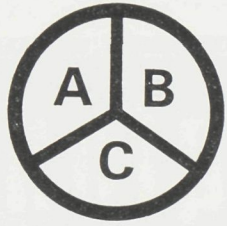


het visserij blad

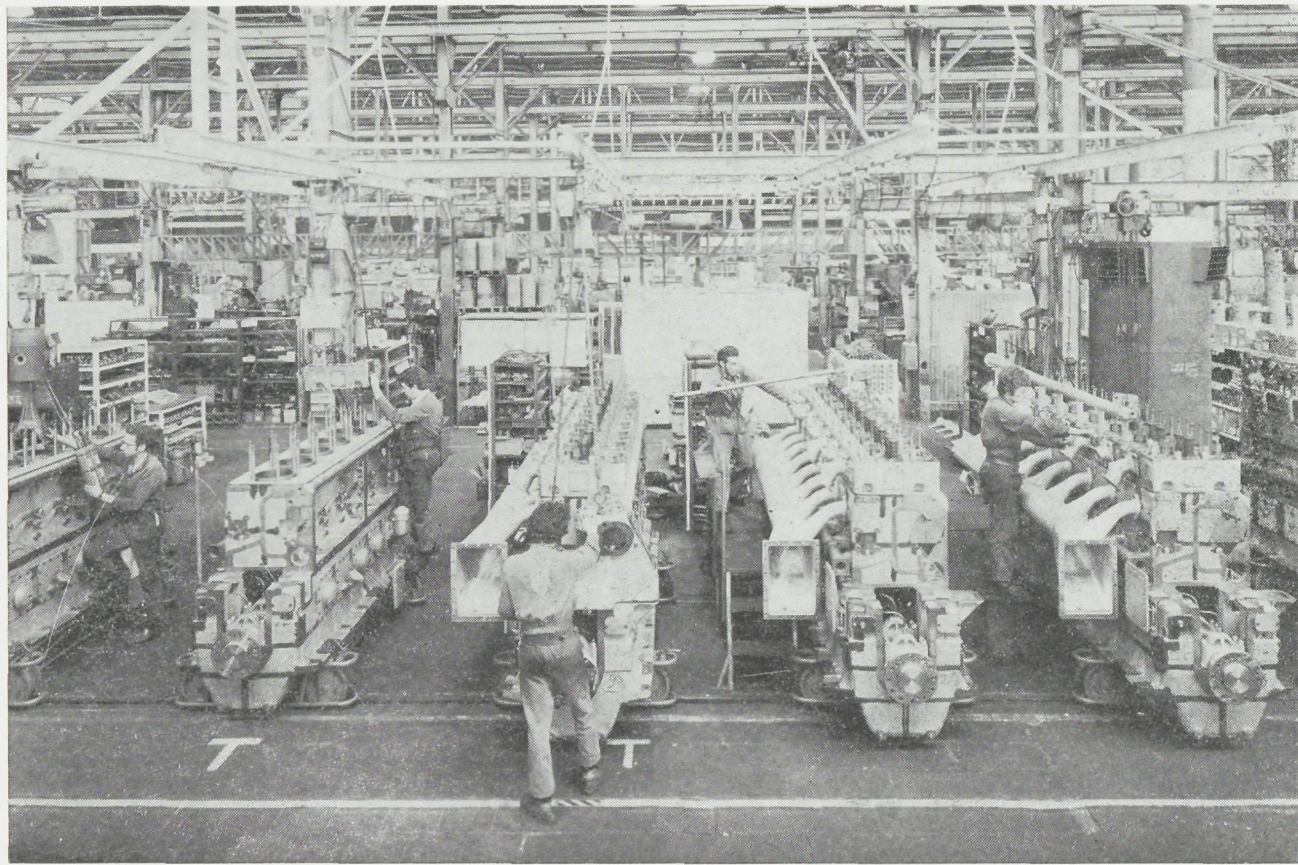
VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

VRIJDAG 28 JUNI 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 26 — 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 abcgfb

het visserijblad

Vrijdag 28 juni 1974 — Nr. 26

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

DE NOORD-OOST ATLANTISCHE VISSERIJKOMMISSIE VOOR BELANGRIJKE BESLISSINGEN

Op het ogenblik dat deze lijnen verschijnen, is deze belangrijke commissie te Bonn sedert maandag bespreken

in vergadering om de kwestie van de beperking van haring, tong en schol te bespreken, waarvan het belang aan niemand kan ontgaan.

Aangestuurd wordt op een vermindering van vangst. Maar we hebben in onze vorige nummers reeds aangetoond dat, moest dergelijke beslissing genomen worden, die door de lidstaten dan nog moet goedgekeurd worden, de uitvoering er van niet alleen met talrijke moeilijkheden gepaard zou gaan, maar aanleiding zou geven tot talrijke misbruiken en praktisch onkontroleerbaar zal zijn.

Zullen de bevoegde autoriteiten in alle landen, in elke haven, de gewenste controle uitvoeren?

Zullen velen niet de weg opgaan van de vrije markt? En zal dit alles niet eerder nadelig dan voordelig werken op de prijsvorming?

Overwegende dat de visstand in de Noordzee, snel daalt, is elkeen overtuigd dat er iets moet gedaan worden.

Maar wat de meest effectieve methode is, verschillen de belanghebbende landen in hun experten van mening en bekijkt elkeen het te veel volgens het eigenbelang. In dat opzicht is veeleer het standpunt van prof. Korringa bij te treden, die grote voorstander is gedurende enkele jaren de visstand zoveel mogelijk te beschermen en de vangsten te beperken.

Maar hoe?

Kort vóór het vertrek van onze ambtenaren naar Bonn had overleg plaats met enkele mensen uit het bedrijf. We zeggen: enkelen, want de oproep van de Overheid werd karig beantwoord en de richtlijnen nopeloos.

Bij de haringvisserij is men reeds gewoon aan een beperking door quotering.

Of voor tong en schol hetzelfde

resultaat zal bereikt worden, is wat anders.

Als men hier per land een kwantum zal vastleggen, wat zal men doen op ogenblikken dat dit bereikt is? Wie en welke hoeveelheid zal elk schip mogen aanvoeren?

En op welke visserij zullen kust- en middenslagvisserij moeten gaan, op een ogenblik dat de aanvoer van tong en schol zijn quota bereikt heeft?

Men vergeet niet dat ontzaglijke kapitalen geïnvesteerd werden, dat de interesten, de schulden en de bevoorradingsrekeningen dienen betaald.

Bij een opiniepeiling komen we tot de vaststelling dat, als er toch moet beperkt worden, het niet toekennen van een quota per land en eventueel per schip, redding kan brengen.

De visser dient immers zijn exploitatie economisch en niet biologisch te bekijken.

Meer nog, wanneer hij op bepaalde ogenblikken van het jaar, bepaalde visgronden zal verboden zijn, dan zal hij vooraf reeds bepaald of overlegd hebben, waar hij in die periode zal gaan of wat hij zal doen om zijn geïnvesteerd kapitaal rentabel te maken.

Neen, wat men er ook over denke en beslisse, het ware een grove vergissing alleen te denken aan quotas van bepaalde vissoorten zoals haring, tong, schol.

Dat men radikaal, vermits het moet, bepaalde zones gedurende bepaalde periodes van het jaar verbied en men zal een veel effectiever resultaat bereiken, zowel biologische als economische.

Het tegendeel moet men ons nog bewijzen. Wachten we ondertussen de terugkomst van onze experten en hopen we in 't belang van onze Belgische en Europese Artisanale visserij, dat eensgezindheid bereikt worde in 't belang van de Europese Economische visserij-gemeenschap.

P. Vandenberghe

FINANCIËLE STEUN AAN DE VISSERIJ

— WORDT DE 18 MILJOEN WEL NUTTIG
EN RECHTVAARDIG BESTEED?
— DUIDELIJKE TAAL VAN DE MINISTER
VAN LANDBOUW:

„HET IS DE REDERSCENTRALE EN
DE UNIE WELKE DE TE BEGUNSTIGEN
REDERS OPGAF”

Het is onze lezers bekend dat er op de begroting voor 1974 een speciaal krediet van 18 miljoen frank voor die steun werd ter beschikking gesteld, en dat elkeen gemeend heeft ten rechte of ten onrechte er te mogen van genieten.

In de Rederscentrale en de Unie werden werkgroepen van een paar mensen aangesteld om de wijze van bedeling te bespreken, maar die achteraf hun bevoegdheid te buiten gingen. Zoals we reeds hebben geschreven is dit een grove vergissing geweest, omdat het bedrijf of elke reder uit het bedrijf, wel mocht gerechtigd zijn, zijn visie te geven omtrent de wijze waarop dit kapitaal diende aangewend, *maar niet meer*.

Het behoorde alleen aan de bevoegde autoriteiten en het proefstation de ter beschikking gestelde bedragen zo aan te wenden, dat zij als het meest nuttig aanzag.

Wat is er in werkelijkheid gebeurd?

Bepaalde beheerders en het sekretariaat van beide organismen, hebben reders aangeduid, dus de enen bevoordeeld en de anderen benadeeld met als gevolg grote ontevredenheid, want de aanduiding van gerechtigde (?) koppels, is een grove vergissing en het gaat niet op mensen die er zelf belang bij hebben, te hebben laten doen. In de Rederscentrale werd de lijst zelfs nooit aan de Beheerraad voorgelegd.

In Holland heeft het bedrijf wel zijn visie mogen geven, maar daarmee al.

En dat had bij ons ook zo moeten zijn

Als straks de minister van Landbouw een bepaald bedrag zal trachten te bekomen om de brandstofkosten te verminderen, dan zal alle aandacht dienen besteed op welke wijze dit hoeft te geschieden.

Tot op heden werd ook weinig of geen aandacht besteed aan de belangen van de kustvisserij, die zelfs voor het eventueel gebruik van een garnaaipoelsorteermachine niet in aanmerking komt.

Waarom mag een deeltje van die 18 miljoen ook niet aangewend worden voor deze kleinen?

Zoëven zijn in Holland een stel van maatregelen getroffen welke voor klein als groot luiden als volgt:

- Voorzieningen, die voor een bijdrage in de gemaakte kosten in aanmerking kunnen komen, zijn het aanschaffen en aanbrengen van:
 - een sonarinstallatie; bijdrage f15.000 of 217.500 fr.
 - een netsonde-installatie (bij kotters);
 - bijdrage voor een complete installatie f12.500 of 181.250 fr.
 - bijdrage voor een installatie zonder netsonde-schrijver f10.000 of 145.000 fr.
 - een hydraulisch of elektrisch aangedreven nettenrol (bij kotters); bijdrage f10.000 of 145.000 fr.
 - een mechanische toevoerinstallatie voor een garnalenspoelsorteermachine (uitsluitend, indien op dat vaartuig reeds een garnalenspoelsorteermachine is geïnstalleerd); bijdrage f8.000 of 116.000 fr.
 - een garnalenspoelsorteermachine voorzien van een mechanische toevoerinstallatie; bijdrage f15.000 of 217.500 fr.

(Zie vervolg blz. 3)

(Vervolg van blz. 1)

- een zoetwaterbereider ; bijdrage f7.000 of 101.500 fr.
- aanbrenge van een verstelbare schroef en straalbuis bij in aanbouw zijnde vissersvaartuigen ; bijdrage f47.500 of 688.750 fr.
- een afvoergassenketel ; bijdrage f7.000 of 101.500 fr.
- een voorziening, die het mogelijk maakt het gebruik van gasolie als brandstof te vervangen door het gebruik van zware olie ; bijdrage f100.000 of 1.450.000 fr.

Met het treffen van genoemde voorzieningen dient na 1 september 1973 een aanvang te zijn of te worden gemaakt.

Geen bijdrage wordt toegekend, indien reeds eerder, uit welken hoofde dan ook, ten aanzien van die voorziening, een bijdrage werd toegekend.

Aanvragen voor een bijdrage kunnen tot 31 augustus 1974 worden ingediend bij de directeur van de Visserijen, ministerie van Landbouw en Visserij, 1e v.d. Boschstraat te Den Haag. Op dit adres is een exemplaar van de ministeriële beschikking waarin de regeling is vervat, voor gegadigden beschikbaar.

EEN LES

Dit noemen we wel bestudeerde en nuttige maatregelen, waarbij zowel kleinen als groten betrokken werden en niet enkele bevoordeligden.

Overwegend dat de 18 miljoen frank nog niet volledig zijn gebruikt, is het nooit te laat te vermijden voor avonturen geld weg te gooien op aanduiding door secretariaten, die namens het bedrijf zich alles menen te mogen veroorloven, met de gevolgen welke we kennen.

Zou het bevoegd departement, nu elkeen in de gullenvisserij zonder verder proefnemingen ingeburgerd moet zijn, het resterend kapitaal niet kunnen gebruiken, zoals het Hollands Ministerie langs het bevoegd departement heeft gedaan (proefstation). Want waarom bestaat ons proefstation ? Welke praktische rol werd haar tot op heden toebedeeld ?

EEN BRIEF VAN DE MINISTER

Hiernavolgend schrijven van Minister Lavens welke de zaken op punt stelt en alle twijfel wegneemt omtrent de vele kletspraat aan de reders leden van beide groeperingen wijsgemaakt, laat geen twijfel over omtrent de triestige wijze waarop sommigen hebben gemeend de belangen van het bedrijf te hebben gediend.

Dit schrijven luidt :

Uw schrijven dd. 19-4-1974 heeft ten eerste mijn aandacht weerohouden.

Voorerst wil ik U erop wijzen dat ik beslist heb voor dit projekt tien koppels aan te duiden, rekening houdend met de budgetaire mogelijkheden enerzijds, en anderzijds ook met de vereisten voor een ernstige kans op welslagen van dit projekt.

De keuze van de deelnemers heb ik gedaan met inachtneming van de rangorde der kandidaten, zoals opgegeven en gevraagd door beide beroepsorganisaties.

Wat er ook van zij, ik kan U in elk geval verzekeren dat de resultaten van dit projekt niet alleen aan de deelnemers maar tevens aan alle geïnteresseerde reders zullen ten goede komen.

Tot daar de minister.

Wat baat het de resultaten aan eventuele belanghebenden mee te delen, als anderen buiten de Z.509 en de Z.562, die geen onkosten gehad hebben naar het zoeken, enz..... nu eenvoudig van de 18 miljoen profiteren omdat ze door de secretariaten van de Unie en de Rederscentrale als de tien afgoden aangeduid werden en hun eventuele verliezen gedekt worden, waar anderen hun plan moeten trekken. Zullen de nieuwe geïnteresseerden ook hun verliezen zien dekken ?

Dit schrijven bevestigt tevens dat ondanks alle beweringen van het secretariaat van de beide organismen, zij, en niet de minister van Landbouw het zijn, welke de bevoordeligde koppels aangeduid hebben.

Het kwam de secretariaten van deze organismen niet toe, dit te doen. Alle leden dienen op dezelfde voet behandeld.

Dit werk had men moeten toevertrouwen aan het Proefstation, wiens rol het is proeven te doen en de resultaten mee te delen aan allen en al wie geïnteresseerd was, te laten genieten van een financiële tussenkomst totdat dit budget het niet meer toeliet en op een wijze welke zij en niet het bedrijf, beoordeelde.

Al de miserie over de aanduiding van de koppels, die door Landbouw gesubsidieerd worden in de aankoop van hun netten enz., werd ten onrechte door de Rederscentrale en de Unie op de nek geschoven van de minister van Landbouw, als zou die of dezes ambtenaren tamelijk willekeurig de vaartuigen hebben aangeduid.

De niet-aangeduide koppels aan de Oostkust, die in eerste instantie verontwaardigd waren omdat zij, als lid van de Rederscentrale, achterruit gestoken werden door koppels van de Unie (die met het ganse projekt niets te maken heeft, beweert men), maar ook en wel het meest omdat er beweerd dat de minister een rangorde had gevolgd en dit totaal eigenmachtig had gedaan, wat nu wordt tegengesproken door het schrijven van diezelfde minister.

Door dit schrijven wordt de sekretaris van de Rederscentrale wel heel erg in zijn hemd gezet. Het komt er namelijk op neer dat zijn vroegere verklaringen aangevoeld worden, aan de Oostkust, als flagrante onwaarheden, want dat hij dus zelf de rangorde heeft bepaald samen dan nog met de Unie..... tegen Zeebrugge in.....!?

Dat de niet-aangeduide koppels ontslag genomen hebben bij de Rederscentrale is niet te verwonderen, al moeten we dit betreuren en al treft de ganse beheerraad hier een verwijt, want als de beheerders van de Rederscentrale hiervan op de hoogte waren, dan zijn zij mede-schuldig, ook deze van de Oostkust. Als ze hier niets van af weten, dan zijn ze toch verantwoordelijk voor hun bediende, directeur, die daardoor aan het vernietigen is, waar sinds 1958 zo hard werd voor gewerkt. P. Vandenberghe

STAATSSTEUN BRANDSTOFFEN VISSERIJ

OP WELKE WIJZE ?

Dat is een andere zaak. Het is een feit dat onze visserij ongeveer 60 miljoen liter gasoil verbruikt per jaar. Maar het is ook een feit dat zowel de kleinen als de groten op dezelfde manier dienen gesteund en dat de wijze waarop men in Nederland die steun verleent en in Frankrijk, absoluut onaantvaardbaar is, daar niet de banken en grote reders alleen daarvan moeten genieten zoals in Holland, maar elkeen volgens zijn verbruik.

Dat er voorzorgsmaatregelen dienen genomen om de doeanekontrolle te versterken, is een feit. Voor de rest dient alleen nog geweten, welk bedrag en voor welke periode die steun zal worden toegezegd.

Dient steun verleend vanaf het ogenblik dat de prijs van 1,92 fr. naar 2,05 fr., 2,25 fr., 2,75 fr., 3,16 fr. of 3,56 fr. opgedreven werd ?

Dient deze steun alleen verleend vanaf een bepaald ogenblik in 1974 wanneer de toestand ondraaglijk werd, bv. vanaf 15 mei wanneer de prijs van 3,16 fr. naar 3,56 fr. steeg ? Of dient ze verleend vanaf één januari 1974 ?

Dit alles hangt af van de som welke voor dit doel wordt uitgetrokken en voor de periode, welke ze verleend zal worden.

Anderzijds is het een feit, dat alle kamionladingen en leveringen per schip zonder ticketten streng dienen gecontroleerd en dat alleen douanedokumenten met vermelding van het geleverde kwantum stipuleus dienen gevolgd daar facturen als bewijsmateriaal alleen aanleiding kunnen geven tot fraude.

De ernstigen in het bedrijf mogen eens temeer niet het slachtoffer worden van zwendelverkopers, zoals er in de visserij maar al te vaak op de kaal hebben verkocht.

Onze bevoegde diensten van Landbouw en de douane achten we in staat genoeg om de zaak in het belang van de ganse visserij nauwkeurig te volgen.

P. Vandenberghe.

Naar aanleiding van de gehouden kabinetsraad van vrijdag jl. heeft minister Lavens vrijdagavond voor radio en televisie een verklaring afgelegd waarbij de regering een staatsteun overweegt tijdelijk aan de tuinbouw en de visserij te verlenen.

Het is onze lezers bekend dat de Boerenbond die een zeer sterk organisme is, als gevolg van de sterke verhoging der brandstofprijzen de regering herhaaldelijk heeft lastig gevallen om ook op de benarde toestand van de tuinbouw als gevolg hiervan, te wijzen.

In ons blad hebben we hierop herhaaldelijk gewezen en destijds aan het departement werden de nodige inlichtingen verschaft inzake de evolutie van de verkoopsprijzen voor de Belgische visserij, waaruit blijkt dat in een jaar tijd de officiële prijs van 1,92 fr. tot 3,56 fr. is gestegen.

Hierna volgen deze prijzen :

Jaar	Data	Prijs
1972		1,92 fr.
1973	22-5	2,05 fr.
	1-6	2,25 fr.
	15-11	2,75 fr.
1974	1-4	3,16 fr.
	15-5	3,56 fr.

Ook de bedrijfsraad onder voorzitterschap van volksvertegenwoordiger Dries Claeys en het departement van Landbouw, hebben onlangs hieraan een studie gewijd.

Overwegende dat in Italië, Frankrijk, Holland en Duitsland, dus onder de E.E.G.-partners voorlopig voor één jaar steun in de ene of andere zin werd verleend, het voor die reden ook aan ons land moest toegelaten worden in het kader van het verdrag van Rome, dezelfde steun te verlenen, heeft minister Lavens de druk van de Boerenbond, hoe benard de financiële toestand van ons land ook is, niet kunnen ontgaan.

Steun verlenen aan de tuinbouw betekent ook een zelfde steun verlenen aan de visserij, zegt hij.

Berichten van de Rederscentrale

GUNSTIGE VOORUITZICHTEN VOOR DANISH PAIR PROJEKT

Nu het projekt een goede twee maanden bezig is kan reeds worden beweerd dat de resultaten bijzonder positief zijn.

De voorlopige rapporten tot op heden opgemaakt door het Rijksstation voor de Zeevisserij in samenwerking met de Zeevisserijdienst, liggen ter inzage op het Rijkssation voor de Zeevisserij, Stadhuis 4de verdieping te Oostende, van alle reders, dus ook van hen die in deze visserij geïnteresseerd zijn maar die niet aan het projekt deelnemen.

Aldaar zal men ook alle nodige inlichtingen kunnen verschaffen aan hen die met deze visserij zouden willen beginnen.

NAAR EEN OPLOSSING VOOR HET MAZOUTPROBLEEM ?

Het ziet er naar uit dat de aanhoudende inspanningen van de Rederscentrale om een oplossing te bekomen voor de abnormaal hoge en drastische stijging van de stookolieprijs, de vele pessimistische verwachtingen ten spijt, toch hun vruchten zullen afwerpen.

Waar nog geen 14 dagen geleden de overheid tamelijk kategoriek gebeurlijke steun aan de zeevisserij uitsloot, zoals bleek uit verschillende antwoorden op parlementaire vragen, vernemen we thans dat, eveneens naar aanleiding van een parlementaire vraag, de Minister van Landbouw, dhr. Lavens, toch de noodzaak van overheidstussenkomst inziet.

Reeds eerder had hij aan een bijzondere werkgroep de opdracht gegeven een verslag te maken over de gevolgen van de prijsstijging van de stookolie voor de tuinbouw en de zeevisserij. Begin mei legde bedoelde werkgroep zijn eindverslag neer en op 10 mei heeft de regering een eerste bespreking aan het gestelde probleem gewijd. De regering meende dat, teneinde verdere concurrentievervalsing te voorkomen, de voorkeur moest gegeven worden aan een oplossing in Europees verband, des te meer daar tengevolge van de beslissing van de Ministerraad van maart jl. de Europese Commissie een verslag over de weerslag van de hogere petroleum-prijzen op de economische toestand van de tuinbouw en de zeevisserij moest opmaken. Dit verslag werd pas vorige maand bekendgemaakt. Het voorziet ondermeer in een tijdelijke en beperkte steun van nationale aard. De regering zal in dit perspektief tijdens de eerstkomende dagen nagaan welke maatregelen genomen kunnen worden op Belgisch vlak.

Deze gunstige kentering in dit zo belangrijk probleem wordt natuurlijk op de voet gevolgd en in de Rederscentrale worden thans voorstellen uitgewerkt om tot een zo gunstig mogelijke regeling te komen. Teneinde voor het ganse bedrijf tot een eenvormig voorstel te komen, werd ook de Unie der Reders hierbij betrokken. Het zou inderdaad te ongelukkig zijn moest iedere beroepsvereniging met een afzonderlijk voorstel voor de dag komen, waardoor de overheid niet alleen voor een onmogelijk probleem zou worden gesteld maar waarvan het gevolg ongetwijfeld zou zijn dat eens te meer helemaal niets wordt bekomen.

Dit bewijst nogmaals de dringende noodzaak van herstel van de eenheid.

De nieuwe evolutie inzake de mazoutaangelegenheid is verheugend en het is te hopen dat geen verder tijdsverlies meer wordt opgelopen, teneinde niet in een ongunstiger concurrentiepositie met onze buurlanden te geraken, waar reeds overheidshulp vaststaat en de modaliteiten ervan zijn uitgewerkt.

STEEDS DE ONGEVALLLENVERZEKERING IN DE ZEEVISSERIJ

De nieuwe regeling inzake ongevallenverzekering sedert 1 januari 1972 schenkt, zoals bekend, inzonderheid voor wat de kustvisserij-reders betreft, geen voldoening, omdat de premie moet worden bepaald per aangemonsterde dag inplaats van per werkelijke zeedag.

Dit heeft tot gevolg dat voor genoemde categorie van vaartuigen 365 dagen op 365 moet worden betaald, daar waar het aantal werkelijke vaartdagen, dus het aantal risico dragende dagen, gemiddeld 120 dagen per jaar bedraagt. Hierdoor komt het dan dat deze categorie van reders een veel te hoge premie moet betalen, welke economisch noch sociaal verantwoord is.

De Rederscentrale heeft hiervoor een formule uitgewerkt om tot een meer rechtvaardige spreiding te komen en deze formule werd aan-

vaard door het Technisch Komitee van het Fonds voor Arbeidsongevallen dat dit voorstel dan met gunstig advies heeft overgemaakt aan het Beheerskomitee te Brussel, dat uiteindelijk daaromtrent moet beslissen.

Dit gebeurde in september van vorig jaar, maar tot op heden is daarop geen reaktie gekomen in zoverre dat het volledig Technisch Komitee zelfs weigert nog vergaderingen te beleggen zolang het Beheerskomitee te Brussel niet reageert.

Wij vragen ons af welke duistere macht hier staat om niet dringend een oplossing te geven aan deze onrechtvaardige toestand.

In elk geval doet de Rederscentrale al wat mogelijk is om de zaken te bespoedigen en enkele parlementairen hebben zich reeds bereid verklaard dringende vragen te stellen in de Kamers en Senaat en de betrokken dienst ter verantwoording te roepen.

Bovendien is ook een onderhoud voorzien met de Minister van Sociale Voorzorg, dhr. Depaape, onder wiens bevoegdheid de aangelegenheid van de ongevallenverzekering in de zeevisserij ressorteert. Tengevolge van het debat over de regeringsverklaring heeft één en ander nog niet kunnen doorgaan, maar wij kunnen de betrokken reders ervan verzekeren dat alles wordt gedaan om aan deze ongunstige toestand een einde te stellen.

HOLLANDSE STEUN VOOR VERBETERING

BEWERKING EN VERWERKING VAN VIS

In het kader van maatregelen ter verbetering van de structuur van de Nederlandse visserij heeft de Hollandse minister van landbouw en visserij besloten onder bepaalde voorwaarden aan be- en/of verwerkers van voor menselijke consumptie bestemde vis, een bijdrage toe te kennen in de kosten van

- aanschaffing van be- en verwerkingsapparatuur ; 20% van de kosten (excl. BTW) tot maximaal f50.000 of 725.000 fr. per bedrijf
- investeringen ter verbetering van de bedrijfshygiëne, indien in samenhang met de aanschaf van be- en/of verwerkingsapparatuur terzake voorzieningen worden getroffen ; 20% van de investeringskosten (excl. BTW), doch nimmer meer dan f20.00 of 290.000 fr. per bedrijf.

Aanvragen voor een bijdrage moeten uiterlijk 31 juli 1974 worden ingediend bij de directeur van de Visserijen, 1e v.d. Boschstraat 4, Den Haag.

HOLLANDSE VERBETERING DETAILHANDEL IN VIS

In het kader van dezelfde maatregelen ter verbetering van de structuur van de Nederlandse visserij heeft de Hollandse minister van landbouw en visserij besloten onder bepaalde voorwaarden, aan visdetailhandelaren ook een bijdrage toe te kennen in de aanschaffingskosten van de navolgende apparatuur :

- een visbaktioestel met dampafzuig- en dampfiltersysteem al dan niet combinatie met een snelbaktioestel ; 1/3 van de kosten van aanschaf (excl. BTW) tot maximaal f4.000 of 58.000 fr.
- een koel- en/of diepvriesbewaarcel ; 20% van de aanschaffingskosten (excl. BTW), doch nimmer meer dan f3.000 of 43.500 fr.

Aanvragen voor een bijdrage moeten uiterlijk 31 juli 1974 worden ingediend bij de directeur van de Visserijen, 1e v.d. Boschstraat 4, Den Haag.

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

BESTANDSOPNAME VAN JONGE HARING BIJ MIDDEL VAN HET ECHOLOOD

Vorig jaar maakte Dr. A. A. H. M. Corten van het Hollands rijks-instituut voor Visserijonderzoek te Ljmuïden een reis mee met het Noors onderzoekingschip „G.O. Sars”.

Het doel van de reis was het maken van een bestandsopname van jonge haring door middel van het echolood. Hier volgt een kort verslag van de reis, alsmede een beschrijving van echo-surveys zoals deze door de Noren worden uitgevoerd. In het Hollands visserijtijdschrift „Visserij” maakt hij zijn bevindingen kenbaar en wel als volgt :

Principe van een echo-survey

Het woord echo-survey is eigenlijk alleen te vertalen in het Nederlands met de onhandelbare term „acoustische bestandsopname”. Het is een vorm van bestandsopname waarbij men niet zoals gebruikelijk met het trawlnet werkt, maar waarbij men de hoeveelheid vis in zee tracht te meten met behulp van een echo-lood. Hierbij is het natuurlijk nodig dat men weet van welke vissoort een bepaalde echo afkomstig is, en ook dat men de „hoeveelheid echo” op een of andere wijze kwantitatief meet.

Het voordeel van een echo-survey boven de conventionele trawlsurvey is dat men een veel groter gebied kan bestrijken en bovendien dat men de hele waterkolom vanaf de bodem tot aan de kiel van het schip bekijkt. Bij een trawlsurvey, vooral van pelagische soorten, heeft men vaak het probleem dat de vissen op een andere diepte zitten dan het net, of dat sommige vissen (vooral de grote) het net ontwijken. Verder heeft een trawlsurvey het bezwaar dat alleen plaatsen met een vlakke bodem bemonsterd kunnen worden, tenminste wanneer men met een gewone bodemtrawl werkt. Bij een echo-survey doen zich geen van deze problemen voor.

De reis van de „G.O. Sars”

De reis van de „G.O. Sars” werd uitgevoerd in het kader van de internationale jonge haringreizen in de Noordzee. Dit is een programma waarbij jaarlijks door middel van een trawlsurvey een schatting wordt gemaakt van de nieuwe haringjaarklas. Noorwegen levert hierbij een eigen inbreng door tegelijkertijd een echo-survey uit te voeren als controle op de trawlsurvey.

Het doel van de reis dit jaar was niet zozeer het maken van een bestandsopname over het hele gebied als wel het bepalen van de nauwkeurigheid van de methode. Daartoe zou een beperkt gebied meerdere malen verkend worden, waarbij telkens een nieuwe schatting van de aanwezige hoeveelheid haring gemaakt zou worden.

De reis vond plaats van 25 april tot 5 mei. Gezocht werd vanaf de kleine Vissersbank, langs de ooststrand van de Doggersbank tot aan de Silverpit. Nergens werd echter een concentratie van haring aangetroffen. Besloten werd het onderzoek te concentreren in een klein gebied aan de noordooststrand van de Doggersbank, waar enige kleine scholen geregistreerd waren. Dit gebied werd tweemaal achtereen verkend, waarbij twee onafhankelijke schattingen van de hoeveelheid haring verkregen werden. Hierna begon het wederom echter te verslechteren en werden de metingen van het echolood minder nauwkeurig. Vanaf de Doggersbank werd koers gezet in noordwestelijke richting en na een dag stomen werden grote scholen aangetroffen in de buurt van „Devil's Hole”. Proeftrekken met bodem- en pelagische trawl wezen echter uit dat het hier voornamelijk om schelvis en haal ging.

Alles bij elkaar genomen was de reis niet erg succesvol. Het aantal metingen in eenzelfde gebied was niet voldoende om een schatting van de nauwkeurigheid te maken. De voornaamste oorzaak hiervan was dat men er niet tijdig in slaagde een gebied met voldoende jonge haring te lokaliseren. Men zal het experiment nog eens moeten herhalen, maar dan tijdens een langere reis. Voor de auteur bood de reis echter een goede gelegenheid om kennis te maken met de Noorse echo-surveys. We zullen deze techniek hieronder wat nader bekijken.

Apparatuur en methoden

Bij een echo-survey gaat het om het uitvoeren van *kwantitatieve* meting door middel van het echolood. Een normaal echolood echter geeft slechts aan of ergens veel of weinig vis zit, maar niet de exacte hoeveel-

heid. Om dit laatste te verkrijgen moeten er enige aanpassingen in het echolood worden aangebracht.

In de eerste plaats moeten we zorgen dat de echo van een bepaald object steeds gelijk is, ongeacht zijn afstand tot het schip. Normaal wordt namelijk de echo steeds zwakker naarmate het voorwerp zich verder van het schip verwijderd. Het sterkteverlies ten gevolge van afstand wordt nu langs elektronische weg gecompenseerd door de ontvangen echo's meer te versterken naarmate ze later terugkomen. Dit systeem wordt aangeduid met „time varied gain”.

Om de „hoeveelheid” echo te meten wordt het signaal van het echolood geleid naar de echo-integrator. Deze telt alle echo's boven een bepaalde drempelwaarden bij elkaar op en geeft het resultaat hiervan weer in echo-eenheden per mijl. De drempelwaarde wordt zodanig gekozen dat planktonlagen niet geteld worden. De echo-integrator kan ingesteld worden op een bepaalde waterlaag, bijvoorbeeld 25-50 meter. Aan boord van de „G.O. Sars” beschikt men over vier van dergelijke instrumenten, zodat men meerdere lagen tegelijk kan bestuderen.

Naast echoloden heeft men uiteraard ook de beschikking over sonar: een soort echolood waarmee men in horizontale richting naar alle kanten onder water kan kijken. De sonar wordt vooral gebruikt bij het opsporen van visscholen. Ook hiermee kan men een bestandsopname uitvoeren, door bijvoorbeeld alle scholen binnen een bepaalde straal aan weerskanten van het schip te tellen. Vervolgens wordt dan van een aantal scholen de omvang bepaald door er rechtstreeks overheen te varen, waarbij de school met het vertikale echolood gemeten wordt.

Helaas is het nog niet mogelijk om ook de soort vis te bepalen aan de hand van het echolood. Dit kan alleen gebeuren door het maken van proeftrekken met de trawl, telkens wanneer een type echo wordt waargenomen. De „G.O. Sars” is hiertoe uitgerust met een nettenrol waarop 4 trawls (2 bodem- en 2 pelagische) voor onmiddellijk gebruik gereed worden gehouden. Tijdens de reis in de Noordzee werd 3 à 4 maal per dag zo'n proeftrek gemaakt.

De resultaten van het werk worden iedere dag doorgenomen tijdens een vergadering van alle onderzoekers aan boord. Hierbij worden de uitkomsten van de echo-integrator over de afgelopen 24 uur vergeleken met het resultaat van de proeftrekken. Getracht wordt de geregistreerde echo-eenheden zo nauwkeurig mogelijk aan de juiste vissoorten toe te kennen.

Het uiteindelijke resultaat van een echo-survey is een kaart waarop lijnen getrokken zijn rond gebieden met gelijke echo-dichtheid voor de betrokken soort. Door vermenigvuldiging van oppervlak met corresponderende dichtheid krijgt men het totale echo-volume, wat een relatieve maat is voor de hoeveelheid vis.

Wil men een absolute schatting maken van de hoeveelheid vis, bijvoorbeeld bij verkenning van een nieuw gebied, dan dient men eerst uit te vinden hoe sterk de echo van één afzonderlijke vis is. Met dit gegeven kan het totale echo-volume omgerekend worden in visgewicht.

Resultaten van echo-surveys in andere gebieden

Terwijl echo-surveys in de Noordzee eigenlijk nog in het experimentele stadium verkeren heeft de techniek op andere plaatsen zijn nut reeds ruimschoots bewezen. Een voorbeeld hiervan vormen de bestandsopnamen van lodde of capelin in de Barentssee. Deze capelin is een zalmachtig visje van omstreeks 16 cm lengte, dat door de Noren in enorme hoeveelheden gevangen wordt voor hun vismeelindustrie. De vangst ervan bedroeg over de afgelopen jaren gemiddeld 1,2 miljoen ton per jaar, waarmee deze soort de eerste plaats innaam bij de industrievisserij.

Ieder jaar wordt deze visserij gereguleerd door middel van vangst-quota, die moeten voorkomen dat alle volwassen vissen weggevangen worden en de aanwas van jonge vissen in gevaar zou komen. Het vaststellen van het juiste quotum is echter een moeilijke zaak. De capelin heeft namelijk, evenals andere zalmachtigen, de eigenaardigheid dat hij maar één keer paait, waarna hij sterft. De visserij vindt plaats vóór de paaitijd, en is dus ieder jaar gericht op een nieuwe jaarklas die nog nooit eerder

(Vervolg blz. 6)

(Vervolg van blz. 5)

gevangen is. Daarom kan men ook geen gegevens van de visserij gebruiken voor het voorspellen van de jaarklassterkte en het vaststellen van het quotum, maar moet men geheel afgaan op resultaten van echo-surveys. Het zal duidelijk zijn dat deze echo-surveys van groot economisch belang zijn.

Een ander voorbeeld van een succesvolle toepassing van echo-surveys vormt de ontdekking van grote voorraden Blauwe Wijting langs de rand van het continentale plat tussen Ierland en de Shetland eilanden. Echo-surveys hebben aangetoond dat hier een belangrijk nieuw potentiële ligt voor de Noorse industrievisserij. De problemen die aanvankelijk bestonden bij het vangen van deze soort zijn inmiddels opgelost en men kan nu de commerciële exploitatie ter hand nemen.

Mogelijkheden voor Nederland

Gezien de elders bereikte resultaten kan men zich afvragen of ook Nederland zich niet met deze techniek moet gaan bezighouden. Voor men echter hiertoe besluit dient met enkele bezwaren rekening gehouden te worden.

Echo-surveys in de Noordzee blijken moeilijker uitvoerbaar dan in andere gebieden. Speciale problemen in de Noordzee zijn vooral de geringere diepte en het gemengd voorkomen van verschillende soorten, zelfs in

dezelfde school. Door deze oorzaken hebben echo-surveys in de Noordzee tot nog toe eigenlijk weinig resultaat opgeleverd.

In de tweede plaats is het nut van de methode in hoofdzaak beperkt tot pelagische soorten; in ons geval de haring. Bij makreel werkt de methode niet omdat deze soort slechte echo's geeft. Voor soorten als tong, schol en garnaal heeft de methode uiteraard geen nut.

Men moet zich ook realiseren dat het resultaat van een dergelijk kostbaar onderzoek niet rechtstreeks aan de Nederlandse visserij ten goede komt. Zoals het meeste biologische onderzoek zijn ook echo-surveys vooral gericht op een beter beheer van de visstand. Ze hebben alleen nut voor het bedrijf indien ze leiden tot zinvolle beheersmaatregelen. Zolang nu een visserij zich helemaal afspeelt binnen nationale grenzen kunnen de resultaten van biologisch onderzoek, via beheersmaatregelen, volledig ten goede komen aan de eigen visserij. Dit is echter niet meer het geval bij grote internationale visserijen, zoals die op haring. Hierbij kan biologisch onderzoek alleen leiden tot beheersmaatregelen in het algemeen belang, maar niet meer speciaal in het voordeel van het land dat het onderzoek uitvoert. In dit geval dient men dan ook te streven naar een internationale opzet van het onderzoek, waarbij de kosten van het onderzoek (in dit geval de echo-surveys) evenredig verdeeld worden over de belanghebbende landen.

Ook onze enkele haringvisserij kunnen hieruit nuttige gevolgtrekkingen halen.

Divide ut regnes

Machiavelli, dat was ne man ! Het was de vent, die met de glorieuze titel «Il Principe» alle principes over boord smeeft en verkondigde dat alle middelen goed zijn om je doel te bereiken. Omwille van de macht is alles geoorloofd; om je macht te behouden en te versterken moet je zoveel mogelijk ruzie stoken, eendrachtig handelen beletten, de indruk geven dat de anderen ook wat te zeggen hebben, maar intussen je eigen positie verstevigen, intussen de heilige Zebedeus uithangen, alle fouten op de gemeenschap schuiven en alles wat bereikt wordt inschrijven in je persoonlijk dagboek. Verdeel opdat je machtig zou blijven.

Juist wanneer ik aan mijn stamdisch mijn zaterdagse triple nuttig en Lewie, die aan mijn week-endvreugde deelneemt met een White Horse met plat water, het blijde nieuws verkondigt dat de Boerenbond zijn zoveelste veldslag heeft gewonnen, want perfesser Boon, il Duce van de Boerenbond, heeft dan toch én de minister én de EEG-mensen weten te overtuigen (overtuigend weten te beweren) dat de belgische tuinders, serrekwekers, gasoïlafhankelijken door de regering «mogen» geholpen worden; juist als ik de opgekropte verzuchting slaak dat het toch wel erg is dat België de zegen van de EEG wil afwachten waar Nederland, Italië, enz, hun nationale sloefen vegen aan de EEG en ongevraagd de bedreigde sectoren subsidiëren; juist als ik besluit met een «maar enfin, als de tomatenplukkers goedkopere mazout krijgen, dan zullen ze de visserij toch niet in de kou laten staan», juist op dat moment zegt mijn goede vriend Jef dat hij aanvaard heeft deel uit te maken van een werkgroep, die de gevolgen voor de visserij van de zware mazoutprijzen wil bestuderen om daarna tegenmaatregelen te kunnen treffen. En iedereen is onmiddellijk veel meer geïnteresseerd in de strategische uitleg van de Jef, vooral ook omdat Jef én studeren een nogal kombinatierijke fantasie is, dan is mijn gefundeerd EEG-geleuter. Zodat ik ook te luisteren zit.

Iemand aan de Oostkust zou de gedachte geopperd hebben de minister het best onder druk te kunnen zetten om ook de syndikaten te laten helpen «drukken» en dat we, om de vakbonden te kunnen wakker schudden, de bedreiging moeten verspreiden dat we de bemanning zullen doen mee-betalen in de duurder gasoïl. Dit natuurlijk in de veronderstelling dat de syndikaten bereid blijven voor hun leden te vechten en niet van oordeel zijn dat een matroos méér dan genoeg verdient en gerust wat zou mogen afgetrokken worden.

Alle middelen zijn gered en de Rederscentrale wil de middelen dan ook aanwenden. Met een werkgroep te maken. Met ook de Unie erin te betrekken.

Jef vindt het niet erg dat hierdoor de Unie een nieuwe officieuze erkenning krijgt, na die reeds gekregen te hebben met het Deens netsysteem; Jef is van oordeel dat het doel de middelen wettigt. En ik maak me kwaad en Jef wordt wit rond zijn neus. Het doel kan de middelen wettigen, zeg ik, maar het divide ut impera kan misschien de Unie of de Rederscentrale sterk maken, maar het zal de Jef naar het schavot voeren. Wat ga je doen, Jef, de procenten van de bemanning globaal verminderen, of is het de bedoeling om van de bruto opbrengt vooraf een bepaald percent af te trekken, om pas daarna de opbrengst te verdelen ?

Mag ik dus veronderstellen dat we in Oostende 5 t.h. minder zullen aftrekken dan de kollega's in Zeebrugge, waar de bemanning immers tegen een hoger percent vaart dan bij ons. Ah, daar was nog niet aan gedacht !

Mag ik er intussen op wijzen dat dergelijke aftrek weliswaar wettelijk is wanneer het op de monsterrol wordt vermeld, maar dat geen enkele wet

ALLE reders kan verplichten eenzelfde aftrek toe te passen. Dus, Jef, als jij als lid van de werkgroep het voorbeeld zult moeten geven en voortaan uw gewone 28 t.h. zult uitbetalen op de bruto-min-15-t.h., terwijl Ko van wanten zal gebaren en zijn 28 t.h. zal uitbetalen op de bruto-min-0-t.h., dan zal Ko natuurlijk 420.000 fr. méér uitgeven per jaar aan loon dan jij op een besomming van bv. 10 miljoen, maar jij zult intussen uw bemanning kwijtgeraakt zijn en aan de kaai liggen...

Waarom Jef wit werd rond zijn neus?

Wie kan er nu in Jezusnaam een loonsysteem laten uitdokteren door reders, die sinds jaren wegens het bemanningstekort tussen hamer en aambeeld zitten ! Kan het sekretariaat van de vzw geen voldoende moed opbrengen om zelf een ontwerp tot rentabiliteit uit te werken, om zelf de syndikaten tot nadenken te brengen, om zelf de bemanning te overtuigen van de noodzaak het loonsysteem in de visserij enigzins te wijzigen, of wil men werkelijk heersen door de reders onderling te verdelen, elkaars bemanning af te snoepen, elkaar tegen elkaar in het harnas te jagen ? Nee, Jef, hou uw handen hier van af, want het zal uiteindelijk op uw eigen kop regenen.

Tenandere, wat anderen niet konden (uw vereniging heeft geen professers) en waarvoor jijzelf niet moet opdraaien, dat werd verwezenlijkt door de tomatenplukkers : jij krijgt terug op uw mazoutaankoop. Gij hebt dus geen werkgroep vandoen.

Maar voor de toekomst, Jef, steek ik iets in uw kop waarmee ge naam kunt maken in uw werkgroep : we hebben aan de kust een pracht van een dienst, we hebben een zeevisserijdienst die u en mij leert hoe de evolutie in prijs, loon, uitbatingskost enz, ligt, zodat we daaruit de besluiten kunnen trekken voor uw werkgroep, voor uw bemanning en voor de ganse santekraam van vakbonden, ministers, enz. zonder uw vingers te verbranden.

Als uw directeur, uw voorzitter, uw sekretaris er niet in slaagt de reders, allemaal, te winnen voor een idee, een gedachte, hoe zou jij daar dan in gelukken. Jef ? Ge moet ze daarom niet precies een pak slaag geven, maar leer ze eens... mores.

Horatius

D. VERBEKE

- ★ SCHEEPS- EN BOUWSCHILDERWERKEN
- ★ ZANDSTRAALWERKEN
- ★ BEHANG EN BEVLOERING
- ★ KENITEX MUURBEKLEDING
MET 10 JAAR TOTALE WAARBORG

Weidestraat 346

8320 BRUGGE 4(Assebroek)

Tel. 380.61

(8884N—7519V)

FORFAITAIRE NIEUWE DAGLONEN IN DE ZEEVISSERIJ

Bij ministerieel besluit van 31 mei 1974 (Staatsblad van 19 juni 1974) worden, met ingang van 1 juli 1974 nieuwe forfaitaire bedragen van bezoldiging vastgesteld ter berekening van de bijdragen voor sociale zekerheid der werknemers verbonden door een aanwervingscontract voor de zeevisserij.

Vanaf 1 juli 1974 moeten de bijdragen berekend worden op volgende forfaitaire bedragen :

885 fr. (voorheen 654 fr)
per „arbeidsdag” voor de leden van de bemanning van de vissersvaartuigen, met uitzondering van de scheepsleerjongens bedoeld bij de wet van 23 september 1931 betreffende de aanwerving van het personeel van de zeevisserij.

442 fr. (voorheen 327 fr)
per „arbeidsdag” voor de bedoelde scheepsleerjongens.

HET GROOT SUKSES VAN DE VISTAFEL

In ons nummer van 14 juni hebben we gewezen op het groot succes van de vistafels, die in gans het land meer en meer gevraagd worden en welke werkelijk een finesse zijn.

Van verschillende zijden wordt ons gevraagd of het hier verse vis of diepvries enz. geldt.

Ons antwoord is dat toen we in 1963 onze nieuwe drukkerij openden en er een ontvangst plaats had, onze direktie het origineel idee had, een „koude pla” zoals men dat noemt, te geven, maar ditmaal met niet anders dan allerlei vissoorten en wat „roastbeef”. De opdracht werd toevertrouwd aan de heer en mevr. Roger Boels, die benevens een verse vishandel, specialisten zijn in allerlei gerookte, gestoomde en ingelegde visserijproducten.

Zeggen we terstond dat de verrassing algemeen en schitterend te noemen was.

De opgediende visserijproducten waren gerookte, gestoomde en ingelegde haringfilets, zeehondjes, rog, kabeljauw, scholfilets, roobaard, garnaal, wulok, andere schelpdieren en allerlei gerookte of gestoomde vis, zeer vers en geen diepvries.

Dat dit in de eerste plaats een fantastische publiciteit was voor het door de heer Vandenberghe vooropgestelde idee, liet geen twijfel meer over met als gevolg dat

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND GROOT-BRITTANNIE : Visserijproductie

Volgens voorlopige cijfers bedroeg de totale aanvoervan zeevis door Britse schepen vorig jaar 997.000 ton, ketgens 56.000 ton meer was dan in 1972. De vangsten van bodemvis liepen echter terug en de stijging van de vangsten komt dan ook voor rekening van de verhoogde aanvoer van pelagische vis, voornamelijk sprot. De aanvoer van schaaldieren (70.000 ton) was 20% hoger dan in 1972. Vooral de import van diepvriesfilet en andere diepvries gaf een stijging te zien. De import van vismeel liep sterk terug in hoeveelheid, doch nam naar waarde toe.

+++++

Publiciteit in HET VISSERIJBLAD doet Uw zakencijfer stijgen

+++++

de bereider ervan, de firma „La Couronne” er haar werk van maakte en dit ten huidige dage tot een buffet is uitgegroeid, waarmee deze firma in gans het land een zeer groot succes kent.

Vanwege de firma „La Couronne” te Stene ontving ons blad vorige week, dan ook een dankbriefje, daar het artikel omtrent de vistafel voor hen een volledige verrassing was.

Hun schrijven luidt :

Waarde Redaktie,

Mijn vrouw en ikzelf danken U zeer oprecht voor de vriendelijke attentie die U ons betoonde bij het laten verschijnen van het artikel „Het groot succes van de Vistafel”.

Wij stellen dit gebaar ten zeerste op prijs en denken regelmatig aan het eerste experiment terug bij de opening van Uw drukkerij en de fantastische publiciteit die erop verscheen in Uw beide bladen. Toen beseften we zelf nog niet dat het deze vistafel was die zovele andere zou doen volgen.

Hiervoor nogmaals danken wij U zeer oprecht en bieden U onze

Marie-Rose en Roger

Op onze beurt, doet het ons genoegen dat de firma „La Couronne” met de vistafel zoveel succes heeft. Is een uiterst goede propaganda voor het visverbruik. En dat hebben we hiermede beoogd.

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

EEN NIEUWE REDDINGBOOT TE FECAMP

De oude reddingsboot van Fécamp, daterende van 1953 wordt vervangen door een zeer moderne boot. Deze heeft een lengte van 15,30 meter en een waterverplaatsing van 20,1 ton. De snelheid van deze boot is 14,60 mijl en zij heeft een actieradius van 260 mijlen. De boot is zeer modern uitgerust met een aangepaste apparatuur.

ENKELE VANGSTEN VAN GROTE EENHEDEN

De „Vikings” van de Fecampse Visserij noteerde 1100 bennen vis in de voorbije week, terwijl reeds 3800 bennen aan boord waren. De „Fort Baudouin” nam de voorbije week 1000 bennen aan boord bij de reeds 3300 bennen geborgen vis. Voor de „Joseph-Duhamel” waren deze cijfers respectievelijk 1400 en 7500 ! Uit Le Havre meldt de „Société Havraise de Pêche” voor zijn „Marie-de-Grâce” 1600 bennen voor de voorbije week en reeds 6300 geborgen bennen. De rederij A. Ledun meldt voor „Le Dauphin” respectievelijk 1100 bennen en 3400 en voor de Shamrock 1100 en 4010. Van visserijeenheden gesproken.

VISSEN OP KOKHANEN EIST VERGUNNING

Bij beschikking van de minister van landbouw en visserij is het vissen met enig vistuig bestemd tot het vangen van kokkels of kokhanen in de visserijzone en in de kustwateren, met uitzondering van de Westerschelde, verboden. Dit verbod geldt niet voor hen, die in het bezit zijn van een vergunning van de directeur van de visserijen.

Deze bescherming heeft tot doel het vissen op kokkels of kokhanen aan een vergunningstelsel te binden.

GEEN VERBOD OP WALVISVANGST

In de Internationale Commissie voor de Walvisvangst (IWC) is gisteren een Amerikaans voorstel van de hand gewezen tot het opleggen van een algeheel verbod op de walvisvangst.

De commissie waarin 15 landen zijn vertegenwoordigd keurde wel een Australisch voorstel goed tot het stellen van een automatisch verbod op de jacht van walvissen, wier aantal onder een zeker peil is geraakt.

Het is voor het derde jaar achtereen, dat de Verenigde Staten tevergeefs een voorstel hebben ingediend om de jacht op walvissen voor commerciële doeleinden voor een periode van tien jaar stop te zetten.

SPANJE : Brandstofsteun

zeevisserij

Naar verluidt heeft de Spaanse regering besloten enigszins tegevoet te komen aan de verlangens van de zeevisserij, die getroffen is door de enorme verhoging van de gas-oilprijs (beschouwd als een betere soort dieselolie) van 1,90 tot 6,50 uta/liter, zoals laatstelijk werd vastgesteld. De nieuwe prijzen zijn : voor de verre-zeevloot (vriesschepen, kabeljauwvangschepen) 5,50 pta/liter, verse vis 2,85 pta/liter.

Hierbij zij aangetekend dat de eerste categorie tot de vaststelling van de prijs van 6,50, reeds 4,90 pta/liter betaalde en de tweede al naar gelang van de aanvoerhaven 1,90 à 2,25 ptas opbracht.

Hoewel de zeevisserij onder het Ministerie van Handel valt, zal de FORPPA, semi-autonoom orgaan van het Ministerie van Landbouw, de last van de subsidie gaan dragen.

Zij hadden pech...

— De Z.576 Rubens moest ter hoogte van de Oostendse Bankboei, naar de haven terugvaren met een tros tussen de schroef.

— Bij het winden van de korre hoorde schipper Achiel Desmedt van de Z.472 Jan Bart 2 kloppen op het achterschip. Een onderzoek wees uit dat men met de schroef op een drijvende boomstam moet zijn gestoten. Twee schroefbladen waren namelijk geplooid.

— De Z.12 moest met een stuk plastic in de schroef door de Z.468 naar de haven van Zeebrugge gesleept worden. Hij liet de boelen aanboord winden en zette koers naar het defekte vaartuig dat naar Zeebrugge op sleeptouw werd genomen.

— In de Zeebrugse vissershaven lag de Z.537 Calypso dwars tegen de Rederskaai gemeerd. De Z.30 Westhinder van schipper Jack Rappe moest van de Vismijnkaai naar de Rederskaai verhaald worden. Bij het achteruitslaan, is de Z.30 met de achterstevens tegen de bakboordzijde van de voorstevens van de Z.537 gestoten. Hierdoor werd een plank van zowat 1 m. lang ingedrukt.

PRAKTISEREN

TREILER (1)

In Engeland werd de grootste treiler die er ooit gebouwd werd in de vaart gebracht. Het vaartuig „de „Arctic Buccaneer” werd in Polen gebouwd en het meet 36,9 m over alles. Het schip heeft als thuishaven Hull. Een verdoken konstruktiefout, heeft het vaartuig evenwel reeds verplicht naar Polen terug te keren. Er waren abnormale trillingen. Voor de rederij Boyd Line Ltd. werden twee dergelijke schepen besteld. Ze werden bijzonderlijk ontworpen om op eender welke internationale visgrond te gaan werken op de meest soepele manier, zonder teveel tijdverlies en zonder dat er teveel wijzigingen moeten worden aangebracht wanneer een ander visserijtechniek zou moeten worden gebruikt.

Het schip heeft voldoende voortstuwingskracht en winchvermogen om met de grootste sleepnetten en pelagische vistuigen te werken en in het diepste water dat totnogtoe door de mens wordt bevestigd. De visbewerkingsdekken zijn zodanig opgevat dat een grote verscheidenheid van visvoorraden kan worden behandeld.

De brandstofvoorraad is groter dan gewoonlijk en verstrekt met haar 770 ton een reisduur van 100 dagen. Het vaartuig kan evengoed doelmatig werken onder koude als onder semi-tropische weersomstandigheden. Met het verminderen van de vangsten van grondvis op de gewone visgronden en eveneens onder de druk van de steeds besproken en wijzigende limieten zien de Britse reders zich verplicht uit te zien naar schepen die nieuwe visgronden kunnen opzoeken en bevissen en dit in gebieden die zowat de gehele wereld omvatten. En men moest maar Engelsman zijn om te zeggen dat het moeten schepen zijn, die van de Noordpool tot aan de Zuidpool kunnen vissen, en dit zowel voor bodem als voor pelagische vissoorten.

TREILER (2)

De rederij „Boyd line” was bij de eersten in Engeland om de mogelijkheden van het vissen op pelagische soorten met dit type van vaartuig te onderzoeken.

Reeds had de rederij veelbelovende uitslagen voor de vangst van sprot en haring met de vriestreiler „Arctic Raider”. Het schip van dezelfde rederij „Arctic Privateer” heeft eveneens proeven gedaan om dieper dan 500 vaam te gaan vissen. Deze schepen zijn eveneens in Polen gebouwd.

De laatste vriestreiler werd gebouwd in nauwe samenwerking met de reder en de werf in Gdynia. Er zijn heel wat Poolse aanbevelingen in opgenomen voor verre reizen samen met de biezondere eisen van Boyd. Een biezondere nieuwigheid zijn de zeer diepe kimkielen die door de eigenaar werden uitgekend en die het rollen van het schip tegen gaan zonder de vaart te verminderen.

De „Arctic Buccaneer” is gebouwd onder „Lloyds class plus 100 A 1 Stern Trawler”, versterkt tot „Lloyds LJs klas 2”. Zij kan 100 ton ijs verdragen op haar bovendeck en bovenbouw samen met negentig ton vis op het werkdek en nog steeds boven de Imco stabiliteitsvereisten varen.

Zij is gemaakt uit gelast staal met een zacht hellende steven en een helling. Er zijn twee doorlopende dekken met machineruimte en de verblijven langs voor. Visbewerkingruimte en ruimten bevinden zich achterin. De bovenbouw is wel voorwaarts gelegen en laat een visdek over van 35 meter die beschut is door hoge verschansingen. Het schip heeft een lengte van 74 meter tussen de loodlijnen; een gevormde breedte van 12,9 meter; een diepte tot de opperdekken van 8,5 m.; een diepte tot het laagste dek van 6,3 m. De voornaamste voorraden zijn : brandstof 770 ton; zoetwater 100 ton; bevroren vis 800 ton; vistraan 35 ton.

TREILER (3)

Het machinevermogen wordt geleverd door een „Zgoda-Sulzer type 8 ZBH 40/80 acht cylinder in lijn-diesel” die 4800 paarden ontwikkelt bij 600 toeren per minuut. De motor wordt met lucht op gang gebracht. De vaart is 15,5 knopen en de trekkracht op de bollaard is 35 ton. Deze betrekkelijk lichte en gebalde motor heeft een Brown-Boverly lader en is soepel verbonden via een Vulcan Sinclair hydraulische koppeling aan een Rank Zamech overbrengingsbak die een toerental geeft van 185 per minuut op de as.

De schroef heeft vier bladen, is in Polen gemaakt, het is verstelbaar en heeft een Llaaen licentie. De hydraulische koppeling die werd geleverd door „Fluidrive Engineering”, kan de machine van de schroef losmaken en sterke vervorming opslorpen, zelfs deze die zouden veroorzaakt zijn door het uitvallen van een cylinder.

Dit is een van de eerste Sulzer motoren van dit type die in een Brits schip werden gebouwd. Een enige uitvindigin is dat de zuigers op hun eigen as draaien door middel van een gepatenteerd stelsel; het ontwerp was reeds dertig jaar geleden ontwikkeld door Sulzer en de draaiende zuigers verminderen de sleet en maken bovendien deze sleet eenvormiger op de cylindermantels en op de zuigerringen. Al het vermogen nodig voor het werken van het vaartuig wordt door de hoofdmotor geleverd, terwijl hulpmotoren worden gebruikt voor de haven.

Een dynamo wordt met een as aangedreven vanaf de versnellingsbak van het schip. Het is een 1200 kW toestel dat op 188 toeren draait en die stroom levert voor de voornaamste doeleinden. Twee 280 kW dynamo's in tandem worden eveneens vanaf de gearbox naar de winches aangedreven.

De „Cegielski Sulzer type 6 A 25 1000 P.K. hulpmotor” drijft een 900 kW dienstdynamo aan en een 280 kW nood vislierdynamo, die in werking kan worden gebracht door een koppeling met geperste lucht.

De 900 kW dynamo kan worden gebruikt om het schip voort te stuwen in het geval de foodmotor eens uit zou vallen. Om dit te doen, wordt het vermogen van de as-aangedreven-dynamo op de gearbox van de hoofdmotor, geleverd. Dit vermogen draait dan op een elektrische motor die de schroefas kan laten draaien.

De motor nodig voor het verblijf in de havens is een „Henschell Wola diesel”, die in Polen werd gebouwd onder vergunning. Het drijft een 250 kW dynamo aan met een toerental van 1800 toeren per minuut. Alle dynamo's en omvormers zijn van „Laurence Scott en Electromotors” fabriek. Twee Poolse tweecylinder, tweetakt luchtkompressoren werden aangebracht, ze zijn allebei aangedreven door een elektrische motor, terwijl de „Hamworthy/Distair” nood compressor aangedreven wordt door een met de hand gestarte Ruston diesel.

Twee zoetwater generatoren, die elk 12 ton water per dag leveren werden in Polen gebouwd onder licentie en gebruiken het koelwater van de hoofdmotor.

TREILER (4)

Het visdek is zodanig opgevat dat er met twee netten en twee reserves kan worden gewerkt, elk met een eigen korretouwtrusting. Er werd eveneens een nettrommel voorzien, maar de eigenaars geven er zich rekenschap van dat dit voorlopig nog niet de goede oplossing is voor de pelagische tuigen. Een gespleten trommel die bepaalde voordelen oplevert voor de bedrijvigheid en beter is dan de gewone trommel, kan later worden aangebracht.

De viswinches werden ontworpen door de bevoegde mensen van de rederij Boyd zelf en werden gebouwd in Polen. De gespleten hoofdlieren op het vooreinde van het werkdek hebben een totaal vermogen van 700 pk. Elk heeft een hoofdtrommel en een koptrommel en kan 2187 vadem touw dragen van 3,5 duim diameter maksimum.

De vislieren worden pneumatisch gekontroleerd vanaf de brug maar zijn ook uitgerust met de bedieningsinstallaties.

De touwen worden automatisch geleid en elke lier trekt 23 ton aan 158 voet per minuut indien leeg, en tien ton aan 360 voet per minuut met een maksimum diameter. Men kan op een biezondere meter vaststellen indien de beide winches gelijk trekken.

De beide drietrommel-hulp-breedellieren, ieder met een trekkracht van 5 ton, worden aangedreven door „Staffa hydraulische motoren” en hebben eigen bediening. Ze zijn geplaatst ongeveer halverwege langs het werkdek aan de buitenkant van de arena's en kunnen worden gebruikt om ieder net in haar eigen arena te winden. De twee korretouwen van de netten worden door de arena gewonden rond posten juist achter de hoofdlieer en zo terug naar de kabelwinch, aldus het grondtuig recht naar de arena slepende.

De touwen die vanuit de hoofdlieertrommels bediend worden kunnen worden gebruikt samen met de blokken op het midscheepse portiek om de buik van het net binnen te zetten. De kuil wordt op de rampe gewonden met een vaste gilson vanuit de hoofdwinch en wordt opgehangen voor het leegmaken door het gebruik van de tweede der hoofdlieer-gilson-blokken op het achterportiek.

De vangsten worden vanuit de kuil doorheen twee luiken die hydraulisch geopend worden, in het binnenschip gelost op het achtereinde van de visverwerkingszaal. Het visdek is opgevat om vis op haar geheel te verwerken, met of zonder kop, evenals pelagische soorten zoals haring en sprot.

Transportbanden en liften in Polen vervaardigd vervoeren de vis van de ene naar de andere bewerking. Grote vis wordt met de hand gegut. Baader 166 machines gutten schelvis en kabeljauw enz. en kunnen indien nodig ook de koppen afdoen. De 166 machine die onlangs door Baader werd op de markt gebracht, is klein en licht en meet 4 op 4 voet, 6 voet hoog en kan 40 vissen per minuut bewerken. Een Baader roodbaars kopmachine kan ingescheept worden evenals een kabeljauw gutmachine. Haring en makreel fileermachines kunnen eveneens worden meegevoerd.

De levers worden onafhankelijk behandeld en de bekomen olie wordt gepompt in de daartoe voorziene tanks. De ingewanden gaan overboord met een Truro pomp. Na het gutten gaat de vis door „Techmetwassers”. Gebeurt het dat zeer rijke vangsten worden gedaan dan kan de vis bewaard worden in tanks daartoe geschikt om te wachten op de bevroering. Deze tanks kunnen worden omgewerkt tot voorgekoelde zoetwatertanks in het biezonder om de zeer grote vangsten van pelagische soorten meester te kunnen.

(vervolg op blz. 9)

(Vervolg van blz. 8)

TREILER (5)

Zestien twaalf-station-Froster verticale plaatvriezers kunnen 60 ton grondvis per dag behandelen of de tegenwaarde van 85 ton haring en kan eveneens haring, sprout en andere vis invriezen.

Het koelstelsel werd gebouwd door „Hall Thermotanks Engineering” en gebruikt Freor 22 als basis en trichlorethylene als aanvullend vriesmiddel.

Drie 390.000 BTU/hr twee staps compressoren worden gebruikt voor het bevriezen en een 193 BTU/hr kompressor voor het koelen van het visruim. Opgesteld recht onder de vriesruimte heeft een visruim een inhoud van 40.500 kubieke voet en het is geïsoleerd met styroschuim.

De apparatuur voor het opsporen van vis en voor de navigatie zijn rond een centrale tafel opgesteld in de brug en de schipper kan ieder instrument bereiken zonder uit zijn stoel te komen. Zijn stoel loopt over sporen op de vloer.

TREILER (6)

Het visopsporingstuig omvat : Laz 74 verticale dieptemeter met Dsg selectie uitrusting; Laz 61 visloep; super lodar sonar met Laz sonar vergrootglas; multi netsounder met temperatuur opnemer en een dieptemeter met rechtstreekse cijferweergaven. Twee van de Laz dieptemeters zijn uitgerust voor gebruik met de netsonde, maar ze kunnen eveneens worden gebruikt voor het verticale diepen. Als een verdere stap naar het trawlen op vooraf vastgestelde doelen, is er een Laz 45 net-dieper-kijker

voor het voorwaartse zoeken in samenwerking met de netsounder en die op een straalbuisscherm de echos toont van vis die naar het net toezwemt.

De netsounder hier is vastgezet op het portiek en wordt vanzelfsprekend gekontrolleerd vanuit de brug.

De navigatie uitrusting omvat twee gyro gestabiliseerde Decca 1226 getransistoriseerde radars met lange afstands voorzieningen, Decca Mk 21 navigator en 350 T trackplotter, een Omega navigator met voorzieningen voor het plaatsen van een plotter, en een Loran C navigator. Het gyrokompas en de automatische stuurinrichting zijn van Anschutz fabrikaat en andere apparatuur omvatten nog de stuurinrichting, onder vergunning gebouwd, van Hydrostar en Sagem log. De radioverbindingapparatuur werd geleverd door Marconi en omvat : Crusader hoofdzendapparaat; een Apollo en een Nebula ssb ontvanger; Falcon II standzender-ontvangers; twee Argonaut S V.H.F. toestellen; Lodestar II richtingszoeker; Warden II wachtluidspreker; bemannings ontvangst voorzieningen; acht post antwoord bemanningsoproepers en een afzonderlijke Mimicall intercom tussen hier - toezichtposten en de achtergalgen.

Er is logement voorzien voor 24 man in eenmans en tweemans hutten en er is extra logement voor 6 leerlingen. Verder is er een ruime eetplaats en ontspanningsruimte. Films zijn voorzien en Video T.V. uitrusting, geleverd door Electronics Marine uit Hull kan alle kuststations van de wereld ontvangen.

Keukens en voedselreserves zijn van hoge klasse; het gebruik van materialen bestand tegen brand is uitgebreid en ligt hoger dan de normale vereisten. De vuurbestrijdingsuitrusting omvat Mather en Platt Grinnell automatische sproeiers, een Minerva vuurosporingstelsel. Een CO2 smeulstelsel wordt gebruikt in de machinekamer.

Uitkomsten van de visserij in april '74

De totale besomming van de Belgische vaartuigen in onze havens bereikte in de maand april 1974 een nieuw rekord van 138.587.501 fr.

A. AANVOER

a) algemeen

In onze havens werd tijdens de verslagmaand door onze schepen 3.924 ton visserijproducten aangevoerd tegenover 3.378 ton in april 1973, dit is 546 ton of 16 % meer. Er werd vooral een grotere hoeveelheid kabeljauw, tong en schol aangeland.

De gemiddelde aanvoer per reis, 2.999 kg. lag 318 kg. boven die van april 1973 (2.681 kg.).

b) per haven

Ten opzichte van de maand april 1973 steeg de aanvoer met 34 % te Zeebrugge en met 10 % te Oostende maar daalde met 9 % te Nieuwpoort.

De gemiddelde aanvoer per reis steeg te Zeebrugge (2.615 tegenover 1.942 kg.) en was ongeveer gelijk te Oostende (4.023 tegenover 4.057 kg.) en te Nieuwpoort (886 tegenover 876 kg.).

Haven	1973	1974	1973	1974
Oostende :	2.418 ton	— 601 reizen	— 4.023 kg./reis	
	1973 2.195 ton	— 541 reizen	— 4.057 kg./reis	
	1972 2.104 ton	— 433 reizen	— 5.019 kg./reis	
Zeebrugge :	1.347 ton	— 515 reizen	— 2.615 kg./reis	
	1973 1.007 ton	— 519 reizen	— 1.942 kg./reis	
	1972 842 ton	— 374 reizen	— 2.913 kg./reis	
Nieuwpoort :	159 ton	— 180 reizen	— 886 kg./reis	
	1973 175 ton	— 200 reizen	— 876 kg./reis	
	1972 198 ton	— 204 reizen	— 1.140 kg./reis	

c) per vissoort

Er werd ongeveer evenveel IJslandse vis aangevoerd als in de overeenkomstige maand van 1973 : 808 ton tegenover 830 ton. Er was veel meer kabeljauw (335 tegenover 207 ton) en ook iets meer koolvis (179 tegen 169 ton). Andere IJslandse soorten vertoonden daarentegen een dalende aanvoer : Noordse schelvis : 108 tegenover 136 ton en schelvis 142 tegenover 170 ton.

— de aanlandingen van niet IJslandse kabeljauw stegen met 126 ton

van 787 naar 913 ton). Er was ook iets meer andere schelvis (69 tegenover 63 ton);

- er was minder wijting (274 tegenover 313 ton) en van roggen werd ongeveer een zelfde hoeveelheid aangeland (158 tegenover 157 ton);
- de aanvoer van platvissoorten was beduidend beter : schol 303 ton tegenover 244 ton en tong 513 ton tegenover 388 ton.
- de aanvoer van andere demersale soorten bleef goed : 704 ton tegenover 582 ton.
- de visserij op garnaal blijft het zeer goed doen : er werd 105 ton binnengebracht (april 1973 : 70 ton, april 1972 : 18 ton) wat de totale aanvoer voor de eerste vier maanden van het jaar op 370 ton brengt (1973 : 254 ton en 1972 : 101 ton).

TABEL I

Vergelijkende aanvoer van de voornaamste soorten (in ton)

soort	april		+ of - in ton
	1973	1974	
IJslandse schelvis	170	142	- 28
Andere schelvis	63	69	+ 6
IJslandse kabeljauw	207	335	+ 128
Andere kabeljauw	787	913	+ 126
Koolvis	169	179	+ 10
Wijting	313	274	- 39
Schol	244	303	+ 59
Roggen	157	158	+ 1
Noorse schelvis	136	108	- 28
Andere demersale soorten	582	704	+ 122
Tong	388	513	+ 125
Garnaal	70	105	+ 35
Noorse kreeft	9	16	+ 7
Totale aanvoer	3.378	3.924	+ 546

B. AANVOERWAARDE

De totale aanvoerwaarde voor de maand april 1974 in Belgische havens door onze vissers aan wal gebrachte vissoorten steeg tot het nooit bereikte maandbedrag van 138.587.501 fr. of 29 % meer dan in april 1973 (107.627.897 fr.). In de week van 8 tot 14 april alleen al werd voor ongeveer 35 miljoen fr. op de kaai gezet.

De aanvoerwaarde over de eerste vier maanden van dit jaar bereikt reeds 460 miljoen frank (1973 : 393 miljoen fr.; 1972 : 332 miljoen frank).

(vervolg blz. 10)

(Vervolg van blz. 9)

Per haven ingedeeld werd te Oostende voor 74 milj. frank besomd, te Zeebrugge voor 59 miljoen frank en te Nieuwpoort voor 5 miljoen frank (in 1973 respectievelijk 54, 46 en 6 miljoen frank).

C. VISGRONDEN

1) aanvoer :

Niet minder dan 36 % van de totale aanvoer kwam uit het Kanaal (863 ton) en uit de Ierse Zee (562 ton). Ook de Kreeftenput (274 ton), de Noordzee (354 ton) en de Oost (219 ton) waren goede visgronden. IJsland blijft een vaste waarde (808 ton).

Er was minder belangstelling voor de Noord zodat slechts 58 ton werd opgehaald; ook de West (306 ton) en de Kustvisserij (255 ton) werden minder bevestigd.

TABEL II

Vergelijkende aanvoer uit de voornaamste visgronden (ton)

visgrond of visserij	april 1973	maart 1974	april 1974
Kustvisserij	605	368	255
Haringvisserij	—	37	—
Garnalenvisserij	73	113	112
West	514	441	306
Oost	157	165	219
Noord	285	178	58
Kreeftenput	51	115	274
Witte Bank	20	45	7
Noordzee	47	95	354
Noup-Head	54	15	—
Kanaal	311	1.117	863
Ierse Zee	406	125	562
West Schotland	25	175	105
IJsland	830	554	808
Totaal van alle gronden en - of visserijen	3.378	3.543	3.924

2. aanvoerwaarde :

Enkele rekords werden gebroken :

- uit IJsland werd voor 19,5 miljoen frank aangevoerd waar dit vorige maand 13,5 miljoen frank was en vorig jaar 14 miljoen frank.
- ook de Ierse Zee kende een topbesomming met 28,8 miljoen frank, tegenover 22,3 miljoen frank in april 1973 en 4,3 miljoen frank vorige maand.
- de Noordzee tenslotte bereikte 8,2 miljoen frank waar dit in april 1973 slechts 1,1 miljoen frank was en vorige maand 1,9 miljoen frank.

TABEL III.

Vergelijkende tabel der aanvoerwaarden uit de voornaamste visgronden (in miljoen fr.)

visgrond of visserij	april 1973	maart 1974	april 1974
Kustvisserij	21,5	9,4	8,7
Haringvisserij	—	0,6	—
Garnalenvisserij	5,2	6,5	7,5
West	17,1	11,9	11,2
Oost	4,2	4,6	6,6
Noord	7,4	4,4	1,7
Kreeftenput	2,7	3,6	8,3
Witte Bank	0,6	1,4	0,3
Noordzee	1,1	1,9	8,2
Noup-Head	0,9	0,3	—
Kanaal	11,0	39,6	35,8
West Schotland	0,4	2,8	1,9
IJsland	14,0	13,5	19,5
Totaal alle gronden en - of visserijen	107,6	104,7	138,6

3) aantal reizen - zeedagen

Gedurende de verslagmaand was de Belgische vissersvloot zeer actief : er werden 48 reizen meer gemaakt dan vorig jaar, zodat het totaal aantal zeedagen met 217 toenam.

Wat vooral opvalt is de hoge activiteit op de gronden van de Kreeftenput, de Noordzee, het Kanaal en de Ierse Zee.

Er was daarentegen relatief weinig belangstelling voor de Kustvisserij, de West en de Noord.

TABEL IV.

Vergelijkende tabel van het aantal reizen en het aantal zeedagen op de visgronden

visgrond of visserij	april 1973		maart 1974		april 1974	
	rei-zen	zee-dagen	rei-zen	zee-dagen	rei-zen	zee-dagen
Kustvisserij	433	1.033	287	508	293	508
Haringvisserij	—	—	14	22	—	—
Garnalenvisserij	531	533	666	675	695	695
West	122	818	91	593	70	516
Oost	26	224	33	227	34	319
Noord	30	316	17	149	8	76
Kreeftenput	15	159	22	186	39	382
Witte Bank	—	—	6	62	2	23
Noordzee	—	—	6	63	28	299
Noup Head	1	17	1	17	—	—
Kanaal	30	426	65	949	71	964
Ierse Zee	49	793	9	149	50	822
West Schotland	1	16	5	51	3	34
IJsland	15	258	10	174	15	253
Totaal der visgronden en - of visserijen	1.260	4.674	1.232	3.824	1.308	4.891
Gemiddelde duur per reis	3,7		3,2		3,7	

4) gemiddelde resultaten per zeedag

De gemiddelde opbrengst per zeedag voor de ganse vloot bedroeg 28.335 fr. tegenover 27.385 fr. voor maart 1974 en 23.027 fr. in april 1973.

De meest renderende visgrond was weer IJsland met 77.041 fr. per zeedag, gevolgd door West Schotland met 56.590 fr. het Kanaal met 37.107 fr. en de Ierse Zee met 35.095 fr. per zeedag.

Wat echter opviel waren de goede resultaten van de Zeebrugse vaartuigen op de kustvisserij (31.798 fr.), op het Kanaal (44.987 fr.) en de Ierse Zee (44.082 fr.). De Oostendse vaartuigen deden het ook goed op de gronden van de Kreeftenput (28.475 fr.).

TABEL V.

Vergelijkende tabel van de gemiddelde resultaten per zeedag op de visgronden (1.000 fr./ZD).

visgrond of visserij	april 1973	maart 1974	april 1974
Kustvisserij	20,8	18,5	17,1
Haringvisserij	—	26,0	—
Garnalenvisserij	1,8	9,6	10,8
West	20,9	20,0	21,7
Oost	18,8	20,0	20,8
Noord	23,4	29,8	22,7
Kreeftenput	12,5	19,2	21,7
Witte Bank	—	21,8	14,0
Noordzee	—	—	27,4
Noup Head	—	19,1	1,0
Kanaal	25,8	41,7	37,1
Ierse Zee	28,1	28,8	35,1
West Schotland	22,0	55,4	56,6
IJsland	54,1	77,7	77,0
Totaal der visgronden en - of visserijen	23,0	27,4	28,3

(Vervolg blz. 11)

(Vervolg van blz. 10)

D. PRIJZEN

De gemiddelde prijs van alle vissoorten bereikte 35,32 fr. per kg.

Vorige maand was dit 29,56 fr en vorig jaar 31,86 fr.

De IJslandse soorten vooral stegen sterk in prijs: kabeljauw 50 %, koolvis 34 %, schelvis 15 %, Noorse schelvis 13 %.

Schol en tong daarentegen waren minder duur dan vorig jaar: respectievelijk 6 en 5 %.

TABEL VI

Evolutie van de gemiddelde prijzen voor de voornaamste soorten fr/kg

Soorten	april		april 1974	+ of - in % 1974 t.o.v. 1973
	1972	1973		
IJslandse schelvis	12,34	16,85	19,30	+ 15
Andere schelvis	8,02	12,63	13,91	+ 10
IJslandse kabeljauw	14,15	18,54	27,92	+ 50
Andere kabeljauw	15,45	24,80	27,04	+ 11
Koolvis	8,80	12,47	16,69	+ 34
Wijting	12,21	14,15	12,38	- 13
Schol	15,69	19,84	18,64	- 6
Roggen	15,03	27,05	29,19	+ 8
Noorse schelvis	18,66	21,02	28,27	+ 13
Andere demers. soort	21,78	21,51	24,39	+ 13
Tong	79,15	109,21	104,13	- 5
Totaal demers. vis	22,89	31,32	34,62	+ 10
Haring	20,82	17,46	14,77	- 15
Garnaal	85,15	73,43	70,31	- 4
Noorse kreeft	62,39	116,79	99,27	- 15
Algemeen totaal	23,19	31,86	35,32	+ 11

E. OPGEHOUDEN - AFGEKEURD

Er werd in april 1974 120 ton vis opgehouden. Weerom was het wijting die de kroon spande en ongeveer 1/4 van de totale aanvoer van die vissoort bleef onverkocht (71 op 274 ton). Er werd ook 22 ton schol en 9 ton IJslandse schelvis opgevangen. Afgekeurde vis: 34 kg.

F. AANLANDINGEN IN VREEMDE HAVENS

Volgens in ons bezit zijnde gegevens hebben, gedurende de verslagmaand, 14 vaartuigen (12 met als thuishaven Zeebrugge en 2 met als thuishaven Oostende) hun vangst verkocht in Britse havens (allen in de haven van Grimsby). De totale aangelande hoeveelheden bedroegen nageoeg 271 ton voor een totale waarde van 5.411.105 B. Fr.

G. VISSERIJ MET „DANISH PAIR TRAWL” SYSTEEM

Tijdens de verslagmaand werden 17 reizen gemaakt door koppels die het «Danish pair trawl» systeem beoefenen. De totale aanvoer bedroeg 350 ton voor een totale waarde van 9.544.132 fr. De gemiddelde aanvoer per vaartuig bedroeg 10.276 kg. voor een waarde van 280.709 fr. De totale reisduur van deze 34 vaartuigen bedroeg 282 zeedagen d.i. gemiddeld 8,3 zeedagen per reis.

De opbrengst volgens de formule besomming per ZD bedroeg 1.384,

BT 2/3

terwijl de kosten op dezelfde manier berekend 1024 bedroegen (tot. kosten per ZD) wat een bruto overschot van 360 betekent. Dit resul-

BT 2/3

taat is zeker niet schitterend maar niettemin hoopgevend, rekening gehouden met de vaststellingen dat:

a) het voor veel koppels een volledig nieuwe visserijmethode betekent;

b) de resultaten van de koppels die reeds geruime tijd deze visserijmethode beoefenen veel gunstiger zijn.

Wat nu de visserijgebieden betreft die bevestigd werden kunnen we vooral de Kreeftenput vernoemen (11 koppels) en de zuidelijke Noordzee.

H. GEMIDDELDE RESULTATEN PER ZEEDEAG VOLGENS BT-GROEP EN HAVEN

De resultaten van de vaartuigen kleiner dan 80 BT komen ongeveer overeen met die van vorig jaar.

De opbrengsten van de klassen boven de 80 BT zijn veel gunstiger. Vooral de resultaten van de vaartuigen groter dan 120 BT zijn gevoelig beter.

(1) besomming/ZD

BT 2/3

(2) Vaste + procentuele kosten/ZD

BT 2/3

De rangorde van de visgronden volgens het verschil opbrengst/ZD — kosten/ZD, na toepassing van bovenstaande formule heeft geen grote verschuivingen ondergaan.

Opvallend nochtans, in vergelijking met de vorige maand, zijn de goede resultaten op West-Schotland, de Ierse Zee, de West, de Oost en de Noordzee. De Witte Bank was bepaald zwak te noemen.

TE KOOP :

Stalen VISSERSVAARTUIG in zeer goede staat

Bouwjaar 1960.

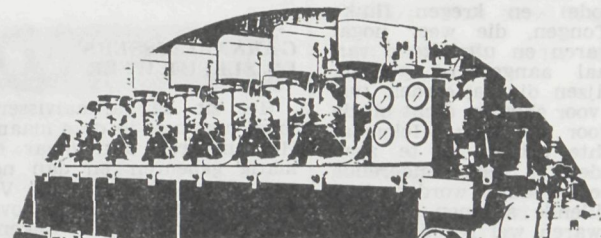
Voorzien van motor Bolnes 6NL (nieuw type) —
bouwjaar 1968 — vermogen 420 PK — bruto-tonnemaat
99,80 ton.

Z.w. :

CALCOEN ARTHUR

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

(7603V)



BOLNES

Zo'n Bolnes dieselmotor, die onder de moeilijkste omstandigheden zijn werk doet. Dankzij voortgaande ontwikkeling en jarenlange ervaring met het kruis hoofd. Dat geeft zuinigheid en extra energie, zelfs met goedkopere brandstof.

ook uw schip verdient zo'n motor

Vraag om een Bolnes deskundige en laat die u voorrekenen wat een Bolnes dieselmotor voor u kan verdienen.

Vermogens 450 - 1500 pk bij 500/600 omw/min, 1800 - 3000 pk bij 600 omw/min met 12 - 20 cyl in V-vorm.



BOLNES MOTORENFABRIEK BV

Postbus 3 Krimpen a/d Lek tel. 01807 - 4900
telex 22439

stuwkracht in staal

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

VOOR MEER TREKKRACHT

Opnieuw rond de 8.500 bennen vis, al waren er dit keer dan geen IJslanders op de markt. Dat is dan de rariteit van deze week, geen enkele IJslandse vangst op de Oostendse markt. De kopers waren dan ook aangewezen op de gullen van de spanvissers om hun filets te snijden. Dat deed niet altijd zeer geschikt zijn om tot filets te verwerken, blijkt uit klachten van de uitvoerders die zulke berichten kregen van hun klanten in het buitenland. Er werd dan ook merkbaar meer betaald voor kleine gul van de West dan voor dezelfde sortering van de spanvissers. Overigens zijn de prijzen van de kabeljauw en gul verder gedaald nadat verleden week reeds een eerste prijsdaling was genoteerd geworden. Waar ook de vangsten van de meeste van deze koppels kleiner was dan de voorgaande week, vielen de resultaten minder gunstig uit. Toch geraakten de N.562-Z.509 nog juist boven de 7 cijfers met 1.008.680 fr. voor 780 bennen.

Weinig variatie op de markt dus met voornoemde gul en kabeljauw als hoofdschotel. De vraag naar andere vissoorten had kennelijk minder te lijden onder de voortschrijdende zomer (warm en vakantieperiode) en kregen flinke prijzen. Tongen, die weer nogal schaars waren en uitsluitend van het Kanaal aangevoerd werden, kregen prijzen die varieerden tussen 95 fr. voor slips en dicht bij de 150 fr. voor bloktong. Helemaal geen slechte prijzen zo te zien. Toch konden er geen renderende reizen mee gemaakt worden door de verschillende schepen. De visvangsten waren wel redelijk ruim voor de meeste van die Kanaalschepen, ze werden ook duur verkocht. Vooral rog, heek en vlawijting gingen zeer vlot en duur weg. Minder goed was de prijs die betaald werd voor hondshaai en katrog, soorten die slechts even boven de minimumprijzen bleven.

Geen IJslandse soorten, wel een vangst van Noop Head die rond de 900 bennen bevatte. Vooral kabeljauw, gul en koolvis. Ook een mooie partij heek die rond de 100.000 fr. opbracht. De duurste sortering haalde rond de 55 fr., de kleinste sortering kreeg toch nog 25 fr. Koolvis noteerde tussen 21 en 26 fr. en was dus ook helemaal niet goedkoop. Het werd voor de O.217 dan ook een flinke opbrengst: 1.128.170 fr. Ook van Noop Head kan nu al

meer dan 1 miljoen bereikt worden. Niet alleen gul voor de spanvissers, ook haai, steenschol en platvis. Steenschol waarvoor tussen 30 en 40 fr. gegeven werd met dit keer een minder groot prijsverschil tussen de grote en de kleine sortering. Haaien waren niet meer zo duur als verleden week, voor haai van de West werd tot 950 fr. de ben gegeven, de haai van de spanvissers kreeg van 750 naar 850 fr. de ben.

Totten en schelvis waren zowel van de Noord als van de Noordzee

EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

aan de schaarse kant. De prijs loog er niet om en bleef boven de 20 fr. Grotere schelvis kreeg zelfs tot 35 fr. Kleine wijting was dinsdag aanzienlijk goedkoper dan de voorgaande weken. De prijs viel terug tot rond de 10 fr. per kg. Schol en iek zijn duur geweest, voor mooie kwaliteit werd tot 37 fr. betaald. De platjes kregen van 10 tot 17 fr. ook al weer volgens de kwaliteit.

De totale aanvoer bedroeg deze week 8.890 B. vis en 7.800 kg. tong. De opbrengst hiervoor bedroeg 11 miljoen 439.355 fr.

GARNAALVISSERS EN SLECHT WEER

Het zit de garnaalvissers helemaal niet mee in deze maand juni. Het uitvaren kan maar onregelmatig gebeuren en dan nog niet eens door alle schepen. Vandaar een dalende aanvoer ten overstaan van de voorgaande weken. Deze keer dan ook maar 4.711 kg voor 356.505 fr. De prijzen varieerden tussen 54 en 98 fr. met een gemiddelde van 75 fr. het kg. Maandag werd helemaal niets binnengebracht door de garnaalesschepen, dinsdag slechts 770 kg. Alleen eind voorgaande week één dag met meer dan 1.000 kg. De vangst per schip lag officieel onder de 100 kg. gemiddeld. Dinsdag leek het weer te beteren toen door 5 schepen toch 770 kg. gelost werden in de vismijn.

PAKKETBOTEN OOSTENDE-DOVER CARFERRIES OOSTENDE-DOVER/FOLKESTONE PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :

- Alle dagen te 00u45, te 10u15 en te 14u45.
- Op 30.6, 5 en 6.7.1974 bijkomende afvaarten te 09u50 en te 15u45

Afvaarten uit Dover :

- Alle dagen te 01u10, te 13u00 en te 16u50.
- Op 30.6, 1 en 6.7.1974 bijkomende afvaart te 11u00.

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende:

- Alle dagen te 01u15 (1), te 01u20, te 05u05 (1), te 07u20, te 10u20, te 13u20, te 16u20 en te 19u20.
- Op 30.6 en 4.7.1964 bijkomende afvaart te 08u30.
- Op 5 en 6.7.1974 bijkomende afvaarten uit 04u20, te 08u30 en te 22u20.

Afvaarten uit Dover of Folkestone:

- Alle dagen te 00u20, te 01u20, te 09u20, te 12u20, te 15u20, te 18u20 te 19u30 (2) en te 23u45 (2).
- Op 30.6.1974 bijkomende afvaarten te 03u20 en te 13u30.
- Op 4 en 5.7.1974 bijkomende afvaarten te 13u30 en te 21u20.
- Op 6.7.1974 bijkomende afvaarten te 03u20 en te 13u30.

- (1) Naar Folkestone.
- (2) Vertrek uit Folkestone.

HODI STRAALBUIZEN ZALTBOMMEL
tel. 91-31-4180-2654

— — — — —
REDERS,
LEEST
HET VISSERIJBLAD
— — — — —

ENGELSE VISSERSVAARTUIGEN VERKOCHTEN TE OOSTENDE

Heden woensdag 26 juni verkochten drie Engelse vissersvaartuigen welke hun gewone verkoopmarkt hebben in Grimsby, nu te Oostende.

Het waren de B.C.K. 57 en Hull 64 die in span vissen en een lading vis hadden van 60.480 kg, waarvan 58.060 kg kabeljauw en gul, welke verkocht werd tussen 15,80 fr. en 25,80 fr. per kg.

De twee vaartuigen besomden samen 1.463.520 fr. Het derde vaartuig was de Hull 87, welke vorige week ook hier verkocht en gewoonlijk ook te Grimsby markt. Het had in 5 dagen, 6862 kg vis aan boord en besomde 173.660 fr. met 3000 kg gul en kabeljauw en de rest een varia van levend verse vis.

Sommigen zijn verwonderd dat Engelsen nu plots op onze markt verschijnen.

Wanneer we de reden hiervan achterhalen, stellen we vast dat de vis in Engeland goedkoper verkocht wordt dan hier en dat de markt in de jongste weken aldaar overrompeld werd met gul, kabeljauw en koolvis van de Witte Zee, de Bereneilanden enz. De Engelse markt is werkelijk oververzadigd van gul en ronde vis. Vandaar de reis naar Oostende met levend verse vis van kleine Engelse kustvissers.

HUWELIJK

Op vrijdag 5 juli wordt te 17 uur in de St. Katarinakerk (Conterdam) het huwelijk ingezegend van mej. Andrea Wynsberghe, dochter van Mr en Mw Constant Wynsberghe - Barbaix, reders van de O.100 met de jonge heer Dirk Janssens van Brussel.

Aan het jonge paar en hun ouders onze hartelijke gelukwensen.

HOLLANDS MOSSEL UITVOER

Vanaf 1 juli mogen opnieuw mosselen uitgevoerd worden, zeggen we terstond dat bij onderzoek de mosselen nog niet fameux zijn en om goede mosselen te eten, men best nog een 3 tal weken wacht.

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

21-6	6	80.600	2.077.095			
24-6	11	168.260	4.604.795			
25-6	10	109.060	2.484.845			
26-6	5	94.278	2.272.620			
	32	452.198	11.439.355			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

19-6	4	422	37.107	81,—	98,—	
20-6	14	966	74.860	65,—	83,—	
21-6	15	1.311	86.220	54,—	79,—	
22-6	6	345	26.910	78,—		
23-6	13	897	69.894	69,—	84,—	
25-6	5	770	61.514	71,—	90,—	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

20-6	5	447	34.128	67,—	80,—	
21-6	2	253	21.842	83,—	90,—	
22-6	3	314	28.739	85,—	90,—	
27-6	3	446	36.166	78,—	85,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

20-6	1	120	9.164			
21-6	1	2.000	82.796			
24-6	5	11.100	488.558			

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 20 JUNI 1974

O.288, IJsland
O.318, IJsland
O.236, IJsland
O.141, Noordzee
O.369, Noordzee
O.181, Kanaal
N.422, West

N.709, Noordzee
O.66, Noord

MAANDAG 24 JUNI 1974

O.202, IJsland
O.69, West

VRIJDAG 21 JUNI 1974

Z.499, Kanaal
O.82, Kanaal
O.120, West
N.736, West

DINSDAG 25 JUNI 1974

O.275, Noordzee
O.206, Noordzee
N.719, Noordzee
N.705, Noordzee
O.83, Kanaal

ZATERDAG 22 JUNI 1974

O.232, Noordzee
O.94, Noordzee
N.708, Noordzee

WOENSDAG 26 JUNI 1974

O.129, IJsland
O.192, West

OOSTENDE

VRIJDAG 21 JUNI 1974

WEST					
O.69	12	205	—	230.045	
KANAAL					
O.83	16	110	1.850	307.520	
NOORDZEE					
N.705-719	12	560	—	670.710	
O.206-275	12	700	—	797.630	

MAANDAG 24 JUNI 1974

NOOP HEAD					
O.217	14	900	—	1.128.170	
NOORDZEE					
Z.509-562	12	780	—	1.008.680	
O.306-N.706					
WEST					
N.41	9	185	—	195.400	
O.192	7	85	—	124.820	
O.172	6	60	—	94.055	

KANAAL					
Z.34	16	250	1.660	482.760	
O.159	13	196	—	291.650	
O.180	16	200	1.300	376.340	

DINSDAG 25 JUNI 1974

NOORDZEE					
O.312-Z.452					
	10	400	—	476.900	
O.279-Z.597					
	10	600	—	612.050	
O.231-O.239					
	10	530	—	533.050	

KANAAL					
O.114	15	70	1.900	288.455	
O.72	16	130	1.160	240.370	
NOORD					
O.274	10	170	—	154.670	
WEST					
O.284	10	220	—	160.460	

WOENSDAG 26 JUNI 1974

NOORDZEE					
O.309-135	10	552	—	631.840	
BCK51-H64					
	8	1.200	—	1.437.660	
WEST					
H.87	6	130	178	173.660	

NIEUWPOORT

DONDERDAG 20-6-1974

N.805 9.164
Kustvisserij.

VRIJDAG 21-6-1974

N.761 78.165 N.349 4.631
Een vangst met „Westvis”. De tongen van 116 tot 176 fr. Tarbot en staarten werden duur verkocht. Eveneens alle andere soorten, welke slechts in kleine hoeveelheden voorhanden waren. Enkele bennen doggen en zeehonden kregen 570 en 750 fr. Moerroggen 1740, tilten 1600 fr. Toch nog een totaal cijfer, met een kleine vangst, met slechts 250 kg tong.

MAANDAG 24-6-1974

N.590 88.925 N.345 109.696
N.730 47.590 N.346 145.371
N.710 96.976

Vijf vangsten : 10.000 kg vis, met nog ruim 1000 kg tongen. Alle vis was van extra kwaliteit, werd heel goed verkocht, en er was keus, daar er vangsten waren met tongen, andere met gulle soorten, en de N.710 met roggen. Waaronder een 15 bennen keilroggen. De tongen werden gekocht voor 117 à 123 voor de 1e soort, de 2e 142, de 3e 152-158, de 4e 166, de 5e 150 tot 158 en de kleine van 126 tot 111 fr. Kabeljauw kreeg 2.200 fr. De gullen van 1.900 tot 1.600 fr de benne. Platvis 1.400 en 1.900 fr, kleine platvis van 700 tot 1.000 fr.

Grote wijting 1.600 tot 1.760 fr. Kleine 1.050 fr. De keilroggen 2.610 fr, moers 2.300, de tilten 2.000 fr de benne. Zeehonden 1.300 fr. De varia zoals grieten, zonnevis, grote robaard, en de tarbot niet vergeten, werden heel „goed” opgekocht door de winkeliers.

ZEEBRUGGE

NIET BINNENGEKOMEN
BIJ HET TER PERSE GAAN!

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 28 JUNI 1974

IJSLAND : O.282 met 750 bennen, t.t.z. 450 b. kabeljauw en gullen, 140 b. koolvis, 120 b. bonen, 10 b. wolven en 10 b. heilbot.

KANAAL : O.182 met 150 b. vis en 2.000 kg. tong ; N.543 met 50 b. vis en 1.300 kg. tong.

NOORDZEE : O.303 met O.127 : 500 bennen.

MAANDAG 1 JULI 1974

WITTE ZEE : O.81 met 2.200 bennen, t.t.z. 30 b. heilbot, 1.650 b. kabeljauw en gullen (meest kleine), 50 b. koolvis, 100 b. schelvis en totten, 350 b. bonen en 20 b. tijgers.

IJSLAND : O.334 met 1.000 bennen, t.t.z. 480 b. kabeljauw en gullen, 150 b. koolvis, 15 b. schelvis en totten, 230 b. bonen, 15 b. mieten, 50 b. schol, 20 b. blauwe lengen, 10 b. witte lengen en 30 b. varia.

KANAAL : O.216, O.128, O.151.

WEST : N.40, N.720, N.422.

NOORDZEE : N.752 met O.123, O.35 met Z.38.

NOORD : O.285.

DINSDAG 2 JULI 1974

KANAAL : Z.502.
NOORD : O.26.
NOORDZEE : O.141 met O.369.
WEST : O.120, N.736.

WOENSDAG 3 JULI 1974 (allen vermoedelijk)

KANAAL : O.134.

NOORDZEE : N.708 met N.709

NOORD : O.66.

WEST : O.69.

De kaart der VLAAMSE BANKEN MET DECCA

is te verkrijgen :

- 1) DRUKKERIJ
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
H. Baelskaai 30, Oostende
Tel. 777.13 - 14
- 2) STADSBUREEL
Vindictivelaan 22, Oostende
Tel. 725.23

Prijs : 142 fr. (B.T.W. inbegrepen)

of mits storting van het bedrag van 150 fr. (8 fr. portkosten) op P.R. 418987 van het Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.

VIS ETEN
IS VERANTWOORD
ETEN

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	24-6-1974	25-6-1974	26-6-1974
Lappen	107,4-108	105,8-106	.....
Grote	119,4-123,4	114,2-118	.....
³ / ₄	143,6-146,4	141 -145,4	.....
Blok	146,8-149,4	140,2-147	.....
voor-kleine	126,4-138	126 -128,4	.....
kleine	107,4-111	109 -111	.....
slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Soorten	113 -116	110 -112	101 -104
grote	126 -130	120 -124	116 -122
blok	150 -155	146 -149	148 -156
fruit	146 -154	145 -155	158 -166
schone kleine	130 -138	135 -144	140 -154
kleine	116 -122	121 -128	120 -128
tout petit	100 -108	107 -110	102 -119
slips	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Soorten	21-6-1974	24-6-1974
Tong I	116 —,—	117 -123
Tong II	150 —,—	141 -143
Tong III	169 —,—	152 -158
Tong IV	176 —,—	166 —,—
Tong V	164 —,—	158 —,—
Kleine	133 —,—	111 -126

PLADIJS

Oostende

Soorten	24-6-1974	25-6-1974	26-6-1974
Grote	25, —,—	.....
grote iek	26, —30,—	.....
kleine iek	25,40-36,60	18, —,—
derde slag	20,60-25,40	26, —37,—	27, —,—
platjes	10, —16,60	17,80 —,—

Zeebrugge

Soorten	21, —23,—	18, —28,—	17, —19,—
I	21, —24,—	18, —30,—	20, —22,—
II	24, —27,—	18, —30,—	16, —24,—
III	24, —28,—	11, —28,—	19, —25,—
V	19, —20,—	14, —19,—	10, —13,—

Nieuwpoort

Soorten	21-6-1974	24-6-1974
Moeien	.....	.....
grote pladijs	34, —,—	28, —,—
drielingen	32, —,—	38, —,—
platjes	19, —,—	14, —21,—

**REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD**

VISSERSHAVEN URK

Aanpassing vaarweg voor diepstekende kotters te kostbaar

Mede gezien de bijzonder hoge kosten acht minister drs. Th. E. Westerterp (verkeer en waterstaat) aanpassing van de vaarweg van de Urker haven naar de Noordzee aan de nieuwste diepstekende kotters nodig noch vernitwoord. De bewindsman antwoordt dit o.m., mede namens zijn collega van landbouw en visserij, nr. A. van der Stee, op schriftelijke vragen van het Tweede Kamerlid de heer Van Gorkum.

Overigens is het beleid in het algemeen reeds jaren gericht op overdracht van regionaal of lokaal belangrijke havens, zoals in dit geval, aan direkt belanghebbende bestuurseenheden onder betaling van een afkoopsom. Met betrekking tot de haven van Urk is aan de Kamer een ontwerp van wet voorgelegd strekkende tot overbrengen van beheer en onderhoud bij de gemeente Urk.

Voor diepstekende kotters zijn goede havens beschikbaar in Harlingen en Lauwersoog, waarvan een dankbaar gebruik wordt gemaakt. Ook uit bedrijfseconomisch oogpunt blijkt het voordeliger in die havens te lossen met transport over de weg dan door het varen naar Urk. Zo werd over 1973 in Urk circa tweedede van de vis per as aangevoerd.

De afgelopen 25 jaar is gemiddeld per jaar f 150.000,— uitgegeven voor onderhoud, vernieuwingen en kleine verbeteringen van de haven van Urk. De haven is goed onderhouden; er zijn echter geen aanpassingen uitgevoerd.

Het aanpassen van de haven van Urk aan de kotters met grote diepgang kan bestaan uit het aanleggen van steigers haaks op de bestaande kaden en het op diepte brengen van de havenmond en de werkhaven, een en ander volgens de goedgekeurde gemeentepunten. De kosten hiervan zijn global f 2 miljoen. Deze aanpassing alleen maakt evenwel de haven nog niet bereikbaar voor de bedoelde kotters. Daartoe zouden bovendien voorzieningen nodig zijn aan de vaarweg tussen de Noordzee en Urk en aan de kunstwerken daarin. Voor de schutsluizen in de Afsluitdijk, met drempeldiepten van NAP-4,40 m., is de grootste toegestane diepgang 2,80 m. De sluis bij Kornwerderzand vormt de belangrijkste toegang tot het IJsselmeer. Bij hogere binnenwaterstanden en afhankelijk van het IJsselmeerpil, dus onder bepaalde omstandigheden, kan een diepgang van 3,00 m. à 3,20 m. tot maximaal 3,50 m. worden toegelaten. Voor een onbelemmerde passage van kotters met grote diepgang zouden de drempels moeten worden verlaagd waartoe verwijdering van de gehele sluisvloer nodig zou zijn. Daar dit technisch niet mogelijk is, zou een nieuwe sluis nodig zijn ten koste van ruwweg f 25 mln.

Op de Waddenzee zijn drie vaarroutes tussen de sluis van Kornwerderzand en de Noordzee: één via Texelstroom langs Den Helder en twee via Vlietstroom tussen Vlieland en Terschelling. De route langs Den Helder kan onbelemmerd worden bevaren door schepen met een diepgang tot rond 4,00 m. Verbetering van de andere twee routes voor dit soort schepen zou een bedrag van rond f 5 mln. vergen. Daarenboven zou het jaarlijkse onderhoudsbaggerwerk ruwweg f 500.000,— bedragen. Op het IJsselmeer, tussen Kornwerderzand en Urk, zou de vaart met eerdergenoemde diepgang globaal f 10 mln. voor verbetering van de vaarweg met zich brengen. Jaarlijks is bovendien een geschat bedrag van f 300.000,— nodig voor onderhoudsbaggerwerk.

De Urker vloot telt totaal 162 schepen, waarvan de 148 kotters als volgt zijn in te delen:

- 30 met een grote diepgang van 3,30 - 4,00 m;
- 96 met een normale diepgang van 2,80 - 3,30 m;
- 5 kleine kotters voor de kustvisserij;
- 17 IJsselmeerkottertjes.

In 1973 waren gedurende de weekends ongeveer 56 schepen in de haven aanwezig, op hoogtijdagen oplopend tot maximaal 90. In deze aantallen is een dalende tendentie waar te nemen, waarmee door de gemeente Urk in haar havenplannen ook rekening wordt gehouden. De oorzaken van de daling kunnen gezocht worden in de steeds duurder wordende schepen, met in de winter angst voor invriezen, en de relatief hoge kosten en tijdverlies, dus verlies aan vistijd (plm. 20 %), die verbonden zijn aan de tocht naar en van Urk.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort		
	24-6-1974	24-6-1974	25-6-1974	25-6-1974	26-6-1974	26-6-1974	20-6-1974	21-6-1974	24-6-1974
Tarbot: groot (123)	117,8-120,8	107 -138	115 -120	120 -145	130 —,—	114 -130	165 —,—		
middel (123)	102 -110	60,—105	106 -109	80,—102		60,—115	120 —,—	140 —,—	125 —,—
klein (123)	80,—,—	48,—59,—	88,—,—	60,—79,—		40,—59,—			
Griet: groot (123)	75,—101	85,—95,—	88,—,—	90,—,—		80,—,—			
middel (123)		65,—84,—	86,—94,—	80,—,—	98,20,—	70,—,—			100 —,—
klein (123)	49,40,—	50,—64,—	78,—,—	60,—,—		60,—,—			
Schelvis: groot	35,—60,—								
middel	32,—,—		33,—,—		31,40,—				
klein	24,—27,—		17,—22,40		12,—21,—				
Heek: groot	51,40-51,60								
middel	38,—47,80								
klein	10,—27,40								
Lom									
Leng	28,60,—								
Rog (1)	22,—46,20		22,—43,—		24,—47,80				
Keilrog (123)	41,—58,40								53,—,—
Rog (23)		40,—45,—		44,—,—		47,—,—		35,—,—	42,—46,—
Tilten (23)		38,—42,—		40,—,—		40,—43,—		32,—,—	41,—,—
Scherpstaart (23)		38,—44,—		34,—42,—		36,—40,—		33,—,—	43,—,—
Halve mans (23)		30,—35,—		30,—,—		30,—32,—		30,—,—	38,—,—
Teelt (2)		20,—24,—		29,—,—		28,—30,—			
Katrog (2)		15,—18,—		19,—,—		15,—17,—			
Kabeljauw	25,80-32,—		25,60-30,40		23,—28,40	25,—28,—			45,—,—
Gul (groot)		35,—39,—		30,—36,—		22,—27,—			40,—34,—
Gul (middel)	19,60-29,—	28,—36,—	17,—28,40	26,—34,—	17,—28,—	19,—32,—			
Gul (klein)		20,—24,—		20,—22,—		11,—18,—			
Hozemondhamme	72,—126		78,—121						
Wijting: groot	15,40-31,—	16,—28,—	10,80-28,40	21,—28,—	9,80-27,—	20,—25,—		24,—,—	30,—24,—
klein		12,—14,—		11,—,—		10,—18,—		18,—,—	19,—22,—
Schar	7,20-30,—	8,—10,—	7,20-25,—	8,—18,—	9,—17,—	6,—10,—		20,—13,—	24,—14,—
Steenschof	13,—55,40	30,—45,—	12,—41,—		30,—41,60	30,—44,—			
Zeehaai	13,—19,80	20,—28,—	13,—18,80	10,—18,—	21,40,—	20,—26,—			23,—,—
Hondshaai	6,80-11,80		8,—9,—						
Doornhaai									
Pieterman									
Makreef									
Horsmakreef									
Zeekreeft									
Schaat									
Zeebaars (klipvis)									
Kongeraal									
Schartong	26,20-45,60								
Volle haring									
IJle haring									
Haringshaai									
Steenholk	11,40-16,—								
Heilbot	102,6-122,4								
Koolvis	21,80-25,40								
Steur									
Zeewolf									
Poilak	31,80-34,—								
Zonnevis	65,—76,60								
Koningsvis									
Vlaswijting									
Zeeduivel									
Schotse schof									
Zeehond		15,—18,—		15,—18,—		14,—16,—		15,—,—	26,—,—
Bot									
Rode Poon (roobaard)									40,—20,—
Grauwe Poon (knorh.)		10,—18,—		15,—,—					
Rode Knorhaan	12,—43,—								16,—,—
Posten									
Langoesten (midden)									
(klein)									

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 19 juni werd te IJmuiden aangevoerd: 1.438 kg tong, 14 kisten tarbot en griet, 20 kisten kabeljauw, 25 kisten koolvis, 21 kisten wijting, 192 kisten schol, 63 kisten schar, 538 kisten makreel, 503 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg: tarbot 8,71-8,12, grote tong 8,04-7,51, grootmiddel tong 9,13-8,71, kleinmiddel tong 10,41-9,58, tong één 10,11-9,48, tong twee 9,39-7,80, zalm 10,00-9,40.

Per 40 kg: tarbot 256-167 griet 240-137, kabeljauw drie 154-128, kabeljauw vier 148-114, kabeljauw vijf 110, koolvis één en twee 69-67, kolvis drie 72, wijting drie 90-56, schol één 82, schol twee 114-92, schol drie 104-74, schol vier 79-57, schar 66-54, makreel één 63-61, makreel twee 25-22, makreel drie 40-28, rode poon 122-57, horsmakreel 9,80-8,40, bot 26-13, steenbolk 52.

Besommingen:

SCH 28 f 8.700, SCH 81 f 12.700 IJM 29 f 5.500, IJM 94 f 1800, GO 2 4.900, GO 26 f 8700, UK 245 f 3.200, UD 25 f 1.680, UD 46 f 1.890, ML 6 f 1.950, ME 25 f 860, UK 18 e nUK 115 f 900, UK 200 en UK 234 f 1.000 UD 15 en VD 128 f 4.100.

Aan de donderdagmarkt van 20 juni werden aangevoerd: 457 kg tong, 29 kisten tarbot en griet, 129 kisten kabeljauw, 18 kisten schelvis, 114 kisten wijting, 511 kisten schol, 25 kisten schar, 2 kisten hake, 78 kisten makreel, 879 kisten diversen.

Prijzen inguldens:

Per 1 kg: tarbot 8,53-7,65, grote tong 8,76-8,11, grootmiddel tong 9,70-8,97, kleinmiddel tong 10,41, tong één 10,82, tong twee 9,14-8,98, zalm 9,000.

Per 40 kg: tarbot 244-170, griet 240-98, kabeljauw één 102, kabeljauw drie 134-108, kabeljauw vier 124-108, kabeljauw drie 134-108, kabeljauw vier 124-108, kabeljauw vijf 134-68, schelvis drie en vier 66-52, schol één 76-71, schol twee 80-76, makreel één 73, makreel twee 36, makreel drie 38-23, scar 71-39, bot 23-21, hake 94, horsmakreel drie 38-23, horsmakreel drie 38-23, horsmakreel 9,20-7,20, rode poon 130-124.

Besommingen2:

VL 153 f 1.440, KW 215 f 38.700, HD 15 f 1.870, EH 36 f 14.800, HK 18 f 690, VD 6 f 900, 24 f 2.700, 25 f 1.100, WR 1 f 4.800, YE 25 f 980, IJM 50 f 500, EL 6 1.730.

Aan de vrijdagmarkt van 21 juni werd aangevoerd: 7.604 kg tong, 141 kisten tarbot en griet, 41 kg heilbot, 928 kisten kabeljauw, 67 kisten koolvis, 4 kisten leng, 906 kisten schelvis, 450 kisten schar, 7 kisten hake, 8 kisten haring, 130 kisten makreel, 307 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg: tarbot 8,62-8,05, heilbot 9,37-5,40, zalm 7,81, grote tong 8,32-7,89, grootmiddel tong 9,42-8,78, kleinmiddel tong 9,84-9,55, tong één 9,71-9,49, tong twee 8,67-7,72.

Per 40 kg: Horsmakreel 8,20-7,20, rode poon 90-17, leng 124, mullets 198, steenbolk 24-20, bat 19-16, hake 184-98, haai 86-72, hammen 212-184, tarbot 227-160, griet 237-143, kabeljauw één 102-80, kabeljauw drie 94-78, kabeljauw twee 98-73, kabeljauw vier 92-80, kabeljauw vijf 92-60, koolvis één en twee 61-60, koolvis drie 64-60, koolvis vier 51, schel-

vis één 80-55, schelvis twee 70-33, schelvis drie 68-31, schelvis vier 40-18, schol één 80-55, schol twee 71-62, schol drie 81-58, schol vier 81-56, haring één en twee 23, makreel één 55-38, makreel twee 40-17,60, makreel drie 32-18,20, schar 67-16, wijting drie 64-29.

Besommingen:

KW 55 f 23.000, KW 174 f 13.500, KW 175 f 41.600, OD f 19.600, VL 7 f 10.000, SCH 28 f 6.000, SCH 117 f 20.800, IJM 23 f 35.000, GO 26 f 4.900, HD 36 f 14.000, UK 23 f 7.000, UK 48 f 5.100, UK 56 f 2.890, UK 218 f 7.600, UK 245 f 2.600, VD 6 f 580, VD 25 f 1.000, VD 46 f 2.100, VD 89 f 7.700, YE 25 f 860, EB 28 en UK 56 f 6.000, UK 78 en UK 107 f 1.300, UK 200 en UK 234 f 800, VD 9 en VD 115 f 1.680, VD 15 en VD 128 f 600.

IJMUIDEN — Aan de maandagmarkt te IJmuiden aangevoerd: 5964 kg. tong, 34 kg. heilbot, 124 kisten tarbot en griet, 710 kisten kabeljauw, 68 kisten koolvis, 2830 kisten schol, 10002 kisten schelvis, 893 kisten wijting, 108 kisten schar, 5 kisten hake, 606 kisten makreel, 1 kist haring, 108 kisten varia.

Prijzen in guldens.

Per 1 kg.: tarbot 8,73-7,87, grote tong 8,44-7,95, grootmiddel tong 9,52-8,54, kleinmiddel tong 10,73-9,43, tong één 10,48-9,47, tong twee 9,28-8,21, heilbot 9,50-9,20, zalm 9,60-7,50, tongschar 2,98-2,14.

Per stuk: Kreeft 30,29, haai 214-154.

Per 40 kg.: tarbot 261-165, griet 257-124, kabeljauw één 102-77, kabeljauw twee 132-83, kabeljauw drie 102-74, kabeljauw vier 98-67, kabeljauw vijf 78-42, koolvis één 56-52, koolvis twee 60-56, schol één 70-61, schol twee 72-62, schol drie 71-55, schol vier 61-50, wijting drie 38-17, schelvis één 78-72, schelvis twee 80-70, schelvis drie 54-32, schelvis vier 36-25, makreel één 35-31, makreel twee 35-17,60, schar 36-24, hammen 154-56, roggen 88-20, haai 74, kreeftjes 198.

De besommingen waren: HD 24 f 15.900; HD 115 f 10.800; KW 11 f 9.700; KW 15 f 3.200; KW 22 f 17.400; KW 25 f 20.000; KW 42 f 1.500; KW 51 f 11.200; KW 80 f 8.400; KW 87 f 9.400; KW 88 f 21.100; KW 101 f 1.100; KW 106 f 6.800; KW 113 f 9.200; KW 121 f 10.100; KW 127 f 5.600; KW 150 f 8.800; KW 178 f 6.000; KW 185 f 11.100; KW 187 f 8.400; KW 189 f 19.900; KW 194 f 6.700; KW 205 f 10.100; KW 210 f 6.400; KW 214 f 11.300; KW 217 f 7.200; KW 221 f 10.200; KW 226 f 11.600; SCH 256 f 13.400; WR 45 f 6.000; WR 57 f 21.000; VL 73; f 290; VL 103 f 300; IJM. 18 16.700; IJM. 20 f 8.000; IJM. 30 f 20.800; IJM. 36 f 7.500; IJM. f 8.900 KW 33 plus KW 180 f 150.

DEN HELDER — Gedurende deze

Aan de dinsdagmarkt van 25 juni werd aangevoerd: 54 kg tong, 25 kisten tarbot en griet, 170 kisten kabeljauw, 38 kisten schelvis, 131 kisten wijting, 14 kisten schar, 256 kisten schol, 2 kisten hake, 29 kisten makreel, 593 kisten varia.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg: tarbot 8,24-7,96, grote tong 8,55-7,99, groot en kleinmiddel tong 10,00, tong één en twee 10,60-10,20, tongschar 2,88-1,99.

Per 40 kg: tarbot 287-160, griet 246-152, kabeljauw één 91-84, ka-

beljauw twee 106-84, kabeljauw drie 94-78, kabeljauw vier 98-80, kabeljauw vijf 75-70, schelvis één en twee 73-71, schelvis drie en vier 64-51, schol één 74-66, schol twee 74-66, schol drie 122-60, schol vier 69-52, wijting drie 39, wijting ver 34-19,20, schar 66-35, makreel één

62-46, makreel twee 32,39, maakreel drie 19-17,60, hake 94, poon 40, bot 16, steenbolk 15, horsmakreel 8,80 -7,20, wolf 134.

Besommingen:

KW 152 f 9.090, VD 6 f 1.110, YE 25 f 1.070, EL 6 f 1.530, UK 78 en UK 107 f 2.090, VD 15 en VD 128 f 1.070, VD 53 en VD 180 f 1.130.

DE BESTE STUURLUI STAAN AAN WAL

Onlangs heeft Philco Ford een nieuwe computer, verbonden met een video kleutraparaat, ontwikkeld. Deze nieuwe computer die door Sperry Rand werd vervaardigd voor een kontrakt van 3,5 miljoen \$, zal door het Amerikaans Ministerie van Scheepvaart in gebruik worden genomen. Dit systeem werd voornamelijk ontworpen om de veiligheid van de scheepvaart te verhogen.

De ordinator simuleert een scheepsbrug en maakt het mogelijk dat met een uiterste nauwkeurigheid alle bewegingen van een schip kunnen nagebootst worden. Zo kunnen alle mogelijke omstandigheden in het leven worden groepen zoals het varen in havens, haven-doorgangen en rivieren. De centrale

computer verstrekt bovendien alle vereiste inlichtingen zoals bv. de bewegingen en de positie van het schip, de atmosferische omstandigheden en de ligging van de andere schepen.

Al deze gegeven worden dan gegroepeerd en doorgezonden op een scherm van 240" waarvoor een scheepsbrug is geplaatst. Zodoende krijgt de persoon op deze brug de indruk een werkelijk schip te besturen en kan hij onmiddellijk de nodige beslissingen treffen. De beelden zijn in kleur en de zogenaamde „verborgen lijnen" werden weggewerkt, hetgeen in het algemeen bij een ander type van ordinator niet het geval is. Zodoende bekomt men een werkelijk realistisch en drie-dimensionaal beeld.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 17-6 tot en met 22-6-1974.

Door 75 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
47.223 kg.	Tong	f 416.115,99	van f 10,51 tot f 7,09 per kg.
9.870 kg.	Tarbot	f 59.557,64	van f 8,86 tot f 2,24 per kg.
3.200 kg.	Griet	f 12.050,76	van f 4,41 tot f 1,98 per kg.
141.245 kg.	Schol	f 215.236,93	van f 2,40 tot f 0,76 per kg.
8.560 kg.	Schar	f 8.173,82	van f 1,59 tot f 0,76 per kg.
9.965 kg.	Wijting	f 6.621,04	van f 2,13 tot f 0,43 per kg.
18.060 kg.	Kabeljauw	f 30.656,93	van f 2,96 tot f 1,04 per kg.
581 kg.	Tongschar	f 1.303,34	van f 3,11 tot f 1,49 per kg.
490 kg.	Steenbolk	f 490,25	van f 1,16 tot f 0,75 per kg.
1.310 kg.	Bot	f 316,88	van f 0,36 tot f 0,18 per kg.
1.580 kg.	Harder	f 3.475,96	van f 2,73 tot f 2,00 per kg.
4.615 kg.	Poon	f 2.883,54	van f 1,44 tot f 0,39 per kg.
4.844 kg.	Schelvis	f 4.449,88	van f 2,22 tot f 0,55 per kg.
1.910 kg.	Makreel	f 672,10	van f 0,54 tot f 0,44 per kg.
2.178 kg.	Diversen	f 4.040,37	van f — tot f — per kg.
255.631 kg.		f 766.045,43	

Gedurende deze week waren de weersomstandigheden zeer gunstig voor de visserij, zodoende kon ieder vaartuig de visserij normaal uitoefenen. Ook deze week waren weer enkele vissersvaartuigen ter reparatie en schoonmaken aan de werf. In de voorweek was de aanvoer minder groot omdat kleinere vaartuigen grotendeels overschakelden op de garnalenvisserij. De grote weekboten zochten het over het algemeen ver om de «Oost», want daar was de tongvisserij. Doordat er in het begin van de week weinig aanvoer was, waren de prijzen in de voorweek beter dan in de naweek. Zodoende was de aanvoer op de laatste dagen van de week het grootst, n.l. op vrijdag met 56 ton vis waarvan 10 ton tong van 21 vaartuigen, op zaterdag bracht men 171 ton vis aan waarvan 30 ton tong van 37 vaartuigen. De grootste tongvanger bracht 2.398 kg. aan en 635 kg. bijvis voor ruim 23.000 gulden. De grootste visvanger bracht 12.446 kg. vis aan en geen tong voor een besomming van ruim f 23.000,00. Doch ondanks het slechte begin in de voorweek, maakten de laatste dagen van de week de omzet en wel een totaal van f 766.045,43 deze week.

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



Momenteel zijn prachtige visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij:

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 777.13-14

BUREEL
VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening nr 41.89.87 van „Het Nieuwsblad van de Kust”

Het gamma omvat volgende mappen:

A. VISSERIJMAPPEN à 300 F (B.T.W. Inbegrepen)

1. NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
2. ZOETWATERVIS
3. ZEEVIS
4. SCHAAL- EN WEEKDIEREN
5. MIDDELANDSE ZEEVISSOORTEN
6. VISSOORTEN UIT DE ZUIDELIJKE ZEEEN
7. SPORT- EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 250 F (B.T.W. inbegrepen)

1. KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
2. ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 30 F portkosten.

(668SW—7937N—7436V)

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 811.01
(7390V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 767.07

- HET KOUDSTE
- HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

REDERS

NU SEDERT 1 JANUARI 1974

PNEUMATISCHE VLOTTEN

VERPLICHTEND ZIJN, WENDT U TOT

S. C. A. P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE — TEL. 059/729.51

OF TOT

HAND IN HAND

TIJDOKSTRAAT TE ZEEBRUGGE — TEL. 050/541.17

hulp in nood s v

onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

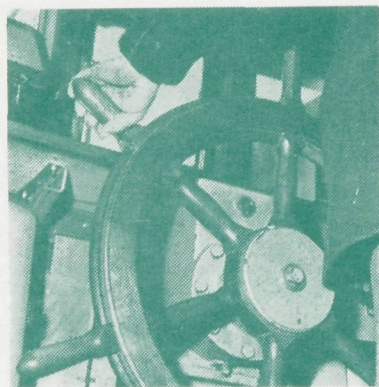
oostende

Tel. (059) 716.89

Telex : hunood 192.29



Gedekte risico'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.