

HET VISSERIJ BLAD

INES N.V.

International Electronic Service

Terbekehofdreef 54
2610 WILRIJK

Hendrik Baelskaai 16
8400 OOSTENDE

**NODIGEN UIT : ALLE EIGENAARS EN ZEEVARENDEN DER
BELGISCHE VISSERIJ**

te Zeebrugge

op maandag, dinsdag en woensdag
5, 6 en 7 april 1976 (vanaf 09.00 uur)

te Oostende

op donderdag en vrijdag
8 en 9 april 1976 (vanaf 09.00 uur)

Plaatsen : te Zeebrugge : Visserijdok

te Oostende : Visserijdok, Hendrik Baelskaai
tegenover de Rederscentrale

DEMONSTRATIES

- Scheepsradar : — Decca RM-914-A
 - Decca 110
 - Decca 060
- Decca Navigator : — Mk 21 met simulator
 - TP350T Track Plotter
 - DL-91 Loran "C" ontvanger
- Echolood : — Simrad EQ
 - Simrad EX
 - Simrad EY
 - Simrad CI Scope
- Sonar : — Simrad SL
 - Simrad CM scope
- Omega : — Redifon NV-1 Ontvanger
- VHF Telefonie : — Redifon

Nog te Oostende!!!!

Op donderdag 8 en vrijdag 9 april 1976 (vanaf 09.00 uur)

"INES" OPEN-DAG

in de "Vergaderzaal van de Rederscentrale"
Hendrik Baelskaai 25

IEDEREEN IS HARTELIJK WELKOM ...

het visserijblad

Vrijdag 26 maart 1976 — Nr. 12

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.300 FR. — 6 MAANDEN 650 FR. — 3 MAANDEN 325 FR. —
BUITENLAND 1.500 FR. — NEDERLAND 90 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ :
HENDRIK BAELSKAAL 30 - 8400 OOSTENDE — TEL. (059) 70.77.13 - 70.77.14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O.
25202 — B.T.W. 412.522.588
DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

Vallen er historische beslissingen ?

EEN VOLLEDIGE „BLACK-OUT“ OVER DE BESPREKINGEN OP DE KONFERENTIE VAN HET ZEERECHT

Op de Konferentie van het Zeerecht te New-York, waarvan de optimisten verwachten dat het tot een eindovereenkomst zal komen, werden de journalisten volledig geweerd. Het Sekretariaat van de Verenigde Naties gaf als reden op dat de behandelde stof veel te moeilijk was om door de journalisten begrepen te worden en dat de dagbladen een verkeerde voorstelling aan hun lezers zouden kunnen presenteren ! Precies of onderhandelingen en besprekingen waaraan niet minder dan 5.000 afgevaardigden deelnemen uit 148 landen, geheim kunnen gehouden worden. Daarbij is er nu veel meer gevaar dat de nieuwsjes komende van één of andere gedelegeerde, minder objectief tot het publiek zullen komen, dan de officiële mededelingen of dat wat de pers aan de bron zelf heeft kunnen opnemen. Intussen hebben de eerste dagen niet meer nieuws gebracht dan de overtuiging, dat de tendens die bij de meeste afvaardigingen voorligt om tot een 12 mijlen territoriale uitbreiding te komen en tot een bijkomende economische zone van 188 mijlen, dus samen 200 mijlen met soevereine rechten voor de eerste zone en exclusieve rechten voor de tweede zone voor de oeverstaat, zich zal doorzetten.

De besprekingen zullen hoofdzakelijk in Kommissie gebeuren en dus niet in plenaire vergadering. Men onderscheidt drie hoofdthema's : 1) de problemen die verband houden met de soevereine en exclusieve rechten met betrekking tot de 200 mijlenzone en dit in verband met de uitbating der bodemrijdommen, de visserij, de vrije doorgang door straten en zeeën waarop de Verenigde Staten en Rusland bijzonder veel waarde leggen, enz..... zullen in een eerste Kommissie behandeld worden. 2) de problemen die betrekking hebben op de zone buiten de 200 mijlen, te plaatsen onder een internationale jurisdictie met het opstellen van de regelen voor de exploitatie van de bodemschatten, enz..... vormt de stof voor een tweede kommissie.

3) een derde kommissie houdt zich bezig met de problemen van de vervuiling der kustwateren en oceanen, met de uitwisselingen in dit verband van de resultaten van wetenschappelijke studies en met de betrekkingen tussen de industriële en ontwikkelingslanden.

Gezien de te behandelen materies zo kompleks en uitgebreid zijn, zullen nog verscheidene subkommissies opgericht worden waarvan de bevindingen naderhand zullen moeten gekoördineerd worden. In ieder geval zijn de materies zo kompleks en sommige belangen zo tegengesteld wat de eisen van de onderontwikkelde en ontwikkelingslanden langs de ene zijde en de industrielanden aan de andere kant betreffen, dat wij zelf moeilijk een totale oplossing voorzien in een zo begrensde tijdsruimte van een achttal weken.

EEN NIEUWE SESSIE IN JULI TE GENEVE ?

Zoals we er zelf reeds verscheidene malen op wezen zijn de te behandelen problemen zo uitgebreid dat ons vermoeden uitkomt, namelijk dat er na New York een nieuwe zitting komt. Dit is namelijk de duidelijke mening, geopperd door de voorzitters van de 3 kommissies. In de eerste kommissie heeft men nog maar een gedeeltelijk akkoord kunnen bereiken over 13 van de 130, zich op de dagorde bevindende punten. Beide voorzitters van de 2 andere kommissies hebben intussen reeds laten weten dat zij minstens twee weken meer nodig zullen hebben, dus 6 in plaats van de voorziene 4, om de voorbesprekingen te kunnen beëindigen. De algemene voorzitter, de heer Shirley Amerasinghe (Sri Lanka) die nochtans reeds een plenaire zitting voor 5 en 6 april had aangekondigd, heeft intussen gevraagd dat de kommissievoorzitters voor deze zitting een overzicht en programma van de besprekingen zouden klaar maken. In ieder geval neemt men nu reeds in de konferentiemiddens aan dat men in de zitting van New-York, alleen maar tot een akkoord zal geraken over de internationale rechtserkenning van de uitbreiding van het soeverein territoriaal zeegebied van 3 tot 12 mijl. Het is inderdaad zo, niettegenstaande reeds vele landen tot een grotere territoriale uitbreiding overgingen, de territoriale wateren slechts 3 mijl ver reiken volgens het internationaal zeerecht, grotendeels opgesteld nog ten tijde en door Hugo De Groot !

In tegenstelling hiermede voorziet men nog geen eindbeslissing met betrekking tot de problemen in verband met de vrije doorvaart, de zeeën en zeestraten, noch met de samenstelling, bevoegdheden en verdelingsleutel voor de uitbating van de internationale zee- en bodemschatten gelegen buiten de 200 mijlen economische zone.

De Redactie

Onze visserij in de Senaat

Door senator Van In van Brugge werden, ter gelegenheid van de besprekingen van de begroting van landbouw en visserij, vorige maand, enkele bemerkings gemaakt, welke ons eerder voorkomen alsof deze senator nogal gemakkelijk improviseert, zonder zich van de werkelijkheid te vergewissen, ofwel ingelicht wordt door mensen welke het bedrijf van ver maar niet van nabij volgen.

Wij hebben na deze tussenkomst verwacht dat minister Lavens hierop zou reageren, wat thans ook geschied is.

Gezien het belang van dit antwoord, hebben we gemeend de voornaamste bemerkings ter inlichting van de visserij te moeten weergeven.

De minister antwoordde o.m. :

DE BELANGSTELLING

VOOR DE VISSERIJ

Vooreerst stelt U dat «de visserij minder belangstelling geniet dan zij verdient en dat een eerste vereiste voor een degelijk visserijbeleid, namelijk een diepgaande en volledige informatie, bij ons ontbreekt».

Laat mij toe hierop te repliceren dat de verschillende ter zake betrokken ministeries (in hoofdzaak landbouw, verkeerswezen en buitenlandse zaken) in de loop van de jongste 80 jaren een visserijbeleid hebben ontwikkeld dat m.i. toch wel getuigt van een niet geringe belangstelling voor deze sector, en dat kan samengevat worden in zes rubrieken : de zorg voor de investeringen in het produktie-apparaat, de zorg voor het in stand houden van een voldoende talrijke potentieel van goed opgeleide vissers, het verzekeren van het afzetgebied en van de afzetprijzen voor de produktie, het verdedigen van de belangen van de sector op internationaal vlak, het wetenschappelijk, economisch en technisch onderzoek en het projectenbeleid (nieuwe visserijmethoden, nieuwe visgronden, alternatieve aanvoer, kwaliteitsverbetering, enz...).

Het zou voorzeker interessant zijn dieper in te gaan op dit visserijbeleid, doch dit zou mij in het bestek van deze brief te ver kunnen leiden. In elk geval wens ik hier nog aan toe te voegen dat, voor een dergelijk toch vrij klein bedrijf, het economisch, wetenschappelijk en technisch onderzoek onbetwistbaar goed ontwikkeld is; dat dit blijkbaar slechts in beperkte kring bekend is, zal allicht het gevolg zijn van het feit dat de resultaten van dit onderzoek over het algemeen niet op grote schaal worden verspreid, maar meestal door rechtstreeks contact met de bedrijfsmiddens, hetgeen meteen

ook een groter doeltreffendheid moet waarborgen.

DE EXPLOITATIE-

REKENINGEN

Verder zijt U van oordeel dat «uit een nauwkeurige ontleding van de exploitatierekeningen niet enkel budgetaire maar ook sociaal-economische conclusies moeten getrokken worden». De boekhoudingsuitreksels — voor zover de reders bereid zijn deze toe te sturen — worden inderdaad zeer nauwkeurig ontleed en uit die analyse worden ook sociaal-economische conclusies getrokken die in de loop der jaren een onmisbare leidraad geworden zijn voor het te voeren visserijbeleid. Het resultaat van bedoelde analyse wordt jaarlijks, onder publikatievorm, medegedeeld aan de bedrijfsmiddens.

DE VANGQUOTA

Wat nu de vangstquota betreft, verklaart U dat «in 1975 deze quota met meer dan 40 pct werden overschreden». Hier bedoelt U vermoedelijk Nederland, vermits de overschrijding van de voor 1975 aan België toegekende quota minniem mag genoemd worden en dan nog is opgetreden in de loop van december 1975, met een ongewoon hoge aanvoer van tong en schol, die door mijn diensten normaliter niet kon voorzien worden.

Voorts stelt U de vraag of «eerlang een vergunningsstelsel zal ingevoerd worden, met een maximum aantal vangdagen». Ik geloof dat dit voor België momenteel niet aangewezen is. De aanvoer wordt door de Dienst voor de Zeevisserij in alle kusthavens op de voet gevolgd. Zodra dit nodig zou kunnen zijn, zal een vergunningsstelsel ingevoerd worden voor die vissoorten en in die gebieden waar de evolutie van de aanvoer dit lijkt te vereisen. Dit is mogelijk op grond van art. 4 van het K.B. van 30.10.1975, tot reglementering van de vangst van zekere vissoorten in het zeegebied van het Verdrag inzake de zeevisserij in het N.O.-deel van de Atlantische Oceaan (B.S. 24.2.1976)

VULGARISATIE EN

PROJECTENBELEID

In verband met uw opmerkingen over het projectenbeleid en de vulgarisatie, meen ik te mogen aanstippen dat, zowel inzake wetenschappelijk onderzoek als projectenbeleid, regelmatig contact bestaat tussen mijn betrokken diensten en de betrokken bedrijfsmiddens.

(Vervolg blz. 2)

Onze visserij in de Senaat

(Vervolg van blz. 1)

DE 12-MIJLSZONE

Wat betreft het instellen van een voorbehouden 12 mijlszone, is mijn collega van Buitenlandse Zaken bezig met het voorbereiden van een desbetreffend wetsontwerp.

Voorts hebt U verklaard dat ik «de hele sector laat verkommeren». De totale bruto-besomming steeg in 1975 met meer dan 4,6 pct. Dit is althans op het eerste zicht, niet zo schitterend, doch, rekening houdend met de moeilijke marktsituatie in 1975, moet elk objectief waarnemer dit toch nog een relatief goed resultaat vinden, vooral in vergelijking met de werkelijke desastreuze toestand in de meeste andere visserijlanden.

DE VISSERSVLOOT IN 1980 ?

Tenslotte vraagt U mij hoe ik onze vissersvloot zie in 1980. Laat mij vooreerst erop wijzen dat de Zeevisserij geen teelt- doch een jachteconomie behelst, hetgeen impliceert dat het steeds weinig raadzaam is, zich in een dergelijke sector aan voorspellingen te wagen. Toch zou ik het aandurven volgende prognose voorop te stellen :

a) Tijdens de eerstkomende jaren zal onze zeevisserij structureel beheerst worden door volgende factoren :

1. VISGRONDEN :

De derde ronde (na Caracas en Genève) van de Internationale Zeerechtconferentie begint halfweg maart te New-York. Reeds nu kan met vrij grote zekerheid voorspeld worden dat het principe van de zgn. «economische zone» van 200 mijl een realiteit zal worden. Anderzijds heeft de EEG-Commissie op 22-12-1975 een werkdocument voorgelegd waaruit blijkt dat het o.m. niet alleen de bedoeling is dat de lidstaten te New-York een gemeenschappelijke houding zouden aannemen, maar dat daarenboven, via communautaire ondertekening van de eventueel tot stand gekomen Conventie over het Zeerecht, een communautaire economische zone zou kunnen ingevoerd worden in plaats van acht nationale zones. Indien echter, zoals de Commissie voorstelt, de Gemeenschap een dergelijke zone zou instellen, gemeenschappelijk, wel te verstaan, en dus in principe bevisbaar door alle Lidstaten, dan zou, blijkens vernoemd document, terzelfdertijd ook een EEG-«fisheries management» moeten ingevoerd worden ten einde in die gemeenschappelijke zone de overbevissing in te dijken, hetgeen veronderstelt een maximum te vangen hoeveelheid en een verdeling hiervan onder de vorm van quota, evenals een onderverdeling en een regimebepaling van de diverse visgronden. In de nabije toekomst zal dus rekening moeten worden gehouden met een vangstcapaciteit die dient te beantwoorden aan de geboden mogelijkheden. Daar dit alles nog in een preliminair stadium verkeert, is het uiteraard momenteel nog te vroeg om hierop verder in te gaan.

2. DE EVOLUTIE VAN HET AANTAL BESCHIKBARE VISSERS.

Het aantal beschikbare vissers vermindert gestaag van jaar tot jaar. Op grond van deze dalende tendens mag vooropgesteld worden dat dit aantal, thans circa 1450, in 1980 zou terugvallen tot op ongeveer 1200. Daarna zou het zich vermoedelijk stabiliseren op deze 1200 man, omwille van het feit dat, dank zij het Fonds voor Scheepjongens, het aantal scheepjongens zich thans begint te stabiliseren op 150 à 160 jongens, zodat een verdere vermindering van het aantal vissers na 1980 niet meer erg waarschijnlijk is.

3. EVOLUTIE VAN HET AANTAL BEMANDE VAARTUIGEN.

Met het aantal schepen gaat het insgelijks steeds in dalende lijn. Thans zijn er nog 255 (in 1947 : 484), waarvan ca 235 regelmatig in de vaart. Indien het aantal beschikbare vissers van 1450 zal terugvallen op ongeveer 1200 man in 1980 (— 17 pct), dan mag geredelijk worden aangenomen dat het aantal bemande vaartuigen met een ongeveer dienovereenkomstig percentage zal verminderen, dus tot op ruim 200 schepen.

b) Op grond hiervan zou ik voor 1980 een vissersvloot kunnen voorzien van ca 200 vaartuigen, bemand met zowat 1200 vissers. Deze cijfers zouden in de daaropvolgende jaren waarschijnlijk min of meer stationair beginnen worden.

Het is dus voor die 200 vaartuigen en die 1200 vissers dat op middellange termijn het visserijbeleid zal moeten gevoerd worden. Vermits het huidige vissersinkomen per jaar gemiddeld ongeveer 400 duizend frank omvat, zal het deel van de bemanning in totaal 400.000 fr maal 1200 of 480 miljoen fr. moeten uitmaken. Daar het deel van de bemanning circa 37 pct van de bruto-besomming bedraagt, zou deze bruto-besomming jaarlijks moeten kunnen oplopen tot ruim 1.300 miljoen fr., hetgeen — naar rato van een gemiddelde prijs van 33 fr per kg een te waarborgen minimumaanvoer van ca 40.000 ton zou impliceren.

Die 40.000 ton zal onze vloot moeten kunnen aanvoeren dank zij de beschikbaarheid van voldoende visgronden en-of quota, de bescherming van de vissstapels (bij voorkeur door een beperking van de visserijinspanning), de verbetering van de vangstcapaciteit van de vaartuigen en het opdrijven van de vakkennis en de «know-how» van de schippers door onderwijs, bijscholing en vulgarisatie.

Tot daar minister Lavens in zijn antwoord aan de senator.

NOTA VAN DE REDACTIE :

Wij moeten minister Lavens echter doen opmerken dat de minister van Buitenlandse Zaken al meer dan een jaar bezig is aan het opstellen van het wetsontwerp inzake de 12 mijlszone en dat dit nu al lang genoeg duurt, in zoverre dat in de komende maanden onze kust opnieuw in enkele weken zal leeggeveegd worden door grote treilers. Wat de visprijzen betreft, zullen we het daarover later hebben.

Wij komen op deze zeer gegronde beschouwingen nog terug.

JOPA

NU OOK IN BELGIE

Universele Transportkist

in bekende uitvoering en kwaliteit.

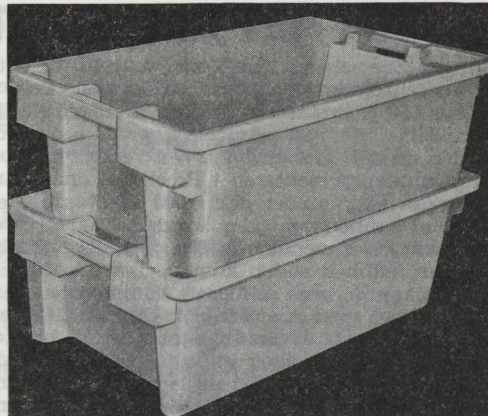
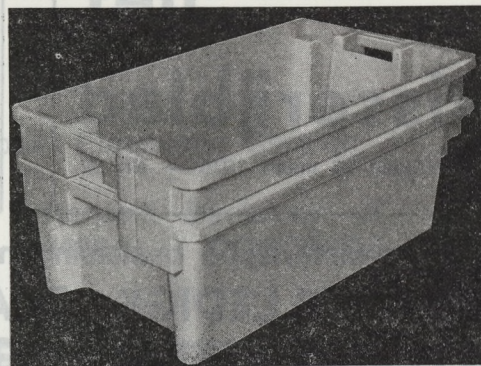
Scheurvast.

Stabiel en robuust door de ca 4 mm. wandsterkte.

Uitgevoerd uit kunststof van de vereiste kwaliteit en eigenschappen.

Volmaakt hygiënische uitvoering.

Stapel en nestelbaar.



Inhoud 50 kg. - 75 Ltr.
Maat 880 x 560 x 235 mm

Gewicht 4,0 kg NDPE

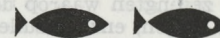
Leverbaar in diverse kleuren zonder prijsverhoging.

Franco vismijn OOSTENDE en ZEEBRUGGE „in groupage“.

VRAAG ONS OM INLICHTINGEN

J. Smit, Amsterdam, c/a Keizersgracht 197, tel. 20/255484 - 243339
Telex 820706 jopa d 4730 Ahlen/Westf. Telefon (02382) 5047

Schrijft U ons S.V.P. bij afwezigheid. Wij nemen dan direct met U contact op. Het is ook voor U belangrijk dat wij voor een prijsdoorbraak hebben gezorgd.



WAAR GAAT HET HEEN ?

FRANSE MATROZEN BEZETTEN AAN BUITENLAND VERKOCHTE VISSERSVAARTUIGEN

Eigenlijk mochten we verwachten dat dit eveneens zou gebeuren, namelijk de bezetting van stilgelegde of aan het buitenland verkochte vissersvaartuigen. Verleden week vrijdag heeft te Concarneau, de bemanning van de tonijnvisser «Kernevad» dit vaartuig dat door de rederij aan Marokko verkocht werd, voor 48 uur bezet en aldus de afvaart van het vaartuig verhinderd.

In Frankrijk heerst een niet te ontkennen crisis in de tonijnvisserij, die vooral zijn oorsprong vindt in de uitbreiding door Marokko van de visserijlimieten zodanig, dat hierdoor heel wat traditionele Franse visserijrechten verloren gingen en de positie van de Franse tonijnvisserij heel moeilijk is geworden. Samen met de stijging der uitbatingskosten en de eerder verlaagde afzetprijzen, heeft dit verscheidene rederijen verplicht, hetzij vaartuigen stil te leggen, hetzij deze te verkopen aan het buitenland en wel in de eerste plaats aan Marokko. De bemanning van de «Kernevad» werd in haar actie gesteund door een zestigtal matrozen van andere vaartuigen en aangevoerd door hun syndikale afgevaardigden. De matrozen-vissers protesteren hiermede

tegen de afdankingen en hebben een resolutie aan het ministerie gestuurd met volgende eisen :

1) dat het behoud en de vernieuwing van de vissersvloot zou gewaarborgd worden en een volle werkgelegenheid;

2) een verhoging van de afzetprijzen opdat een renderende uitbating mogelijk zou zijn en gewaarborgde lonen voor de vissers;

3) dat ook voor de visserij de wetten op de afdankingen en sluitingen zouden van toepassing worden.

Bij de aankondiging van nieuwe verkopen van Franse tonijnvissersvaartuigen aan het buitenland, verwijten de werknemers aan de heer Chirac, Eerste-Minister, een totale onverschilligheid tegenover de visserij, niettegenstaande hij bij zijn bezoek enkele weken terug aan Lorient, de verzekering gaf dat de Franse regering zou zorgen voor het behoud van het potentieel der Franse visserij.

De Franse tonijnvissers wijzen ook op de nevenbedrijven die door de vlucht naar het buitenland van de betrokken vaartuigen eveneens moeilijkheden zullen kennen, zoals de herstellingsbedrijven, de werven, de verwerkende nijverheid en zo meer. Protesteren is gemakkelijk, maar oplossen is wat anders.

Onderzoeksraad voor de zeevaart

Nieuwe getuigen van „Bow Stream” brengen enkel bevestiging van voorgaande verklaringen

Vrijdag, eerder ongebruikelijk, kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart opnieuw bijeen te Oostende met op de rol vier punten, waaronder natuurlijk het verder onderhoor der opvarenden van de «Bow Stream» die in november van vorig jaar de B.604 «Ibis» met man en muis in de grond boorde, als meest belangrijke zaak.

Twee bemanningsleden werden onderhoord, met name de 27-jarige Rudolf Bouwgartner, een stuurman van Duitse nationaliteit, maar die sedert verscheidene jaren op Engelse schepen vaart en de 52-jarige Schot Mc Clure, die als stuurman was aangemonsterd.

Beiden hebben echter geen nieuwe elementen gebracht; het was duidelijk dat zij enkel zinnens waren de eerder door bevelvoerder Fleet afgelegde verklaringen te bevestigen. Bovendien waakte raadsmann Clinck er op dat er geen scheve woorden werden gebruikt.

Bouwgartner, die op de brug stond toen de Bow Stream uitvoer, zegde dat hij allen boeien spotte op de radar maar dat er van de «Ibis» helemaal niets te zien was en dat vond de raad toch wel eigenaardig. Minstens een viertal echos werden gezien op het radarscherm, bevestigde de Duitser, die zelfs geen vergunning had om als stuurman te varen maar het blijkt dat dit in Engeland, voor wat de kustvaart betreft, ook niet vereist is.

Plots, zo zegt Bouwgartner, zag ik voor de boeg een wit licht opdoemen. Er werd nog gepoogd om achteruit te slaan, maar dit moest zo snel gebeuren dat de keerkoppeling aanvankelijk weigerde en luttele sekonden nadien werd een volgens getuige lichte schok gevoeld. De «Ibis» zag hij pas later, drijvend met de kiel opwaarts. Pas dan werd ook het wrak op de radar gezien. Wat de snelheid van de «Bow Stream» betreft, blijft getuige er bij dat het vaartuig op halve kracht voer en... met de automatic pilot, maar, zo gaat getuige verder, dat was gebruikelijk op de Bow Stream. Op de vraag waarom niet gepoogd werd het wrak terug recht te trekken, moest getuige het antwoord schuldig blijven. Wel bevestigt hij dat bevelvoerder Fleet het niet waagde dichterbij te komen omdat hij vreesde de Ibis volledig tot zinken te brengen. Tenslotte verklaarde Bouwgartner nog dat andere opvarenden geklopt zouden gehoord hebben van binnen in de «Ibis», maar hij persoonlijk heeft daar niets van gehoord.

Getuige Mc Clure, een 52-jarige Schot en dat is duidelijk te horen aan zijn accent, weet nog minder te vertellen. Volgens hem werden regelmatig mistseinen gegeven tot ook hij plots een wit licht zag opdoemen en enkele seconden later

een merkbare schok voelde. Hij kreeg opdracht onmiddellijk naar beneden te trekken om eventuele schade op te sporen. Nog een zaak bevestigde getuige: de mist was zo dik, dat de voorsteven van de Bow Stream vanop de brug niet te zien was.

AANVARING IN HAVENGEUL

Vervolgens behandelde de Raad de aanvaring die zich in juni van vorig jaar voordeed tussen de garnaaltreiler O.805 «Zeefauna» en de hopper «Vlaanderen VI» in een zeer dikke mist. Schipper Bogaert, tevens eigenaar van het vissersvaartuig, verklaarde dat hij de hopper voor hem de haven zag binnen lopen. Dat was merkbaar op de radar, maar plots verdween de echo. De garnaaltreiler liep volledig aan stuurboordzijde de havengeul binnen tot plots de hopper voor hem opdoemde. Van waar die uitkwam, wist geen mens aan boord te vertellen. Men zag wel een groen licht uit de mist opdoemen maar toen was het reeds te laat. Nog verklaarde schipper Bogaert dat hij regelmatig mistseinen gaf en... dat hij niets hoorde van het andere vaartuig.

DRIE MAN OVER BOORD

Vervolgens kwam een zwaar geval aan de beurt waarbij door een onoplettendheid drie man van de diepzeetreiler O.316 over boord werden geslingerd op de visgron-

den. De feiten deden zich voor toen een visplank onklaar was geraakt en men poogde deze omhoog te halen met de winch. Wat de schipper niet wist was dat getuige Guido Dewulf het slot van de winch had ingeschakeld. Hierdoor werden de drie vissers over boord geslingerd maar kon door snel handelen een ramp vermeden worden. De Raad zal in een volgende zitting het geval verder onderzoeken.

VERMANING VOOR NALATIGE SCHIPPER

Tenslotte werd nog vonnis geveld inzake het niet neerleggen van een zeeverslag na overkomen scheepsvoorvallen. De feiten deden zich voor op de N.41 «Ter Streep» die twee jachtmen aan boord had genomen nadat hun jacht motordefect had opgelopen. Wegens de slechte weersomstandigheden kon het jacht niet opgesleept worden zodat beslist werd de visserij verder te zetten. Schipper Everaert van de N.41 vroeg aan collega Rysen van de N.40 aangifte te doen in Yarmouth, maar dit gebeurde niet. Hierdoor werd door de Britse overheidsdiensten een noodbericht uitgezonden omdat de twee jachtmen vermist werden opgegeven.

De voorschriften zeggen dat kapiteins en schippers die drenkelingen aan boord hebben daarvan zo snel mogelijk aangifte moeten doen. Schipper Everaert wordt dan ook met een vermaning bestraft.

MINISTER LAVENS TE LONDEN

Het was maandag dat minister Lavens vergezeld van zijn secretaris-generaal Vandemoortel en zijn kabinetsadviseur Vandewalle, voor een driedaags bezoek aan zijn Engelse collega was uitgenodigd om er een onder-onsje te hebben over de landbouwproblemen, zonder de visserij te vergeten, welke beide landen hebben.

Voor ons land en in het bijzonder voor onze visserij, is dit intiem bezoek van zeer groot belang met het oog op onze historische visserijrechten en de twaalf mijlzone.

Hopen we dat het vruchtbaar is geweest, daar op het ogenblik van het ter perse gaan, we hieromtrent nog niets hebben kunnen vernemen.

SLECHT HARINGSEIZOEN IN IERLAND

Nu het haringseizoen 1975-76 volledig afgelopen is, heeft men kunnen de balans opmaken wat in gans Ierland in de markt gezet werd.

Voor de periode van 1 juli 1975 tot de 3de februari werd nagevoerd 30 pct minder aangebracht dan voor dezelfde periode van vorig haringseizoen. Inderdaad, bracht men het jaar voordien nog bijna 144 duizend haringstrans binnen tegen slechts 111 duizend dit jaar. Het was vooral langs de Oostkust dat de aangebrachte hoeveelheid haring merkkelijk lager lag.



MET LISTER GAAT ALLES BETER AAN BOORD!

Kwaliteit heeft steeds voorop gestaan bij Lister en stelt u een gamma Dieselmotoren van 1,8 tot 155 pk. voor.

In dit gamma vindt u zeker een motor die helemaal aan uw eisen beantwoordt.

Lister

R.A. LISTER & C° N.V.

Pepijnstraat, 51 - 3400-Landen
Tel.: (011) 88 10 35 - 88 19 96

A Hawker Siddeley Company

Zoeklicht op Visserstehuis „DE BOLLE“

Wanneer met de vraag stelt : **KENT U HET VISSERSTEHUIS ?** dan halen velen hun schouders op; anderen zeggen : 'k heb er nog van gehoord; nog anderen verklaren : ja, ja, is dat daar niet, waar al de oude vissers zijn, in Godtschalck, daar in de duinen ? Hiermede bedoelen ze het «Zeemanstehuis Godtschalck», een rustoord voor bejaarde vissers.

Wanneer men spreekt van het «Visserstehuis De Bolle», of kortweg «De Bolle», dan weten reeds veel mensen van de kust wat men bedoelt. Toch weten nog heel wat mensen niets af van deze nuttige instelling, laat staan kennen.

Op Oostends grondgebied bestaat er een «Zeemanstehuis Godtschalck» : een 50 jaar oud rusthuis voor bejaarde vissers. En er is ook een «Visserstehuis De Bolle», een tehuis voor jonge vissers, dat nog maar 10 jaar bestaat.

Beide tehuizen hebben het woord «Visser» of «Zeeman» in hun benaming, vandaar misschien deze verwarring die vrij algemeen bij vele mensen voorkomt.

Dit gezegd zijnde, richten wij onze schijnwerper op het visserstehuis De Bolle.

VANWAAR DIE BENAMING DE BOLLE ? Er is daar nochtans nergens een bol te bespeuren !

Dit gebouw was vroeger eigendom van de «Transportarbeidersbond». Als symbool van de arbeid stond er boven op het dak een Atlasbeeld dat een grote wereldbol torste; dit beeld is nu verdwenen maar in de volksmond is de benaming «De Bolle» blijven voortbestaan.

Bovendien is in de scheepvaart een ten anker liggend schip verplicht overdag een zwarte bol te voeren op het voorschip. Symboolisch is het tehuis daar waar de vissers aan de wal veilig ten anker kan gaan.

DOEL VAN DEZE INSTELLING : Een goed tehuis aan wal bezorgen, voor alleenstaande jonge

vissers (of jongens die deze stiel aanleren) dus van familiebanden verstoken jongens en hen de nodige begeleiding te geven bij het overbruggen van de moeilijke periode van adolescentie naar volwassenheid.

Deze instelling was absoluut noodzakelijk want weet u dat bv. in de IBIS-school kinderen vanaf 6 jaar opgenomen en opgevoed worden, die, eens 14 of 15 jaar geworden, de school verlaten, om als jonge vissers te gaan varen. Ze staan dan alleen. Waar moeten ze dan naartoe ? Wie zal hen verder in hun moeilijkheden van het leven een helpende hand geven ? U weet zeer goed dat daarvoor goede leiding nodig is. Daarom bestaat dit tehuis dat hen redding zal brengen voor al hun problemen. Zonder deze hulp en steun zouden ze zeker op de dool geraken.

VOORWAARDEN VAN OPNEMING

Varende vissers of toekomstige vissers van Belgische nationaliteit, vanaf de ouderdom van 15 jaar tot normaal 21 jaar. Voor speciale gevallen zijn er na 21 jaar verblijven. Vissers ouder dan 21 jaar worden in principe niet meer opgenomen. Varende jongens verdienen een loon en betalen dan ook hun verblijfsvergoeding van 350 fr per dag als ze aan de wal zijn. Eens in zee betalen ze maar 60 fr per dag voor reservatie van hun kamer tijdens hun afwezigheid.

18 jonge vissers vinden er een onderkomen. Iedereen beschikt over een eigen afzonderlijke kamer, met alle mogelijke comfort, modern uitgerust. Natuurlijk zorgt de instelling voor voeding, verwarming, onderhoud, gebouw, enz. Er is een algemene bar, biljart, bibliotheek, TV-salon, goed verzorgde keuken en noem maar op. Kortom een

echt fijn thuis. Deze inrichting is bijna steeds volzet.

Deze jongens genieten er de goede zorgen van twee mensen, namelijk de huisbewaarders, heer en mevrouw Lucien Hoeghema-Vermeulen. Zij zorgen voor voeding en onderhoud gebouw. De jongens voelen zich daar werkelijk thuis. Het zijn «hun» jongens of wat denkt ge wel. En de jongens zijn voor de goede zorgen en de tegevoetkomende houding en behulpzaamheid van deze mensen ten zeerste dankbaar. Eens een eigen huishouding gesticht komen de oud-kostgangers nog wel eens hun gewezen pleegvaderlijk huis bezoeken.

MAATSCHAPPELIJK

WERKER

Voeding en woonst volstaan niet om jonge mensen te begeleiden en op te voeden tot zij een gezin stichten. Daar komen veel problemen bij kijken die een aangepaste oplossing moeten krijgen. Daarom werd onlangs in permanente dienst van het tehuis de heer D'Hondt aangesteld als «maatschappelijk werken» voor deze jongens.

Zijn taak is er voor te zorgen dat alle administratieve en opvoedingsproblemen eigen aan ieder jongen op tijd en stond een oplossing krijgen, iets wat de heer D'Hondt met veel overtuiging tracht te bereiken.

Ook het sparen wordt in «De Bolle» aangemoedigd, beneinde deze die uithuwelijken een goede materiele start te kunnen waarborgen. Hij is ook de verbindingsman die voor alle problemen verslag uitbrengt bij de leden van de beheerraad, die op geregelde tijdstippen vergaderen.

BEHEERRAAD

Het tehuis wordt in hoogste instantie nog bestuurd door een beheerraad. De beheerders zorgen ervoor dat het tehuis in normale en wettige omstandigheden aan de gestelde doeleinden kan beantwoorden. De beheerraad bestaat uit :

De voorzitter : M. Opstaele, onderzoeksrechter;

De secretaris : M. Caesstecker, directeur IBIS-school;

De penningmeester : M. Seghers, reder ter zeevissersrij.

Die vormen samen het directiecomité in de schoot van de beheerraad, benevens nog een aantal personen als gewone beheerders.

BESLUIT

Het Visserstehuis De Bolle is een tehuis dat aan een grote behoefte voldoet. Dit tehuis was broodnodig. De initiatiefnemers mogen gefeliciteerd worden voor dit menslievend werk dat, sinds de dagelijkse werking startte op 1 juli 65, reeds meer dan honderd jongens heeft geholpen.

VISSERIJLIMIETEN IN DE VERENIGDE STATEN OP 200 MIJLEN VANAF 1 MAART 1977

Een Kommissie van het Congres samengesteld uit afgevaardigden van de Kamer en Senaat van de Verenigde Staten heeft, onafhankelijk van wat de Konferentie thans te New-York gehouden hieromtrent zal beslissen, de visserijlimieten van dit land vastgelegd op 200 mijl buiten de kust met ingang van 1 maart 1977.

De kommissie van de Kamer had vroeger reeds deze uitbreiding voorzien tegen 1 juli 1976, terwijl de Senaatskommissie deze uitbreiding aanvaardde tegen 1 juli 1977. De vaststelling van de datum van 1 maart 1977 door de Congresskommissie is dus een kompromisoplossing. De voorzitter van de Congresskommissie had de leden trouwens medegedeeld dat de President van de Verenigde Staten, de heer Ford, slechts het Congresvoorstel zou ondertekenen indien de datum 1 maart 1977 zou zijn. De leden hebben dus Ford hierin gevolgd. Er werd echter voorbehoud gemaakt voor het geval dat een voldoende gevende Internationale Overeenkomst, over het Zee-recht te New-York uit de bus zou komen, waarop de eigen wet dan niet van toepassing zou zijn.

N.V. International Electronic Service

INES

TEN DIENSTE VAN DE VISSERIJ

ALLEEN VERTEGENWOORDIGER VAN :

- Decca Navigator
- Decca Radar & Automatie
- Simonsen Radio — Echo-Sounders
- Redifon — Radio
- Anschütz — Gyro-kompassen
- Jungner — Scheepslog

VERKOOP — HUUR — INSTALLATIE — SERVICE

I.N.E.S. N.V. Terbekehof 54 - 2610 WILRIJK Tel. 031/28 10 32

I.N.E.S. N.V. Fiévestraat 54 - 9000 GENT Tel. 091/23 82 38

I.N.E.S. N.V. Hendrik Baelskaai 16 - 8400 OOSTENDE
Tel. 059/80 34 01

E.S.A. N.V. Wandelaarstraat 1 - 8380 ZEEBRUGGE
Tel. 050/54 47 55
(7801V)

MET CLUB BRUGGE GAAN WE OP BEZOEK TE HAMBURG, GROOTSTE VISSERIJHAVEN VAN DUITSLAND

Men kan een grootstad op velerlei manieren ontdekken. De ene houden van musea of oudheidkundige bezienwaardigheden, anderen beleven alleen een intens nachtleven, nog anderen vinden het «sumum sumorum» in het winkelen! Welnu te Hamburg kan men dat alles vinden en beleven.

Hamburg heeft 1.850.000 inwoners en is dus na Berlijn de grootste stad van Duitsland. Benevens de totale oppervlakte is er 8 1/2 procent aan water en 7 procent aan parken. Ze is de grootste Duitse haven alwaar verleden jaar 52 miljoen Ton goederen werden opgeslagen. Wat het containerverkeer betreft, staat Hamburg aan de spits van Europa. Op industrieel gebied zijn er 200.000 man werkzaam en ook de wereldpers staat sinds de oorlog aan de spits. Acht tot negen miljoen dag- en weekbladen en 33 miljoen tijdschriften verschijnen er. Het is ook de Kongresstad bij uitnemendheid. Niet minder dan 13 grote hallen en 17 zalen kunnen 3 miljoen bezoekers ontvangen. Benevens een Universiteit (25.000 studenten) zijn er 16 theaters en 120 tentoonstellingszalen. De twee laatste attracties zijn de nieuwe Elbetunnel en de «Köhbrandbrücke» die een rechtstreekse verbinding daarstelt tussen de West- en de Ooststad. Verder is er een luchthaven, zijn er 9 spoorwegstations, een metro, een hoogbaan, omnibussen en talrijke tramlijnen.

De Hamburgse Staatsopera staat op hetzelfde artistieke pijl van de Scala van Milaan en de Metropolitan Opera te New-York. Verder zijn er nog 12 andere theaters en 3 jeugdtheaters.

Ten westen van het «Hauptbahnhof» in de richting van het stadhuis zijn de twee voornaamste winkelstraten waar men nagenoeg alle laatste modenuffjes kan vinden. Dit zijn de Mönckebergstrasse en Spitalerstrasse. Deze laatste straat is autoloos en men vindt er de bijzonderste dranksluiterijen met reuze terrassen.

Aan de «Sankt Paulilandingsbrug» begint het wereldhavencomplex dat zo uitgestrekt is als de helft van het kanton Brugge. Men kan er dagelijks met de Hadagschepen een rondvaart doen van circa één uur voor 6 DM. 's Avonds is er een nachtvaart van 20 tot 23 uur met aan boord muziek, dans, koud buffet en bier zoveel men wil plus schnaps voor 33 DM. Men kan er zich ook inschepen voor het kuuroord Blankenese, Cuxhaven en Helgoland.

's Avonds kan men gaan boemelen naar het wereldvermaarde «Sankt Pauli» dat in de onmiddellijke nabijheid van de haven gelegen is. De bijzonderste straat is de «Reeperbahn», een opeenvolging van nachtclubs en beatclubs, zeemanskroegen en nachtpaleizen, bowlings- en biljartkoffees, twee theaters, zes kinemas en één wasenbeeldenmuseum. Heb echter

geen schrik over wat men vertelt over de fameuze «Reeperbahn», want veel fantasie en overdreven zelfkultus komt er steeds bij te pas. Wij namen inlichtingen bij de politie en deze deelde ons mede volgende richtregels in acht te nemen bij een Sankt-Paulibezoek: Neem enkel maar zoveel geld mee, en dan in kleine knipsels, als gij denkt uit te geven. Geen checks bij U steken. Laat U niet beïnvloeden door een nachtlokaalportier of een animeerdame. Bestel alle konsomaties volgens de kaartprijs en reken onmiddellijk af. Laat geen handtas of waardevolle voorwerpen onbewaakt op tafel liggen. Oppassen voor uw portefeuille. Parkeer uw wagen niet in de donkere nevenstraten (er zijn 4 bewaakte ondergrondgarages) neem steeds uw voertuigpapieren mee. Koop geen zogezegde waardevolle geschenken op straat, bedrogen bent U zeker. Houdt onbekenden van U af en neem dit tekstueel op. Omarmingen van beide geslachten dienen alleen om U te bestelen. En als U niettegenstaande al deze richtlijnen dan toch een incident (zelfs met meisjes) moest beleven, roep er dan

aanstands de politie bij. Deze lui zijn tegen gelijk welke taak opgewassen en staan steeds toeristen met raad en daad bij.

Hamburg heeft niet minder dan 500 restaurants, in- en uitheemse. De legendarische Palingsoep (Aalsuppe) is iets speciaals dat men beslist moet proeven. Afgezien van de paling komt er nog een hespbeem bekijken, 7 soorten kruiden, 5 soorten fruit en 4 soorten groenten. Verdere specialiteiten zijn nog gekruide kalfslever, warme rundstukken met groenten. Bij al deze gerechten behoort natuurlijk het geprezen Hamburgerbier en een ijskoude jenever (Korn). Om iets speciaals te eten, raden wij het Italiaanse «Cuneo» restaurant aan in de Davidstrasse, alwaar alleen de fijnbekken komen.

Een andere specialiteit is de beroemde marsepein van Lübeck.

Het voetbalstadion is gelegen nabij het Hachenbeckdierenpark en niet heel ver van het Dammtorbahnhof en gemakkelijk te bereiken met de S Bahn.

Goede reis naar Hamburg en breng de overwinning mee!

O.G.

VEERTIEN BRETOENSE VISSERS VONDEN DE DOOD IN DE ZWARE STORMEN LANGS DE ENGELSE KUST

De ontzettend zware storm, die verleden week vrijdag over, in het Kanaal en om de Zuidkust van Engeland heeft gewoed, kostte het leven aan een veertiental Bretoense vissers. De Britse vliegtuigen die aan de reddingsoperaties en het zoeken naar de slachtoffers medehielpen, hebben, naar hun zeggen, nog nooit dergelijk tempeste meegemaakt. Men noteerde een windsnelheid van 150 km en golven gaande tot 15 m. hoog. Verscheidene Bretoense vissersvaartuigen bevonden zich op dit ogenblik in het midden van de storm. Het vissersvaartuig «Gas-de-St-Gué» met vijf man aan boord verloor drie man over boord zonder dat men ook maar één enkele poging kon ondernemen om hen te redden. Dit zijn de zwaarste ogenblikken uit een mens zijn leven, verklaarde de schipper-reder toen hij terug in de thuishaven kwam met de enige overgebleven matroos, terwijl de schreiende familieleden van de verdronken vissers toch nog bij het binnenlopen aanwezig waren met dat kleine sprankeltje hoop van «men weet nooit». Mensen zien over boord gaan en absoluut niets kunnen doen om tussen te komen, maar zelf moeten vechten om recht te blijven en niet ten onder te gaan.

Ook het vaartuig de «Kruguen» met 5 man aan boord, eveneens uit «St Gué» werd op zeker ogenblik midden in de storm vermist. Het vaartuig antwoordde niet meer en na 48 uur zoeken naar het vaartuig werden ook deze reddingspogingen opgegeven. Intussen kreeg men te Lorient het bericht binnen dat men naar de opvarenden zocht

van het vissersvaartuig «Tamengo» uit deze thuishaven. Van andere vaartuigen had men het bericht doorgekregen dat de bemanning, midden in de storm het vaartuig had moeten verlaten en in een «dinghy» plaatsnemen. Een opsporingsvliegtuig, gealtereerd door twee rode vuurpijlen kon een «dinghy» repereren maar verloor deze weer uit het zicht midden van een ontketende zee. Men veronderstelt dat deze afkomstig was van de «Tamengo». Dit nieuws werd onmiddellijk doorgegeven en een «Neptune-vliegtuig» evenals verscheidene Engelse helikopters, samen met enkele vissersvaartuigen, gingen op zoek naar het rubberen reddingsstuig. De volgende morgen vond de hektreiler «Bruix» uit Boulogne echter een slappe leeggelopen «dinghy» waarin zich niemand meer bevond. Men veronderstelt dat het deze was van de «Tamengo» en dat de inzittenden verdronken waren. De «Bruix» kwam van de visgronden benoorden Schotland op weg naar Lorient en was midden de storm terecht gekomen. Dit vaartuig vond rond acht uur in de morgen het lijk van de reder en verder in de ochtend werden nog drie lichamen opgevist. Twee anderen werden niet teruggevonden, zodat men hier met zes verdronkenen moet rekening houden hetgeen het totaal op 14 doden bracht. De vier opgeviste lichamen droegen allen hun lijfboei.

In ieder geval heeft men in 1976 in de Bretoense streek reeds een zeer zware tol aan de zee moeten betalen, vermits begin dit jaar reeds twee vissersvaartuigen met bemanning verloor.

DE DEMONSTRATIEBOOT „NAVIGATOR” TE OOSTENDE

DONDERDAG 8 EN VRIJDAG 9 APRIL 1976

Het is dus donderdag 8 en vrijdag 9 april dat de haven van Oostende het bezoek krijgt van de M.Y. «Navigator», eigendom en demonstratieboot van de firma Decca Navigator Co Ltd (Londen).

Dit prachtig yacht heeft een lengte van 31 m. en een tonnage van 148 Ton, is, zoals het hoort, uitgerust met het complete gamma van de meest recente apparaten en navigatiesystemen, ontworpen en vervaardigd door de Decca-groep, of verdeeld in Engeland door de firma's Decca Navigator en Decca Radar. Al deze apparaten en systemen zijn operationeel.

Ter gelegenheid van het verblijf van de M.Y. Navigator, zullen er praktische demonstraties gehouden worden, welke voor alle reders en schippers van zeer groot nut zijn.

De praktische demonstraties betekenen de organisatie van een mini-rondvaart in de haven van Oostende volgens het hierna vermelde uurrooster:

Voormiddag	: van 9.15 uur tot 10.45 uur
	11.00 uur tot 12.30 uur
Namiddag	: van 14.00 uur tot 15.30 uur
	15.45 uur tot 17.15 uur
	17.30 uur tot 19.30 uur

Het yacht zal gemeerd zijn aan de steiger van de «Noordzee Yacht Club» (het Westertaketsel) waar de genodigden zullen ingescheept en ontscheept worden.

Wie een bezoek wil brengen en inschepen, mag zich laten inschrijven in de burelen van S.C.A.P. of Hulp in Nood, H. Baelskaai 27 of ten burele van ons blad, H. Baelskaai 30.

Dit bezoek is kosteloos en zeker van groot nut voor alle zeevarenden, onze zeevaart- en onze visserijscholen.

DE TOETREDING VAN SPANJE TOT DE E.E.G. EEN GEVAAR VOOR DE VISSERIJ

Met de voorhanden zijnde liberalisering van Spanje groeit het gevaar voor een mogelijke toetreding tot de EEG. Indien voor sommige sectoren, de EEG-Economie hieruit voordelen zou kunnen halen, dan is dit zeker niet het geval voor de visserij. Inderdaad is Spanje op dit gebied overuitgerust en zou de eigen EEG-visserijsector een voor de hand liggende zware concurrentie aangedaan worden. Spanje is het land van relatief goedkope lonen en relatief minder zware sociale lasten reglementering. Aldus zouden Spaanse vissersvaartuigen nog altijd kunnen varen waar de vaartuigen van de andere partnerlanden reeds als onrenderende productiemiddelen zouden dienen op te liggen.

In Spanje kregen we in 1961 de wet op de vernieuwing in de visserij hetgeen vanaf dit jaar aanleiding gegeven heeft tot een overuitrusting. Zelfs de kredieten die naderhand ter beschikking van de visserij werden gesteld in een poging om te saneren en de uitbreiding te doen stoppen, werden door de betrokken sektor niet aangevraagd en de uitbreiding nam nog toe. Met de petroleumkrisis in het jaar 1973 en de stijgende brandstofkosten werd de sektor voor het eerst met de neus op de stijgende uitbatingskosten gedrukt en met het feit gekonfronteerd dat men overuitgerust was. Wat de Spaanse visserij betreft in cijfers van brutotonnage, bekleedde dit land in 1961 slechts de 12de plaats, terwijl in 1972 reeds de 4de wereld-

plaats bereikt werd en vandaag de derde plaats na Japan en de Sovjet-Unie. Men schat de huidige brutotonnage van Spanje in deze sektor op nagenoeg 800 duizend ton! Met dergelijke eventuele partner in de EEG waardoor niet alleen aan hun schepen dezelfde voorrechten op gebied van visserijtoegang moet verleend worden, maar ook geen beperkingen meer zouden kunnen opgelegd worden aan de Spaanse invoer, zullen de «Negen» zeker voor problemen bij de eigen visserij komen te staan.

Niettegenstaande in Spanje verscheidene vijfjarenplannen de uitbreiding van de visserijvloot heeft trachten te beperken, hebben de rederijen toch maar het volle pond besteed aan de nieuwbouw.

DE BELANGRIJKHEID DER SPAANSE VLOOT

Volgens de FAO bekleedde Spanje in 1972 reeds de negende plaats in de rij der visvoortbrengende landen met het voor dit jaar zeer hoog cijfer van 1.616.000 Ton aangevoerde vis, dus meer dan 620 duizend bennen van 50 kg per week! In dit zelfde jaar dacht men de 2 miljoen Ton (zegge 2 miljard kg) te bereiken, maar door de petroleumkrisis is de aanvoer integendeel teruggelopen tot 1 mil. 230 duizend Ton in 1973, tot 1 mil. 180 duizend Ton in 1974, terwijl de cijfers voor 1975 nog niet kenbaar gemaakt werden maar ook dit jaar

weer een vermindering ten overstaan van 1974 zal aangeven. De vermindering in de laatste jaren was vooral het gevolg van het eenzijdig uitbreiden door Marokko van zijn visserijlimieten tot 70 mijlen, hetgeen zwaar aankwam voor Spanje. In de hierboven opgegeven aanvoer zit er een niet onaanzienlijke hoeveelheid vis gevangen voor de vismeelfabrieken. In ieder geval verlangen de reders nu maatregelen vanwege de regering om het bedrijf te steunen vooral in verband met de moeilijkheden in de sardien- en ansjovisvisserij en eveneens in de tonijnvisserij. Voor sommige leden van de regering is het ogenblik nu gekomen om tot een sanering in het bedrijf te komen inzonderheid door een inkrimping van de vloot of minstens door de nieuwbouw te remmen. In de visserijsector zelf menen sommigen in een mogelijke toetreding tot de Europese Economische Gemeenschap, een nieuwe impuls te zullen vinden voor de Spaanse visserij. In ieder geval is de huidige crisis in Spanje de schuld van een ongebreidelde uitbouw en overuitrusting der vissersvaartuigen en zou men, bij een aansluiting bij de EEG alleen maar de Spaanse moeilijkheden en problemen gemeenschappelijk maken voor alle partnerlanden. De visserijsector van de «Negen» kan dus voorlopig best zo een visserijreus missen. In 1974 telde Spanje inderdaad nog ongeveer 17 duizend eenheden ter visserij waaronder iets meer dan 1.700 boven de 100 Ton. Van al deze eenheden achtte men het in Spanje nodig dat nage-

noeg een 3.000 zouden moeten verdwijnen om de leefbaarheid van de anderen te verzekeren.

SPAANSE VISSERIJTOEKOMST IN GEVAAR

Inderdaad met het nieuw zee-recht in de maak waarbij praktisch alle landen de visserijrechten tot 200 mijl buiten de kust zullen voor eigen exploitatie opeisen, zal Spanje totaal geweerd worden in de Middellandse Zee voor kusten van Marokko, Tunis, Algerië, enz. en in de Atlantische Oceaan voor de Marokaanse kust en zelfs uit het grootste gedeelte van de Golf van Gaskonje en vóór de Portugese kust. Het is dus begrijpelijk dat men in Spanje, meer speciaal wat de visserij betreft, naar een partnerschap in de EEG lonkt voor een gedeeltelijke compensatie van wat elders verloren ging. Men heeft reeds getracht nieuwe kustvaartuigen aan Irak te verkopen in een bilateraal verdrag voor Iraakse petroleum. Spanje is in ieder geval zelf overtuigd dat het zijn visserijvloot zal moeten inkrimpen en dat zelfs een eventuele toetreding tot de EEG geen volledige oplossing zal geven aan de huidige moeilijkheden. Anderzijds zou de commissie te Brussel zeker beperkingsnormen voor de Spaanse vloot dienen op te leggen die zouden kaderen in de uit te schrijven vangstbeperkingen en kwoteringsnormen voor de EEG zelf.

REDER CLAEYS R. WEERLEGT ENGELSE BESCHULDIGINGEN AAN HET ADRES VAN BELGISCHE BOKKENVISSERS

De in onze middens zeer goed gekende reder Claeys Raymond werd in Engeland door «Fishing-News» geïnterviewd toen hij zich daar bevond ter gelegenheid van dringende reparaties die dienden uitgevoerd te Grimsby van zijn Z.571 en O.317, namelijk de «Zephyr» en de «Belgian Lady». De Belgische bokkenvisserij werd hem verweten veel schade aan de visstand te doen zodat onze vissers zo langzamerhand een slechte naam krijgen in de Engelse visserijmiddens. Hier tegenover gesteld weerlegde Raymond dit met te wijzen naar de ware schulden, namelijk diegenen die in de Noordzee aan industriële visserij doen of voor de vismeelfabrieken vissen. Het is deze visserij die de oorzaak is van de uitdunning van de visstand en niet de bokkenvisserij die de kleine vis spaart. In België, aldus reder Claeys R., ken ik geen enkel vaartuig die voor vismeel vaart of aan industriële visserij doet. Ook mijn vaartuigen kammen een bepaalde plaats niet systematisch uit zoals dat wel gebeurt in de industriële visserij. Wij gaan nooit tweemaal op dezelfde grond vissen. Mijn schippers beklagen zich regelmatig over de grote vloten van Russische treilers in de Noordzee en nu gebeurt het zelfs dat uw eigen Engelse grote treilers aan industriële visserij doen op de sprot en makreel zodat in uw eigen middens hierover protesten opgaan bij de kleinere eenheden. Raymond bedoelde hier onder meer de treiler «Bishop Burton» uit Newington die onder meer vorige week 85 ton sprot in de afslag zette te Grimsby. De konklusie van de reporter van «Fishing News» was dat de Belgische visserij zeer hard moet sjouwen voor hun deel en dat Engeland liefst voor eigen deur zou gaan vegen in plaats van de Belgische bokkenvisserij te gaan aanvallen die volgens hem de zeebodembodem vruchtbaar maakt, door precies als de boer op zijn akker, de bovenste laag om te keren en alles wat anders zou verstikken, lucht en licht te geven.

VERZORGING DOOR HET NEDERLANDSE HOSPITAAL- KERKSCHIP „DE HOOP”

Op 3 maart jl. kreeg de N.705 een controlebezoek van het visserijwachtschip Godetia. Alle gekontroleerde netten werden in orde bevonden.

Matroos Vanhove Georges kloeg reeds enkele dagen over buikpijn. Hij werd door de scheepsdokter van de Godetia onderzocht, doch spijs de hem toegediende geneesmiddelen stilden de pijnen niet.

Op 5 maart te 16u30 riepen wij het hospitaalkerkschip «De Hoop» op. Een half uur later was het schip reeds bij ons en werd Vanhove aan boord genomen voor geneeskundig onderzoek. De dokter vond het noodzakelijk dat hij een nacht in observatie diende te blijven. Op 9 maart werd hij terug aan boord van de N.705 gebracht, waar hij een voorgescreven dieet diende te volgen. Hij kreeg tevens een omslag mee om aan zijn huisdokter te bezorgen.

REDDINGS- VLOTTEN

Bij de recente gebeurtenissen waarbij ook mensenlevens te betreuren waren, is gebleken dat pneumatische vloten, voorzien van de normale operatiekoord van 24 meter, te veel tijd zouden vergen bij het opentrekken van het vlot.

De directie van de Zeevaartinfectie heeft dat ingezien en beslist dat de lengte van de operatiekoord van sportvissersvaartuigen mag teruggebracht worden op 13 meter.

Nochtans dient er steeds de mogelijkheid te zijn het vlot langs beide zijden van het schip buiten te brengen met een aan het schip vastgemaakte operatiekoord.

Een lange operatiekoord van 24 meter vergt te veel tijd om het vlot terug te brengen langsheen het schip, want bij reddingsgevallen dient de afstand tussen het schip en het vlot niet groter dan noodzakelijk gehouden.

Voortaan zal dan ook voor de gebruikers de lengte van 13 meter klaar en duidelijk op de verpakking van het vlot aangeduid worden.

De vraag stelt zich echter of deze lengte bij het zinken van een groot schip voldoende is.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

7/73 (T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/51-1976

Gedurende de periode van 29 maart tot en met 9 april 1976, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector ais volgt:

— week van 29 maart tot 2 april 1976 : op woensdag 31 maart, donderdag 1 en vrijdag 2 april 1976 ;

— week van 5 tot 9 april 1976 : geen schietoefeningen.

Deze oefeningen worden gehouden van 0800 GMT (0900, plaatselijke tijd) tot zonsondergang, zonder onderbreking.

De schikkingen van B.a.Z. 1/52-1976 zijn van kracht.

(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 12-3-76 — H.59514)

NEDERLAND

7/74 (T) S deel. — Hydrografische instrumenten, gedekt door betonning.

In het kader van het „Joint North Sea Data Acquisition Programme” (Jonsdap 76), een oceanografisch onderzoekprogramma waaraan alle landen die grenzen aan de Noordzee deelnemen, zal door de samenwerkende Nederlandse diensten (Rijkswaterstaat, K.N.M.I., Loodswezen en Hydrografie) een 16-tal getij- en stroomwaarnemingsstations in de Noordzee worden verzorgd.

De apparatuur zal binnenkort, zonder nader bericht, met de bijhorende „ODAS” betonning worden uitgelegd en omstreeks eind april 1976 weer worden opgenomen.

Een opgave van de posities waarin de instrumenten worden gelegd, alsmede de bijzonderheden van de betonning volgt hieronder :

Station : Geografische positie : Gedekt door :

a. N 50	51°47'00"N	— 2°33'00"E	Racon lichtboei „Noord Hinder”
b. N 27	52°01'00"N	— 2°58'30"E	Lichtboei „Euro 1”
c. N 51	52°19'00"N	— 2°52'00"E	GIRVS lichtboei : FI en GIRVS ton
d. N 52	52°25'00"N	— 3°34'00"E	GIRVS lichtboei : Iso 4 sec
e. N 54	52°54'00"N	— 3°48'00"E	GIRVS lichtboei : FI
f. N 53	52°58'00"N	— 3°00'00"E	GIRVS lichtboei : Iso 8 sec
g. N 9A	53°00'00"N	— 4°35'00"E	Lichtbrulboei „Noorderhaaks” en onverlichte GIRVS boei
h. N 9	53°09'00"N	— 4°17'00"E	Routelichtboei TX4
i. N 2	53°24'00"N	— 3°58'00"E	GIRVS lichtboei : Iso 8 sec
j. N 3	53°24'00"N	— 3°30'00"E	GIRVS lichtboei : Iso 4 sec en onverlichte GIRVS boei
k. N 4	53°24'00"N	— 3°00'00"E	GIRVS lichtboei : Iso 8 sec en onverlichte GIRVS boei
l. N 5	53°24'00"N	— 2°32'00"E	GIRVS lichtboei : FI en onverlichte GIRVS boei
m. N 6	53°24'00"N	— 2°04'00"E	GIRVS lichtboei : Iso 8 sec en onverlichte GIRVS boei
n. N 8	53°10'00"N	— 1°40'00"E	GIRVS lichtboei : Iso 8 sec en onverlichte GIRVS boei
o. N 40	54°10'00"N	— 4°00'00"E	GIRVS lichtboei : Iso 8 sec en onverlichte GIRVS boei
p. N 41	54°55'00"N	— 4°00'00"E	GIRVS lichtboei : Iso 8 sec en onverlichte GIRVS boei

Scheepvaart en visserij wordt dringend verzocht bovenstaande betonning ruim te passeren.

(Ned. B.a.Z. 808 (T) — H.59482)

7/75 (P) Westpit. — Aanloop Deurloo. Wrak. Wraklichtboei.

Op 51°32'32"N — 3°08'15E, ± 1,2 zm 295° van de verkenning-Deurloo is de schelpenzuiger „Marie” gezonken.

Het wrak wordt aan de WNW zijde gedekt door een groene wraklichtboei met west-tokten : FI gn.

N.B. De lichtboei zal waarschijnlijk weer opgenomen worden.

Nader bericht volgt.

(Zie Belg. krtn. „Vlaamse Banken” en „Monding der Westerschelde”)

(Ned. B.a.Z. 879 (P) — H.59523)

7/76 Westerschelde. — Pas van Terneuzen. Reparatiewerkzaamheden beëindigd.

Positie DOW-Scheldesteiger : ± 51°21'1N — 3°47'4E

De reparatiewerkzaamheden aan de onderwaterkabel, op ± 400 m W van bovengenoemde steiger, zijn beëindigd. De daartoe gebruikte caisson is verwijderd.

B.a.Z. 14/109 (T)-1975 vervalt.

(Zie Belg. kr. „Schelde”)

(Ned. B.a.Z. 890 — H.59523)

ERRATUM

In B.a.Z. 6/72-1976 van 11 maart 1976, voorlaatste alinea, lees : nr. 484 in plaats van 538.

JAMABO

HOGEDRUK REINIGINGSMACHINES

Kap. 50-275 lter werkdr. 30-600 ato
productie en service

PROMAC NEDERLAND B.V.

Toepadweg - Zaltbommel

pb 22 - Tel. 04180-3855 - Tlx. 50110

(7803V)

ZIJ HADDEN PECH...

— Van de Z.599 Zeevogel, raakte ter visserij opeens de boel onklaar. Tijdens pogingen om vrij te komen, geraakte een kabeg in de schroef. Na vruchteloze pogingen bleef er niets over dan via Radio Oostende om sleephulp in te roepen van de Zeevijger. Deze kwam ter plaatse en nam het defekte vaartuig op sleep naar Zeebrugge. — Bij het aan boord komen van de B.601 Van Maerlant, in de Zeebrugse vissershaven, stelde men vast dat het vaartuig schade had opgelopen door onbekenden. De B.601 lag afgemeerd naast de Z.533 die tegen de Tijddokkaal lag afgemeerd. Aan de voorsteven langs stuurboordzijde waren drie planken ingedrukt over 3 m lengte ter hoogte van het visnummer. Maar men vond niet het minste verfspoor ter hoogte van de schadeplek. Zijn deze die zulks veroorzaken dan zo slecht verzekerd dat ze het de moeite niet achten om het te melden ?

— Tijdens de visserij hoorde men aan boord van de Z.518 Cutty Sark aan de voorsteven een harde klap dadelijk gevolgd van een gelijkaardige klap op het achterschip. Het toerental van de motor was plots gedaald. Ten einde iets te doen, werd herhaalde malen op vooruit en achteruit gemaneuvreerd. Tot wanneer het toerental opnieuw zijn normaal peil had bereikt. Dan werd de visserij hervat. Toen men terug in Zeebrugge was, ontdekte men dat de kinkiel vooraan afgescheurd en over 1 m overgeplooid was. Bovendien waren drie schroefbladen aan de top licht beschadigd terwijl rond de schroefas er een tros van zowat 1 m lengte lag verward.

— Wegens de storm moest de Z.255 van schipper L. Deman de visserij staken en naar Newhaven

varen. Tijdens het afmeren naast de Z.430 raakte de Z.255 met zijn voorsteven de bakboordzijde van de Z.430. Hierdoor werd de bakboordzijde gescheurd en ingedeukt. De Z.255 liep geen schade op. De aanvaring werd veroorzaakt door de sterke stroming en het niet direct werken van de achteruitmaneuvers.

— Op weg naar de garnaalgronden begon aan boord van de Z.500 de motor abnormaal te draaien. De motor werd stilgelegd maar men ontdekte niets abnormaals. Men besloot terug te varen naar de thuishaven. Daar stelde men vast, dat de zuiger beschadigd was en de samenpersklep afgebroken, terwijl de kop van de motor gebroken was. — Op weg naar de garnaalgronden hoorde men aan boord van de Z.600 een harde klap op het achterschip. De motor werd stilgelegd, doch niets abnormaals werd vastgesteld. De visserij werd hernomen en normaal bedreven. Tijdens de jaarlijkse schouwing van het schip, stelde men vast dat er schade was aan de top van de schroefas en ook aan de schroefbladen.

— Tijdens het uitoefenen van de visserij hoorde de bemanning van de Z.307 Zeetrappier een stampend geluid in het achterschip. De boeien werden gewonden en toen stelde men vast, dat het water dooreen de pakkingsbussen drong. De visserij werd verder bedreven. Maar in de thuishaven stelde men vast dat er een eind tros in de schroef stak. Bovendien waren vier schroefbladen gescheurd en geplooid alsook de schroefas gesonden. Tijdens de visserij sloeg men tevens vast met de plankenboel aan een wrak. Hierdoor is de boel verloren gegaan alsook een bakboord achterplank.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Na een paar weken van heropleving in de Oostendse vismijn is de aanvoer tijdens de voorbije week weer zeer sterk teruggelopen. Nog geen 5000 bennen vis voor de hele week is toch wel zeer weinig voor een Oostendse vissershaven. Het aantal schepen was weer bedroevend klein, slechts 23. En zeggen dat het nu de beste tijd van het jaar zou moeten zijn.

De prijzen van de meeste vissoorten waren beter dan verleden week. Sommige sorteringen kregen zelfs echte topprijzen. Rode knorhaan bvb. steeg dinsdag tot 62 fr, de kleine sortering haalde toen 44 fr. Voor herder is de prijs deze week gestegen van 105 naar 138 fr het kg, een prijs die nooit voor-

ONGELUKKIGE BRAND TE NIEUWPOORT

Op de Handelskaai van de haven heeft de rederij Michel en Raphael Vercouter een pakhuis, dat dient om al hun visserijalaam te bergen.

Daar werden ook steeds profijtlijk kleine herstellingen uitgevoerd, want de familie Vercouter is voor alles zeer profijtlijk en zorgzaam.

Vorige week donderdag is daar brand ontstaan, zodat netten, allerlei vistuig en wisselstukken, een motor, enz., geweldig te lijden hebben gehad en als vernield mogen aanzien worden.

De schade belooft zeker een paar miljoen. Ongelukiglijk is alles slechts voor 350 duizend frank door verzekering gedekt.

Dergelijke tegenslagen zijn in deze moeilijke perioden niet van aard om goed geluimd te zijn.

De brandweer van Nieuwpoort, onder leiding van commandant David, werd bij het bestrijden van de vuurhaard gehinderd door verstikkende zwarte rookwolken. Een ontploffing in de opslagplaats maande bovendien tot voorzichtigheid aan.

dien bereikt is. Roggen zijn schaars geweest, de prijs is met-

een ook duidelijk gestegen en grote rog kreeg dinsdag aldus tot 61 fr. Voor schol en iek, ook erg rare soorten, waren veel duurder dan de voorgaande weken.

Zeer weinig IJslandvis, zoals verwacht trouwens, en rode zeebaars die weer heel wat meer waard was dan verleden week. De prijs liep dan ook op naar 1850 fr de ben en van opvangen was er helemaal geen sprake. Schelvis was een andere veel gebrachte soort van IJsland. Ook deze soort kreeg een betere prijs dan de voorgaande week en schommelde tussen 1100 en 1500 fr de ben. De middenslagsoorten werden duidelijk gebruikt om te filleteren bij gebrek aan gul.

STRAALBUIZEN

Gul en kabeljauw die trouwens ook duurder werden met kabeljauw tct 42 fr en gul tussen 25 en 35 fr. Wijting haalde ook goede prijzen met grote sortering vooral dinsdag aan stijgende prijzen.

De fijne soorten als tong, tarbot en griet, staart en heilbot, zijn even duur gebleven als de voorgaande weken. De tongaanvoer was wel kleiner dan de voorgaande weken waardoor vooral de kleinere soorten hogere prijzen haalden. Staartvis is opnieuw gestegen tot bij de 130 fr en heilbot haalde tot 140 fr. Voor grote tarbot, als er die dan al was, werd tot 190 fr betaald, griet kreeg deze week ook weer meer dan 100 fr.

De kustvisserij is begin deze week maar weinig actief geweest. De soms nogal harde wind heeft de meeste schepen aan de kaai gehouden. Einde voorgaande week was er wel garnaal en die kreeg toen tussen 50 en 105 fr het kg. De totale aanvoer vanaf woensdag bedroeg 3.100 kg. De vangsten van de Oostendse schepen zijn erg klein, ook de garnaal zelf is aan de zeer kleine kant.

RODE ZEEBAARS EN SCHELVIS VAN IJSLAND

Twee vangstjes slechts van de IJslandse visgronden deze week, ze brachten rond de 1.300 bennen vis in de afslag. Het grootste gedeelte hiervan was schelvis en rode zeebaars. Vooral de eerste soort werd veel gebracht maar kreeg toch redelijk vlotte prijzen met de grootste sortering tussen 26 en 29 fr.

Kabeljauw kreeg tot 1.450 fr de ben en de gulsorteringen varieerden tussen 26 en 30 fr. Leng kreeg rond de 30 fr, de blauwe sortering tot 38 fr. Koolvis was ook weer duurder dan verleden week en kreeg tot 28 fr. Met nogal kleine vangsten werden het toch nog bevredigende resultaten.

KLEINE KANAALVANGSTEN

Van het Kanaal werden nogal kleine vangsten aangevoerd. Vooral de hoeveelheid ronde vis was veel kleiner dan voorgaande jaren. Vlaswijting is er wel maar dan weer in zeer beperkte mate. Vandaar dat die soort redelijk duur bleef en tot bij de 40 fr haalde. Heek hebben we om zo te zeggen niet gezien, wat gebracht werd kreeg dan ook hoge prijzen. Voor rode knorhaan ging de prijs gaandeweg stijgen van 55 naar 62 fr terwijl keilrog regelmatig meer dan 65 fr noteerde. Kleine vis ging eveneens erg vlot van de hand met hondshaal regelmatig tot 20 fr en meer en platjes aan 22 fr. Kleine rogsoorten kenden eveneens stijgende prijzen.

TOEKOMENDE WEEK MEER VIS

Voor de vishandelaars kondigt de komende week zich beter aan in die zin dat ze hoogstwaarschijn-

ZALTBOMMEL TELEF. 91-31-4180-2654

lijk weer meer vis zullen aangeboden krijgen. Het aantal IJslanders zal groter zijn. Of de vangsten ook ruimer zullen zijn is op dit ogenblik nog niet geweten. Ook van het Kanaal wordt meer vis verwacht, in elk geval meer tong.

VIS ETEN

IS VERANTWOORD

ETEN

OOSTENDE - DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de week van 28 maart tot 3 april 1976.

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 12.50(x) 16.45(x)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks : dagelijks te 3.35(x) 13.15(x) 19.15(x) — Op 29, 30, 31 maart 1 en 2 april 1976 bijkomende afvaart te 22.15(x).

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone : alle dagen te 1.15(x) 5.15(x)

Afvaarten uit Dover Eastern Docks : dagelijks te 0.20(x) 9.20(x) 18.20(x) 21.20(x) — Op 30, 31 maart, 1, 2 en 3 april 1976 bijkomende afvaart te 3.20(x).

Afvaarten uit Folkestone : alle dagen te 7.00(x) 23.45(x). (x) nemen ook voertuigen.

ZOMERUUR OP OOSTENDE - DOVERLIJN

Vanaf zondag 21 maart werd het zomeruur in Groot-Britannië opnieuw ingevoerd, met als gevolg dat vanaf die datum er geen verschil meer zal zijn tussen de Engelse en Belgische tijd.

Tevens zullen vanaf 21 maart de dienstregelingen van de Oostende-Dover-Folkestone carferries lichtjes verschillen van deze die van kracht waren vóór die datum. Het verdient derhalve aanbeveling de folders te raadplegen die worden uitgegeven door de Regie voor Maritiem Transport of inlichtingen in te winnen bij de automobielclubs of reisbureaus.

Speciaal voor diegenen die wensen aan «shopping» te doen in Dover of Folkestone, wordt eraan herinnerd dat er vanaf 21 maart 1976 opnieuw een afvaart is om 18u20 vanuit Dover Eastern Docks.

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabrick
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)

VISAANVOER TE OOSTENDE

19- 3	3	16.399	942.353			
22- 3	12	157.900	4.784.058			
23- 3	3	19.450	788.078			
24- 3	4	41.970	2.255.433			
	22	235/719	8.789.922			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

17- 3	11	816	57.097	53,—	97,—	
18- 3	9	518	39.842	50,—	105,—	
19- 3	8	603	43.252	69,—	98,—	
20- 3	14	1.054	81.626	60,—	90,—	
23- 3	3	119	9.279	40,—	108,—	

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

18- 3	6	1.170	85.049	52,—	107,—	
19- 3	11	1.948	160.005	51,—	135,—	
22- 3	17	3.042	215.990	45,—	125,—	
23- 3	1	179	16.505	79,—	111,—	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

18- 3	9	32.417	1.832.138			56,51
19- 3	8	47.542	2.611.590			54,93
22- 3	12	86.365	6.171.236			71,46
23- 3	11	53.171	3.149.680			59,23
24- 3	7	51.930	3.716.870			71,57

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

18- 3	2	70	6.024	75,—	76,—	
20- 3	1	55	4.275	95,—	95,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

18- 3	1	2.324	131.900			
22- 3	4	9.198	368.476			
24- 3	4	9.032	208.347			

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 26 MAART 1976

KANAAL : O.206 (350 vis, 200 kab.-gul, 10 schelvis, 5 heek, 30 rog en zeehond, 80 gutvis, 15 varia, 200 kg. tong).
N.579 (60 vis, 2.500 kg. tong).

MAANDAG 29 MAART 1976

IJSLAND : O.317 (1.260 m. : 15 schelfcod, 85 kab.-gul, 580 schelvis en totten, 480 rode zeebaars, 10 varia);
O.316 (800 m. : 50 kab.-gul, 325 schelvis en totten, 325 rode zeebaars, 20 koolvis, 80 gutvis).
KANAAL : N.3, Z.34, O.82, O.127, O.186, O.217, O.229, O.275, O.285, O.303, O.309.

NOORDZEE : Z.209/Z.509, N.708/N.709.
WEST : N.40, N.736, N.752.

DINSDAG 30 MAART 1976

KANAAL : O.26, O.114, O.120.
WEST : O.37, O.243, O.69.

WOENSDAG 31 MAART 1976

WEST : N.45, Z.62, N.720.

PROMAC BREIDT UIT

Promac Nederland BV te Zaltbommel heeft per 17 maart 1976 alle activiteiten en personeel overgenomen van J.M. Boudewijn B.V. te Geldermalsen betreffende de productie, service en onderhoud van «Jamabo» Hogedruk reinigingsapparatuur.

Promac Nederland B.V. is lid van de bekende Van Voorden Groep te Zaltbommel.

Deze groep omvat een aantal bedrijven die gespecialiseerd zijn in producten voor de maritieme sector zoals vaste en verstelbare scheepsschroeven, boegschroefinstallaties, hydraulische stuurmachines, roeren, straalbuizen en zandpompen voor de baggerindustrie.

Promac richt zich met de overname van de activiteiten van J.M. Boudewijn B.V. doelbewust op de productie van apparatuur die niet specifiek scheepsbouwwaardig is, doch eveneens toepassing vindt bij scheepswerven, classificatie- en schoonmaakbedrijven, gemeentewerken, baggerindustrie, etc.

Het ligt in de bedoeling in de naaste toekomst de bestaande productie uit te breiden, alsmede nieuwe ontwikkelingen op dit gebied te ontplooiën.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDE

VRIJDAG 19 MAART 1976

WEST					
N.720	7	105	—	131.438	
KREEFTENPUT					
Z.38	12	85	330	233.676	
			639		

KANAAL					
Z.162	12	7	2430	547.979	

MAANDAG 22 MAART 1976

O.334	18	650	—	900.244	
O.318	18	650	—	882.690	

KANAAL					
N.706	15	200	400	296.668	
Z.597	13	220	—	315.869	
O.141	16	200	300	265.153	
O.232	17	150	100	257.972	
C.118	13	270	—	382.870	
O.134	16	200	400	361.305	
O.135	16	170	500	363.893	
O.35	14	190	—	391.374	

WEST					
N.41	9	200	200	271.910	
Z.62	1	20	—	33.520	

DINSDAG 23 MAART 1976

KANAAL					
O.66	14	195	273	391.814	
WEST					
N.715	6	50	177	104.064	
N.719	10	235	—	276.780	

WOENSDAG 24 MAART 1976

KANAAL					
Z.583	19	125	3975	879.010	
O.180	18	125	3995	830.824	
NOORDZEE					
O.94	12	270	—	236.790	
WEST					
O.279	12	160	—	267.839	

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 18-3-1976

Z.161	3	20	500	247.604
Z.580	3	20	250	94.766
Z.578	3	50	350	223.880
Z.592	9	60	1000	263.925
Z.421	10	40	1000	241.357
Z.569	12	70	600	344.044
Z.549	12	60	400	327.132
Z.554-538	2	70	—	89.380

VRIJDAG 19-3-1976

Z.563	10	70	400	193.356
Z.14	7	100	2500	553.190
Z.589	4	60	1400	367.190
Z.547	4	40	600	343.534
Z.408	5	40	400	154.827
Z.505	7	50	1000	278.316
Z.444	13	300	700	336.115
Z.542	16	130	1500	385.062

MAANDAG 22-3-1976

Z.507	3	10	200	76.860
Z.474	4	10	300	94.400
Z.596	19	160	3000	713.980
Z.424	19	130	2400	759.540
Z.574	18	160	2800	873.890
Z.295	19	160	3000	784.570
Z.483	10	120	1800	604.670
Z.418	19	250	3500	942.086
Z.16	7	190	2200	596.790
Z.511-550	2	40	—	18.450

DINSDAG 23-3-1976

Z.519	6	60	800	347.700
Z.431	3	30	200	146.020
Z.568	7	60	500	182.940
Z.516	4	40	300	154.160
Z.512	6	50	600	281.690
Z.12	12	240	1400	502.220
Z.510	7	60	700	267.290
Z.176	18	250	3000	903.290
Z.497	5	40	1500	251.230
Z.554-538	2	60	—	113.140

WOENSDAG 24-3-1976

Z.196	8	70	1000	398.790
Z.526	19	300	3500	1.072.790
Z.405	5	20	300	183.410
Z.430	6	10	200	84.720
Z.460	8	50	300	184.960
Z.42	19	140	2800	851.190
Z.324	19	200	3000	941.010

NIEUWPOORT

DONDERDAG 18-3-1976

ARM.44	131.900		
--------	---------	--	--

Een vangst van 45 bennen vis met inbegrip van 450 kg tong. De rest waren een paar bennen wijting, scharren en pladijs. De tongen werden gekocht aan 140 fr voor de lappen, de 2e 200 fr, de 3e 195 fr, de 4e 185 fr, de 5e 164 fr, en de kleine 150 fr die kg. Groot platvis 850 fr, de drielingen van 900 tot 1000 fr die ben.

MAANDAG 22-3-1976

N.700	53.980	N.172	121.770
N.765	87.884	N.590	104.842

Vier vaartuigen van verschillende visgronden, wat m.a.w. wil zeggen, verschillende vissoorten. Alles samen was er 9200 kg vis op de markt met een eindcijfer van 368.476 fr. Voor de beginweek mogen we gerust zeggen, dat de prijzen even naar boven zijn gegaan, vooral voor soorten (wijting bv.) die sinds weken altijd langs de te lage kant geweest is. Tarbot en grieten kregen hun gekende prijs, laten we zeggen «prix fixe» van 200 tot 210 fr de kg : de tongen blijven ook op temperatuur : dit van 145 fr voor de lappen tot 205 en 207 voor de 2e en 3e ; de 4e 191 fr., de 5e 171 fr en zelfs de kleine zijn dure beestjes aan 150 fr.!

Wenig of geen noemenswaardig aantal bennen platvis. De rogsorten : moers 2270, tilten 1800 en 1900 fr. Gladde rog 2700 fr de ben ; Wijting kreeg voor de grootste soort 1640 fr en de kleine liepen mede «in de sprint» tot 1100 en zelfs 1270 fr de ben, prijs die voor de kleine soort op ongeveer het dubbel maakt van de vorige weken!

Speerhaaien van 1600 tot 1800 fr de ben. De zeehonden 1150 fr. Dat deze prijzen in stand mogen blijven is de wens van velen. Dit voor de maandagmarkt.

WOENSDAG 24-3-1976

N.738	56.100	N.346	53.294
N.470	38.875	N.591	60.078

De woensdag hadden we vier vangsten van vaartuigen die door de sterke bries van het Oosten, de visserij hadden moeten stopzetten! Alles samengeteld stonden er 180 bennen op de markt, met praktisch geen tongen, slechts 80 kg samen, die 180 fr de kg kregen. Van varia was er ook geen sprake, alleen enkele koopjes tarbot en grietjes. Kabeljauw en gillen waren in de belangstelling en werden goed verkocht (2700 en 2200 fr de ben!). Rogsoorten waren ook duur en schommelden 2700 fr voor de moers naar 2500 fr voor de tilten. Zandschillen 1400 tot 1500 fr de ben voor de grootste, 1150 fr voor de kleine. Een vangstje van ong. 20 bennen platvis, kreeg ook zijn prijs : groot platvis : de moeien 1000 fr, platen 1500 fr, drielingen 2200 fr en visjes 1700 fr. Die terug de klop van de hamer kreeg waren de wijtingsoorten : niettegenstaande prima kwaliteit, kende deze soort een inzinking die zelfs voor de kleine soort naar beneden viel tot tegen de opvangprijs. I grootste kenden een afzet aan 1000 fr tot 820 fr de ben Onze hoopt, die we met de maandagprijzen kregen is voor de zoveelste maal de kop ingeslagen.

Zo verliep de woensdagmarkt.

Scheivis				
Groot	.....	.....	.....	23.60-30.60
Middel	.....	.....	.....	22.60-23.80
Klein	.....	.....	.....	18.—18.—
Kabeljauw	.....	.....	.....	28.60-31.40
Gul	.....	.....	.....	20.60-32.60
Wijting	.....	.....	.....	19.—23.60
Schaat	.....	.....	.....	46.—56.—
Zeebaars	.....	.....	.....	34.80-36.60
Leng	.....	.....	.....	27.90-39.40
Schartong	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	54.40-126.0
Koolvis	.....	.....	.....	25.60-26.80
Hondstong	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....
Staart	.....	.....	.....	.....

PRAKTISEREN

(Vervolg van vorige week)

DE AANPASSING VAN DE KORRE

De vissoorten die gevangen werden met de grondkorre hebben beslist niet allemaal hetzelfde gedrag, verre ervan. Men kan er evenwel heel dikwijls op uit zijn een enkele bepaalde soort te vangen. Het gevolg daarvan is dat de visser zal pogen zijn korre aan te passen aan het gedrag van bepaalde soorten t.t.z. dat hij zal proberen met een maximum aan doelmatigheid een enkele (gewenste) soort te vangen.

De gewone korre biedt evenwel in dat opzicht niet vele mogelijkheden en daarom hebben we ons gericht naar het sleepnet met grote verticale opening die een goede spreidingsmogelijkheid bewaart, hetzij naar het half pelagische net dat nog meer hoogte kan geven maar met een geringere horizontale opening en dat beter zal vissen voor soorten die boven de bodem zwemmen.

Deze sleepnetten kunnen worden gebruikt met een klassieke uitrusting, die vleugels en tussenstukken omvat — die tenminste evenlang zijn als het rugtouw —. Maar het groot belang van deze netten komt uit de mogelijkheid ze te kunnen gebruiken met vorken. Het gaat hier eigenlijk om het systeem van Breidjord dat enigszins gewijzigd werd. Het valt op, daar de bovenste arm rechtstreeks op het korretouw is bevestigd vóór de plank. De onderste arm is op de kor bevestigd door de aanwending van een ketting, waarvan men, binnen zekere grenzen, de lengte kan regelen om een min of meer verscherpte positie te bekomen van het loodzeil op de zeebodem. Dit systeem wordt door sommige Franse vissers gebruikt voornamelijk deze die de wijting en de kabeljauw gaan vangen op de woelige gronden van de midden en de zuidelijke Noordzee. Deze uitrusting is in dit geval heel belangwekkend want de lengte van de arm kan geregeld worden in functie van de afstand tussen de bulten van de zeebodem zonder dat dit nadeel kan berokkenen aan de verticale opening van de korre. Deze is inderdaad klaargemaakt door de lengte van de vork en op nauwkeurige manier vastgesteld.

Het gedrag van een kor die voorzien werd van vorken kan beïnvloed worden door verschillende factoren waarvan de belangrijkste zijn : de lengte van de vork, de lengte van de korretouwen die uitgevierd werden, het verschil tussen de lage en de hoge uitrusting van het net, enz. Het zou te ver leiden alle mogelijkheden van het net te onderzoeken, maar wanneer men weet, dat een hoge netopening kan bekomen worden met een korte viering, dan zal men het vieren regelen naargelang het gedrag van de vis. Zo zal men 's nachts, wanneer de vis de neiging heeft zich boven de zeebodem te bewegen minder korretouw vieren dan overdag, wanneer de vis aan de zeebodem plakt !

Deze uitrusting wordt nu met uitstekend gevolg gebruikt en dit grotendeels dank zij de proeven in de dokken. Ook wel door het controleren in zee van de korre met behulp van de netsonde op de rugpees. De demonstraties in de „dokken” hebben een heel gunstige invloed op de latere ontwikkeling van de netten, want de visser ziet het allemaal veel beter zitten na dergelijke demonstratie. Zij kunnen dan ook gemakkelijker de regelingen die zij nodig achten uitvoeren.

DE ONTWIKKELING VAN HET PELAGISCHE TUIG

De eerste proeven met het pelagisch net werden een twintigtal jaren geleden gedaan in de zuidelijke Noordzee met twee schepen die tussenin een grote kor trokken voor de vangst van haring. Het waren toen schepen van 200 tot 300 PK. De korren hadden een vierkante opening en een korte romp en indien men langzamerhand begonnen is met langere netten en dunner garens om de woelingen te verminderen, dan heeft men veel langer moeten wachten om de mazen van de kop van het net te vergroten. Ze bleven bepaald op 7 tot 8 cm.

In tegenstelling met de grondkorren voorzien van twee vlotter, konden de „atoomnetten” gebruikt worden voor de vangst van ijle haring die, na de paaitijd, terug naar de overwinteringsgebieden van het Noorden en de Noordzee trekt, terwijl ze zich verspreiden. Deze korren hebben, ondanks hun kleiner maten, een vissende oppervlakte, die veel hoger ligt dan deze van andere vistuigen, die hen toeliet een breder strook zeewater te filteren.

De vermindering van de voortbrengst van dit soort visserij tengevolge van de vermindering van de haringvoorraden in het zuiden van de Noordzee, heeft er langzamerhand toe geleid, dat deze visserij is teloor gegaan tussen 1900 en 1970. Maar de opsporingen op de verbeteringen van de korren hebben geleid naar doelmatiger vistuigen die, steeds voor wat de haringvisserij aangaat, opnieuw de belangstelling voor deze techniek hebben aangemoedigd.

Het is inderdaad in deze netten, dat de mazen van meer dan 10 cm werden gebruikt. Tegenwoordig werd de filtering aanzienlijk verbeterd en de sleepweerstand werd aanzienlijk verminderd door het gebruik van mazen van 40 tot 60 cm in het vierkante stuk en over een tamelijk grote oppervlakte. Bovendien genieten deze korren van een stelselmatig gebruik van dunne draad want de krachten die worden tweeweggebracht, tijdens het vieren en het winden, zijn weinig belangrijk. Dus lichtere netten met als gevolg betere vangstmogelijkheden en minder verbruik van brandstof, terwijl het tuij heel wat handelbaarder wordt dan de zware korren.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	22-3-1976	23-3-1976	24-3-1976
Lappen	154 -160	159 -160	156 -162
Grote	204 -208	210 —,—	204 -210
3/4	192 -200	208 -210	182 -193
Blok	170 -185	185 -198	161 -172
voor-kleine	165 -169	185 —,—	152 -160
kleine	148 -143	170 —,—	141 -153
slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Soorten			
grote	156 -162	160 -164	156 -164
blok	206 -210	208 -211	208 -210
fruit	174 -177	171 -174	171 -174
schone kleine	170 -173	173 -179	163 -166
kleine	160 -163	161 -168	152 -159
tout petit	.....	.....	.....
slips	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Soorten			
Tong I	145 —,—	.....	.....
Tong II	204 —,—	.....	.....
Tong III	206 —,—	.....	gemengd
Tong IV	191 —,—	.....	177 —,—
Tong V	171 —,—	.....	.....
Kleine	155 —,—	.....	.....

PLADIJS

Oostende

Soorten	22-3-1976	23-3-1976	24-3-1976
Grote	29,40—,—	.....	18,—22,—
grote iek	28,20—,—	.....	19,80-32,—
kleine iek	30,—30,40	.....	21,—,—
derde slag	32,—34,—	.....	.....
platjes	21,60-24,20	.....	17,40—,—

Zeebrugge

Soorten			
I	20,—22,—	24,—30,—	27,—30,—
II	20,—24,—	24,—30,—	28,—36,—
III	22,—25,—	30,—39,—	38,—40,—
V	18,—19,—	20,—24,—	24,—28,—
IV	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Soorten			
Moeien	.....	.....	.....
grote pladijs	22,—,—	.....	30,—,—
drielingen	30,—,—	.....	44,—,—
platjes	22,—,—	.....	34,—,—

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort				
	22-3-1976	22-3-1976	22-3-1976	23-3-1976	23-3-1976	24-3-1976	24-3-1976	24-3-1976	22-3-1976	24-3-1976	22-3-1976	24-3-1976	22-3-1976	24-3-1976			
Tarbot: groot (123)	175	-189	204	-214	160	—	—	218	-225	172	-177	208	-224	180	—	180	-230
middel (123)	139	-155	154	-168	—	—	—	160	-181	134	-155	160	-175	145	—	160	—
klein (123)	—	—	64	-70	—	—	—	70	-74	105	—	64	-70	120	—	115	—
Griet: groot (123)	95	-100	81	-94	98	-104	—	90	-98	86	-89	94	-98	110	—	110	—
middel (123)	75	—	—	—	—	—	—	—	—	83,40	—	—	—	—	—	—	—
klein (123)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schelvis: groot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24,20	—	—	—	—	—	—	—
middel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17,80-20,40	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,80-16	—	—	—	—	—	—	—
Heek: groot	68	-80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	50	-65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	26,20-28,40	—	—	—	28,40-29,40	—	—	—	—	23	-26,20	—	—	—	—	—	—
Rog (I)	27,40-58,40	—	42	-48	39	-61	—	48	-52	37	-68,20	58	-61	—	—	—	—
Keirog (123)	62	-72	—	—	49	-62	—	—	—	70	—	—	—	—	—	—	—
Rog (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	—	54	—
Tiltlen (23)	—	—	32	-38	—	—	—	38	-42	—	—	48	-51	37	—	50	—
Scherpstaart (23)	—	—	35	-42	—	—	—	40	-44	—	—	56	-61	44	—	52	—
Halve mans (23)	—	—	24	-29	—	—	—	30	-33	—	—	38	-40	36	—	40	—
Teelt (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Katrog (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kabeljauw	30	-45	30	-34	39	-43	—	36	-42	28	-30	34	-39	50	—	50	—
Gul (groot)	22	-36	27	-29	29	-35,40	—	30	-36	18,80-34	—	30	-36	46	-38	47	—
Gul (middel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gul (klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hozemondhamme	111,4-126	—	—	—	104	-126	—	—	—	84	-107,6	—	—	—	—	—	—
Wijting: groot	17,40-23,40	—	16	-19	16,40-23,20	—	—	16	-19	16,60-21	—	16	-20	34	—	17	—
klein	—	—	12,20-14	—	—	—	—	12,20-16	—	—	—	13	-16	25	—	13	—
Schar	15,80-19,60	—	14	-16	15,80-24	—	—	10	-17	11,80-20	—	14	-16	34	—	32	-23
Stenschof	23,40-80	—	—	—	51	-72	—	—	—	24	-70	—	—	—	—	—	—
Zeehaai	27,40-30	—	27	-30	—	—	—	24	-28	—	—	27	-30	35	—	—	—
Hondshaai	15,80-19,60	—	—	—	21	-24,60	—	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	84	—	—	—	—	96	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreef	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreef	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekreeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	10	-19,60	—	—	—	—	—	—	—	13	-16	—	—	—	—	—	—
Schartong	38	—	—	—	—	—	—	—	—	51,80	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heilbot	8	-10,20	—	—	7,80	-9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	24	-27,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	28	-37	—	—	24	-41	—	—	—	20,20-30,80	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19,20-28	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schotse schof	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	12	-16	—	—	—	16	-18	—	—	16	-18	23	—	28	—
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Poon (rooibaard)	35	—	32	-40	—	—	—	32	-40	—	—	40	-42	—	—	—	—
Grauwe Poon (knorh.)	18	-22	26	-30	—	—	—	24	-28	—	—	27	-32	30	—	30	—
Rode Knorhaan	28,40-58	—	—	—	44	-61,20	—	—	—	36,60-58,20	—	—	—	—	—	—	—
Posten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Langosten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

VAN DAG TOT DAG

Visaanvoer te Den Helder

Week van 15 tot en met 20 maart 1976

Aan de woensdagmarkt van 17 maart werd aangevoerd : 131 kisten kabeljauw; 385 kisten wijting; 5 kisten schol; 3 kisten schar en 10 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 40 kg : kabeljauw één 150; kabeljauw twee 192-84; kabeljauw drie 134-108; kabeljauw vier 114-94; kabeljauw vijf 90-78; schol vier 94-78; wijting drie 56-34; schar 104-88.
De besommingen waren : UK 135 en UK 145 13.500; UK 107 en UK 200 7.100; UK 18 en UK 23 1.700; SCH 10 9.300.

Aan de donderdagmarkt van 18 maart werd aangevoerd : 895 kilogram tong, 6 kisten tarbot en griet, 337 kisten kabeljauw, 573 kisten wijting, 169 kisten schol, 38 kisten schar, 100 kisten haring, 58 kisten varia.

Prijzen in guldens :
Per 40 kilogram : tarbot 399-236; griet 232-172; kabeljauw een 120-104; kabeljauw twee 208-134; kavier 120-96; kabeljauw vijf 100-76; kabeljauw drie 136-114; kabeljauw schol een 622-52; schol twee 84-72; schol drie 96-80; schol vier 98-66; wijting drie 54-40; wijting vier 52; haring drie 29-25; schar 1220-75.
Per 1 kilogram : grote tong 11,12-11,07; middel tong 15,66-15,46; klein middel tong 12,94-12,73; tong een 12,39-13,32; tong twee 10,08-9,68; tarbot 12,74-12,69.

De besommingen waren :
KW 1224 13.000; VD 6 9.700; VD 20 2.500; YE 25 3.600; KW 4 16.000; UK 234 8.000; IJM 18 4.700; UK 135 en UK 145 12.700.

Aan de vrijdagmarkt van 18 maart werd aangevoerd : 16.650 kg. tong; 122 kisten tarbot en griet; 2119 kisten kabeljauw; 1039 kisten koolvis; 594 kisten schelvis; 1254 kisten wijting; 2213 kisten schol; 122 kisten schar; 97 kisten haring; 93 kisten makreel en 214 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Tarbot 12,72-11,67; grote tong 11,18-10,74; grootmiddel tong 15,21-14,70; kleinmiddel tong 12,35-11,71; tong één 11,55-10,73; tong twee 9,85-9,47.

Per 40 kg :
Makreel twee 30-22; schar 100-45; haring drie 13-20; wijting twee 57-34; wijting drie 43-33,60; tarbot 426-203; griet 240-144; blanke koolvis 84-72; kabeljauw één 96-60; kabeljauw twee 138-66; kabeljauw drie 122-65; kabeljauw vier 90-50; kabeljauw vijf 76-41; koolvis één 43-42; koolvis twee 55-40; koolvis drie 65-54; koolvis vier 53-43; schelvis één 70-55; schelvis twee 76-45; schelvis drie 98-66; schelvis vier 65-56; schol één 57-47; schol twee 65-56; schol drie 66-61; schol vier 63-45; kuit 50.

De besommingen waren :
VL 1 41.000; KW 172 72.300; KW 34 71.900; KW 105 38.400; KW 145 51.800; KW 167 20.500; KW 175 46.300; VD 20 620; VD 89 8.600; IJM 18 1700; IJM 29 43.100; UK 208 en UK 236 39.300; UK 17 en UK 56 30.200; UK 107 en UK 200 6.550; UK 135 en UK 145 3.400.

Aan de maandagmarkt van 22 maart werd aangevoerd : 7.650 kg tong; 113 kisten tarbot en griet; 1240 kisten kabeljauw; 422 kisten koolvis; 469 kisten schelvis; 3008 kisten wijting; 3054 kisten schol; 78 kisten schar; 96 kisten makreel en 312 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per kg : Tarbot 13,14-11,74; grote tong 11,14-10,70; grootmiddel tong 15,20-14,84; kleinmiddel tong 16,62-12,17; tong één 12,29-11,97; tong twee 11,16-10,58.

Per 40 kg : makreel twee 34-22; wijting drie 39-30,40; schol één 55-makreel drie 37-31; schar 70-41; 48; schol twee 68-49; schol drie 70-47; schol vier 66-48; kabeljauw één 108-84; kabeljauw twee 120-88; kabeljauw drie 102-80; kabeljauw vier 82-67; kabeljauw vijf 67-41; tarbot 432-224; griet 241-146; koolvis één 47-43; koolvis twee 51-42; koolvis drie 54-45; koolvis vier 45-31; schelvis één 70-46; schelvis twee 75-49; schelvis drie 71-56; schelvis vier 64-32.

De besommingen waren : KW 4 7.400; KW 11 30.000; KW 22 23.900; KW 24 36.500; KW 29 19.700; KW 45 37.000; KW 51 16.700; KW 55 28.000; KW 88 23.000; KW 113 13.700; KW 135 21.700; KW 149 18.600; KW 150 9.100; KW 152 10.000; KW 174 18.000; KW 185 10.900; KW 189 20.800; KW 214 17.800; KW 226 7.900; SCH 256 13.000; VL 73 42.300; IJM 20 11.500; IJM 44 34.200; IJM 57 15.000; IJM 115 34.800; IJM 154 24.400.

Aan de dinsdagmarkt van 23 maart werd aangevoerd : 2510 kg tong; 28 kisten tarbot en griet; 248 kisten kabeljauw; 875 kisten koolvis; 290 kisten schelvis; 664 kisten wijting; 601 kisten schol; 34 kisten schar; 12 kisten haring en 87 kisten varia.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg : grote tong 11,32-11,08; grootmiddel tong 15,05-14,57; kleinmiddel tong 13,23-10,96; tong één 12,44-12,20; tong twee 11,68-11,50; tarbot 13,64-12,81; zalm 9,28.

Per 40 kg : Schar 104-90; haring één 55-49; wijting twee 64-53; wijting drie 53-31; schol één 5-47; schol twee 65-67; schol drie 67-62; schol vier 65-60; tarbot 446-258; griet 224-184; kabeljauw één 90-72; drie 134-82; kabeljauw vier 100-77; kabeljauw twee 130-94; kabeljauw kabeljauw vijf 82-57; koolvis één 43-37; koolvis twee 45-40; koolvis drie 48-44; koolvis vier 36-31; schelvis één 60-52; schelvis twee 55-43; schelvis drie 66-61; schelvis vier 56-34.

Publiciteit in

HET VISSERIJBLAD

doet Uw

zakencijfer stijgen

Hoewel er de afgelopen week nog wel enkele gelukkigen doorliepen, was er een duidelijke afname te constateren van de kabeljauwaanvoer.

De tong en scholkotters konden het over het algemeen nog redelijk waar maken, al moet worden aangenomen dat het koude en gure weer kennelijk niet bevorderde, want over het algemeen bleven de besommingen iets beneden het peil van de voorgaande weken.

De prijs van beide vissoorten bleef vrij stabiel, de gemiddelde prijs van de tong, varieerde al naar de aangebrachte sortering tussen de f 11,70 en f 12,50 per aangevoerde kilogram.

Hierdoor wist de hoogste besommer het nog te brengen tot f 38.700 voor een aanvoer van o.a. 2.660 kg schol en 2.619 kg tong (f 11,84).

Ook verschillende andere kotters wisten nog boven de f 30.000, te bekomen.

Door 77 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

47.305 kg	TONG	f 564.388,86	van f 1550	f 968
6.528 kg	TARBOT	f 54.275,10	van f 1373	f 426
137.585 kg	SCHOL	f 194.369,20	van f 277	f 094
91.985 kg	KABELJAUW	f 143.341,39	van f 365	f 080
3.260 kg	GRIET	f 14.395,33	van f 544	f 379
11.080 kg	SCHAR	f 12.194,40	van f 211	f 081
22.945 kg	WIJTING	f 19.340,92	van f 145	f 066
8.550 kg	BOT	f 2.874,90	van f 041	f 018
3.120 kg	LEVER en KUIT	f 3.844,88	van f 143	f 089
2.627 kg	TONGSCHAR	f 8.781,64	van f 396	f 220
1.120 kg	ROG	f 2.041,13	van f 233	f 050
960 kg	STEENBOLK	f 665,88	van f 123	f 049
485 kg	SCHELVIS	f 915,25	van f 340	f 175
260 kg	DIVERSEN	f 775,54	van f	f
337.810		1.022.204,42		

TWEE POOLSE DIEPVRIESSCHEPEN DOOR EEN STAKING VAN DE LOSSERS TE GRIMSBY OPGEHOUDEN

Het zou eerder een banaal feit zijn dat schepen door een staking opgehouden worden. De twee Poolse vissersschepen werden echter in een staking betrokken toen men hun diepgevroren vis aan het lossen was en dit uit solidariteit wegens een staking op een handelsvaartuig in een verdere haven, waar een geschil uitgebroken was. De bemanning op de beide Poolse schepen, de GDY 333 van 2.660 Brutton en de GDY 310 van 2.310 Brt, waren echter reeds respectievelijk 6 en 7 maanden op zee en hadden voor het komend week-end reeds hun familie van hun aankomst verwittigd! Dit kon nu niet en zelfs dit bij uitstek sociaal argument voor kleine arbeiders die hierdoor de samenkomst met hun familie na zoveel lange maanden zouden moeten uitstellen, kon de lossers niet beroeren!!! De GDY 333 kwam uit de Pacifiek en was reeds meer dan een jaar weg, maar de bemanning was na de eerste zes maand afgelost en vervangen. De GDY 310 was, van dezelfde vanggronden, reeds 7 maanden weg. Ze hadden vooral stokvis diepgevroren visfilets aan boord. Het eerste vaartuig, nagenoeg 700 Ton en het twee-

de vaartuig een goede 600 Ton. De jaarlijkse vangst is echter rond de 7.500 Ton. De vis wordt echter overgebracht op een moederschip of in een nabijgelegen haven verkocht. Het is slechts de laatste vangst die aan boord gehouden wordt. De GDY 333 is 85 meter lang, heeft een motor van 2.400 PK en telt een bemanning van 98 koppen. Dit schip werd gebouwd in 1964. De GDY 310 is 88 meter lang met een motor van 3.600 PK. Niet-tegenstaande er 13 man minder aan boord is, heeft dit recent gebouwd schip (1974) toch een groter viscapaciteit en behandelingsritme dan de GDY 333. De GDY 310 ontwikkelt een vaartsnelheid van 15,5 zeemijl en kan 1.100 Ton visfilets aan boord diepvriezen, evenals een 200 ton vismeel.

De rederij waartoe de beide schepen behoren, heeft 58 eenheden in dienst waarvan 34 in verre wateren opereren. Het is duidelijk dat men slechts in Oostbloklanden dergelijke rederijen kan aantreffen omdat voor de uitbouw van zulke vloeten staatsubsidies voor de bouw, uitrusting en uitbating onvermijdelijk zijn en de Westerse regeringen zich hiertoe niet laten leiden.

**JE HEBT TREILERS
EN TREILERS...
MAAR GOEDE
TREILERS BOUWEN
IS ONZE TAAK !**

VRAAG ONS OM INLICHTINGEN

TELEFONEER EVEN OP NUMMER (050) 54 40 84
PRIVE (050) 54 48 37

OF SPRING EENS BINNEN BIJ

**SCHEEPSWERVEN
L. DEGRAEVE - ZEEBRUGGE**

NIEUWBOUW — HERSTELLINGEN —
SERVICE — AFDELING MEKANIEK —
HERSTELLEN MOTOREN

(7775V)

**A. LOWYCK &
ZOON**

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE
TEL. (059) 70 88 21



HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN



Agent en deponhouder voor de Visserij :

**Scheepsverven
Sigma Coatings**

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

**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)

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

ENAG SA

ELECTRONIEK — ELECTROMEKANIEK

Route de Pont l'Abbé 295 - QUIMPER (Frankrijk)

SPECIALISTEN IN SCHEEPVAARTMATERIAAL :

- ★ DYNAMO'S
- ★ GELIJKSTROOMMOTOREN
- ★ ALTERNATOREN
- ★ OMVORMERS
- ★ VENTILATOREN
- ★ ELEKTRONISCHE NETSONDE LIEREN
- ★ SPANNINGSREGELAARS
- ★ STABILISATOREN
- ★ STATISCHE OMVORMERS

VERTEGENWOORDIGER VOOR BENELUX :

S.V. SCAP

Hendrik Baelskaai, 27 - 8400 OOSTENDE
Tel. (059) 80.08.20 - 70.87.79

(7804V)

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

Kantoren :

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE
Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 - 54 46 56

Na de uren
Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)



HULP in NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29



■ 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.