200 mijlszone. Alhoewel wij zeker begrip hebben voor de moeilijkheden van de Deense vloot, menen wij toch dat het onverantwoord vissen voor vismeeldoeleinden moeilijk kan verdedigd worden. Het uitmoorden van de haringstocks, vooral van jonge haring heeft dit trouwens genoegzaam bewezen. Tot het ogenblik van het herstel der stocks, waarna terug de vangstkwota zullen kunnen verhoogd worden, zou de E.E.G. of minstens de Deense regering financieel moeten tussen komen, hetzij voor een uitsanering van de vloot, hetzij voor de overbrugging van de moeilijke herstelperiode voor bepaalde vissoorten.

Talrijke maatregelen worden genomen om de visserij op bepaalde vissoorten te beperken. Maar nog geen afdoende werden er genomen om de industriële visserij op ondermaatse vis radikaal te verbieden.

Zo dit geschiedde zou het zeer ongelukkig stelsel van de grote visserij kunnen opgedoekt en vervangen door wat we steeds gewild hebben, **nl.** : wil men de visserij beschermen, dat men de 12 mijlszone voor alle schepen boven de 50 Br. Ton verbieden en bepaalde visgronden gedurende bepaalde tijdstippen van het jaar verbieden, zonder te spreken van het streng reglementeren van de wijdte der netmazen.

Naar aanleiding van de vele grieven welke men thans heeft, hopen we ons standpunt in een ander artikel uiteen te zetten met de overtuiging dat dit de redding is en niet de kwotaregeling zoals we reeds altijd hebben gemeld.

Ierland

IERSE SCHIPPER WEGENS DRANKMISBRUIK ZWAAR VEROORDEELD

Een schipper uit de havenplaats Kilkeel in Ierland werd voor de rechtbank gebracht wegens zwaar drankmisbruik aan boord van zijn vaartuig. Hij bekende voor de rechtbank minstens twee drinkgelagen en werd veroorzaakt tot een boete van 36 duizend B. fr. en mag binnen een periode van 15 jaar geen vaartuig meer voeren ! Schippers die om dezelfde redenen voor de rechtbanken van Newry en Mourne in Ierland, gedaagd werden, hoorden nog zwaardere uitspraken. Het is inderdaad getuigen van een zware onverantwoordelijkheid wanneer schippers zelf drinkgelagen inrichten aan boord van de vaartuigen. Herinneren we er in dit verband aan, dat zelfs verzekeringsmaatschappijen in Groot-Brittannië en in Ierland, weigeren vaartuigen in verzekering te nemen die gevoerd worden door schippers die voor dergelijke feiten veroordeeld werden. De rederij staat dan voor de keus, ofwel een andere verzekeringsmaatschappij trachten te vinden ofwel zijn schipper af te monsteren of als gewoon bemanningslid te laten medevaren. We menen dat men niet streng genoeg kan optreden tegen dronken bemanningsleden en zeker in de eerste plaats tegenover schippers die drinkgelagen inrichten of dronken aan boord staan. Dit gebeurt althans in België niet.

WEST-DUITSE SCHIPPERS IN IERLAND VRIJGESPROKEN EN EKONOMISCH VERLIES TOEGEKEND

Twee West-Duitse schippers van de diepzeevloot die op blauwe wijting uit waren in de Ierse wateren, werden door een vaartuig van de Ierse marine opgebracht en naar de haven van Cork opgeleid. Ze werden beschuldigd in overtreding genomen te zijn bij het vissen op 11 mijl uit de Ierse kust. Voor de rechtbank wenste de openbare aanklager echter geen bewijzen van overtredingen naar voren te brengen, gezien de vangst op blauwe wijting vrij is een niet beschermd. De beide schippers werden dan ook vrij gesproken en werden daarbij nog al hun kosten uitbetaald en een bedrag van 65 duizend frank toegekend voor verlies van inkomsten voor de bemanningsleden voor het 3 dagen verplicht opliggen in de haven van Cork. Er werd geen ekonomische schadevergoeding voor visverlet voor de rederij toegekend, waarschijnlijk ook omdat dit niet door de verdediging gevraagd werd, gezien deze zelf verrast werd door het niet-vorderen door de openbare aanklager. De vergoeding voor loonverlies voor de bemanning werd door de rechtbank zelf uitgesproken buiten eigen initiatief.

IERSE SCHIPPERS ONTLOPEN WET OP MINIMUM-MAASWIJDTE

De visserij-opzieners in Ierland werden er door de minister van Landbouw en Visserij op gewezen, dat zij meer aandacht dienen te verlenen aan het vissen met ondermaatse netmaaswijdte. Voor gewone vis moeten de netten een maaswijdte van 70 mm. hebben.
Er wordt echter vastgesteld dat verscheidene vissersvaartuigen zogezegd op toegelaten haringvangst gaan met netten van 16 tot 50 mm. maaswijdte. Hierbij vangen ze heel wat verboden vis, te klein voor verbruiksdoeleinden, maar met de bedoeling deze vis voor de vismeelfabrieken te bestemmen. Het zijn doorgaans schippers die betrekkingen hebben met vismeelfabrieken, forellenfarms of nertsenkwekerijen en met de verboden ondermaatse vis goed over weg kunnen.

Wat de boeten betreft voor een eerste overtreding, zijn deze te gering om de schippers hiervan te kunnen weerhouden. Men overweegt dan ook deze te verzwaren of ook nog het gebruikte vistuig aan te slaan, zodanig, dat men het niet meer zo gemakkelijk zou wagen langs een omwegje de reglementen te overtreden.

Dit leert ons intussen dat de vissers overal dezelfde ingesteldheid bezitten, namelijk het onmiddellijk gewin, ook al werpen zij hiermede de eigen ruiten in. Verder leert ons dit eveneens dat de producentenorganisaties in gelijk welk land, altijd op de overtredingen wijzen die in andere landen gebeuren, maar liefst zedig zwijgen over wat voor eigen deur voorvalt. Het is menselijk, maar toch is het jammer, dat men moet vechten tegen de vissers zelf om hen te trachten een gewaarborgde toekomst te bezorgen.

DE FAROË WEET VAN AANPAKKEN !

In de Faroë-wateren waren begin mei twee Schotse vaartuigen aan het vissen op de blauwe wijting toen zij het bezoek kregen van marine-inspekteurs van het oeverland. Niettegenstaande de vangst op blauwe wijting in de gemeenschapswateren vrij is en deze evenmin in de Faroë beschermd is, stelde het zich toch uit, dat hiervoor vergunningen vereist zijn die Brussel, als een gevolg van een overeenkomst met de Faroë, mag uitschrijven, nochtans in beperkte hoeveelheid. Er is inderdaad toegelaten 15 duizend ton blauwe wijting in Faroëwateren weg te vissen. Toen men tevergeefs kontakt met Brussel zocht waar men wegens de feestdagen van 1 mei de burelen gesloten had, schreef de Faroë zelf twee vergunningen uit voor de Schotse schippers ! In Brussel zit men hier nu mede verveeld omdat er slechts 15 vergunningen mogen uitgeschreven worden en er reeds 35 vergunningen door Franse en Duitse rederijen aangevraagd werden met daarbij nog 19 door de Britten.

Eens te meer stellen we vast dat de ambtenarij, ook in EEG-verband veel tijd nodig heeft.

Is het bestaan van V.O.Z.O.R. nog verantwoord ?

DE REDERSCENTRALE MEENT VAN WEL

Met verbazing stellen we vast dat er in het informatiebladje van de Rederscentrale, een artikel verschijnt onder de hoofding VOZOR waarin het bestaan van deze instelling verdedigd wordt ! We lezen inderdaad tekstueel dat wel de vraag wordt gesteld of de aldaar beschikbare gelden wel ten dienste van de visserij zouden worden aangewend, maar dat de hoofdvraag hierbij evenwel is, of VOZOR al dan niet nog redenen tot bestaan heeft. Hieruit volgt dus dat het ter beschikking stellen voor de visserij van de vele tientallen miljoenen die door deze instelling nodeloos beheerd worden, maar van ondergeschikt belangs is en komt het secretarisje van de Rederscentrale die zijn beheerders negeert tot een konklusie die rechtstreeks tegen de belangen van alle reders ingaat. Hij zegt dat er nog steeds gevallen zijn waarin VOZOR moet tussenkomen. Gevolgen van de oorlog zou men ook nu nog ondervinden. Niet langer dan vorige week melden zij het ophalen van dieptebommen in de kreeftenput. Dit zijn oorlogsrisikos die gedekt zijn door VOZOR. Ook proefbommen nu door vliegers in zee gedropt zijn volgens dat ventje ook oorlogsrisico's.

Dat VOZOR echter geen bestaanrecht meer heeft, dat wensen we hier nog maar eens duidelijk te maken. De minimale oorlogsrisiko's kunnen gemakkeilijk door de verzekeringsmaatschappijen opgevangen worden zonder verhoging van premie en hierdoor zou VOZOR kunnen opgedoekt worden en de vele tientallen miljoenen die door de visserij gevormd zijn, terug naar de visserij gaan.

Aan de minister werd op die vraag reeds meer dan één jaar geleden geantwoord.

De bewering in het informatieblad van de rederscentrale of liever van zijn secretaris, dat het ophalen van dieptebommen in de kreeftenput, hetgeen nog maar onlangs gebeurde, oorlogsrisiko is die gedekt wordt door VOZOR, is ook met een korreltje zout te nemen. We hebben inderdaad kunnen vernemen dat deze dieptebommen van recente makelij zijn en er niet zo lang geleden gedropt werden door Nederlandse vliegers waarschijnlijk ten titel van oefening, ofwel om zich van deze dieptebommen af te maken op plaatsen waar de eigen Nederlandse visserij niet komt. VOZOR zou wellicht kunnen aantonen of bewijzen dat het hier niet om oorlogsrisikos gaat, dat wil zeggen om oefeningen. We zouden ons dus met een kwasi-zekerheid kunnen uitspreken dat het ophalen van dergelijke dieptebommen en de eventuele ontploffingsschaden hierdoor ontstaan niet als oorlogsrisiko moeten aanzien worden door deze instelling. De Rederscentrale schijnt in ieder geval al te gemakkelijk voorvallen en redenen naar voor te brengen om het bestaan van VOZOR aanvaardbaar te maken en zelfs noodzakelijk. We kunnen ons gerust de vraag stellen wat onder de stelling van het secretarisje van de Rederscentrale verscholen zit om niet langs de zijde van de visserij te moeten staan, maar integendeel 'n stelling te gaan verdedigen die tegen de belangen van de visserij in het algemeen en van de leden van de Rederscentrale in het bijzonder indruist.

En sedert wanneer is de rederscentrale een «one man show» geworden, waar het een bediende toegelaten is alles zo maar te schrijven en te doen zonder zijn beheerraad te raadplegen.

De laksheid van die beheerraad is een triestig voorbeeld van wat daar gebeurt.

Miljoenen van de bijdrage der reders, die het al zo moeilijk hebben, worden daar te grabbel gegooid. Overal wordt naar besparingen gestreefd. Hier wordt geleurd met de centen van de brave man.

FONDS VOOR UITBREIDING KOOPVAARDIJ EN VISSERSVLOOT

Wet gewijzigd

In het Staatsblad van 6 mei verscheen een wet van 7 april 1978, dit fonds dat in de huidige omstandigheden te klein is gebleken, vermeerderend.

Deze wet luidt :

ART. 1 — Artikel 2 van de wet van 23 augustus 1948 strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij- en de vissersvloot, en houdende instelling, te dien einde, van een Fonds voor het uitreden en aanbouwen van zeeschepen, gewijzigd bij de wet van 18 juni 1976, wordt door de volgende bepaling vervangen :

«Artikel 2. Het bedrag van de waarborgen bedoeld in artikel 1, b) wordt vastgesteld op 18 miljard frank.

» Boven een bedrag van 15 miljard frank mag het bedrag van deze waarborgen slechts verhoogd worden bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit en met een tranche van 3 miljard frank».

ART. 2 — In artikel 6 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 13 juli 1971 en 18 juni 1976, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1e In het eerste lid worden de woorden «14 miljard frank» vervangen door de woorden «23 miljard frank».

2e In het tweede lid worden de woorden «10 miljard frank» en «2 miljard frank» onderscheidenlijk vervangen door de woorden «17 miljard frank» en «3 miljard frank».

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het Belgisch Staatsblad zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 7 april '78

NIEUWE MARKT VOOR MAKREEL-PRODUKTEN IN ENGELAND

OOK VERS IN RESTAURANTS

Bij afwezigheid van tarwe krijgt de rogge een betere kans. Dit is ook zo voor wat de makreel betreft, die door de afwezigheid van haring betere kansen krijgt. De verwerkingsindustrie heeft zich nu ook in Engeland tot de makreel gewend en de resultaten zijn zeer positief. Er is dan ook 'n nieuwe markt ontstaan voor deze vis, vooral dan voor 't verwerkt produkt, maar eveneens in verse toestand. Verscheidene landen trachten zich in deze nieuwe markt in te werken en de Britse verwerkende nijverheid heeft nu onderhandelingen aangeknoopt met de producenten om een vaste prijs te bepalen voor de makreel zodanig, dat zij met het buitenland zouden kunnen konkurreren en een vaste positie op de wereldmarkt veroveren. Deze onderhandelingen kwamen reeds tot resultaat wat de technische kant betreft, zoals landingen, hoeveelheden, aanvoerperiode, enz. Maar men is nog niet tot overeenkomst gekomen wat de prijs betreft. Het is natuurlijk daar dat de belangen van de verwerkingsindustrie en van de producenten het meest tegengesteld zijn.

Ter gelegenheid van ons bezoek aan Londen, zagen we op de spijskaart van een groot hotel, als voornaamste gerechten place, cod, schelvis en... makreel.

En om dit restaurant eer aan te doen vroegen we een vers gekookte makreel

Zeggen we terstond dat de kwaliteit en de smaak uitstekend waren en niet beter had kunnen opgediend worden.

Een andere dag waren we bij Lloyds in het restaurant en bij Lloyds agents uitgenodigd. Ook hier werd als voorgerecht gekookte verse makreel voorgeschoteld.

We hebben niets smakelijker gegeten.

Wij geven dit als tip aan onze talrijke spijshuizen.

Wie eenmaal vers gekookte makreel gegeten heeft, vraagt er nog.

DE BELANGSTELLING VAN ONZE AMBTENAREN VOOR DE ZEEVISSERIJ GROEIT

Dat er in de laatste jaren zowel bij Verkeerswezen als bij Landbouw veel meer belangstelling ten goede is gekomen voor de visserij, bewijst de trip welke heden donderdag in zee wordt gedaan door deze.

Inderdaad, elkeen weet dat sedert een vijftal jaar de O.29 «Broodwinner», eigendom van schipper reder Frans Deschepper door het Ministerie van Verkeer gecharterd werd om aan de leerlingen van de hoogste klas van onze verschillende visserijscholen praktische lessen te geven in zee. Schipper Van Craeynest van Nieuwpoort met zijn vijfkoppige bemanning is daar de man voor.

Deze opleiding heeft haar grootste nut nu de visserij technisch zeer snel evolueert en de theoretische lessen in de scholen, niet opwegen kunnen tegen de praktijk.

Heden donderdag dus te 8 uur is de zo pas benoemde Sekretaris Generaal van Verkeerswezen, Marcel Poppe, vergezeld van Direkteur Generaal (ook deze week als dusdanig benoemd) Robert Van Craeynest ,de heer Gerkens, Direkteur Generaal bij de Algemene Diensten van Verkeer, de heer Dewolf, Kabinetschef van de Minister, de heer Vanloocke, nautisch raadgever, een paar journalisten en de radio met dit vaartuig voor gans de dag naar zee gegaan.

Verder nog de heer Seynaeve, Direkteur-Generaal van het Vervoer bij het Ministerie van Verkeer en de niet minder gekende Inspecteur Generaal van het Toerisme, de heer Haulot, zonder tenslotte Dries Claeys te vergeten als voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij

Dat ook de Radio er zal tegenwoordig zijn, is een goede zaak.

Maar zo'n ritje met jonge leerling-vissers die ter visserij togen, zou ook de Belgische televisie wel hebben mogen ten nutte maken, waar ze zo dikwijls tegenwoordig zijn op onbenulligheden.

Uit dit alles kunnen we dus bemerken dat bij ons Zeewezen, vergeleken bij vroeger zijn belangstelling, voor de visserij veel verbeterd is, want ook in het kader van de scheepsjongens waar bestuursdirekteur P. Vandersteen ook hier zeer nuttig werk verricht, is er een kentering ten goede

En dat kan ons in deze voor de visserij zeer moeilijke ogenblikken, slechts verheugen.

P.V.

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

Ing. A. Verbaan, Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, Afdeling Technisch Onderzoek

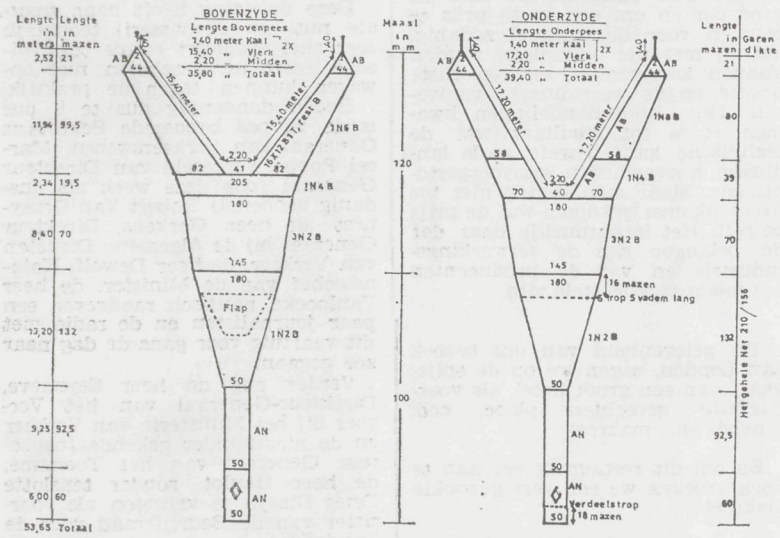
DE DEENSE SPANZEGEN-VISSERIJ

Inleiding

Gedurende de laatste jaren heeft de Afdeling Technisch Onderzoek zich georiënteerd over de mogelijkheden van de zgn. „Deense Spanzegen" voor de Nederlandse visserij op rondvis.
De Deense Spanzegen visserij kan worden gezien als zijnde een alternatief voor de Snurreveraad-visserij (Danish-Seining) en Scottish seining (Fly-dragging).
Er zijn een aantal aspekten die er toe hebben geleid dat onderzoek naar de mogelijkheden van deze visserijmethode ter hand is genomen, namelijk:

a. De vissende snelheid bij de Deense Spanzegen-visserij is gering (1,5 - 2,5 kn).
   Het heeft een **energie-** en dus **kostenbesparend** effekt tot gevolg.
b. Tengevolge van het toepassen van relatief grote mazen in het net (achternet 10 cm gestrekte maas) en het feit dat tengevolge van de lage vissende snelheid de mazen maar weinig worden dichtgetrokken, zal een meer **selektieve** bevissing bereikt worden.

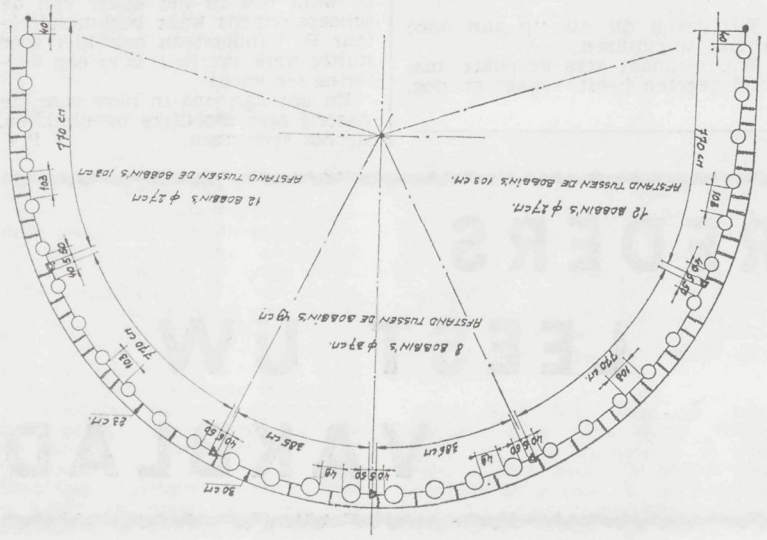
Daar het vistuig is uitgerust met een zgn. bollen- of klossenpees is het hierdoor uitzonderlijk geschikt om in die gebieden te worden gebruikt waar de bodemgesteldheid nu niet direkt ideaal te noemen is (o.a. stenen e.d.).
In 1976 is uit het bedrijfsleven het verzoek naar voren gekomen om tot introduktie van deze visserijmethode, door middel van experimentele reizen, over te gaan.
In de maanden mei en juni 1977 is, aan boord van een span uit Urk, met deze visserijmethode geëxperimenteerd.



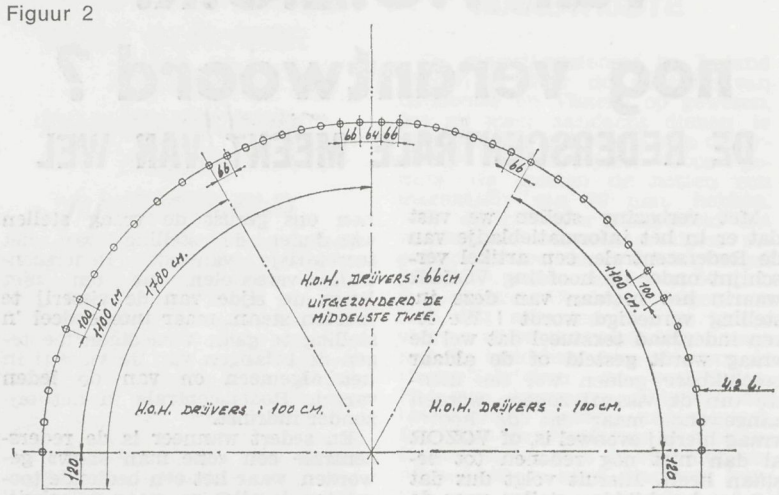
Figuur 1

Gegegenvs vistuig (Deense Spanzegen)

De Deense spanzegen is opgebouwd volgens onderstaande specifikatie:
— Het net (zie figuur 1) heeft een bovenpees en onderpees met een lengte van respektievelijk 35,80 m en 39,40 m.
— Vóór de grondpees is een zgn. bollen- of klossenpees bevestigd (zie figuur 2).
— Op de bovenpees is drijfvermogen aangebracht bestaande uit kunststof bollen (zie figuur 3).

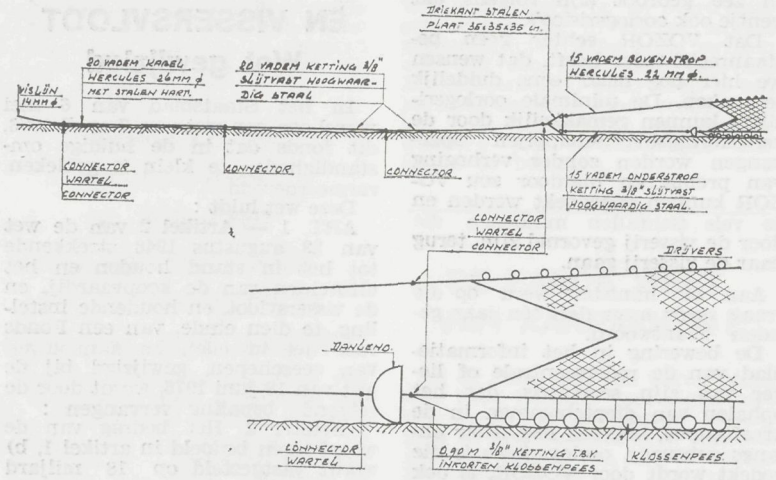


Figuur 2



Figuur 3

— Het voortuig (zie figuur 4) bestaat uit:
  — 2 onderstroppen, elk 27,50 m (15 vdm) lang van 10 mm ø (3/8") slijtvast hoogwaardig stalen ketting (breeksterkl ca 12,6 tonf.). De onderstroppen zijn aan de netzijde voorzien van een Danleno.
  — 2 bovenstroppen, elk 27,50 m (15 vdm) lang van 22 mm ø Deens Hercules-kabel (breeksterkte ca 9,25 tonf.).
  — 2 stel „kabels"; elke „kabel" 36,60 m (20 vdm) lang, van 10 mm ø (3/8") slijtvast hoogwaardig stalen ketting.
  — 1 stel kabels; elke kabel 36,60 m (20 vdm) lang van 26 mm ø Deens Herculeskabel, voorzien van een stalen hart (breeksterkte ca 19 ton.).
  — Per schip ca. 1460 m (800 vdm) vislijn van 14 mm ø mijnendraad (breeksterkte ca 12,5 tonf.).



Figuur 4

TOELICHTING OP HET VISSEN MET DE „DEENSE SPANZEGEN"

Aan de hand van een aantal schetsen zal getracht worden een duidelijke uiteenzetting te geven over hoe gehandeld en gewerkt moet worden bij het uitzetten, het vissen en het halen van de Deense spanzegen.
Deze beschrijving geldt voor schepen die over het heg (achterschip) vissen, waar ter plaatse een nettentrommel is opgesteld. Bij het vissen vanuit de zij, dat uiteraard ook wordt toegepast vooral door onze buurlanden, moet men bij het uitzetten en inhalen van het net rekening houden met de richting van wind en zeegang.

Het uitzetten

Schip A begint met het net uit te stomen tot aan de Danleno (zie figuur 5). Schip B manoeuvreert langzaam in een zodanige positie langszij A dat gemakkelijk van schip B een werplijn, bevestigd aan de kabel, kan worden overgegooid.
Op schip A is het net met stroppen nog ingesloten in de thuishalers. Aan

(Vervolg blz. 9)

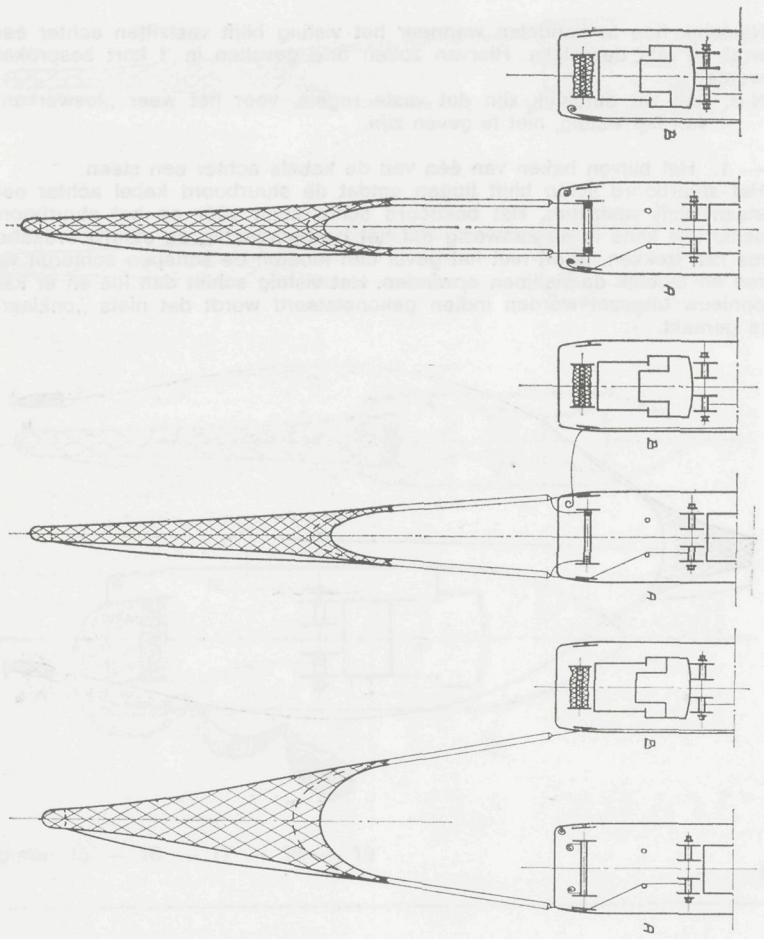
(Vervolg van blz. 8)

stuurboordzijde van schip A wordt nu de kabel aan de Danleno ingepikt. Aan de bakboordzijde (achter) ligt een afstoptouw gereed. hiermee worden de bakboord stroppen afgestopt.

Het vistuig wordt nu verder uitgevierd en komt aan stuurboordzijde strak in de kabel en aan de bakboordzijde strak in het afstoptouw te hangen (afstoptouw dubbel inscheren in verband met slippen).

Van schip B, dat nu in positie is gekomen, wordt een werplijn, bevestigd aan de kabel, overgegooid (zie figuur 6). Het touw wordt in ingehaald en het einde van de kabel wordt aan de bakboord Danleno bevestigd. De kabel van schip B wordt „stijf" gewonden. De thuishaler wordt uitgepikt en het afstoptouw losgemaakt.

De bakboordstroppen van het vistuig zijn nu verbonden met schip B (zie figuur 7).



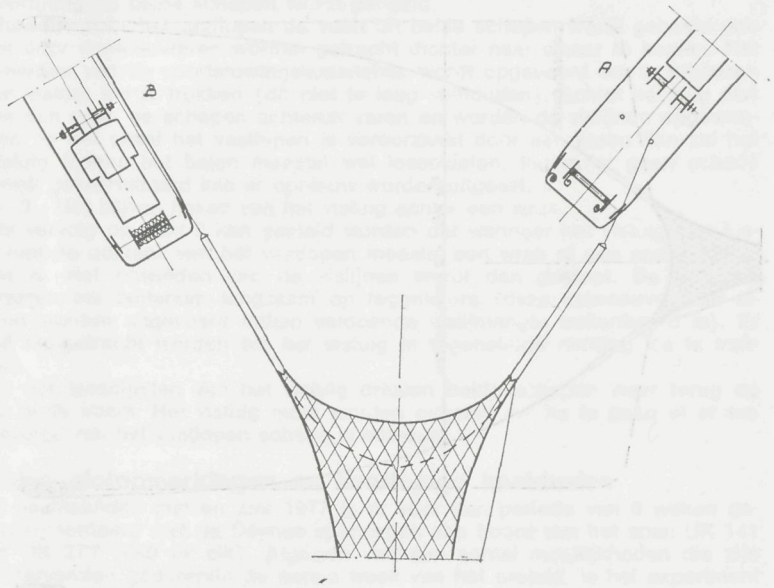
Figuren 5 — 6 — 7

Speciaal voor het geval er met lange stroppen wordt gevist is het aan te raden om met de lieren het vistuig „stijf" voor te winden om te zien of de stroppen niet „onklaar" zijn geraakt. Hierna draaien de schepen uit elkaar. Dit moet langzaam geschieden. Het net met de bollen- of klossenpees wordt strak getrokken en men kan zo nagaan of dit ook „klaar" zit (zie figuur 8).

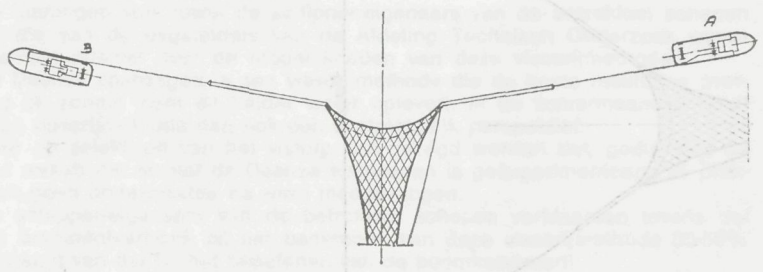
Om van het begin van de trek een zo'n breed mogelijk beviste strook te krijgen is het belangrijk, dat de schepen nog verder van elkaar afdraaien zodat ze praktisch op elkaars tegenkoers komen (zie figuur 9). De kabels met daarna volgend de vislijnen worden gelijktijdig uitgevierd. Bij het uitvieren, *dat tamelijk snel moet gebeuren, maakt de hoofdmotor 3/4 van het* nominale toerental.

Op ca. 1/10 mijl uit elkaar draaien de schepen naar een parallelle koers en stomen de vislijn verder uit tot de gewenste lengte (zie figuur 10). Bij *een waterdiepte van ca 25 m bedraagt de uit te vieren vislengte 300 vdm.* **Is de gewenste uit te vieren vislijnlengte bereikt dan wordt het toerental van de voorstuwingsinstallaties zoveel mogelijk verminderd de** lieren worden gestopt en de breidelhaken aan schalmen, gesplitst in de vislijnen, ingepikt. De vislijnen worden verder uitgevierd tot de breidels „stijf" staan (vissen in breidels).

Figuur 8



Figuur 9



De toerentallen van de hoofdmotoren worden nu zo ingesteld dat een vissende snelheid tussen de 1.5 en 2.5 kn wordt verkregen en de trekkracht per vislijn tussen 1 en 2 tonf. bedraagt. De schepen vissen nu (zie figuur 11).

Het vissen

Gedurende het vissen moet er aan de volgende punten nauwlettend aandacht worden geschonken :

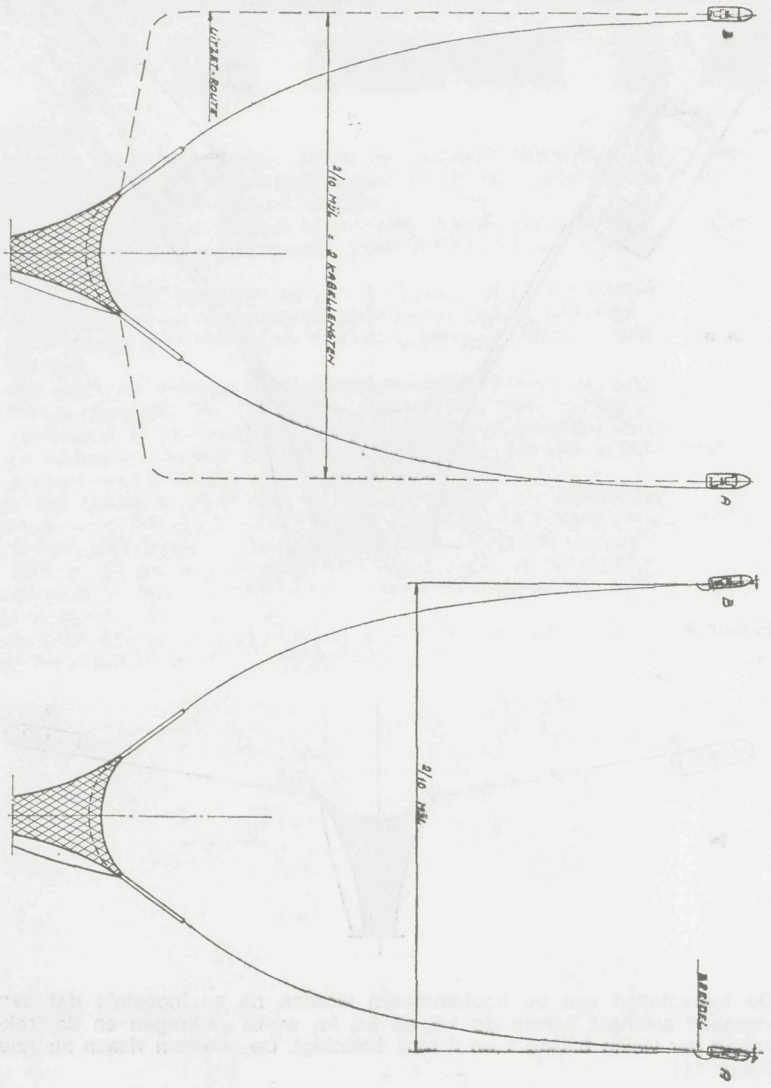
- De vissende snelheid mag **nooit** de 2.5 kn overschrijden, en 't liefst ook niet lager dan 1.5 kn worden.
- In verband met meestal niet identieke voortstuwingsinstallaties van beide schepen, moeten de respektievelijke trekkrachten in de vislijnen regelmatig met elkaar vergeleken worden. Dit doen de schippers door kontinu kontakt met elkaar te houden via de V.H.F. (spoetnik). De eerder genoemde waarden van 1-2 tonf. is een graadmeter om een zo'n goed mogelijke visnamigheid van het vistuig te garanderen.
- Het schip dat het net heeft, bepaalt en houdt koers. In dit geval is dit schip A.
- Schip B zorgt ervoor met behulp van de radar dat de afstand tussen beide schepen konstant blijft (2/10 mijl).
- *Wanneer langs een Decca-lijn wordt gevist dan houden beide schepen* deze koers aan.

Om de schepen, tijdens het vissen, op 2/10 mijl uit elkaar te houden, ligt de koers van beide schepen ca 1 streek (11°15') uit elkaar, afhankelijk van stroom, weersomstandigheden, etc. Bij het van koers veranderen, door welke oorzaak dan ook, moeten de beide schepen hun snelheid aanpassen om op dezelfde hoogte en afstand van elkaar te blijven. Bij scherpe koersveranderingen, b.v. tijdens het vissen op een klein bestek, is aan te raden de vislijnen en kabels op te winden tot aan de Danleno's, dan pas te draaien en weer opnieuw uit te zetten. Alvorens echter de vislijnen weer op te winden moeten de schepen langzaam dichter naar elkaar toekomen. Gedurende het halen van het vistuig kunnen de schippers reeds konstateren of het goed gevist heeft.

De vislijnen moeten namelijk over een afstand van 120-150 vadum, door het slepen over de zeebodem blank geschuurd zijn. Dit veroorzaakt het zgn. *„herding" effekt dat de vis tussen de vislijnen en kabels houdt.*
Wordt er gekonstateerd dat de vislijnen maar over een veel kleinere afstand blank geschuurd zijn, dan is de oorzaak meestal dat de vissende snelheid te hoog is geweest.

(Vervolg blz. 10)

(Vervolg van blz. 9)



Figuren 10 — 11

Het halen

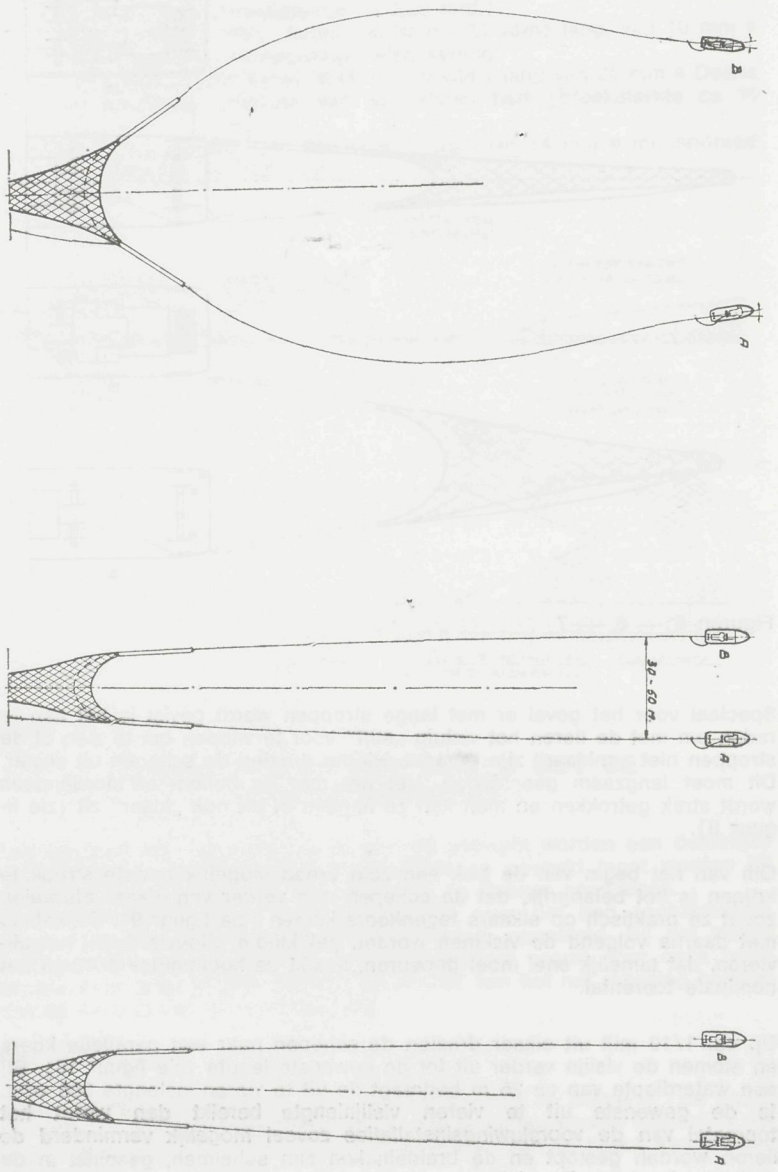
Het einde van de trek is daar ! De Schepen draaien beide 1 streek naar elkaar toe, met behoud van snelheid en trekkracht (zie figuur 12).
Te snel naar elkaar toedraaien kan tot gevolg hebben dat er vis die zich tussen de vislijnen en kabels bevindt niet gevangen wordt.
Zijn de schepen op een afstand van 30-50 m van elkaar gekomen dan gaan ze op een parallelle koers. Het naar elkaar toekomen van de vislijnen duurt ca 5-10 minuten. Wanneer de vislijnen recht achter de schepen staan wordt de vissende snelheid opgevoerd tot ca 3 kn (zie figuur 13).
De reden voor het opvoeren van de vissende snelheid is het volgende : Gedurende het vissen bevindt de opgejaagde vis zich tussen de stroppen vóór de netmond, en ook uiteraard in het net. Het vergroten van de vissende snelheid heeft nu tot gevolg dat de vis van vóór de netmond ook in het net terecht komt. Dit gaat zo ca. 5 minuten door. Nu worden de motoren zachter gezet en de lieren in bedrijf gesteld. De vislijnen worden ,,stijf'' getrokken, en de breidelhaken kunnen worden uitgepikt (zie figuur 14).
Getracht moet nu worden om vislijnen en kabels zo snel maar ook zo gelijk mogelijk op te winden. Ook moet er opgelet worden dat de schepen niet naar het vistuig wordt getrokken; er moet een voortgang van ca 0.5 kn blijven. Door het halen zijn de schepen ook dichter bij elkaar gekomen. Het opwinden wordt gestopt als op beide schepen de Danleno's vóór komen. Bij het opwinden van het laatste gedeelte van de kabels laat men de lieren aanzienlijk langzamer draaien.

Op schip A wordt nu de thuishaler op de stuurboord Danleno ingepikt. Een sterk en lang stuk touw wordt naar schip B overgegooid en ingepikt op de bakboord Danleno (zie figuur 15). Dit touw wordt met behulp van een los- of verhaalkop op schip A ingehaald; schip B geeft met de lier ,,loos'' in de bakboord kabel. Het touw wordt zover opgewonden dat de andere thuishaler van de nettentrommel op de bakboord Danleno wordt ingepikt. Nu wordt de bakboord kabel van de Danleno losgemaakt en door de lier van schip A opgewonden (zie figuur 16). De nettentrommel wordt nu in bedrijf gesteld en de thuishalers worden ,,stijf'' gewonden. De stuurboord kabel en het zgn. inhaaltouw (aan bakboord) kunnen worden losgemaakt van de Danleno's; schip A kan nu beginnen de stroppen en het net op de nettentrommel te winden (zie figuur 17).
In de praktijk is gebleken dat niet de gehele klossen- of bollenpees op de trommel behoefde te worden gewonden. De middeling van deze pees bleef buiten boord, wat het opnieuw uitzetten zeer vergemakkelijkte (zie figuur 18).
Daar het net van de ,,Deense spanzegen'' relatief klein is kan nu al, door met het schip te draaien (naar stuurboord) en de keerkoppeling in de achteruitstand te zetten, het net naast het schip worden gebracht. De vangst wordt nu ,,paksgewijs'' aan boord gehesen (zie figuur 19).
Zodra schip B vrij is van het vistuig kan het een aantal dingen gaan doen :
1. Het kan met behulp van zijn visopsporingsapparatuur in de direkte omgeving op zoek gaan naar koncentraties.
2. Het kan zijn eigen net op de nettentrommel uit gaan vieren, b.v. in verband met ernstige schade aan het net van schip A. In de volgende trek wordt schip B dan schip A enz.
3. Bij grote vangsten kan hij een gedeelte ervan overnemen om te verwerken.

Een aantal zaken zijn nog vermeldenswaardig

Namelijk hoe te handelen wanneer het vistuig blijft vastzitten achter een wrak of iets dergelijks. Hiervan zullen drie gevallen in 't kort besproken worden.
N.B. Het zal duidelijk zijn dat vaste regels, voor het weer ,,loswerken'' van het vistuig, niet te geven zijn.

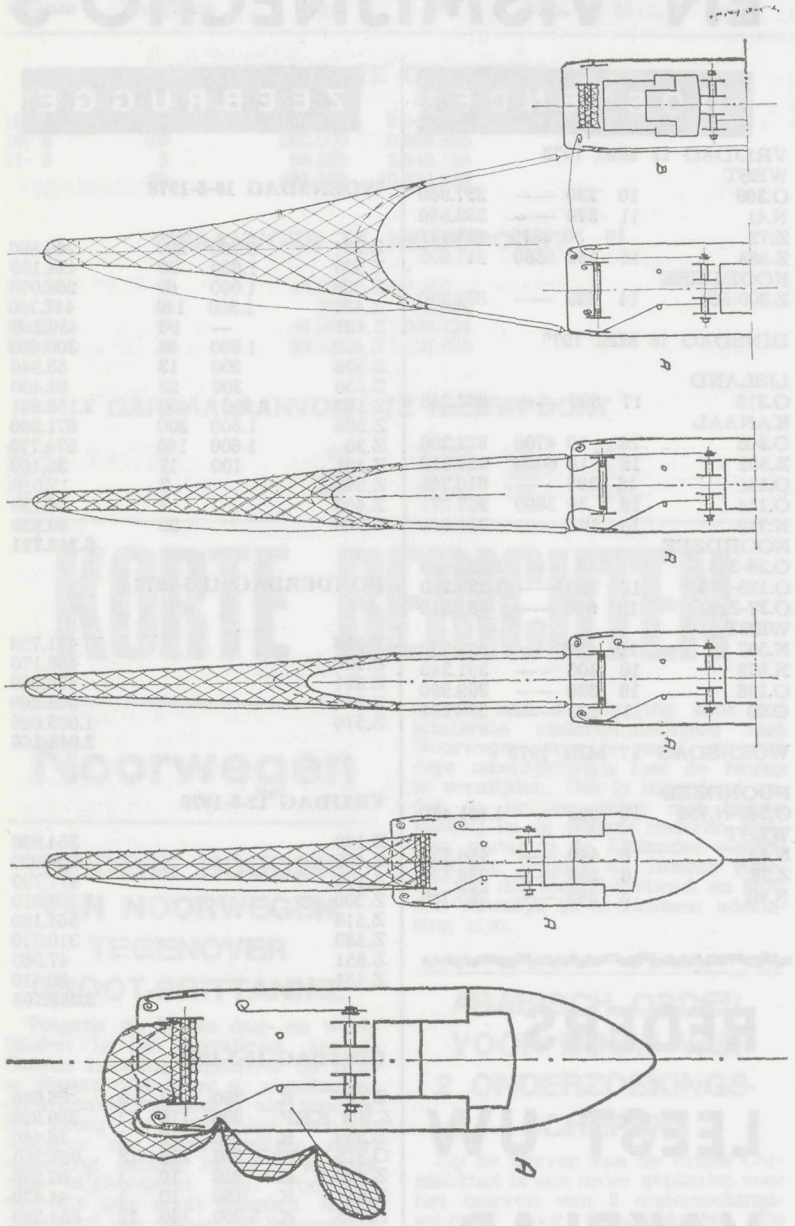
— 1. Het blijven haken van **één** van de kabels achter een steen.
Het stuurboord schip blijft liggen omdat de stuurboord kabel achter een steen blijft vastzitten. Het bakboord schip komt vóór op het stuurboord schip. De kans is nu aanwezig dat het bakboordschip de stuurboordkabel los kan trekken. Is dit niet het geval dan moeten de schepen achteruit varen en tegelijk de vislijnen opwinden. Het vistuig schiet dan los en er kan opnieuw uitgezet worden indien gekonstateerd wordt dat niets ,,onklaar'' is geraakt.



Figuren 12 — 13 — 14

(Vervolg blz. 11)

(Vervolg van blz. 10)



Figuren 15 — 16 — 17 — 18 — 19

— 2. Het blijven haken van het vistuig achter een steen zodanig dat de voortgang uit **beide** schepen wordt gehaald.
Wanneer door het vastlopen de vaart uit beide schepen wordt gehaald dan zal door manoeuvreren worden getracht dichter naar elkaar te komen. Het toerental van de voortstuwingsinstallaties wordt opgevoerd om te proberen het vistuig los te trekken (dit niet te lang volhouden). Schiet het tuig niet los dan gaan de schepen achteruit varen en worden de vislijnen opgewonden. In het geval het vastlopen is veroorzaakt door een steen dan zal het vistuig tijdens het halen meestal wel losschieten. Indien er geen schade wordt gekonstateerd kan er opnieuw worden uitgezet.
— 3. Het blijven haken van het vistuig achter een wrak.
Als vervolg op punt 2 kan gesteld worden dat wanneer het vistuig niet losschiet de oorzaak van het vastlopen meestal een wrak of een ander obstakel is. Het opwinden van de vislijnen wordt dan gestopt. De schepen draaien elk buitenom langzaam op tegenkoers (deze manoeuvre kan alleen worden uitgevoerd indien voldoende vislijnlengte buitenboord is). Er zal nu getracht worden om het vistuig in tegenstelde richting los te trekken.
Na het losschieten van het vistuig draaien beide schepen weer terug op de oude koers. Het vistuig moet worden gehaald om na te gaan of er ten gevolge van het vastlopen schade is ontstaan.

Enige slotopmerkingen en voorlopige konklusies

In de maanden mei en juni 1977 is er voor een periode van 6 weken geexperimenteerd met de Deense spanzegen aan boord van het span UK 141 en UK 271 (660 pk elk). Afgezien van een aantal moeilijkheden die zijn ondervonden gedurende de eerste week van het projekt, is het experiment suksesvol verlopen.
In de maand augustus j.l. hebben medewerkers van de Afdeling Technisch Onderzoek voor een periode van vier weken als begeleider gefungeerd, bij het introduceren van deze visserijmethode, aan boord van het span SCH 28 en SCH 132 (800 pk elk).
De meningen van zowel de schipper-eigenaars van de betrokken schepen als die van de begeleiders van de Afdeling Technisch Onderzoek waren unaniem positief over de mogelijkheden van deze visserijmethode.
De Deense spanzegen is een visserijmethode die de beste resultaten overdag bij zonnig weer en helder water oplevert. In de zomermaanden biedt deze visserijmethode dan ook een aantrekkelijk perspektief.
Over de selektiviteit van het vistuig kan gezegd worden dat, gedurende de tien weken dat er met de Deense spanzegen is geëxperimenteerd, er praktisch geen ondermaatse vis werd meegevangen.
De schipper-eigenaars van de betrokken schepen verklaarden tevens dat het brandstofverbruik bij het beoefenen van deze visserijmethode 35-50% bedraagt van dat bij het beoefenen van de boomkorvisserij.
Ook is gedurende het experimenteren gebleken dat het vissen op scherpe grond en in de stenen met weinig netschade kan worden uitgeoefend (uiteraard gelden hier ook beperkingen).
Het onderzoek naar de toepasbaarheid van de Deense spanzegen zal in 1978 worden voortgezet, maar dan ook voor grotere vermogens.
De auteur van dit artikel wil zijn dank uitspreken aan de heren Gielbert, Pronk, Kraayenoord, v.d. Hak en Duyndam, van de Afdeling Technisch Onderzoek, die met hun adviezen het mogelijk hebben gemaakt dat dit artikel geschreven kon worden.
Als slot wil de Afdeling Technisch Onderzoek speciaal Mr. Jimmy Robertson van de White Fish Authority uit Hull bedanken voor de adviezen die hij heeft gegeven in de beginperiode van het experiment.

Uit «Visserij»
voorlichtingsblad van de Nederlandse visserij

Voor wanneer Kustwacht maatregelen ?

Aan de minister van Buitenlandse Zaken en Staatssekretaris voor Streekekonomie werd door volksvertegenwoordiger E. Vansteenkiste een vraag gesteld betreffende een kustwacht voor België. Deze vraag luidt als volgt :

Sedert 1973 bestaat er een zogenaamd «permanent (inter-ministerieel) comité voor het zeerecht», dat wordt voorgezeten door een ambtenaar van het departement van Buitenlandse Zaken.

Met alle respekt kan ik, mij steunende op officiële informatie in mijn bezit, mij niet van de indruk ontdoen, dat er van dit comité niet direct een grote politieke activiteit uitgaat. Dit steekt eerder schril af tegen de bekommernis en de directe aanpak door de regeringen van onze naaste buurlanden, wat het toezicht en de naleving betreft van de nationale en internationale wetgevingen en overeenkomsten inzake de territoriale wateren (ik denk bijvoorbeeld aan de bestrijding van de criminaliteit, de bescherming van de visstand, de schaaldieren- en weekdierenstand, de verontreiniging door olie, de uitoefening van de visserij, de toekomstige uitbating van het continentaal plat, enz.).

Er kan niet worden ontkend noch betwist dat de betrokken departementen en diensten (vertegenwoordigd in dit permanent comité), over slechts heel bescheiden middelen en mogelijkheden beschikken om hun taken behoorlijk aan te kunnen. Bewijs daarvan zijn de in aantal en belangrijkheid toenemende vragen tot hulp en bijstand die van hen uitgaan en niet zelden gericht worden tot het departement van Landsverdediging.

Ter illustratie verwijs ik naar een artikel dat verscheen in een krant op 12 juli 1977 : Iedereen mag voor onze kust onbestraft smokkelen en storten. Onze zeevaartpolitie heeft zelfs geen eigen boot, waarbij de hoofdwaterschout als zijn mening te kennen gaf dat zijn ambt onder meer een degelijke radarinstallatie zou moeten hebben. Het departement van Landsverdediging beschikt hierover aan onze kust.
(Verscheen in „Het Visserijblad")

Noorwegen en Denemarken, geconfronteerd met gelijkaardige problemen, hebben besloten tot het oprichten van een kustwacht in samenwerking met hun marine.

Canada, Portugal en Frankrijk overwegen eenzelfde oplossing. Het zal U bovendien niet onbekend zijn dat de USA voor deze opdrachten beschikt over een «US Coast Guard» dit sedert jaar en dag.

Het ligt nu wel niet in mijn bedoeling hetzelfde voor ons land voor te stellen. Wel dring ik ten zeerste aan opdat op regeringsniveau onverwijlde maatregelen zouden moeten worden getroffen, opdat België alle, haar toevertrouwde opdrachten op dit vlak niet alleen behoorlijk zou kunnen volbrengen, doch tevens op de meest rationele wijze hiervoor zou instaan, zonder onnodige uitgaven voor de reeds zo fel gehavende schatkist. Een Ministercomité ad hoc zou hier belangrijk werk kunnen leveren. Graag uw antwoord.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Opnieuw een verkoopdag minder deze week. Weer een maandag die wegviel als verkoopdag. Of dat geschaad heeft aan de prijzen laten we in het midden. Er werd immers zeer veel gul aangevoerd en die was in hoofdzaak klein en zeer klein. Die geraakte toch nog allemaal verkocht dank zij belangstelling vanwege de uitvoer. Voor de drie spannen die dinsdag verkochten werd het dank zij de grote vangsten toch een eerste flinke reis van het nieuwe «gullenseizoen». De hoogste opbrengst was voor de O.135-O.275 die het tot 1,3 miljoen brachten. Rond de 24 F voor de kleine gul en tussen 25 en 36 F voor de grotere soorten. Kabeljauw noteerde opnieuw minder dan verleden week : 45 F.

Voor de enige IJslandse vangst die deze week dinsdag op de markt was, bleek er weinig belangstelling te zijn. In elk geval werden erg matige prijzen opgetekend waarbij kabeljauw rond de 27 F, schelvis van 16 naar 32 F en koolvis van 14 naar 17 F kreeg. Leng zakte ook onder de 20 F terwijl de zowat 10 manden rode zeebaars rond de 41 F noteerden. Voor heilbot werd tussen 110 en 176 F genoteerd. Schotse schol zakte naar 15 F en de uiteindelijke opbrengst bedroeg amper 863.000 F. Iets meer dan 1000 F de ben dus voor deze vangst.

Tong kregen we vrijdag en dinsdag. In totaal ongeveer 25.000 kg. De grote soorten noteerden tussen 170 en 200 F, de bloktong lag daar een eind onder met 150 F en de kleinere soorten kregen tussen 110 en 135 F. De uitvoer was eens te meer de voornaamste afnemer van de grote en de kleine soorten. Weinig andere vis voor deze bokkenvissers die amper aan een 20-tal mandjes geraakten. Het moest dus allemaal van de tongen komen.

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE DOVER/FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 21 tot 27 mei 1978.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Dagelijks te 8.35 11.05 15.40
Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 5.15 11.15 20.15
Op 21, 22, 23 en 24 mei 1978 bijkomende afvaarten te 17.15 23.15
Op 25 mei 1978 bijkomende afvaarten te 8.15 17.15 23.15
Op 26 mei 1978 bijkomende afvaarten te 8.15 14.15 17.15 23.15
Op 27 mei 1978 bijkomende afvaarten te 2.15 8.15 14.15
Afvaarten uit Oostende naar Folkestone
Dagelijks te 2.30 7.30
Op 22, 23, 24, 25, 26 en 27 mei 1978 bijkomende afvaart te 5.00

Afvaarten uit Dover Western Docks :
Dagelijks te 12.40 16.45 19.45

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 0.20 9.20 15.20
Op 21 mei 1978 bijkomende afvaart te 21.20
Op 22, 23 en 24 1978 bijkomende afvaarten te 3.20 21.20
Op 25 mei 1978 bijkomende afvaarten te 3.20 12.20 21.20
Op 26 mei 1978 bijkomende afvaarten te 3.20 12.20 18.20 21.20
Op 27 mei 1978 bijkomende afvaarten te 3.20 6.20 12.20 18.20

Afvaarten uit Folkestone :
Dagelijks te 1.05 8.00

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 19 MEI 1978

KANAAL : Z.499 (40 vis, 8.200 tong) ; O.274 (20 vis, 3.000 tong) ; O.83 (50 vis, 5.500 tong).

MAANDAG 22 MEI 1978

IJSLAND : O.236 (400 m., t.t.z. 120 kab-gul, 200 kools, 50 schelvistotten, 20 schol en witches, 10 leng).
O.81 (900 m., t.t.z. 675 kab.-gul, 20 kools, 125 schelvis en totten, 10 bonen, 50 schol, 10 heilbot, 20 varia). 75 schelvis en totten).
KANAAL : O.127, O.180, O.33.
MONKEY BANK : O.134, O.232, O.35.
WEST : O.123, O.206, N.736.

DINSDAG 23 MEI 1978

WEST : N.709, N.708.
NOORD : O.229.

WOENSDAG 24 MEI 1978

WEST : O.309.

OOSTENDE

VRIJDAG 12 MEI 1978

WEST					
O.309	10	230	—		237.980
N.41	11	370	—		352.580
Z.72	10	50	2570		433.431
Z.583	16	130	5380		947.099
NOORDZEE					
Z.209-509	14	625	—		881.230

DINSDAG 16 MEI 1978

IJSLAND					
O.318	17	800	—		863.248
KANAAL					
O.303	16	10	4700		822.296
Z.502	18	10	6000		928.918
O.141	16	280	—		610.745
O.114	16	30	5800		957.071
N.719	15	140	—		320.008
NOORDZEE					
O.26-285	10	950	—		1.232.990
O.135-275	10	920	—		1.326.260
O.37-Z.62	12	600	—		985.310
WEST					
N.597	10	450	—		528.240
N.579	10	300	—		391.340
O.128	10	320	—		399.990
O.66	11	100	—		288.094

WOENSDAG 17 MEI 1978

NOORDZEE					
O.243-N.752	10	995	—		1.161.460
WEST					
N.45	8	440	—		486.734
Z.38	6	250	—		284.430
N.40	8	285	—		365.756

REDERS LEEST UW VAKBLAD

ZEEBRUGGE

WOENSDAG 10-5-1978

Z.331	2.200	200	740.890
Z.525	1.600	80	424.150
Z.568	1.000	60	268.070
Z.431	1.300	140	447.790
Z.427	—	90	439.350
Z.492	1.000	84	300.600
Z.536	200	13	53.940
Z.550	300	22	63.450
Z.162	8.000	400	2.156.661
Z.506	1.500	200	671.990
Z.30	1.600	160	574.770
Z.481	100	17	32.100
Z.548		3	12.010
Z.400		4	16.130
Z.560		22	40.820
			6.242.721

DONDERDAG 11-5-1978

Z.516	471.756
Z.126	488.170
Z.321	476.860
Z.564	508.360
Z.576	1.003.020
	2.948.166

VRIJDAG 12-5-1978

Z.189	354.990
Z.465	204.920
Z.176	417.720
Z.200	1.157.210
Z.518	564.180
Z.533	310.710
Z.551	47.960
Z.481	30.410
	3.088.100

DINSDAG 16-5-1978

Z.12	K	250	20	2	66.690
Z.599	KRP	300	110	11	390.320
Z.550	K	100	7	1	46.460
O.315	W	2.500	220	13	985.240
Z.400	K	250	10	1	62.270
Z.548	K	150	10	1	44.430
Z.405	K	3.000	140	12	854.299
Z.161	KN	8.500	250	21	1.903.791
Z.536	K	200	15	1	61.200
Z.445	K	50	10	1	35.900
					4.450.600

WOENSDAG 17-5-1978

Z.574	370.540
Z.596	552.680
Z.505	155.340
Z.571	669.270
Z.313	636.310
Z.307	524.330
Z.196	634.060
Z.570	128.520
Z.537	325.690
Z.481	50.565
Z.551	34.790
	4.082.095

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)

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
12- 5	4	46.950	3.049.877			
16- 5	16	262.000	9.894.925			
17- 5	5	98.500	2.440.128			
	25	407.450	15.384.930			
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
12- 5	7	15.014	550.510			
13- 5	2	274	28.869			
16- 5	8	41.578	1.236.724			
17- 5	8	32.136	1.127.639			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
12- 5	2	99	23.513	233,—	242,—	
16- 5	2	128	24.817	183,—	201,—	
17- 5	2	167	33.805	188,—	214,—	

KORTE BERICHTEN

Noorwegen

HARDERE HOUDING VAN NOORWEGEN TEGENOVER GROOT-BRITTANNIE

Volgens de Britse dag- en weekbladen is het opvallend dat de Noorse houding tegenover de Britse vissers niet meer zo nonchalant en tegemoetkomend is als vroeger. Zo kreeg in april een Schotse schipper een uitdrukkelijke waarschuwing omdat hij zijn logboek niet bijgehouden had. Voorheen was dit nog nooit gebeurd. Begin mei werd een seiner uit Petershead opgeleid naar de Noorse haven «Bergen» omdat deze, bij het inhalen van het net, en om de vis niet te veel te beschadigen, een beschermend net van kleine maaswijdte over de kuil had geslagen. Men noemt dit een normale praktijk vanwege de Schotse seiners. Dit mag echter niet, vermits men hiermede, als het ware, het maar bij het ophalen van de vis, verhindert of belet dat kleine vis nog door de mazen kan ontsnappen. Dit vaartuig kreeg voor deze praktijk een boete van 92 duizend B.F. en moest de vangst en het vistuig inkopen voor 220 duizend B.F. Ook was vroeger hier nooit sprake van. Men wijt de harde en stugge houding van Noorwegen aan het feit, dat men te Brussel niet opschiet met een gemeenschappelijk visserijreglement en dat Groot-Brittannië, vanwege de koppige houding van zijn Minister John Silkin hier wel voor een groot deel schuld aan heeft. Noorwegen wenst inderdaad tot een overeenkomst te komen met de E.E.G., maar dit is niet mogelijk zolang er geen interne visserijovereenkomst is onder de «Negen». De onverbeterlijke Britten zien het echter anders en beweren dat Noorwegen gebelgd is op Brussel omdat zij de pogingen van Groot-Brittannië om tot een intern akkoord te komen, niet waarderen! Men stelt dan ook in Groot-Brittannië aan de regering voor, tot bilaterale onderhandelingen met Noorwegen over te gaan, om verdere moeilijkheden met de Noren te vermijden. Het is inderdaad zo, dat de Britten zeker niet buiten visserij in de Noorse wateren kunnen, nadat ze de IJslandse visserij verloren. Zonder de Noorse visserij, zou dit voor Peterhead en Hull een moeilijk te overkomen aderlating zijn.

ARABISCH ORDER VOOR BOUW VAN 2 ONDERZOEKINGS-SCHEPEN

Op de werven van de Britse Cornishkust is een order geplaatst voor het bouwen van 2 onderzoekingsschepen voor Saoudi-Arabië. De vaartuigen zullen gebezigd worden om de ontwikkeling van de zeevisserij in de Rode Zee en langs de kusten van Saoudi-Arabië te bevorderen en te leiden. Het kan het beginpunt betekenen voor de ontwikkeling van een moderne Arabische visserijvloot.

AMERIKAANSE AAL VOOR DUITSLAND

Gezien de Europese markt niet meer bij machte is de West-Duitse markt voldoende van aal te voorzien, en de vroegere voorname voortbrengers zoals Nederland en Ierland, heel wat minder op de markt brengen, hebben de Europese landen, en in het bijzonder West-Duitsland, een beroep moeten doen op de Amerikaanse markt en in het bijzonder op Canada, de Verenigde Staten en Nieuw-Zeeland. In 1976 was het aandeel van de Verenigde Staten op de West-Duitse markt reeds 8,5 t.h. cijfer, dat intussen de 10 t.h. overtreft. Het is vooral Ierland die zijn uitvoercijfer niet meer kan staande houden, daar heel wat bronnen overbevist worden. Nochtans gewaagt men in Ierland van heel wat rivieren en plaatsen waar er zelfs onderbevissing is op de paling.

NIEUWPOORT

VRIJDAG 12 MEI 1978

Z.589	187.076
N.346	255.809
N.1	24.574
N.788	16.398
N.88	33.284
N.349	15.145
N.700	18.224

Er werd 15.000 kg vis gelost met inbegrip van ongeveer 1400 kg tongen. Er was weinig rare vis, maar wel grote robaard en rode soldaten. Kabeljauw kreeg 3450 en 3000 F de benne. De grote gullen van 2400 à 1400 F. De voorkleine 1200 F Platvis werd gekocht aan 50 F van de kustvisserij, tot 19 F voor de kleine platjes. Grote wijting 1440, kleine 700 F en zelfs opgevangen. Rode soldaten van 42 à 53 F de kg. Grote robaard 50 F, de volgende soort 32 F. Zeehonden 1320 F de benne en speerhaaien kregen 1670 F. Dit voor de vrijdagmarkt, met een eindcijfer van 550.510 F.

ZATERDAG 13 MEI 1978

N.88	11.027
N.1	17.842

DINSDAG 16 MEI 1978

N.761	150.582 + RC 2683
N.590	187.429 + RC 12.868
N.15	624.702 + RC 7521
N.172	203.319 + RC 1013
N.349	20.481
N.788	19.054
N.1	17.946
N.788	12.851

Vier grote vangsten waarbij een bokkevisser en de kustvisserij losten samen 41.600 kg vis met inbegrip van ongeveer 2300 kg tongen. Tarbot kreeg 235 F de kg voor de grote stuks, middenslag 150. Grieten van 120 à 80 F. Rode soldaten 3200 F. Grote robaard was langs de lage kant, namelijk van 35 F à 25 F de kg. De tongen 173 F voor de grootste, de 2e 200 F,de3de 202 F, de 4de soort van 154 tot 170 F van de kustvisserij, de 5de van 125 tot 145 en de kleine kregen 109 tot 115 F. Kabeljauw 3200 F de benne. De gullen van 2000 F tot 1100 F. De voorkleine 770 tot 1050 F. Grote wijting van 1840 tot 2300 F. Kleine slechts 700 F en opgevangen. Op platvis was men kieskeurig en de prijzen schommelden dan ook van 20 à 40 F de kg volgens kwaliteit. Speerhaaien 1450, zeehonden 1500 F. Knorhaan was niet in trek en deze keken maar zielig naar de prijs van 300 à 400 F de benne. Zo verliep de dinsdagmarkt met een eindcijfer van : 1.236.724 F.

WOENSDAG 17 MEI 1978

Z.14	420.703
Z.512	199.336
N.723	265.262 + RC 13.991
N.738	184.549 + RC 3.751
N.788	10.651
N.1	14.672
N.88	11.964
N.700	9.639
N.349	10.863

Twee bokkevissers, twee Westvissers en de kleine kustvissers losten 32.136 kg vis, met inbegrip van ongeveer 3.000 kg tongen. Alle vissoorten waren nu eenmaal van «prima» kwaliteit. De Westvissers zorgden voor grote robaard, rode soldaten, tongscharren, kabeljauw, gullen, speerhaaien, enz.

Tarbot kreeg 250 F de kg en volgens grootte tot 150 F de kg. Grieten van 110 à 90 F. Kabeljauw tegen de 3.000 F de benne. De gulsoorten van 1.850 tot 1.400 F. De voorkleine 1.050 F à 1.140 F. Grote wijting 1.900 F. De kleine wijting werd in grote mate verkocht, slechts aan 700 F de benne en een 20 bennen moesten opgevangen worden. Rode soldaten 3.250 F en op de grote robaard riepen de winkeliers aan rond de 45 F de kg. Platvis kreeg voor de drie gesorteerde soorten 1600, 1300 en de visjes aan 950 F de benne. Speerhaaien van 1300 à 155 F. De tongen : voor de lappen 176, de 2de 190 à 195 F, de 3de 197 F, de 4de 155 F tot 162 F, de 5de 126 en voor de kleine werd 114 F gegeven. Dit voor de woensdagmarkt met een eindcijfer van 1.127.639 F.

EEN ZEILTOCHTJE VAN 120.000 F.

HULP OP ZEE - OPGEPAST !

Dat de zeilsport meer en meer ingang vindt, is een feit, maar dat er veel onbekwame en onvoorzichtige zeilers zijn, is nog zekerder.

Dit is maandag jl. nog eens bewezen aan de hand van een avontuurtje welke tenslotte een kostelijk grapje schijnt te zullen worden.

De vier opvarenden van de maandag als vermist gerapporteerde zeilboot «Lion Fou» blijken maandagavond binnen te zijn gekomen en rustig thuis te hebben gezeten, terwijl hun signalement naar alle Atlantische kuststations werd doorgeseind. De vader van twee der vermiste opvarenden, die het hele reddingsapparaat had gealarmeerd en die zelf met zijn persoonlijk vliegtuig opzoekingen was begonnen, nam na de aankomst van het schip niet eens de moeite om de redders te laten weten dat de vier behouden en wel terecht waren.

Dinsdagvoormiddag nog kwamen te Oostende radioboodschappen aan uit ondermeer North Foreland (Groot Brittannië)) waarin de uitslag van de opzoekingen negatief wordt genoemd. Op dat ogenblik waren Yves en Ollivier Carlier en Jean-Luc en Anne-Marie Perdance al lang weer thuis.

De operatie voor het zoeken naar de «Lion Fou», die zou deelnemen aan een regattenrace naar Ramsgate, maar achteraf verkoos wat te spelevaren voor de kust, heeft de schatkist zowat honderdtwintigduizend frank gekost. Een Sea-King helikopter van de luchtmachtbasis Kokijde bleef twee uren in de lucht en die kost per minuut vliegen zowat duizend frank.

Anderzijds is het onbegrijpelijk dat de bevoegde autoriteiten hier niet zouden optreden, waar ze bij de minste uitvaart om aan een vissersvaartuig hulp te verlenen, tarieven opleggen.

We zijn benieuwd hoe men dit zoveelste avontuur zal afhandelen. Vergeten we niet dat de zomer in aantocht is en we opnieuw het risico lopen veel van die avontuurtjes mee te maken.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	16-5-1978		
Schelvis grote	.....	.....	.....
Schelvis midden	26,—33,—	.....	.....
Schelvis klein	18,40-25,—	.....	.....
Kabeljauw	16,———,—	.....	.....
Gul	26,—34,—	.....	.....
Wijting	25,—32,—	.....	.....
Schaat	28,———,—	.....	.....
Zeebaars	58,60—,—	.....	.....
Leng	42,20—,—	.....	.....
Schartong	19,—20,—	.....	.....
Heilbot	6,—14,40	.....	.....
Koolvis	110 -176	.....	.....
Hondstong	14,60-16,40	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....
Staart	.....	.....	.....
	.....	.....	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	12-5-1978	16-5-1978	17-5-1978
Lappen	173 -200	179 -182	.....
Grote	180 -200	196 -200	.....
¾	200 -211	183 -189	.....
Blok	151 -163	145 -153	.....
Voor-kleine	136 -142	127 -135	.....
Kleine	116 -118	116 -126	.....
Slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote .....
Blok .....
Fruit ..... **NIET MEDEGEDEELD**
Schone kleine .....
Kleine .....
Tout petit .....
Slips .....

Nieuwpoort

Tong I	.....	174 —,—	176 —,—
Tong II	.....	200 —,—	195 —,—
Tong III	.....	200 -205	197 —,—
Tong IV	.....	154 -170	160 —,—
Tong V	.....	125 -145	126 —,—
Kleine	.....	109 -120	114 —,—

PLADIJS

Oostende

	12-5-1978	16-5-1978	17-5-1978
Grote	28,—30,40	37,40—,—	.....
Grote iek	23,—27,60	40,—42,—	.....
Kleine iek	.....	.....	.....
Derde slag	21,—29,60	36,—41,60	43,———,—
Platjes	17,———,—	17,———,—	18,—22,—

Zeebrugge

I .....
II .....
III ..... **NIET MEE GEDEELD**
IV .....
V .....

Nieuwpoort

Moeien	.....	.....	.....
Grote pladijs	.....	30,———,—	32,———,—
Platjes	.....	32,—20,—	35,———,—
Drielingen	.....	20,—18,—	20,———,—

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

10/92 (T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/43-1978.

Gedurende de periode van 22 mei 1978 tot 2 juni 1978, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt:

— week van 22 tot 26 mei 1978: op maandag 22, dinsdag 23, woensdag 24, donderdag 25 en vrijdag 26 mei 1978;
— week van 29 mei 1978 tot 2 juni 1978: op dinsdag 30, woensdag 31 mei, donderdag 1 en vrijdag 2 juni 1978.

Deze oefeningen worden gehouden van 0900, plaatselijke tijd tot zonsondergang, zonder onderbreking. (Niet later dan 2000).

De schikkingen van B.a.Z. 1/44-1978 zijn van kracht.

(Med. A.A. Sch. Lombardsjide 5-5-'78)

10/93 (T) Noordzee. — Getijmetingen.

Van 18 mei 1978 af en voor de duur van ongeveer 4 maanden zullen getijmetingen uitgevoerd worden in de volgende posities:

— periode van 18 mei tot 20 juni 1978, in pos. 51°27'32"N — 3°19'20"E;
— periode van 20 juni tot 20 juli 1978, in pos. 51°21'55"N — 3°17'45"E;
— periode van 20 juli tot 22 augustus 1978, in pos. 51°22'34"N — 3°21'30"E;
— periode van 22 augustus tot 20 september 1978, in pos. 51°23'15"N — 3°19'12"E.

De hydrografische instrumenten worden gedekt op ± 80 m door een boei en zullen zonder nader bericht opgenomen worden.

(Zie Belg. krtn. „D 11", „ D102" en „104/12").

(Hydrografie Oostende)

10/94 Belgische Kust. — Blankenberge. Licht gewijzigd.

Positie: 51°19'21"N — 3°08'15"E

Het rode licht van de wandelpier Blankenberge, werd definitief vervangen door een geel licht, gevende 3 schitteringen om de 20 sec. (Fl (3) Y 20 s).

(Zie Belg. krtn. „D 11", „D101" en Lichtenlijst 1977 — No 382).

(Med. Loodswezen Oostende 3-5-'78)

10/95 (T) Westhinder. — Vlissingenroute. Meetpaal gedekt door lichtboei.

Zie B.a.Z. 20/139 (T)-1977

Positie: 51°23'25"N — 3°12'00E.

Een meetpaal werd geplaatst in bovenstaande positie.

Een lichtboei van het N-lijk kwadrant, voorzien van een flikkerlicht (Q), werd uitgelegd op 50 m N van de meetpaal.

(Zie Belg. krtn. „D 11", „D 101" en „104/12).

(Med. Loodswezen Oostende 11-5-'78)

10/96 (T) Schelde. — De Parel. Wrak. Wraklichtboei.

Positie: 51°16'15"N — 4°18'16"E.
Dwars van de afwaartse meerpalen van de steiger „Interbeton-Kallo" en ± 15 m uit deze palen is het binnenschip „Cura" gezonken.

Ter dekking van het wrak werd een groene lichtboei, zonder nummer, tonende een groen flikkerlicht (Q G), uitgelegd in bovenstaande positie.
(Zie Belg. krt. „104/05").

(Med. Antwerpse Zeediensten 9-5-'78 — HK 63547)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	12-5-1978		13-5-1978		14-5-1978		16-5-1978	17-5-1978
Tarbot : groot (123)	233 -244		200 -220				235 —,—	240 —,—
middel (123)	163 -169		140 -165				140 —,—	150 —,—
klein (123)	118 -139						110 —,—	110 —,—
Griet : groot (123)	98,—115		105 -119				120 —,—	100 —,—
middel (123)								
klein (123)								
Schelvis : groot	43,80—,—							
middel	28,—30,—							
klein	24,40—,—		27,—34,80					
Heek : groot			85,—100					
middel			71,—76,20					
klein			20,—56,—					
Lom								
Leng			19,—28,80					
Rog (I)			40,—67,40		42,—52,—			
Keilrog (123)			60,—73,40					
Rog (23)								
Tilten (23)								
Scherpstaart (23)								
Halve mans (23)								
Teelt (2)								
Katrog (2)								
Kabeljauw	38,—54,—		28,—46,—		39,—45,—		65,—,—	60,—,—
Gul (groot)	18,—47,60		17,—38,—		16,—37,—		22,—26,—	22,—36,—
Gul (middel)								
Gul (klein)								
Hozemondhamme			107 -192					
Wijting : groot	13,80-23,40		14,20-42,—		15,—37,40		37,—46,—	37,—,—
klein							14,—,—	14,—,—
Schar	16,—19,60		6,—17,—		12,—18,—		15,—,—	12,—35,—
Steenschol	23,60-88,—		32,—90,—		35,—91,—			
Zeehaai	10,60-31,20		28,40-33,40		27,—35,—		30,—,—	29,—,—
Hondshaai			15,80-18,—		21,40—,—			
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal			12,—40,—		35,60—,—			
Schartong			41,20-50,—					
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk	8,80-10,60				10,—11,—			
Heilbot								
Koolvis								
Steur								
Zeewolf								
Pollak			41,20-50,—					
Zonnevis			145 -185					
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel								
Schotse schol								
Zeehond							30,—,—	28,—,—
Bot								
Rode Poon (robaard)	33,—53,—		36,—54,—		24,—44,60		20,—32,—	20,—40,—
Grauwe Poon (knorh.)			23,60—,—		21,—23,—		10,—,—	8,—,—
Rode Knorhaan			16,—61,—		62,—,—			
Posten								
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD„

Te koop aangeboden :

8 cil. Deutz SCHEEPSDIESELMOTOR Type S.B.A. 8.M 528 vermogen 960 P.K. bij 900 Omw.

Kuipers hydraulische KEERKOPPELING red 3—1

STRAALBUIS met bronzenschroef Diam 1750 m.m.

Bovenstaand alles bouwjaar 1974.

Tevens **v.d. Giesen electrisch aangedreven 6 TROMMELVISLIER** 120 P.K. Indar liermotor. Trommels luchtbediening vanuit de stuurhut.

Alles bouwjaar 1974.

Te bevragen : A. HOEKMAN B.V.,
Westhaven 25, Postbus 2, Urk - Holland
Telf. 05277 - 1341 - 1342 na 6 uur 05277 - 2281

(8168V)

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 10 mei werd aangevoerd : 1.110 kg. tong; 7 kisten tarbot en griet; 212 kisten kabeljauw; 117 kisten wijting; 94 kisten schol; 22 kisten schar; 47 kisten makreel en 64 kisten diversen.

Prijzen in guldens : per 1 kg. : tarbot 15.14-14.94; grote tong 12.90-12.40; grootmiddel tong 13.82-13.28; kleinmiddel tong 11,30-10.83; tong één 11.02-10.20; tong twee 9.82-8.52.

Per 40 kg. : tarbot 536-352; griet 320-184; kabeljauw drie 134-130; kabeljauw vier 120-88; kabeljauw vijf 96-78; schol één 134-120; schol twee 130-120 ; schol drie 124 ; schol vier 102-82; wijting drie 75-43; schar 90-70; makreel twee 72-58; rode poon 168-86; horsmakreel 19-7.20; poontjes 56.

De besommingen waren : UK.73 f 14.400; KW.137 f 13.100; VD.20 f 2.800; WR.123 f 2.290; WR.136 f 5.440; YE.25 f 1.880; IJM.18 f 2.600

Aan de donderdagmarkt van 11 mei werd aangevoerd : 1.535 kg. tong; 43 kisten tarbot en griet; 481 kisten kabeljauw; 147 kisten wijting; 176 kisten schol; 50 kisten schar; 72 kisten makreel en 64 kisten diversen .

Prijzen in gulden : per 1 kg. : grote tong 12,58-12,36; grootmiddel tong 14.78-13.72; kleinmiddel tong 11.75-10.84; tong één 10,55-9.71; tong twee 9.01-8.50; tarbot 15.18-14.18.

Per 40 kg. : kabeljauw één en twee 260-240; kabeljauw drie 156-142; kabeljauw vier 120-86; kabeljauw vijf 94-74; schol één 160-122; schol twee 160-134; schol drie 168-120; schol vier 98-78; wijting drie 78-53; schar 83-33; makreel twee 73-43; makreel drie 68; poontjes 38-30; tongschar 160; rode poon één 276; rode poon twee 118-76; bot 33-28; horsmakreel 28-18; steenbolk 68-47; krab 33; tarbot 512-322; griet 301-154.

De besommingen waren : KW.29 f 17.200; KW.226 f 12.800; UK.23 f 4.900; UK.73 f 4,200; VD.19 f 11.300; VD.20 f 1.600; WR.48 f 4.700; UE.25 f 1.060; IJM.18 f 3.700; IJM.19 f 10.500; verder 2 Texelaars en een Goederedenaar met een totaalbesomming van f 32.800.

Aan de vrijdagmarkt van 12 mei werd aangevoerd : 5.780 kg. tong; 88 kisten tarbot en griet; 2.541 kisten kabeljauw; 274 kisten wijting; 440 kisten schol; 86 kisten schar; 59 kisten makreel en 79 kisten diversen.

Prijzen in gulden, per 1 kg. : tarbot 13.63-12,69; tong 12.87-12.83; grootmiddel tong 14.19-13.78; kleinmiddel tong 10.54-9.75; tong één 9.89-9.22; tong twee 8.77-8.32.

Per 40 kg. : tarbot 485-240; griet 265-133; kabeljauw één 222-192; kabeljauw twee 200-140; kabeljauw drie 126-94; kabeljauw vier 114-78; kabeljauw vijf 95-55; schol énn 196-134; schol twee 162-120; schol drie 114-96; schol vier 76-50; wijting drie 92-53; schar 86-35; krab 52; makreel één 82; makreel twee 72-42; poontjes 24; rode poon 110-51; steenbolk 62-46; horsmakreel 30; bot 24; tongschar 167-140.

De besommingen waren : KW.55 f 17.200; KW.149 f 16.100; KW.167 f 21.000; KW.185 f 25.700; UK.7 f 14.300; UK.23 f 2.200; UK.139 f 18.200; UK.159 f 7,200; VD. f 800 VD.19 f 3.100; WR.136 f 8.100; IJM.19 f 3.200; verder waren er acht Texelse kotters met een totale besomming van f 155.000.

Incident in Ierse wateren

IJMUIDENSE TRAWLER WEER VRIJGEGEVEN

De IJmuidense trawler van rederij Cornelis Vrolijk, die 14 dagen geleden door de Ierse marine werd opgebracht naar de havenplaats Cobb, nabij Cork, is vrijgegeven. De trawler, de Scheveningen 81, is met de zeventien koppige bemanning inmiddels weer uitgevaren voor de visvangst.

Patrouillevaartuigen van de Ierse marine voerden donderdag een kontrole-aktie uit terwijl het IJmuidense vissersvaartuig op dertig mijl uit de kust haar netten had uitgeworpen. Schipper J. van Rijn kreeg de opdracht de netten binnen te halen. Hij wilde de vangst, die niet alleen bestond uit makreel maar ook uit haring, onmiddellijk weer overboord zetten. Hij werd echter gedwongen de gehele vangst aan dek te hijsen. Op grond van de hoeveelheid haring, die het toelaatbare maximum overschreed, werd de Scheveningen 81 vervolgens opgebracht naar de marinehaven. Het onderzoek van de Ierse autoriteiten zal niet leiden tot strafvervolging. Een deel van de kosten als gevolg van het incident zijn vergoed.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 8-5 t/m 12-5-1978 :

Door 98 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
87.750 kg.	Tong	f 992.462,59	van f 14,61 tot f 8,39
15.860 kg.	Tarbot	f 157.480,82	van f 16,40 tot f 6,19
106.565 kg.	Schol	f 216.942,18	van f 3,30 tot f 1,45
67.590 kg.	Kabeljauw	f 119.457,05	van f 6,40 tot f 1,11
7.579 kg.	Griet	f 34.116,85	van f 5,91 tot f 2,86
15.505 kg.	Schar	f 14.255,58	van f 1,51 tot f 0,60
11.935 kg.	Wijting	f 12.599,79	van f 1,78 tot f 0,94
5.890 kg.	Bot	f 4.384,76	van f 0,83 tot f 0,60
2.861 kg.	Harder	f 9.091,69	van f 3,51 tot f 2,84
660 kg.	Koolvis	f 1.009,25	van f 2,56 tot f 1,43
191 kg.	Tongschar	f 767,50	van f 4,99 tot f 2,74
178 kg.	Ham	f 1.211,55	van f 7,17 tot f 6,14
67 kg.	Hozemond	f 161,70	van f 2,45 tot f 2,40
60 kg.	Schelvis	f 66,00	van f 1,11 tot f 1,08
25 kg.	Kommeraal	f 46,50	van f 2,10 tot f 1,50
7.408 kg.	Diversen	f 5.908,16	
330.124 kg.		**f 1.569.961,97**	

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige geplastifieerde visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. × 100 cm.) in kleurendruk bij

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST"

H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE - TEL. 059/70 77 13 - 14

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust".

Het gamma omvat volgende mappen :

A. VISSERIJMAPPEN à 400 F. (B.T.W. inbegrepen)

NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
ZEEVIS
SCHAAL- EN WEEKDIEREN
SPORT- EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 300 F. (B.T.W. inbegrepen)

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 50 F. portkosten.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

REDERS !

VOOR DE SCHOONMAAK VAN UW SCHEPEN GEBRUIK

Hempels Verven

verkrijgbaar bij

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende – Tel. 70 29 51

VOOR ROMP : ONDER WATER

HEMPELS PLATIN PRIMER **130 - 136 en 146 F. per Kg.**

HEMPELS ANTIFOULING **142 en 210 F. per Kg.**

VOOR ROMP : BOVEN WATER
DEKHUIZEN, DEKKEN, MASTEN,
SCHOTTEN, MACHINEKAMERS, enz.

RED LEAD **169 F. per Kg.**

HEMPALIN UNDERCOATING **145 F. per Kg.**

HEMPALIN GLOSS ENAMEL
alle kleuren **167 F. per Kg.**

VOOR VISRUIM :

SPECIALE WITTE VERF **89 F. per Kg.**

B.T.W. niet inbegrepen

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.

■