

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VE
OOSTO



het
visserijblad

NU de WINTER SNEL AANTREEDT

BESTEL EEN

DUFFLE COAT



groen 800 F.

blauw 895 F.

1.250 F.

1.520 F.

blauw gevoerd

1.690 F.

B.T.W. 14 % niet inbegrepen

SCAP sv

H. BAELSKAAI, 27, 8400 OOSTENDE — TEL. 70 29 51

(1757N—7737V)

VIJFTIGJARIG BESTAAN VAN ZEEMANSTEHUIS "GODTSCHALCK," OP LUISTERRIJKE WIJZE GEVIERT

Maandag j.l. was het feesten geblazen in het zeemanstehuis «Godtschalck» te Oostende en daarvoor had men ook een dubbele reden. Er was in de eerste plaats het feit dat voornoemde instelling, speciaal opgericht voor op rust gestelde zeelieden en vissers, vijftig jaar geleden plechtig werd ingewijd, en bovendien heeft de huidige directrice, mevrouw Vandenberghe er vijftientwintig dienstjaren op zitten als bestuurster van de instellingen.

Wat dat betreft was een viering dus wel verantwoord en bovendien past het wel even hulde te brengen aan alle mensen die zich dagelijks inspannen om de kostgangers van het tehuis op een voorbeeldige manier verzorgen en dit dan in de ruimste betekenis. Wij vernoemen hier de beheerraad, de leden van het uitvoerend comité en zeer speciaal mevrouw Vandenberghe en haar medewerkers. Ook dat mocht wel even uit de pen, al had men tijdens de plechtigheid helemaal geen te kort aan lofwoorden en dankbetuigingen.



Voorzitter Ghys bracht een verdiende hulde aan mevrouw Vandenberghe die 25 jaar directrice is in het zeemanstehuis (Foto Ronny L.)



De vrolijke noot bracht de 99-jarige Lambert Devos, oudste kostganger van de Godtschalck, die zijn directrice op enkele pakkerds tracteerde en haar zelfs tot een dansje nodigde.

Het begon maandagmorgen allemaal met een mis die opgedragen werd in de dekanale kerk Sint Petrus en Paulus waarop de ganse delegatie stoetsgewijs naar het Monument der Zeelieden op de Albert I Wandeling trok waar een indrukwekkende bloemenhulde plaatsgreep en waaraan ook vele vaderlandslievende instellingen hun medewerking verleenden.

Nadien greep in de konferentiezaal van het Oostendse stadhuis een academische zitting plaats in tegenwoordigheid van vele voorraanstanden uit de maritieme en burgerlijke wereld, meerdere leden van de beheerraad en uitvoerend comité van het zeemanstehuis Godtschalck, vele stadsmandatarissen en uiteraard het personeel van «De Godtschalck» zoals men het tehuis in de Oostendse kontreien pleegt te noemen.

Het was de heer Ghys, voorzitter van de Raad van Beheer, die de aanwezigen toesprak en in de eer-

ste plaats de historiek schetste van het Zeemanstehuis dat op 25 september 1925 officieel werd ingewijd en meteen haar deuren openstelde voor mogelijke kostgangers. Deze kwamen trouwens spoedig opdagen en sedertdien werd in alle omstandigheden voldaan aan de taak die werd opgelegd : een tehuis schenken aan op rust gestelde zeelieden en vissers, zelfs met hun echtgenoten indien dit nodig bleek.

Aanvankelijk ging het leven in het tehuis z'n alledaags gangetje. Geen opmerkenswaardige gebeurtenissen tot de jongste wereldoorlog brutaal een einde stelde aan de rust. Mevrouw Rombouts, toenmalig directrice van de «Godtschalck» zag zich verplicht uit te wijken naar het binnenland waar gedurende de ganse oorlog verbleven werd en van waar ook enkele kostgangers niet meer terugkeerden. Helaas.

(Vervolg op blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

De Godtschalck-instellingen werden achtereenvolgens door de Duitsers en later door de geallieerde troepen bezet zodat het nog tot 1946 duurde alvorens men weer in veiliger oorden belandde. En, het kommerloos leventje kon verder gezet worden. Ondertussen werd mevrouw Rombouts als directrice op rust gesteld en vervangen door de huidige bestuurster, mevrouw Vandenberghe, die in een speciale hulde werd betrokken.

Zij mocht meerdere ruikers in ontvangst nemen waarbij vooral het gebaar van de 99-jarige kostganger Lambert Devos in het oog

sprong. Nog merkwaardig fit voor zijn hoge leeftijd, stapte de gewezen visser de treden op, tracteerde zijn directrice op een paar flinke pakkerds en nodigde haar zelfs tot een dansje. Lol die natuurlijk op luid applaus werd onthaald.

En toen ging voorzitter Ghys verder met zijn toespraak. Hij bracht o.m. hulde aan zijn voorgangers-voorzitters, alle leden die de beheerraad of het uitvoerend comité vormden, de vele instanties die bij springen waar dit nodig is, enz...

Vervolgens greep een ontvangst plaats die werd aangeboden door het Oostendse stadsbestuur en waar Mevrouw Vandenberghe gehuldigd

werd door respectievelijk burge-meester Piers en de h. Halter, secretaris-generaal bij het ministerie van Volksgezondheid die namens de minister het teken van Ridder in de Kroonorde op de borst van mevrouw Vandenberghe spelde.

Namens de Vismijnvrienden mocht mevrouw Vandenberghe ook twee Oostendse poppen in ontvangst nemen.

De feestelijkheden werden besloten met een feestmaal aan boord van het gewezen schoolschip Mercator terwijl ook de kostgangers van «De Godtschalck» op een rijk-geulde feestdis vergast werden.



Na de academische zitting greep een ontvangst plaats waarbij de ganse delegatie van het zeemanstehuis Godtschalck ontvangen werd door het Oostendse stadsbestuur.

EERSTE HARING GEMARKT TE OOSTENDE

Woensdag kregen we dan toch nog — in oktober — de eerste haring op de Oostendse markt.

Het waren in feite de Nederlandse schepen uit Texel, de TX.9 en de TX.33 die de eerste haring van het seizoen lieten verkopen om 7.30 u. woensdagmorgen. De twee eigen koppels de N.708-N.709 en de O.127-O.303 verkochten hun vangst om 9 uur. De prijs lag wel enigszins onder de verwachtingen en lag aanvankelijk rond de 18 fr. Daarna daalde de prijs geleidelijk naar 17, 16 en 15.50 fr het kg. Een prijs die toch wel iets lager ligt dan in het buitenland.

Door de schepen uit Texel werden 338 bennen gelost voor een opbrengst van 272.594 fr. Dat komt neer op een gemiddelde prijs van 16,10 fr.

De haring is van goede kwaliteit en werd gedeeltelijk gekocht voor het buitenland, Frankrijk onder meer.

De eigen spannen verging het iets minder goed. De N.708-N.709 die 593 manden losten haalden een opbrengst van slechts 431.746 fr terwijl de O.127-O.303 die 440 manden in de markt zetten 309.240 fr liet optekenen. M.a.w. een gemiddelde prijs die rond de 11 fr het kg schommelt en het laat zich niet raden dat men toch een iets hogere prijs had verwacht.

JUBILARISSEN GEHULDIGD BIJ RADIOMARITIEME DIENSTEN

Op zaterdag 25 oktober had in het restaurant van het stedelijk zwembad op de Wezenberg te Antwerpen, de jaarlijkse viering plaats van de gedecoreerden en de gepensioneerden van de radiomaritieme diensten van de RTT.

Onder de talrijke genodigden werd de aanwezigheid opgemerkt van de heer Verhoeven, die Minister Chabert vertegenwoordigde, de heer Theys, directeur-generaal bij het departement transmissie, de directeurs Leurs, Caestecker, Geldhof, Moerman. Onder de vertegenwoordigers van de verschillende diensten en syndicale organisaties herkenden we de heren Sienaert, Goossens, Hoebeek, Van Kerrebroeck, Daelemans, Van Steenkiste en Verachttert.

Na het feestmaal, voerde de heer Brabant, hoofdingenieur-directeur van administratie bij de radiomaritieme diensten, het woord. In zijn toespraak bracht hij hulde aan de gevierden. Hij legde de nadruk op de bestendige paraatheid van de radiodiensten, zowel voor tussenkomst bij noodgevallen, als voor het stellen van telegraaf- en telefoonverbindingen tussen schip en

wal. Hij herinnerde daarbij aan de dagelijkse contacten van Oostende-Radio met de «Laatste Generatie». Het vlot waarmede onze landgenoot Fons Oerlemans met zijn metgezellen in 82 dagen de Atlantische Oceaan overstak. Hij bracht de pionierstijd in herinnering: 75 jaar geleden, nl. in november 1900, werd de eerste Belgische mailboot, de «Princesse Clémentine» met radio uitgerust. In de duinvilla Les Pavots te De Panne werd het walstation ondergebracht, dat radiocontact moest houden met het schip.

In 1975 verhuisde de directie en de centrale gewestelijke diensten naar een nieuw gebouw in de Peronstraat te Oostende. Voorzien wordt, vanaf 1977 de operatorenstandaarden met afstandsbediening van het kuststation Oudenburg, ook in dit gebouw onder te brengen. Het zendstation te Middelerkerke werd gemoderniseerd. In het kuststation Antwerpenradio werd het systeem met verkeersleider ingevoerd. Een operator beantwoordt er alle oproepen, en geeft de vervolgende deelnemers de afstand tot binding door naar een collega die dan zongt voor de verdere afwikke-

ling van het verkeer. Het onderhoud van de beperkte radarketen op de Schelde werd aan de radiomaritieme diensten toevertrouwd.

Enkele personeelsproblemen, waaronder de invoering van de 5-dagenweek en de onderbezetting van de kaders wachten nog steeds op een oplossing. Ingevolge de concurrentiële positie van de kuststations schuilt hierin een gevaar voor de radiomaritieme diensten. Als men ziet welke inspanningen worden geleverd op nationaal vlak om onze havens te moderniseren, moeten ook onze communicatie infrastructuur mee evolueren.

De uitbouw van de kuststations mag derhalve niet worden ingedijkt. Hiervoor betrouwt de heer Brabant op het gezond beleid van de verantwoordelijke overheid.

De volgende spreker is de heer Verhoeven. Hij onderstreept de zware economische problemen waarmede de regering te kampen heeft en beklemtoont de noodzaak de produktiviteit op te voeren en de looneisen te matigen. Een geruststelling voor het personeel: de sectoriële overeenkomsten zullen integraal uitgevoerd worden. Hij lo-

genstraft de bewering als zouden de personeelskaders niet meer worden aangepast.

De RTT zal wel nog aanwervingen doen, maar dan meer speciaal in de niveau's 2 en 3, t.t.z. op hoger vlak dan tot nog toe het geval was. Een versoepeling van de aanwervingsprocedure wordt in het vooruitzicht gesteld.

De toepassing van de 5-dagenweek zal niet meer lang op zich laten wachten. Het voorstel berust thans bij het ministerie van openbaar ambt en wordt er volledig door Minister Chabert gesteund.

De heer Verhoeven besluit zijn toespraak met felicitaties en woorden van dank aan de gevierden en doet een oproep tot gans het personeel om de faam van de RTT te verdedigen.

Tot slot richt de heer Goossens, dienstchef van het Zendcentrum Ruiselede, in naam van alle gevierden, op humoristische, maar zeer gevatte toon, een pittig woord van dank aan de Overheid en de colleg's, die dit feest gerealiseerd hebben.

Het feest werd besloten met een gezellig samenzijn.

Aanvoer en opbrengst daalden gevoelig in eerste semester 1975

De eerste zes maanden van 1975 werden gekenmerkt door een geringere aanvoer dan tijdens de overeenstemmende periode van 1974. Nochtans kwamen de prijzen niet hoger te liggen, zodat de totale besomming voor het eerste halfjaar 1975, 72 milj. fr. lager was dan deze van 1974 en 25 milj. fr. lager dan in 1973. Hieruit kan worden afgeleid dat het inkomen van de visser gedurende 2 jaar niet meer is gestegen doch eerder wat gedaald is.

A. AANVOER

a) algemeen

De totale aanvoer in de Belgische havens gedurende de eerste 6 maanden bedroeg 17.980 Ton tegenover 20.292 T. in dezelfde periode vorig jaar; dit is een vermindering van 2.312 T of 11,3%.

De sterke daling van de aanvoer moet in hoofdzaak worden toegeschreven aan de verarming van de visgronden, terwijl anderzijds ook het aantal reizen tamelijk gevoelig is terug gelopen (-233) of 3,1%.

De totale gemiddelde aanvoer gedurende het eerste halfjaar daalde van 2.705 kg./reis in 1974 tot 2.473 kg./reis in 1975.

Globaal beschouwd liep de aanvoer in de drie havens terug, terwijl te Oostende en te Zeebrugge ook de vangst per reis was gedaald.

	OOSTENDE	
	1974	1975
	11.0882 ton — 3.283 reizen — 3.619 kg./reis	10.771 ton — 3.474 reizen — 3.100 kg./reis
ZEEBRUGGE		
	7.543 ton — 3.292 reizen — 2.291 kg./reis	6.455 ton — 3.097 reizen — 2.084 kg./reis
NIEUWPOORT		
	844 ton — 914 reizen — 923 kg./reis	692 ton — 697 reizen — 993 kg./reis

c) per vissoort

- de aanvoer van de IJslandse soorten volgde slechts gedeeltelijk de dalende trend. Onderdaad van IJslandse schelvis werd er 103 ton meer aangevoerd; de aanvoer van andere schelvis steeg met 363 ton (+ 45,4). De aanvoer van koolvis en Noorse schelvis daalde daarentegen.
- de aanvoer van andere dan IJslandse kabeljauw die in 1974 reeds gevoelig verminderde daalde nu tot op een ongekend dieptepunt; de daling 2196 ton t.o.v. de 1e helft 1974 bedraagt niet minder dan 44,8%. Deze vermindering is er dan ook de grootste oorzaak van dat de totale aanvoer in de eerste helft van 1975 met 11,3% lager lag.
- de aanvoer van wijting en roggen bleef nagenoeg ongewijzigd.
- de aanvoer van schol daalde eveneens gevoelig -700 ton of -26,9%.
- de aanvoer van de pelagische soorten daalde eveneens en wordt van steeds minder belang. De aanvoer van haring daalde met 103 ton of -30%; de aanvoer van sprot 70 kg. in 1975 t.o.v. 25 ton in 1974 is te verwaarlozen. Nochtans bedroeg de aanvoer van sprot in 1973 nog 131 ton voor de 1e helft van het jaar.
- de aanvoer van garnaal daalde eveneens spectaculair van 642 ton in 1974 tot 413 ton in 1975 of -35,7%. Eigenaardig is dat daardoor de prijzen van de garnaal wel evenredig stegen van 63,35 fr. tot 95,80 fr. gemiddeld. Dit is het enige geval waar het spel van vraag en aanbod gevolg wordt.
- de aanvoer van Noorse kreeft steeg gevoelig + 50 ton (+ 66%).

B. AANVOERWAARDE

De totale aanvoerwaarde in de Belgische havens daalde van 660.096.963 fr. in 1974 tot 588.385.705 fr. in 1975, dit is een daling van 71.711.258 fr. of -10,8%.

C. VISGRONDEN

1. aanvoer

Waar vorig jaar qua aanvoer de West het belangrijkste gebied was voor IJsland en het Kanaal, (Engels en Bristol) resp. 3251 ton, 3.199 ton, en 3.046 t. komt dit jaar het Kanaal (Engels en Bristol) door een geringe aanvoer stijging op de eerste plaats vóór IJsland en de West, respectievelijk aanvoer 3.070 ton, 2928 ton en 2.503 t.

Er valt ook aan te stippen dat in de maanden mei en juni toen het weer wat gunstiger was enkele reizen naar de Barentzzee (Bering eilanden) gedaan werden met een totale aanvoer van 642 ton voornamelijk Noorse schelvis.

Ten opzichte van vorig jaar is er een sterke stijging van de aanvoer uit de Witte Bank waar te nemen: + 813 ton en een grote daling uit West-Schotland -323 ton en van uit de Kreeftenput: -760 ton.

De aanvoer uit de Kustzee daalde gevoelig.

De verminderde aanvoer uit IJsland kan o.m. uitgelegd worden door het vergaan van de O.288 «LANS» einde 1974.

2. aanvoerwaarde

De totale aanvoerwaarde lag 72 miljoen fr. lager dan in 1974; dit is een vermindering van 10,9%.

De grootste verliesposten waren kustvisserij -22,8 milj. fr., de West -26,2 milj. fr., de Kreeftenput -11 milj. fr., Oost -3,7 milj. fr., de Noord -7,7 milj. fr., IJsland -18,4 milj. fr.

De aanvoerwaarde steeg uit het Kanaal 11,9 milj. Fr., Witte Bank + 15,9 milj. Fr., Ierse Zee + 3,8 milj. Fr. De verminderde aanvoer (-222 T) of -34,7% door de garnalenvisserij kon grotendeels door de hogere prijzen gecompenseerd worden, zodat de totale aanvoerwaarde slechts weinig (0,9 milj. Fr.) dalde.

3. aantal reizen-zeedagen.

In de eerste zes maanden van 1975 werden er 233 reizen (-31%) minder ondernomen dan in dezelfde periode van vorig jaar. Vooral het aantal reizen naar de West, de Kreeftenput en ter garnalenvisserij daalden; er werden daarentegen meer reizen ondernomen naar de Witte Bank en het Kanaal.

4. gemiddelde resultaten per zeedag.

De gemiddelde opbrengsten per zeedag waren bijna overal lager dan die van vorig jaar voor dezelfde periode. De slechtste besommingen kwamen uit de Barentszee: 30.519 Fr./ZD, IJsland 51.201 Fr., West-Schotland 28.185 Fr./ZD. De Noordzee 23.674 Fr./ZD.

De besommingen uit de Ierse Zee evenals die van de Witte Bank waren iets beter dan die van vorig jaar.

Globaal genomen dient onderstreept dat de opbrengsten in vergelijking met de stijging der kosten ver van voldoende zijn.

D. PRIJZEN

De prijzen van de IJslandse soorten zijn geweldig gedaald in 1975 t.o.v. 1974. IJslandse kabeljauw - 62,97%; IJslandse schelvis: - 23,98%.

Ook de prijs van de andere kabeljauw en koolvis daalde gevoelig, respectievelijk - 11,68% en - 20,24%.

De prijs van de andere demersale soorten steeg lichtjes tussen 2 en 5%, behalve die van wijting + 8,28%.

Het enige lichtpunt in de prijzen is de stijging van de garnalenprijs + 51,22%, wat evenwel voor het merendeel wordt teniet gedaan door de geringere aanvoer.

E. OPGEHOUDEN — AFGEKEURD

Gedurende de eerste zes maanden van 1975 werd t.o.v. dezelfde periode vorig jaar veel vis opgehouden, 794.068 kg in 1975 t.o.v. 330.093 kg

(vervolg blz. 4)

(Vervolg van blz. 3)

in 1974 voor respectievelijk 8.329.088 fr en 2.602.792 fr.

Het betrof voornamelijk schol 218.844 kg, wijting 157.742 kg, kabeljauw verre visserij 102.846 kg.

Er werd 12.316 kg afgekeurd in 1975 wat gevoelig meer is dan in 1974 (2.567 kg).

Deze cijfers moeten tot nadenken stemmen, enerzijds is de aanvoer fel gedaald en anderzijds wordt er veel vis opgehouden.

Dit is een fenomeen dat ook in andere E.E.G.-landen is vast te stellen. Er wordt b.v. in het voorjaar minder goede kwaliteit schol gevangen die op de markt slechts de ophoudprijs haalt en dan ook tot vismeel wordt verwerkt. Enkele maanden later zou diezelfde schol een goede handelswaarde hebben. Met deze omstandigheden zouden onze bedrijfsgenoten meer rekening moeten houden, des te meer omdat thans een periode van schaarste is aangebroken en het er op aan komt de opbrengst zo groot mogelijk te houden met een geringer geworden hoeveelheid.

F. AANLANDINGEN IN VREEMDE HAVENS

In de periode januari - juni werd door Belgische vissersvaartuigen eveneens in Engeland, Nederland en Denemarken aangeland. Daar alle gegevens nog niet ontvangen werden voor de periode januari - juni 1975 worden dan ook geen cijfers vermeld.

G. AANLANDINGEN DOOR VREEMDE VAARTUIGEN IN BELGISCHE HAVENS

Gedurende de eerste helft van 1975 hebben opvallend veel Deense vissersvaartuigen in Belgische havens aangeland. De vis die door hen aan wal gebracht werd was vnl. kabeljauw van zeer goede kwaliteit waarvoor dan ook een hoge prijs werd besomd. Deze kabeljauw wordt gevangen rond scheepswrakken in de Noordzee met een nieuwe door Deense vissers ontworpen passieve vistechiek.

Door Deense vissers werd er in de periode januari - juni 1975 190.208 kg vis aangeland voor 4.886.735 fr.

Door Engelse vissersvaartuigen werd 19.561 kg vis aan wal gebracht voor 551.770 fr.

Franse vissers hebben in Oostende 66.412 kg vis aangeland voor 809.460 fr.

H. GEMIDDELDE RESULTATEN VOLGENS BT-GROEP EN HAVEN

De gemiddelde resultaten per BT-groep kunnen als ongunstig beschouwd worden.

Het is slechts bij de kleinere klassen (—30 en 30 — 40 BT) uit Nieuwpoort en de grootste klassen (160 — 200 en 200 — 450 BT) uit Zeebrugge dat er een stijging in de opbrengst per zeedag waar te nemen valt.

De grootste vaartuigen uit Oostende boeken de grootste verliezen t.o.v. vorig jaar.

BOLNES MOTORENFABRIEKEN WERKEN EN EXPORTEREN UITSTEKEND

In verschillende Nederlandse dagbladen werd met grote letters aangekondigd dat de scheepsmotoren fabriek Smit en Bolnes, de belangrijkste industrie van Zierikzee het bedrijf sluit met 205 werknemers op straat.

Velen hebben dit verward met de uitstekende motoren fabriek van Bolnes in Krimpen aan de Lek...

Ondanks de naamverbondenheid is Bolnes zelfstandig en werkt zij normaal voort.

Het bericht over Smit en Bolnes geeft geen wijzigin-

gen in het beleid van Bolnes motorenfabriek van Krimpen aan de Lek. Zij blijven op dezelfde voet doorgaan met :

- nieuwbouw dieselmotoren van 450 - 3.000 pk
- motorenontwikkeling voor de toekomst
- service en reparatie

De heer Van Capellen junior leidt stevig en senior is de kranige waker van wat mag en niet.

Bolnes behoort immers tot de beste motoren van Europa. Dat hebben de Belgische reders steeds ondervonden.

IJSLAND VECHT VOOR ZIJN BESTAAN OF... DE UITBREIDING DER IJSLANDSE WATEREN

Ter overweging

Velen en in het bijzonder Duitsland en Engeland zonder te spreken van de Denen, die nochtans over veel grote treilers beschikken, zijn niet te spreken over de maatregelen welke de IJslandse regering neemt ter bescherming van zijn economie, die voor 75 t.h. afgestemd is op de visserij, waarvan het praktisch moet leven.

Kunnen we het dat land ten kwade duiden ?

Ja zeggen de enen, neen zeggen zij, die er geen belang bij hebben of er dus niet gaan vissen.

Van ons standpunt gezien, menen we de IJslandse zorgen gegrond, voor zover ze geen aanleiding geven tot overdreven eisen met al de verwickelingen die ze met zich brengen. Want ook IJsland moet leven van zijn export. En het zijn juist die artikelen welke men anderen verbiedt te komen vissen, welke men in alle vormen tracht uit te voeren.

IJsland gaat in dat opzicht te ver.

We zijn voorstander van de bescherming der visgronden, maar niet in de zin zoals het thans beslist werd met de beperking der quota's, waarvan de controle veel kosten en zorgen met zich brengt.

Steeds nu nog en zelfs meer dan ooit, geziende verwickelingen welke er zijn door ontstaan blijven we bij het idee dat bepaalde visgronden gedurende bepaalde tijdstippen van het jaar verbieden, een veel effectiever en gezonder maatregel zou geweest zijn.

En dan zou IJsland zijn zones met al de verwickelingen er aan verbonden, niet tot 200 mijl moeten uitbreiden of zou het tenminste minder redenen hebben om het te doen.

Wat geschiedenis

IJsland voert reeds sinds zijn onafhankelijkheid als republiek in '44 een bewuste politiek tot uitbreiding van zijn territoriale wateren.

Een beslissing van het IJslandse parlement in deze zin werd voor het eerst genomen in 1948. In 1951 werd de overeenkomst opgezegd die Denemarken in 1901 met Engeland getroffen had (toen was IJsland nog onder deense soevereiniteit) waarbij dit land tot op 3 mijlen uit de kust van IJsland mocht komen vissen. Een jaar voordien had IJsland reeds alle fjorden en baaien van zijn noordkust voor visserij van vreemde landen gesloten en in 1952 volgde een zelfde maatregel voor alle andere fjorden en baaien en werden de visserijlimieten verlegd tot 4 zeemijlen. In 1958 werden dezelfde grenzen verlegd tot 12 mijlen (de Fransman zegt dat de appetiet komt al etende) en in 1972 tot 50 zeemijlen ! Waar velen gedacht

hadden dat dit het einddoel was dat IJsland zich gesteld had en dat het minstens zeker nog lang zou duren vooraleer dit land dergelijke uitbreidingsbrok zou verteerd hebben, kwam men toch bedrogen uit. Dit land wil werkelijk het onderste uit de kan. Het is zeker een drogreden te schermen met beschermingsmaatregelen tegen uitroeiing, enz..... In dit verband had IJsland zeker heel wat meer kansen tot een overeenkomst met de landen der traditionele visserij op de IJslandse kusten door samen beschermingsmaatregelen te bestuderen en zou er zeker een internationale overeenkomst mogelijk geweest zijn omtrent beschermingsmaatregelen voor bepaalde vangplaatsen en voor bepaalde periodes.

Zelfs naar eigen goedkeuren en waarschijnlijk naar willekeur, beschermingsmaatregelen ten nadele van de eigen vloot uitvaardigen en met deze maatregelen schermen om traditionele visserijen aan de deur te zetten, lijkt ons toch in min of meerdere mate een drogreden. Laat ons het kort stellen, dat IJsland alles zelf wil hebben en hiervoor niet aarzelt om druk en chantage uit te oefenen. Morgen kunnen andere landen met hun grondstoffen, zoals de oliesheids dit reeds deden, ook maar de wetten komen stellen. Hopen we maar dat IJsland dan niet op haar beurt in de kou zal komen te staan en van een onrechtvaardige beslissing gewagen, zoals ze het trouwens reeds deden bij haar toegekend kwantum van de haringvangst ! ! Daar waren de beschermingsmaatregelen wel goed, als ze maar niet tegen haarzelf uitvielen. Vandaar het IJslandse protest !

Na de forse hap in 1972 tot 50 mijl, krijgen we nu ten slotte in 1975 de uitbreiding tot 200 mijl. Verder reiken de ambities van IJsland niet omdat er buiten deze gebiedsuitbreiding toch een soort vacuum heerst wat de visaanwezigheid betreft.

Als IJsland gewezen wordt op het illegaal karakter van deze maatregel en dat dit land toch liever gewacht zou hebben op de eindbeslissing van de internationale zee-recht konferentie, krijgt men te horen, dat men eenvoudig niet langer kon wachten omdat de geplande sessie voor het zee-recht, te houden in New York van maart tot mei 1976, nog zal moeten gevolgd worden van een nieuwe zitting in 1977 voor een eindbeslissing in het gunstigste geval, terwijl daarna nog de ratificaties in de parlementen van de verschillende participerende naties moeten komen. Volgens IJsland kon de bescherming van de visstand in de IJslandse wateren niet zolang meer op zich laten wachten !

Mogelijk. Maar men had het anders kunnen aanpakken.

P. Vandenberghe

KORTE BERICHTEN

GOEDE PLADIJSVANGSTEN IN MORCAMBEBAAI

De zachte zomer en najaar met het mooi weder hebben vooral de rederijen uit Fleetwood toegelaten zeer actief te blijven voor deze periode van het jaar die anders geëist wordt door het wat zwaar briesweder. Dit heeft hen toegelaten rijke pladijvangsten te verwezenlijken, hetgeen naar het zeggen van sommige reders, heel wat rederijen gedeeltelijk uit de miserie geholpen heeft. Letterlijk deelde een woordvoerder mede dat de meeste reders in de rode cijfers stonden en dank zij dit meevallertje met het goede weder en mooie pladijvangsten, effentjes terug in het zwart gekomen zijn bij de financiële instellingen. Alles zal nu afhangen van de komende winter. Indien we niet te veel geplaagd zitten met westerwinden dan kunnen we misschien onze kop boven houden. De oosterwind of zelfs harde winterkoude deert ons niet, aldus zelfde woordvoerder. Met betrekking tot de pladijvangsten was dit één der beste zomers en nazaren met dan nog redelijke prijzen wisten de vissers te zeggen.

DE KANAALILEANDEN GAAN HUN VISSERIJGRONDEN BESCHERMEN

Niettegenstaande de kanaalileanden Jersey en Guernsey tot de Engelse kroon behoren hebben zij toch een eigen gouvernement. Aldus is tot op heden het visserijreglement van Engeland niet op hen van toepassing en komen vooral Franse vissersboten tot op 3 mijl onder de kust van Jersey en tot op 6 mijl van Guernsey. De kanaalileanden zijn nu van plan de Engelse visserijreglementering toe te passen, vooral op aandringen van de eigen visserijmiddelen. Inderdaad komen de Franse vissers vissen met netten met te kleine maaswijdte en vangen heel wat ondermaatse vis.

Eens het Engels reglement in voege zullen de autoriteiten van de kanaalileanden binnen de twaalfmijlgrens de Franse vissers kunnen vervolgen die met onvoldoende maaswijdte vissen of die ondermaatse vis aan boord hebben.

REKORDVANGST AAN PLADIJS VOOR ANKER-SEINEVISSER

De „Rasmine” een anker-seinevisser uit Grimsby bracht na een tiendaagse reis voor de Deense kust, 530 bennen vis in de afslag waarvan nagenoeg 500 bennen pladijs. Ook een paar andere Grimsby vissersschepen kwamen met een mooie vangst pladijs binnen. Van één dezer schepen barstte het net zelfs open toen het binnengehaald werd. De paarvissers op kabeljauw doen het echter niet zo goed als de pladijvissers.

ENGELS REDERSPROTEST ZONDER GEVOLG

Het onderhoud dat de producentenorganisaties van de Engelse Zuid-Westkust hadden met minister Clayton in verband met het protest vanwege de reders de opgelegde nieuwe veiligheidsreglementering die de aanbrenge van kostelijk apparatuur met zich zou medebrengen, heeft geen resultaat gegeven. De Engelse regering wenst hieraan de hand te houden, niettegenstaande de visserijmiddelen er op wijzen dat, voor wat de betrokken schepen betreffen, deze veiligheidsnormen ver buiten verhouding zijn ten overstaan van het nut. Zij wezen er te vergeefs op dat de desbetreffende maatregelen in feite vroeger opgelegd werden voor de verre visserij en het onzinnig zou zijn dit op te leggen voor beurtvisserij van een paar dagen. Ze vroegen de minister hoeveel ongevallen hij denkt te vermijden met deze nieuwe reglementering. Het enige wat de minister kon beloven was een zekere plooibare houding vanwege de toezichters, die nochtans niet zullen aarzelen de vergunning in te trekken van schepen die werkelijk onveilig varen.

Voordien had de minister vrije contacten opgenomen met verscheidene vissers en reders uit Brixham en wees op een zeker fatalisme in de houding van deze laatsten, zoets als „als het ongeval komt, is het omdat het moet komen”. De minister kon hier niet mede instemmen en houdt er aan de veiligheidsnormen algemeen te maken.

OOK EEN SEINE- VISSERS-REKORD IN HULL!

Eveneens langs de Deense kust heeft een seine-visser uit Hull het lokaal rekord verbeterd door 500 bennen, voor het merendeel platvis, binnen te brengen. De vangst gebeurde een 70 mijl uit de Deense kust. Het schip besomde nagenoeg 570.000 B. fr. met prijzen van even boven de 1.300 B. fr. voor de ben.

EEN WEEK ZONDER NIEUWS VAN PAAR-VISSERS!

Een koppel paarvissers uit Grimsby had sinds een week geen nieuws laten horden zodat men zich ten eerste ongerust begon te maken over beide schepen. Radiostations trachtten te vergeefs in contact te komen en verzochten de andere schepen uit te kijken. De oproepen werden om het uur herhaald, maar het duurde nog 24 uur vooraleer een ander vaartuig meldde, beide betrokken vissers over de radio gehoord te hebben binst hun visserij! Men vraagt zich

af waarom de schepen geen regelmatig contact met de thuishaven gelegd hebben om dergelijke angstpsychose te vermijden.

BRITSE IJSLANDTREILER STROOPT IN DE 200 MIJLENZONE

Terwijl de IJslandse minister van Buitenlandse Zaken voor bespreking in Engeland verblijft in verband met de uitbreiding der territoriale wateren, kwam het bericht binnen dat minstens één treiler uit Grimsby zich niet stoorde aan deze maatregel en in de zone van 50 tot 200 mijlen zijn visbedrijvigheden voortzet. Volgens IJslandse berichten was deze treiler aan het stropen alhoewel er voorlopig niet opgetreden werd van IJslandse zijde, waarschijnlijk om de atmosfeer der lopende besprekingen niet te schaden.

SCHOTSE DUMPING- PRAKTIJKEN MET VERSE MAKREEL

In onze vorige uitgave gaven we reeds het bericht weer dat Schotse trawlers op de Minches de makreel kwamen wegvissen om deze dan aan dumpingprijzen naar Frankrijk uit te voeren en wel zodanig dat de gevestigde Engelse visserij hierdoor bij hun Franse afnemers in moeilijkheden komt.

De eerste Schotse trawlers hadden hiervoor Newlijn als basishaven genomen. Thans zijn er nog vijf Schotse trawlers bijgekomen, de „Vijf-Groten” zoals men ze, vanwege hun vangsten in Schotland noemt, die vanuit Plymouth opereren. Het gevolg was, dat in Cornisch de levend-verse makreel zelfs voor sterk verminderde prijzen geen afzet vond, evenals te Falmouth. Onder druk gezet vanwege de traditionele lokale makreelvisserij, overweegt het betrokken ministerie de vergunning voor de Schotse vissers in te trekken, ten ware de Engelse Zuid-West producentenorganisatie samen met de Schotse Vissersvereniging, een oplossing vinden voor de huidige moeilijkheden, waaraan het betrokken ministerie liefst voorkeur zou geven.

De grote Schotse trawlers brengen inderdaad dergelijke hoeveelheden binnen dat ze ook met een verminderde prijs rondkomen, hetgeen niet kan gezegd worden van de lokale vissers die aan dergelijke prijs met verlies in zee gaan. Het is hier dus terug een kwestie van marktordening waaraan zal moeten voorrang verleend worden zoniet zullen de vissers van Cornisch en Falmouth in het verweer komen met harde middelen.

WELKE LANDEN VAARDIGDEN REEDS DE 200 MIJLENZONE UIT?

Alhoewel internationaal geen zeerechtregel is vastgesteld voor een erkenning van de territoriale 200-mijlenzone, zijn er toch reeds verscheidene landen die eenzijdig dergelijke maatregel hebben uitgevaardigd. We noemen op: Argentinië in 1966, Brazilië in 1970, Chili in 1966, Korea in 1975, Costa-Rica in 1972, El-Salvador 1950, Equador 1966, IJsland 1975, Mexico 1975, Nicaragua, Panama 1967, Peru 1952, Sierra-Leone 1971, Somali 1972, Uruguay 1969. Zoals men kan vaststellen zijn het doorgaans onderontwikkelde landen. Het is inderdaad zo dat de genaamde rijke en nijverheidslanden die doorgaans over een vaste regering beschikken meer eerbied opbrengen voor de internationale wetgeving, en dat illustreert zich dan ook in de door deze landen uitgevaardigde territoriale zeegrens. Behalve de 200 mijlgrens hebben verscheidene landen hun grenzen gebracht op 100 mijl, 50 mijl, 30 mijl enz... Volgende industriële landen brachten de 12 mijlenzone in voege: Zuid-Afrika, West-Duitsland, Oost-Duitsland, Australië, Canada, Dene-marken, Spanje, de Verenigde Staten, Frankrijk, Noorwegen, Polen, Portugal, Roemenië, Zweden enz.

VERKOOP DER FRANSE OESTER PER GEWICHT OF PER NUMMER?

De verkoop van de oester in Frankrijk per gewicht volgens de nieuwe officiële indeling in plaats van per nummer, schijnt door de verzenders en uitvoerders niet aanvaard te worden. De nieuwe indeling behelst de oesters volgens hun gewicht in grammen.

De verzenders gaan wel akkoord om de oesters in klassen per gewicht in te delen, maar dan aangepast aan de vroegere indeling per nummer. Aldus zouden we de naevolgende klassen krijgen: 1) van 100 tot 120 gram; 2) 85 tot 100 gr.; 3) van 60 tot 85 gr.; 4) van 50 tot 60 gram; 5) van 40 tot 50 gram en ten slotte van 30 tot 40 gram.

Men komt dus tot zes klassen overeenstemmende met de vroegere nummerindeling, niettegenstaande de nieuwe klassifikatie slechts van 4 categorieën getuigt. Het is inderdaad altijd zo met nieuwigheden, dat men eerst een compromis toepast tussen oud en nieuw en slechts veel later volledig op het nieuw systeem inschakelt.

(Vervolg blz. 6)

(Vervolg van blz. 5)

FRANSE TONIJNVISSERIJ OP DE ANTILLEN

Ook de Franse rederijen op de tonijnvisserij gaan aan prospectie doen in de Antillen met een basis voor hun schepen op de Martinique. De kosten van deze prospectie zullen gedragen worden deels door het „herstelplan”, deels door de producenten. Nochtans is het wachten op het antwoord van het Departement van de Martinique aan wie men gevraagd heeft de voornaamste kosten van de prospectie te dragen. Het is inderdaad zo, dat een eventuele beoefening van de tonijnvisserij in deze wateren, wanneer de prospectie gunstig is, vooral aan de Antillen zou te goede komen, gezien men er een basis zou vestigen, personeel zou rekruteren en eventueel de nevenverwerkende nijverheid zou installeren. Deze prospectie is vooropgezet gezien de uitbreiding der Marokkaanse wateren en de eerder tegengevallene kampanje in deze wateren.

ONDERZOEK OP KWIKAANWEZIGHEID IN DE VISEN OP RADIO-AKTIVITEIT IN FRANKRIJK

In Frankrijk hebben vijf speciaal ingerichte laboratoria bijna 1500 controlemissies uitgevoerd naar de aanwezigheid van kwik in zeeproducten. De onderzoeken op de tonijn, de gewone vis, de mosselen, de garnaal en kreeft en op bereide visproducten. Het gemiddeld aanwezig gehalte van kwik in de onderzochte producten was 0,13 per duizend terwijl het nog aanvaardbaar maximum toegelaten gehalte 0,50 per duizend is vastgesteld door experts van de Wereldorganisatie voor de Gezondheid, in 1972 te Genève. Verder werden bijna 700 metingen op radio-activiteit verricht, waarvan nagenoeg 600 op vis en een 100-tal op mosselen en schaaldieren. De onderzoeken bewezen dat 90 % van de onderzochte stalen volledig vrij waren van radio-activiteit en 10 % een radio-activiteit bezaten die kon verwaarloosd worden vanwege zijn geringheid.

BEDREIGING MET SANKTIES TEGEN WEST-DUITSE SCHEPEN

De IJslandse labourpartij heeft voorgesteld dat haar werknemers-syndikaten geen havendiensten meer zouden verlenen aan West-Duitse schepen in het algemeen, die diensten verlenen aan de West-Duitse trawlvloot die in IJslandse wateren opereert.

Volgens Labourkringen worden deze West-Duitse schepen verdacht het komen en het gaan van de IJslandse kustwachters en patrouilleschepen te bespioneren om dit achteraf door te geven aan de Duitse trawlers, die nog altijd in de 50-miljeenzone opereren.

Bij dezelfde gelegenheid heeft Labour verwittigd dat de IJslandse

dokwerkers zullen weigeren zich ten dienste te stellen van de West-Duitse schepen voor laden en lossen tot IJslandse trawlers terug zullen toegelaten worden in de West-Duitse havens hun vangsten te verkopen. Als in West-Duitsland dock- en bunkerfaciliteiten aan de IJslandse vissersvloot geweigerd worden, dan vindt Labour het normaal, dat dit ook in IJsland aan West-Duitse schepen geweigerd wordt.

Uit één en ander wordt het toch duidelijk, dat bij een eventuele overeenkomst tussen IJsland en West-Duitsland met betrekking tot de territoriale uitbreiding van de IJslandse wateren, men er in IJsland de voorwaarde zal aan verbinden terug in West-Duitse havens aan de afslag te mogen komen. De Oostendse afslag zou dus nog altijd maar een voorlopige wisseloplossing blijken te zijn, hoe men het ook van bepaalde zijde anders wenst te zien. België zou dus best, bij een eventuele overeenkomst, liefst een bepaald contingent IJslandse vis, verplicht te brengen in de Oostendse afslag, trachten af te dwingen.

HEET-WATER, NIEUW EXPORTARTIKEL ?

Zoals men weet, beschikt IJsland over heel wat heetwaterbronnen waarvan sommige zelfs tot een temperatuur oplopen van meer dan 300 graden C.!

Een Zweedse groep onderzoekt nu de mogelijkheid hier een exportartikel van te maken door heetwater per mamouttanks naar Zweden te vervoeren voor verwarmingsdoeleinden. Met aangepaste geïsoeerde tankschepen is men overtuigd nog altijd heetwater aan 80 graden C. te kunnen leveren op de eindbestemming. Gezien de relatief korte reisduur tussen Zweden en IJsland, maximum 3 tot 4 dagen voor de 250.000 Ton-tankers die men hiervoor wenst in te zetten, zou er slechts een 3 graden temperatuurverlies ontstaan en zou de kost van het water schommelen rond de 4 B. fr. de kubieke meter, hetgeen economisch haalbaar zou zijn. De huidige haalbare reserve-omzet van de municipaliteit van Reykjavick alleen reeds bedraagt 30 miljoen ton. Zoals men weet, boort IJsland sinds geruime tijd de heetwaterbronnen aan voor eigen landelijk verbruik.

SAFARIS IN IJSLAND

IJslandse reisburelen organiseren safaris in het IJslandse binnenland waarvan sommige binnenlandse verkenningstochten tot 10 dagen duren. Bij deze laatste safaris treft men vooral buitenlanders aan, waaronder voornamelijk Amerikanen. De binnenlandse trektochten zijn slechts mogelijk gedurende een paar maand in de zomer.

GOED IJSLANDS ZALMSEIZOEN

De afgelopen zomer is in de IJslandse wateren een bijzonder goed zalmjaar geweest. Men schrijft dit plaatselijk ook wel toe aan het bescherming- en herbepotingsprogramma van jonge zalm in de rivieren. Anderzijds was de prijs voor zalm zeer goed en de prijs in de uitvoer naar Frankrijk was gemiddeld 150 B. fr. het kilogram.

OPENING IN DE MORLAIX-BAAI VOOR DE VANGST OP ST.-JACOBSSCHELPEN

De directeur van de gewestelijke afdeling van Zeewezen te Nantes heeft beslist dat de vangst op St-Jacobsschelpen toegelaten is in de wateren van de Morlaix-baai vanaf 17 november tot en met 19 maart 1976. Het vangen wordt beperkt vanaf de maandag tot en met de vrijdag met uitzondering van de feestdagen vanaf 9 u. tot 13 u. tot 12 december en vanaf 9 u. tot 14 u. voor de volgende periode tot 19 maart. Ook werden beperkingen opgelegd betreffende de vangmethoden en vangmiddelen. St Jacobsschelpen van min. dan 10 cm. moeten terug over boord worden geworpen, terwijl evenmin ledige schelpen mogen aan boord genomen worden.

BRETOENSE PROTESTEN TEGEN INVOER ENGELSE MAKREEL

Engelse makreel van 2 tot 3 in één kgr. wordt aan de Franse verwerkende nijverheid, aan de deur van de fabriek geleverd aan 8 fr. het kgr. De Franse producenten zijn overtuigd dat deze makreel beneden de E.E.G.-richtprijs aangeboden wordt in Engeland vermits het vervoer naar het vasteland over de lijn Plymouth-Roscoff zeker nog van 2 tot 3 fr. het kgr. kost. Ondertussen zitten de Bretoenen met de gebakken peren, gezien de eigen zeer geringe aanvoer geen kopers vond tegen... de richtprijs ter plaatse ! Voegen we hier nog aan toe dat het de Schotse vissersvaartuigen zijn die op de zuid-westkust van Engeland de makreel in grote kwantiteiten vangen en aan dumpingprijzen in Frankrijk binnen brengen.

PRAKTISEREN

WANNEER

Wat wordt er gedaan met een havenradar en wanneer heeft een haven een radar van doen ? Ieder havendispatchingdienst zou wel wensen over een havenradar te beschikken om een algemeen overzicht te hebben van de toestand, maar bovendien bestaat er nog de noodzaak van te weten, welke bewegingen een bepaald schip uitvoert, sommige inlichtingen omtrent de positie ten overstaan van een vaarwater en de nuttige mogelijkheid om een vaargebied af te lijnen. Dit zouden dan de posities kunnen zijn van tonnen en andere navigatiemerken of ook wel het leiden van de vaart.

Vanaf welk ogenblik heeft een bepaalde haven een radar nodig ? Het is heel moeilijk een helder antwoord te geven op deze belangrijke vraag. Over het algemeen evenwel zou het antwoord zijn : wanneer de scheepsbewegingen worden belemmerd tengevolge van onvoldoende informatie omtrent de trafiek of andere navigatiefactoren, in dergelijke graad dat de kosten voor een aangepaste installatie er tegen zouden opwegen. Dit voor de hand liggende antwoord vraagt evenwel wat uitleg.

REDENEN

De elementen die er mee gemoeid zijn, zijn de dichtheid van de trafiek, de configuratie van het land, de grootte van het schip, de plaatselijke weersomstandigheden, het type van het schip en vanzelfsprekend de financiële middelen waarover men beschikt. De dichtheid van de scheepvaart terplaatse, is over het algemeen de eerste reden. Deze dichtheid neemt maar steeds toe. Het Lloyds Register leert ons dat het aantal schepen van over de 100 ton gestegen is van 29.000 in het jaar 1900 tot 61.194 in 1974. De grootste toename gebeurt sedert 1948. Deze 29.000 schepen in 1900 hadden een brutotonnage van 29 miljoen ton. In 1974 hebben dit aantal schepen zeker 10 keer deze tonnaam, wat erop wijst, dat de gemiddelde tonnemaat van het schip eveneens toegenomen is.

Zeer grote schepen, van meer dan 100.000 ton, zijn bijzonder kwetsbaar tengevolge van hun geringe manoeuvreerbaarheid bij langzame vaart.

Uiteindelijk hebben we dus meer en groter schepen waarmee de havendiensten moeten afrekenen. De configuratie van het land is anderzijds een belangrijke faktor. Het ligt voor de hand, dat een grote rede die vanop een bepaald punt kan worden overzien, geen zulke grote vraagstukken stelt als een kronkelende rivier. Als de zichtbaarheid nagenoeg ononderbroken slecht is zoals dit het geval is aan de Clyde, dan zal het toezicht op de scheepvaart veel moeilijker zijn dan in de haven Ras Turas in de Perzische Golf (bij gelegenheid een zandstorm daargelaten). Voorwat het type van schip aangaat, is het belangwekkend dat op grond van vermelde cijfers (1974), 6785 schepen op het totaal van 61.194, die 129 miljoen ton meten (uit de 311 miljoen ton) tankers waren en daarvan er 388 meer dan 100.000 ton groot zijn.

(Vervolg blz. 7)

PRAKTISEREN

(Vervolg van blz. 6)

De schepen die vloeibaar olie van alle soorten vervoeren, nemen een groot deel van die cijfers in, maar olietankers zijn bijzonder kwetsbaar tengevolge van de bevulling die kan voortvloeien uit een aanvaring of een stranding.

In feite, indien de zeer grote tankers een bepaalde haven bevaren, kan de grootte van het schip en het type ervan van boven aan de lijst geplaatst worden. Alles wat kan worden gezegd over de belegging (het plaatsen van een havenradar) is, dat er moet gehoopt worden, dat het juiste stelsel het doelmatigst is in haar werking: de juiste uitrusting op de juiste plaats.

KIJKEN (1)

We kunnen even bekijken wat er terzake gebeurt in havens als Southampton, Kaapstad, de Theems, Milford haven, Chedabucto (Canada) en Aberdeen bv.

In feite spelen de grote toename van het havenverkeer en de verscheidenheid van de scheepsoorten de grootste rol. In Southampton varen daar containers, tankers, cargo's, ferries, ro-ro, hovercrafts en yachten. De eerste installatie werd er geplaatst in 1962 en vereiste een eerste aanzienlijke aanpassing in 1972. Er ontstond eveneens een noodzaak om schepen bij slecht zicht individueel bij te staan. De configuratie van het land met rechtover de haven het eiland Wight, is nu ook niet precies zo geschikt. Voor Kaapstad pleiten alle factoren gelijk met de landconfiguratie misschien het minst belangrijk. De dichtheid van de scheepvaart is er belangrijk met snelle containerschepen als vaste klanten. Bij slechte zichtbaarheid wordt de radar veelvuldig gebruikt om de scheepvaart naar de havenaderingen en de ankerplaatsen te leiden.

De Theems is vanzelfsprekend het duidelijkste voorbeeld van de kronkelrivier, steeds vernauwend met een aanzienlijke trafiek. Grote schepen en tankers worden alleen maar aangetroffen in de buitenzakken uitgezonderd containerschepen met aanlegplaatsen in Tilbury. De vorm van het land toont aan, dat een klaar beeld van de rivier vanaf de buitenste grenzen tot aan de Erith kan worden bekomen voor de dispatch in een enkel centraal gelegen punt, n.l. Gravesend.

KIJKEN (2)

In Milford haven vragen de grootte van het schip, het type en de vorm van het land gelijke aandacht wanneer het gaat om zeer grote tankers die gevaarlijke naderingen moeten gebruiken om naar hun ligplaatsen te varen. De weeromstandigheden zijn niet danig goed maar de dichtheid van de trafiek is ook niet danig hoog.

Chedabucto Bay waar de stranding van de tanker Arrow in 1971 aanzienlijke bevulling teweegbracht, lijkt op Milford, al is in dit geval, de configuratie van het land op sommige punten wel minder goed.

Aberdeen, al is het op een veel kleiner schaal dan de andere genoemde havens, is een schitterend voorbeeld van «opstopping» tengevolge van de dichtheid. De oliescheepvaart, tankers en vissersvaartuigen vechten omzeggens met mekaar voor de beschikbare vaarruimte en alle andere factoren zijn daardoor van minder belang.

PRIJS

Er zijn vele havens in de wereld die er deugd zouden van hebben over een havenradarstelsel te beschikken. Thans bestaan er ongeveer 250 waarvan 200 door Decca werden geplaatst. Deze maatschappij heeft een specialiteit gemaakt van deze tak van marineradar. Enige jaren geleden kostte de eerste generatie van dergelijke installaties zeer duur daar ze speciaal moesten gebouwd en ontworpen worden. Maar tegenwoordig is het wel mogelijk door het gebruik van transistoren, deze installaties te doen aan aanvaardbare prijzen. Er kunnen immers ook standaardstukken van de gewone radar in gebruikt worden.

Daar radar (nog) niet rond de hoeken kan kijken is het nu gewoon onbemande radarstations te plaatsen die hun inlichtingen overseinen bij middel van een microgolfschakel naar een centraal gelegen station. De radar controle wordt verricht bij middel van U.H.F. radio verbinding, landlijn of standaardtelefoon. Vele jaren ervaring werden nu al verzameld. Dit is een belangrijk pluspunt wanneer men weet, dat er veel vraagstukken worden gesteld bij de bouw van torens, tot 200 voet hoog in onherbergzame gebieden.

Decca Haven Radar Systemen bestaan in drie maten: de HR 09, HR 18 en HR 25. Deze cijfers geven de maat van de tastantenne in voet. Ze hebben allemaal een 20 Kw transciever en 16 duims-beeldkasten.

TECHNIEK

De 9 voet scanners komen eveneens voort van de scheepsradar maar de 18 en de 25, zijn speciale haventestellen. De solide state bouw wordt er in aangewend, zodat de enige temperatuur verwekkende delen nog de magnetron en de straalbuis zijn. In ieder geval kan de apparatuur worden aangepast en vergroot, zoals b.v. het bijplaatsen van schermen om tegemoet te komen aan de bijzondere vereisten van ieder haven. Daar waar een maximum aan bruikbaarheid van het grootste belang is, kan een tweeledig kanaalstelsel gebruikt worden in dewelke alle elektronische eenheden dubbel zijn; de dual transcievers voeden een enkel luchtnet langs een op afstand bediende golfgeleiderschakeel. Het ontwerp is dusdanig, dat de reservezender in volle bedrijf kan worden gehouden, zodat het helemaal mogelijk wordt, normaal voort te werken wanneer een defect optreedt of wanneer er onderhoudswerken moeten worden uitgevoerd aan het hoofdtoestel.

De toestellen die werden geplaatst, zijn over het algemeen: de deccaspot en Videorecording. Deccaspot is een uitstekend stelsel voor het nauwkeurig plaatsen van boeien en bebakenen van vaarwaters. Het werd geplaatst op de Theems, Southampton, Kaapstad, Scheveningen, Chedabucto en Milford haven.

Deccaspot — een reeks schitterende echo's maakt het mogelijk eender welk beeld zoals een vaarwaterlichtenlijn of ankerplaats ononderbroken te tonen en dit met grote nauwkeurigheid. Vermits de echo's een gekende afstand uit mekaar gelegen zijn, wordt de waarnemer op een onfeilbare manier bijgestaan voor het doorgeven van inlichtingen aan de scheepvaart. De aflijning van kanaalmiddellijnen kan nauwkeurig gevolgd worden en dit is beter dan bij gissing langs rechte lijnen. De echo's worden op het scherm voorgesteld op dezelfde manier als bij de gewone radar en langs dezelfde leidingen. Het gehele stelsel hangt af van de inlichtingen die bekomen worden via de antenne en de transciever en deze inlichtingen kunnen vertoond worden op hoeveel schermen ook.

Een basissein bestaat uit 100 echo's die kunnen onderverdeeld worden in 4 groepen. Er is een schakelaar voorzien om bepaalde groepen uit of in te schakelen waardoor het meteen mogelijk wordt geleidelijke lijnen, vaarwaters, ankerplaatsen en andere informatie op het scherm te brengen, wanneer dit nodig blijkt.

Video opname — Een ander belangrijke mogelijkheid van dit apparaat, is de opname op band van de radarinformatie. Deze kan dan terug vertoond worden op het scherm op eender welk ogenblik. En vermits de oorspronkelijke radarinformatie onafhankelijk was opgenomen van beeldomstandigheden, kunnen al deze omstandigheden (afstandsringen, off centring, enz...) teruggebracht worden op het scherm, juist zoals het een echt radarbeeld zou zijn.

Een ander gemak is de aanvullende installatie die b.v. werd geplaatst in Southampton en in Liverpool: het «Computer Assisted Measurement System» verkort CAMS waarmee de waarnemer nauwkeurige en ogenblikkelijke positieafstanden van schepen kan opnemen ten overstaan van eender welk punt dat zich op het scherm bevindt.

Het havenradarsysteem schijnt anderzijds wel meer en meer ingang te vinden, te zien aan de bestellingen die de laatste drie maanden geplaatst werden: St. Margerets bay, Bay van Fundy, Spurn Head (Humber Pilots), Wicklow, Dungeness (onbemand).

Het controlecentrum van Fundy bay zal gelegen zijn bij St. Johns, New Brunswick, met een van op afstand bediend onbemand station op Mount Redhead niet verafgelegen en een ander onbemand station dat 50 mijlen verderaf gelegen is!

DRAMA

Er kan nu al wel geredelijk aangenomen worden dat de ontwikkeling van de scheepvaart de volgende tien jaren zal aanhouden zoals dit het geval was de laatste tien jaar, waaruit dan rechtstreeks voortvloeit, dat een groter noodzaak aan veilige scheepvaart zal bestaan. Het vervoer van giftige vrachten onderlijnt trouwens deze vaststelling en er bestaat een groeiende noodzaak om de containerschepen die aan grote snelheden, tot 30 knopen, varen geen tijd te laten verliezen.

We hebben anderzijds vele waarschuwingen gekregen; de «Torrey Canyon», «Arrow», «Oregon Standard», «Arizona Standard», «Pacific Glory» en «Panther» zijn welbekende namen. Ze kwamen bij de dikke koppen in de kranten. Dit zijn namelijk de bevullingsschepen. De «Texaco Caribbean», «Brandenburg», «Nikki» zijn andere dramatische figuren, die samen het leven hebben gekost aan een vijftigtal mensen.

Er kan niet worden getwijfeld dat kust en havenradarstelsels geen waarborg zullen bieden tegen dergelijke ongevallen, maar ze zullen zeker bijdragen tot een veel veiliger vaart.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Met een totale aanvoer van 11.400 bennen vis en rond de 6.000 kg tong, was er weer vis te veel in de Oostendse vismijn. De meeste soorten kregen weer geen te beste prijzen zodat de resultaten nogal pover uitvielen. Waar in Engeland voor bepaalde soorten wel flinke prijzen betaald werden is het logisch dat weer een paar schepen in een vreemde haven gingen verkopen.

Aan vreemde schepen ontbrak het trouwens ook te Oostende niet aangezien drie IJslanders aan de afslag kwamen met samen bijna 5.000 bennen vis. Teveel om goed te zijn te meer dat dinsdag de kwaliteit niet al te schitterend was. En dat is dan dubbel spijtig en zeker niet bevorderlijk voor de prijsvorming. Rode zeebaars was een veel gebrachte soort die dan ook dinsdag nog nauwelijks de minimumprijs haalde. Maandag werd toch nog rond de 26 fr betaald voor deze soort. Blauwe leng kreeg eveneens de klop van de hamer en zakte naar 13 fr. Niet alleen de grote aanvoer was hiervan echter de oorzaak, ook de kwaliteit kon veel beter zijn. Het is meteen nog eens duidelijk bewezen dat hetgeen door eigen schepen van IJsland gebracht wordt veel beter verzorgd is.

IJslandvis genoeg dus, maar ook aan Noordzeesoorten geen gebrek. Schelvis vooral kwam in ruim voldoende mate op de markt. Totten deden het dan ook niet en zakten van 650 naar 550 fr de ben. Kleine sortering moest naar de vismeel. Ook wijting geraakte niet weg aan de minimumprijs en ging dezelfde triestige weg naar de vismeelfabriek. Hier was het zeker de kwaliteit niet die de prijs drukte. Zeer weinig vraag naar vis volgens de handel, dit als gevolg van de bijzondere kosten die deze week gemaakt worden voor bloemen op de graven. Zo is het altijd wat en blijven de prijzen hier op een laag pitje. De meeste althans.

Dure soorten waren er toch ook nog deze week. We noemen keilrog, zonnevis, grote heek, steemschol, grote tongen, tarbot, staart en heilbot. Al deze soorten waren echter zeer schaars en hadden weinig invloed op de opbrengst. Een tegenslag dus voor de tongvissers die niet alleen weinig vangen maar ook een te lage prijs krijgen.

De totale opbrengst bedroeg deze week 13.004.617 fr.

Dalende prijzen ook voor tong. Dit niettegenstaande de toch nog altijd kleine aanvoer. Er blijft steeds veel tong uit Nederland komen en dit aan prijzen die soms onder deze van de eigen markt liggen. Vandaar dat kleine tong dinsdag zakke van 105 naar 95 fr.

NOG MEER GARNAAL

Samen met de eerste koudere dagen is de garnaal alleszins niet verdwenen. Integendeel, er werden deze week nog wat meer van die lekkere diertjes aangevoerd zodanig dat we in totaal bijna 26.000 kg bereikten. De totale opbrengst bedroeg 840.000 fr zodat het er naar uitziet dat we een rekordmaand tegemoet gaan voor wat de garnaal betreft. De prijs blijft de laatste dagen redelijk vast met dit keer op zaterdag een inzinking, en toen garnaal aan minder dan 30 en zelfs dan 20 fr. Nadien gingen de prijzen weer oplopen tot bij de 40 fr zodat alles bij mekaar de kustvissers weer een goede week achter de rug hebben. Hun garnaalseizoen kan alleszins als geslaagd beschouwd worden. De gemiddelde prijs lag deze week toch wel iets hoger en klom naar de 33 fr. De gemiddelde vangst bedroeg 320 kg met uitschieters naar 650, 700 en zelfs 900 kg. Garnaal genoeg dus en dit keer ook voor Ieders beurs.

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

OOSTENDE DOVER / FOLKESTONE ZEEVAARTLIJNEN

Uurtabel der overvaarten voor de week van 2 tot 8 november 1975 :

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Alle dagen te 7.50 (x) 10.05 (x) 14.35 (x)

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Alle dagen te 11.50 (x) 15.45 (x) 18.30 (x)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Alle dagen te 1.25 (x) 13.25 (x) 20.25 (x) 23.25 (x)

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Alle dagen te 1.15 (x) 5.05 (x)

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Alle dagen te 0.30 (x) 3.30 (x) 9.30 (x) 17.25 (x)

Afvaarten uit Folkestone :

Alle dagen te 7.35 (x) 22.45 (x)

STRAALBUIZEN

VORDAP

SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

Onaanvaarbare houding en eisen van het losserspersoneel!

In verband met het lossen van de buitenlandse IJslandse vaartuigen, kregen we in de voormacht van maandag op dinsdag terug een weinig verheffend schouwspel te zien. De GK.346 MAI, die eerst 1400 bennen opgegeven had, liet op het laatste ogenblik weten dat er enkele honderden bennen meer op de markt zouden gezet worden, gezien hun laatste vangsten. Toen nu maandagavond de lossers vernamen dat er heel wat meer bennen te lossen waren, weigerden zij het werk aan te vangen met slechts 2 luwers. Er moest een derde luwersploeg ingeschakeld worden, vermits zij een luwersploeg berekenen voor plus-minus 800 bennen. Eventueel zouden zij wel aan het werk wensen te gaan, maar dan slechts voor de, in eerste instantie opgegeven 1.400 bennen. Het overschot zouden zij in het schip laten voor de volgende beurt. Men heeft praktisch op de knieën moeten gaan zitten en de ploegbaas, evenals de hoofdtoezichter, de heer Huysseune, hebben al hun overredingskracht moeten inzetten om de lossers te bewegen aan de slag te gaan. Welke pijnlijke indruk dit gemaakt heeft op de bemanning en op de vertegenwoordigers van de vreemde rederij, welk prestigeverlies dit betekent voor onze vissershaven en diensten, daar vegen de lossers feestelijk hun hielen aan. Bewonderenswaardig was het overredend optreden van de heer Huysseune die hiervoor de ganse avond en nacht opgeofferd heeft om te helpen tot een vergelijk te komen. Het was dan ook praktisch middernacht toen de lossers er toe kwamen aan het werk te gaan, nadat hen eerst duidelijk gemaakt werd dat men minstens toch kon beginnen om dan na te gaan wat nog in het schip stak. Ondertussen hadden de lossers reeds eisen gesteld zoals betaald te worden voor drie ploegen, een bepaalde hoeveelheid deelvis en dergelijke meer.

Na het lossen blijkt nu dat het vaartuig slechts 1700 tot 1800 bennen aan boord had, zodat het ama-

distisch optreden van de lossers en hun eisen voor drie luwersploegen zeker niet gerechtvaardigd was. Zelfs de deelvis voor deze afwezige ploeg moest er komen en werd onderaan in de markt gezet voor drinkgeld voor de lossers van de twee wel gewerkte luwersploegen ! !

In verband met de deelvis heeft men ook beschamend moeten vaststellen dat er geen enkele ingezet-ter lossers, raper, enz., optellen kan. Ze mochten onder meer ook elk twaalf bonen hebben. Dat men, bij vrije keus, de bonen zo groot mogelijk van stuk kiest, dat is menselijk en aanvaardbaar, maar dat men het verschil niet kent tussen twaalf bonen en heel wat meer, is weerom typerend voor sommige mentaliteit. De deelvis wordt dan een heel dure rekening, zoals men ons van bepaalde en belanghebbende zijde wist te zeggen. Als men dan voor zo een vijftig man deelvis opeist en elk een dertig tot veertig kg medeneemt, dan komt men tenslotte aan een indrukwekkend getal !

We hebben gemeend deze feiten te moeten aanklagen omdat dergelijk optreden zeker de faam van onze haven niet dient tegenover het buitenland en omdat onze haven en onze afslag zeker de buitenlandse aanvoer kan gebruiken, zelfs nodig heeft. In dit verband is het dan verder ook spijtig dat de handel zo weinig interesse heeft betoond voor de heel mooie vis van de «MAI».

Als de handel te veel wenst te profiteren en het onderste uit de kan wil, dan ligt de mogelijkheid voor handen dat dezelfde handel het deksel op de neus krijgt. Het zou inderdaad geen verwondering baren moesten sommige buitenlandse reders, ten overstaan van de werkelijk lage prijzen die aangeboden werden en waaruit een zekere wens om te profiteren moeilijk weg te denken valt, de Oostendse markt de rug toekeren. Waar men nu een paar honderd frank de ben wenst te zeuren, zal men dan naderhand, bij afwezigheid van voldoende buitenlandse aanvoer, dit dubbel en dik bijbetalen.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

23-10	1	124.060	2.485.780			
24-10	3	25.750	466.260			
27-10	14	201.600	4.698.080			
28-10	10	199.900	4.295.537			
29-10	6	55.900	1.058.960			
	34	607.210	13.004.617			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

22-10	16	4.741	169.242	29.—	44.—	
23-10	13	3.118	105.500	26.—	39.—	
24-10	11	3.877	125.245	23.—	39.—	
25-10	15	4.894	113.992	13.—	34.—	
27-10	10	4.184	147.082	31.—	38.—	
28-10	15	5.074	179.882	23.—	49.—	
	80	25.888	840.943			

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

23-10	4	18.654	612.615			32,84
24-10	14	76.795	1.832.480			23,86
27-10	10	65.750	1.916.817			29,15
28-10	11	80.277	2.577.901			32,11
29-10	17	98.229	2.742.378			27,91

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

23-10	25	10.177	388.204	28.—	61.—	
24-10	29	12.826	359.252	14.—	66.—	
27-10	26	14.044	337.529	11.—	61.—	
28-10	27	12.726	272.154	12.—	56.—	
29-10	24	9.437	269.472	21.—	62.—	

KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE

24-10	1	1.746	110.070			63,04
27-10	1	1.178	81.950			69,56
28-10	1	1.336	87.170			65,24
29-10	2	2.499	137.940			55,19

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

23-10	4	1.033	38.632	35.—	42.—	
24-10	3	872	35.323	37.—	44.—	
25-10	4	1.396	41.930	29.—	33.—	
27-10	5	1.396	47.667	32.—	36.—	
28-10	5	1.473	39.418	22.—	34.—	
29-10	3	1.051	33.961	29.—	35.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

23-10	2	3.095	120.037			
24-10	4	6.023	98.785			
27-10	9	20.114	489.786			
29-10	7	16.270	281.573			

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

22/143 (T) Lombardside — Zeewaartse schietoefeningen
Zie B.a.Z. 1/46-1975.

Van 27 oktober tot en met 7 november 1975, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector als volgt:
— week van 27 tot 31 oktober 1975 : op maandag 27, dinsdag 28, woensdag 29, donderdag 30 en vrijdag 31 oktober 1975;
— week van 3 tot 7 november 1975 : op woensdag 5, donderdag 6 en vrijdag 7 november 1975.

Deze oefeningen worden gehouden van 0800 tot 1100 GMT (0900 tot 1200, plaatselijke tijd) en van 1300 GMT (1400, plaatselijke tijd) tot zonsopgang.

De schikkingen van B.a.Z. 1/47-1975 zijn van kracht.

22/144 Zeebrugge haven — Wraklichtboei opgenomen.

Positie : 51°20'49" N — 3°12'33" E.

De tijdelijke stompe wraklichtboei, vermeld in bovenstaande positie, werd opgenomen.

B.a.Z. 10/92 (T) - 1975 vervalt.

(Zie Belg. krtn. «Vlaamse Banken» en «Monding der Westerschelde» — bijkaartje Zeebrugge).

(Med. Loodswezen Oostende 9-10-1975 — H. 58688).

NIEUWPOORT

DONDERDAG 23-10-1975

A.R.M.44 111.537 N.349 8.500

30 bennen vis, met inbegrip van 250 kg. tongen. De tongen van 176 voor de 1ste soort, 209 en 215 fr. de kg. voor de 2de en 3de, de 4de 179, de 5de 159 en 129 fr. voor de kleine. Platvis 1.650 voor grote en drielingen, kleine 1.480. Tongenschar van 57 à 46 tot 31 fr. voor de kleine. Enkele kopen gullen kregen 1.750 fr. Dit was alles voor de donderdag!

VRIJDAG 24-10-1975

N.498 5.390 N.349 5.250
N.788 26.523 N.172 26.523
N.470 17.550 N.590 17.550

Spanvisserij : dus vangsten met wat (weinig) gullen en wijting. Gullen van 1.900 à 1.500 fr. de benne. De wijting : grote 650 fr., de kleine 550 fr. Enkele koopjes platvis gingen weg aan ± 30 à 35 fr. de kg.

Alles samengeteld was er 6.000 kg. vis op de markt!

MAANDAG 27-10-1975

N.762 28.702 N.761 95.807
N.591 92.963 N.345 75.293
N.715 62.256 N.470 25.755
N.590 25.755 N.172 34.210
N.788 34.210 N.498 7.440
N.349 7.395

400 bennen werden gelost (20.150 kg.) met inbegrip van 500 kg. tongen. Vier vangsten van de West, zorgden voor de variatie, waarbij rare vis, tarbot en grieten, goed verkocht werden. Rode soldaten, robaard en koopjes zonnevis waren ook in trek! De tongen : 175 voor de grootste soort, de 2de 203, de 3de en 4de 190 en 170 fr., de 5den 143, en de kleine van 111 tot 116 fr. Rogsoorten gezakt in prijs, de moers kregen slechts 2.100 à 2.300 fr., waar verleden week er ruim 500 fr. de benne meer gegeven werd. 't Zelfde voor de tilten en de scherpstarten. Weinig platvis die buiten deze van de kustvisserij (niet gegut!) slechts 1.200 fr. kregen voor de drielingen! Kabeljauw en gullen werden verkocht van 1.900 fr. à 1.600 fr. de benne. Filé-gullen 800 fr.! Grote wijting 600 fr., kleine van 550 tot maximum 570 fr.! Zeehonden van 600 tot 950 fr. Speerhaaien 1.000 fr. en zandhaaien opvangprijs.

WOENSDAG 29-10-1975

N.736 82.060 + RC 2.120
N.723 34.588 + RC 2.851
N.765 67.076 + RC 2.751
N.172 26.755 + RC 4.482
N.788 26.755 + RC 4.482
N.470 18.121 + RC 8.126
N.590 18.121 + RC 8.126
N.498 3.880
N.349 4.145 + RC 2.463

Drie vaartuigen van de west, met heel wat variatie, twee koppels «spanvisser» en twee kustvisser losten 16.500 kg. vis, voor 281.500 fr. Er waren slechts 150 kg. tongen op de markt, van 172 voor de grootste soort, tot 211 voor de duurste, wijl 126 fr. voor de kleine gegeven werd. Tarbot en griet kregen hun gekende prijs : 280 en 110 fr. de kg. En nu moeten we toch aan de alarmbel trekken voor alle andere soorten die op de markt gezet waren! Goedkoper kan het niet!

Kabeljauw : de duurste 1.980 fr.

tot 1.700. De gullen van 1.700 à 1.400 fr. de benne, en dit, zoals gezegd voor de extra kwaliteit van de «spanvisserij»! Wijting : grote en kleine naar de vismeelfabriek, aan de opvangprijs! Moerroggen 1.500 en 1.600 fr., tilten 1.400 fr. robaard : 30 fr. tot 18 fr. de kg., rode soldaten 2.050, 1.800 en 900 fr. de benne voor de drie sorteringen. Zeehonden 800 in 't begin van de markt tot 650 op 't laatst. Heel weinig platvis op de markt, en de kleine koopjes kregen toch van 30 à 40 fr.

Zandschullen. grote 800 à 1.200 fr., kleine 12 fr.

Dit voor een woensdagmarkt, met heel weinig koopkracht en weinig belangstelling.

OOSTENDE

VRIJDAG 24 OKTOBER 1975

NOORDZEE			
O.135	14	410	367.030
KUST			
O.116-142	2	61	62.520
O.491-737	1	25	15.170
O.211-628	1	20	20.790

MAANDAG 27 OKTOBER 1975

LJSLAND			
O.81	18	900	1.195.580
NOORDZEE			
O.231	12	350	401.170
O.309	14	400	384.310
O.114	12	350	325.020
O.285	12	400	379.850
KANAAL			
O.180	16	250	643.074
O.206	16	220	401.595
WEST			
O.123	10	220	130.665
N.45	10	320	246.440
NOORD			
O.217	9	300	186.100
KUST			
O.141-369	4	220	212.146
O.116-42	2	46	40.380

DINSDAG 28 OKTOBER 1975

LJSLAND			
O.182	17	450	409.915
GK.377	17	800	825.115
GK.346	16	1700	1.590.848
NOORDZEE			
O.275	15	350	282.530
KANAAL			
Z.34	16	110	2900
WEST			
O.26	9	180	136.105
O.306	5	75	32.910
O.35	12	120	217.700
N.738	7	100	125.724
N.706	3	45	45.640

WOENSDAG 29 OKTOBER 1975

WEST			
N.705	8	220	203.190
O.279	8	200	213.145
O.69	7	100	98.080
KUST			
O.142-116	2	56	60.026
SANDETTIE			
Haring			
TX.9-33	1	11	16.890
			277.094

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	27-10-1975	28-10-1975
Schelvis	33.—35.—	.....
Groot	18.—22.—	.....
Middel	11.—13.40	.....
Klein	24.—25.80	22.—25.80
Kabeljauw	18.20-23.—	17.—22.40
Gul	9.40-19.—	12.—19.—
Wijting	58.60-61.—	32.—
Schaat	24.—25.80	17.40-19.—
Zeebaars	23.40-35.60	12.—19.—
Leng	38.20—	31.—
Schartong	92.—126.0	70.—116.0
Heilbot	18.—25.20	10.40-22.60
Koolvis	20.—40.—	18.—37.—
Hondstong	22.—42.—	.....
Zeewolf	.....	.....
Staart	.....	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	27-10-1975	28-10-1975	29-10-1975
Lappen	.....	.....	.....
Grote	176 —,—	.....	.....
3/4	179 —,—	177,8 —,—	.....
Blok	165,8-169,4	163,4-172,2	.....
voor-kleine	147,4-153,6	147,8-151,4	.....
kleine	131,8-140,6	129,6-133,2	.....
slips	111,5-140,6	98,20-105,8	.....

Zeebrugge

Soorten			
grote	180 -194	179 —,—	170 —,—
blok	185 -195	187 —,—	183 —,—
fruit	175 -181	169 —,—	173 —,—
schone kleine	148 -158	134 —,—	154 —,—
kleine	115 -119	114 —,—	115 —,—
tout petit	101 -110	104 —,—	97 —,—
slips	89 -95	89 —,—	88 —,—

Nieuwpoort

Soorten			
Tong I	178 —,—	.....	172 —,—
Tong II	205 —,—	.....	211 —,—
Tong III	196 —,—	.....	207 —,—
Tong IV	170 —,—	.....	179 —,—
Tong V	140 —,—	.....	149 —,—
Kleine	116 —,—	.....	126 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	27-10-1975	28-10-1975	29-10-1975
Grote	.....	.....	.....
grote iek	24,60-28,40	28,—34,—	.....
kleine iek	24,—26,—	30,—31,40	.....
derde slag	26,40-27,—	26,—29,60	.....
platjes	28,40—,—	24,—27,40	.....

Zeebrugge

Soorten			
I	14,—23,—	21,—,—	20,—,—
II	14,—23,—	23,—,—	21,—,—
III	24,—26,—	23,—25,—	22,—24,—
V	22,—25,—	22,—,—	22,—25,—
IV	12,30-15,—	12,30-14,—	12,30—,—

Nieuwpoort

Soorten			
Moeien	.....	.....	.....
grote pladijs	32,—,—	.....	35,—,—
drielingen	30,—,—	.....	35,—,—
platjes	32,—,—	.....	40,—,—

ZEEBRUGGE

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 24-10-1975

Z.408	9	110	800	269.234
Z.546	10	120	400	242.550
Z.348	10	80	50	234.115
Z.424	12	200	500	274.533
Z.592	10	60	500	192.458
Z.262	9	110	500	228.488
Z.554-538	2	60	—	99.350
Z.403-558	2	70	—	85.410
Z.468-601	2	40	—	38.190
Z.257-437	2	50	—	68.152

MAANDAG 27-10-1975

Z.575	10	50	200	121.605
Z.421	12	100	650	196.726
Z.492	12	180	1500	489.271
Z.584	13	200	800	469.730
Z.460	12	100	100	224.077
Z.563	13	110	250	169.542
Z.554-538	2	60	—	47.024
Z.468-601	2	60	—	49.696
Z.201-560	2	100	—	100.678
Z.403-558	2	60	—	42.568

DINSDAG 28-10-1975

Z.307	12	100	600	334.131
Z.331	11	160	600	369.228
Z.574	10	180	250	272.443
Z.418	14	200	2000	576.822
Z.506	10	250	300	350.955
Z.431	13	180	800	327.259
Z.578	9	50	400	171.303
Z.437-257	2	100	—	124.040
Z.558-403	2	50	—	51.720

WOENSDAG 29-10-1975

Z.496	7	60	1000	211.887
Z.189	7	30	700	155.090
Z.581	10	200	100	285.449
Z.200	18	240	3000	700.234
Z.570	6	40	400	106.369
Z.596	10	180	400	354.931
Z.176	10	180	200	365.310
Z.533	13	70	100	137.581
Z.175	10	120	100	142.847
Z.468-601	2	70	—	99.280
Z.201-560	2	60	—	85.746
Z.554-538	2	60	—	72.654
Z.403-558	2	40	—	25.000

DONDERDAG 30-10-1975

Z.321	6	70	1400	308.452
Z.600	5	25	50	58.455
Z.427	9	80	100	188.879
Z.435	9	110	800	260.983
Z.402	9	90	100	240.642
Z.516	10	60	1000	339.900
Z.573	10	120	100	248.719

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

MAANDAG 3-11-1975

IJSLAND : O.236 : 700 m., t.t.z. 30 shelfcod, 30 kab. & gul, 80 koolvis, 270 rode zeebaars, 60 gutvis, 5 st. grote heilbot, 250 bl. leng.

O.317 : 1.100 m., waarna 500 rode zeebaars ;

O.202 : 850 m., t.t.z. 30 kab., 150 koolvis, 20 mieten en schotse schol, 200 rode zeebaars, 350 bl. leng. 50 leng, 50 varia.

O.282 : 660 m. : t.t.z. 370 koolvis, 100 schelvis en totten, 60 rode zeebaars, 50 hondstong en schotse schol, 80 leng.

KANAAL : O.181, O.186.
NOORD : O.232, O.239, O.128.
WEST : O.192, N.41, O.141/O.369

DINSDAG 4-11-1975

NOORD : O.120, Z.597.
WEST : O.66, N.720.
KANAAL : O.118, Z.499.

WOENSDAG 5-11-1975

WEST : N 719, N 579.

MARKTOVERZICHT

ZEEBRUGGE

De aanvoer was vrij groot, er waren 23 vaartuigen aan de afslag en 10 spanvissers met gullen en wijting. Deze laatste vissoorten werden slechts aan de minimumprijzen afgenomen en in de meeste gevallen verwezen naar de vismeelfabriek. Ook werden grote hoeveelheden ongegutte wijtingsoorten gelost, die weinig of geen afnemer kenden.

De tongsoorten bekwamen prijzen die schommelden tussen de 170 en de 195 fr. voor de grotere soorten, en van 169 tot 181 fr. het kg. voor de fruits. De middensoorten met schone kleine en kleine behaalden van 114 tot 158 fr. De kleinste slag bekwam van 88 tot 110 fr. De tarbot en de grietsoorten bleven prijs behouden, de verschillende soorten lagen tussen de 80 en de 200 fr. en de grieten tussen de 60 en de 108 fr. Aan pladijsoorten was er zeker geen tekort, de overgrote meerderheid waren grotere soorten. De afnameprijzen schommelden tussen de 12,30 en de 26 fr. het kg. De aanvoer van kabeljauw en gullen was zeker niet bijzonder groot en toch bleven de afnameprijzen onder peil, van 26 tot 40 fr. en van 11 tot 27 fr. De wijtingsoorten van de visvangers waren eveneens niet in trek. De zeehaaien bekwamen van 10 tot 15 fr. het kg. en de zeehonden van het Kanaal schommelden rond de 5 fr. De steenschol van de Noord en het Kanaal bekwamen van 13 tot 54 fr. De zeekeeftjes per ben behaalden van 1.100 tot 2.890 fr. De 36.207 kg. garnalen haalden volgens sortering van 12 tot 66 fr. het kg.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	
	27-10-1975	27-10-1975	28-10-1975	28-10-1975	29-10-1975	29-10-1975	27-10-1975	29-10-1975
Tarbot : groot (123)	188	172 -195	151 -175	182		200	230	280
middel (123)	120 -139	120 -135		159	85	163	140	170
klein (123)	98, -103	85, -102		79, -80		80, -82	90, -110	110
Griet : groot (123)	78, -84	100 -108	75, -102	91		92	115	107
middel (123)	63	70, -84	51,60	84		83		
klein (123)	42, -53	60, -74	37,60	48, -52		46, -53		
Schelvis : groot	33, -36		28,60					
middel	18,40-20,60	13	20, -24,20					
klein	10,40-13	10,40	10,40-16,80					
Heek : groot	67, -72		71,80					
middel	58, -63		50, -59,60					
klein	43		40					
Lom								
Leng	23,40		16,60					
Rog (I)	25,80-35,20	51	20, -42	48	31, -34	44		
Keilrog (123)	44, -66		58, -64,40			45		
Rog (23)							45	31
Tilten (23)		44		47		31	40	28
Scherpstaart (23)		54		43		37	40	28
Halve mans (23)		37		34		19	32	16
Teelt (2)								
Katrog (2)		14		15		8, -9		
Kabeljauw	26, -36		30, -38,20		28, -36		36, -38	34, -40
Gul (groot)	10,60-33	38	10,40-37,80	34	19,40-29	38, -40	32, -36	30, -34
Gul (middel)		33		32, -26		31, -36		
Gul (klein)		27		26		20, -26		
Hozemondhamme	131		73, -132		150			
Wijting : groot	10,60-16,40	13, -17	11, -14,60	10,95-15	8, -13,60	10,95	12	11, -12
klein		10,95-12		9,90-11		9,90-10,95	11, -12	11
Schar	10,60-15	13	12, -26	9	11,80-24		10, -22	20, -24
Steenholm	24, -67	54	26, -67,60	52	22, -27	35		
Zeehaai	18,40-25	13, -15	23		13, -26	13	20, -5	24, -5
Hondshaai	8,60-14		12		11,80			
Doornhaai								
Pieterman								
Makreef								
Horsmakreef								
Zeekeeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	10, -16		20					
Schartong								
Volle haring					15,54-18			
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholm	7,80-8							
Heilbot								
Koolvis								
Steur								
Zeewolf	22, -31		21, -26,60					
Poillak	23,80-29		19, -24,80		16,80-21,80			
Zonnevis	11,2		115,4		42, -110			
Koningsvis	97							
Vlaswijting								
Zeeduivel		90, -135		102				
Schotse schol								
Zeehond						4,80-5	12, -20	14, -16
Bot								
Rode Poon (roobaard)	19, -30	20	18, -31		6,40-20,60		22, -30	18, -30
Grauwe Poon (knorh.)	12,20	6	4,80-8,60					6
Rode Knorhaan	27,80-44		19,80-38		4,80-24			
Posten		3						
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

Visaanvoer te Den Helder

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 22 oktober werd aangevoerd : 1260 kg tong; 59 kisten tarbot en griet; 445 kisten kabeljauw; 694 kisten koolvis; 209 kisten schelvis; 320 kisten wijting; 869 kisten schol; 80 kisten schar; 53 kisten makreel; 215 kisten pilchards en 97 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg : grote tong 12,45-12; grootmiddel tong 12,86-12,15; kleinmiddel tong 10,38-9,06; tong één 9,28-7,35; tong twee 7,49-6,21; tarbot 10,22-10,01.

Per 40 kg : pilchards 22-21; makreel twee 46-27; schar 56-26; poontjes 43-30; rode poon 86; hammen met kop 124; tarbot 368-104; griet 187-100; horsmakreel 16-14; kabeljauw één 146-88; kabeljauw twee 148-88; kabeljauw drie 128-84; kabeljauw vier 96-80; kabeljauw vijf 73-29; koolvis één 57; koolvis twee 68-54; koolvis drie 61-50; koolvis vier 54-30; schelvis één 96-74; schelvis twee 100-65; schelvis drie 56-31; schelvis vier 56-27; schol één 81-71; schol twee 108-75; schol drie 80-61; schol vier 76-30; wijting twee 34-30; wijting drie 72-27,50.

De besommingen waren : KW 41 50.400; KW 214 9.300; IJM 25 720; UK 123 3.580; UK 18 4.750; KW 33 en KW 180 1.920; UK 17 en UK 56 4.100; UK 107 en UK 200 2.180; UK 135 en UK 145 7.480; VD 18 en VD 128 4.060; twee Belgische kotters N.15 55.900; Z.19 32.300.

Aan de vrijdagmarkt van 24 oktober werd aangevoerd : 8.050 kg tong; 113 kisten tarbot en griet; 1.434 kisten kabeljauw; 88 kisten koolvis; 280 kisten schelvis; 507 kisten wijting; 788 kisten schol; 172 kisten schar; 1752 kisten haring; 74 kisten makreel; 179 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg : tarbot 11,45-10,84; grote tong 13,01-12,59; grootmiddel tong 13,37-13,01; kleinmiddel tong 10,20-9,54; tong één 8,01-7,60; tong twee 6,77-6,46.

Per 40 kg : tarbot 385-120; griet 188-100; kabeljauw één 108-74; kabeljauw twee 138-82; kabeljauw drie 120-86; kabeljauw vier 108-80; kabeljauw vijf 69-29; koolvis twee 58; koolvis drie 67-59; koolvis vier 43-25; schelvis één 102-68; schelvis twee 102-75; schelvis drie 84; schelvis vier 57-18; schol één 84-78; schol twee 90-80; schol drie 86-54; schol vier 57-18; wijting drie 45-30; haring één 43,20-30,80; makreel één 62; makreel twee 66-20,80; schar

55-25; poontjes 22; hammen zonder kop 242; leng 64-48; hake 200-64; blanke koolvis één en twee 64; blanke koolvis twee 53-50; blanke koolvis vier 48-46.

De besommingen waren : UK 123 2.470; UK 18 1.970; UK 23 7.740; UK 137 5.590; UK 138 7.300; UK 234 3.400; VD 11 8.790; VD 19 2.650; VD 46 5.540; VD 89 3.680; IJM 20 19.300; VL 57 16.800; VL 121 500; WR 57 33.400; WR 68 3.900; KW 4 11.400; KW 33 en KW 180 2.500; UK 17 en UK 56 14.400; UK 135 en UK 145 3.700; VD 18 en VD 128 3.650; garnalenvissers WR 17 230; 40 100; WR 15 330; WR 40 120; WR 152 410.

Aan de maandagmarkt 27 oktober werd aangevoerd : 15.330 kg tong; 224 kisten tarbot en griet; 1479 kisten kabeljauw; 570 kisten koolvis; 207 kisten schelvis; 874 kisten wijting; 2147 kisten schol; 205 kisten schar; 2712 kisten haring; 347 kisten makreel en 352 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg : tarbot 10,86-10,22; grote tong 12,25-11,74; grootmiddel tong 13,62-13,01; kleinmiddel tong 9,97-9,38; tong één 8,03-7,40; tong twee 7,11-6,56. Per 40 kg : hake 142; leng 64; poontjes 92; rode poon 68-42; hammen met kop 142-112; tarbot 371-105; griet 185-93; kabeljauw één 132-80; kabeljauw twee 140-92; kabeljauw drie 114-92; kabeljauw vier 110-82; kabeljauw vijf 72-28,40; koolvis één en twee 70-66; koolvis drie 68-59; koolvis vier 45-22,40; schelvis twee 108; schelvis drie 114-32; schelvis vier 45-27,40; schol één 87-63; schol twee 88-78; schol drie 76-57; schol vier 56-38; wijting twee 42-32; wijting drie 40-27,20; blanke koolvis één 88-84; blanke koolvis drie 73-70; blanke koolvis vier 62; haring twee 30,40-24,60; makreel één 51-40; makreel twee 35-20,80; schar 85-17.

De besommingen waren : KW 11 37.000; KW 22 21.000; KW 29 14.000; KW 45 39.800; KW 51 9.300; KW 55 23.800; KW 88 23.000; KW 105 16.800; KW 113 15.000; KW 117 21.900; KW 145 27.800; KW 149 12.000; KW 150 13.700; KW 152 7.600; KW 175 27.900; KW 174 3.500; KW 185 2.600; KW 187 14.800; KW 189 23.600; KW 213 5.200; KW 214 7.100; KW 221 10.500; KW 226 10.000; VL 1 36.600; SCH 256 15.500; SCH 115 38.600; IJM 154 8.500; spanvissers IJM 29 en IJM 30 22.000; KW 44 en KW 85 30.000; KW 42 en KW 135 28.000.

Week van 20 tot en met 25 oktober

Met op alle dagen in de voorweek een tiental kotters aan de markt, een duidelijk bewijs dat de visserij onder de wal sterk aan het afnemen is, moes de omzet ook deze week van de grote kotters komen.

Op vrijdag waren er hiervan een 15-tal aan de markt, zodat de grote klap weer op zaterdag viel, met 41 vaartuigen die in totaal maar liefst ruim 250 ton vis aanbrachten, waarvan ruim 160 ton schol en ruim 43 ton tong, voor een dagomzet van maar liefst ruim f 820.000,— waardoor de weekomzet dan ook weer hoog werd met bijna f 1.400.000,—

Werd in 1974 op 26 oktober een omzet genoteerd van f 46.000.000,— eenzelfde omzet kon dit jaar op 25 oktober worden ingeschreven.

Hierbij moet in tegenstelling tot het vorige jaar, het qua weersomstandigheden zeer ongunstig voorjaar in aanmerking worden genomen, waardoor bijv. na de eerste vier maanden van dit jaar er een achterstand in omzet was over dezelfde periode van 1974, van ruim f 4.000.000,—.

De wisselvalligheid en de onmogelijkheid om het verloop van de visserij van tevoren te voorspellen, spreekt hieruit wel zeer duidelijk. Al met al voor alle betrokkenen opnieuw een goede visweek.

Door 96 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

73.541 kg	TONG	f 708.144,83	van f 1366	f 648
23.187 kg	TARBOT	f 149.190,62	van f 1147	f 240
275.360 kg	SCHOL	f 400.482,68	van f 294	f 072
49.570 kg	KABELJAUW	f 57.065,75	van f 400	f 071
2.489 kg	GRIET	f 7.152,80	van f 348	f 236
9.655 kg	SCHAR	f 7.369,80	van f 125	f 050
17.965 kg	WIJTING	f 13.025,30	van f 113	f 056
16.120 kg	SHELVIS	f 10.496,06	van f 166	f 063
4.460 kg	HAAI	f 4.737,63	van f 115	f 096
3.830 kg	BOT	f 2.424,30	van f 076	f 040
3.540 kg	POON	f 1.654,26	van f 180	f 040
1.771 kg	PALING	f 12.616,45	van f 850	f 600
699 kg	TONGSCHAR	f 1.670,92	van f 282	f 067
415 kg	STEENBOLK	f 170,50	van f 103	f 025
435 kg	HAMMEN	f 2.079,97	van f 539	f 113
1.411 kg	DIVERSEN	f 1.925,94	van f	f

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VERBEKE

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

Weidestraat 346

Tel. (050) 35 48 61

8320 BRUGGE 4 (Assebroek)

(8884N—7519V)

REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD

EEN VAARWEL VOL VERTROUWEN !



„Itxaso“ :
Spaanse vissers-
boot - 8MDXC
1080 pk - 750 rpm

KARAKTERISTIEKEN van A.B.C.'s DX-GAMMA

- * 185 - 1200 PK
- * 750 rpm
- * Gemakkelijk onderhoud
- * Opvallende olie- en brandstofbesparingen
- * Lange levensduur
- * Uitstekende Dienst-na-verkoop
- * Lage bedrijfskosten

Een goede reden voor een afscheid vol vertrouwen wanneer U kunt steunen op één van de wereldberoemde A.B.C.-DXmotoren. De DX-motor werd speciaal ontworpen voor voortstuwing van vissersvaartuigen en is daardoor dé motor om U datgene te geven wat U verlangt: betrouwbaarheid en zuinigheid.

Voor verdere details: vul onderstaande coupon in en stuur

Naar: A.B.C.
Wiedauwkaai 43,
B-9000 Gent

Naam:

Adres:

Telefoon:

A.B.C. — ANGLO BELGIAN COMPANY

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent (Belgium)

Telefoon: (091) 23 45 41

Telex 11.298 abc gt b

(7701V)

(7716V)

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

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

(7390V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

LEES " HET VISSERIJBLAD "



**HULP
in
NOOD**

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL, 27 - 8400 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.

