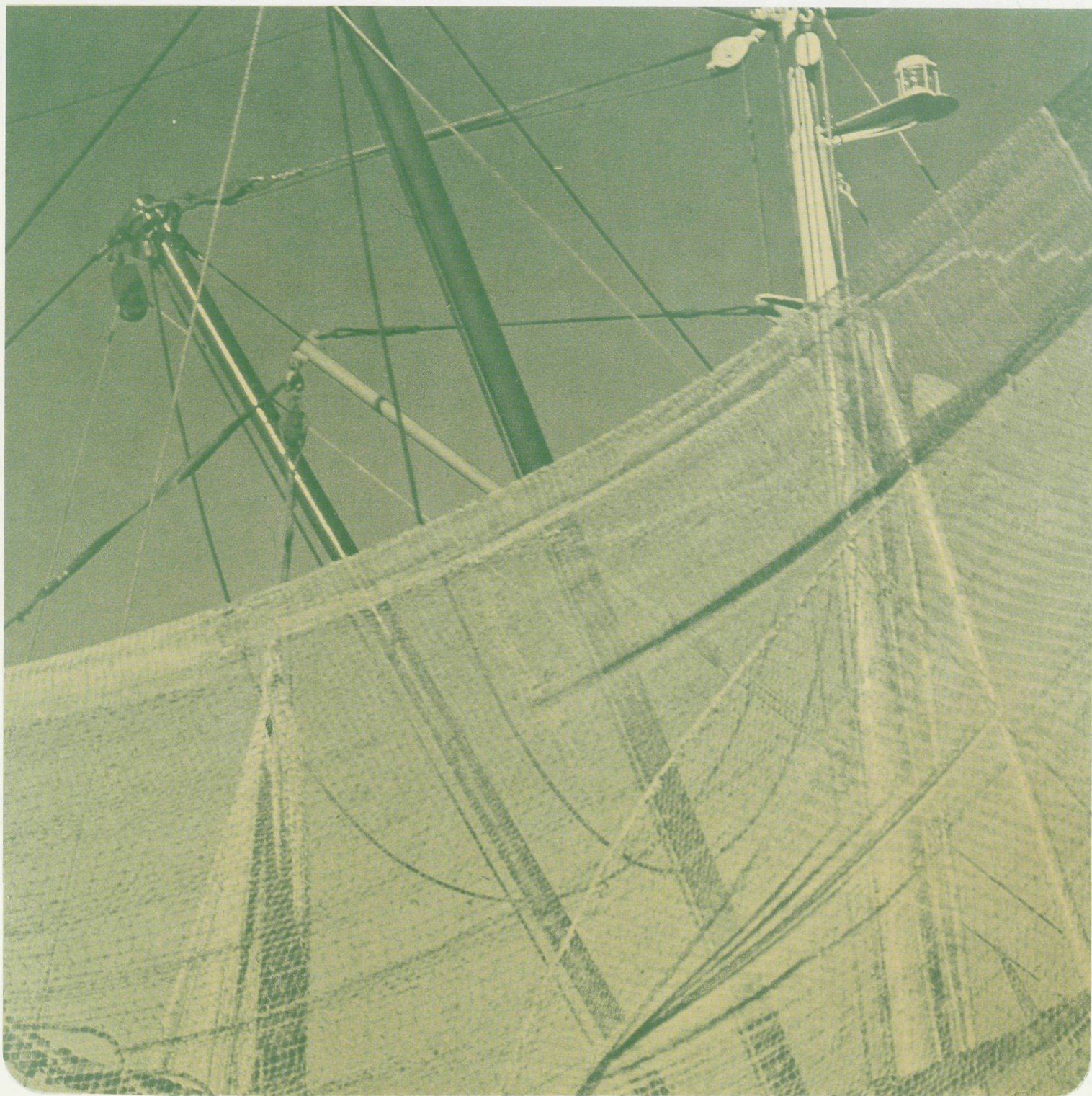
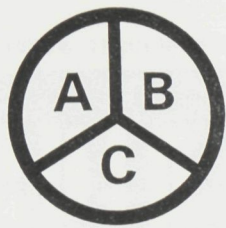


het  
visserij  
blad

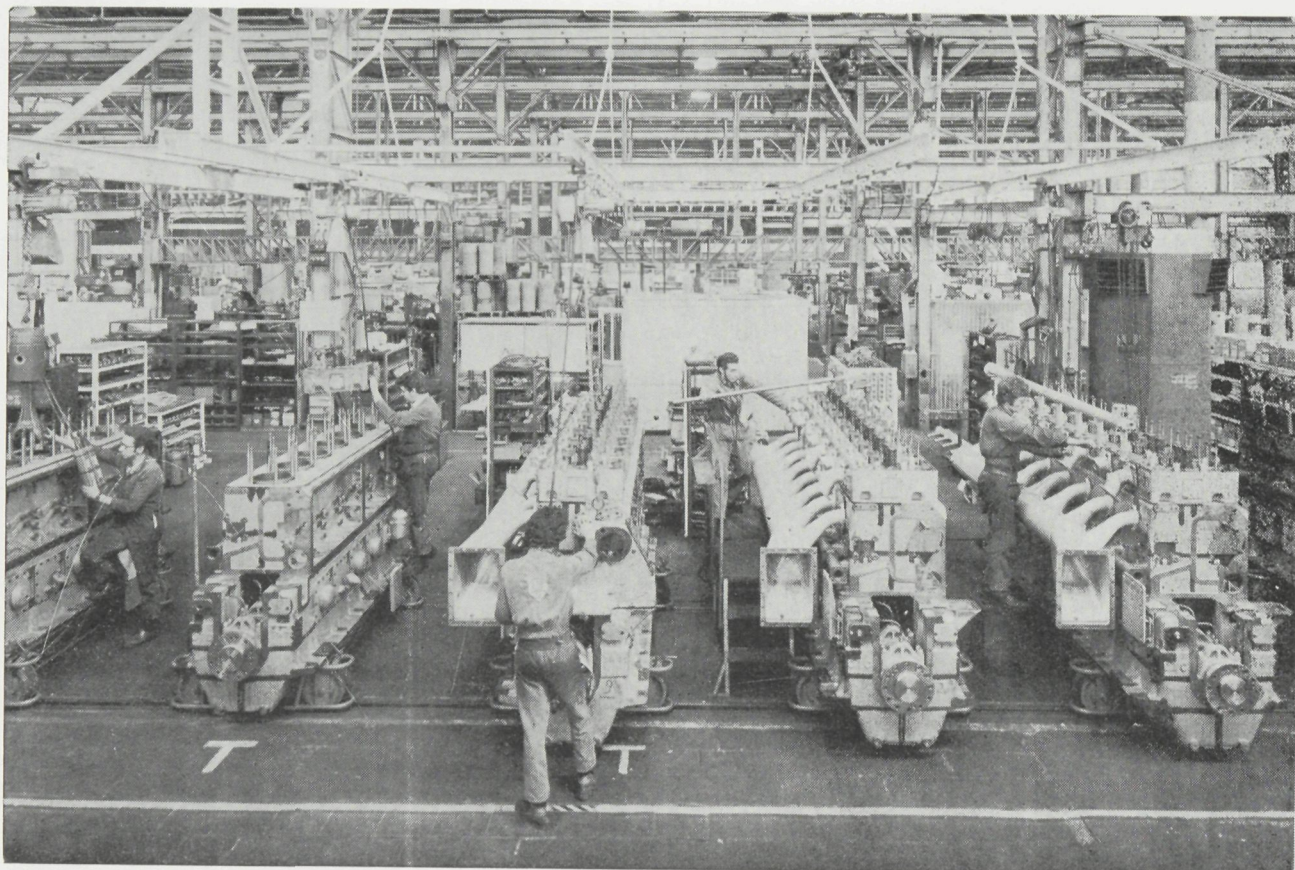
VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

VRIJDAG 27 SEPTEMBER 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 38 — 41e JAAR





# DIESELMOTOREN



## ONZE MOTOR...

Voortstuwing



Boordgroepen

- 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.

## UW VEILIGHEID

van 185 PK tot 6.300 PK

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

**VOOR MEER INLICHTINGEN :**

**ABC - ANGLO BELGIAN COMPANY sa**

Wiedauwkaai 43  
Tel. (091) 23.45.41

9000 GENT  
Telex : 11298 abcgfb

# het visserijblad

Vrijdag 27 september 1974 — Nr. 38

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

## TONG EN SCHOL AAN BANDEN

Een nieuw tijdperk is aangebroken. De tijd van een volledig vrije visserij lijkt nu wel voorbij te zijn. En voor goed.

Allerlei vangstbeperkende maatregelen worden in internationaal overleg genomen. Vroeger bestond alleen een verbod om ondermaats vis te vangen en aan te voeren. Dit is volkomen onvoldoende gebleken om de visstocks te beschermen : de overbevissing bedreigt vandaag de dag vele vissoorten.

Daarom worden nu kwota opgelegd : gisteren kwam de haring aan de orde, vandaag zijn tong en schol aan de beurt, morgen zullen kabeljauw, schelvis, wijting en eventueel koolvis volgen.

Er is geen ontkomen aan : om te kunnen overleven moeten de West-Europese visserijlanden zich goedschiks kwaadschiks aan de nieuwe systemen van vangstbeperkingen onderwerpen.

Wat hier bovenstaat is deze week overduidelijk naar voren getreden tijdens de vergadering van de Bedrijfsraad voor de Visserij, die op verzoek van de Minister van Landbouw advies uitbrengt over de vangstkwotering voor tong en schol, die in voorbereiding zijn en mogelijks vanaf 1 januari 1975 in voege zullen treden.

Het is de Noord-Oost Atlantische Visserij Kommissie, gewoonlijk N.E.A.F.C. genoemd naar de initialen van zijn Engelse benaming, die de visserij-beschermende maatregelen voorbereidt en aanbeveelt.

Bij die Kommissie zijn de negen E.E.G.-landen aangesloten, benevens Rusland, Polen, Zweden, Noorwegen, Spanje en Portugal.

Reeds sedert verschillende maanden discussieert de N.E.A.F.C. over de beschermende maatregelen die dringend moeten worden getroffen om de toekomst veilig te stellen van de visserij op tong en schol in de Noordzee, het Engels Kanaal, het Bristol Kanaal en de Ierse Zee.

Een «Liaison Committee» (Verbindingskomité) had zeer verregaande beperkingen van de tong- en scholvisserij voorgesteld. Voor de Noordzee werden toen voor tong cijfers van 6.000 tot 10.000 ton vooropgezet. Wegens het verzet van de meeste landen werden de aanvankelijke, scherp gestelde kwota gevoelig verruimd. Een compromisvoorstel werd thans aan de landen-leden van NEAFC voorgelegd, die er tegen 15 oktober a.s. per brief moeten over stemmen met ja, neen of onthouding. De landen die er sterk bij betrokken zijn, zijn : België, Denemarken, Frankrijk, West-Duitsland, Nederland en Groot-Brittannië.

Het desbetreffende voorstel van de NEAF-Kommissie wordt hiernaast afgedrukt, met vermelding van de kwota die België zouden te beurt vallen en vermeld van de kaart van de bedoelde visserijzones.

Over dit voorstel werd j.l. maandag in de vergadering van de Bedrijfsraad voor de Visserij uitvoerig van gedachten gewisseld. Het Dageelijks Bestuur van de Bedrijfsraad had op zijn besprekingen ook afvaardigingen van de betrokken reders uitgenodigd, behorend tot de beroepsverenigingen, de Rederscentrale en de Unie der Reders. Aldus was het mogelijk voor de Raad en voor de ambtenaren die ons land in de internationale lichamen vertegenwoordigen, zich volledig in te lichten over de opvattingen van de betrokken bedrijfsmensen zelf.

Vanzelfsprekend is niemand gelukkig met de huidige evolutie en met de te verwachten vangstbeperkingen. Maar toch bleek uit de besprekingen dat een meerderheid, zij het schoorvoetend en noodgedwongen, zich positief opstelt tegenover het compromisvoorstel, gedreven door de overweging dat men tussen twee kwalen de minste moet kiezen.

Een negatief antwoord nu, ook van de andere landen, zou het probleem maar verplaatsen en verschuiven naar volgende jaren. Dan zullen onvermijdelijk nieuwe en nog veel strengere beperkingen worden opgesteld.

Wanneer helemaal geen maatregelen zouden getroffen worden, zal binnen enkele jaren van een enigszins rendabele exploitatie van tong- en scholstocks gewoonweg geen sprake meer zijn.

Een ja-antwoord en de aanvaarding van het voorstel door de betrokken landen, zal zeker een ernstige weerslag hebben op de opbrengst van de tong- en scholvisserij. Als de gemiddelde prijzen niet zouden

(Vervolg op blz. 2)

## ZEEBRUGSE HAVENBELANGEN OF ROND DE POTDRAAIERIJ

Maandag 23 september werd in de prachtige gotische zaal van het stadhuis te Brugge een banket gehouden, waarop uitgenodigd en aanwezig waren : prins Albert, minister Chabert, de gouverneur van West-Vlaanderen, burgemeester Van Maele, oud-burgemeester P. Vandamme, de parlementariërs van het arrondissement Brugge, alle maatschappijen, firma's en groeperingen die van ver of nabij met de haven iets te maken hebben, waaronder ook een vierledige delegatie van Rederscentrale Oostkust. Grote afwezig was premier Tindemans, die op het allerlaaste moment diende belet te geven.

De association port of Zeebrugge interests (APZI) of : de vereniging voor Zeebrugge havenbelangen, was de gas heer, hoewel het ons niet duidelijk is geworden wie of wat APZI in feite is, uitgaande van en geslicht door enkele Brugse middenstanders, die de haven van Zeebrugge als een volwaardige Europese zeehaven willen uitgebouwd zien.

De voornaamste genodigden hadden, een paar dagen vooraf, een brief en grafieken ontvangen van de onlangs opgerichte werkgroep van het Zeebrugs zeevisserijbedrijf, die oordeelt dat op dergelijke banketten vage worden verkocht worden, maar dat de zeevisserij er over het algemeen grandioos vergeeten wordt. Deze eerste aktie van de werkgroep had bepaalde politiekers toch waakzaam gemaakt en vooral burgemeester Van Maele heeft getracht de visserij onder de prinselijke en de minis eriele belangstelling te brengen.

### ZEEBRUGGE BLIJFT

De burgemeester maakte grif gebruik van het cijfermateriaal, dat de werkgroep hem had toegezonden, om te bewijzen dat de visserij van de Oostkust, benevens een groeiende evolutie, zowel in vlootsterkte als in opbrengst, tewerkstelling enz. tussen de 45 à 50 % van de 3 Belgische visserijhavens bereikt, en daarom alleen reeds niet mag opgeofferd worden. Hij eiste met aandrang dat ten spoedigste een slipway zou gebouwd worden, de kaaimuren versterkt en de haven verdiept. Wat de handelshaven betref was hij eerder gematigd. Dhr. Van Maele wenst Zeebrugge niet in konkurren'tie te stellen met Antwerpen; hij zei dat Zeebrugge in het Belgisch havenschap geen konkurrentiele doch wel een aanvullende funktie be-

oogt, waarom weliswaar de 2 jaar oude sluismiserie zo spoedig mogelijk diende te worden opgelost, maar waar vooral de klemtoon diende gelegd op de uitbouw van de voorhaven.

### MBZI

Oud-burgemeester Vandamme had voor de visserij geen aandacht overgehouden en bleef, in zijn funktie van voorzitter van de Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen, de vurige verdediger van een grote zeehaven die, zo zei hij fier, in het afgelopen jaar 12.700.000 ton goederen en 780.000 passagiers had verscheept. De industriële realisatie van Zeebrugge leek hem goed gestart te zijn met de vestiging van Distrigas, die vloeibaar gas zal verhandelen en daarom 60 Ha industriegrond was toegewezen; hij hoopt dan ook dat Zeebrugge voor de handelsvloot een groot en noodzakelijk scheepsreparatiebedrijf zou krijgen, zonder er echter bij te zeggen waar die dan wel zou moe en komen. Het klonk nogal onheilspellend voor de verdedigers van het kusttoerisme.

### MINISTER CHABERT

De minister van Verkeerswezen sprak minis'eriel wazig en zijn speech paste veel meer bij een kultuurminister dan bij de grote baas van de zeevaartinspektie, die het onze visserij niet altijd zo gemakkelijk maakt.

Wellich niet wetend dat isbeth Liszt het in het Nederlands zingt, citeerde hij de Franse tekst van Jacques Brel, waarin het heet dat Londen een voorstad van Zeebrugge is geworden, en waarmee hij de zaal op zijn hand kreeg.

Volgens de minister zijn alle schikkingen getroffen voor een spoedige realisatie van de zeeluis, hoewel ook hij bezwoer dat in de Belgische havenpolitiek Zeebrugge geen konfliktsituatie mag worden, maar dat er tussen de 3 zeehavens een harmonie moet bestaan niet enkel leidend tot een Belgisch maar wel tot een Europees havenbeleid.

Als charmant spreker eindigde hij charmant met zijn groot geloof in de drukken in de toekomst van Brugge die scone

He, was een luisterrijk banket, met een minzame prins, -en geslaagd menu, weinig nieuws en evenveel oude vraagtekens, die onopgelost blijven tot het volgende banket

# TONG EN SCHOL AAN BANDEN

(vevolg van blz 1)

stijgen, mag, op basis van de aan België toegewezen kwota, voor 1975 minstens op een min-opbrengst van 40 miljoen fr. worden gerekend. Hoe zwaar een dergelijke aderlating ook moge aankomen, voelt men toch intuïtief aan dat een ingreep NU te verkiezen valt boven een «daiseraler» dat voor de West-Europese visserij, de Belgische inbegrepen, de definitieve doodsteek zou kunnen betekenen.

Algemeen is men ook akkoord dat het voorstel een zeer opbouwende maatregel bevat, nl. het verbod voor schepen van meer dan 50 B.T. en 200 P.K. op tong en schol te vissen in de paaigebieden — een 12-mijlzone — voor de kusten van België, Nederland, West-Duitsland en Denemarken. Hierdoor mag normaal een vlugger herstel van de stocks worden verwacht, hoewel hierbij dient aangetekend te worden dat deze kwestie van de paaigebieden in de toekomst door het wetenschappelijk onderzoek nog van meer nabij zal dienen gevolgd te worden.

De overheid zou hier alvast een eerste nuttige hulpmaatregel kunnen treffen, door aan het Rijksstation de nodige armslag te geven om

deze hoogst belangrijke zaak van onderzoek in een toezicht op de paaigebieden naar behoren te kunnen vervullen.

Nog andere voorzieningen en maatregelen zullen van overheidswege moeten getroffen worden. In de eerstvolgende moeilijke maanden en jaren mag onze zeevisserij niet aan haar lot worden overgelaten.

De Bedrijfsraad voor de Visserij heeft deze week beslist onverwijld een zo ruim mogelijk onderzoek te doen en advies uit te brengen over de gevolgen van het invoeren van kwoteringssystemen op de rendabiliteit van de vaartuigen en op het inkomen van de bemanningen. Alle aspecten van het in de toekomst te voeren beleid inzake kredieten voor nieuwbouw en andere structurele maatregelen, zullen daarbij ter sprake moeten komen.

In de huidige situatie en met het oog op de te verwachten ontwikkeling dient zonder dralen te worden ingegrepen, en liever vandaag dan morgen.

De overbevissing is een bijzonder ernstige bedreiging voor al wie van het visje leeft. Het komt er nu op aan te redden wat er te redden valt.

— P.V.

## Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Na een paar maanden durende verlofperiode kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart opnieuw bijeen te Oostende. Meerdere zaken stonden op de rol maar wegens het niet opdagen van getuigen werden slechts drie gevallen behandeld.

Voornaamste zaak was wel de verdwijning van de 21-jarige matroos Redgy Jonckheere aan boord van de treiler O.231 „André-Monique” begin van het jaar. Terzake wordt schipper Henri Cloet onderklaard maar deze weet al evenmin klaarheid te brengen. De feiten deden zich voor bij een fikse storm met windkracht 10. Op een bepaald ogenblik begaf de ongelukkige visser zich naar het achterschip en bleef sedertdien vermist. Hij droeg een vismand bij zich waarin enkele broden lagen. Het brood werd terug gevonden maar de mand evenals de matroos bleven onvindbaar. Vermoed wordt dat Redgy Jonckheere tijdens het rollen van de treiler over boord werd geworpen. Schipper Cloet in ieder geval te bevestigen dat er geen water aan dek kwam terwijl het vroeger wel eens meer gebeurde dat bij hevige stormweer zijn vaartuig enkele streken dwars kwam te liggen. Dit gaf evenwel

nooit aanleiding tot gevaarlijke toestanden.

Een andere zaak betrof de aanvaring van het staketsel van de Oostendse haven door de car-ferry „Prins Philippe”. Vermoedens deden inderdaad de ronde dat het vaartuig binnenvarend zou gehinderd zijn door de treiler O.94 „Espérance”. Getuige Beniest, op het ogenblik der feiten van dienst op de tijseinpost, verklaart dat de treiler bewesten de havengeul lag terwijl de car-ferry verderop lag, met name tussen de Binnen- en Buitenstroombankboei. Wel voerde de „Espérance” nog een manoeuvre uit maar volgens getuige gebeurde dit zeer snel.


Tenslotte werd het onderzoek voortgezet inzake het vergaan van de Z.587 „Alca Torda” ter hoogte van Cadzand en waarbij de vijfkopige bemanning gedurende 33 uur op zee in een vlot rondwalpte. Volgens getuige, matroos Asaer, gaf de schipper geen positie op. Hij beval enkel om verder zuidelijke koers te sturen waardoor het vaartuig tenslotte vastliep en zonk. Kort voor het zinken deed zich volgens getuige geen enkel abnormaal feit voor, terwijl hij verder verklaart dat alles stevig was vastgestuwd aan boord.

## ZEEBRUGS VAARTUIG BLEEF AAN KAAI HANGEN

Tijdens het laatste stroomtij en ingevolge de zeer hoge waterstanden die er het gevolg van waren, gebeurde er in de Zeebrugse vissershaven een uiterst ongelooflijk evenement. Het vaartuig Z.459 «Brabo» bleef met zijn bakboordboegrand hangen op een wrijfhoofd langs de Rederskaai. Stel je voor: een groot zwaar schip dat zo maar blijft hangen op een halfronde boord van amper één centimeter breed! Alle gewilde menselijke pogingen om zoiets te willen verwezenlijken, zouden onherroepelijk hebben gefaald. En toch gebeurde dit zo maar. De ter plaatse geroepen bemanning was er stellig van overtuigd dat het schip daar straks wel op zichzelf weer van af zou glijden. Maar dit gebeurde niet. Het tij daalde en de «Brabo»

bleef netjes hangen. Zelfs tot op het ogenblik dat het achterschip al tot de reling onder water kwam. De motor diende gestart te worden, vooruit- en achteruitgeslagen, stuurboord en bakboordroer gegeven, vooraleer de schuit zonder verdere averij van zijn wrijfhoofd schoof. Dergelijke voorvallen zijn eerder uniek te noemen, doch niet te voorkomen in een tijdok. Bij stroomtij zijn er waterstandverschillen van 5m.40, zodat het «loos» in de meertouwen daarop moet zijn voorzien en voegen we daarbij nog een verandering van windrichting en daar is het fenomeen gebeurd. Het zijn van die specifieke voorvallen die het nut bewijzen van onze vismijnwachters, die bijna iedere nacht zulke «meertros-perikelen» tijdig klaren.

## motor bij de vis



met een  
**Bolnes dieselmotor**  
vlug  
uit en thuis

Bolnes dieselmotoren zijn zuinig en betrouwbaar.

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 aan de Lek  
Telefoon 01807 - 4900

## VISHANDEL over te laten

Wegens gezondheidsredenen.

Gelegen aan de Franse grens. — Zeer goed cliënteel.

tel. (056) 58 86 09 - 58 87 00

(7638V)

# REDERS EN VISSERS AAN DE OOSTKUST WILLEN UIT HET SLIJK!

## MAAR WANNEER? WANTOESTANDEN

Wij ontvingen van het Bestuur van de Werkgroep ter verdediging van de visserijbelangen in Zeebrugge hiernavolgende mededeling welke op de groeiende ontevredenheid wijst in Zeebrugse Visserijkringen, waar de vloot het sterkst uitgebouwd werd, de vissershaven een ellendig wroeten betekent, grote vissersvaartuigen alleen nog bij hoogtij kunnen binnenvaren, het lossen en verkopen een warboel is geworden en praktisch niets gedaan wordt om die steeds groeiende vloot te helpen.

Het is ontegensprekelijk een feit, dat de vissers, reders en vishandelaars van de Oostkust, werkers zijn, gedurfde initiatieven nemen en honderden miljoenen, ja een paar miljard in vloot en instellingen hebben geriskeerd.

Dat triestig vissershaventje en vloot van 1945 is uitgegroeid tot een moderne vissersvloot welke ondertussen deze van Oostende met zijn veel betere instellingen van verre overtreft.

Het is een onbetwistbaar feit dat moesten de reders en vishandelaars van Zeebrugge over dezelfde instellingen beschikken als deze van Oostende en dezelfde haven, de uitbreiding ervan zich nog veel sterker zou laten gevoelen. Het zit in de familie van vader op zoon en kleinzoon, van grootmoeder op moeder en dochter!

### EN DE OVERHEID?

Men voelt het duidelijk aan. Er zijn twee strekkingen. Maar de grootste strekking is deze van de grootnijverheid, de koopvaardij en de Zeemacht.

Zeebrugge moet de haven van de Zeemacht worden, waar in en uitgevaren kan worden, want de oorlogspsychose zit er nog altijd in. Miljarden worden er daarvoor nu aan besteed.

Zeebrugge is de haven welke men ook alleen wil voorbehouden aan de grote koopvaardij en de 100 à 200 duizend Tonners.

De visserijvloot en de yachting liggen en varen er in de weg. De miljarden die er aan besteed worden, kunnen en mogen niet dienen voor visserijaangelegenheden.

De vissers en hun reders zijn artisaanaal ingesteld, zijn paras wier aanwezigheid in dergelijk milieu noch gewenst noch gewild wordt.

Is men dan verwonderd dat reders en hun organisaties, waar men al niet zeer organisatorisch ingericht is, waar de leiders amper tijd hebben voor eigen zaken, waar de politiek daar is om hen te verdeelen, zo weinig invloed hebben en aanhoord worden?

Sedert jaren vraagt men plaats voor de schepen. De baggerboten en de yachten liggen er in de weg in de vissershaven, maar..... blijven er.

Van een slipway is er geen sprake, tenzij achter de sluisen om dan ook de scheepsbouwers daar waar ze nu verblijven, te kunnen doen verhuizen om het de reders en herstellers nog lastiger te maken.

Achter de sluisen zou die slipway immers ook nuttiger zijn voor anderen dan de visserij.

Van een droogdok, van uitbaggeren van de bestaande vissershaven kan geen sprake zijn. Het zou honderden miljoenen kosten en waarom dit alles er aan hangen als men ze daar toch zou weg willen.

Zij die het anderzijds goed menen en een nieuwe haven wensen beseffen niet dat dit niet kan en iet mag. Zij beseffen niet dat het de Zeemacht is die daar thuis hoort.

Zij begrijpen niet dat ze daar in de weg zouden blijven varen.

Of de kranige voorstanders van het behoud of het uitbreiden van de haven als vissershaven op een andere plaats, het zullen halen, vrezen we en zal in elk geval in de eerste tien jaar het niet zien gebeuren.

Daarvoor heeft men te grote inspanningen gedaan voor de koopvaardij en voor de Zeemacht en die belangen zijn veel groter dan deze van die kleine vissersmensen en hun aanhorigheden.

P.V.

### HET MANIFEST VAN DE WERKGROEP

Op een ander plaats hebben we het over het banket van maandag jl. te Brugge, waar veel gegeten, gedronken en gepraat werd, maar zeker voor de visserij niets positiefs uit de bus kwam van de talrijke verantwoordelijken (?). Wij zouden beter zeggen ONverantwoordelijken, want aan politiek doen is gemakkelijker dan nuchter zaken beslissen.

Het naar al de bladen gezonden manifest luidt:

In de visserijkringen aan de Oostkust is men niet te spreken over het alsmaar uitblijven van de broodnodige werken aan de vissershaven van Zeebrugge.

Verscheidene van de 136 eenheden-tellende vloot, kunnen de haven niet meer binnenlopen zonder gevaar om, bij laagwater, met kiel en schroef in het slijk te geraken.

Bevoegde diensten en personen beloven steeds maar de haven te zullen laten uitbaggeren doch, vegen ze er aan toe, de kaaimuren moeten eerst verdiept worden. Maar de kaaimuren verdiepen, zegt de minister, zal het voorwerp moeten uitmaken van een meerjarenplan. En het meerjarenplan, zeggen de vissers, kan eeuwig duren!

Bovendien verhelpen deze werken niet aan de problemen van het open neergaande waterpeil in een tijhaven.

Waarom bouwt men geen sluis aan de noordkant van het Albertdok, vragen de vissers zich af. Dan hoeft men de kaaimuren niet meer te verdiepen en de haven niet meer

uit te baggeren. Daarnaast kan nog altijd een kleine tijhaven behouden worden waar kleine vaartuigen ten allen tijde kunnen aanleggen en lossen.

Een werkgroep, bestaande uit afgevaardigden van de sociale partners uit het bedrijf, heeft de zaak ter harte genomen. Onder het thema «Help de visserij uit het slijk» zullen ze dezer dagen voorstellen doen om een normale havenactiviteit van de vloot te waarborgen. Deze vloot was, half 1974, bemand met circa 570 vissers. In functie van de 1.120, op de Belgische vloot varende vissers, meer dan de helft dus.

In de vissersvloot zelf is een slordige 700 miljoen frank geïnvesteerd. Die visvangst biedt werk en welvaart aan heel wat mensen aan de wal, veel meer dan er varende vissers zijn.

Om morgen de kop boven water te houden, moeten vandaag de kieren uit het slijk, oordelen de vissers, en..... zij menen het!

Tot daar dit manifest. Wachten we de toekomst, de plannen en..... de zoveelste beloften af?

## NEEMT DE STAD BRUGGE DE REDERS VOOR EEN MELKKOE?

In onze nummers van 2 en 9 van augustus hadden we het over de ongezone toestand in de vismijn van Zeebrugge, waarbij én reders én vishandelaars aan de stad Brugge elk 6 fr. per gebruikte ben moeten betalen, waar in de andere vismijnen van de kust in totaal slechts 6 fr. per ben hoeft betaald te worden.

Het mag hier als een volledige uitbuiting van visser en handelaar bestempeld worden welke een schande mag genoemd voor een openbaar bestuur, dat het recht niet heeft een concessie te ontnemen of niet meer te vernieuwen om er zelf een winstgevend zaakje van te maken op de rug van de visser.

Destijds werd gemeld dat men machientjes om vis te vervoeren er mee zou kopen. Maar dat is bluf en de brave visser en handelaar voor den aap houden.

Na het inpalmen van de verhuur der kraantjes en het opzij zetten van de vislossersbonden, is nu het zaakje van de bennen er bij gekomen en volgt de visopslag welke men wil inpalmen.

Zou men ons kunnen zeggen hoeveel goedkoper of liever hoeveel duurder het de reder zal kosten? En welke service men hen zal geven. De Rederscentrale Oostkust, heeft een of twee maanden geleden uitleg gevraagd. Daarop is geen antwoord gekomen. Denkt men misschien dat de mensen braaf zullen blijven toezien en dit organisme wel zal blijven laten misleiden om het geld uit de zakken van alle reders te jagen? Of gaan de zaken voor de reders nog niet slecht genoeg?

Men maakt hen wijs dat om een versoepeling of liever een verlaging van die aangerekende tarieven eerst door de Bestendige Deputatie dient geraadpleegd.

Dit zijn praatjes waarmee men alleen brave mensen mee kan paaien maar niet dezen welke de werkelijkheid kennen. Het gaat toch niet

over dergelijke geldklopperij naar willekeur te beslissen zonder de betrokkenen te raadplegen. Wij vragen ons ten andere af, of de stad Brugge een handelaar is. Zou men ons kunnen zeggen waarom het 12 fr. is per ben te Brugge en zes frank elders?

Vergeten de reders dat de zes frank welke de handelaars nu ook voor dezelfde bennen betalen, in werkelijkheid door hen betaald wordt.

De handelaar welke die kosten heeft, moet immers daarmee toch rekening houden bij de aankoop van zijn vis. Waarop wachten handelaars en vooral de reders om klacht neer te leggen bij de heer Gouverneur tegen deze schandelijke uitbating van de visserij en de menselijke onwetendheid?

### En de Visafslag?

Einde van het jaar is ook die concessie ten einde en schijnt men van zin zelf de visafslag in te richten om ook hier bruto een zevental miljoenen in de stadskas te doen binnenkomen.

Wie zal hiervan ook de duts zijn? De vissers! Ofwel is de privéuitbating goed, ofwel is hij te verbeteren of slecht! Maar het zal in elk geval de stad zijn, welke een verbetering inbrengt en de kosten drukt!

Het is een openbaar geheim dat een uitbating in regie niet alleen duurder uitvalt, maar zeer slecht gedaan wordt.

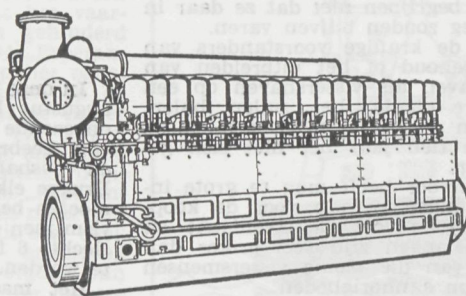
Wij willen niet begrijpen hoe reders en vishandelaars te Zeebrugge zich tegen dergelijke uitbuiting niet verzetten. Want dat zijn dan de administraties of politiekers, die op ontvangsten en zo meer bij hoog en laag spreken van steun aan de visserij. Groter uitbuiting van de goedaardige reder bestaat er niet want het is het visje dus de reder en de visser die het betalen.  
P. Vandenberghe

# denkt u aan hermotoriseren? SWD kan u in enkele weken een motor leveren!

Als grootste fabrikant van motoren voor visserij en binnenvaart in Nederland, kan SWD u niet alleen de meest economische, maar ook de snelste oplossing voor hermotorisering bieden.

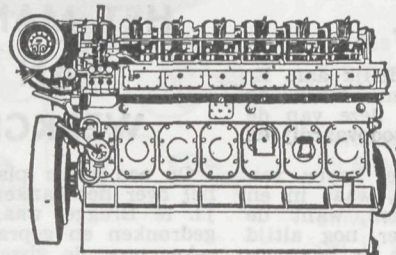
Binnen enkele weken leveren wij u onze motortypen

## F240



800 - 1500 pk  
750-1000 omw/min  
4-takt  
6-8-9 cilinders

## DR210



320 - 800 pk  
750 omw/min  
4-takt  
6-8 cilinders

Neem contact op met Stork-Werkspoor Diesel. Wij willen u gaarne inlichten over de mogelijkheden die wij u op korte termijn kunnen bieden. Vraag naar de heer Schokker, toestel 122.



## STORK-WERKSPOOR DIESEL

Zwolle, Postbus 608, Tel. (05200) 1 09 87, Telex 42116.

# HET HOE EN WAAROM VAN CORROSIE VAN SCHEEPSSCHROEVEN EN SCHEEPSHUID

Corrosie van mangaan-bronzen schroeven in zee water is een gecompliceerd verschijnsel. In het volgend artikel zullen wij proberen een korte uitleg te geven over het wezen „corrosie” en de methoden ter voorkoming beschrijven.

Veronderstel dat wij een kleine metalen staaf in een electrolyt steken. Een electrolyt is een stroomgeleidende vloeistof, bijvoorbeeld zee water. Het metaal zal op de volgende wijze ontbinden :

Het kleinste metaaldeeltje (atoom) geeft een elektrische lading (electron) af aan de staaf, en het overblijvende deeltje (metaal ion) verspreidt zich in het electrolyt. Er grijpt een chemische reactie plaats aan de oppervlakte van het metaal wat in verbinding staat met het electrolyt dat de door de ionen vrijgelaten elektrische ladingen, afdraagt.

Sommige metalen produceren een grote hoeveelheid elektrische ladingen (electronen) en ionen, andere metalen produceren veel kleinere hoeveelheden. Een metaal wat een kleine hoeveelheid elektrische ladingen (elektronen) en ionen produceert wordt een edel metaal genoemd, terwijl een metaal wat een grote hoeveelheid electronen en ionen produceert, een minder edel metaal genoemd wordt. (Zie fig. 1).

Metalen en hun legeringen kunnen dus gerangschikt worden in een tabel volgens hun graad van edelheid. Deze tabel is bekleed onder de naam „elektrochemische serie”, en varieert naargelang de oplossing welke als electrolyt dienst doet. Voor zee water is de volgorde als volgt :

Magnesium — Zink — IJzer en staal — Gietijzer — Lood — Tin — Messing — Mangaanbrons — Koper — Kopernikkel legeringen — Kopernikkel-aluminium legeringen — Chroomnikkelstaal 18/8 — Grafiet — Goud — Platina.

Laten wij nu eens veronderstellen, dat de twee metalen staven welke in fig. 1 in twee verschillende bakken geplaatst waren, nu in slechts één bak opgesteld zijn, terwijl wij een elektrische verbinding tussen de twee staven, buiten de vloeistof, tot stand brengen. (Zie fig. 2.)

De opgewekte elektrische lading (electronen) zal zich gelijkmatig uitspreiden over beide metalen staven, en zal vloeien van de staaf met de hogere lading (minder edel metaal) naar de staaf met de lagere lading (edeler metaal).

Men zal zien dat het edeler metaal een teveel aan lading krijgt, een lading die veel hoger is dan het ooit door zich zelf zou kunnen opgewekt hebben, met andere woorden, de reactie welke er oorzaak van is dat het metaal oplost kan niet blijven voortduren. (Electronen worden nog steeds afgegeven door het edeler metaal als gevolg van de chemische reactie met het water, doch het metaal corrodeert niet meer.)

Men kan dus besluiten :

1. Het minder edele metaal lost op (doet dienst als anode).
2. Er vloeit een elektrische stroom door de verbindingsdraad.
3. Het edeler metaal wordt niet aangetast (het fungeert als cathode).

## ENKELE PRAKTISCHE TOEPASSINGEN VAN DIT VERSCHIJSSEL

### 1. DROGE CEL BATTERIJ.

Een droge batterij bestaat uit een zinken omhulsel (minder edel metaal) welke een electrolyt in de vorm van een pasta bevat. Een staafje uit grafiet of koper (edeler) wordt in het electrolyt geplaatst.

Verbindt men nu het zinken omhulsel met de grafiet- of koperstaaf, dan zal er een stroom door de verbindingsdraad vloeien.

In de loop van dit proces lost het zinken omhulsel op in het electrolyt, terwijl het grafiet op de koperen staaf niet aangetast worden. (Niet worden en lekken van verbruikte droge batterijen !)

### 2. GEGALVANISEERD IJZER.

Een dun laagje zink wordt op het ijzeren oppervlak aangebracht. Wanneer dit zinken laagje beschadigd wordt, zal het vocht wat uit de omringende lucht gecondenseerd wordt, gaan fungeren als electrolyt. (Zie fig. 3).

De toestand is nu de volgende :

- a. Twee metalen met een verschillende graad van edelheid zijn met elkaar in kontakt.
- b. Er is een electrolyt aanwezig.

Resultaat :

- a. Het zink (anode) lost op.
- b. Er vloeit een stroom tussen de twee metalen.
- c. Het ijzer (edeler metaal), lost niet op, en is dus beschermd tegen corrosie.

### 3. VERTIND IJZER.

In dit geval is er een dun laagje tin op het ijzer aangebracht. Het laagje tin wordt beschadigd door vocht, bijvoorbeeld door vochtige lucht.

Wij zien nu hetzelfde als onder 2. (gegalvaniseerd ijzer) (Zie fig. 4)

- a. Twee metalen met een verschillende graad van edelheid zijn met elkaar in kontakt.

- b. Er is een electrolyt aanwezig.

Resultaat :

- a. Het ijzer lost op (ijzer is minder edel dan tin).
  - b. Er vloeit een stroom tussen de twee metalen.
  - c. Het tin (edeler metaal) lost niet op.
- Bijgevolg, wanneer het tinnen laagje beschadigd wordt, beschermt het niet langer het ijzer, doch zal het integendeel de corrosie bevorderen.

In een volgende aflevering zullen wij iets zien over beschermingsmethoden van schroeven en scheepshuid.

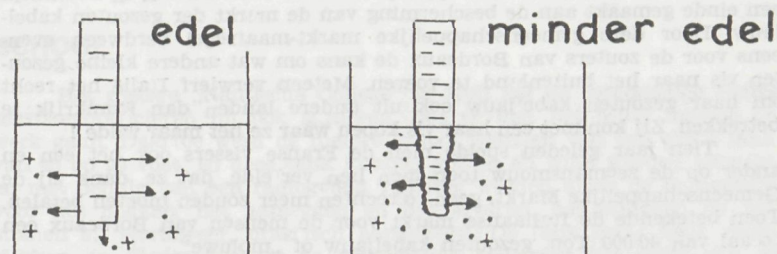


FIG. 1

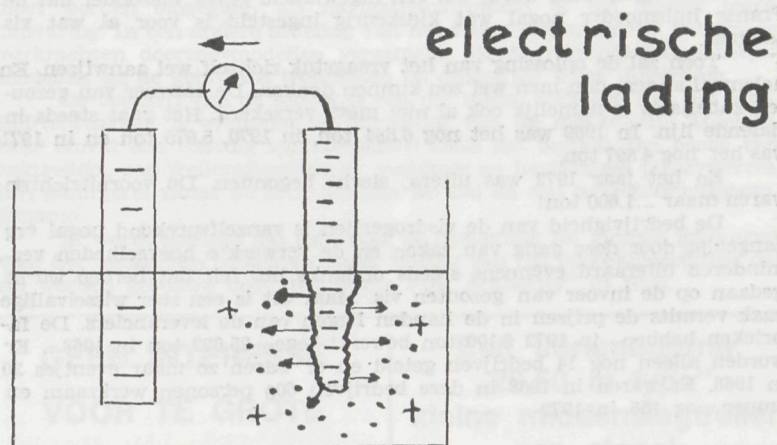


FIG. 2

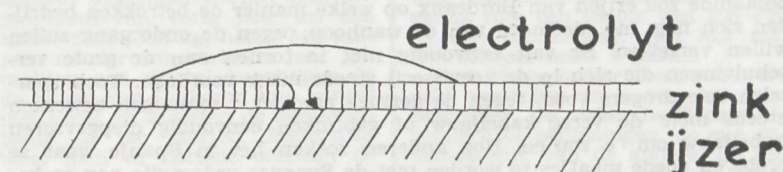


FIG. 3

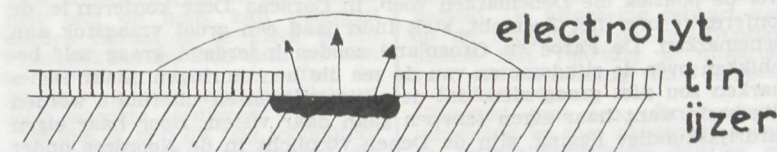


FIG. 4

# PRAKTISEREN

## KABELJAUW (1)

De gemeenschappelijke zeevisserijpolitiek van Europa en het verdwijnen van de «viszouters» zijn de twee factoren die aan de basis liggen van de ondergang van de viszout erijen uit de streek van Bordeaux. Deze toestanden zijn eens het bespreken en het vermelden waard omdat ze enigszins algemene ziekteverschijnselen zijn van het visserijbedrijf zowat overal in West-Europa.

Met het in voege treden van de vrije uitwisseling op 1 februari 1971, gevolg van de gemeenschappelijke markt, werd meteen in Frankrijk een einde gemaakt aan de bescherming van de markt der gezouten kabeljauw. Door deze gemeenschappelijke markt-maatregel verdween eveneens voor de zouters van Bordeaux de kans om wat andere kleine gezouten vis naar het buitenland te voeren. Meteen verloor Italië het recht om haar gezouten kabeljauw ook uit andere landen dan Frankrijk te betrekken. Zij kon met een haar vis kopen waar ze het maar wilde!

Tien jaar geleden spelde men de Franse vissers ook het een en ander op de zetmansmouw toen men hen vertelde, dat ze, dank zij de Gemeenschappelijke Markt, geen toelaten meer zouden moeten betalen. Toen betekende de Italiaanse markt voor de mensen van Bordeaux een totaal van 40.000 ton gezouten kabeljauw of „moluwe”.

Zover is het nu dat er geen buitenlandse markt meer bestaat voor de visverkopers van deze belangrijke Franse haven en daarmee zal het dan ook met de uitvoer van gezouten kabeljauw gedaan zijn. Wat blijft er dan nog over voor deze producenten? De binnenlandse markt? Ze zijn dan het marktonderzoek begonnen, maar 40.000 ton gezouten kabeljauw afzetten in eigen land, wordt wel een ingewikkeld geval, bijzonder dat de Franse huismoeder nogal wat kieskeurig ingesteld is voor al wat vis aangaat.

Toch zal de oplossing van het vraagstuk zichzelf wel aanwijzen. En helemaal anders dan men wel zou kunnen denken. De aanvoer van gezouten kabeljauw is namelijk ook al niet meer verzekerd. Het gaat steeds in dalende lijn. In 1969 was het nog 6.684 ton, in 1970, 5.975 ton en in 1971 was het nog 4.597 ton.

En het jaar 1972 was uiterst slecht begonnen. De vooruitzichten waren maar ...1.600 ton!

De bedrijvigheid van de visdrogerijen is vanzelfsprekend nogal erg aangetast door deze gang van zaken en de verwerkte hoeveelheden verminderen uiteraard eveneens steeds ondanks het feit dat beroep wordt gedaan op de invoer van gezouten vis. Maar dit is een zeer wisselvallige zaak vermits de prijzen in de handen liggen van de leveranciers. De fabrieken hebben in 1972 6.100 ton bewerkt tegen 25.622 ton in 1968... Er worden alleen nog 14 bedrijven geteld en er waren zo maar eventjes 30 in 1968. Er waren in 1968 in deze bedrijven 600 personen werkzaam en amper nog 155 in 1972.

## KABELJAUW (2)

Het valt te verwachten dat nog andere bedrijven zullen verdwijnen in de dichte mist van de moderne economie want de droognijverheid kan en moet helemaal niets verwachten van de reders die eigenlijk ook onder het zwaard van Damocles leven. Verder worden de laatste «zoutvaarders» uit de vaart genomen. Daarmee zal wel het einde beklonken worden van de befaamde zout erijen van Bordeaux op welke manier de betrokken bedrijven zich nog, met de moed van de wanhoop, tegen de ondergang zullen willen verzetten. Er valt eenvoudig niet te tornen aan de grote verschuivingen die zich in de zeevisserij steeds maar voordoen. Toch spartelen vele drogers voort tegen de geringe aanvoer: sommigen bewerken steeds meer de versel kabeljauw of gebruiken eenvoudig diepgevroren kabeljauw om te zouten. Nog anderen zoeken het in Spanje waar ze proberen goede maatjes te worden met de Spaanse reders die nog op kabeljauw varen en waarvan ze wellicht tegen belangwekkende prijzen de nodige vis zouden kunnen verkrijgen.

## LIMIETEN (1)

In het parlement van Kopenhagen werd een druk debat gevoerd over de politiek die Denemarken voert in Caracas. Deze konferentie, de konferentie over het Zeerecht, stelt inderdaad een groot vraagstuk aan Denemarken. De Faroë en Groenland zouden inderdaad graag zelf beschikken over de rijkdommen van de zee die hen omringen. Maar Denemarken zou niet graag zien, dat deze visserijgrenzen uitermate worden uitgebreid want haar eigen schepen gaan daar vissen. Door haar eigen aardrijkskundige ligging, zijn de Denen verplicht in de Noordzee onder de wal te gaan vissen en dit is eveneens geldig in een zekere zin voor de vissers van de Faroë-eilanden. Wil men in Denemarken dus over 't algemeen rekening houden met de Deense visser en hun belangen, dan moet er een politiek van verscheidenheid gevoerd worden.

De beste oplossing zou dus zijn: de 200 mijlsgrens, maar dit enkel voor de kleine landen, die dit zouden nodig hebben d.t.z. de ontwikkelings-

landen en de landen of de streken, die zoals de Faroë en Groenland nagenoeg helemaal afhankelijk zijn van de zeevisserijbedrijvigheid.

Wil men evenwel realistisch blijven, dan moet men toch verwachten dat de meeste landen die aanwezig waren op de konferentie van Caracas voorstander zullen zijn van de economische gebieden voor alle kuststaten wat dan weeral overeenkomt met de verlangens en de werkelijke toestand van de Faroë en Groenland. In deze toestand zal Denemarken al haar middelen aanwenden om te bekomen dat in de gesloten of de halfgesloten zeeën zoals de Noordzee of de Baltische zee, waar de gehele Deense vloot werkzaam is, de zeevisserij zou kunnen worden geregeld op streekvlak tussen de verschillende kuststaten van deze gebieden.

## LIMIETEN (2)

Maar dit antwoord heeft helemaal niet voldaan aan de vertegenwoordiging van de Faroë-eilanden in het parlement. Hij verklaarde dat het Deense antwoord niet helder noch nauwkeurig was. Hij zei ook nog dat indien de Deense afvaardiging in Caracas geen zelfde houding aannam voor de levensbelangen van de Faroë-eilanden, dit zeer ernstige gevolgen zou hebben. Nochtans heeft de man niet verteld welke deze gevolgen wel zouden kunnen zijn.

De minister van Buitenlandse Zaken heeft eraan herinnerd, dat de Deense afvaardiging eveneens een afgevaardigde van de Faroë-eilanden in haar rangen telde en dat hij in nauw contact blijft met de man om te weten welke de werkelijke belangen zijn van de eilandbewoners omtrent de vraagstukken die zich op de konferentie stellen. De Deense minister van buitenlandse zaken heeft er verder nog de nadruk op gelegd, dat hij met alle middelen waarover hij beschikt poogt een standpunt in te nemen die de belangen van de Europese Economische Gemeenschap kan dienen. Maar deze belangen mogen zeker niet tegensrijdig zijn aan deze van Denemarken en de Faroë-eilanden.

## ONRUST

De wijting en de makreel hebben binst het jaar 1973 wel gezorgd voor kopbrekens op de Franse vismarkt; markt- en afzetvraagstukken dan... Voor de makreel bleek het nodig maatregelen te nemen voor de produktie. De gebruikte methoden hebben evenwel niet belet, dat de markt instortte, al hebben de maatregelen wel vruchten gedragen. Het wordt hoge tijd, dat binnenin de Gemeenschap maatregelen worden genomen om de makreelmarkt uit haar treurige toestand op te vissen. Het aannemen van referentieprijzen voor de diepgevroren makreel is een eerste bescheiden stap in deze richting.

Er worden anderzijds zeer moeilijke vraagstukken gesteld door de gemeenschappelijke soevereining. Er is inderdaad een overvloedige manier van vis die per stuk minder dan 500 grammen weegt zowel voor pelagische als voor grondvis. Dit gewicht geldt voor eenzelfde grootte van vis. Deze kwestie verdient van vlug te worden onderzocht door de gemeenschapsdiensten.

Het indrukwekkendste en het meest onrustwekkende van het jaar 1973, is evenwel de belangrijke vermindering van de meeste soorten bodemvis vastgesteld gedurende de laatste vier maanden van het jaar. Het is zeker mogelijk de nodige uitleg op te diepen over deze toestand in de belangrijkheid en de bouw van de vissersvloot, eveneens wellicht in de manier waarop ze te werk zijn gegaan op zee.

Maar dit legt evenwel niet uit waarom zeer goede schepen amper 35 ton hebben kunnen aanvoeren; voor wat de koolvis aangaat en amper 4 tot 10 ton andere verschillende vissoorten voor gewone zeereizen.

## RECHT

De aarde brengt niet genoeg grondstoffen meer voort voor bepaalde industriën. De prijzen beginnen op onrustwekkende wijze te stijgen en de technieken die moeten worden aangewend om tegenwoordig nog grondstoffen op te diepen, worden danig ingewikkeld, dat het wellicht interessanter zal worden de rijkdommen uit de zee te gaan halen. Het gaat niet alleen om petroleum, maar ook om bv. zand en grint. Deze nieuwe nijverheden hebben trouwens reeds een flink stuk weg afgelegd en zover is het reeds, dat ze voor verschillende visserijen een bedreiging beginnen te worden. Zeggen we maar meteen dat zij helemaal geen rekening houden met de zeevisserijbedrijvigheid. Het is alsof de zeevisserij helemaal niet bestaat en het ligt voor de hand dat dergelijke toestand wel eens tot herrie zou kunnen leiden. De meest traditionele bedrijvigheid van de mens, nl. de zeevisserij dreigt overspoeld te worden en hals over kop te gaan onder de golf van nieuwe „zeenijverheden”. Toch verstaan de grote en machtige concerns die op zee werken, dat zij daar, op de visgronden, de eersten waren. Het is niet onwaarschijnlijk, dat het internationale zeerecht meer en meer ruimte omheen de uitbatingen in de hoogzee zal inpalm en de vissers zal verplichten elders te gaan

(zie vervolg op blz. 7)

(Vervolg van blz. 6)

vissen, misschien wel uitsluitend in de Noordzee, de Ierse Zee en de Golf van Gasconje.

Wanneer het om de petroleum gaat, moet de visserij verzekerd worden dat de prospectie op zee haar geen schade zal toebrengen; de zeevisserij moet worden beschermd tegen de zeebezoedeling zowel kronische als tijdelijk, die door de bedrijvigheid van de boringen kan worden veroorzaakt.

Bovendien is het helemaal niet buitensporig als de visserij vraagt aan de petrolmannen dat deze de bedrijvigheid op zee met hun installaties niet zou hinderen. Het is niet zeldzaam rondom de boorplaatzen hopen verlaten materialen aan te treffen. Ook de buizen waardoor de olie naar de wal wordt gepompt, zijn uiterst storend voor het bedrijven van de zeevisserij. Het gaat hier trouwens niet alleen om olietransport, maar eveneens om gasleidingen. Deze leidingen die doorheen de zeebodem liggen, dikwijls over aanzienlijke afstanden, kunnen de korrevisserij zelfs helemaal verhinderen, indien ze niet helemaal werden ondergedolven of zodanig op de zeebodem neergegaten en afgedekt, dat ze geen gevaar vormen voor de korre. Het ligt voor de hand dat de Staten die insinueren met de bescherming van de zeevisserij aan de uitbaters van de boringen de plicht moeten opleggen de visserij te beschermen doorheen een aangepaste wetgeving.

Nu zijn ook de „zandhandelaren” aan 't werk getogen en ze zijn bezig de zeebodem over grote oppervlakten overhoop te gooien. Het ligt voor de hand, dat de korrevisserij in de eerste plaats de grote hinder zal ondervinden van de hopen grond die op de zeebodem zullen ontstaan door het graven van diepe putten. Maar belangrijker is evenwel nog dat we ons mogen verwachten aan een vernietiging op grote schaal van het leven op de bodem van de zee, een leven dat onontbeerlijk is voor een goede vissersland. De doeltingen om de zeebodem te gaan uitbaten moeten juist daarom worden gegeven enkel en alleen maar na een ernstig en uitgebreid onderzoek op wetenschappelijk gebied.

Ook de atoomcentrales op de kusten, stellen grote vraagstukken voor wat de bezoedeling aangaat. Wat gaat men namelijk aanvangen met de radio actieve afval. Over het algemeen zien we nochtans de internationale wetgeving steeds beter gestoffeerd worden. Na de konventies van Oslo en Londen werd een andere konventie in februari 11, ondertekend te Parijs omtrent de bezoedeling van de zee veroorzaakt door rechtstreekse lozingen of door aanvoer langs de waterlopen.

## MOSSELEN

Totnogtoe werd eiwitten uit vis getrokken. Nu is men al bezig met dergelijk gekoncentreerd voedsel uit mosselen te vervaardigen. De uitkomsten van de eerste proefnemingen zijn heel positief en gezien de mossel snel groot wordt toch in bepaalde delen van de wereld zou het

een heel belangwekkende grondstof kunnen worden voor de verdere vervaardiging van proteïne.

De mosselen worden wanneer ze uit de schelp gedaan zijn, gedurende 5 minuten onder stoom gehouden. Dan volgt een korte scheikundige bewerking waarna het schelpdier gedurende twee uren gedroogd wordt. Daarna wordt het gemalen en gezeefd om de eiwitten te scheiden van de afvalstoffen.

Op deze manier kan men voor 13 % van het gewicht eiwit bekomen. Het produkt is helder en heeft de smaak van het schelpdier. Men denkt dan het gebruik van mosselen voor de fabricage van proteïne belangwekkend kan zijn voor Europa waar veel mosselen worden geteeld. De proefnemingen met de mosselteelt in Schotland, de Filipijnen, Venezuela en Chili gaven algehele voldoening. De wereldvoortbrengst moet toegelaten een machtige nijverheid op het getouw zetten voor de vervaardiging van gekoncentreerde eiwitten uit mosselen. Het enige gevaar zou de verschijning zijn van een virus die de weekdieren aantast maar de moderne techniek zou dit wel heel rap kunnen ontdekken.

## SCHOOL

Het nieuwe „Nautische College” te Hull zal de toekomstige Britse zeevisserijofficiëren nu ook aanleren, hoe ze met het schip moeten te werk gaan. Daartoe werd de nieuwe school voorzien van een grote tank van 40 op 20 voet. In deze tank kunnen golven en wind worden verwekt en met behulp van een radiogeleid vaartuig worden aldus de manoeuvres voor het dokken het aanleggen en het afvaren, het bijliggen en het stomen bij stormweer, praktisch aangeleerd. De tank heeft haar eigen dokken en T-pieren zodat de toekomstige officieren het schip van op een paneel naar hertelust kunnen manoeuvreren.

Er bestaan in de school ook modellen die de invloed van vloeibare brandstof in de tanks aantoon op de stabiliteit van het schip evenals de opbouw van ijs op de bovenbouw. Andere uitrustingen omvatten nog een radarsimulator om op de juiste manier aan 'e leren hoe met de radar moet worden omgegaan als navigatieinstrument of als middel tegen aanvaring. In een andere afdeling van het visserijdepartement, hebben de leerkrachten doorsneemodellen verzameld, die de verschillende scheepsmodellen en de gebruikte technieken op duidelijke wijze illustreren.

De boekerij van de school is een der meest volledige van het land. Indrukwekkend is eveneens de uitrusting van de mechanische afdeling. Deze omvat een volledig controlepaneel zoals dat bestaat aan boord van hekreilers, een treildieselmotor, vertikale en horizontale plaatvrieziers, herfstuurgerei vanaf de brug tot aan de kiel en een scheepsbrandpompdynamo.

Er wordt gehoopt dat de school de flumetank zal kunnen gebruiken voor het testen van netten en ander vistuig van het opzoekingsstation dat zal worden gebouwd door de „White Fish Authority” in Hull.

## CARACAS ZONDER EINDE

Zoals men het nu allengs overal weet heeft Caracas weinig of niets opgelost hetzij de duidelijke verschillen van mening te doen uitkomen, enerzijds tussen de conservatieve Europese landen hierin bijgetreden door de twee supermogelijkheden en anderzijds de ontwikkelingslanden en de derde wereld.

Als men vóór Caracas sprak van een eventuele voortzetting te Genève, sprak men te Caracas reeds van Genève gevolgd door een slotzitting terug te Caracas terwijl men er nu reeds en nieuwe conferentie bijgevoegd heeft voor 1976 te Wenen. We mogen dus duidelijk titelen „Caracas zonder einde” niet alleen omdat men er niet kon besluiten en nu reeds van 1976 spreekt maar ook omdat de daar optredende meningsverschillen niet van aard zijn om een einde te voorzien.

Ondertussen maakt men zich in verscheidene landen in visserijkringen ongerust over het feit dat sommige oeverlanden er zouden kunnen toe gebracht worden, bij afwezigheid van concrete resultaten, het recht in eigen handen te nemen en 'ot eenzijdige uitspraak van de territoriale wateren over te gaan. We hebben gezien wat narigheden dit kan leiden met de kabeljauwoorlog tussen Engeland en IJsland. Wat nu echter de onrust in sommige visserijkringen verhoogt is het feit dat Engeland zich buiten de solidaire houding van de E.E.G.-landen geplaatst heeft en dit omdat ze eerst in de Europese Gemeenschap dan de vorige conservatieve regering heeft bekomen!

Of dit soort chantage vanwege Engeland, met als inzet de gemeenschappelijke houding inzake visserijrechten, van aard zal zijn om deze rechten te dienen, mag zeker in vraag gesteld worden. Deze houding is in ieder geval niet goed te keuren, tenware Engeland tenslotte zelfs iets wil zien in een ongebreidelde uitschuiven van de territoriale wateren en hiertoe aangezet wordt door de lokale visserij.

In franse visserijkringen heerst in ieder geval ongerustheid met betrekking tot hun verre visserij, meer meer in het bijzonder de tonijnvisserij ter hoogte van de Marokaanse kusten en de Azoren en 'e voor hun visserij rond IJsland, het Hoge Noorden en de Witte Zee. Net zoals bij ons heerst er ongerustheid in de betrokken kringen wegens de houding van de eigen regering die men minstens met onaanvaardbare onverschilligheid betitelt. Maar zelfs in eigen middens zijn sommigen overtuigd dat het toch geen zo een vaart zal lopen en dat de soep nooit zo heet zal gegeten worden als ze geschept wordt. Alnoewel dit meest uit middens komt waarvan de belangen niet in de verre visserij gelegen zijn, is het toch zeker niet gezond dat men niet alleen aan hetzelfde zeel trekt. Intussen schijnt men toch niet genoeg te begrijpen, ook bij ons, welke gevolgen het verleggen van de territoriale grenzen voor de visserij met zich kan medebrengen vooral als die mensen die aanzienlijke kapitalen in de visserij geïnvesteerd hebben.

## GEEN INTERESSE VOOR TE GROTE SARDIENEN!

De Sardienenkampagne in Frankrijk langs de Atlantiek, op zichzelf reeds middelmatig, heeft nu met nieuwe moeilijkheden te kampen. Alhoewel de aanvoer zich tot midden september herleid had ten overstaan van vorig jaar tot een kleine 3 miljoen kg, hetzij één miljoen minder dan verleden jaar, geraakten een drietal vaartuigen in de haven van Quiberon hun vangst niet kwijt en moesten de sardienet terug in zee storten. Anderzijds bleef men in Lorient beneden de richtprijs en dit alles omdat de aangebrachte sardienet te groot zijn!

De conservefabrieken hebben hier voor geen interesse omdat ze niet geïnstalleerd zijn voor de verwerking van te grote types.

Wij zelf vergelijken deze situatie natuurlijk aan onze sprot, waar het juist andersom gaat en deze eerder niet aan de man kan gebracht worden omdat ze te klein is. In Frankrijk tracht men daar nu aan te verhelpen door een afzet te vinden voor grote sardienefilets en voor gerookte sardienet.

Al met al zijn dit nog schuchtere pogingen in een beginstadium die voor het ogenblik nog geen gewicht uitoefenen bij de aankoop. Het is in ieder geval paradoxaal te noemen dat sardienet geen interesse krijgen vanwege de kopers omdat ze te groot zijn.

## Een ultramoderne „20,50 m.-type” kleine middenslagtreiler van stapel te Boulogne

Te Boulogne ging de „Ressac” te water, een ultra-moderne kleine treiler van 20,45 m lengte, 6 m breedte, 3 m holte met een tonnage van 49,50 Brt. De „Ressac” is uitgerust met een motor van 600 PK en een mazouttank van 16,2 m<sup>3</sup>. Het schroef heeft 4 pallen.

Deze kleine treiler heeft een overdekt voorschip en is van het type hekreiler. De visliet heeft drie afzonderlijke bedieningen, de ene onafhankelijk van de andere. De lieren voor de netten van elk 3 ton zijn achteraan geplaatst. De lier om te winden is zover mogelijk vooraan geplaatst waardoor de brug volledig vrij wordt. De kabestan van 3 ton is eveneens onafhankelijk. Allen te samen werkende ontwikkelen zij een kracht van 18 ton. Het gerucht van de hydraulische installatie is tot 'n minimum herleid. De uitvoering gebeurt van op de brug door de gezagvoerder alleen. Het vaartuig is uitgerust voor een bemanning van 7 koppen.

De kostprijs :  
Uitgerust met een ultra-moderne inrichting en met aanwending van de laatste technische snufjes en vindingen kost de „Ressac” in onze munt omgerekend 9 ½ miljoen.

De motor afzonderlijk kost twee miljoen Belgische franken. We menen dat dit benaderend de prijs is van onze Belgische werven.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Tamelijk onverwacht geraakten er toch nog meer dan 9.000 bennen vis op de Oostendse markt. Deze was vooral dinsdag zeer schraal voorzien, aangezien die dag slechts drie «vluchters» aan de afslag kwamen. Andere schepen hielden hun kleine vangst aan boord in de hoop op beter weer. Ondertussen hadden de drie schepen dinsdag overschot van gelijk om dinsdag hun vangstje aan de man te brengen. De prijzen waren die dag stukken hoger dan de vorige dagen. Daarom verstaan we ook niet goed dat er woensdag dan plots bijna 3.000 bennen vis aangevoerd

worden. Daarvan was dinsdagmorgen op het bord nog niets te merken. Eens te meer werden de te verwachten schepen te laat aangekondigd. De schade hiervan werd nu wel beperkt wegens het tekort aan vis door het slechte weer.

Zeer veel haal deze week, vooral dan op de laatste verkoopdag, toen onverwacht (maandag was er daar nog niets van te verwachten) rond de 1.200 bennen aangevoerd werden. Ook de aanvoer van gul was die dag gelukkig groter dan dinsdag.

Maandag kregen we de grootste aanvoer, die bedroeg rond de 5.000 B. samen met 3.700 kg. tong. De tongvangsten blijven dus erg klein, terwijl de kleine tongen weinig lust toonden om duurder te worden.

Veel goede prijzen voor verschillende vissoorten. Zo was rog zeer duur, kreeg zonnevis, heek, tarbot, griet en rode zeebaars een zeer forse prijs. Bij rode zeebaars echter wel een kwaliteitsverschil dat in de prijs duidelijk merkbaar was. De duurste «bonen» kregen 35 fr., de goedkoopste kregen iets meer dan 20 fr.

IJslandvis was er deze week zeker niet genoeg. Vandaar dat voor leng, schartong, rode zeebaars,

uit heek, vlaswijting, zonnevis, gul, en andere dure soorten.

Voor de Westvangsten werden dinsdag topprijzen betaald toen platjes tot 1.270 fr. kregen en steenpost tot 1.010 fr. kreeg. De andere platvis-sorteringen kregen toen rond de 36 fr. Kabeljauw liep die dag op tot 60 fr. terwijl de duurste gul daar slechts even onder bleef.

Woensdag gingen alle prijzen opnieuw een stuk omlaag.

## MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was opnieuw aan de lagere kant, alhoewel de aanvoer op de maandagmarkt toch groter was dan de op de andere verkoopdagen. Wanneer de tongsoorten aan bod kwamen was er wel belangstelling voor de grotere soorten doch veel minder voor de kleinere tongsoorten, die slechts van 66 tot 98 fr. het kg bekwamen. De grotere soorten schommelden tussen de 118 en de 135 fr. voor de grote en van 143 tot 151 fr. voor de fruits. De kleinere, met de schone kleine en de kleine bekwamen van 88 tot 141 fr. het kgr. De tarbot en de grietsoorten bleven aan de hoge kant in afname. De varia zelf kwam van 60 tot 80 fr. het kgr.

Zeer weinig ronde vissoorten aan de afslag, voorde verschillende kabeljauw- en gulsoorten werden prijzen geboekt die schommelden tussen de 24 en de 42 fr. het kgr. De wijtingsoorten eveneens zeer minime in aanvoer kwamen van 14 tot 38 fr. De hoofdbrok werd gevormd door de pladijsoorten, deze vissoorten werden door praktisch alle vaartuigen gelost. De afname prijzen lagen tussen de 17 en de 26 fr. het kgr. De weinige zeehaalen en zeehonden schommelden volgens sortering tussen de 12 en de 24 fr. het kgr. De steenschol en de Schotse schol schommeide tussen de 16 en de 50 fr. het kgr. volgens sortering. Door de minder gunstige weersomstandigheden van de laatste dagen waren er zeer weinig garnalsoorten aan de afslag, de afnameprijzen lagen tussen de 52 en de 105 fr. het kgr. Ook waren slechts twee vaartuigen van de kreeftenput aan de markt, die vanzelfsprekend hogere prijzen opbrachten voor alle soorten kreeftjes.

Ze kwamen een gemiddelde prijs van 51,42 fr. het kgr.

## Zij hadden pech...

— Op weg naar de garnaalvisserij kreeg de Z.400 een zware zee te verduren zodat het schip overhield, en de bakboordbok oversloeg. Door de woelige zee werd het bovenste van het stuurhuis beschadigd. Ook de radarscanner met voetstuk en de bak waarop de scanner staat, werd in zijn geheel afgerukt.

— Bij het binnenvaren van de Zeebrugse haven kwam de Z.510 Zeemansblik II in aanvaring met de dukdalf waarop een groenlicht is gemonteerd ter hoogte van de Ferry Boats. Schipper Theophil Pauwaert, stond op het ogenblik van de aanvaring op de brug. Hij had het groen licht niet tijdig bemerkt, gezien matroos Eric Van Waes, die vooraan op de bak stond precies in het gezichtsveld stond van schipper Pauwaert. Alhoewel nog vlug achteruit gemaneuvreerd werd, bleek een aanvaring onvermijdelijk. Het vaartuig kwam met de voorsteven in aanraking met de dukdalf, zonder schade te veroorzaken.

— Op The Falls, kreeg de Z.510 onverwachts een zee, die doorheen de patrijspoort sloeg en de automatisch elektrische regelaar overspoelde. Dit veroorzaakte kortsluiting en verbranding van de instrumenten. Nadien werd de hulpmotor ingeschakeld en na een tweetal slepen besloot men koers te zetten naar de thuishaven.

— Op weg naar de garnaalvisserij langsheen de Belgische kust, liep de Z.88 Nova Cura vast op een onder water zittend voorwerp. Door de hevige ruk, is de aandrijvingsas van de lier gebroken. Daar de boel niet meer kon gewonnen worden, vroeg schipper Willy Rammelom om sleephulp via de radio. De Z.494 Lucke Strike die amper op 1 mijl verwijderd lag, kwam hulp bieden en nam de Z.88 op sleep naar Zeebrugge.

● Te koop aangeboden : **VIS-KOTTER**. Lang 25 m., breed 5,60 m. Bouwjaar 1969. Kromhout dieselmotor type 6FD 240 500 PK. Van de brug af bedienbare winch. Radar, Automatische Pilot Decca. Gekoeld Visruim. Aanvragen : L. Marijs, Schoolstraat 7, Vlissingen, tel. 01184-6193. (7640V)

## BOKKENVISSERIJ !

## EEN REKORD IN DE VISMIJN ?

Dinsdagmorgen heeft men misschien een rekord van de verkoopsduur voor een tweede marktdag van de week gevestigd. Om zeven uur begonnen was de verkoopbeurt, met één enkele ploeg, te 7u.18' geëindigd. Er waren drie vaarwegen aan de afslag die dan nog waarschijnlijk binnengelopen waren voor het slechte weder! De vis werd geveld aan een gemiddelde prijs van 2.000 fr. de ben met grote gul en aan 2.600 fr. de ben. Vanwege de kopers hoorde men allereerste klagen over de volstrekt onvoldoende visaanvoer in onze stedelijke vismijn. Uitdrukkingen zoals „ze kunnen binnenkort een museum van de vismijn maken“, „waarom moeten we hier nog een pikhuis huren en met personeel zitten“, „Oostende - Europaven voor de vis“, „we gaan binnenkort petatite-frite en cremeglas verkopen“ enz... kon men zowat ten allen kante horen. Gelukkig dat er nog enkele IJslandvaarders zijn, moest men deze inderdaad wegemen dan wordt het zeker een ramp. Als nu met het komende haringseizoen verscheidene koppels deze visserij gaan beoefenen dan zal het inderdaad bedroevend worden voor de traditionele viskommercie.

**Nota der Red. :** Men vergeet dat het zeer slechte weder daarvan oorzaak was, want woensdag waren er tegen alle gewoonten in, nog tien vaartuigen met mooie vis ter markt.

## HODI STRAALBUIZEN ZALTBOMMEL

tel. 00-31-4180-2654

schelvis en koolvis nog steeds hoge prijzen genoteerd werden. Ook de uitvoer kon nog meer dan 1.000 fr. de ben betalen voor grote koolvis. De spanvissers deden het ook betrekkelijk goed. Toch grote opbrengstverschillen die dan natuurlijk voortkwamen uit het verschil in vangst. Rond de 800 bennen voor het ene en slechts 350 bennen voor het andere span.

Ook voor de kanaalschepen lagen de opbrengsten nogal ver uiteen. Ook hier lag de grootte van de vangst aan de basis. Een tegenwoordig niet meer zo dikwijls aangevoerde vangst rog liet de O.275 toe een opbrengst te bereiken van even boven de 500.000 fr. Ook de vangst van de O.66 werd zeer duur verkocht en bestond in hoofdzaak

## VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek  
Oude Stationsweg 15  
Zaltbommel Holland  
Tel. 00-31-4180-2654

Vert. voor België  
J. Theunissen  
Terneuzen Holland  
Tel. 00-31-1150-4117

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

(5723V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

20-9	5	60.000	1.306.280
23-9	18	249.550	6.818.683
24-9	3	8.250	285.030
25-9	9	142.200	3.098.180
	35	460.000	11.508.173

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

19-9	9	1.015	49.554	42,-	54,-
20-9	14	1.450	77.523	44,-	75,-
21-9	13	1.282	74.209	45,-	75,-
23-9	2	286	23.610	66,-	100,-
24-9	1	98	7.348	71,-	84,-

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

19/9	7	41.833	1.284.980	30,28
20/09	6	40.794	1.467.184	35,96
23/9	10	68.287	2.399.120	34,18
24/09	5	45.396	1.557.130	34,30

KREEFTAANVOER TE ZEEBRUGGE

19/9	2	8.090	263.940	32,50
20/9	2	6.126	263.650	43,03
24/9	1	4.325	222.400	51,42

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

19/9	21	5.336	281.192	22/105
20/9	20	4.792	235.781	18/109
23/9	3	1.008	70.018	52/105
14/9	nihil			

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

19-9	4	597	17.329	22,-	44,-
21-9	4	358	16.679	39,-	55,-

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

20-9	3	2.300	179.334
23-9	5	15.650	492.031
25-9	5	4.722	202.210

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 19-9-1974

- O.202, IJsland
- O.282, IJsland
- O.129, IJsland
- N.720, West
- O.123, West
- O.312, West
- O.156, West

VRIJDAG 20-9-1974

- O.134, Noordzee
- O.274, Noord
- O.114, Noord
- O.309, Noord
- O.120, West
- O.284, West
- N.719, West

ZATERDAG 21-9-1974

- O.180, Kanaal
- Z.4, Noop Head

ZONDAG 22-9-1974

- Z.502, Kanaal

WOENSDAG 25-9-1974

- O.317, IJsland
- Z.519, Noordzee
- O.243, Noord
- O.206, Noord
- O.315, Noord
- Z.34, Kanaal
- O.151, Kanaal
- N.752, West

GEVRAAGD voor magazijn S.C.A.P., H. Baelskaal 27, Oostende

LOOPJONGEN

Zich wenden burelen tussen 10 en 12 uur.

(966SW-9835N-7608V)

TE KOOP:

Stalen VISSERSVAARTUIG

O.249  
Bouwjaar 1967  
Tel. (059) 70 95 88  
(9908N-7614V)

OOSTENDE

VRIJDAG 20-9-1974

NOORDZEE			
O.279-Z.597	12	505	631.830
NOORD			
O.151	12	200	177.040
O.243	12	285	237.320
O.206	12	210	220.010

MAANDAG 23-9-1974

IJSLAND			
O.317	23	1250	1.326.438
O.324	17	700	881.745
NOORDZEE			
N.708-709	10	800	1.213.910
N.40-41	10	366	492.050
O.35-Z.38	10	558	642.640
O.306-N706	10	350	440.510
KANAAL			
O.83	16	80	3000 433.690
O.275	14	310	700 510.230
O.66	15	185	334.980
WEST			
N.705	10	150	222.580
O.192	8	75	116.810
N.715	5	58	97.730
N.719	4	35	62.900

DINSDAG 24-9-1974

WEST			
O.312	3	70	115.740
N.422	3	45	83.780
O.123	3	50	83.850

WOENSDAG 25-9-1974

NOORDZEE			
Z.209-509	10	820	1.040.210
NOORD			
Z.183	10	840	540.460
O.232	10	220	291.400
O.26	10	260	305.520
O.128	10	330	310.360
WEST			
N.579	9	100	1000 249.960
N.736	3	50	94.530
Z.484	7	170	240.910

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 19-9-1974

Z.421-584	9	300	385.070
Z.547	7	60	300 110.240
Z.459	9	250	300 273.355
Z.598	8	120	146.059
Z.510	8	100	300 224.636
Z.463	9	180	145.620

VRIJDAG 20-9-1974

Z.24	8	160	140.520
Z.484	11	200	250 261.535
Z.575	7	220	170.590
Z.564	11	60	1800 320.690
Z.537	11	60	1600 245.840
Z.14	8	160	900 328.009

MAANDAG 23-9-1974

B.5	14	550	300 668.870
Z.570	2	20	100 35.420
Z.505	5	30	450 111.820
Z.442	3	10	250 50.480
Z.431	12	60	2000 376.980
Z.542	12	70	1700 218.260
Z.429	8	70	1700 302.790
Z.507	9	30	800 199.390
O.224	9	40	98.480
Z.596	18	210	300 336.630

DINSDAG 24-9-1974

Z.496	8	40	1400 273.890
Z.497	5	80	200 146.370
Z.465	10	150	100 283.110
Z.559	9	280	99.910
Z.324	8	320	600 553.850

WOENSDAG 25-9-1974

Z.492	9	1.700	80 333.490
Z.30	9	250	300 530.840
Z.573	9	250	196.760
Z.582	9	120	201.200
			1.262.260

DONDERDAG 26-9-1974

Z.307	7	150	175.210
Z.295	14	2.500	160 590.550
			765.760

NIEUWPOORT

VRIJDAG 20 SEPTEMBER 1974

N.543	152.699	N.700	15.582
N.349	6.573		

Eén bokkevisser met 1.000 kg. tongen en enkele bennen andere vis, en twee kustvissers verkochten de vrijdag!

De tongen kregen niet de prijzen van de woensdagmarkt. Wa ten andere op 't laats' van de week op andere markten ook een algemene tendens was. Zo werden de volgende prijzen geboekt: lappen 120 fr., de 2d 143, de 3d 150 tot 170, de 4d 135, de 5d van 120 à 125 en de kleine werden gemiddeld van 85 fr. de kg. Kleine tarbot en grietjes even boven de 100 fr. de kg. De platvis 30 fr. (kleine aan 500 en 750 fr. de benne). Kleine hoeveelheden rogsorten kwamen van 40 en 45 fr. de kg. Dit waren de marktprijzen van de vrijdag.

MAANDAG 23 SEPTEMBER 1974

N.730	113.550	N.723	110.688
N.591	107.432	N.762	116.541
N.738	43.820		

Vijf „Westvissers" losten 300 bennen vis, en 400 kg. tongen! Alle soorten werden goed verkocht, en de winkeliers hadden bovendien keus in de rare en varia soorten! Tarbot kreeg zijn 160 fr., zonnevis, grieten en staarten stonden op het peil van 100 fr. De tongen werden gekocht aan 145 voor de lappen, de 2d 154, de 3d 165, de 4d 170, de 5d 140 en de kleine van 110 à 115 fr. De groots e gullen van 2.000 à 2.200 fr. de benne. De andere soorten van 1.800 tot 1.500 voor de „voorkleine". Platvis: 1.250, drielingen 1.100 tot 1.200 fr., de kleine visjes van 800 tot 1.050 fr. Grote wijting 1.670, kleine 1.070. Rogsoorten: moerroggen 2.300 à 2.500 fr. de bennen, tilten 2.210, scherpstaar en 2.100 en 1.800 fr. de benne! Groots e soort, middenslag 44, en kleine 30 fr. Andere soorten zoals rode soldaten, robaards, speurhaalen, waren maar in kleine hoeveelheden op de markt, en kregen doorgaans hoge prijzen!

WOENSDAG 25 SEPTEMBER 1974

N.720	51.432	N.346	56.717
N.345	38.382	O.156	45.791
N.700	9.888		

Kleine vangsten, gevolgd stormweer! Alles samen 80 bennen vis, met + 700 kg. tongen. De N.720 zorgde voor ronde vis (gullen), O.156 voor variatie en de andere vaartuigen voor de tongen, met praktisch geen andere bij!

De tongen werden gekocht aan 130 tot 165 fr voor de 5 eers e soorten, wijl de kleine 100 fr. kregen. Tarbot kreeg evenjes 200 fr. de kg. voor de grote stuks, de middenslag zelf 150 fr. Rode soldaten 2.100 à 2.300 fr de benne, de 2d soort 1.600 fr. ! Wijting 1.100 à 1.300 fr. voor de grote, kleine 850 fr. Weing rogsorten, welke gekocht werden aan 45 fr. de kg.

Weinig platvis welke 45 à 50 fr. kreeg, en waar zelf één benne visjes eventjes 2.100 fr. kreeg! Visserij en weersoms andigheden zijn twee factoren welke van elkaar afhangen!

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	23-9-1974
Schelvis	
Groot	20,20-37,80
Middel	20,—-35,40
Klein	16,20-27,80
Kabeljauw	22,80-27,60
Gul	24,—30,20
Wijting	28,80,—
Schaat	52,—,—
Zeebaars	20,80-35,40
Leng	20,20-52,—
Schartong	11,—26,60
Heilbot	62,—105,—
Koolvis	19,80-24,—
Hondstong	6,—37,40
Zeewolf	19,40-36,—
Staart	75,—82,—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	23-9-1974	24-9-1974	25-9-1974
Lappen	113,4-118		113 -121
Grote	117,6-128		121 -132,8
3/4	143,6-145,6		145 -149
Blok	129,8-133,8		135,4,—
voor-kleine	110,2-114		112 -120
kleine	92,—,—		93,60,—
slips	83,80,—		87,—,—

Zeebrugge

Soorten	23-9-1974	24-9-1974	25-9-1974
grote	118 -123	124 -126	
blok	128 -131	134 -135	
fruit	143 -146	150 -151	
schone kleine	135 -138	138 -141	
kleine	88,—90,—	105 -120	
tout petit	77,—80,—	98,—,—	
slips	66,—69,—	82,—,—	

Nieuwpoort

Soorten	23-9-1974	24-9-1974	25-9-1974
Tong I	145,—,—		132,—,—
Tong II	155,—,—		165 -167
Tong III	166,—,—		165,—,—
Tong IV	160 -170		140 -163
Tong V	140,—,—		123 -139
Kleine	112,—,—		100 -123

PLADIJS

Oostende

Soorten	23-9-1974	24-9-1974	25-9-1974
Grote			25,80,—
grote iek	30,—,—		24,—25,60
kleine iek	22,—28,—	35,—38,—	21,60-23,40
derde slag	25,—,—	33,—36,—	24,—,—
platjes	17,40,—	25,40,—	19,—20,—

Zeebrugge

Soorten	23-9-1974	24-9-1974	25-9-1974
I	20,—22,—	22,—23,—	
II	22,—23,—	21,—23,—	
III	23,—25,—	22,—26,—	
V	22,—24,—	22,—25,—	
IV	17,—18,—	19,—21,—	

Nieuwpoort

Soorten	23-9-1974	24-9-1974	25-9-1974
Moeien	25,—,—		45,—,—
grote pladijs	25,—,—		45,—,—
drielingen	16,—21,—		30,—41,—
platjes			

HOGERE AANVOER VAN WITTE TONIJS VOOR DE FRANSE EN SPAANSE VISSERS

De aanvoer van witte tonijn is zeer bevredigend voor de Spaanse en Franse vissers en ieder geval merkbaar hoger dan in de overeenkomende periode van 1973.

ENKELE CIJFERS :

De gezamenlijke aanvoer van de twaalf Franse aanvoerhavens bedraagt op 1 september 5 miljoen 260 duizend kgr. tegenover 4.797.000 kgr. voor de overeenstemmende periode in 1973. Hiervan werden 4 miljoen 500.000 kgr. door de conservefabrieken opgenomen terwijl deze voor de ganse campagne van 1973 slechts aan 3.623.000 kgr. geraakten. Hierbi komt nog dat voor 1974 de vaartuigen voor een vierde en laatste vangst uitgevaren zijn.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 27 SEPTSMBER 1974

IJSLAND :  
O.182 met 500 bennen, t.t.z. 10 b. kabeljauw, 370 b. koolvis, 50 b. bonen, 60 b. gutvis en 10 b. lengen.  
NOORZEE :  
O.94 met 300 bennen, t.t.z. 60 b. gullen, 100 b. schelvis en totten, 20 b. platvis, 40 b. haaien, 35 b. vlaswijting, 5 b. mooie meiden.  
KREEFTENPUT :  
Z.452 met 30 bennen vis en 100 b. kreeften.

MAANDAG 30 SEPTEMBER :

IJSLAND :  
O.316 met 1.000 b., t.t.z. 50 b. gullen, 250 b. koolvis, 500 b. bonen, 80 b. gutvis, 100 b. lengen en 20 b. varia.  
O.288 met 1.400 b. t.t.z. 900 b. bonen en 500 b. vis.  
O.318 met 900 bennen  
NOOP HEAD :  
O.217  
NOORDZEE :  
O.127 met O.303  
KANAAL :  
O.82 - O.181 - O.198  
NOORD :  
O.118 - O.229 - O.285  
WEST :  
O.69 - O.120 - N.752 - N.45 - O.156  
N.720

DINSDAG 1 OKTOBER

IJSLAND :  
O.236  
NOORDZEE :  
N.3  
KANAAL :  
O.254 - O.72  
NOORD :  
O.274 - O.114 - O.309  
WEST :  
O.284

WOENSDAG 2 OKTOBER

KANAAL :  
Z.499  
NOORDZEE :  
O.134  
Wegens de slechte weersomstandigheden zijn deze gegevens onder voorboud.

DE TERUGGAVE OP MAZOUT

Op meer dan 250 reders zijn er na zes maanden, nog maar pas een honderdtal welke hun staten ingediend hebben om teruggave te bekomen van de 0,50 fr. per liter, welke hen door het fonds sedert 1 april is toegezegd.

Zij die in regel zijn mogen zich in de eerste 15 dagen van oktober aan die teruggave verwachten. De anderen zullen minstens nog een paar maanden wachten.

Men weet dat vooraleer men de staten kan indienen, men zijn facturen moet voldaan hebben.

Gaat het dan zo slecht dat, de meer dan 150 reders die hun staten niet ingediend hebben, deze nog niet zouden betaald hebben of winsten sommigen nog geld te vee..

De vangstgronden situeren zich rond de Azoren en voor de Westerse landen zijn het vooral Franse en Spaanse rederijen die deze seizoen visselij bedrijven. Deze visserij wordt vooral bedreven eind juni, juli, augustus en september. In Frankrijk vaart men gemiddeld vier maal uit en daarom spreekt men er van vier campagnes waarvan de grootste aanvoer samenvalt met de maanden juli en augustus.

De aanvoeren van de Spaanse tonijnvissers zijn doorgaans hoger omdat zij ook dichter bij de visserijgronden gelegen zijn. Men telde er begin augustus regelmatige aanvoeren per schip van 25 tot 30 duizend kilogram terwijl voor de Franse vaartuigen dit heel wat minder was, zegge een 15 ton.

Als de laatste campagne, namelijk deze van september even goed uitvalt als de voorgaande, dan zal misschien het topjaar 1972 kunnen gevenaard worden.

In Spanje is de prijs voor de witte tonijn in de laatste weken gevoelig gedaald zodat men in Franse visserijmiddens beducht wordt voor invoer die de prijs op de Franse markt zouden doen dalen. In Frankrijk is er een regelingsprijs van 60 fr. per kgr. terwijl terwijl de prijzen in de markt zich in de buurt van 61/62 fr. voor de volle witte tonijn hielden. In Spanje zijn de prijzen wegens de grote aanvoer in augustus, gedaald tot rond de 40 fr. het kgr. en er werd vernomen dat men in dit land uitvoervergunningen heeft aangevraagd om de markt te ontlasten.

In Franse visserijmiddens wil men echter een controle op een eventuele Spaanse invoer. Zolang de conservennijverheid niet verzadigd is, zou er in feite geen reden tot ongerustheid zijn, maar toch wenst men in Frankrijk een zekere afstand te bewaren. Het is ook om deze redenen dat men midden augustus een taks van ongeveer 0,80 B. fr. ingesteld heeft op iedede geloste kgr. witte tonijn.

Al de vaartuigen van het Franse wetenschappelijk onderzoek werden onlangs verplicht aan de kaai te blijven liggen wegens het intrekken van kredieten die voorzien waren voor het wetenschappelijk onderzoek op de visserijstand. De „Pelagia" die in het bijzonder dit onderzoek op de tonijn uitvoerde, is na zijn eerste uitvaarten ook nielt meer naar de visserijgronden op de Azoren teruggekeerd om het merken van de rode tonijn uit te voeren en de resultaten van vroeger wetenschappelijk werk na te gaan. De Franse middens betreuren dit ten zeerste omdat aldus, vooral in deze tijden noodzakelijke onderzoeken op de visstand door een onaanvaardbare maatregel wegvalien.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	
	23-9-1974	23-9-1974	24-9-1974	24-9-1974	25-9-1974	25-9-1974	23-9-1974	25-9-1974
Tarbot : groot (123)	158	159-180		140	140		155	200
middel (123)	110	89-118		68-108	105		125	150
klein (123)	83	60-64		40	95		100	100
Griet : groot (123)	97	94-102		97	100		100	
middel (123)	82	80-90		80	92			
klein (123)	56,60	68-70		60				
Schelvis : groot	31,40-40	30			27,80-34,60			
middel	27	16			21,60-29,80			
klein	17,40-23,60				12,40-15,60			
Heek : groot	63,40							
middel	42-48							
klein	31,40-36							
Lom								
Leng								
Rog (1)	29-50,20				38-57,40			
Keilrog (123)	48-65,60							
Rog (23)		50-56		52			58	
Tilten (23)		48-50		48			45-50	45
Scherpstaart (23)		40-54		38-48			42	42
Halve mans (23)		42-43		48			36	38
Teelt (2)		38-41		44				
Katrog (2)		11-20		22				
Kabeljauw	30,20-45,40	38-42	36-61	40	33,40-49,40		45	50
Gul (groot)		36-38		42				
Gul (middel)	29,50-38,60	30-34	28-54,60	38-42	20-41,60		30-40	35-48
Gul (klein)		25-28		24-26				
Hozemondhamme	93,40-123,6							
Wijting : groot	29	28-30	31,60	38	29		34	22-26
klein	24,20	14-16	29,60	29-30	11,60		20	17
Schar	7,60-17	11-14	23	10-15	13-18		12-25	30
Steenschol	22-58	16-40	30-54	32-50	28-58,60			
Zeehaai	11,60-20	12-23		24	9-14,80		22	8
Hondshaai	7,80-18,60							
Doornhaai								
Pieterman								
Makreef								
Horsmakreef								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)			25,80					
Kongeraal	12		23					
Schartong	12,80-42							
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk	14-19,40		22					
Heilbot								
Koolvis	23							
Steur								
Zeewolf								
Poillak	35,40-36,20							
Zonnevis	74,40-82,80							
Koningsvis			105					
Vlaswijting								
Zeeduivel		68-128						
Schotse schol								
Zeehond				18			22	24
Bot								
Rode Poon (roobaard)	18-50,20		32-42,60				30-40	
Grauwe Poon (knorh.)	8	12	23,40				22-30	
Rode Knorhaan	7-45		33-48					
Posten		10		15				
Langoesten (midden)								
(klein)								

**Lees "HET VISSERIJBLAD"**

## VAN DAG TOT DAG

Aan de woensdagmarkt van 18 september werd te IJmuiden aangevoerd : 4.875 kg tong; 42 kisten tarbot en griet; 118 kisten kabeljauw; 3 kisten koolvis; 10 schelvis; 52 kisten wijting; 750 kisten schol; 247 kisten schar; 6.831 kisten Haring; 17 kisten makreel; 225 kisten varia.

### PRIJZEN IN GULDENS :

Per 1 kg.: Gr. tong 11,65-10,88; gr. m. tong 10,01-9,65; kl. m. tong 9,44-8,99; tong één 7,34-6,54; tong twee 5,56-5,04; tarbot 12,20-11,38.

Per 40 kg.: tarbot 400-104; griet 224-100; kabeljauw één 98-63; kabeljauw twee 146-100; kabeljauw drie 134-96; kabeljauw vier 132-100; kabeljauw vijf 94-92; schelvis twee 61; schelvis drie 82-57; schol één 75-65; schol twee 76-57; schol drie 84-51; schol vier 54-38; koolvis vier 40; wijting drie 50-25; wijting vier 24-19,20; haring één 34,80-20,20; makreel twee 37-20; makreel drie 49-29; schar 39-12,50; rode poon twee 61-48; rode poon drie 31-18; bot 20-15; steenbolk 25-15; inktvis 55-40; horsmakreel 12,50; baars 28-25.

### BESOMMINGEN :

IEB 28 f3.700; GO 24 f8.700; 26 f7.600 27 f6.600; OD 7 f5.800; 43 f7.400; SCH 2 f5.300; 28 f7.600; 65 f4.400; TH 10 f7.300; 21 f5.700; 36 f8.100; UK 18 f4.200; 56 f4.100; 245 f3.100; VD 15 f 850; 20 f2.300; 25 f3.100; VL 1 f350; TM 7 f100; VL 7 f35; 73 f400; UK 23 en 48 f23.000; 141 en 271 f59.600; 142 en 128 f56.400; 78 en 107 f950; 135 en 145 f550; 200 en 234 f2.000; VD 9 en 115 f1.700.

Aan de vrijdagmarkt van 20 september werd te IJmuiden aangevoerd : 5.710 kg tong; 75 kisten tarbot en griet; 1.332 kisten kabeljauw 129 kisten koolvis; 948 kisten schelvis; 290 kisten wijting; 934 kisten schol; 29 kisten schar; 13.928 kisten haring; 65 kisten makreel en 305 kisten varia.

### PRIJZEN IN GULDENS :

Per 1 kg.: gr. tong 11,68-10,47; gr. m. tong 10,74-9,41; kl. m. tong 9,40-8,97; tong één 6,73-6,43; tong twee 5,68-5,03; tarbot 13,97-11,80.

Per 40 kg.: horsmakreel 21; ham 214; haai 60-15; rode poon twee 59-44; rode poon drie 26-13; bot 16-15; steenbolk 31-18; fint 17-16; schar-tong 57; tarbot 405-100; griet 237-102; kabeljauw één 82-63; kabeljauw twee 126-64; kabeljauw drie 144-76; kabeljauw vier 62-30; kabeljauw vijf 94-38; koolvis één 76; koolvis twee 70-67; koolvis drie 81-75; koolvis vier 62-30; schelvis één 80-67; schelvis twee 50-42; schelvis drie 45-33; schelvis vier 36-26; schol één 80-67; schol twee 69-57; schol drie 76-52; schol vier 61-40; wijting drie 53-25; wijting vier 35-21; haring één 26,80-20; makreel twee 32-20; makreel drie 23-17,60; schar 42-22.

### BESOMMINGEN :

BR 36 f8.780; HU 152 f9.700; EH 18 f3.980; UK 18 f4.610; 56 f1.950; 72 f8.200; 137 f18.060; 138 f11.600; 245 f3.200; GO 1 f8.920; KW 153 f14.600; VL 7 f9.100; 110 f22.200; VD 19 f1.710; 20 f860; 89 f4.750; UK 272

f4.740; VD 234 f18.800; WR 57 f 42.200; LJM 44 f29.700; 29 en 30 f23.300; 207 en 209 f42.000; KW 42 en 135 f59.200; UK 200 en 234 f 11.600; 135 en 145 f6.430; 78 en 107 f3.080; VD 1 en 46 f3.970.

Aan de maandagmarkt van 23 september werd te IJmuiden aangevoerd : 17.975 kg. tong; 173 kisten tarbot en griet; 1.215 kisten kabeljauw; 12 kisten koolvis; 637 kisten schelvis; 1.275 kisten wijting; 2.409 kisten schol; 213 kisten makreel; 241 kisten varia.

### PRIJZEN IN GULDENS :

Per 1 kg.: tarbot 12,11-10,51; gr. tong 10,55-10,09; gr. m. tong 9,88-9,21; kl. m. tong 8,98-8,70; tong één 6,65-6,21; tong twee 5,41-5,03.

Per 40 kg.: krab 25-17; kl. kreeft 100; poontjes 16-21; haai 78-15; rode poon 55-47; steenbolk 39; tarbot 388-104; griet 244-88; kabeljauw één 98-66; kabeljauw twee 118-86;

kabeljauw drie 100-78; kabeljauw vier 98-80; kabeljauw vijf 80-57; koolvis drie 94-60; koolvis vier 57-50; schelvis één 120-76; schelvis twee 112-74; schelvis drie 92-45; schelvis vier 82-42; wijting drie 64-48; wijting vier 58-33; schol één 79-68; schol twee 75-64; schol drie 78-58; schol vier 62-48; haring één 33,80-23,20; makreel één 56-20,40; makreel twee 28-17,60; schar 65-33; tongschar 115-112; schar-tong 64.

### BESOMMINGEN :

KW 24 f16.000; 4 f14.300; 25 f20.590 34 f23.300; 51 f11.800; 55 f10.200; 87 f12.400; 88 f22.700; 101 f14.600; 106 f6.600; 113 f14.300; 121 f18.300; 145 f29.100; 149 f19.300; 150 f13.500; 152 f9.600; 174 f19.900; 175 f21.900; 178 f4.100; 185 f17.900; 187 f16.100; 189 f21.600; 195 f10.700; 210 f5.600; 213 f16.900; 214 f9.000; 217 f10.400; 221 f16.500; 226 f13.500; SCH 117 f16.600; VL 131 f13.200; LJM 20 f8.400; 23 f15.800; 115 f35.100; 154 f18.000; WR 45 f9.200; Spanvissers KW 44 en 85 f93.800; 42 en 135 f59.800.

## Visaanvoer te Den Helder

Week van 16 tot en met 21 september 1974

Met gedurende de gehele week alle dagen een vrij goede aanvoer van de kleine kotters, kon ook deze groep redelijke resultaten boeken. De vangsten van de grote kotters vielen eveneens over het algemeen wel mee, zij het dan de Scholaanvoer niet zo overvloedig was als de voorgaande week, ruim 187 ton tegen ruim 147 ton over de afgelopen week.

Mede doordat enkele kotters moesten blijven overliggen tot maandag, bleef de tongaanvoer eveneens iets achter bij de voorgaande week, toen 105 ton en nu ruim 88 ton.

Een handicap voor de tongaanvoerders was de vrij teggenvallende prijs voor de kleinste tongsoorten, was het verleden week hoofdzakelijk de tong II die in opbrengst erg tegenviel, deze week deelden ook de tong I in de misère.

Daarbij komt nog dat meer dan de helft van de vangst van veel kotters uit de kleinste twee soorten bestond, waardoor de gemiddelde prijs per kilogram aangevoerde tong, varieerde van f 8,12 tot f 6,38 per kg.

Hierdoor liepen ook de besommingen van de kotters nogal uiteen, de hoogste besommer maakte f 27.900,— voor 2861 kg tong (gem. prijs f 7,16) en rond 4000 kg andere vis.

De hoogste tongaanvoer bracht 3169 kg tong aan (gem. prijs f 7,14) met 2900 kg andere vis voor ruim f 27.400,—

Hoewel er geen grote uitschieters waren in de besommingen, wisten toch nog een twintigtal kotters het boven de f 20.000,— te brengen.

Voor de grote scholsoorten werd een goede prijs betaald, terwijl de kleinste soort zich eveneens nog boven de f 50,— per kist wist te handhaven.

### Door 123 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

87.448	kg	TONG	f 628.662,68	van f 1180	f 441
17.491	kg	TARBOT	f 95.786,35	van f 1399	f 149
3.783	kg	GRIET	f 9.536,46	van f 298	f 150
148.710	kg	SCHOL	f 212.739,77	van f 216	f 094
13.070	kg	SCHAR	f 9.348,49	van f 151	f 029
8.165	kg	WIJTING	f 5.130,58	van f 089	f 018
36.490	kg	KABELJAUW	f 66.369,95	van f 279	f 130
12.165	kg	BOT	f 6.409,88	van f 065	f 028
5.025	kg	POON	f 1.312,69	van f 086	f 018
3.795	kg	MAKREEL	f 2.207,00	van f 093	f 032
2.775	kg	HORSMAKREEL	f 405,50	van f 060	f 011
2.430	kg	HARDER	f 5.066,75	van f 289	f 175
1.104	kg	TONGSCHAR	f 2.053,57	van f 250	f 118
710	kg	STEENBOLK	f 321,63	van f 065	f 019
1.545	kg	DIVERSEN	f 2.569,00	van f	f
344.706			1.047.920,30		

## DE TERUGGAVE OP GASOIL AAN DE VISSERIJ IN NEDERLAND

Waar in België de minister van Landbouw de eruggave aan de visserij op 0,50 fr. per liter bepaalde tot einde december en van 1 jan. 1975 tot 31 maart op 0,30 fr. per liter, stellen we vast dat in Nederland de vissersvaartuigen een ristourne krijgen van 0,75 fr. per liter.

We stellen aan onze bevoegde bevoegde bevoegde de vraag af ze de minister v. Landbouw rierop attent hebben gemaakt daar hier in Benelux-verband ons dunkens diskriminatie niet; geoorloofd is en zo wel, zijn we overtuigd dat onze bevoegde visserijdiensten de minister op die toestand zullen attent maken omdat de toestand nu al slecht genoeg is en het maar normaal zou zijn dat onze reders een ristourne van 0,75 fr. per liter zouden ontvangen. Wij stellen de vraag.

## STIJGENDE INTERESSE IN FRANKRIJK VANWEGE DE JEUGD VOOR DE VISSERIJ

De stijgende interesse vanwege de franse jeugd voor de visserij en dan nog vooral uit eigen midden, heeft zich ook voor het nieuwe schooljaar doorgezet. De reden hiervoor heeft men nog niet duidelijk kunnen achterhalen. Sommigen menen dat het ook wel is om de korte leertijd die gevraagd wordt, maar dat was een paar jaren terug toch ook zo. In ieder geval, vanaf Cherbourg tot St. Jean de Luz, hebben zich voor 8 visserijsscholen 450 kandidaten gemeld, hetgeen nog altijd een gemiddelde is van een kleine 60 leerlingen.

Het ten honderd van de jongens uit eigen visserij die zich melden heeft zich nagenoeg verdubbeld. Alhoewel zeer aanmoedigend, zoekt men hier ook nog voor een verklaring van deze plotse opwelling voor het vaderberoep en de zee. Deze stijgende belangstelling heeft het zelfs op sommige plaatsen mogelijk gemaakt een kleine selectie door te voeren vanaf het begin. Ook in Frankrijk is het inderdaad zo dat op de weg van de school tot het beroep nog al wat afvalligen geteld werden. Daarom ook wenst men in Frankrijk de praktijk te vermenvuldigen om de jonge kandidaten zo spoedig mogelijk met de zee en het beroep daadwerkelijk in kennis te brengen en de jonge snaken eens te laten proeven van de praktijk. Men noemt deze praktijk de voorafgaandelijke inscheping of de experimentele aanwerving. Het is duidelijk dat na dit proeven met de zee, slechts de harden, de koppigen en de gematigden zullen overblijven. Men wil aldus trachten te verhinderen dat een tamelijk ten honderd naderhand afvalt. Men tracht deze praktijk nu te veralgemenen voor alle kandidaten die nog niet gevaren hebben. Een dieptepunt in de aanwerving en in de schoolbevolking kende men in de jaren 1968 tot 1970.



# hulp in nood s v

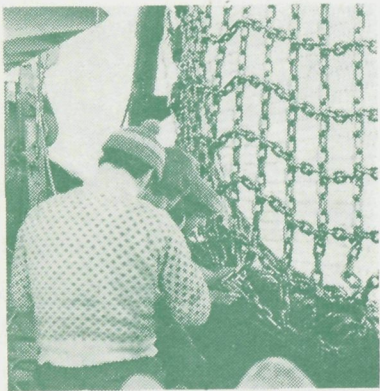
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

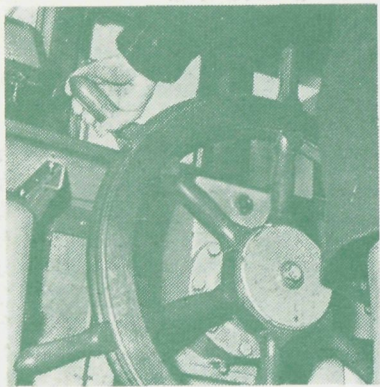
oostende

Tel. (059) 70.16.89

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.