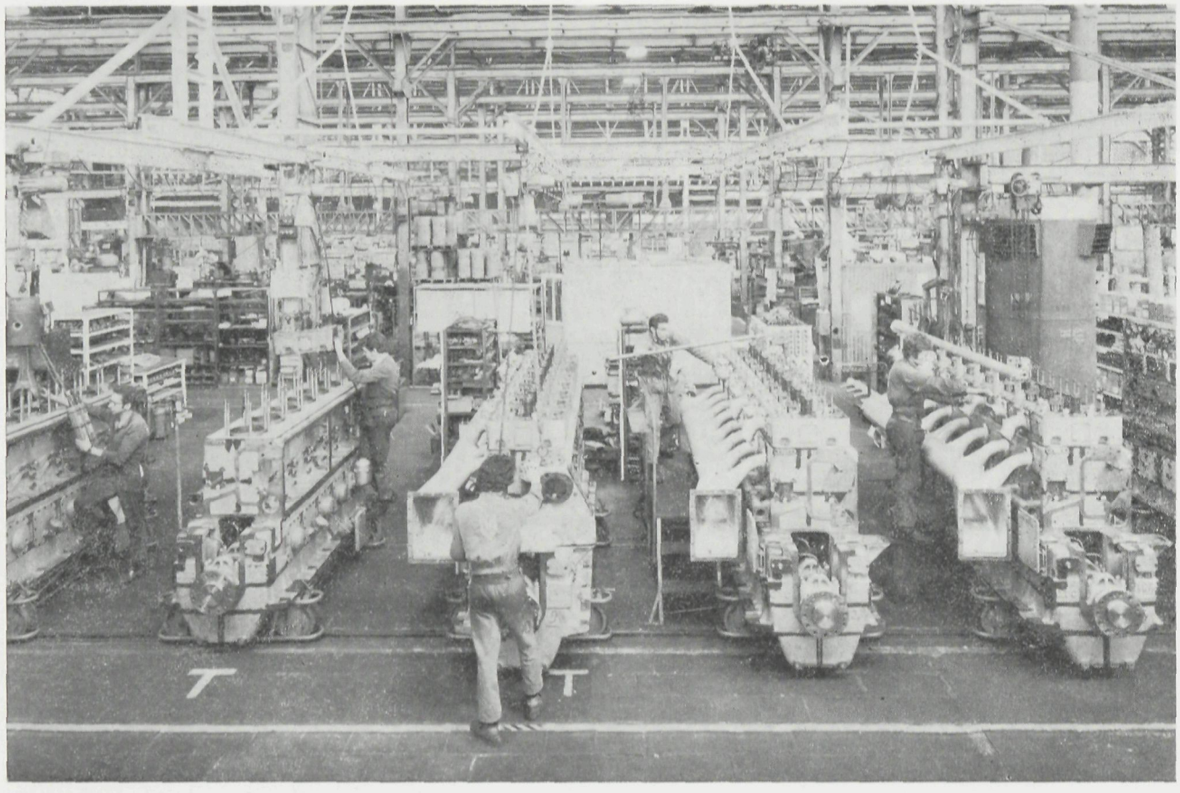
het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

VRIJDAG 21 JUNI 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 25 — 41e JAAR



DIESELMOTOREN



ONZE MOTOR... UW VEILIGHEID

Voortstuwing ➧ van 185 PK tot 6.300 PK

Boordgroepen ➧ aan 600 tr/min. tot 1.500 tr/min.

– ABC - DX serie	:	200 - 1.200 PK – 750 tr/min.
– ABC - SEMT Pielstick PA4	:	550 - 3.000 PK – 1.500 tr/min.
– SEMT Pielstick PA6	:	1.200 - 6.300 PK – 1.050 tr/min.

VOOR MEER INLICHTINGEN :

ABC - ANGLO BELGIAN COMPANY sa

Wiedauwkaai 43 **9000 GENT**

Tel. (09) 23.45.41 **Telex : 11298 abcgtb**

(7582V)

het visserijblad

Vrijdag 21 juni 1974 — Nr. 25

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1000 FR. — 6 MAANDEN 500 FR. — 3 MAANDEN 250 FR. — BUITENLAND 1100 FR. — HOLLAND 70 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, BUPLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL 777.13/777.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

De vissershaven van Zeebrugge is niet bedreigd

Dit is de titel van een artikel in « Het Volk » van 13 juni 1974, als antwoord op onze vraag « Blijft Zeebrugge een vissershaven ? » in 't Visserijblad van 31-5-1974.

De Brugse joernalist is bij P. Vandamme, voorzitter van de MBZI te rade gegaan en heeft daar voldoende vernomen om te durven besluiten : « zoals men ziet, de vissers van Zeebrugge mogen gerust zijn. De haven zal hen nog niet zo vlug worden ontzegd ».

Een eerste bedenking bij dit « geruststellend » artikel is wel, dat de schrijver bij de duivel is te rade gegaan, in plaats van ons artikel te wraken door direkteur Simoen te vragen of onze beweringen juist dan wel vals waren ; een tweede bedenking : P. Reynaert van Het Volk noemt verheugend wat wij 'n teken aan de wand noemen, wat ofwel betekent dat hij de toestand helemaal niet kent, ofwel met zijn geschrijf een zaak wil dienen van enkele beleidsmensen i.p.v. de Zeebrugse vissers te steunen.

Maar het meest flagrante in dit artikel is de bekentenis van de MBZI, waar hij aanhaalt : «**Bovendien hebben WIJ aan de minister voorgesteld in de achterhaven van Zeebrugge, op een terrein van 5 ha, nu nog eigendom van Conoco, een nieuwe slipway te bouwen.**

Waar wij hebben aangetoond dat plannen en bestek gereed lagen om een slipway op de huidige kuisbank te bouwen, en ons afvroegen wie die plannen heeft gedwarsboomd en wie ons wil « paaien » met **een onbereikbare helling in het Filipsdok**, krijgen we hier het duidelijk antwoord wie er onze vissers tegenwerkt.

We kunnen nu een perspolemiek beginnen over de vraag of de visserij toch niet zou geholpen zijn met een scheepshelling **achter** de sluizen ! En we weten dat bepaalde reders reeds werden beïnvloed om dergelijke slipway goed te keuren. Leden van het Brugse schepenkollege, die wellicht ter goeder trouw denken : liever een slecht gelegen slipway dan helemaal niets, houden thans een kruistocht om de Conoco-slipway goed te praten en er een algemene consensus voor te vinden.

Men kan iedereen murw praten. Men kan op de lange duur iedereen voor voldongen feiten stellen, maar juist **daartegen hebben wij willen waarschuwen.**

Intussen hebben wij gevraagd aan de grootste scheepswerf te Zeebrugge, hoe nuttig dergelijke scheepshelling, achter de sluizen, kan zijn ; of de scheepsherstellers, bevoorraders, enz. zouden bereid zijn zich op die 5 ha te vestigen en, zo niet, of ze de mogelijkheid zien daarginds de « opgetrokken » vaartuigen te bevoorraden, te herstellen, na te zien, enz.

Hun antwoord laat geen twijfel over : er kan slechts overwogen worden de huidige ateliers, winkels en werven te verlaten om zich «daarginds » te gaan vestigen wanneer niet alleen de vaartuigen-in-zware-herstellingen ginder liggen, maar wanneer de ganse vloot daar haar ligplaats krijgt. Het is ondenkbaar aan de huidige uurloonprijzen uren te verspillen met open afrijden. **Dus moeten alle vaartuigen uit de huidige schuilhaven verdwijnen naar het Filipsdok, wat echter totaal uitgesloten lijkt als men weet dat de bruggen over de sluishoofden nu reeds het drukke kustverkeer stremmen en in voorkomend geval gedurig, dag en nacht, zouden gesloten worden.** Dergelijk voorstel noemt men dan ook onzinnig en meer en meer begint men te geloven, dat men met dit voorstel wil tegemoet komen aan de verlangens van een binnenlandse werf die zich daar kostenvrij wil vestigen niet zozeer ten bate van de visserij, maar voor herstel en/of bouw van zeeschepen, lichters, enz.

De slipway is en blijft dus een foefje, een pleister tegen het bloeden, wat het uiteindelijk doodbloeden van onze visserij echter niet zal tegenhouden. Maar er is meer.

Het gemeentebestuur van Brugge overweegt in Nederland een tweedehands sleepboot aan te kopen ten gerieve van de visserij. Bedoeling is : de laatst gebouwde nieuwe vaartuigen met zware vangst op te wachten aan « 't kopje van de muur » en deze kosteloos de schuilhaven binnen te slepen. Ook zou van deze sleepdienst mogen gebruik gemaakt worden wanneer, bij laag water, in de haven niet kan gemanoeuvreerd worden.

Enerzijds beweert men dat zo spoedig mogelijk de diepgang van de haven zal vergroot worden, anderzijds koopt men een sleepboot voor het geval de diepgang niet zou vergroot worden.....

Die sleepboot, ter beschikking op elk uur van de dag en nacht, zal daarenboven — zo vrezen wij — 4 schippers, 4 motoristen, 16 matrozen vandoen hebben, en waar zal men die beter vinden dan in de visserij, waar men sinds jaren met bemanningsproblemen worstelt.

Ook betreffende de sleepboot willen we de goede intenties van het stadsbestuur niet in twijfel trekken. Wellicht veel beter dan wij,

(vervolg blz. 2)

DE ZEERECHTKONFERENTIE TE CARACAS (VENEZUELA)

Op het ogenblik dat deze regels verschijnen, zal de grootste wereldkonferentie over het beschikkingsrecht op zee te Venezuela gehouden worden. We weten niet waarom in Venezuela.

Waarom niet in Geneve, waar begonnen is.

Wat er ook van zij, overal ter wereld, zal de stormbal gehesen worden als 's werelds grootste deskundigen inzake Zeerecht daar zullen diskusseren omtrent het opstellen van een grondwet voor de Zeeën en Oceanen die, vergeten we het niet, samen meer dan twee derden van de aardoppervlakte innemen.

De V.N.-konferentie voor het zeerecht die dus heden 20 juni te Caracas is geopend, belooft de grootste internationale vergadering te worden die ooit gehouden werd.

Verwacht wordt, dat ruim 5000 gedelegeerden uit alle landen behalve Noord-Vietnam en Taiwan zullen deelnemen aan de poging om de territoriale wateren door middel van een reeks nieuwe verdragen af te bakenen. In die verdragen zullen tevens de rechten van navigatie, visserij en ertswinning op de zeebodem worden omschreven.

Tenslotte komen in de verdragen nieuwe bepalingen ten aanzien van de waterverontreiniging voor.

De eerste week van de konferentie, die naar verwachting tien à vijftien weken zal duren, zal heengaan met een poging tot overbrugging van het geschil dat tussen de zeevarende en industriële mogendheden enerzijds en de rest van de wereld anderzijds bestaat over de stemprocedure. Ondanks honderden inleidende besprekingen over deze zaak in New York en Genève hebben beide partijen nog steeds geen overeenstemming bereikt over een voor beiden aanvaardbare formule voor het nemen van besluiten.

Dientengevolge vrezen de Verenigde Staten, Japan, Rusland en de landen van West-Europa overheerst te zullen worden door een tweederde wereldmeerderheid, die de toegang tot de zeeën bedreigt voor hun vloten, die zijn uitgerust met de modernste technologische snufjes. De verhouding tussen de niet-zeevarenden en kleine landen en de zeevarende en industriële staten is circa 110-30.

HET BELANG VOOR ALLE LANDEN

Het moet onze lezers bekend zijn, dat de deskundigen en de landen die ze vertegenwoordigen, graag eens van samenkomstplaats veranderen en dat elk land zich meent geroepen te voelen om dergelijke belangrijke konferenties te mogen houden.

Aanvankelijk was, na de voorbereidende besprekingen in New York en Geneve, Santiago in Chili aangewezen.

De toestanden aldaar, hebben de organisators verplicht het geweer van schouder te veranderen.

Ondertussen stellen we ons de vraag wie het zal halen, of de rijkdommen der zee zoals petroleum, mineralen, vis en schelpdieren er zo maar verder ongeordend zullen mogen uitgehaald ofwel of het tot kompromis zal leiden, welke tenslotte voor gevolg zullen moeten hebben, dat de onuitputtelijke rijkdommen der zee ordeloos verder worden uitgeput.

Want waar liggen elks territoriale grenzen ?

Op 200, 50, 12 of 6 mijl van de landgrenzen ? Wie heeft het recht te beweren dat deze 200 mijl behelzen, enz..... ?

Heel waarschijnlijk zal het op kompromis eindigen van de machtig technisch georganiseerde landen ten opzichte van hen, die er niet voor ingericht noch financieel sterk voor zijn.

ARM BELGIE

België zal voor de zoveelste maal slechts door één ambtenaar van het Ministerie van Buitenlandse Zaken vertegenwoordigd zijn en noch het Ministerie van Verkeerswezen, noch dat van Landbouw waartoe de visserij behoort, zullen er hun raadgevende stem kunnen laten horen.

Als men dat vergelijkt met de vertegenwoordiging door onze EEG landen gestuurd en onze Beneluxpartner Holland, die zo maar een twintigtal ambtenaars en technici er heen zendt, dan zeggen we eens te meer : **arm België**, welke wel geld heeft voor allerlei onbenulligheden maar geen wanneer het er gaat om onze belangen ten opzichte van een wereldvraagstuk van het hoogste belang te gaan verdedigen, daarom niet op wereldniveau, maar op Europees vlak. Want de Noordzee behoort ons toe en deze belangen, daar gelegen verdienen ten opzichte van de EEG partners van onze regering toch meer aandacht, dan het zenden van één enkele ambtenaar, waar onze Beneluxburen er ongeveer 20 voor over hebben.

Ook hier hebben onze beroepsmiddens eens te meer gefaald met de aandacht van onze regering en de bevoegde ministeries daar niet op te vestigen.

P. VANDENBERGHE

De vissershaven van Zeebrugge is niet bedreigd

(vervolg van blz. 1)

weten zij dat ze tegen de bierkaai vechten en dat onze visserij gedoemd is om uit Zeebrugge te verdwijnen, waarom het de doodstrijd wil rekken met zo lang mogelijk dienstig te zijn.

Maar lapmiddelen blijven lapmiddelen.

Als men een binnenlandse werf een cadeau wil doen, is dit niet de zaak van de visserij.

Als men voor de visserij in Zeebrugge geen uitweg ziet, als men overtuigd is dat men in 1980-85 geen andere mogelijkheid zal hebben dan Oostende, dat men het dan zegge !

Als men weet waar men staat, dan kan het gemeentebestuur van Brugge en Knokke-Heist misschien de handen in elkaar slaan en een alternatief zoeken.

Dan zullen de werven, herstellingsbedrijven én reders zich niet over-investeren.

Dit antwoord wil geen polemiek zijn maar een herhalen van onze, pessimistische verwachtingen, die door Het Volk niét werden tegengesproken, maar verduidelijkt.

Jef DEROOSE

Nota der Redaktie : Wij zijn het volledig met de heer Deroose eens. Achter de schermen, gebeuren er andere dingen dan wat men ons thans wil wijsmaken of waarmede men ons thans wil paaien.

VAN HET POLITIEK FRONT

Parlementaire vraag tot de heer Minister van Landbouw door Kamerlid F. Vandamme.

VISSTAND — BESCHERMING

Bepaalde vissoorten, o.m. de tong zouden ernstig bedreigd zijn.

Welke maatregelen neemt uw departement, in overleg met andere landen, ter bescherming van de visstand ?

Antwoord :

De bescherming van de visstapels kan alleen internationaal geregeld worden. Een oplossing voor het probleem van de overbevissing in de zeeën, waar Belgische vissers hun aktiviteit uitoefenen, wordt gezocht in het kader van het Noord-Oost Atlantisch Visserijverdrag.

Verhoopt mag worden dat voor de meest bedreigde soorten met name de haring en de tong, met als corrolarium de schol, een regeling zal kunnen worden getroffen tijdens de jaarlijkse vergadering van de Kommissie die doorgaat einde juni.

Ambtenaren van mijn departement, zowel biologen als ekonomisten, werken aktief mee aan die internationale besluitvorming.

Tijdschriften

„DE BLAUWE WIMPEL"

In de nummers april en mei van „De Blauwe Winpel" valt weer heel wat nieuws te rapen. Hoofdbrokken zijn onder meer een bijdrage van Piet Kloeck over het 50-jarig bestaan van de Antwerpse sleepdienst Letzer, een bedrijf dat momenteel 13 sleepboten in dienst heeft, waaronder de „Wrestler", België's grootste en sterkste sleepboot.

Verder een artikel over de geschiedenis van de zogenaamde Nederlandse blauwpijpers, terwijl aandacht besteed wordt aan het „bacat"-experiment. Antwerpen, Hiroshima der 14e eeuw, behandelt een middeleeuwse kanonnade van de Scheldestad. Daarbij nieuws en beschouwingen over de „France", de Far Oer eilanden, het New Brunswickschip „Marco Polo", Leerdamglas en schepen, een vergeten scheepsramp, enz....., enz.....

„De Blauwe Wimpel" is 'n maandblad te verkrijgen aan 50 fr. per exemplaar ofwel via een jaarabonnement van 12 nummers à 425 fr. bij het Belgische Maritiem Centrum uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 13-15 te 2000 Antwerpen.

DE Z.162 „VAN DIJCK"

WERD UITGERUST MET EEN

EEN VISLIER EN HYDRO-ELEKTR. STUURMACHINE

VAN HET MERK „BRUSELLE"

Veilig — Betrouwbaar — Duurzaam

Gelukwensen aan Reder en Bemanning voor behouden vaart en goede vangst

Brusselle Marine Industries, n.v.

Westendelaan, 1 — 8450 - NIEUWPOORT — Tel. 058/248.71

(9754N—7600V)

De forsige vislier draagt het merk « Brusselle » en is van het type FI/4, uitgerust met twee hoofd en hulptrommels opgevat zoals gebruikelijk zowel voor bokken- als voor plankenvisserij. Ook de moderne techniek van afstandsbediening werd hierbij aangewend met de luchtbediende remmen en de riemspan-inrichting. Opmerkelijk is ook de gemotoriseerde hydraulische stuurinrichting, nog een brevet Brusselle, van het type HSP.100R, met bediening door middel van een stuurknuppel, met daarnaast voor noodbediening een stuurzuil met het klassieke stuurwiel voor hydraulische handbesturing. Voor de voedingspomp werd de aandrijving verkozen door een elektrische motor Zodra deze stilgezet wordt, gaat het systeem automatisch over op hydraulisch handsturen. De werf Degraeve heeft zeker niets onverlet gelaten om de reder voor wat betreft de vislier en de stuurinrichting, de meest betrouwbare en vooruitstrevende techniek aan de hand te doen.

nieuwe parel aan de kroon van de Zeebrugse visserij

De Z.162 GEDOOPT

Het was zaterdagnamiddag dat opnieuw in de vissershaven van Zeebrugge, de vlaggen wapperden en aankondigden dat diezelfde dag Zeebrugge een zijner nieuwste en grootste vissersvaartuigen ten doop zou leiden. Het was de Z.162 „Van Dijck" eigendom van reder Leon Gheselle en zijn zoon Robert welke door pastoor Wim Halterman gedoopt werd in tegenwoordigheid van dhr. R. Maertens, de minister van Landbouw vertegenwoordigend, schepen Raes, de verschillende industriëlen bij de bouw betrokken en een talrijke schaar vrienden er bij uitgenodigd.

Het waren mej. Christel Gheselle, dochter van Robert en de jongeheer Johan Degraeve, zoon van de scheepsbouwer, die met grote zelfzekerheid en fierheid meter en peter waren van het prachtig en sterk schip.

Geen proefreis werd gemaakt, alhoewel het schip heden reeds uitgevaren is om zijn eerste zeedoop te doorstaan omdat de diepgang van de haven het op dat ogenblik niet toeliet.

EEN NIEUW TYPE

Dit vaartuig, alhoewel het 55e welke deze knappe werf aflevert, is het eerste van een reeks van vijf vaartuigen van 34 m. lengte welke op die werf gebouwd worden. Het heeft een breedte van 7,50 m., een diepgang van 4,20 m. en een bruto tonnage van 199,77.

Het zal voortbewogen worden door een sterke en gans nieuw type van Mak motoren van 1.000 PK bij 425 toeren. Een Reintjes keerkoppeling 2 op 1 en een vislier Brusselle 4 trommel, type F.1 alsook hydro-elektro motorische Brusselle stuurmachine, zijn de parels die aan het schip een maksimum aan rendement moeten geven. De hulpmotor Lister van 51 PK en de koelinstallatie GNESA werden geleverd en geplaatst door de Werkhuizen SCAP, terwijl de elektriciteitsuitrusting er kwam door Hand in Hand Zeebrugge.

De tanks van het schip kunnen 94 duizend liter gasoil, 6 duizend liter olie en 8 duizend liter water inhouden.

De apparaten Decca navigator, plotter, zender-ontvanger, echo sounder, radar en alle moderne snufjes dienaangaande, werden geleverd door Antwerp Marine Radio, terwijl het vaartuig zowel voor bouw als voor zeerisiko door de rederskoöperatieve Hulp in Nood verzekerd werd.

HET ZANDSTRALEN

Wie ter gelegenheid van de doop het schilderwerk en het zandstralen kon bekijken, kon zijn ogen niet geloven.

Het nieuwe procede door de scheeps- en bouwschilder Daniël Verbeke van Assebroek uitgevoerd, was een pareltje van vakmanschap en kwaliteit.

Meer kan daarover niet gezegd.

In een woord, het is een prachtschip, welke onder leiding van schipper Robert Gheselle, uitstekende resultaten moet leveren.

De zeskoppige bemanning zal immers bestaan uit zoon Robert, motorist Pierre Claeys, matrozen Alfred Decuypere, Walter Dhondt en Willy Vandenberghe, terwijl Louis Popelier van Zeebrugge als lichtmatroos zal meevaren.

Na de doop had s' avonds in het restaurant „De Wielingen" te Duinbergen een banket plaats waaraan een tachtigtal genodigden aanzaten, waaronder we vernoemen : dhr en mevr. Maertens, directeur bij het Min. van Landbouw; schepen Raes, dhr. Schaefner van MAK-motoren, dhr. Vandenberghe Prosper, dhr. en mevr. Jef De Roose, de families van reder en scheepsbouwer, dhr. Vergaerde en nog zoveel andere ons onbekenden.

Het was tijdens dit gezellig samenzijn, waarin scheepsbouwer Roger Degraeve, de reder bedankte, alsook dhrn. Raes, Maertens, Vandenberghe en De Roose, dat er natuurlijk gesproken werd over de visserij en zijn vele problemen.

REDERS LET OP UW ZAAK

Tijdens de koffie nam dhr. Vandenberghe het woord en na hulde gebracht te hebben aan moeder Leon Degraeve en haar zoon Roger, welke de faam van deze scheepsbouwwerf hoog hield, richtte hij het woord tot reder Leon Gheselle en zoon Robert om er hen op te wijzen, dat ze met de bouw van dit schip, een krachttoer hadden verwezenlijkt.

Velen spreken steeds van grote opbrengsten, maar weinigen weten wat er van zo'n opbrengst overblijft en dat elke tegenslag erge gevolgen kan hebben.

Straks zijn we allen geroepen, zei spreker, om onze krachten te bundelen tegen het grote gevaar welke de beschermingsmaatregelen van ons zullen eisen.

Hij bracht terloops hulde aan de waakzaamheid en de bestendige hulp in de laatste jaren door het ministerie van Landbouw en zijn knappe ambtenaren verleend en hij drukte de hoop uit dat, wat er ook over de vissershaven van Zeebrugge wordt gezegd, de Brugse autoriteiten zullen willen begrijpen, dat de Zeebrugse visserij is uitgegroeid tot de sterkste van de kust, daar aan de Oostkust het vissersbloed nog steeds even sterk bruist als vroeger.

Hij richtte zich tenslotte tot de bemanning hen zeggend : uw reder riskeert hier miljoenen. Gij alleen kunt dank zij uw werkkracht de Z.162 doen groeien tot een parel van onze Oostkust.

(vervolg blz. 5)



De pas gedoopte treiler in de haven van Zeebrugge. (Foto R. Claeys-NvdK)

MATERIAAL VOOR
SCHEEPSKOELINSTALLATIES

— Fittingen
— Lamellenkoelers in zwaar verzinkt stalen uitvoering
— Condensors, zeewater-bestendig
— Olieafscheiders
— Koelaggregaten en compressoren
— Regelapparatuur
— Meetapparatuur

n.v. MOLIMEX EN VANANDEL

Weiveldlaan, 7
1930 ZAVENTEM

Tel. : (02) 16.81.20 (5 lijnen)
Telex : 21871

(7604V)

Sinds 12 jaar aan de top van de vooruitgang in België

Kenitex

WAAROM STEEDS UW GEVELS HERSCHILDEREN ?

KENITEX vervangt elke vorm van muurverf en biedt U buiten voldoening een TOTALE WAARBORG VOOR 10 JAAR TEGEN AFSCHILFEREN EN AFPELLEN. Deze waarborg wordt gezamelijk afgegeven door de fabrikant en de uitvoerder.

KENITEX in de vorm van een dikke viskeuze pasta, wordt verwerkt met een hogedrukpompinstallatie en aangebracht door gespecialiseerde vakmensen.
De 12 moderne dekoratieve kleuren geven een uitzonderlijke architektonische waarde, daarbij maken de beschikbare korrels, van crepi tot bijna glad, de algehele verfraaiïng af.

KENITEX biedt meer : een prachtige bekleding op gevels van gelijk welke aard, (metselwerk, cementbezetting, beton, enz...). 20 maal meer produkt per m² dan verf en dankzij de snelle toepassingsmethode veel minder arbeidsloon te betalen.

KENITEX wordt verwerkt in meer dan 30 landen over de hele wereld.

KENITEX HEEFT REEDS REFERENTIES VAN MEER DAN 12 JAAR OVER HEEL BELGIE !

KENITEX GEEFT AANGEBRACHT EEN WARE VOLDOENING, SCHOONHEID EN MEER WAARDE AAN UW EIGENDOM VOOR TENMINSTE 10 JAAR.

VERBEKE D.

Erkende uitvoerder van

KENITEX

WEIDESTRAAT 346
BRUGGE 4 ASSEBROEK — TEL. 050/380.61

(9755N—760TV)

De Z.162 gedoopt

(vervolg van blz. 3)

DE STAD BRUGGE BELOOFT HULP

Deze korte en op dapper applaus uitgesproken rede werd gevolgd van een korte maar kenschetsende rede van schepen Raes van Brugge waaruit we citeren :

„Onze gemeenschap kijkt nog op naar het vertrouwen dat onze reders nog hebben in de toekomst en dat ze laten blijken door het nemen van zulke initiatieven zoals het leggen van nieuwe vaartuigen. Onze reders laten niets overlet om met de evolutie van hun tijd mee te gaan en brengen nog de moed op om dergelijke investeringen aan te gaan.

Wij wensen dan ook uit de grond van ons hart dat deze investeringen suksesvol mogen verlopen en dat de besommingen, het gewiagde kapitaal en de inzet aan arbeid en durf mogen verrechtvaardigen.

Het is dan ook maar logisch dat het stadsbestuur ook alles doet wat mogelijk is om de reders in de gelegenheid te stellen om nun werk te laten uitvoeren. Het is thans een zekerheid dat de nieuwe slipway zal gebouwd worden en dat de geplande verbeteringswerken nopens diepgang en kaaimuren zullen uitgevoerd worden. Intussen zal er een sleepboot in dienst worden gesteld om de vaartuigen te helpen bij de in- of uitvaart of eventueel om van plaats te verhalen. Dit kan zeker weer als een goed punt aangezien worden voor onze vissershaven.

Vooraleer te sluiten wil ik toch nog even de nadruk leggen op het schone werk opgebracht door de scheepsbouwer Roger De Graeve en zijn bekwame werklieden. Ook zij mogen betrokken worden in deze hulde en verdienen eveneens een hartelijk proficiat."

Tenslotte eindigde deze voor de reder en bemanning feestelijke dag met flinke muziek en een dansparty.

Leon, Robert en bemanning : ons blad wenst U rijke vangsten en behouden vaart. **B**



De bemanning met peter en meter van de nieuwe eenheid, de Z.162 „Van Dijck". (Foto R. Claeys - NvdK)

Aan boord van de Z.162 werd door de firma ANTWERP MARINE RADIO COMPANY een zeer moderne installatie van navigatie-apparatuur geplaatst.

De SSB zender/ontvanger 400 W., kristalgestuurd, zowel in zender als in ontvanger, alsook de VHF, 30 kanalen, 25 Watt, beide van het merk S.P RADIO SAILOR, zullen zeker, zoals reeds werd bewezen, alle verwachtingen overtreffen.

De radar, een ATLAS-type 3036, die reeds gedurende verschillende jaren zijn degelijkheid heeft bewezen, en de dieptemeter ATLAS type 450, een volledig nieuw type met grijs-lijn automatisch systeem, zullen de naam en de faam van de fabrikant FRIED. KRUPP ATLAS ELEKTRONIK, en zijn bovengenoemde verdeler zeker alle eer aan doen.

Ten einde alle werk aan boord zo vlot mogelijk te laten verlopen, werd een «Wechselsprechanlage» of intercom-systeem van het merk HAGENUK aangewend. Dit toestel, samen met de rest van de installatie mag zeker een waarborg van kwaliteit worden genoemd.

GALERIJ STAMPAERT P.V.B.A.

zal overgaan tot een

UITZONDERLIJKE OPENBARE VEILING

op VRIJDAG 28 JUNI '74 om 19.30 uur
in de zaal „MEDIA CENTER",
Troonstraat 66 te Oostende (Mariakerke)

Door het ambt van gerechtsdeurwaarder Dhr. Opsomer, Rogierlaan 38, Oostende, zullen onderstaande voorwerpen openbaar verkocht worden aan de gewone voorwaarden : Kontante betaling + 20 % kosten.

PORSELEIN : Chinees porselein, vazen uit de 18e en 19e eeuw — famille verte, canton enz... Vitrinevoorwerpen : schotels, coupen, pique-fleurs, theepot. Saksisch porselein, groepen beeldjes, lampen, borden, schotels, Meissenporselein, Schierholz, en Rudolstadt. Jades, Quartz, Malachiten. Saksisch biscuit.

MEUBELEN : Boekenkasten, commoden, hoekkasten, tafels, secretaires, vitrines, burelen uit de Regency, Victorian en Georgianstijl. Tafels, vitrines en kasten Biedermeyer. Franse meubelen met inlegwerk. Koffers en banken uit de 18e en 19e eeuw. Normandische kasten. Eetkamertafel. Franse sacristiekasten. Verschillende Chinese tafels in hardhout van begin 19e eeuw. Chinese standen. Chinese lak-kabinetten in Coromandel en edelsteeninkrustatie. Engelse stoelen en zetels en Biedermeyer.

TAPIJTEN : Verzameling tapijten en carpetten van Oud-China : Ning-Hsia, Hsin-Kiang, Pao-Tou, Peking, Boccharas. Verzameling van tapijten : Meshed, Kazak en Derbent uit Kaukasie. Tapijten en carpetten van Bessarbië, Mures, Sivas en anderen.

DIVERSEN : Lampen, hangklokken, verschillende bronzen voorwerpen, kandelaars, kruiken, samovars, jardinières, getekende brons.

DESKUNDIGE : De Heer R. STAMPAERT, St. Pietersnieuwstraat, 130 9000 GENT.

TENTOONSTELLING : Donderdag 27 juni '74 van 10 tot 12.30 uur en van 14 tot 20 uur. — Vrijdag 28 juni '74 van 10 tot 14.00 uur.

(9769N—7602V)

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

De Onderzoek voor de Zeevaart te Oostende heeft het onderzoek verder gezet inzake het vergaan van de treiler Z.587 „Alca Torda". Bedoeld vaartuig zonk in tot nog toe onopgeloste omstandigheden in november van vorig jaar. Na 33 uren rondzwalpen in het vlot kwam de vijfkoppige bemanning terecht op de Nederlandse kust ter hoogte van Hoek van Holland. Motorist Willy Vandierendonck werd tijdens de jongste zitting onderhoord maar ook hij kan geen verklaarbare uitleg geven voor het plotse kapseizen en zinken van de treiler. Hij bevestigt dat de „Alca Torda" biezonder stabiel was en dat hij vroeger nooit verdachte gedragingen vaststelde. Ook de lospoorten waren in staat van werken zodat het water op het dek snel kon wegspoelen. Een oorzaak voor het omslaan kan zijn dat het vaartuig, na een eerste zware zee, geen tijd heeft gekregen om terug recht te komen en een onmiddellijk daaropvolgende golf fataal werd. De Raad zal in een volgende zitting het onderzoek verder zetten.

STRANDING VAN DE N.800 „DUC IN ALTUM"

Inzake de stranding van de N.800 „Luc in Altum" sprak rijkskommissaris Bentein zijn vordering uit. Hij is van oordeel dat al te veel werd beroep gedaan op de decca in een biezonder gevaarlijk gebied terwijl er geen positie was uitgestippeld op de zeekaart. Bij de koersbepaling werd tevens onvoldoende rekening gehouden met de stroming en de wind terwijl tenslotte wachtsman Vancraeynest onvoldoende richtlijnen kreeg van schipper Plaetevoet. Eerstvernoemde wordt dan ook buiten de zaak gesteld terwijl tegen Plaetevoet een schorsing van twee weken van zijn schippersbrevet wordt gevorderd.

Een andere zaak betrof de aanvaring die zich voordeed tussen de treiler O.486 „Chantal" en de zeemachteenheid „Bovesse". De schade was zeer miniem zodat schipper Bouillart het niet nodig oordeelde een verslag op te maken. Hij gaf toe de bokken buiten boord te hebben gelaten omdat het, bij zware zeegang, gevaarlijk is met slechts twee man bedoelde bokken binnen te halen. Tegen schipper Bouillart wordt een waarschuwing gevorderd.

Tenslotte werd ook gevorderd inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de treiler Z.510 „Zeemansblik" en de Panamese tanker „Black Eagle". Rijkskommissaris Bentein is van oordeel dat de schuld volledig dient toegeschreven aan de tanker zodat de Zeebrugse bemanning dan ook buiten zaak wordt gesteld.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

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

KNIELAARS	225 pt.	250 fr.
LAARS gevoerd met wol	385 pt.	385 fr.
DIJLAARS vr.	545 pt.	595 fr.
HEUPLAARS vr.	575 pt.	625 fr.
OVERALL blauw goed - maat 50 tot 56	440 pt.	485 fr.
maat 58	510 pt.	555 fr.
BROEK blauw goed	220 pt.	245 fr.
VEST blauw goed - maat 48 tot 56	235 pt.	260 fr.
maat 58	250 pt.	275 fr.
BROEK met borststuk - maat 48 tot 56	275 pt.	305 fr.
maat 58	315 pt.	350 fr.

JUMPERS blauw goed		
small en medium	215 pt.	245 fr.
large	220 pt.	250 fr.
extra-large	230 pt.	260 fr.
ZUIDWESTER (lange kap)	165 pt.	190 fr.
OLIE-HEMD zonder kap	570 pt.	640 fr.
met kap	670 pt.	760 fr.
OLIESCHORT	290 pt.	325 fr.
OLIEBROEK met bretels	365 pt.	420 fr.
GUTTERS	50 pt.	60 fr.
AIRCOAT BROEKEN		
broeken met bretel		
maat 42 - 56	565 fr.	615 fr.
58 - 60	620 pt.	675 fr.
JUMPERS aircoat	425 pt.	455 fr.

Deze punten zijn ALLEEN om te zetten bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, bij HAND IN HAND ZEEBRUGGE, of ten kantore van de REDERSCENTRALE ter vismijn van Nieuwpoort.

OOK NOG IN DEZE MAGAZIJNEN TE VERKRIJGEN AAN ZEER GOEDKOPE PRIJZEN - ANDERE WERKKLEDIJ VOOR VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

KEUKENHANDDOEKEN blauw	42 fr.
Prachtige KEUKENHANDDOEKEN Cristal	31 fr.
Boilo	28 fr.
SPONSHANDDOEKEN blauw	27 fr.
VAATDOEKEN	10 en 13 fr.
Radical DETERGENTZEEP 5 kg	100 fr.
LEVIS VERF - alle kleuren	Diverse prijzen
REGENKLEDIJ (broek en vest)	

In deze prijzen is de B.T.W. niet begrepen

WOLLEN DEKENS	320 fr.
MESSEN PIJKENAAS	130 fr.
PRISMAKIJKERS	1525 fr.
REDDINGSVESTEN	660 fr.
UURWERKEN met stuurwiel	
BAROMETER met stuurwiel	
UURWERKEN elektrisch	
BAROMETER	
DUFFLE COATS grijs en groen	800 fr.
echte engelse, blauw	1250/1460 fr.
DUFFLE COATS gevoerd	1690 fr.
WERKSCHOENEN anti-slip & vesterkte top laag model	635 fr.
hoog model	635-660 fr.

Alle aannemers, industriëlen en werkgevers, die aan hun volk werkkledij moeten geven, kunnen die voortaan, aan zeer voordelige prijzen, aanschaffen bij de Rederskoöperatieven. Zich wenden :

S. C. A. P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
Tel. 059/729.51 - 709.31 - 709.32

HAND IN HAND

REDERSKAAI, ZEEBRUGGE
Tel. 050/541.17

De Redersvereniging Hand in Hand Zeebrugge hield zijn jaarvergadering

OOK HIER TERUGGAVEN OP MAZOUT EN AANKOPEN

Het was vrijdag 14 juni dat ten stadhuize van Heist, onder voorzitterschap van de heer Edgar Neyt, een algemene vergadering plaats had, waaraan een 60-tal leden reders gehoor hadden gegeven.

Vooraf werd door de heer Vandenberghe voor diegenen die de week voorheen niet te Oostende aanwezig konden zijn, een uiteenzetting gegeven over de resultaten van het jaar 1973 inzake de verzekering van vissersvaartuigen in Hulp in Nood en waaruit we leerden, zoals vorige week in ons blad vermeld, dat dit jaar meer dan twee miljoen frank werd uitgekeerd aan uittredende leden, die hun schip verkocht hadden en anderzijds zij die meer dan vijf jaar lid zijn, ontvingen thans hun voorbehoudingsfonds van 1966.

Spreker had het tenslotte over het feit dat ook dit jaar benevens het vormen van reserven, voor alle reders een overschot van tien ten honderd op hun premies wordt vastgelegd, dat Hulp in Nood tussenkomt bij de aankoop van nieuwe vlotten voor 20 t.h. en dat ook voor de beschermingskledij, gezien de Rederscentrale beweert over de nodige fondsen niet meer te beschikken, Hulp in Nood, voor al haar leden de punten zal betalen, met dien verstande dat deze punten alleen zullen geldig zijn en verzilverd kunnen worden bij SCAP Oostende en Hand in Hand Zeebrugge, waar voor Nieuwpoort een bijzondere regeling zal getroffen worden.

Na deze uiteenzetting, gaf de heer Morbee de uitslag weer van de financiële toestand van Hand in Hand Zeebrugge, welke er gezond voorkomt en besloot de heer Deroose als direkteur met hiernavolgende uiteenzetting omtrent de werking van deze beroepsredersvereniging als volgt :

HET NUTTIG WERK VAN HAND IN HAND

Hij zei o.m. :

Aan de vooravond van ons dertigjarig bestaan, met zware onweerswolken aan de einder, zijn we genoopt terug te denken aan onze beginperiode, wanneer de Oostkust zelf de problemen moest oplossen, gezien er toen geen verbond, Unie Redenscentrale, enz..... bestond.

Teneinde de eendracht mogelijk te maken, hebben we immers regelmatig in de loop van ons bestaan, ons ingeschakeld in de werking van beroepsorganisaties die optraden voor de gehele belgische visserij.....

De afscheuring in Oostende van de zg. IJslanders, evenals de reaktie van bepaalden aan de Oostkust, dreigt in de huidige Rederscentrale tot innerlijke konflikten te leiden, waardoor de nationale en internationale problematiek niet volwaardig zou kunnen benaderd en behandeld worden.

Anderzijds stellen we vast dat de ministeriële departementen en hun ambtenaren al te vaak omwille van onze aktiviteiten in het verleden, Hand in Hand als een louter sociaal bureau beschouwden, veeleer dan als een zelfstandige beroepsvereniging die aan de Oostkust 70 % van de reders vertegenwoordigt en deze dient te verdedigen.

Des te duidelijker is dit nog eens gebleken tijdens de, gelukkig kortstondige, MAZOUTKRISIS : wanneer er een beperking intreedt liggen onze prijzen niet alleen gunstiger dan bij de konkurrentie, maar konden we zelfs aan nietklanten, die door hun gewone leverancier niet konden bevoorraad worden, gasoil leveren waardoor ze normaal verder konden varen, en anders aan de kade hadden kunnen blijven liggen.

Moesten al onze leden kunnen begrijpen en willen aanvaarden dat hun getrouwheid gedurende bv. 'n drietal jaar ons voldoende sterk zou maken om ook, wanneer de oliemaatschappijen braderen, te blijven konkurreren, dan zouden ze niet alleen uiteindelijk goedkoper gediend zijn, maar bovenal veel onafhankelijker worden. Als we voor de laatste zes maanden 40 centiemen zullen teruggeven, maar dat moesten kunnen verrekenen op een vaartuig van 1000 PK, zou dit voor die reder voor 1974 reeds een minderuitgave betekenen van 200 à 300.000 fr.

Als we voor 1973 slechts 21 miljoen Fr aan omzet hadden, wat weliswaar een verhoging is tegenover vorige jaren, maar een stijging die uitsluitend te wijten is aan de inflatie, dan moeten we beamen dat onze leden totaal onverschillig staan tegenover de potentiële macht van koöperatieve werking.

Vooral de bemanning van onze reders speelt hier enorm door : er zijn schippers die méér in de watten worden gelegd en zelfs « gezegend» worden door de verkopers aan de kaai dan hun eigen reders. Die reders beseffen eenvoudig niet dat ze door hun onverschilligheid een macht verwaarlozen en zelfs ondermijnen, waarop ze in krisisperioden willen beroep doen en waarvan ze dan al het onmogelijke zullen eisen.

DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

Vooral het individualisme maakt ons machteloos : iedereen heeft zijn eigen mening, wil die mening doordrukken en verwerpt een anders zienswijze.

Zo zijn er die er vandaag geen bezwaar in zien om binnen afzienbare tijd op Oostende te gaan varen als Zeebrugge-visserijhaven ontoegankelijk zou geworden zijn. Anderen hebben reeds onbedacht en onbekommerd hun instemming betuigd met een slipway die buiten de havenkom zou gebouwd worden.

Ze zijn overtuigd dat het ofwel hun tijd wel zal meegaan, ofwel dat het allemaal niet zo'n vaart zal lopen en ze voelen zich gevleid wanneer de burgemeester hen blijkbaar in vertrouwen neemt, of voelen zich belangrijk wanneer een ambtenaar hen zogenaamd inspraak geeft over feiten die sinds lang vaststaan.

Het resultaat komt er op neer dat er geen eensgezindheid wordt bereikt, zodat het schermen achter de koelissen verder gaat, tot we voor voldongen feiten zullen komen waartegen niets meer te beginnen is.

We staan dan ook zeer sceptisch tegenover de toekomstmogelijkheden van Zeebrugge, vooral als we het voorbije jaar overzien en vaststellen dat niet alleen de beloften maar ook de reeds gemaakte plannen en vaststellingen in een handomdraai worden ingetrokken, gewijzigd of vergeten.

We zijn dan ook van mening dat wij als enige beroepsvereniging aan de Oostkust inzake de toekomst van Zeebrugge een plicht hebben te vervullen, maar tevens een zo zware verantwoordelijkheid dragen dat we in 1974 de beslissingen niet mogen afwachten of ons niet mogen beperken tot een of ander persbericht, maar daadwerkelijk deze toekomst gaan bepleiten, nadat we het merendeel der reders zullen overtuigd hebben.

(vervolg blz. 8)

Hand in Hand

Wettig erkende Beroepsvereniging

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE

HERSTEL en PLAATSING ELEKTRICITEIT

X
X X
X

ALLE VISSERIJBENODIGDHEDEN

X
X X
X

HET SOCIAAL BUREAU BIJ UITSTEK

X
X X
X

DE ENIGE BEROEPSVERENIGING AAN DE OOSTKUST

Tel. (050) 54.117 — (050) 54.192 — (050) 54.656
Direktie — na kantooruren : (050) 51.740

(7599V)

VERENIGING HAND IN HAND ZEEBRUGGE HIELD HAAR JAARVERGADERING

BEROEPSAKTIVITEITEN

We schreven reeds dat we ons de vraag moeten stellen of we niet te gemakzuchtig onze opdrachten hebben doorgespeeld aan de Rederscentrale, niet alleen deze op plaatselijk vlak, maar ook de problemen van bepaalde groepen als bv. de kustvisserij. Alle beloften ten spijt is er in de wetgeving betreffende het FONDS VOOR ARBEIDSONGEVALLEN geen wijziging gekomen en betaalt de kustvisserij derhalve verder de aangemonsterde dagen, ook als de weersomstandigheden onze kleinere vloot wekenlang aan de kade houdt.

Anderzijds nam Rederscentrale, om budgetaire redenen, eind 1973 de beslissing geen punten voor beschermkledij uit te geven om deze hoogstens voortaan te koop te stellen, waardoor de reders rechtstreeks belast worden. Niet alleen en niet zozeer omdat Hand in Hand aan de Oostkust deze beschermkledij verhandelt, als wel om de bedenking dat door de verplichting de punten te kopen het ganse sisteem beschermkledij dreigt te verdwijnen, zodat de reders voor enorme moeilijkheden worden gesteld, deed ons overwegen een eigen sisteem uit te werken.

Wanneer we uiteindelijk van deze opdracht worden ontslagen, is dit uitsluitend dank zij de tegemoetkoming van de SV Hulp in Nood, die hier in de plaats van Rederscentrale komt en haar leden kosteloos de punten voor beschermkledij wil ter beschikking stellen. Deze belangloze tussenkomst moge het zoveelste bewijs zijn dat de visserijkoöperatieven uiteindelijk de enige organismen zijn die een daadwerkelijke invloed hebben tegenover de verzuchting de steeds groter wordende uitbatingskosten te keer te gaan.

We kunnen ons dan ook niet gekrenkt voelen wanneer onze samenwerking met SCAP en HULP IN NOOD verkeerd wordt geïnterpreteerd en wordt geduid als een bepaalde vorm van afhankelijkheid.

Wel integendeel, hoe meer de leden van Hand in Hand, Hulp in Nood en SCAP in één globale werking worden betrokken, des te beter kunnen we de reders verzekeren, des te goedkoper kunnen we hen leveren en des te volwaardiger wordt onze dienstverlening.

Niet zonder fierheid mag immers worden vastgesteld dat Hand in Hand regelmatig wordt geraadpleegd door de ministeriële departementen en kredietverleningsmaatschappijen, maar ook dat we tevens inzake **sloopremie** niet alleen de wet kennen maar ook de werkwijze vonden om de reders vlot en zonder hoogoplopende kosten behulpzaam te zijn.

BESLUIT

Waar de verhoging van gasoilprijzen en de beperkende vastlegging van tong- en scholaanvoer, de vooruitzichten eerder pessimistisch stemmen, willen we toch liever besluiten met een eerder vertrouwende blik in de toekomst, ons ingegeven door de zekerheid dat Hand in Hand aan de Oostkust niet is weg te denken, dank o.m. aan Hulp in Nood, die onze koöperatieve werking ondersteunt, dank niet in 't minst aan onze Raad van Beheer, waarvoor sommige beheerders zich reeds een kwarteeuw inzetten en desbetreffend dit jaar nog zullen kunnen gehuldigd worden, en dank ook aan het personeel, dat we zeker niet mogen onder-waarderen.

Meer dan ooit mogen we getuigen dat we niet afwijzend staan tegenover een samenbundeling van krachten en dat in ons de hoop blijft leven minstens aan de Oostkust één eensgezinde vereniging van alle reders te kennen, ook meer en meer overtuigd nochtans dat zulks niet zal mogelijk zijn zonder Hand in Hand.

EEN NUTTIG DEBAT

Daarna had een nuttig debat plaats over het feit dat te Zeebrugge minder reders genieten van de toelage van 18 miljoen voor de proefnemingen met bepaalde netten en op bepaalde gronden waarvan zij de schuld wijten aan de Rederscentrale. Hetzelfde geldt voor de arbeidsongevallen waar zij veel meer betalen dan een ander, en zij dit wijten aan de laksheid waarmee de Rederscentrale optreedt.

Ook de garnaalvissers zullen een referendum houden omtrent het gebruik van een zeeft en zij beklaagden zich ook dat, niettegenstaande zij 0,40 fr per honderd betalen voor het behartigen van hun beroepsbelangen, zij praktisch voor geen enkel aangelegenheid gesteund zijn.

Na een zeer gegrond en nuttig overleg werd besloten onder de garnaalvissers inzake het gebruik van een zeeft, een referendum te houden.

DE BELGISCHE VISSERIJVLOOT OPNIEUW VERGROOT

Met het in de vaart brengen van de Z.162, heeft Zeebrugge een nieuwe parel aan zijn kroon gehecht.

Maar ditmaal blijft Nieuwpoort ook niet ten achter en zo pas vervoegde een prachtig schip welke Boulogne als thuishaven had, de haven van Nieuwpoort. Het is gebouwd in 1962 en voorzien van een motor Duvant van 1962 en meet 169 Bruto ton.

Het is aangekocht door de gebrs Vercoutter Michel en Gabriel van Nieuwpoort.

Op hetzelfde ogenblik hebben de kustvissersreders Verbiest Roland en Charel van Oostende zich in Arnemuiden een garnaalvissersvaartuig aangeschaft voorzien van alle moderne vistuig en een motor Deutz van 150 PK van 1962. Het schip meet 40 Bruto Ton en is 18 m. lang.

Einde van juli komt ook de N.3 voor rekening van de reders Vens-Verleene in de vaart voorzien van een motor ABC van 450 P.K. waarvan de romp gebouwd is op Oostkamp en de afbouw is geschied door de Werkhuizen SCAP te Oostende.

Vraag en antwoord

VRAAG : waarom wordt de haven van Zeebrugge een militaire basis en moet Oostende deze militaire praal prijsgeven ? Waarom wordt Zeebrugge voornamelijk een haven voor munitietransport, waar Antwerpen toch veel centraler gelegen is ?

ANTWOORD : In Zeebrugge wonen weinig mensen, als Zeebrugge dus in de lucht vliegt...

Op een banket, waar ik verleden week aanzat, hoorde ik deze cynische boutade, waar ik niet kon mee lachen, maar waarvan mij verzekerd werd, dat vraag en antwoord niet uit de duim was gezogen maar een officiële uitspraak zou zijn, die kort geleden in een weekblad te lezen stond.

Mijn gesprekspartner kon mij niet mededelen wie het antwoord had uitgesproken, maar een hoge ambtenaar bevestigde de uitspraak en verzekerde mij dat dit niet als een grapje was bedoeld, maar de werkelijke gedachtengang van mensen in Brussel weergaf.

Ik ben daarom in dit Zeebrugge, dat desgevallend zonder leedwezen mag in de lucht vliegen omdat er maar een paar duizend mensen wonen, wezen rondneuzen om mij te vergewissen hoe ver het staat met deze moderne worstenfabriek van minister Van den Boeynants.

Op de havendam werd ik niet toegelaten en brutaal teruggezonden door een man in grijs uniform, die mij niet wilde bekennen dat er munitie verscheept werd. Ik herinner me gedurende de oorlog gemakkelijker op de havendam te zijn geraakt dan nu. Moest Leopold II terugkomen, hij zou zich de baard laten afscheren van ingehouden woede, ontsteltenis en afschuw. Men zou hem daarenboven wellicht verplichten te abdikeren, want met vredelievende vorsten springt men in België nogal onverschillig om. Men is in ons koninkrijk meer begaan met ene Mobutu die zijn voetballers toesnauwt : winnen of sterven, dan met ene Leopold III die niet eens zijn mooie Liliane had mogen huwen.

Dan ben ik maar naar de toekomst van «Le Chalut» en «Le manège à toi» en andere appetijtelijkheden gaan kijken. Die restaurant-bars zijn misschien wel op zand gebouwd, wat het in de lucht vliegen kan vergemakkelijken, maar zullen in de eerste tijd toch een totaal nieuwe klandiezie van marine-officieren, kapiteins ter zee, commodores en admiraals krijgen.

Waar onze reders geen plaats en geen diepte vinden voor een doodgewoon vissersvaartuig, daar krijgt de pracht en de macht van onze wereldwijd beroemde zeedefensie, nauwelijks 100 meter verder, een spiksplinter nieuwe haven voor onze kruisers, torpedoschepen, onderzeeërs en mijnenvegers.

Nu ook begrijpen we waarom er te Zeebrugge kerncentrales moeten gebouwd worden, want het gaat allemaal in één adem door en een moderne marinevloot wordt met atoomkracht aangedreven.

Op het militair domein zien we zelfs reeds de aanbouw van een groot bouwwerk, waarvan de ene denkt dat het een hospitaal wordt, een andere echter opteert voor een kazerne. Zelfs gaat mij voorkeur naar een hospitaal — met het oog op dat in de lucht vliegen.

VRAAG : Kan men Van den Boeynants, zijn voorganger en zijn opvolger, niet benoemen, voor het leven, tot directeur van een échte salami-fabriek (waar desnoods wel hondenvlees maar nooit mensenvlees wordt verwerkt) tegen een jaarwedde van 25 miljoen fr., en deze militaire haven naasten voor de visserij?

ANTWOORD : Een grote natie (?) zoals België heeft niet zozeer een visserij nodig, want vis kan men altijd nog invoeren, maar wel een Zeemacht om ons te verdedigen en om er op te waken dat Zeebrugge (niet) in de lucht vliegt.

Horatius.

TE KOOP :

Stalen VISSERSVAARTUIG in zeer goede staat

Bouwjaar 1960.
Voorzien van motor Bolnes 6 NL (nieuw type) — bouwjaar 1968 — vermogen 420 PK — bruto-tonnemaat 99,80 ton.

Z.w. :

CALCOEN ARTHUR
Kaaistraat, 9, Nieuwpoort — Tel. (058) 230.22

(7603V)

VOOR HET EERST EEN ENGELS VISSERSVAARTUIG TER OOSTENDSE VISMIJN

Heden maandag hadden we voor het eerst sinds verschillende jaren, een Engels vissersvaartuig op de Oostendse markt welke hier in het kader van de EEG een proevertje is komen doen, inzake prijzen en marktmogelijkheden.

De eigenaar is feitelijk een belgische schipper die na de oorlog in Engeland is blijven wonen en eigenaar is van de Hu 87. Het is Roger Zeebroeck die hier nog drie zusters heeft in de visserij en een schoonbroer is van de overleden Urbain Laplasse. Hij is immers in Engeland getrouwd, heeft drie kinderen en bezit drie kleine vaartuigen welke Grismby als thuishaven hebben. Dat het vaartuig Hull als kenteken heeft, is gelegen in het feit dat het aldaar gebouwd is.

Het vaartuigje was maandag uit Grimsby afgevaren en deed zaterdagavond met zijn vierkoppige bemanning de haven Oostende aan met een vangst van : 659 kg tong, 87 kg tarbot en griet en 5.233 kg levende verse rog. Het besomde zo maar : 294.000 fr.

Havenkapitein Ghijs en zijn personeel hebben al gedaan wat mogelijk is om hen te helpen maar de doeane schijnt praktisch niet goed op de hoogte van wat er te doen is

NUTTELOZE MOEILIJKHEDEN

Niemand uit eigen milieu had er aan gedacht deze belgische visser-eigenaar in te lichten, wat er hem te doen stond. Hij had vanuit Engeland dokumenten om alhier te verkopen, medegekregen. Het waren dd 5's waar men hem wijs maakte, dat hij een T 2 en een invoervergunning van een belgische vishandelaar nodig had.

Daarenboven moest een doeane agentschap de papieren inklaren en belopen de invoerrechten voor 1974 nog 9 t.h. voor de Engelsen. De onbeholpen engels-belgische reder, misnoegd over zoveel moeilijkheden scheen op het eerste zicht niet meer in België te zullen markten, niettegenstaande de gemaakte prijs. Inderdaad de belgen mogen in Frankrijk, en Engeland met een document DD5 eenvoudig verkopen en betalen nog een invoerrecht welke dit jaar nog op 9 t.h. bepaald is en elk jaar vermindert.

Gelukkig klaarde havenkapitein Ghijs alles op.

Hier werd het document DD5 eenvoudig als ongeldig aanzien en is ons landje eens te meer aan de spits van onwetendheid of liever laksheid van wat in EEG verband wet is geworden. Elkeen weet nochtans dat onze reders zeer tevreden mogen zijn Engelse havens te mogen aandoen en zich daar thuis te voelen.

Het ministerie van Buitenlandse Zaken en Financiën, zouden hier duidelijk richtlijnen moeten geven om vergissingen als deze te voorkomen.

Elkeen weet dat de Oostendse haven volledig aan het verkwijnen is en dat het een zegen zou mogen genoemd worden, hier vreemde schepen te zien markten om de markt herop te flakkeren. Als onze betrokken beroepsmilieus elk volgens zijn persoonlijk belang dat niet zullen inzien, dan is het aan de overheid in 't belang van de ganse visserij maatregelen te treffen, die in de eerste plaats elkeen moeten ten goede komen. Bij het nemen van nadere inlichtingen stellen we vast, dat de Hu 87 een schipje is van amper 18 m. voorzien van een motor van 200 PK. Jaak Zeebroeck is tijdens de oorlog 1940-44 in Engeland gehuwd met een engelse, kwam na de oorlog terug naar België en kon het hier niet meer gewoon worden en trok terug naar Engeland. Hij heeft drie zoons, die als visser elk reeds een schip van vader besturen. Zeggen we terstond dat de 49 jarige Jaak een knappe visser is evenals zijn zoons, en dat het dus niet te verwonderen is, dat ze het in Engeland goed stellen. Op onze vraag of hij nog terug de visserij in België zou willen bedrijven, was het kategoriek: nee !

Wekelijks worden er honderd duizenden kg. van allerlei soort en kwaliteit door enkelen ingevoerd, die er zich rijkelijk aan te goed doen ten nadele van de visserij, de handel en de verbruikers.

Waarop wacht de Hogere Overheid om dit in te zien. Of is het miliard moderniseringskosten welke men thans aan het investeren is voor de bouw van een nieuw visserijdok, een nieuwe slip enz... uitgegeven om er rond de haven alleen onkruid te zien groeien

De eenvoudige belgische visser, nu engelsman, die hier maandag kwam markten, zal in elke geval met geen grote dunk weggegaan zijn van zijn vakgenoten zowel van de Unie als de Rederscentrale, die zich wijselijk niet lieten zien, uit vrees dat de pot de ketel zou verwijten, dat hij een engels vaartuig, die hier zijn prachtvis loste, zou geholpen hebben.

Triestig, hopeloos en bekrompener kan het niet, nu al de landen rond de Noordzee gelegen er alle belang bij hebben, samenhorig en eensgezind de zware onweerswolken welke de visserij bedreigen, op te vangen en mekaar te helpen in het kader van de E.G.G. en hun beroepsbelangen.

P. Vandenberghe



De bemanning van de Britse treiler en familie tijdens de ontvangst in de kantoren van de rederskoöperatieve SCAP.

VISSERIJNIEUWS UIT FRANKRIJK

KOMT ER EEN FRANS-SPAANSE OVEREENKOMST VOOR REGLEMENTERING VAN DE GULVANGST ?

In Frankrijk heeft het Vast Bureel van de Visserijdienst nogmaals de aandacht gevestigd op beschermingsmaatregelen voor de kabeljauw vooral met betrekking tot de Frans - Spaanse ontmoeting geprogrammeerd voor het einde van 1974. Engeland heeft aan de Fransen en Spanjaarden herhaaldelijk het verwijt gericht veel te kleine kabeljauwsoorten te vissen waardoor in een later stadium, de wateren rond de Ierse en Schotse kusten hiervan de nadelige gevolgen dragen.

Alhoewel men lange tijd gedacht heeft dat de betrokken vis die in de Golf van Gascogne gevangen wordt, geen gemeens had met deze die men op de kusten van Ierland en Schotland aantreft, schijnt men nu toch aan te nemen, dat er tussen beide wel een verwantschap bestaat, en dat aldus de soort die in deze laatste wateren gevangen wordt, wel te lijden heeft onder de ongekontroleerde vangsten van de Fransen en Spanjaarden. Het een en ander leidt tot de konklusie dat er zou dienen gereglementeerd te worden bij de visvangst in de Golf van Cascogne en dat hiervoor het type net door de Fransen en Spanjaarden gebruikt, zou dienen gereglementeerd te worden en grotere mazen voorgeschreven. Met de gestadig groeiende vangstkapaciteiten der schepen is een reglementering op dit gebied nog noodzakelijker.

DE MAAND MEI BETER DAN APRIL

Voor ongeveer eenzelfde aanvoer was de prijs van de vis van 10 tot 20% hoger en dit niettegenstaande april in feite toch de vastenmaand is. De grootste prijsverhoging treffen we aan bij de filetvis en de grote vis zoals kabeljauw en schelvis. Het is duidelijk dat de vraag bij de verbruiker zich altijd verder oriënteert naar klaargemaakte vis, zoals de visrepen en verder naar de fijne vis. De gemene soorten zoals platvis, wijting, makreel, haring, enz..... kenden geen te grote prijsverhoging. Men vreesde een ogenblik in Frankrijk en dan in het bijzonder op de vismarkt te Parijs dat de verbruiker zou afgeschrikt worden door te hoge prijzen, maar dit schijnt dus niet zo geweest te zijn.

VERMINDERING DER VANGSTEN DER HOOGZEEVISSERIJ

De grote visserschepen van Boulogne en Lorient brachten heel wat kleiner vangsten binnen in mei dan in april en de vorige maanden. Dit had natuurlijk ook een invloed op de prijzen. Anders merkt men een vermindering van vaartuigen die op een verscheidenheid van vissoorten jagen. De vaartuigen worden thans meer eenzijdig uitgerust voor het vangen van een bepaalde vissoort. Zo krijgen we minder diversiteit op de markt en een groter aanbod van een bepaalde soort.

Zij hadden pech...

— De Z.88 van schipper Willy Rammelo was vanuit Zeebrugge de garnaalvisserij gaan bedrijven. Nabij de Wenduinebank, brak de waterpomp. Men zag zich verplicht de visserij te staken. Sleephulp werd gevraagd aan de Z.552 Marathon die het defekte vaartuig op sleep nam naar de thuishaven.

— In de Zeebrugse vissershaven lagen de Z.14 en de Z.505 naast elkaar. De Z.14 lag met zijn bakboordzijde tegen de kaai. Bij het ophalen van de netten, sloeg de bakboordbok door, waardoor deze op de stuurhut van de Z.14 terecht kwam, welke schade opliep.

— De Z.600 moest de Z.430 wiens korre in de schroef was gedraaid, op sleep nemen naar Zeebrugge.

— De Z.496 Damar is tijdens de visserij met de stuurboordboel vastgeslagen aan een wrak. Tijdens pogingen om de bok te toppen, plooide deze . Men gelukte er nochtans in de boel boven te halen en de visserij voort te zetten.

— Bij het uitvaren van de haven van Zeebrugge, hoorde schipper Ackx van de Z.588 een hevige klop op het achterschip. De motor viel stil, terwijl ook de roeraandrijving onklaar was geraakt. Men vermoedde dat er iets in de schroef stak. De roeraandrijving kon achteraf worden hersteld, zodat de visserij normaal kon verlopen.

— De Z.452 van de rederij Coudekerke werd vrijdag in de vissershaven aangevaren door de O.254 van de rederij Van Lul die aan het maneuvreren was. Aangevaren met het gevolg dat de relingverschansingsplanken en berghouten zwaar beschadigd werden.

— De Z.472 van de rederij Desmedt Achiel deed de haven van Zeebrugge aan met schroefschade, gevolg van het slaan op drijvende

1974 EN 1975, TWEE GUNSTIGE JAREN VOOR DE GARNALENVISSERIJ ?

DR. R. BODDEKE, RIJKSINSTITUUT VOOR VISSERIJONDERZOEK, IJMUIDEN

Het voorspellen van resultaten van de garnalenvisserij op een wat langere termijn is een tamelijk riskante bezigheid. Dit wordt veroorzaakt door de snelle ontwikkeling die garnalen doormaken. In vergelijking met een vis als de tong die tot 30 jaar oud kan worden, is de garnaal die hooguit 2 jaar oud wordt, niet meer dan een ééndagsvlieg. Uitgaan van de sterkte van nog ondermaatse jaarklassen voor een vangstverwachting, zoals men doet bij tong, haring en kabeljauw is daarom bij de garnaal niet goed mogelijk.

Wie dit bij garnalen doet, verkrijgt een resultaat dat te vergelijken is met het beantwoorden van de intrigerende vraag : „Wordt de baby een jongen of een meisje", door onderzoek van het bij de geboorte vrijkomende vruchtwater. De methode is zeer betrouwbaar maar vóórdat de bepaling gereed is, ligt het kind al in de wieg !

METODE

Bij de garnaal moet voor een vangstverwachting dus met andere gegevens worden gewerkt dan bij de genoemde vissoorten. De methode die wij daarvoor ontwikkeld hebben, berust op het beschouwen in één verband van de faktoren die de toename van de garnalenstand (het broedsukses) beïnvloeden en de faktoren die de afname van de garnalenstand veroorzaken, zoals de talrijkheid van natuurlijke vijanden van de garnaal en de sterfte die de visserij onder de garnalen veroorzaakt. Op grond van al deze gegevens kan een prognose voor de aanvoer over een jaar worden opgesteld, die het mogelijk maakt ook een verwachting uit te spreken over het prijsverloop en de jaaropbrengst.

Voor het geven van een vangstverwachting is een „garnalenbioloog" dus sterk aangewezen op het werk van anderen.

Dankzij het werk van drs. N. Daan is de kennis van de biologie van de kabeljauw en de informatie omtrent de sterkte van de jaarklassen van deze garnalenverslinder bij uitstek, de laatste jaren zeer toegenomen. Met het zogenaamde Waddenzeeprojekt van ons instituut worden tweemaal per jaar, in de gehele kustzone van ons land, dichtheidscijfers bepaald van een groot aantal soorten, waarvan naast die van de garnaal vooral die van kleine kabeljauw, schar en wijting voor dit doel van veel gewicht zijn. Ook de vele andere vaarreizen die onze onderzoekingsschepen jaarlijks maken, leveren gegevens op die het inzicht in de jaarklassterkte van bepaalde garnaaletende vissoorten vergroten.

Tenslotte bepaalt het KNMI in de Bilt vanaf de lichtschepen de zeewatertemperatuur niet minder dan 8 maal per etmaal, en dit voor ons zeer belangrijk gegeven is dank zij de medewerking van dit instituut altijd snel verkrijgbaar.

OPZET VAN DE PROGNOSE

Bij het maken van een jaarprognose voor de garnalenvisserij valt het kalenderjaar duidelijk uiteen in twee perioden, te weten : een periode van acht maanden (van januari tot en met augustus) en een van vier maanden (van september tot en met december). In de eerste periode worden de bedrijfs resultaten hoofdzakelijk bepaald door faktoren die de garnalenstand doen afnemen : De sterfte van ondermaatse garnalen als ongewenst gevolg van de visserij in nazomer en herfst van het voorgaande jaar en de omvang van de verliezen die natuurlijke vijanden van de garnaal gedurende de wintermaanden veroozaken.

Maatregelen gericht op het tot **een minimum terug brengen van** sterfte onder kleine garnalen in de herfst (zoals de invoering van de spoelsorteermachine) kunnen voor een belangrijk deel hun effekt verliezen, als natuurlijke vijanden van de garnaal een bepaalde winter **abnormaal talrijk zijn. Deze situatie** trad op in de winters 1970-71 en 1971-72 toen enorme jaarklassen kabeljauw 1969 en 1970 de garnalenstand langs onze kust decimeerden. Geringe aanvoeren in de eerste 8 maanden van de jaren 1971 en 1972 waren daarvan het gevolg. Is de wegvraat van garnalen gedurende de winter gering (zoals in de winter 1972-73) dan blijven er veel garnalen over voor de garnalenvisserij in de eerste acht maanden van het jaar.

Dit gunstig effekt komt natuurlijk het duidelijkst tot uiting in gebieden waar de bescherming van de jonge garnalen optimaal is, zoals in het visgebied van Colijnsplaat.

In de eerste acht maanden van 1973 was het aandeel van de Colijnsplaatse garnalenvissers in de totale aanvoer 10,4% en in de totale landelijke besomming 11,2% hetgeen zeer hoog is, het aantal schepen in aanmerking genomen.

NATUURLIJKE STERFTE VAN DE GARNAAL

Bezien wij de te verwachten situatie in de eerste acht maanden van 1974 dan staan de zaken er niet slecht voor. Weliswaar is de jaarklasse 1972 van de kabeljauw sterk, maar deze dieren zijn opmerkelijk snel gegroeid. Deze kabeljauwtjes waren in februari 1974 al 45—50 cm lang en daarmee als garnaleneters van ondergeschikte betekenis geworden.

De jaarklas 1973 van de kabeljauw is volgens de gegevens waarover wij nu beschikken slecht en dat opent ook voor de garnalenvisserij in 1975 gunstige perspektieven.

Naast de kabeljauw speelt natuurlijk ook de wijting een rol als natuurlijke vijand van de garnaal. De jaarklas 1972 van de wijting was sterk maar in februari 1974 waren deze dieren 24—35 cm lang en eten op die lengte al heel wat vis. Hierbij komt nog dat de wijting veel kleiner blijft dan de kabeljauw en lang niet zo snel groeit, waardoor zijn behoefte aan voedsel minder is dan van een evengrote kabeljauw. De jaarklas 1973 van de wijting lijkt voorlopig duidelijk minder sterk te zijn dan die van 1972 zodat de garnalenstand in 1974 van de wijting weinig heeft te duchten.

Tenslotte nog iets over de schar, van onze inlandse platvissen de meest uitgesproken garnaleneter. De schar komt langs onze kust talrijk voor maar is door zijn trage groei, aktief gedrag en geringe neiging tot ingraven gemakkelijk met een boomkor te vangen.

Bovendien is de schar slecht bestand tegen het proces van vangen en sorteren. Deze faktoren tezamen doen zeer veel schar langs onze kust **een ontijdig einde vinden, waar**door de invloed die deze soort op de garnalenstand uitoefent wordt beperkt. De verliezen die de schar aan de garnalenstand in ons kustwater toebrengt, zijn de laatste tien jaar zonder twijfel verminderd door het verdwijnen van schar langer dan 15 cm uit de westelijke Waddenzee gedurende de zomermaanden. Tot 1963 was grote schar op dit gebied gedurende het gehele jaar buitengewoon talrijk.

Grote scharren prefereren een schone zandbodem en helder water. Waarschijnlijk door de toegenomen hoeveelheid zacht slib in de westelijke Waddenzee komt grote schar hier gedurende de periode juni-december **niet of nauwelijks meer voor** Gezien de centrale plaats die dit gebied in onze kustvisserij inneemt is deze verschuiving in de biologische verhoudingen, van veel betekenis voor de garnalenvisserij.

Alles bijeengenomen mag worden verwacht, dat de invloed van wegvraat door natuurlijke vijanden van de garnaal niet overheersend zal zijn in 1974 en waarschijnlijk ook niet in 1975.

VOORTPLANTING GARNAAL

De voortplanting van de garnaal kent verschillende geboortegolven binnen één jaar die tezamen het voortplantingssukses bepalen. De eerste piek in de larvenproduktie is in maart doch deze is bescheiden van omvang. Van veel groter belang is de aanzienlijk sterkere geboortegolf van april. De in die maand geboren larven zijn in oktober tot flinke konsumptiegarnalen uitgegroeid. Zij bepalen de hoogte van de garnalenaanvoer in die maand en in iets mindere mate in november en december. Het sukses van deze geboortegolf wordt beïnvloed door de temperatuur van het zeewater in februari. Hoe lager deze temperatuur is, des te groter wordt het sukses van deze geboortegolf. De invloed die de temperatuur van zeewater in februari op de garnalen heeft, is op zijn minst tweevoudig.

Een lagere watertemperatuur vertraagt de ontwikkeling van de garnaleneieren en bovendien trekken de geslachtsrijpe garnalen, in een koude winter verder weg van de wadgebieden binnen de zeegaten dan in een zachte. Zowel het een als het ander geeft eenzelfde effekt: **De in april geboren garnalenlarven** bereiken later de wadgebieden binnen de zeegaten, waardoor deze kleine garnalen blijkbaar betere overlevingskansen krijgen. Deze betere kansen bestaan uit de afwezigheid van vijanden of een groter voedselaanbod.

De winter 1973-74 is zacht geweest. De gemiddelde watertemperatuur bij het lichtschip Texel was in februari 6,2°C, aanzienlijk *boven* het gemiddelde (4,9°C). De gemiddelde temperatuur van het zeewater bij het lichtschip Texel was in januari 5,9°C, hetgeen 0,1°C *beneden* het gemiddelde is. Dit geeft aan dat deze winter allerminst zacht begon. Door het koude weer in november en december was het verschil in watertemperatuur tussen de Waddenzee en het gebied juist buiten het Marsdiep, in december 1973 veel groter dan rond dezelfde datum in 1969,, terwijl de zeewatertemperatuur in februari 1970 ruim 1°C *beneden* het gemiddelde was. De trek naar volle zee van de geslachtsrijpe garnalen is in december 1973 veel sneller gegaan dan in december 1969. De mogelijkheid is **aanwezig dat het snelle en complete wegtrekken van de garnalen in** de afgelopen winter een gunstige invloed zal hebben op de garnalenstand in de komende herfst doch met zekerheid valt dit niet te zeggen. Overigens behoeft niet te worden gevreesd voor een geringe aanvoer van garnalen in de komende herfst. De garnalenstand langs onze kust was deze winter bepaald goed en ondanks de zachte winter mag worden verwacht dat de aanvoer in het tijdvak oktober-december 1974 die van deze drie maanden in 1973 zal overtreffen.

DE VISSERIJ

1974 en 1975 lijken voor de garnalenvisserij als geheel gunstige jaren te gaan worden. Voor 1974 mag worden verwacht dat de aanvoer tenminste 6 miljoen kg zal bedragen en de opbrengst meer dan 18 miljoen gulden zal zijn. Dit betekent echter niet dat voor iedere individuele garnalenvisser of zelfs haven, de perspektieven even rooskleurig zijn.

Zeevisserij is een vrij bedrijf waarin sprake is van een niet geringe **konkurrentie. Gunstige resultaten in** een tak van visserij doet het aantal deelnemers toenemen, zeker als er in verwante takken van visserij minder winstgevend wordt gevist. En minder gunstige resultaten mogen in de komende jaren in de tongvisserij worden verwacht, ook voor de kleinste kategorie kotters. Indien echter „kleine" platviskotters omschakelen op garnalenvisserij worden zij „grote" garnalenkotters die een belangrijk deel van de aanvoer opeisen. Het aanvoerpatroon van 1973 zal belangrijke wijzigingen ondergaan in de komende jaren. Met name mag worden verwacht dat de garnalenstand in de omgeving van Sylt, die zeer heeft geleden van de jaarklas 1972 van de kabeljauw, zich weer zal herstellen. De kleine garnalenschepen die langs onze kust en vooral binnen de zeegaten vissen, zullen meer konkurrentie krijgen, met ongunstige gevolgen voor hun besomming.

Maatregelen gericht op het sparen van ondermaatse garnalen, kunnen de konkurrentiepositie van de kleine schepen verbeteren. Juist in gebieden waar de visserijintensiteit hoog is zoals bij Breskens, of waar vooral kleine schepen vissen zoals bij Harlingen, dient men de garnalenstand zo goed mogelijk te beschermen. In strijd hiermee is het gebruik van de schudzeven, (in het bijzonder bij warm weer) en nog sterker het aanvoeren van ondermaatse garnalen.

In januari 1974 werd in Harlingen voor het eerst na drie jaar weer (17 ton) garnalenpuf gelost. Zeer spijtig, want men had die garnalen in de periode mei-augustus, die voor de kleine schepen zeer belangrijk is, goed kunnen gebruiken. In de Nederlandse visserij kan de **klok niet worden stilgezet** om van terugdraaien maar niet te spreken. Men doet er goed aan hiermee rekening te houden, willen de komende **„goede" jaren voor een deel van** de garnalenvissers geen teleurstelling gaan betekenen.

„Uit Visserij"
Voorlichtingsblad voor Visserij in Nederland

E.E.G. - PRIJSREGELING

IN VOEGE VANAF 1 JANUARI 1974 TOT EN MET 31 DECEMBER 1974 - BESCHERMDE VISSOORTEN (behoudens onvoorziene wijzigingen)

VISSOORT	MATEN (kg)	PRESENTATIEVORM	VERSHEIDSKLASSE	OPHOUDPRIJS B. fr./kg.
Kabeljauw	1) 7 kg. of meer	Gegut	Ex, A, B	12,80
		Niet Gegut	Ex, A	12,80
		Niet Gegut	B	9,25
	2) van 4 tot — 7	Gegut	Ex, A, B	12,80
		Niet Gegut	Ex, A	12,80
		Niet Gegut	B	9,25
	3) van 2 tot — 4	Gegut	Ex, A, B	12,80
		Niet Gegut	Ex, A	12,80
		Niet Gegut	B	9,25
	4) van 1 tot — 2	Gegut	Ex, A	9,25
		Niet Gegut	Ex, A	8,45
		Gegut	B	8,45
		Niet Gegut	B	6,15
	5) minder dan 1	Gegut	Ex, A	8,45
		Niet Gegut	Ex, A	6,15
		Gegut	B	6,15
		Niet Gegut	B	6,15
	alle grootten	Overige	Ex, A, B	6,15
Schelvis	1) 1 of meer	Gegut	Ex, A, B	8,25
		Niet Gegut	Ex, A	8,25
		Niet Gegut	B	5,15
	2) van 0,4 tot — 1	Gegut	Ex, A, B	8,25
		Niet Gegut	Ex, A	8,25
		Niet Gegut	B	5,15
	3) van 0,25 tot — 0,4	Gegut	Ex, A, B	8,25
		Niet Gegut	Ex, A	5,15
		Niet Gegut	B	5,15
	4) minder dan 0,250	Gegut	Ex, A	7,20
		Gegut	B	5,15
		Niet Gegut	Ex, A	5,15
		Niet Gegut	B	5,15
	alle grootten	Overige	Ex, A, B	5,15
Noorse schelvis	1) 2 kg. of meer	Niet Gegut	Ex, A, B	14,70
	2) minder dan 2	Niet Gegut	Ex, A, B	14,70
		Overige	Ex, A, B	14,70
Haring	1) 0,125 of meer	Niet Gegut	Ex, A, B	7,10
	2) 0,085 tot — 0,125	Niet Gegut	Ex, A, B	6,65
	3) minder dan 0,085	Niet Gegut	Ex, A, B	5,85
	alle grootten	Overige	Ex, A, B	5,85
Koolvis	1) 5 kg. of meer	Gegut	Ex, A, B	7,80
		Niet Gegut	Ex, A	7,80
		Niet Gegut	B	6,50
	2) van 3 tot — 5	Gegut	Ex, A, B	7,80
		Niet Gegut	Ex, A	7,80
		Niet Gegut	B	6,50
	3) van 1,5 tot — 3	Gegut	Ex, A, B	7,80
		Niet Gegut	Ex, A	7,80
		Niet Gegut	B	6,50
	4) minder dan 1,5	Gegut	Ex, A	6,50
		Gegut	B	4,75
		Niet Gegut	Ex, A, B	4,75
	alle grootten	Overige	Ex, A, B	4,75
Wijting	1) 0,50 of meer	Gegut	Ex, A, B	9,05
		Niet Gegut	Ex, A	9,05
		Niet Gegut	B	6,95
	2) van 0,35 tot 0,5	Gegut	Ex, A, B	9,05
		Niet Gegut	Ex, A	9,05
		Niet Gegut	B	6,95
	3) van 0,2 tot — 0,35	Gegut	Ex, A	9,05
		Gegut	B	8,20
		Niet Gegut	Ex, A	8,20
		Niet Gegut	B	6,95
	4) minder dan 0,2	Gegut	Ex, A	6,95
		Niet Gegut	Ex, A	6,95
		Gegut	B	5,05
		Niet Gegut	B	5,05
	alle grootten	Overige	Ex, A, B	5,05
Schol	1) 0,60 of meer	Gegut	Ex, A, B	11,30
		Niet Gegut	Ex, A, B	8,35
	2) van 0,4 tot — 0,6	Gegut	Ex, A, B	11,30
		Niet Gegut	Ex, A, B	8,35
	3) van 0,3 tot — 0,4	Gegut	Ex, A, B	11,30
		Niet Gegut	Ex, A, B	8,35
	4) minder dan 0,3	Gegut	Ex, A	9,75
		Gegut	B	8,35
		Niet Gegut	Ex, A, B	8,35
	alle grootten	Overige	Ex, A, B	8,35
Makreel	1) 0,5 of meer	Niet Gegut	Ex, A, B	7,25
	2) van 0,2 tot — 0,5	Niet Gegut	Ex, A	7,25
		Niet Gegut	B	6,40
	3) van 0,1 tot — 0,2	Niet Gegut	Ex	7,25
		Niet Gegut	A	6,40
		Niet Gegut	B	5,95
	4) minder dan 0,1	Niet Gegut	Ex	5,95
		Niet Gegut	A, B	4,70
	alle grootten	Overige	Ex, A, B	4,70

PRAKTISEREN

(Vervolg van vorige week)

(SONAR (1)

Vissers in het Noordwesten van Noord-Amerika ontwikkelen biezondere visopsporingstechnieken met hun sonarapparaten. De zalm wordt aldaar gevangen met staande en drijvende netten evenals met het purse-seinenet. De gewoonten van de zalm aldaar zijn wel eigenaardig. De trekkende zalm schijnt er niet aan te houden in grote scholen te zwemmen en ze worden er dan ook meestal aangetroffen in groepjes van 50 dicht op mekaar. Grote vangsten zijn dan ook samengesteld uit vele van dergelijke scharen, ook rammelaars genoemd, omdat het gerucht dat met de sonar opgevangen wordt, afkomstig van deze scharen daaraan doet denken, een dubbel « ping » geluid. Kleine « rammelaars » duren ongeveer vijf tot tien minuten en stoppen dan voor 10 of 15 minuten. Ze herbeginnen dan voor een korte tijdspanne om opnieuw te stoppen maar ze vervolgen steeds dezelfde lijn. De kleine « rammelingen » schijnen in de nabijheid van de andere geluiden te blijven, maar ze komen nooit samen om een en hetzelfde geluid te vormen in een grote massa vis.
De zalm schijnt in flitsen op te duiken en boten die langs weerszijden van de flits vissen, zullen niets vangen, terwijl het schip in de flits alle vis zal vangen. Het ligt voor de hand, dat het suksesvolle vissen afhangt van de juiste bepaling van de positie van de visschaar.
Het vissen met haken op zalm vraagt ook het gebruik van de sonar om de scholen te zoeken en het aas te volgen, daar het vaststaat, dat de zalm samenschoolt en wacht op voedsel. Buiten het vinden van de zalm is de kennis van het aas zelf noodzakelijk omdat drijvende lijnen en lokaas gemakkelijk kan verloren gaan.
Om een geankerd lokaas te peilen draait aldus de waarnemer de « gevoeligheid » van het sonar toestel helemaal dicht en gebruikt een 30 gradenhoek in schuine stand. Deze hoek verschilt vanzelfsprekend met de diepte van het water. De reikwijdte wordt afgesteld zodat de zeebodem overal zichtbaar is van halfwege tot de rand van het gehele gebied. Eens dat het lokaas gepeild is, kan het onder water worden gevolgd met de volle kennis over haar afstand en haar richting. Het beeld op de sonarscherm is hetzelfde als dit op een radarscherm.
Om visscharen te vinden werden door de lijnenvissers twee technieken uitgedacht. De eerste bestaat erin het gehele gebied te doorvaren met de sonar peilende over 180 graden langs beide zijden. De gevoeligheid is zodanig afgestemd, dat de zalm kan worden gezien op het sonargebied maar dat alle voorwerpen die geen belang hebben niet worden waargenomen.

SONAR (2)

De tweede manier bestaat er uit de sonarluidspreker in de brug open te zetten. Terwijl er dan met de lijnen gesleept wordt, horen de vissers de vissen, of tenminste ze luisteren of ze de vis niet horen. Wanneer ze de vis niet meer horen, keren ze terug en trachten de vis opnieuw op het gehoor te peilen.
Met de staande netten wordt 's nachts gevist. De sonar wordt gebruikt **om een gebied te verkennen vooraleer het donker wordt. De gebieden waar** de scholen het dikst zijn, worden dan gepeild. Het verkennen wordt gedaan zoals de vaartuigen met de slepende lijnen dit doen maar bovendien zoeken zij nog naar ongewenste voorwerpen, klippen, enz..... die hun netten zouden kunnen scheuren.
Sommige vissers met staande netten, beweren dat ze vis kunnen zien aankomen wanneer ze naar het net toezwemt en dat ze zelfs kunnen zien wanneer de vis tegen het net terechtkomt. En wanneer ze het scherm goed bekijken, kunnen ze zien hoeveel vis er in het net zit.

SONAR (3)

Zalm wordt verder nog gevangen met seinenetten door boten van rond de twaalf meter lengte en meer. De vaartuigen gebruiken een net van ongeveer 250 vaam lengte, die door een yol wordt getrokken in een halve cirkel en die rond de visschaar getrokken wordt. Zoals de andere vaartuigen, zoeken ze eerst bij middel van de sonar naar de vis. Wanneer de seinevissers hun vangst bedrijven, die duurt van 5 tot 10 minuten, wordt het noodzakelijk te bepalen hoeveel vis er in het net zit. Wanneer het tuig te lang opengehouden wordt, kan de vis terug ontsnappen. Wanneer het te rap gesloten wordt. kan een rijke buit buiten het net gesloten worden. **De vis wordt op het sonarscherm gezien als puntjes wanneer ze in het net** terechtkomen en deze puntjes tonen, dan ook de grootte van de vangst aan. Zij houden de gevoeligheid van het toestel voorzichtig op het gepaste beeld om alleen maar de vis te zien en geen ander ongewenste voorwerpen tijdens het belangrijke moment van het toetrekken van het tuig.
In 1973 was het zalmseizoen uitstekend. Gedurende de laatste drie tot vier maanden de laatste herfst ving de beste boot uit zuid-oost Alaska 80.0000 stuks vis van ongeveer zes pond elk. De prijzen op het einde van het seizoen lagen rond de 95 cent per pond vis. Het hoofddoel van een sonar aan boord van een vissersvaartuig is het zoeken en het vinden van vis. Het horizontale aftasten van het water beneden het vaartuig, verschaft de meeste inlichtingen omtrent de toestand en vanzelfsprekend verhoogt daardoor de kans op de goede vangst.

SONAR (4)

Sonar bestaat uit een afleesapparaat en een transducer onderaan het schip. Het geluid dat door de transducer wordt uitgezonden, stoot tegen **een voorwerp en de terugkaatsing wordt opgevangen. Eigenlijk helemaal** hezelfde stelsel als de radar. Het geluid wordt op een scherm gebracht op dezelfde manier als de radiogolven op een radarscherm. Een dieptemeter of een echosounder verschaft alleen maar inlichtingen over wat er gebeurt onder de kiel van het schip. Sonar omvat het gehele gebied van 360 graden rondom het vaartuig van vier graden boven horizontaal tot 90 graden vertikaal.

Sonar verschaft verder nog drie levensbelangrijke punten omtrent het doel, bereik, peilingen en diepte. Met Sonar kent de gezagvoerder de juiste plaats van een visschaar ten opzichte van zijn schip en haar afstand onder de oppervlakte van het water. Een echodieptemeter toont alleen maar de diepte. Daarom, is het noodzakelijk, zonder sonar, heen en weer te varen over een visschaar om haar echte peiling te weten te komen.

KONFERENTIE (1)

Uit de verslagen en besprekingen van de Technische Konferentie van de voedsel en landbouworganisatie die vorig jaar plaats had in Tokio, blijkt **het overduidelijk, dat vis die nu nog in heel grote hoeveelheden in de** oceaan aanwezig is, niet wordt gebruikt door de mens omdat deze helemaal niet weet hoe hij deze onbekende vissoorten moet bereiden of eten ! De uitdaging is te weten hoe men deze vis moet klaarmaken in een vorm **die aanvaardbaar is! Maar het vorsingswerk en vervolgens de ontwikkeling** van de uitslagen, de bereiding en de doorgevoerde promotie van het (onbekende) produkt, zou wel eens het prijsverschil tussen de marktprijs van de minder bekende soorten en de kosten om ze te vangen, kunnen te niet doen.

Sommige visbereiders aan de wal, hebben beweerd dat de reders niet ver genoeg vooruit denken en ze beschuldigen hen ervan de voedselbehoeften van de toekomst niet na te gaan. Diegenen die de vis wensen, moeten **evenwel diegenen die de vis vangen overtuigen dat het risiko van het** avontuur (vangen van onbekende vissoorten) gedeeld wordt en dat er steeds een redelijke kans voor een heel voordelig leven in het verschiet ligt voor een schip dat nu nog wordt gebouwd, tenminste voor de volgende 20 jaar.

KONFERENTIE (2)

Op dezelfde konferentie werd er ook druk gepalaberd over de opleiding van de mensen die in de toekomst in de zeevisserij moeten bedrijvig zijn en dit biezonderlijk voor wat de ontwikkelingslanden aangaat. Door de gehele konferentie werd aangevoeld, dat de opleiding veel doelmatiger moet worden uitgevoerd opdat er een doelmatiger gebruik van vis zou kunnen worden gemaakt.

In de techniek bestaat er een tekort aan laboratoria en instituten die door de regeringen worden gesteund. Deze zijn onmisbaar wil men de ontwikkeling van nieuwe technieken klaar maken voor gebruik in de nijverheid.

De konferentie voelde aan, dat dit biezonder noodzakelijk is in de ontwikkelingslanden omdat de nijverheid aldaar soms geen nieuwe technieken kan ontwikkelen op haar eigen en dit juist door het gebrek aan speurwerk op de achtergrond dat dan als steun zou kunnen dienen. De vorsingsinstellingen, die door de regeringen zouden worden gesteund zouden moeten worden uitgerust om dergelijk werk uit te voeren en de nijverheid de nodige elementen aan de hand te doen. Er is eveneens een noodzaak, niet alleen om de uitwisseling van inlichtingen vol te houden maar om de uitwisseling tussen techniekers die in de visserij werkzaam zijn, te verbeteren. Daarbij moeten de mensen die aan het onderzoek werken (evenals in ontwikkelingsprogrammas) in andere landen eveneens op de hoogte worden gebracht van de uitslagen omtrent zelfde vraagstukken.

De konferentie stelde voor dat de naties meer technologen naar het buitenland zouden sturen en meer dan dit totnogtoe gebeurde. De voedselorganisatie werd aangespoord om de raadplegingen op streekpeil te vergemakkelijken tussen de technologen om de gemeenschappelijke vraagstukken te bespreken en gezamenlijke vorsingsplannen op te stellen.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een aanvoer te Oostende die zowat gelijk was aan deze van de voorgaande week. Alleen was er nu meer IJslandvis en minder vis van de spanvissers. Dus toch wel iets meer variatie. Er was trouwens ook meer tong dan verleden week. Toch weer maar rond de 11.000 kg en dit voor verschillende schepen die ieder slechts een kleine vangst konden binnenbrengen. Van de West een paar mooie vangsten rog. Hierdoor zijn die roggen iets goedkoper geworden al werden er nog flinke prijzen voor betaald. Haai is wel zeer duur gebleven en kreeg tot 32 fr.

BOKKENVISSERIJ !

Ook de steenschol deed het weer iets beter. Dinsdag overigens betere prijzen voor die steenschol dan maandag. Die dinsdag werd steenschol per 2 bennen verkocht wat ook niet uitvoerders de gelegenheid gaf deze soorten te kopen. Zij betaalden er zelfs tot bij de 10 fr het kg meer voor. De reaktie van de uitvoer bleef trouwens niet uit en al wordt er dan in het vismijnreglement niet bepaald dat die vissoort per 10 bennen moet verkocht worden, toch lijkt het er op dat in de toekomst per 10 manden zal moeten verkocht worden. Ook al is dat soms schadelijk voor de reder. Alles zou hier moeten afhangen van de hoeveelheid van een bepaalde soort die aangevoerd wordt. Dat wil dus zeggen dat ook hier de geest van de wet zou moeten toegepast zijn. Ook de kleinere handelaars, huurders van pakhuizen, hebben rechten. Waarom gaan er steeds meer handelaars in Zeebrugge kopen? Ook al omdat ze hier moeilijk aan hun waar geraken. Men kan hierover van mening verschillen maar in elk geval is het een feit dat te Oostende nog maar zeer weinig kopers op de markt zijn.

Ondertussen hebben die kopers het weer in hoofdzaak moeten stellen met voornamelijk kabeljauw en gul. De prijs is voor beide soorten gedaald maar bleef toch nog bevredigend. Zo viel kabeljauw en bakken dinsdag terug van 32 naar 27 fr het kg. De gul noteerde gewoonlijk tussen 22 en 30 fr. Zeer duur waren hier wijting en kleine schelvis. Bij de Kanaalschepen kregen vooral tarbot griet en dinsdag ook zeehond en platvis, hoge prijzen. Kleine bijvangsten voor de Kanaalschepen die dan ook geen te beste beurten maken dit keer. Ook de tongvangsten waren immers aan de kleine kant. Al waren die tongen dan nog wel duur toch bleven ze nog prijzen noteren die schommelden tussen 115 en 159 fr met bloktong als duurste sortering.

De garnaalschepen konden wegens de meestal nogal flinke bries niet regelmatig werken. Vandaar een gedaalde aanvoer en een prijs die vooralsnog van geen dalen wil weten. Die prijs lag gemiddeld rond de 77 fr en is dus wel degelijk redelijk hoog.

Een totale aanvoer deze week van 8100 bennen vis en 11.000 kg tong. De opbrengst bedroeg toch weer 12 miljoen 306.449 fr.

FLINKE PRIJZEN VOOR IJSLANDVIS

Vooral dan voor schelvis, rode zeebaars, leng en heilbot werden hoge noteringen geboekt. Ook koolvis kreeg wel flinke prijzen die zelfs boven de 1000 fr per ben bleven. Rode zeebaars noteerde rond de 30 fr en voor schelvis werd van 35 naar 46 fr gegeven. Een lichte vermeerdering van de aanvoer van blauwe leng in de markt. De prijs hiervoor lag rond de 36 fr. Witte leng kreeg rond de 32 fr en mag

HODI STRAALBUIZEN
tel. 91-31-4180-2654

dus ook duur genoemd worden. Een uitzonderlijk grote hoeveelheid heilbot in de openbare afslag. De prijs lag redelijk hoog en varieerde tussen 70 en 104 fr het kg. De aanvoer van staart en schaat blijft ongelooflijk klein. Waar geen gebrek aan was was kabeljauw en gul. Die soorten vormden ook dit keer veruit het grootste gedeelte van de vangst. De prijzen bleven redelijk goed en schommelden rond de 27 fr Voor beide schepen werden behoorlijke resultaten geboekt, 1.185.000 en 1.346.000 fr.

MINDER SPEKTAKULAIR VOOR DE SPANVISSERS

De aanvoer door 4 koppels gulvissers bedroeg 2900 bennen. Zoals gewoonlijk bestonden de vangsten bijna uitsluitend uit gul en kabeljauw. Meer kabeljauw dit keer dan gul. De prijs was maandag het gunstigst en ging vooral dinsdag sterk teruglopen. Nog steeds blijkt de vraag voor de uitvoer niet verzadigd. Vandaar dat er prijzen betaald werden die rond de 1350 fr lagen voor kabeljauw en grote gulsoorten. De kleinere sortering kreeg meer en steeg tot 1470 fr de ben. Die kleine soorten waren evenwel redelijk schaars. Steenschol werd duur verkocht met dinsdag betere prijzen dan maandag. Zowel grote als middenslagsortering was toen duurder met een prijsverschil van rond de 10 fr. Haai noteerde tussen 28 en 34 fr e n voor schelvis lag de prijs rond de 40 fr. Totten kregen van 23 naar 33 fr het kg terwijl wijting verkocht werd tussen 21 en 32 fr. De resultaten van die spanvissers bleven doorgaans wel bevredigend. De O.141 en O.369 deden het dit keer best met 900 bennen voor 1.241.830 fr.

ROG VAN DE WEST

Meer gevarieerde est- en Noordvangsten. Vrijdag zelfs een aardige partij platvis en tong voor de N.579. Schol en iek waarvoor flinke prijzen betaald werden waardoor dit vaartuig dan ook een mooie reis lukte. Voor iek werd vrijdag tussen 22 en 27 fr. betaald. De rogvangsten van de Westschepen noteerden tussen 22 en 42 fr met maandag voor de Engelse vangst rog de hoogste prijzen.

GARNALENPUF IN NEDERLAND

Niettegenstaande de lovenswaardige pogingen om er toe te komen ondermaatse vis en garnaalpuf uit den boze te doen verdwijnen, stellen we vast dat in Nederland het nog steeds toegelaten is, pufgarnaal aan te voeren, waar zulks in België verboden blijft.

Als we de zeer nuttige proeven van Dr Boddeke lezen dan stellen we vast dat men in Harlingen in januari 1974 voor het eerst in drie jaar, opnieuw 17 ton garnaalpuf heeft aangevoerd.

Dit is een zaakje waarvoor onze minister van Landbouw bij zijn kollega van Nederland mag aandringen opdat daaraan ook in Nederland een einde zou worden gesteld.

AANVOER EN OPBRENGST TE IJMUIDEN IN MAART 1974

Terwijl de aanvoer in maart jl. te weten 4345 ton ongeveer 136 ton minder was dan die in maart 1973 nam de opbrengst toe van f6.689.039 in maart 1973 tot f6.983.954 in maart 1974, een stijging dus van f294.915. Een en ander is te danken aan het feit dat over de gehele linie hogere prijzen werden betaald.

Zo daalde de aanvoer van verse haring van 64 tot 38 ton. Tegenover deze daling van 26 ton of bij 41 procent stond een opbrengstdaling van slecht f8.800 of ruim 16 procent. De aanvoer van kabeljauw liep terug met ruim 35 ton, doch de opbrengst steeg met ruim f280.000.

De aanvoer van koolvis steeg met ruim 57 ton, doch de opbrengst steeg met niet minder dan ruim f439.000 tot f1.399.808. Ook de wijtingaanvoer ontwikkelde zich met 447.070 kg belangrijk beter dan in maart 1973 toen de aanvoer 364.259 kg bedroeg. De opbrengst nam in nog sterkere mate toe, nl. van f322.304 tot f444.056 in maart 1974, dus met ruim f121.000.

De scholaanvoer daalde met ruim 93 ton, doch de opbrengst steeg met ruim f144.000.

De tong is vrijwel de enige vissoort waar de daling van de aanvoer nog werd overtroffen door de daling van de opbrengst. Immers de aanvoer daalde van 210 tot bijna 142 ton, dus met 68 ton of ruim 32 procent, terwijl de opbrengst terugliep, f1.860.243 in maart 1973 tot f1.211.749 in maart 1974, een teruggang van f648.497 ofwel bijna 35 procent.

REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD

VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN
VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
Tel. 04180 - 2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
Tel. 91-31-1150-4117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
Tel. 03-752051

(5723V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

14- 6	6	123.750	3.706.832			
17- 6	10	153.130	4.501327			
18- 6	8	85.730	2.570.310			
19- 6	4	57.000	1.527.980			
	28	419.610	12.306.449			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

12- 6	15	1.194	85.649	61.—	85.—	
13- 6	2	126	10.682	82.—	96.—	
14- 6	6	282	25.694			
15- 6	16	1.705	132.420	63.—	86.—	
16- 6	5	290	21.750			77.—
17 -6	10	1.189	86.602	63.—	78.—	
18- 6	5	603	53.447	84.—	95.—	
	59	5.389	416.244			77.—

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

13- 6	1	67	6.208	92,—	94,—
15- 6	6	962	61.782	59,—	70,—
17- 6	5	546	40.016	65,—	80,—
19- 6	4	472	39.193	80,—	87,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

14- 6	1	1.590	110.687
17- 6	5	5.050	223.173
19- 6	6	9.850	355.891

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 13 JUNI 1974

O.306, Noordzee
N.706, Noordzee

VRIJDAG 14 JUNI 1974

O.231, Noordzee
O.239, Noordzee
O.309, Noordzee
O.309, Noordzee
O.135, Noordzee
O.274, Noord
O.151, Kanaal
Z.502, Kanaal
N.579, West
O.172, West
O.284, West

ZATERDAG 15 JUNI 1974

O.312, Noordzee
Z.452, Noordzee
Z.562, Noordzee
Z.509, Noordzee

ZONDAG 16 JUNI 1974

Z.597, Noordzee
O.279, Noordzee

MAANDAG 17 JUNI 1974

O.303, Noordzee
O.127, Noordzee
N.40, West

DINSDAG 18 JUNI 1974

N.752, Noordzee
O.123, Noordzee
O.254, Kanaal
N.720, West

WOENSDAG 19 JUNI 1974

O.35, Noordzee
Z.38, Noordzee
O.285, Noord
O.26, Noord
O.134, Kanaal

PARITAIR KOMITEE OOR DE ZEEVISSERIJ

Werkkleding in de pakhuizen der vismijnen aan de kust.

Artikel 1. Deze kollektieve arbeidsovereenkomst is van toepassing op alle werkgevers, werklieden en werksters van de ondernemingen welke ressorteren onder het Paritair Komitee voor de zeevisserij, met uitzondering van het varend personeel, de vislossers, visrapers, vissorteerders en de werklieden en werksters die zijn tewerkgesteld door de S.V. « Onderlinge Visafslag », te Oostende.

Artikel 2. De werkgevers verschaffen aan de bij artikel 1 bedoelde werklieden en werksters een **overall**, een **paar laarzen**, een **schort** en een **paar handschoenen.**

Deze werkkleding wordt aangevuld met een waterdichte schort bij buitengewone vochtigheid.

De werkkleding is en blijft het eigendom van de werkgever.

De werklieden en werksters verbinden er zich toe ze te dragen en te onderhouden.

Artikel 3. De werkgevers die de bij artikel 2 bepaalde werkkleding niet volledig verschaffen, betalen aan de werkman of werkster een vergoeding van 200 fr per gewerkte maand als kompensatie.

Elke maand inschrijving in het personeelsregister wordt gelijkgesteld met een gewerkte maand.

Elke inschrijving vóór of ten laatste de vijftiende dag en elke schrapping na de vijftiende dag van de maand worden gelijkgesteld met een volledige maand inschrijving.

Nota der Redaktie : Deze werkkledij is allemaal te verkrijgen bij SCAP, H. Baelskaai 27, Oostende.

OOSTENDE

VRIJDAG 14-6-1974

IJSLAND				
O.316	21	1050	—	1.401.092
KANAAL				
O.254	20	70	1450	231.940
Z.502	19	100	2700	401.800
NOORDZEE				
O.127-303	15	980	—	1.311.780
NOORD				
N.579	10	175	850	301.510

MAANDAG 17-6-1974

IJSLAND				
O.288	17	970	—	1.346.382
O.318	17	910	—	1.185.780
KANAAL				
O. 37	15	250	260	187.310
O.134	16	240	—	346.280
O.198	15	50	1060	206.140
O.181	16	50	1900	351.630
WEST				
N. 40	10	150	—	136.920
N.720	6	80	—	99.190
NOORD				
O. 26	10	180	—	267.930
O.487	6	105	660	294.900

DINSDAG 18-6-1974

NOORDZEE				
O.141369	6	900	—	1.241.830
O. 94-232	8	380	—	528.740
KANAAL				
Z.499	15	80	1600	310.210
WEST				
N.736	6	76	130	137.630
O.120	7	150	—	192.710
O. 66	8	95	—	146.410

WOENSDAG 19-6-1974

NOORDZEE				
N.708-709	9	870	—	1.064.730
NOORD				
Z. 4	9	220	—	274.490
O.229	9	116	—	160.000

NIEUWPOORT

VRIJDAG 14 JUNI 1974

N.591 110.687

Een vangst met 650 kg tongen en enkele bennen (15) andere vis. De tongen werden verkocht aan 112 voor de grootste tot 167 voor de 4de. De kleine soort kreeg 115 fr. Platvis 1050, drielingen 1450 fr. Andere soorten : alle kleine hoeveelheden werden goed verkocht ! Toch nog een „goed" resultaatcijfer !

MAANDAG 17 JUNI 1974

N.805	25.660
N.730	42.245
N.710	128.145
N.788	521.422
N.349	5.701

Twee vangsten van de West en drie kustvissers ! Een van de westschepen had buiten de gewone varia, een 40 bennen *rogsoorten*, waaronder 8 bennen „keelroggen". Deze werden gekocht aan 2.570 fr. de benne, terwijl de „moerroggen" 2.300 fr. kregen. Van alle andere vissoorten waren er maar betrekkelijk kleine hoeveelheden voorhanden. De platvis kwam rond 35 en 40 fr. Zeehonden een speerhaaien van 1.200 à 1.500 fr. de benne. Grote wijting 1.700, en kleine 1.300 fr. de benne. Slechts enkele koopjes gullen en kabeljauw ! (50 fr. à 35 fr.). De tongen van 120 fr .voor de grootste, de 2d tot 150, de 3d 165, de 4d van 165 tot 175, de 5d van 162 tot 174, en kleine van 125 tot 142 fr. (de duurste waren de tongen van de kustvisserij).

WOENSDAG 19 JUNI 1974

N.470	78.038
N.765	66.410
N.715	111.850
N. 36	54.946
N.762	33.690
N.788	10.357

Vijf vaartuigen van de West, en één kustvisser losten samen 9.850 kg. vis. Alle vis was van „extra" kwaliteit en variatie was er genoeg, welke de winkeliers dan ook op „kapten". De tong (+ 650 kg) kregen ook hoge prijzen, namelijk van 126 tot 180 fr. de kg. Tarbotjes, grieten, staarten en zonnevis kwamen alle rond de 100 fr. de kg. kijken. Kabeljauw haalde van 45 tot 50 fr .de kg., wijl de gullen van de hand gingen van 2.000 tot 1.500 fr. de benne. Weinig platvis (wordt dit ook een luxe artikel ?) die van 30 à 40 fr. de kg kreeg. Kleine platjes werden gemijnd aan 1.700 fr. de benne (van de West !). Kustvisserij kreeg rond de 2.000 fr. Grote wijting : 1.700 fr., kleine van 800 tot 1.250 fr. De moerroggen rond de 2.000 fr. of 40 fr. de kg., scherpstaarten en tilten van 35 tot 40 fr.

De weinige speerhaaien en zeehonden werden gehocht aan 1.000 en 1.200 fr. de benne ! Zo was de woensdagmarkt.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 21 JUNI 1974

NOORDZEE : O.206 met O.275 met 600 bennen, t.t.z. 200 b. shelfcod, 270 b. gullen, 30 b. steenschol en 100 b. Haaien.

N.719 met N.705 : 500 bennen, t.t.z. 50 b. shelfcod, 350 b. gullen en 100 b. haaien.

KANAAL : O.83 met 110 b. vis, t.t.z. 35 b. gutvis, 20 b. roggen, 50 b. zeehond, 5 b. varia + 1.800 kg. tong.

WEST : O.69 met 280 bennen, t.t.z. 140 b. gullen, 50 b. roggen, 30 b. varia.

MAANDAG 24 JUNI 1974

NOOP HEAD : O.217 met 700 bennen, t.t.z. 20 b. shelfcod, 350 b. kabeljauw en gullen, 175 b. koolvis, 100 b. gutvis, 25 b. meiden, 12 b. soldaten, 8 b. staartvis en 10 b. varia.

KANAAL : O.180, O.114, O.72
NOORD : O.159.
WEST : N.715, N.41, O.172, O.184.
NOORDZEE : O.306 met N.706.

DINSDAG 25 JUNI 1974

KANAAL : Z.34, O.182.
WEST : N.720, N.736.
NOORDZEE : O.231 met O.239.

WOENSDAG 26 JUNI 1974

NOORDZEE : O.309 met O.135, O.312 met Z.452, Z.562 met Z.509.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	14-6-1974	17-6-1974
Schelvis		
Groot	37.— ——	40.—45.—
Middel	23.—21.80	36.— 38.40
Klein	13.40-21.80	32.80-34.—
Kabeljauw	26.—27.40	28.—31.80
Gul	25.20-27.—	17.80-26.—
Wijting	.....	.....
Schaat	.....	.....
Zeebaars	25.80-26.60	28.80-31.—
Leng	26.80-33.20	15.—38.—
Schartong	52.—91.20	67.—114.0
Heilbot	14.40-21.—	19.60-22.60
Koolvis	7.—13.60	.....
Hondstong	30.— ——	10.—33.—
Zeewolf	20.—23.60	.....
Staart	.....	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	17-6-1974	18-6-1974
Lappen	94,—115	105 —,—
Grote	119 -123	121 -126,8
¾	146 -155,4	150,2—,—
Blok	155,4-159,8	146,6-151,4
voor-kleine	134,4-138,6	127,8-128
kleine	113,6-117,8	107,4-110,6
slips	.....	.....

Zeebrugge

Soorten		
grote	.....	.....
blok	.....	.....
fruit	.....	.....
schone kleine	.....	.....
kleine	.....	.....
tout petit	.....	.....
slips	.....	.....

Nieuwpoort

Soorten	14-6-1974	17-6-1974	19-6-1974
Tong I	112 —,—	119 -128	126 —,—
Tong II	140 —,—	142 -150	150 —,—
Tong III	166 —,—	164 -168	172 —,—
Tong IV	165 —,—	165 -173	174 —,—
Tong V	139 -158	162 -174	165 -170
Kleine	115 —,—	123 -142	125 -130

PLADIJS

Oostende

Soorten	17-6-1974	18-6-1974	19-6-1974
Grote	28,——,—	30,—35,—	.....
grote iek	28,——,—	34,——,—	.....
kleine iek	.....	30,—35,—	32,40—,—
derde slag	30,—40,—	36,—40,—	29,—36,—
platjes	12,—38,—	11,20-15,20	28,60—,—

Zeebrugge

Soorten			
I	.....	.....	.....
II	.....	.....	.....
III	.....	.....	.....
V	.....	.....	.....
IV	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Soorten	14-6-1974	17-6-1974	19-6-1974
Moeien	21,——,—	30,——,—	32,——,—
grote pladijs	29,——,—	40,——,—	40,——,—
drielingen	20,——,—	36,—40,—	35,——,—
platjes	.....	.....	.....

DE BESLUITEN VAN DE KONFERENTIE VAN CARACAS VAN KOLLOSAAL BELANG VOOR DE VISSERIJ

Met verbazing moeten wij toch enigszins vaststellen dat er zelfs in de vakbladen zo weinig gesproken wordt over de conferentie van Caracas en de eventuele besluiten die er zullen genomen worden. Deze zijn nochtans van het grootste belang en dan vooral voor de visserij.

In feite is deze konferentie de voortzetting van de konferenties van Genève gehouden in de jaren 1958 en 1960 en die niet tot een besluit kwamen door de absoluut onhandelbare houding van enkele staten. Men zal nu terug trachten een eenheid van handelen te bekomen met betrekking tot het bepalen van de visserijgrenzen, de voorbehouden visserijzones en de kontinentale onderwatervlakten. Het is inderdaad zo, dat men na de mislukte zittingen van Genève een echte anarchie ter zake heeft gekend. Vele landen hebben in die periode eenzijdig hun territoriale zeegrenzen uitgebreid en dat bijzonder de ontwikkelingslanden. Ze hebben er het recht op de visvangst willekeurig bepaald in eng nationaal profijt. Tegenover deze aanzwellende anarchie moest er een reaktie komen. Het is hieruit dat vanaf 1967 het idee geboren werd voor een nieuwe internationale konferentie voor zeerecht. Vanaf dit jaar kregen we verscheidene kommissies en subkommissies die enige klaarheid in de zaak hebben getracht te brengen, vooral tegenover de immer hoger gestelde eisen van sommige landen.

DE STANDPUNTEN :

We kunnen de standpunten van de verschillende landen onder drie noemers terugbrengen. In een eerste kategorie vinden we de stelling van de vrijheid der zee die we vooral terugvinden onder de geïndustrialiseerde landen. Deze landen beschikken over de middelen om deze vrijheid ten nutte te maken gezien hun financiële en industriële macht. Tegenovergesteld vinden we het standpunt van de landen uit de derde wereld die, er op uit zijn de minerale rijkdommen en het voedsel die men uit de zeeën kan halen, voor hen te houden, ook al beschikken ze niet over de middelen om deze rijkdommen te eksploiteren. Deze landen wensen een zo uitgebreid mogelijk reservaat ten voordele van het overland.

Tussen deze beide ekstreme posities vinden we dan enkele landen die een middenpositie aankleven en waartoe verscheidene Europese landen behoren. We zullen trachten het standpunt van deze laatsten weer te geven.

Buiten het ekstreem standpunt van sommige hypergeïndustrialiseerde landen omdat zij over de potentiele middelen beschikken om hiervan te profiteren, en eveneens buiten het koor van sommige ontwikkelingslanden die extravagante territoriale eisen stellen, heeft zich het standpunt van de gematigden ontwikkeld waaronder zich in de eerste plaats wel Frankrijk, Engeland en ook Belgie bevinden.

Zonder dat de stelling van deze landen volledig eensgezind is, mogen we toch wel stellen dat deze volgende punten zullen verdedigen:

4 Een uitbreiding van de territoriale wateren tot 12 mijl.
2 Het vastleggen van een zeearea, palend aan het overland, ter diepte van 200 mijl waar het overland over zekere prioriteitsrechten zou beschikken.
3 Het eigendomsrecht op de bodem en ondergrond van de aanpalende zeebodem tot 200 mijl.
4 De oprichting van een internationale autoriteit voor de ontwikkeling en uitbating van de diepzee in naam en ten voordele van alle landen onafgezien van het feit dat het oeverlanden zijn of kontinentale landen.

DE EUROPESE GEMEENSCHAP :

Niettegenstaande sommige tegenkantingen zou het standpunt van de Europese Gemeenschap, deze van de gematigden zijn. Dit heeft het voordeel dat men toch tegemoetkomt aan zekere eisen van de ontwikkelingslanden en tevens een halt toeroept aan de onmogelijke eisen van sommige landen der derde wereld. Met zekerheid kan nochtans niet gezegd worden welk standpunt het te Caracas zal halen en of men wel tot een overeenkomst zal komen.

De beslissingen die te Caracas zullen genomen worden zijn, of zullen van het grootste belang zijn voor de zeevisserij. Daarom ook is de onverschilligheid die men in zekere kringen aan de ag legt, totaal onbegrijpelijk. Over het algmeen wordt men hier maar wakker wanneer sommige verbodsbepalingen ter kennis gegeven worden, maar geeft men voordien blijk van de grootste onverschilligheid en van een totaal gemis aan verantwoordelijkheidsgevoel. In dit verband hebben de professionele visserijmiddens in Frankrijk toch reeds blijken van onrust gegeven. Nochtans is het nu terug zo dat de visserijmiddens niet eensgezind optreden, maar internationaal gezien hopeloos verdeeld zijn, naar gelang het land waartoe zij behoren en naar gelang hun persoonlijke belangen gediend zijn met beperkende maatregelen of hieraan tegengesteld zijn.

WORDT HET EEN DEFINITIEVE REGELING ?

Er zijn er slechts weinigen die verwachten dat Caracas tot een definitieve regeling zal leiden.
De belangen van de landen zijn te tegengesteld en wij zelf zijn de overtuiging toegedaan dat sommige landen uit de band zullen springen wanneer de besluiten van de konferentie tegengesteld zullen zijn aan hun belangen en ze zich aan deze besluiten niet zullen storen. In bepaalde middens is men hier waarschijnlijk ook wel van overtuigd, daarom ook heeft Wenen reeds een volgende konferentie voor 1975 voorgesteld. Het is nu ook waarschijnlijk wel zo dat de konferentie van Caracas zal moeten gevolgd worden door talrijke zittingen van uitvoerende kommissies hetgeen zeker ook heel wat tijd in beslag zal nemen. In ieder geval zal Caracas altijd het voordeel gehad hebben van een openlijke konfrontatie van de verschillende standpunten en daar moet toch eerst mede begonnen worden. Misschien worden wel enkele positieve resultaten genoteerd, maar of men over de netelige vraagstukken heen tot eendracht zal komen, zal men eerst na 29 augustus weten. In ieder geval daar twijfelt ondertekenaar ten zeerste aan.

„Sprokkel"

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	
	17-6-1974	17-6-1974	18-6-1974	18-6-1974	19-6-1974	19-6-1974	17-6-1974	19-6-1974
Tarbot : groot (123)	130 -142		120 -139				150 —,—	
middel (123)	111 —,—		100 -107				118 —,—	
klein (123)	98,———,—		95,———,—				100 —,—	125 -130
Griet : groot (123)								
middel (123)							95,———,—	95,———,—
klein (123)								
Schelvis : groot								
middel	31,———,—		42,———,—		36,———,—			
klein	22,—28,—		22,—34,—		15,—26,40			
Heek : groot	59,———,—							
middel	36,—50,—							
klein	21,—30,80							
Lom								
Leng					30,———,—			
Rog (I)	32,80-45,60		22,80-38,—		42,———,—		46,———,—	44,—40,—
Keilrog (123)	58,———,—						51,———,—	
Rog (23)								
Tilten (23)							39,———,—	36,———,—
Scherpstaart (23)							40,———,—	38,———,—
Halve mans (23)							37,———,—	34,———,—
Teelt (2)								
Katrog (2)								
Kabeljauw	32,—40,—		27,80-32,—		26,80-31,—		50,———,—	48,—50,—
Gul (groot)	27,—36,—		25,60-30,—		23,80-30,40			
Gul (middel)	27,—36,—		25,60-30,—		23,80-30,40		45,—32,—	46,—28,—
Gul (klein)	27,—36,—		25,60-30,—		23,80-30,40			
Hozemondhamme	94,—123,4				112 —,—			
Wijting : groot	20,—32,—		21,—31,20		21,40-28,—		35,———,—	35,———,—
klein							26,———,—	24,———,—
Schar			26,—31,—		12,—18,—		18,—20,—	20,———,—
Steenscholl	18,—36,—		30,—55,—		33,—41,—			
Zeehaai	25,—35,—		33,—33,20		27,—30,—		30,———,—	28,———,—
Hondshaai	7,40- 9,—		21,60—,—				24,———,—	20,—24,—
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel					10,———,—			
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal								
Schartong								
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai	15,———,—							
Steenholk								
Heilbot					100 -124,4			
Koolvis								
Steur								
Zeewolf					31,40—,—			
Poilak	31,—34,20							
Zonnevis	58,—62,40							
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel								
Schotse schol								
Zeehond							24,———,—	20,—24,—
Bot								
Rode Poon (roobaard)	12,—40,—		17,—30,—					
Grauwe Poon (knorh.)	5,60—,—		7,40—,—		11,60—,—			
Rode Knorhaan	5,60-37,—						20,———,—	21,———,—
Posten								
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD„

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

Aan de dinsdagmarkt van 11 juni werd aangevoerd : 1450 kg tong, 14 kisten tarbot en griet, 95 kisten kabeljauw, 167 kisten schol, 45 kisten wijting, 45 kisten schar, 345 kisten makreel, 40 kisten pichards, 915 kisten varia.

PRIJZEN IN GULDENS
Per 1 kg.: gr. tong 8,35-7,88; m. tong 9,06-8,70; kl. m. tong 10,04-9,92 tong één 10,04-9,92; tong twee 9,31-9,07; tarbot 9,39-9,02.
Per 40 kg.: tarbot 323-236; griet 236-141; kabeljauw één 140-102; kabeljauw twee 154-114; kabeljauw drie 134-112; kabeljauw vier 132-108 kabeljauw vijf 142-90; schelvis twee 110; schelvis drie 100-92; schelvis vier 86-82; schol één 94-92; schol twee 90-78; schol drie 100-72; schol vier 81-66; makreel één 60; makreel twee 31-28,60; makreel drie 29-17,60; wijting drie 92-76; schar 75-46; pilchards 16,50-16,00; inktvis 84; rode poon 72-70; bot 26-21; tongschar 154-119; steenbolk 67; wolf 140; ham 10-7,50.

BESOMMINGEN
VD 6 f880; 25 f2.800; 46 f2.600; YE 25 f1.900; ZL 6 2.300. Spanvissers : UK 78 en 107 f3.500; VD 9 en 115 f3.100; 53 en 180 f6.600; 15 en 128 f6.400.

Aan de donderdagmarkt van 13 juni werd aangevoerd : 901 kg tong 50 kisten tarbot en griet, 158 kisten kabeljauw, 25 kisten koolvis, 34 kisten schelvis, 73 kisten wijting, 965 kisten schol, 39 kisten schar, 30 kisten makreel en 55 kisten varia.

PRIJZEN IN GULDENS
Per 1 kg.: gr. tong 9,26-8,70; gr. m. tong 9,97-9,28; kl. m. tong 11,03-10,04; tong één 11,10-9,71; tong twee 9,60-8,69; tarbot 10,16-9,70.
Per 40 kg.: tarbot 128-92; griet 84-78; kabeljauw twee 162-90; kabeljauw drie 136-110; kabeljauw vier 130-100; kabeljauw vijf 120-90; koolvis één 62-61; koolvis twee 68; koolvis drie 56; schelvis één 114; schelvis twee 92-90; schelvis drie 76-73; schelvis vier 83; schol één 88-80; schol twee 94-82; schol drie 82-62; schol vier 74-57; wijting drie 90-70; makreel twee 36; makreel drie 49-40; schar 70-40.

BESOMMINGEN

VL 1 f160; 105 f360; KW 41 f1.500; IJM 23 f6.300; 29 f35.000; GO 21 f11.000; 24 f10.000; 26 f12.000; OD 6 f10.000; WD 105 f6.700; KW 127 f2.400; 174 f5.000; TH 24 f13.700; VD 6 f580; 24 f5.900; IJM 94 f5.500.

Aan de vrijdagmarkt van 14 juni werd aangevoerd : 8954 kg tong; 63 kg tarbot één, 49 kg heilbot; 640 kisten kabeljauw, 1236 kisten schol, 3 kisten hake, 68 kisten schar, 508 kisten wijting, 463 kisten schelvis, 34 kisten haai; 639 kisten makreel, 25 kisiten pilchards, 38 kisten haring en 900 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS
Per 1 kg.: tarbot één 9,72-9,66; zalm 10,60-7,82; tongschar 3,38-2,32; heilbot 9,04-7,52; gr. tong 8,91-8,58; gr. m. tong 9,71-9,12; kl. m. tong 10,03-9,47; tong één 9,89-9,00; tong twee 9,32-8,70.
Per 40 kg.: kabeljauw één 102-73; kabeljauw twee 120-76; kabeljauw drie 110-78; kabeljauw vier 100-80; kabeljauw vijf 104-66; schol één 100-80; schol twee 102-84; schol drie 84-62; schol vier 72-55; schelvis twee 94; schelvis drie en vier 62-56; haring één 65-56; makreel twee 65-49; makreel drie 42-25,20; makreel vier 24,80; tarbot 308-195; griet 274-168; wijting drie 65-27; schar 65-32; rode poon 90-35.

BESOMMINGEN
HD 5 f2.700; 46 f73.400; 24 f12.000; 115 f27.000; KW 25 f43.700; 221 f23.000; WR 57 f41.000; BU 152 f5.090; UK 18 f1.400; 23 f4.100; 48 f2.900; 115 f1.400; 137 f3.800; 168 f5.300; 218 f5.320; 243 f1.200; VD 46 f1.700. Spanvissers : EE 28 en UK 56 f1.800; UK 78 en 107 f2.400; 200 en 234 f5.200; VD 9 en 115 f1.130; 15 en 128 f4.000; 53 en 180 f2.800.

Aan de maandagmarkt van **17 juni** werden aangevoerd : 8.675 kg tong, 204 kisten tarbot en griet, 678 kisten kabeljauw, 5 kisten koolvis, 611 kisten schelvis, 753 kisten wijting, 2136 kisten schol, 150 kisten schar, 294 kisten makreel en 9 3kisten diversen.
Prijzen in guldens :

Per 1 kg : heilbot 9,60-8,41, tarbot 9,01-7,68, grote tong 8,10-7,58, grootmiddel tong 8,71-8,30, kleinmiddel tong 1,62-9,11, tong één 9,59-8,82, tong twee 8,42-7,88.

Per 40 kg : tarbot 284-163, griet 250-110, kabeljauw één 126-101, kabeljauw twee 122-84, kabeljauw drie 108-74, kabeljauw vier 98-74, kabeljauw vijf 88-86, koolvis vier 67, schelvis één 96-66, schelvis twee 84-62, schelvis drie 67-41, schelvis vier 45-40, wijting drie 55-47, schol één 72-56, schol twee 70-60, schol drie 70-56, schol vier 67-56, schar 29, makreel drie 23-22,40, makreel twee 30,20,20, hake 204-120, roggen 82-15, poontjes 62-21, haai 94-66, Steenbolk 36-29, krab 16.
Besommingen :

KW 11 f 13.300, 22 f 21.300, 51 f 16.300, 80 f 9.200, 87 f 9.900, 88 f 19.000, 113 f 10.000, 121 f 11.600, 152 f 9.100, 178 f 7.100, 185 f 10.800, 189 f 22.000, 194 f 13.900, 205 f 8.500, 210 f 7.800, 214 f 14.000 ,217 f 20.000, 226 f 10.500, 106 f 8.100, 187 f 11.900, SCH 256 f 13.200, IJM 9 f 5.800, 20 f 15.400, 11 f 2.200, 18 f 19.600, 154 f 9.800, VL 34 f 1.300, 110 f 290, 121 f 750, 131 f 1.050, TX 8 f 19.900.

Aan de dinsdagmarkt van **18 juni** werd aangevoerd : 4.922 kg tong, 12 kisten tarbot en griet, 24 kisten kabeljauw, 5 kisten wijting, 200 kisten schol, 43 kisten schar, 3 kisten makreel, 314 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg : tarbot 8,07-7,94, tongschar 2,94, griet 4,70-3,00, grote tong 8,00-7,62, grootmiddel tong 8,52-8,42, kleinmiddel tong 9,50-9,32, tong één 9,37-9,19, tong twee 8,26-8,12.

Per 40 kg : tarbot 260-162, griet 230-136, kabeljauw twee 110, kabeljauw drie 120, kabeljauw vier 108, kabeljauw vijf 98-90, schol één 69-63, schol twee 76-67, schol drie 86-67, schol vier 72-50, wijting drie 68-62, schar 62-38, makreel twee 45, steenbolk 45, horsmakreel 8,60-7,20, hardes 80 ,bot 31-23, poon 86-61.
Besommingen :
H D79 f 55.200, VD 6 f 860, VD 25 f 1.860 ,VD 46 f 1.920, YE 25 f 1.530, ZL 6 f 1.830, VD 15 en VD 128f 2.750.

MILJOENENORDER VOOR NEDERLANDSE FABRIEK VAN AGREGATEN EN APPARATEN

Het onlangs opgerichte en uit de machinefabriek en technische handel H. Zwart B.V. voortgekomen aggregatenfabriek „Zwart Techniek B.V." te IJmuiden heeft via en in samenwerking met degeneratorimporteur „A.V. Kaick Nederland B.V." te Velp een exportorder verkregen met een totaalwaarde van ruim één miljoen gulden.
Het betreft de levering van 56 diesel-elektrische aggregaten, waarvan 25 stuks in mobiele uitvoering
De aggregaten zullen worden ingezet bij de herstellingswerkzaamheden aan het Suezkanaal, waar momenteel ca 280 Amerikanen met deze taak bezig zijn.

De opdracht is verkregen via een internationale inschrijving en werd aan bovengenoemde bedrijven toegekend doordat zij een snelle levering konden garanderen en tevens omdat de namen van hen voor een betrouwbare kwaliteit borg konden staan.
De levering zal eind oktober 1974 plaatsvinden, terwijl vooraf reeds een aantal gereedgekomen aggregaten per vliegtuig op transport worden gesteld.
De mobiele aggregaten met een vermogen van 16 KVA dienen hoofdzakelijk voor de aandrijving van elektrisch gereedschap en het voeden van verlichting langs het Suezkanaal zelf.
De stationaire aggregaten met een vermogen van 70 KVA zullen in verschillende depots en grote werkplaatsen langs het kanaal een meer stationaire opstelling krijgen.

Visaanvoer te Den Helder

Waren de afgelopen weken niet de beste visweken, al kwam dit gezien de tijd van het jaar niet onverwacht, en was ook het begrip van de afgelopen week nog niet bijster hoopgevend, ook al omdat verschillende kleinere kotters weer ter garnalenvangst waren gegaan, op afgelopen zaterdag was een verheugende toename merkbaar, zowel van de tong- als de scholaanvoeren.

Waren de prijzen door de geringe aanvoer in het begin van de week bijzonder hoog geweest, ook op zaterdag met een aanvoer van bijna 50.000 kg tong, bleef de prijs bijzonder goed en erg stabiel, met gemiddelde prijzen per aangevoerde kilogram tong, die zich bewogen rond de f 8,50.
Ook de scholprijzen waren bijzonder goed.

Was er zoals gezegd voor de kleinere kotters geen grote hoeveelheid te vangen, door de goede prijzen konden de meesten toch nog aan een redelijke besomming komen.

De grote kotters maakten het over het algemeen zeer redelijk, de meeste grote kotters brachten meer dan 2.000 kg tong mee, met als hoogste besommer een kotter die maar liefst ruim 3400 kg aanvoerde, zij het dan met een erg kleine vangst aan «bijvis». Deze tongen brachten gemiddeld f 8,69 per kilo op zodat de besomming nog ruim boven de f 30.000,— kwam, terwijl ook de besommingen van de andere grote kotters over het algemeen varieerden tussen de f20.000,— en f 30.000,—.

Alle tekenen wijzen er op dat de jaarlijkse periode in het voorjaar, van wat kleinere vangsten weer begint te verlopen, het is dan ook met optimisme dat de komende weken worden tegemoet gezien.

Door 80 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

61.540	kg	TONG	f	536.566,71	van	f 1181	f	741
9.489	kg	TARBOT	f	60.963,38	van	f 972	f	251
3.319	kg	GRIET	f	14.123,59	van	f 530	f	329
136.725	kg	SCHOL	f	219.315,03	van	f 262	f	106
11.160	kg	SCHAR	f	11.099,56	van	f 151	f	051
5.985	kg	WIJTING	f	7.888,27	van	f 216	f	068
12.597	kg	KABELJAUW	f	26,864,42	van	f 490	f	165
9.410	kg	MAKREEL	f	5.308,23	van	f 081	f	044
3.635	kg	POON	f	2.806,66	van	f 136	f	025
2.334	kg	SCHELVIS	f	3.936,38	van	f 223	f	144
1.115	kg	BOT	f	303,60	van	f 034	f	018
637	kg	TONGSCHAR	f	1.911,78	van	f 333	f	208
480	kg	STEENBOLK	f	635,13	van	f 194	f	109
268	kg	WOLF	f	746,10	van	f 283	f	275
987	kg	DIVERSEN	f	1.730,01	van	f	f	
259.681				894.198,85				

MACHINEFABRIEK PADMOS b.v.

Reparatiehaven 12
Bruinisse NL.
Tel. 01113/1551-1488

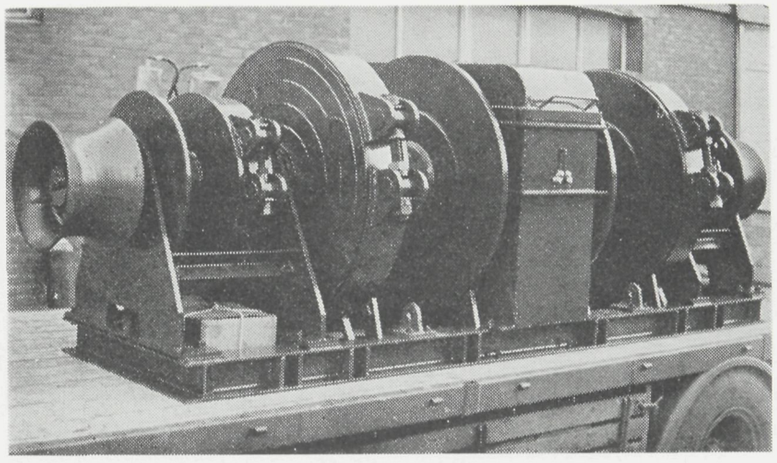
Deltahaven
Stellendam NL.
Tel. 01879/1766-1792

Alleenvertegenwoordiger voor België en Z.W. Nederland van :

RIDDERINKHOF LIEREN voor de zeevisserij

De meest verkochte vislier in Nederland

Reeds ingebruikgesteld op de Z.14



- Pneumatisch bedienbare 4, 6 en 8-trommel viswinches, zowel vanaf de brug als bij de winch te bedienen.
- Eenvoudige bediening
- Gesloten frictiekoppelingen
- Regelbare remkracht
- Leverbaar voor elektrische - hydraulische - en riemaandrijving
- Te leveren in 3 types, nl. :
  Type E160, aandrijving met 100 pk. electromotor, trekkracht 2 x 6.000 kg.
  Type E170, aandrijving met 120 pk. electromotor, trekkracht 2 x 7.000 kg.
  Type E200 aandrijving met 145 of 185 pk. electromotor, trekkracht 2 x 8.500 kg.

(7547V)



Scheepswerven

Leon Degraeve

ZEEBRUGGE

TEL. 050/540.84

- NIEUWBOUW
- HERSTELLINGEN
- SERVICE

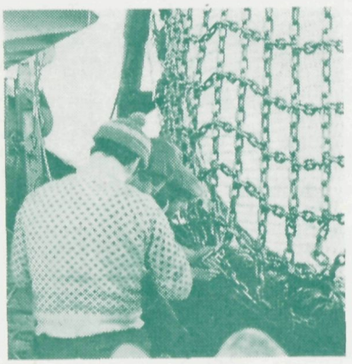
(7598V)

hulp in nood sv

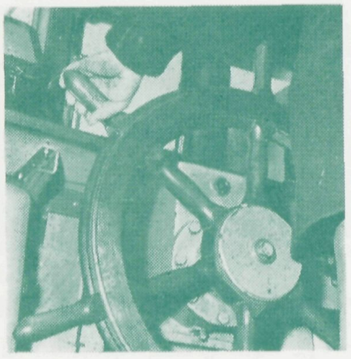
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27 oostende

Tel. (059) 716.89 **Telex : hunood 192.29**



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



Meer dan 30 miljoen frank kredieten werden verleend aan de leden voor nieuwbouw tegen zeer lage interesten.



Aan de leden wordt een teruggave van minstens 10 % verleend op de betaalde premies.