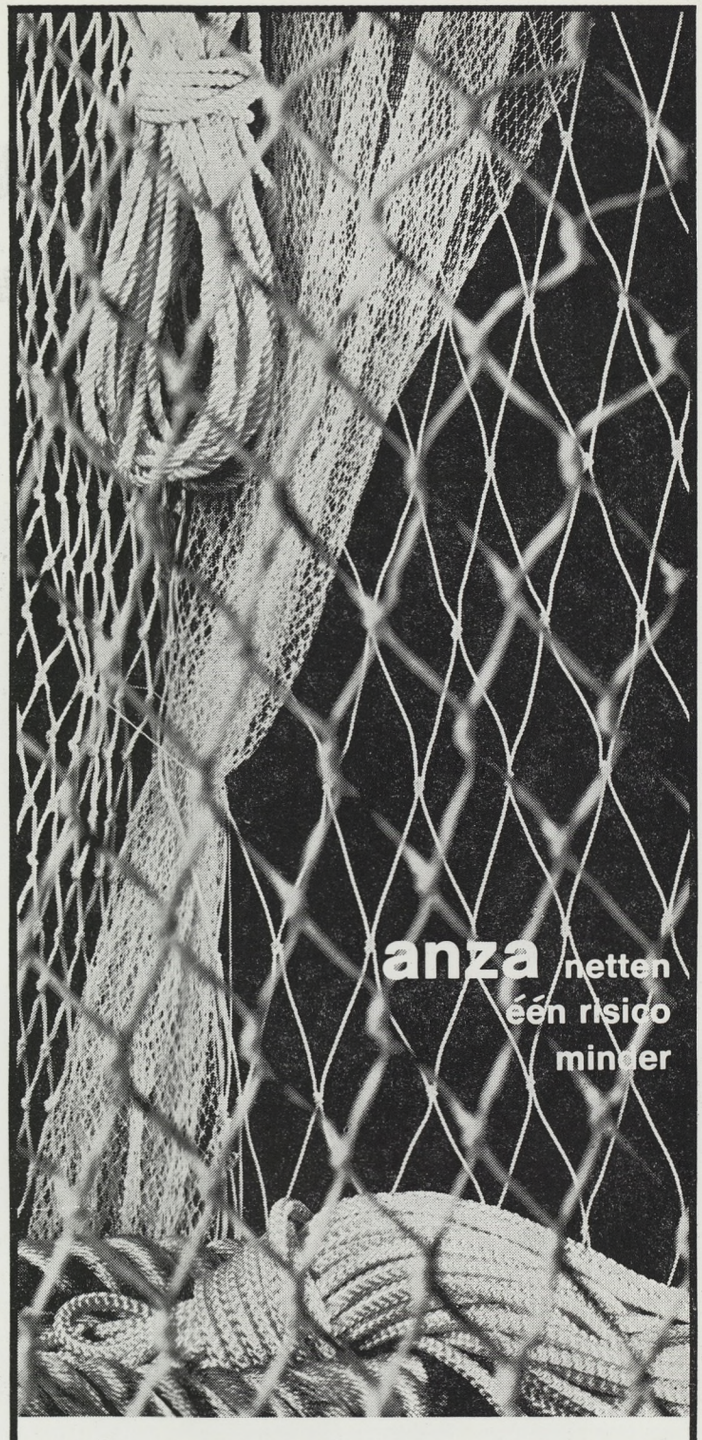
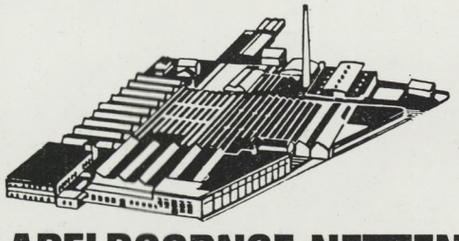


HET VISSERIJ BLAD

VRIJDAG 9 APRIL 1976 — PRIJS 30 FR. — Nr 14 — 43e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS



Bodem en pelagische trawlnetten ● Ringzegens ●
Garens ● Vlechtkoord ● Touwwerk ●
Visserijmaterialen ●



90 jaar ervaring
tot uw dienst

APELDOORNSE NETTENFABRIEK

VON ZEPPELIN & CO N.V.

APELDOORN - HOLLAND
TELEFOON (05760) 10233 - TELEX 49187

het visserijblad

Vrijdag 9 april 1976 — Nr. 14

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 BAELSKAAI 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

O.33 "Marbi„ nieuwste eenheid voor Oostendse vissersvloot



Onze visserij krijgt fikse deuken onder de gordel. Da's nogal wiedes als wij zien dat pakweg alle kosten die gepaard gaan met de exploitatie van visserij piekhoog zijn opgelopen. M.a.w. het is omzeggens niet langer een haalbare zaak te noemen en, alsof de reders nog niet diep genoeg in de miserie zijn gesukkeld, werd hen vanaf 1 april jl. nu ook verbod opgelegd nog tong te vissen, laat staan aan te voeren uit het Engels Kanaal. Men zegt dat het toegekende kwantum is opgevist en daarmee kunnen onze mensen het stellen. Men moet maar aan de kost zien te komen met een andere visserij en op andere visgronden. Net alsof het om een peulschilletje gaat. Kortom, een bedroevende toestand met overigens nog weinig uitzicht op beterschap ook; dat zeggen althans de deskundigen en zij worden verondersteld met kennis van zaken te praten.

Het voorgaande, puur negativisme maar dan weer harde realiteit herhalen wij hier niet, zeg maar tot vervelens toe, om ook dat laatste greintje hoop te kielhalen. Integendeel, het wil als een hulde overkomen t.o.v. reders Oscar Martinsen en Prosper Vanbillemont wier gloednieuwe O.33 «Marbi» vorige week zaterdag fier als een gieter de Oostendse sasserij doorvoer, op weg naar de grote vlakte, met aan boord een stel genodigden waarvan gewenst was dat zij de doopplechtigheid bijwoonden. Tijdens het jongste weekeind werd immers een prachtige stalen treiler aan onze numeriek toch wel fel uitgedunde vloot toegevoegd.

De grote vraag was natuurlijk hoe het in godsnaam mogelijk was dat men in de huidige moeilijke tijden nog de durf kan opbrengen om pak weg dertig miljoen frank te gaan investeren in een bedrijf dat van oudsher biezonder wisselvallig werd genoemd. Oh ja, er waren tijden (en hopelijk komen die ook terug) dat er geld met «bennen» te verdienen viel. Oudsher zeggen wij opzettelijk want het is toch wel een tijdje geleden dat wij nog een reder hoorden zeggen : voilà, da's nog eens dik verdiend geld. Is naar ons gevoel voltooid verleden tijd en daar zijn onze reders de eerste en grootste dupe van.

Vandaar dat het initiatief van Oscar Martinsen (reeds eigenaar van de kloeke O.303 «Girl Linda» en Prosper Vanbillemont niet genoeg kan geloofd worden. Het vergt moed, doorzetting en vooral geloof in de toekomst om dergelijke risicos aan te gaan. Gelukkig bleken zowel Oscar als Prosper overtuigd dat de malaise niet zal blijven duren. rouwens hebben die mensen één grote troost : slechter is nauwelijks mogelijk.

De festiviteiten begonnen allemaal rond de klok van 15 uur onder een stralend zonnetje en in tegenwoordigheid van een massa genodigden. Vele prominenten uit de maritieme wereld en visserijmiddens die ieder in hun domein ijveren voor de visserij-welvaart. Eerwaarde heer Corneillie, onze ijvere visserijaalmoezenier borstelde Gods zegen over de «Marbi» en sprak de hoop uit, namens ieder aanwezige dachten wij, dat de wonderbare vangst ook toepasselijk zou zijn voor de gloednieuwe treiler.

Vervolgens trokken alle gasten naar een der lokalen van de rederscoöperatieve SCAP waar de traditionele toespraken gehouden werden. Eerste spreker was de h. P. Vandenberghe, directeur van voornoemde rederscoöperatieve.

Hij bracht in eerste instantie hulde aan de Westvlaamse Scheepswerven die instonden voor de bouw van de casco van de «Marbi» terwijl hij al evenzeer lof bracht aan de reders Oscar Martinsen en Prosper Vanbillemont, voor de durf die zij de huidige moeilijke tijden konden opbrengen.

Spreker ging als volgt verder :

Waarde Meter en Peter,
Heren van de administratieve en maritieme wereld,
Dames en Heren,

Op 4 oktober van vorig jaar hadden we het genoegen Mevrouw Lavens, echtgenote van de minister van Landbouw en sekretaris-generaal Vande Moortel als respektievelijk meter en peter van de O.186 «Shannon» in ons midden te mogen begroeten.

Vandaag hebben we de eer en het geluk gehad de heer Marcel Vanden Bosch, kabinets-adviseur van de minister van verkeerswezen het peterschap te willen zien aanvaarden met als meter niemand minder dan de echtgenote van de schipper mede-eigenaar van de MARBI nl. : Mevrouw Prosper Vanbillemont.

We zeggen de eer en het geluk, omdat het ons in onze jarenlange betrekkingen met dit ministerie en zijn flinke ambtenaars, maar al te bekend is, wat de Heer Vanden Bosche, in alle eenvoud en zonder tamboer noch trompetgeschal, voor de maritieme wereld en in bizonder voor de visserij doet.

Mijnheer Vanden Bosch, jarenlang waart gij de medewerker van Minister Bertrand, de minister aan wie de visserij destijds veel te danken had. Het is gedurende al die jaren dat niemand minder dan wij, Uw hulp, Uw raad en Uw onmiddellijk ingrijpen daar waar het nodig bleek hebben leren kennen.

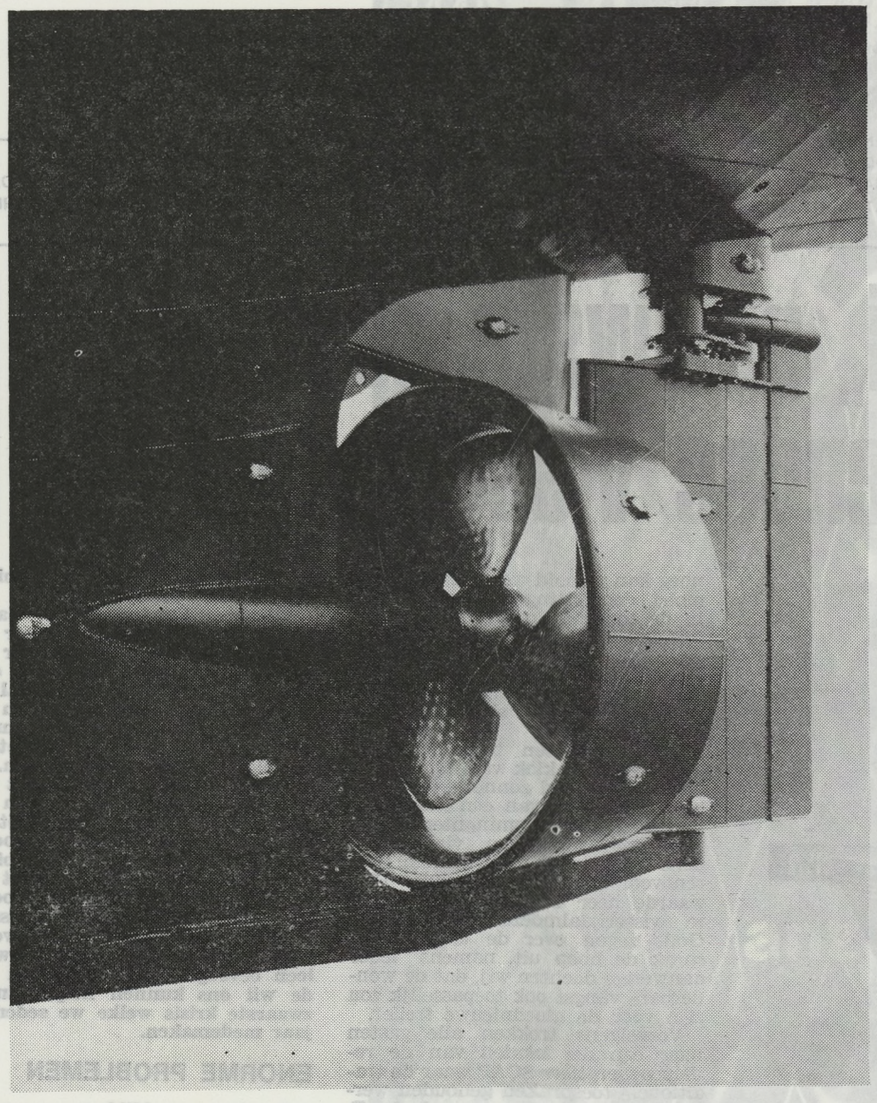
Sedert Minister Chabert het roer van verkeerswezen, marine en visserij heeft overgenomen, zijt gij opnieuw aan het kabinet geroepen om hem met raad en daad bij te staan. Een geluk voor ons want wie op het huidig ogenblik de moeilijke problemen waarmede de visserij te kampen heeft, weet, dat zowel in verkeerswezen als in landbouw alleen bevoegdheid, werklust en goede wil ons kunnen helpen in de zwaarste krisis welke we sedert 50 jaar medemaken.

ENORME PROBLEMEN

In deze ogenblikken van nationale en internationale, sociale en economische ontreddering, waar elkeen meent meer en meer eisen te mogen stellen, waar elkeen meent aan separatisme te moeten doen in plaats van aan samenwerking, waar elkeen meent rechten te hebben al geen plichten, waardoor de taak van de verantwoordelijke overheid en diegenen die geroepen zijn om het bedrijf te helpen en voor te lichten, mogen we als een groot geluk begroeten, dat we in sommige ministeries nog ambtenaars hebben, die beseffen wat ons van node is, die geen moeite sparen om het bedrijf te helpen en die, zoals de jongeren het maar al te gemakkelijk vergeten, werklustig zijn en naar de beste middelen zoeken om het bedrijf boven water te houden en de visserij te steunen.

Waar het in het ministerie van Landbouw de taak van de quota even moeilijk is als alle economische problemen in verband met visserij en landbouw, heeft uw minister waarvan gij de praktische raadgever zijt, niet minder zware problemen op te lossen. We noemen het dringend besluit; te nemen inzake de uitzonderlijke sloopremie om de vloot te saneren waar allerlei privé belangen een eigen visie hebben, de steun aan de nieuwbouw te herzien in het kader van de te betalen intresten en te verlenen kapitalen, het verlenen van kredieten en het bekomen op internationaal vlak van de tussenqomst van

(Vervolg blz. 3)



OOK DE

O.33 „MARBI"

IS UITGERUST MET EEN

HODI-STRAALBUIS !

WAAROM ?

OM DEZELFDE REDENEN

WAAROM DE REDERIJEN

ROGER CALCOEN
N.15 „DE KOTTENS"

EN

VANDERVEEN
O.186 „SHANNON"

ER OOK TOE HEBBEN

BESLOTEN.

WANT EEN **HODI - STRAALBUIS** IS EEN

ECONOMISCH VERANTWOORDE INVESTERING

JA ZEKER ! door de

TREKKRACHTVERMEERDERING
BRANDSTOFBESPARING en
MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

HONDERDEN PROGRESSIEF DENKENDE REDERS HEBBEN HET REEDS TOT HUN VOORDEEL IN DE PRAKTIJK ERVAREN.

HODI - ZALTBOMMEL B.V. TEL. 91-31-4180-2654 TELEX 50140

LID VAN DE **VAN VOORDEN GROEP - ZALTBOMMEL / NEDERLAND**

(7809V)

EEN VAARWEL VOL VERTROUWEN !



„Itxaso" :
Spaanse vissersboot - 8MDXC
1080 pk - 750 rpm

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

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

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

Voor verdere details : vul onderstaande coupon in en stuur

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

A.B.C. — ANGLO BELGIAN COMPANY

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent (Belgium)
Telefoon : (091) 23 45 41
Telex 11.298 abc gt b

(7810V)

(Vervolg van blz. 1)

de FEOGA waarin België in het verleden maar al te laat en te stiefmoederlijk behandeld werd.

We vernoemen nog steeds het van nabij volgen van het bemanningsprobleem en het in leven houden van het fonds voor scheepsjongens

We vernoemen het gedeeltelijk uitstellen van de terugbetaling der kredieten aan de N.M.K.N. waar men ons zelfs niet antwoordt wanneer uitstel gevraagd wordt, maar elke achterstalligheid met zware interesten belast wordt.

We vernoemen het ontbinden van VOZOR, waar tientallen miljoenen te roesten en te devalueren liggen in banken, waar meer dan ooit de visserij ze zo nodig heeft.

En zo zouden we nog verschillende vraagstukken kunnen opsommen, die wachten op een snelle en praktische oplossing, onafhankelijk van wat sommigen uit het bedrijf trachten te bewerkstelligen, zoals thans met de slooppremie het geval is, tegen de zin in van het algemeen belang en de noodzakelijkheid in te zien dat onze kust- en middenslagvisserij vooral een dringende modernisatie nodig hebben. Wanneer we dit alles hier in enkele woorden opgesomd hebben, dan is het om er op te wijzen, welke omvangrijke taak en verantwoordelijkheid berust op onze administratie, waarvan men dikwijls ten onrechte zegt dat ze niet goed doet. We durven nochtans beweren dat, moesten de politiekers het niet moeilijker maken het land en de nijverheid er beter bij zouden varen, daar veel vraagstukken blijven haperen eens de politiek er zich mede bemoeit.

Op het ogenblik dat we hier vandaag samen dit nieuw schip gedoopt hebben dreigt een nieuwe slag te worden toegebracht aan onze middenslagvisserij. Want vanaf heden is de visserij op TONGEN in het kanaal van Bristol voor ons verboden. Wie weet wat dit voor onze belgische visserij betekent en dat dit de voornaamste bron van inkomen is voor veel van onze middenslagreders, weet ook hoeveel reders het straks zeer moeilijk zullen hebben om nog hun fakturen te betalen.

Het is in die omstandigheden en Uw werklust en bekwaamheid kennende dat we gelukkig zijn dat U vandaag aanvaard hebt het peterschap van dit schip aan te nemen. We zijn overtuigd dat U daarenboven tijdig zult gesteund worden door een meter, welke de klappen van de zweep kent en welke niemand minder is dan de echtgenote van één der knapste schippers van onze vloot.

Na al wat we hier als dringende vraagstukken van het ogenblik opgesomd hebben zouden we bijna vergeten waarvoor we hier zijn samengekomen.

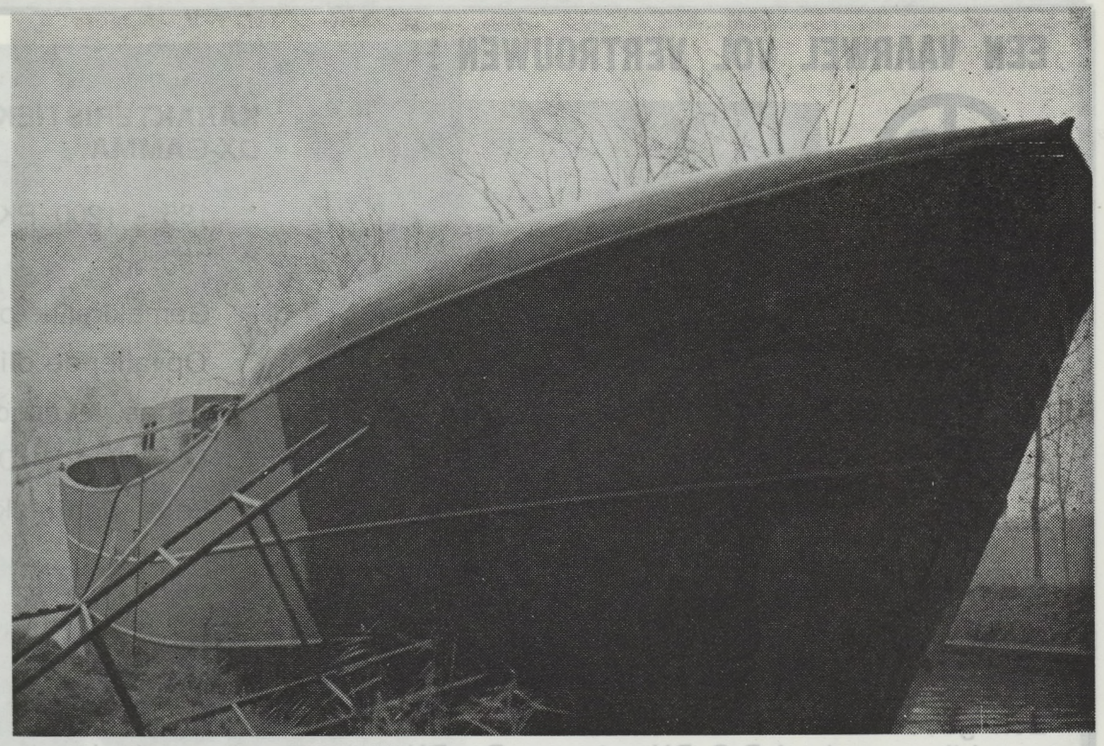
Door het feit alleen Mevrouw, dat U naast de eminente peter, het meterschap hebt aanvaard en alhoewel het jaar van de vrouw reeds achter de rug is, is Uw verantwoordelijkheid niet minder groot, maar zijn we overtuigd dat waar Uw man er op zee moet voor zorgen dat dit schip rendeert, gij met Uw vennoten de Heer en Mevrouw Oscar Martinsen, er niet zult voor terugschrikken de hulp in te roepen van de Peter daar WAAR en WANNEER het hoort en opdat dit alles voor U een blijvende persoonlijke herinnering zou zijn, hebben we gemeend U dit klein geschenk in de vorm van een barometer te mogen overhandigen, welke U niet alleen het mooie en het slechte weder op zee zal voorspellen, maar waarvan ge handig gebruik zult moeten maken om de peter, wanneer het stormt in de financiën van de rederij om raad te vragen en ter hulp te roepen en opdat dit ook de peter zonder veel last in zijn burelen zou ten gehore kunnen gebracht worden, is het ons een genoegen hem hier die scheepsklok te schenken welke we elektronisch wensen verbonden te zien met de rederij en het schip om hem tijdig te kunnen inlichten van de stormen welke niet alleen de MARBI ekonomisch en sociaal te wachten kunnen staan, maar ook de ganse belgische visserijgemeenschap.

Dit gezegd zijnde, richten we een slotwoord tot de vele ambtenaren hier tegenwoordig om hen, niet te wijzen op de zware verantwoordelijkheid welke zij op het huidig ogenblik hebben te dragen, maar om hen te danken voor al wat ze reeds voor de belgische visserij betracht hebben, de hoop en de wens uitdrukkend dat, dank zij de samenwerking tussen de administratie van de verschillende departementen onderling, en het bedrijf anderzijds, we gemakkelijker de moeilijke ogenblikken die ons te wachten staan zullen te boven komen.

Totdaar de heer Vandenberghe.

(Vervolg blz. 5)

- Z.14 „De Bounty"
- **Z.19 „Sonja"**
- **Z.27 „Mercurius"**
- **Z.162 „Van Dyck" en onlangs de**
- **N.15** „De Kottens" en de O.186 „Shannon" **werden gezandstraald en geschilderd door.....**



Firma D. VERBEKE

- **SCHEEPS- en BOUWSCHILDERWERKEN**
- **ZANDSTRAALWERKEN**
- **BEHANG en BEVLOERING**
- **KENITEX MUURBEKLEDING met 10 JAAR TOTALE WAARBORG**

WEIDESTRAAT, 346 **8320 BRUGGE 4**

☎ **(050) 35 48 61**

REDERS!

Laat uw schip zandstralen, het is een waarborg tegen roestwering en op langere termijn een forse besparing.

(7814V)

(Vervolg van blz. 3)

Kabinetsadviseur Marcel Vanden Bosch : „BIEZONDER SLOOPPREMIE BLIJFT ONZE EERSTE ZORG"



Kabinetsadviseur Marcel VANDEN BOSCH : « Wij doen alles wat mogelijk is om de visserij te steunen ».

Vervolgens kwam de heer Marcel Vanden Bosch, kabinetsadviseur bij het Ministerie van Verkeerswezen aan het woord in een zeer opmerkelijke toespraak. Hij beschouwde het peterschap over de O.33 « Marbi » als een grote eer en zag in het akkoord dat zijn minister hem hiertoe verleende tevens een blijk van belangstelling voor de zeevisserij.

De h. Vanden Bosch schetste zeer raak dat de krisis die in de visserij heerst, ook de andere maritieme sektoren heeft aangetast, zowel wat de zeevaart als de binnenvaart betreft. Onlangs was hij tegenwoordig bij de stapelloop van een binnenschip en toen wist men te vertellen dat dit voorlopig de laatste stapelloop was. Hierbij trok hij de lijn door een stelde dat, bij zijn weten, de doopplechtigheid van de « Marbi » voorlopig ook de laatste zal worden.

Er heerst dus wel degelijk een krisis in de zeevisserij, aldus de heer Vanden Bosch, en het is begrijpelijk dat de betrokken middens verlangend naar daadwerkelijke steun uitkijken.
Toch is er ergens een contradictie ; aan de ene kant wordt steun verleend voor de bouw van nieuwe eenheden en anderzijds bestaat er dan weer een steun, met name de sloopremie, die een vergoeding toekent voor het uit bedrijf nemen van vaartuigen. Hoe knoopt met dit aan mekaar, stelde de h. Vanden Bosch zich de vraag.

Er is (gelukkig) de wet van 1948 die voorziet in het verstrekken van kredieten voor de nieuwbouw, en dit zowel voor de handelsvaart als de visserij. Aanvankelijk kende deze mogelijkheid een zeer groot sukses. Er werd begonnen met een budget van 5 miljard waarvan 2,5 miljard van de N.M.K.N. en 1,5 miljard voor het fonds. Geleidelijk aan ging dit cijfer echter in de hoogte en ik ben biezonder gelukkig te kunnen zeggen dat, aldus de heer Vanden Bosch, nu een wetsontwerp werd goed gekeurd in de senaat en dat vermoedelijk na Pasen ook van kracht zal worden waardoor het budget wordt opgevoerd tot 14 miljard.

Anderzijds is er de sloopremieregeling, die aanvankelijk 5.000 fr per gesloopte brutoton beliep, later werd opgevoerd tot 6.000 fr en zelfs de nieuwbouwverplichting verviel. Wij weten inderdaad dat het momenteel onmogelijk is, zowel financieel als economisch, een sloopremie aan te vragen met de bedoeling een nieuw vaartuig te bouwen. Maar ook het feit dat geen nieuwbouwverplichting werd opgelegd bleek niet de goede oplossing. Sedert 1973 werden inderdaad slechts vier aanvragen behandeld. Gelukkig is er thans een nieuw ontwerp in de maak die voorziet in een sloopremie van 20.000 fr per ton, tegen soepeler voorwaarden en zonder nieuwbouwverplichting. Ik had graag vandaag aangekondigd dat dit wetsontwerp zou goedgekeurd zijn maar nu blijkt dat dit pas binnen enkele weken zal gebeuren, met name onmiddelelijk na het Paasreces, aldus de heer Vanden Bosch.

Tenslotte overhandigde de heer Vanden Bosch een reproduktie van een schilderij van Van Dyck aan schipper Prosper Vanbillemont, als blijk van « sympathie ».

HET BANKET

's Avonds had na de receptie en de kleine trip in zee in het Strand Hotel te Den Haan een diner plaats waaraan benevens talrijke bestuurlijke en Maritieme Overheden de bemanning van de O.303, O.33 en familie en vrienden van de reders aanzaten.

Het was een uitstekend diner waarop niets anders dan vis en garnaal de gerechten verrijkten.

Door reders Oscar Martinsen en Prosper Vanbillemont werd, hun fiskale raadgever en boekhouder, de heer Verhelle, een prachtig geschenk aangeboden, terwijl de heer Vandenberghe hem in de bloemetjes zette voor al wat hij voor hen gedaan had op financieel vlak .

Na de Peter en de Maritieme Overheid bedankt te hebben voor hun bezorgdheid en hulp in de laatste jaren aan de visserij verleend, bracht hij hulde aan reder Oscar Martinsen en zijn vennoot schipper Vanbillemont, van wie hij zegde tot en der beste schippers van on-

(Vervolg blz. 7)



Onder belangstellende blik van burgemeester Piers, Mevr. Martinsen en Mevr. Vanbillemont krijgt Prosper Vanbillemont een prachtig kunstwerk aangeboden van « Peter », de heer Vanden Bosch.

noordermetaal handel
nv. duinkerkestraat 4
8480 VEURNE
058/31.17.91
Metalen
Sanitair
Verwarming
Keukens
(7813V)

West-Vlaamse scheepswerven
N.V.
A. VANDER CRUYSSE
LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP
TEL. 050/33.33.60
PRIV. 050/31.34.42
NIEUWBOUW
VISKOTTERS
(7811V)

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE

TEL. (059) 70 88 21

✪

HERSTELLINGEN

✪

INRICHTINGEN

✪

Agent en depothouder voor de Visserij :

SCHEEPSVERVEN SIGMA COATINGS

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7812V)

BURGEMEESTERLIJKE BELANGSTELLING VOOR DE VISSERIJ

Het is de eerste maal sinds jaren dat we onverwachts «sans tambour ni trompette» burgemeester Piers aan de H. Baelskaai zagen uitstappen om de doop van een der schoonste vissersvaartuigen van onze vloot bij te wonen.

Alhoewel talrijke andere verplichtingen hem riepen, woonde hij niet alleen de doop bij, maar ook de receptie.

Achter ons hoorden we spontaan zeggen : «Die mensen moeten toch overal hulder tonen», zoniet is men niet welgezind.

Goed zo burgemeester. Daarmee maakt ge in deze ogenblikken niet alleen de moeilijkheden van de vlieghaven mee, maar ook die van de vissershaven.

(Vervolg van blz. 5)

ze visserijvloot te behoren.

Hij wees hem en zijn bemanning op de zeer zware taak, die hen te wachten stond, want het gaat hier weliswaar niet een zeer modern schip, dat evenwel meer dan 34 miljoen frank heeft gekost.

Rekening houdend met de zeer zware brandstofkosten, gezien de verre afstanden welke af te leggen vallen, moet dit schip elke reis rond de anderhalf miljoen frank opbrengen en zullen alle krachten aan boord dienen aangewend om de zware last tot een economische en finantieel sukses te leiden.

Prosper Vanbillemont kennend besloot hij zijn welgesmaakte rede met te besluiten, dat hij zelf steeds nog daar zal zijn om hen in alle moeilijke ogenblikken te helpen en was hij overtuigd dat ook de peter de heer Marcel Vandenbossche, die nog steeds zeer veel doet voor de visserij, steeds zal te vinden zijn om de knappe reders met raad en daad bij te staan.

Heden woensdag hoopte men af te varen naar de verre West Ierse gronden om er hun eerste sukses te beproeven.

Wij wensen hen behouden vaart rijke vangsten en goede besommingen.

ENKELE TECHNISCHE GEGEVENS

Het gloednieuwe vaartuig is een stalen treiler met volgende hoofdkarakteristieken :

— lengte over alles : 34.45 m.
— breedte : 7.60 m.
— holte : 4.è80 m.

De hoofdmotor is een A.B.C. met een vermogen van 1.200 PK die een bronzen vierbladschroef van 2.500 mm diameter aandrijft geleverd door de firma Van Voorden uit Zaltbommel. De «Marbi» is tevens voorzien van een Hodi-straalbuis. De visruimen, die een capaciteit van ongeveer 120 m3 hebben, worden op temperatuur gehouden door een koelinstallatie. De firma Brusselle stond in voor de levering van een stuurmachine terwijl de winch eveneens door voornoemde firma werd geleverd.

De tanks hebben een respectievelijke inhoud van 88.000 l. brandstof, 16.000 liter drinkwater en 1.000 1.000 liter olie. Eveneens voorzien is een hulpmotor Lister met een vermogen van 50 PK.

De firma SAIT-Electronics zorgde voor de levering en plaatsing van een hoofdzender-ontvanger, een hulpzender-ontvanger, een radar, twee dieptemeters, terwijl de «Marbi» eveneens is uitgerust met een decca navigator en en decca plotter.

MAIDENTRIP

De O.33 «Marbi» trekt zaterdag a.s. voor een maidentrip naar de ze maiden-trip zou moeten verdaagd visgronden, gelegen aan de Ierse Oostkust waar de gewone bokkenvisserij zal bedreven worden.

Hiervoor werd volgende bemanning aangemonsterd : schipper (tevens mede-eigenaar) Prosper Vanbijllemont, stuurman Roussée Ronny, motorist Roussée Daniel en matrozen Norber t Vanbillemont, Jean Hoste en Marcel Vermeulen.

Even werd zelfs gevreesd dat de worden omdat de nodige bemanning niet kon gevonden worden. Gelukkig kwam dit uiteindelijk toch voor mekaar.

METALUNION S.V.

- Betonijzer – Staafijzer
- Poutrellen
- Platen
- Buizen en toebehoorten
- Gietijzer
- Bouten
- Zink en lood
- Koper en aluminium
- Lasapparatuur Philips

Krakeleweg - BRUGGE Tel. 050/31.50.01

(7800V)

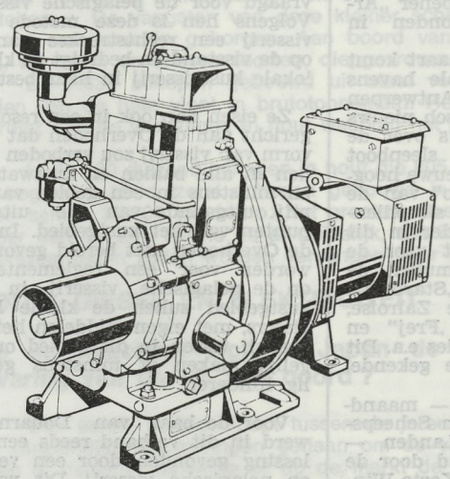
REDERS LEEST UW VAKBLAD

WEER MINDER GARNAAL IN MAART 1976 TE OOSTENDE

Met de aanvoer van garnaal is het ook tijdens de afgelopen maand maart niet veel bijzonders geweest. Die aanvoer is immers weer gedaald en dit keer van 14.803 naar 14.180 kg. Een niet zo heel grote daling maar wanneer er in een hele maand nog geen 15.000 kg. gebracht worden kan het al niet veel minder meer. De kleinere aanvoer heeft ook nu niet kunnen beletten dat de prijs gedaald is en dit van 89 naar 77 fr. Er was garnaal aan meer dan 100 fr. en er was garnaal aan minder dan 50 fr. tijdens de voorbije maand. Er was vooral erg veel kleine garnaal op de markt hetgeen de prijs van de zeer kleine hoeveelheid grote garnaal nog opdreef.

De totale opbrengst van de Oostendse garnaalvissers is dan ook gedaald van 1 milj. 319.136 fr. naar 1 milj. 95.502 fr.

Na het eerste kwartaal van dit jaar ziet het er niet bepaald rooskleurig uit voor de garnaalvisserij. De aanvoer verminderde met bijna 13.000 kg. tot 32.924 kg. terwijl de opbrengst terugliep van 3 miljoen 958.072 fr. naar nog amper 2 milj. 477.638 fr. Dit dan niet alleen door de kleinere vangsten maar vooral door de minder goede prijzen. De gemiddelde prijs is trouwens gedaald tot 75 fr. waar verleden jaar toch nog 86 fr. gegeven werd.



MET LISTER GAAT ALLES BETER AAN BOORD !

Lister dankt zijn wereldwijde successen in de eerste plaats aan zijn konstante kwaliteit.

Vandaag kunt u kiezen uit een gamma Lister diesel electrogene groepen van 2,5 tot 117 kva.

In dit gamma vindt u zeker de groep 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

BRAND AAN BOORD VAN Z.484 „FOX"

Het Zeebrugs vissersvaartuig Z.484 «Fox» was met schipper Willy Paeye vanuit Zeebrugge ter visserij gevaren op visvak 903. De schipper werd door motorist van wacht Christiaan Boussier gewekt die hem op de hoogte bracht van brand in de machinekamer. Gezien de hevigheid van de vuurhaard, liep schipper Paeye in allerijl naar het dek om de hulp in te roepen van nabijgelegen schepen. Hij kon echter geen enkel vaartuig bereiken, vermoedelijk omdat zij op een ander kanaal hadden afgestemd. Om geen tijd te verliezen, daalde schipper Paeye opnieuw af naar de machinekamer. De brand werd bestreden met de spuit die men van dek had gehaald. Aanvankelijk kon niet doeltreffend opgetreden worden gezien men niet dicht genoeg tegen de brandhaard kon komen. Niettemin gelukte men erin met eigen middelen eindelijk de vlammen de baas te worden en kon men het wagen de machinekamer binnen te dringen. Door de enorme hitte waren alle kunststoffen onderdelen gesmolten. De beschermkappen van de neonlichten; de beschermglazen van de meters van de electrische leidingen hadden alle fel geleden. De oorzaak van de brand moet vermoedelijk toe te schrijven zijn aan het feit dat de aandrijfriem van de motor naar de winch te hard werd aangespannen. Deze riem was blijven blokkeren terwijl de aandrijfwielen bleven draaien. Door wrijving verhitte de riem die dan in brand moet geraakt zijn. Nadat de bemanning zelf de eerste herstellingen had uitgevoerd o.a. aan de elektrische leidingen die werden geisoleerd terwijl ook een nieuwe aandrijfriem werd geplaatst, kon de visserij uiteindelijk weer opnieuw bedreven worden.

Engels antwoord op het interview van Claeys Raymond in „Fishing News"

We herinneren ons in een vorige uitgave, het interview van reder R. Claeys afgenomen door de reporter van « Fishing-News » in verband met de talrijke Engelse klachten over de boomtrawlerij die veel schade zou toebrengen aan de visstand onder de Engelse kust. Hierop kwam nu een antwoord van de voorzitter van het Komitée voor de Bescherming van de Vissers, de heer P.R. Leach. Deze verwijt R. Claeys dat het niet opgaat, de boomtrawlerij voor te stellen alsof het ploegen, eggen en stukscheuren van de bodem nuttig zou zijn, net zoals men in de landbouw doet. Trouwens in de landbouw zaait men slechts nadat men de bodem geploegd en verlucht heeft, maar dan laat men deze bodem rusten. Hier wordt alles, met het zaad en de eieren een onmogelijk aantal keren door elkaar gehaald. Het blijft een feit, aldus de heer Leach aan het adres van reder R. Claeys, dat men met uw methode van vissen alles ter plaatse vernietigt en in ieder geval veel te veel wegvangt opdat het klein overschotje dat toevallig kon ontsnappen, nog kan instaan voor een normaal nakomelingschap. Reder R. Claeys beweert dat zijn schepen nooit tweemaal dezelfde grond bevissen. Welnu bravo voor hem, maar in ieder geval moeten de instructies die hij aan zijn schippers geeft, zeker wel duidelijk verschillen van deze waarmede de andere Zeebruggenaars in zee steken ! Misschien zou de heer R. Claeys zijn Zeebrugse kollega's op hun plicht kunnen wijzen ten minste iets voor de arme Engelse kustvissers van Sussex over te laten. Niettegenstaande dit voor onze eigen deur is, zouden we hem toch dankbaar zijn !

Volgens dezelfde heer Leach nemen de Belgen het evenmin al te nauw met de opgelegde kwota. Deze laatste mochten verleden jaar 105 ton tong komen wegvissen in dit gedeelte van het kanaal. Van wat wij hen over de radio hoorden vertellen over hun vangsten en van wat wij hen zagen vangen, moeten het er heel waarschijnlijk tien maal zoveel geweest zijn. In ieder geval, aldus het schrijven van de voorzitter, zijn wij het beu onze kop over ons bestaan te zitten breken en zeggen wij maar één ding, Mijnheer Claeys, wij hebben hier uw vloot, noch deze van uw kollega's niet nodig en verwachten dat U het spel zo fair zal spelen om ons, voor onze eigen kust, uit eigen beweging een zone te vrijwaren van minstens tien mijl.

Wij zelf menen dat het zeker niet alleen Raymond Claeys en de Zeebruggenaars zijn die de tongen komen wegvangen voor de kusten van Sussex, noch dat zij het alleen zijn die de bokkenvisserij uitoefenen. Wel kreeg reder R. Claeys de volle laag omdat hij in een intervieuw die men in Engeland van hem afnam, deze vorm van visserij trachtte te motiveren. Anderzijds vernamen we ook dat vele Engelse kustvissers daar de schelperijvisserij beoefenen, en niettegenstaande deze vorm van visserij voor de bokkenvissers verboden is, men daar toch al eens durft op vissen, al was het maar om een grote frank drinkgeld. Dat is nu toch ook wel verkeerd, want hierdoor komt de betrokken sektor in het verweer tegen de bokkenvissers.

GEHEIME ENGELSE - IJSLANDSE BESPREKINGEN ?

Volgens niet afgevende geruchten zouden er geheime besprekingen plaats grijpen of gegrepen hebben tussen Engeland en IJsland voor een overeenkomst in verband met de IJslandvisserij voor de Engelse trawlers. Men spreekt zelfs dat men op het punt zou staan tot een vergelijk te komen. Nochtans heeft de Britse regering deze geruchten ontkend. Een woordvoerder van de Britse IJslandtrawlers was echter niet zo overtuigd dat er achter de schermen niets aan het gebeuren is. Er is doorgaans geen rook zonder vuur meent deze. Hopen we nu maar, vervolgde deze spreker dat de Engelse regering niet zodanig toegeeft dat wij in de koude komen te staan. Naar men verder kon vernemen was het vooral onder druk van de NATO dat er geheime onderhandelingen zouden plaats grijpen omdat de NATO er alle belang bij heeft dat de twee bondgenoten van deze organisatie tot een vergelijk komen.

Ondertussen vernemen we dat de Engelse regering zelf een beperking voor de eigen trawlers opgelegd heeft voor een maksimum vangst van 100.000 Ton IJslandse vis waaronder 85 duizend Ton kabeljauw. Herinneren we er aan dat Engeland vroeger tot 160 duizend ton vis uit de IJslandse wateren haalde en bij de uitbreiding door IJsland van de visrechten tot 200 mijl, een eerste voorstel deed dit kontingent te verminderen tot 120 duizend ton en later zelfs tot 85 duizend ton. Hiertegenover stelt IJsland echter een maksimum van 60 duizend ton. Gezien de standpunten tamelijk ver uit elkaar liggen, menen we dat IJsland toch ook zal moeten bereid gevonden worden gedeeltelijk tegemoet te komen. Anderzijds heeft men verleden week slechts 26 Engelse trawlers geteld in de IJslandse wateren terwijl er in feite 105 met naam genoemde treilers vroeger in de IJslandse wateren mochten vissen. Wel zijn reeds heel wat van deze treilers uit de vaart genomen, stilgelegd of verkocht, zodat een beperking van het Engelse kontingent niet zo erg zwaar meer zou aangevoeld worden door de overige, ten minste als de beperking voor Engeland haalbare normen bereikt.

INCIDENTEN TUSSEN IJSLANDSE KANONNEERBOTEN EN ENGELSE FREGATTEN

Onlangs kregen we tussen de IJslandse kanonneerboot, de «Baldur» en de Engelse fregat «Diomède», die trachtte te verhinderen dat de kanonneerboot tussen de Engelse treilers doorslipte om de sleeptrossen door te varen, niet min dan viermaal aangevaren waardoor de fregat boven de waterlinie een vijftal scheuren opliep waarbij zelfs een scheur van ongeveer 3 meter lengte op bijna een meter breed. Na deze zware averij kwamen de Engelse fregatten «Galatea» en «Juno» ter hulp. Noteren we dat een dag vroeger de «Galatea» eveneens een aanvaring had met de «Baldur» waarbij de eerste eveneens een scheur boven de waterlinie opliep.

MAANDBLAD DE BLAUWE WIMPEL

In het februari-nummer brengt „De Blauwe Wimpel" een overzicht van België's zeewezen in 1975. Verder doet een boeiend artikel ons Mariehamm kennen, weliswaar geen imposante havenstad, maar wel internationaal bekend in de zeilgeschiedenis. Ook maken wij kennis met de topzeilschoener „Artemis", die wij terugvonden in Bretagne.

In het nummer van maart komt in de reeks internationale havens deze maal de haven van Antwerpen aan de beurt. Meer Belgisch nieuws is er met tekst en foto's over de inmiddels gesloopte sleepboot „Adrien Letzer" en de nieuwe hoogzeesleepboot „Union Two" van de Unie van Redding- en sleepdiensten te Antwerpen. Verder in dit wimpelnummer aandacht voor de sleepbootvloot van Wijsmuller, de ondergang van het ss „Stardust", de Compagnie Maritime Zaïroise, de Zweedse ijsbreker „Frej" en sleep- en kustvaartmutaties e.a. Dit alles aangevuld met de gekende, vaste rubrieken.

„De Blauwe Wimpel" — maandblad voor Scheepvaart en Scheepsbouw in de Lage Landen — wordt in België verspreid door de uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 15 te 2000 Antwerpen. Een jaarabonnement van 12 nummers kost slechts 595 fr.

PROTEST VAN BRETOENSE VISSERS TEGEN PELAGISCHE VISSERIJ

De Bretoense kleine kustvissers van de Zuidkust van Bretagne hebben een strenge reglementering gevraagd voor de pelagische visserij. Volgens hen is deze metode van visserij een rechtstreekse aanslag op de visstand en bedreigt de kleine lokale kustvisserij in haar bestaan.

Ze eisen dan ook in een resolutie gericht aan de Overheden dat deze vorm van visserij zou verboden worden in alle baaien en kustwateren en minstens in een gebied van 12 mijl uitgaande van de uiterste punten van het kustgebied. Indien de Overheden niet bereid gevonden worden voor een reglementering op de pelagische visserij in het kustgebied zullen de kleine kustvissers, met eigen middelen het pelagisch vissen in dit gebied onmogelijk maken of minstens gevoelig hinderen.

Voor de baai van Douarnenez werd in dit verband reeds een oplossing gevonden door een verbod op pelagische visserij. Dit verbod wensen de Bretoense kustvissers nu te zien veralgemenen voor de ganse streek.

PRAKTISEREN

DE JAPANSE VISSERIJ : OM NIET TE GELOVEN

Een vissersvloot van om en rond de 385 duizend schepen, 't is bijna niet te geloven. En toch, dit is de vloot die de Japanners gebruiken om van heinde en verre en bovendien rondom de eigen eilanden de vis binnen te halen. Nagenoeg driehonderdduizend van deze vaartuigen zijn voorzien van een motor. Dit is al geen vloot meer om mee te lachen. De kleiner schepen van minder dan 5 ton bruto, komen aan hun trekken rond de kusten en ze beoefenen alle denkbare technieken vanaf de lijnvisserij tot het seinevissen en het vangen van levend aas. Hun aantal bedraagt 260 duizend en dit vertegenwoordigt ongeveer 90 percent van het totaal der schepen die met motoren zijn uitgerust, maar hun tonnemaat, gezien in het geheel van de Japanse vissersvloot, is veel minder belangrijk want het vertegenwoordigt maar 17 percent!

De groter vissersvaartuigen hebben een tonnemaat van meer dan 50 ton bruto. Met de modernisatie van de uitrustingen maar voornamelijk door het feit, dat ze ook veel verder moeten gaan vissen, zijn al deze groter schepen tegenwoordig uitgerust met koelinstallaties. Er zijn 6.730 vissersschepen met een tonnemaat groter dan 50 ton. De kustvissers beschikken over goede visgronden die binnen hun aktiestraal liggen en daardoor kunnen ze heel gemakkelijk de Japanse vismarkt in verse zeeprodukten bevoorraden.

In Japan zijn de visserijvoortbrengselen een belangrijke bron van dierlijke eiwitten. Maar ook aldaar laat de overbevissing zich gevoelen en de visgronden dicht onder de kusten beginnen er onder te lijden en daardoor wordt de bedrijvigheid verlegd naar de verre visserij en de middelgrote afstanden, waardoor meteen ook de voortbrengst van dit land in belangrijke mate is toegenomen. Eigenlijk een paradoksale toestand want waar er door overbevissing niet meer voldoende produktie was, zit men er nu met een rekordvoortbrengst. Toch is deze tien miljoen ton vis nog niet voldoende om alle Japanse magen te voldoen en daarom moet er daar ook nog vis worden ingevoerd.

De persevissers en de bootjes die op zeespinnen vissen, zijn over het algemeen kleiner dan 5 ton bruto.

EEN REUSACHTIGE VERZAMELING

Tussen de seinenetters worden ook gerekend de schepen die met het net vissen, de tenders (die de vis aan de wal brengen) en de lamparos evenals de schepen die de bastaardmakreel (poer) vissen, de makreel en de sardiene in de kustwateren.

Voor wat de treilers aangaat, deze kunnen in drie groepen worden ingedeeld : de kleine kustvissers, de verrevissers en dan de supertreilers. Deze laatste zijn bedrijvig op de visgronden gelegen tussen Japan en de noordelijke pacifiek en op de hoogte van de Afrikaanse kusten. Alle grote treilers zijn uitgerust met diepvriesinstallaties met platen.

Naast de seinevissers en de treilers, treft men er nog de lijnenvisserij aan, een heel belangrijke tak van deze uitgebreide vloot. Zij vissen evengoed in de gematigde zeeën als in de warme wateren van de tropen. Door het feit dat ze soms heel lange tijd weg blijven van hun thuishavens, zijn deze vaartuigen uitgerust met het diepvriesblaasstelsel. De andere tonijnvissers die vissen bij middel van hengel en haak, vangen veel vis in heel korte tijd en juist daardoor is het niet mogelijk ze te voorzien van het gewone diepvriesstelsel. Er bleef daar maar een enkel oplossing voor over : het gebruik van koeling door het onderdompelen in de pekel.

Als vijfde type schip dat door de Japanners wordt gebruikt, kan vernoemd worden de moederschepen van alle aard en model. Zij gaan ver van huis weg met rondom zich een kudde kleiner vaartuigen, de « catchers ». De vangsten van deze kleiner scheepjes worden aan boord van het moederschip geborgen. Aan boord van deze schepen wordt de zalm, de tonijn en andere soorten, diepgevroren.

De 7.638 schepen gebouwd uit staal vertegenwoordigen de twee derden van de hele vloot in brutotonnemaat. Het overige derde vertegenwoordigt dan de vaartuigen in hout waarvan het aantal dan ook heel groot is.

In de 280 duizend schepen in hout die 805 duizend ton bruto meten, zijn begrepen 16 duizend schepen gebouwd in gewapend glasvezel. Ze meten samen 37.000 ton bruto. Het grootste deel van deze schepen meet minder dan 50 ton. Het is nu al duidelijk, dat in de toekomst alle houten vissersvaartuigen zullen worden vervangen door schepen in glasvezel!

STOOM, DIESEL EN ELEKTRICITEIT

Hoe ontwikkelden zich in Japan de installaties voor de bewaring van de vis aan boord ?

Een eerste periode loopt tussen de jaren 1926 en 1945. Toen werden aanzienlijke inspanningen gedaan om de vis in de beste omstandigheden te bewaren teneinde er op de markt de beste prijzen voor te krijgen. De grote vangsten worden gewoon in het visruim gegoten dat onderverdeeld is in kompartimenten. De vis die in kleiner hoeveelheden wordt gevangen, wordt bewaard in kisten om te vermijden dat ze te vlug bederft. Naargelang de reizen langer duurden, werden de vangsten in het ijs bewaard ofwel in gekoeld zeewater. Met de ontwikkeling van de vissersvaartuigen uit staal gebouwd, werd de romp geïsoleerd eerst met kurkstukjes dan met kurkplaten.

Toen reeds werden proeven gedaan aan boord van de tonijnvissers en andere, van minder dan 200 ton bruto, met een koeluitrusting samengesteld uit spiraal buizen die werden gekoeld met amoniak met rechtstreekse uitzetting. Nochtans gaven deze weinig voldoening. Er verscheen namelijk een rode kleur op de bewaarde vis eens ze werd gedooid. De kosten van de isolering in de wegeringen, de vermindering van de kapaciteit van de visruimen door deze indrukwekkende isolering en de kosten ervan loonden op de duur niet meer. Eigenlijk waren dit weinig suksesrijke reizen.

In deze tijd werd de vis die op de markt onverkocht bleef, opgeslagen in koelhuizen en haar kwaliteit was weinig aantrekkelijk. In deze omstandigheden kon de smaak van de gedooide vis helemaal niet lekker zijn.

Toen werden op grote schaal andere proeven genomen met een stelsel van koeling die door het schip zou worden voortgebracht en inderdaad dit had meer sukses. Dan werd het meteen normaal de uitrusting zo te bouwen dat de afmetingen van de visruimen het toelieten.

De eerste Britse treilers dateren van 1910 en ze werden voortgestuwd met een stoommachine die daartoe kolen gebruikte en vervolgens met vloeibare brandstof. Maar de verre visserij bleef toch voor deze schepen onmogelijk tengevolge van hun geringe aktieradius.

Het gebruik van de dieselmotor bracht voor dit vraagstuk meteen de oplossing. De lieren werden in den beginne eveneens door de stoom aangedreven en op gebied van prestaties had dit wel zijn voordelen maar toen werden ook elektrische lieren geïnstalleerd en deze voldeden eveneens. Opdat de vis van eerste kwaliteit zou blijven gedurende het lange verblijf op zee en de terugkeer naar de thuishaven, begon men het stelsel van de multiplaten met pekel te gebruiken. De aldus diepgevroren vis vond een belangwekkend afzetgebied bij het leger en dit leidde ertoe, dat de vis langzamerhand een goede reputatie begon te krijgen. In het jaar 1930 werden de dieselmotoren aan boord van de schepen in gebruik genomen.

KOELEN MET PLATEN OF MET BLAZERS

Toen brak de periode van 1946 tot 1955 aan. Na de eerste wereldoorlog zijn de verbeteringen in het koelstelsel samengegaan met de verbeteringen aan de grote lijnvissersvaartuigen. Na 1945 waren de geallieerden niet erg geneigd de Japanners toe te staan nieuwe vissersvaartuigen te laten bouwen maar het volk had honger. Er was geen voedsel meer in dit land en de toestand was eigenlijk op dit gebied heel ernstig en daardoor werd het verbod opgeheven, maar de visgronden bleven beperkt zoals tijdens de oorlog in België. De bewaring van de vis gebeurde toen door gewone ijskoeling en er werd een koelsysteem gebruikt om de temperatuur rond min vijf te houden om te beletten, dat het ijs zou smelten. Men stelde vast, dat de schepen die in de tropische wateren gingen vissen in hun visruimen spiraalkoelers nodig hadden. Het voorverkoelen van de vis met zeewater van nul graden bleek doelmatig maar dit systeem had het nadeel, dat de duur van de reis er aanzienlijk door verkort werd. Daardoor werd in 1953 een ander stelsel in gebruik genomen om aan boord der vissersvaartuigen genoeg koeluitrusting te hebben.

In tegenstelling tot de vis van kleine maat en de visrepen, deugt de tonijn eigenlijk niet om diep te vriezen met het stelsel van de platen omdat de kwaliteit van de tonijn stuk per stuk moet worden nagegaan. Er bestaat een grote verscheidenheid in de grootte van deze vissen en daardoor komt men verder met het blaassysteem.

DIEPVRIES BETER DAN VERS

Van 1956 tot 1965 zag men de longliners, of palangriers, of lijnenvissers in Japan maar groter worden. Ze werden zodanig groot, dat ze twee kleine vissersvaartuigjes op dek konden nemen. Het diepvriesstelsel met het blazen van de koude, bleek zeer goed te voldoen en bleef in gebruik. Maar met een andere verbetering, werd de duur van het vriezen verminderd. Maar deze nieuwigheid werd na enkele jaren achterwege gelaten want ze deed zout in de vis binnendringen en bijkomende bedrijvigheden bleken nodig om het zoutgehalte op een bepaald peil te houden om te beletten dat de vis zou bederven.

Toch moest het blaassysteem verbeterd worden en men nam z'n toevlucht tot een drukstelsel met twee verdiepingen met een omloop onder druk, dus met vloeibare amoniak, en meteen kon men de temperatuur laten dalen tot — 40 graden. Op het einde van 1963 werd toevallig een goede uitslag bereikt. Aan boord van een tonijnvissersvaartuig had men gepoogd de temperatuur van de visruimen nog verder dan gewoonlijk te doen dalen. Want het schip dat op thuisreis was, had onvoldoende vangst aan boord en aldus beschikte men nog over een teveel aan ongebruikte koelkracht. De diepgevroren tonijn verkocht tot ieders verbazing nog aan beter prijzen dan de verse, wat werkelijk merkwaardig was als men bedenkt, dat de prijs van de gekoelde vis bitter werd bedongen.

(Vervolg blz. 10)

VERRIJKTE SMAAK

De doorgedreven diepvries van de tonijn tot — 30 graden C. en het volhouden van deze temperatuur gedurende 30 tot 40 uren ongeveer, gaven aan de vis een verrijkte smaak zodanig, dat deze vis erg werd gewaardeerd. Door het feit dat de ruimen van het schip niet helemaal vol waren, is de verhoogde kracht van de verkoeling helemaal toegespitst geweest op de helft van de diepvriesruimen van het schip. De reders van de tonijnvissersvaartuigen van het konventionele type moesten dan beslissen of ze andere schepen zouden laten bouwen ofwel hun (nog niet oude) schepen zouden laten ombouwen. Deze tweede oplossing was niet gemakkelijk want er moesten aan de schepen belangrijke werken uitgevoerd worden zoals de versterking van de diepvriesuitrusting, de plaatsing van een aanvullende isolering van de visruimen en de diepvrieskamers evenals vanzelfsprekend een verhoging van de kracht der generatoren.

Aldus wordt geheel dit tijdperk belicht door vernieuwingen in het diepvriesstelsel.

KOELING ZELFS VOOR AAS!

De jongste jaren t.t.z. 1966 tot 1975 zijn meteen gekenmerkt door rechtstreekse toepassing van de nieuwste uitvindingen. De nieuwe lijnenvissers werden meteen voorzien van installaties die de temperatuur voor de diepvrieskamers tot op — 50 en — 55 graden C. kon houden. Voor de visruimen bedraagt de temperatuur — 45 tot — 50. Het systeem van de « fish hanger » die speciaal werd uitgevonden om de visser die verplicht is van voortdurend in de diepvries te werken, beter te beschermen, werd niet verder ontwikkeld en uiteindelijk helemaal terzijde gelaten.

De visserij op listao en op levend aas werd sinds mensengeheugenis aan boord van de lijnenvissers beoefend. Naargelang deze schepen werden uitgerust met vangboten, speciaal uitgerust voor de tonijnvisserij, ontwikkelden zich eveneens de bootjes die op levend aas visten en met de hengel. Vroeger visten ze uitsluitend in de Kuroshio zee maar tegenwoordig gaan ze eveneens in de tropische wateren vissen tot aan Nieuw Guinea! De grote hoeveelheden vis die ze op korte tijd vangen, wordt normaal gekoeld in visruimen met pekelspiralen en wordt er aldus bewaard. De levende aas, de sardine die wordt gebruikt voor de vangst van de listao, heeft neiging zacht te worden door de schommelingen van de temperatuur die verschilt van deze van haar gewoon milieu. Daarom wordt **de temperatuur van het zeewater waarin de sardienes worden gedompeld** gedurende de visvangst lager gehouden dan 2 tot 3 graden bij middel van koeluitrustingen die aldus een verhoging van de temperatuur kan doen vermijden.

Men heeft evenwel het besluit genomen dat het op deze schepen niet mogelijk was de kosten te doen voor een aanzienlijke uitrusting noodzakelijk om een reusachtige hoeveelheid water af te koelen.

Het is wel een indrukwekkende nijverheid om aan boord van al die schepen die installaties te plaatsen en te onderhouden.

KORTE BERICHTEN

VERSCHEIDENE SCHOTSE VAARTUIGEN MET GEBARSTEN NETTEN VANWEGE DE VELE MAKREEL

Met het sluiten van het haringseizoen op de Westkust van Engeland een paar weken terug, gingen een zestal seinenetvissers hun geluk proberen in de Noordzee en meer speciaal op de gronden gekend als de «Patch», een 200 mijlen Oost-Noord-Oost van Peterhead en juist ten zuiden van de Bergenbank. Samen brachten zij 316 duizend kg makreel, een 250 bennen haring en 1.600 bakken koolvisbinnen. Twee van deze vaartuigen verloren echter een grote vangst makreel gezien hun netten door de belangrijke scholen openbarstten. Volgens de schippers van betrokken vaartuigen ligt de oorzaak hierin dat ze op de makreel gingen vissen met hun lichtere haringnetten vervaardigd uit twinegaren nr 4, terwijl een makreelnet nr 5 vergt. Eén der vaartuigen bracht 170 duizend kg makreel aan boord in drie trekken. Dit betekent dus een gemiddelde van een grote 1100 van onze bennen per trek ! De «Vigilant», een andere treiler kon 1200 bakken koolvis aan boord brengen.

De koolvis en de haring werd goed verkocht, maar de makreel werd aan 240 B. fr het 100 kg naar de vismeelfabrieken verwezen niettegenstaande deze van goede kwaliteit was. Ondertussen vernam men te Fraserburgh en Peterhead dat haringbanken ontdekt werden zowat 65 mijl ten noordoosten van de Shetlands en dat één enkel Faroëtreiler alleen reeds 300 duizend kg, zeggen 6.000 van onze bennen binnenbracht. Dit gaf onmiddellijk aanleiding tot een concentratie van meerdere treilers uit de Faroë naar dit gebied waar ze nu zelfs vervoegd werden door de Schotse seinenetvissers. Wanneer echter eventuele grote haringvangsten te veel op de aan Engeland toegekende kwota voor de Noordzee zou drukken, zouden de Schotse vaartuigen zelf beperkende vangsten uitstippelen, alhoewel zij voorbehoud maken voor de buitenlanders die zich volgens hen van geen kwota aantrekken.

SPECIALE REINIGINGSMACHINE VOOR VISBAKKEN IN WERKING TE DIEPPE

Een soort tunnel voor het wassen der visbakken werd onlangs te Dieppe ter beschikking gesteld van de Stedelijke Visserijdienst. Deze tunnel is 6,10 m lang, 1.55 m breed en 1,68 m hoog. Er zijn ruimten in deze tunnel, één voor de voorwasbeurt, één voor het eigenlijke wassen en één voor het spoelen. Er zijn verscheidene rampen voorzien in elk kompartiment voor het doorlopen der bakken. Er zijn tientallen buiskanaaltjes die het water met kracht stuwen. Het water wordt verwarmd tot 60 en 90 pct van het gebruikte water en kan terug gerekupereerd worden. Gelijk welk type van visbak kan er gereinigd worden. Volgens ingewonnen inlichtingen zijn de uitbatingskosten zeer gering. De elektrische pompen bezorgen een debiet van 30 tot 40 m3 per uur onder een druk van 3 tot 4 bars. Er zijn twee zoetwaterkuipen van elk 1.250 liter. Deze tunnel staat in voor de reiniging van maksimum 350 bakken per uur en wanneer deze bijzonder vuil zijn vermindert deze kapaciteit tot 100 bakken.

NAAR BESCHERMINGSMAATREGELEN VOOR DE VIS IN DE MIDDELLANDSE ZEE

De 19 landen die deel uitmaken van de Algemene Raad voor de Middellandse Zeevisserij, gaan binnenkort te Genève samenkomen om te trachten tot een overeenkomst te komen in verband met de verhoging van de maaswijdten van de visnetten. De maaswijdte zou gebracht worden op 4 cm. In de Middellandse Zee kunnen praktisch al de voornaamste soorten vis hierdoor prafiteren behalve de sardien, de ansjovis, de sprot en picarel. Het is dus duidelijk dat alle nu gevangen vis die met de nieuwe maaswijdte zou kunnen ontsnappen later onder zwaardere omvang terug gevangen zou worden. Dit zou een aanzienlijke meeropbrengst voor de vissers betekenen, behalve dan in een eerste periode die de kleinede vis nu nodig heeft om te groeien tot een vangstgrootte bepaald door de 4 cm maaswijdte. Eens deze periode overbrugd is een meervangst praktisch gewaarborgd. Het is duidelijk dat men deze maaswijdte niet wenst op te leggen voor speciale visserijen zoals hierboven vernoemd en voor de garnalenvangst. De directeur van de AO werd belast met de overbrenging van deze aanbeveling van de Visserijraad van de Middellandse Zee aan alle oeverlanden en om hen uit te nodigen demaatregelen te laten kennen die reeds ter zake zijn genomen of zullen genomen worden voor het verplicht maken van de nieuwe maaswijdten.

WEINIG NIEUWS OVER DE KONFERENTIE VAN HET ZEERECHT

Nadat we verleden week schreven over de „Black-out" in verband met de werkzaamheden te New-York op de Konferentie voor Internationaal Zeerecht en het protest van verscheidene dag- en weekbladen over het geheimhouden der besprekingen, schijnt in deez houding geen verandering te zijn gekomen. Wel lekte uit dat de besprekingen met betrekking tot de passagerechten in engten en zeestraten alsmede vrije doorvaarten in de door de Konferentie als souverein te erkennen kustwateren, heel wat aanleiding geven tot kommissiezittingen.

Door de internationalisatie van de zee buiten de 200 mijlen ekonomische zone, en het vinden van een regeling voor een gemeenschapsuitbating van de bodemrijkdommen in dit gebeid, wordt men eveneens gekonfronteerd met een oneindig aantal problemen, zodat het nu werkelijk vast staat dat New-York een verlengstuk zal krijgen te Genève. De tijd is inderdaad voorbij dat één enkele grote natie, of een paar grote naties samen, een oplossing aan andere landen konden opdringen. De veelheid van de belangen van de talrijke oeverstaten en het weinig respekt dat, zelfs onbelangrijke landen, opbrengen voor internationale wetten en tradities schept niet zelden moeilijk op te lossen konfliktsituaties.

Wat New-York betreft verwachten we ons dan ook slechts aan de erkenning van enkele algemeen aanvaarde grote principsbeslissingen waarvan de detail naderhand nog zal dienen uitgewerkt en de materie uitmaken van heel wat kommissiezittingen en de hiermede gepaard gaande diskussies.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

BRITS PROTEST TEGEN E.E.G.-RESTRUKTURERINGS-MAATREGELEN

Een woordvoerder van de Britse Kustvisserij verklaarde dat het E.E.G.-voorstel voor de herstructurering van de kleine en kustvisserij een ramp zou betekenen voor deze sektor. Inderdaad zouden onder deze maatregelen niet minder dan 4.000 kleine eenheden tot verdwijnen gedoemd zijn samen met 8.000 vissers.

Deze vaartuigjes zouden niet in de herstructurering en modernisering vallen en moeten stilgelegd worden.

De woordvoerder van de kustvisserij klaagde het feit aan dat dergelijk E.E.G. voorstel niet ingegeven is door enig argument voor bewaring van de visstapel, voor opvoering van rendement en uitbatingsvoorwaarden, maar zuiver politiek getint zijn. Vooral nu de kustvisserij enige uitbreiding krijgt door de voor de deur staande zekere eksklusieve rechten in een 12 mijlenzone en door het feit dat sommigen zich afkeren van de middenslagvisserij vanwege de uitputting der visgronden en kwoteringsmaatregelen, zou dit een ramp betekenen voor de lokale visserij omheen de Brite kust. Resoluties in die zin werden aan de regering overgemaakt.

REKORDVANGST DOOR FLEETWOODTREILER OP GROENLAND

De Fleetwood-hektreiler de «Jacinta» een 50 meter lang visserijvaartuig, maakte onlangs een rekordvangst op Groenland met een besomming van 3.750.000 B. Fr. met nagenoeg 3.300 van onze bennen van 50 kg. (2.600 Kits). Hiermede overtrof hij zijn eigen voorgaande rekordbesomming van 2.900.000 B. Fr. en ook het rekord van het zusterschip van dezelfde rederij de «Fyldea» die reeds 3.275.000 B. Fr. besomde. De «Jacinta» was 22 dagen op zee en deze nieuwe topbesomming werd dan nog gemaakt met verder matige prijzen voor de vis in de afslag, met prijzen variërende van 1.000 tot 1.400 B. Fr. de ben voor kabeljauw die hoofdzakelijk aangevoerd werd. Verscheidene Fleedwood-treilers gaan naar de visgronden op Groenland.

MODERNE DIEPVRIESTREILER UIT FLEETWOOD VERLAAT DE VISSERIJ

De enige diepvriestreiler uit Fleetwood, de «Criscilla», werd overgedaan aan de «Shell-Company» die dit vaartuig zal gebruiken voor haar diensten in de oliewinning op de «Brent Filed» tussen Shetland en Noorwegen. De «Criscilla» was voordien te Hull voor kleinere aanpassingswerken in verband met de nieuwe opdrachten die ze voor Shell zal uitvoeren. Een gedeelte van de bemanning werd overgenomen waaronder de dek- en machineofficieren en een paar matrozen. door dezelfde rederij overgedaan werd een de Shell, namelijk de «Josena», de «Lucida», de «Edwina», de «Arlanda» en de «Zonia» en die deze kompagnie gebruikt voor bevoorrading, surveillancedienst, aflossing der bemanning en dergelijke meer. In ieder geval is dit verschijnsel tekenend voor de toestand in de visserij in Engeland, waar de rederijen nog trachten te redden wat te redden is door hun vaartuigen te verkopen of in chartering te geven.

164 MAN MINDER BEZETTING IN DE VISMEELFABRIEK TE HULL

Als gevolg van de heel wat kleinere aktiviteit van de diepzeevloot van Hull, vooral dan door het stilleggen en volledig uit de vaart nemen van heel wat diepzeevlooteenheden, heeft de vismeel en visoliefabriek van Hull zijn aktiviteit moeten inkrimpen hetgeen hierop neerkwam dat 164 werknemers moesten afgedankt worden.

Hieruit blijkt weer eens duidelijk dat de visserij heel wat nevenindustrieën doet leven en dat het belang van de visserij heel wat groter is dan men het gewoontegetrouw wenst voor te stellen.

BOULOGNE BINNENKORT GROOTSTE DIEPVRIESOPSLAG- EN VERWERKINGS-HAVEN VOOR DE VIS

De Kamer van Handel en Industrie van Boulogne heeft met de goedkeuring van de Franse regering, een plan uitgewerkt om Boulogne tot de grootste diepvriesopslagplaats en verwerkingsplaats voor de vis uit te bouwen. Het ganse plan kost ongeveer 350 miljoen B.F. waarvan een 270 miljoen voor de uitrustingswerken en een 80 miljoen voor de uitbouw van de onderneming. De diepvrieskamers zullen een temperatuur geven tot —30°. Graag zou de Kamer van Handel en Nijverheid van Boulogne de Engelse maatschappijen aantrekken en tracht hiervoor alle faciliteiten aan te beiden. Men stelt zich voor binnen enkele jaren meer dan één derde van alle franse produkten ter plaatse te kunnen behandelen. Tegen 1980 is er een opslagplaats voor koelruimte voorzien van 300.000 kubieke meter. Men zal eveneens ruimte voorzien voor het bereiden van vooraf klaar gemaakte maaltijden met visporties en dit voor een kapaciteit van 10 duizend ton per jaar! Een inderdaad uitzonderlijk projekt en als we daaraan toevoegen dat Boulogne een zeer centrale ligging heeft en gemakkelijk bereikbaar, zou dit wel een aantrekkingspool kunnen worden voor vissersvaartuigen van de buurlanden.

RUSSISCHE INVASIE

De vissers van Yorkshire hebben hun kritiek niet gespaard over het georchestreerd optreden van een Russische vloot van meer dan 100 treilers die over een grote afstand werkelijk de bodem uitdunnen van alle vis. Deze vloten zijn precies schoonvegers en bekommeren zich absoluut niet om kwota en andere cijfers. Woordvoerders van de vissers uit Bridlinghton, Scarborough en Whitby noemden het optreden van de Russen een gevaar voor de visstand. Dat ze werkelijk niets achterlaten en alles hun kan dienen voor hun industriële visserij is het feit dat geen enkele zeemeeuw deze vloot volgt. Er gaat inderdaad absoluut niets over boord! Trouwens er is praktisch nooit een zeevogel die een Russisch schip volgt, aldus een woordvoerder van de verbolgen vissers.

GRIMSBYVISSERS IN MOEILIJKHEDEN WEGENS VERHOGING DOKRECHTEN EN LOSSERSLONEN

Te Grimsby zal de gezamelijke lokale vloot, alleen reeds wegens de verhoging van de lossersIonen met een kleine 500 B. fr. per week, een bijkomende jaarlijkse last te dragen hebben van zo ongeveer 9 miljoen B. fr. Hierbij komt nog dat de dokrechten met ingang van 1 maart ook 25 pct de hoogte in gingen, zodat er in de visserijkringen grote mistevredenheid heerst. Verleden jaar reeds gingen de 280 man losserspersoneel gedeeltelijk in staking en weigerden overuren te doen. Hierdoor wisten zij een eerste loonsverhoging af te dwingen. Dit jaar is men door onderhandelingen tot een overeenkomst gekomen. De rederijen laten echter uitschijnen dat men het voor hen finantieel zo moeilijk maakt, dat meer en meer vaartuigen het zullen moeten stilleggen waardoor dan ook mindere lossers zullen kunnen te werk gesteld worden. Hierdoor laten zij duidelijk de waarschuwing doorschemeren dat de lossers ten slotte evengoed hun eigen ruiten aan het insmijten zijn en dat het zelfs ten zeerste onsociaal is, de moeilijkheden op het hoofd van de vissers en reders te gaan opstapelen. Zolang wij het goed hadden, hebben ook de anderen hiervan geprofiteerd. Deze anderen willen echter blijven profiteren, terwijl het voor ons nu finantieel slecht gaat en dat moet tot een breuk leiden, aldus de redersvereniging.

ZES DIEPZEETREILERS SINDS FEBRUARI GESCHRAPT UIT HULLSE VLOOT

Alleen reeds te Hull werden sinds februari 6 grote treilers uit de vloot geschrapt wegens niet-rendeerbaarheid. Het gaat hier over de «Lord Loat» van 713 Brt, de «Lord Tedder» van 722 Brt en recent gebouwd in 1971, de «Kingston Jacinth» van 794 Brt, de «Kingstone Emerald» van 811 Brt, de «Kingstone Saphire» van 890 Brt gebouwd in 1975 en de «Macbeth» van 810 Brt. Een zesde vaartuig, de «Black Watch» werd naar het buitenland verkocht. Volgens de voorzitter van de Hull-se Redersvereniging is dit voor de afslag te Hull een verlies van ongeveer 35 duizend bennen per uitgevallen vaartuig en per jaar.

ABERDEENSE TREILER IN SLECHT WEDER OP DRIFT EN GESTRAND

Bij windkracht 8-9 verliet de middenslagtreiler «Karemma» de haven van Aberdeen voor de visserij, maar kwam door een stuurdefekt weldra in moeilijkheden en ging in het slechte weder op drift. Aan boord nam men ten spoedigste kontakt op met land en de sleepboot «Sea Trojan» en de reddingsboot van Aberdeen gingen onmiddellijk uitvaren voor hulp en bijstand.

De sleepboot kon een lijn aan boord van de «Karemma» brengen, maar bij een poging om opsleping kapte deze. Bij het opnieuw proberen om een sleeptros over te brengen, kwam de sleepboot in aanvaring met de treiler en beiden liepen schade op. Gezien de zeer zware zee en de vergeefse opslepingspogingen besloot de reddingsboot bij te maneuvreren en de mannen op te pikken. Na enkele pogingen slaagde men er in de 5 man bezetting over te nemen en ging de treiler verder op drift naar de kust toe waar hij strandde.

IERS PROTEST TEGEN DE LANGE NASLEEP BIJ INBESLAGNAME VISTUIG EN VAARTUIGEN

In Ierse visserijkringen is men in het verweer gekomen tegen de lange proceduretijd bij de inbeslagneming van visserijtuig en van het vaartuig bij overtreding van sommige visserijwetten. Aldus werd in enkele gevallen vastgesteld, dat het 7 maand duurde vooraleer de zaak door de rechtbank behandeld werd met betrekking tot de uitspraak over het schuldig of niet-schuldig zijn en over de gegrondheid van de inbeslagneming. Gedurende al deze tijd wordt de reder en worden de vissers ontroofd van hun bestaansmiddelen en hebben zij ook geen houvast voor de toekomst zolang het vonnis niet geveld is. Door de Ierse vissers wordt er op gewezen dat een buitenlander die de visserijwetten overtreedt, hetzij wat de wijdte der netmazen betreft, hetzij om te vissen in verboden zone, met verboden vistuig en zo meer, praktisch onmiddellijk voor de rechtbank komt om eventueel zijn straf te horen uitspreken. Voor de buitenlandse vaartuigen komt aldus geen visserijverlies bovenop wanneer hun schip vrijgegeven wordt. Ze kunnen desnoods hun netten en vis weerom inkopen door het geschatte bedrag te betalen. Dit is echter niet het geval voor de eigen reders en vissers. Dit is volgens de Ieren een flagrant geval van diskriminatie en zij noemen het zelfs ongrondwettelijk. Een verklaring in die zin werd door de sekretaris van de Vissersvereniging bij de rechtbank ingediend. Bij ons in België zijn het vooral de uitspraken van de Onderzoeksraad voor de Visserij die zolang op zich laten wachten hetgeen eveneens veel moeilijkheden schept.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Een aanvoer van 6800 bennen vis en ruim 37.000 kg tong kregen we toch nog een behoorlijke visaanvoer in de Oostendse vismijn. De vangsten van de IJslanders waren nochtans niet erg ruim, geen enkel van die schepen kon de 1000 bennen bereiken. De vangsten bestonden voor die kategorie meestal uit schelvis. Stilaan ook meer gul en kabeljauw. Erg weinig leng en zeker geen overschot aan koolvis. Rode zeebaars was ook nogal schaars wat aanleiding gaf tot stijgende prijzen. Maandag was nog maar eens de beste verkoopdag voor de IJslanders zodat marktspreiding hier nog steeds uit den boze blijkt.
Toch waren de verschillen niet zo heel groot als voorgaande keren

De tongen zijn dinsdag eveneens redelijk erg gedaald met nochtans weer oplopende noteringen voor de kleine soorten op het einde van de verkoop. Het moet gezegd dat een vangst van de dinsdag best de maandag had kunnen gebruikt worden. De aanvoer was hier niet te best verdeeld met maandag slechts 7.900 kg en dinsdag 23.000 kg. Voor de O.182 viel dat wel voordelig uit aangezien dit schip met zijn 6200 kg veruit de beste prijzen van deze week haalde en dan ook 1.447.646 fr bereikte. Dat was meteen het hoogste cijfer van deze week aangezien de IJslanders het maar tot 1.286.000 en 1.185.000 fr brachten, dit voor de O.216 en de O.202. Een puik resultaat toch ook dinsdag voor de O.236 die toen 1.025.836 fr bereikte.

Veel mooie resultaten van het Kanaal met de bokkenvissers een heel stuk boven de andere schepen. Nochtans kregen de verschillende vissoorten, vooral maandag, erg goede prijzen. Een nogal opmerkelijke prijsdaling voor vlaswijting op de dinsdagmarkt waar ook steenschol van zijn pluimen liet.

Soorten als rode knorhaan, rog, tarbot, griet en staart bleven heel duur met tarbot nu al weer oplopend tot 275 fr het kg. Grote griet bleef bestendig boven de 100 fr en staartvis schommelde tussen 98 en 125 fr. Grote heek, erg schaars, noteerde tot 80 fr terwijl rode knorhaan varieerde tussen 32 en 60 fr. Een mooie vangst rog, dinsdag door de N.752 gebracht na een korte reis, bracht 436.000 fr op nadat voor rog tussen 42 en 58 fr betaald werd.

STRAALBUIZEN

WEINIG GARNAAL

Een aanvoer van garnaal die wel iets groter was dan verleden week met prijzen die redelijk hoog lagen en zelfs gingen stijgen naar het einde van de week. Dinsdag werd ook tussen 88 en 135 fr betaald, toen slechts een goeie 500 kg aangevoerd werden. De gebrachte garnaal blijft redelijk klein zodat de betaalde prijs zeker niet te laag is. De vangsten zouden wel iets groter mogen zijn maar dat zal zeker in de eerstkomende weken nog niet zijn.

SCHELVIS EN GUL VAN IJSLAND

Overwegend ronde vissoorten van IJsland zoals gewoonlijk maar dan in de eerste plaats schelvis. Schelvis waarvoor middelmatige prijzen betaald werden. De grote sortering was wel redelijk duur en kreeg tot 33 fr, de middensoorten lagen rond de 20 fr en totten schommelden tussen 15 en 17 fr het kg. Kabeljauw kende zeer uiteenlopende prijzen waarbij shelfcod tot 46 fr betaald werd terwijl andere kabeljauw dinsdag amper 23 fr noteerde. De gulsorteringen werden verkocht tussen 22 en 26 fr terwijl koolvis tussen 19 en 25 fr kr. De koolvisprijs vertoonde dinsdag weinig verschil met die van maandag. Rode zeebaars kende 'n hogere prijs dan verleden week en schommelde tussen 1700 en 2000 fr de ben. Schotse schol en hondstong bleven zeer schaars en kregen dan ook erg hoge prijzen met hondstong tot 53 fr en schotse schol tot 47 fr. Heilbot noteerde tussen 100 en 160 fr het kg en bleef dus ook peperduur. Wijting van IJsland was eerder goedkoop en kreeg amper 17 fr. Alles bijeen toch bevredigende resultaten voor deze schepen, die met veel slecht weer af te rekenen hadden

VEEL TONG OP DE MARKT

Meer tong op de markt dan verleden jaar deze periode, bovendien is de prijs aanzienlijk beter en krijgen de veel gebrachte lappen en grote tongen nog steeds tussen 145 en 195 fr het kg. Maandag vooral werden de tongen duur verkocht, dinsdag toen de aanvoer veel groter was gingen de prijzen iets dalen. Kleine sorteringen kregen op het einde van de verkoop echter opnieuw stijgende prijzen. Met kleine tong nog steeds aan 165 fr en slips aan 140 fr blijft de gemiddelde prijs van deze fijne soort op een zeer goed peil. Meteen worden er door de bokkenvissers flinke reizen gelukt. Ook de visvangers deden het nogal behoorlijk want ook alle vissoorten gingen aan redelijk hoge prijzen weg.

De slechte vooruitzichten, veel IJslanders op de markt en Paasvakantie die de vraag naar vis zou drukken, zijn dus gelukkig niet bewaarheid geworden. Zo zie je maar dat je nooit moogt wenen vooraleer geslagen te zijn. Blijkbaar een tekort aan bepaalde soorten in het buitenland en alleszins een veel kleinere invoer van kabeljauw, die dan ook heel wat duurder was.

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

OOSTENDE

VRIJDAG 2-4-1976

KANAAL				
Z.502	19	55	2542	471.322
O.303	18	35	3300	616.231
NOORDZEE				
O.243	13	265	—	310.530
O.23 9	13	310	—	355.045

MAANDAG 5-4-1976

IJSLAND				
O.129	21	550	—	598.925
O.216	18	920	—	1.286.441
O.202	18	900	—	1.185.438
KANAAL				
O.182	20	180	6200	1.447.646
O.123	16	100	800	364.566
O.306	16	300	—	515.913
O.369	16	120	800	266.332
O.279	13	160	100	399.688
WEST				
N. 41	8	200	—	284.180
O. 35	13	180	—	328.547
N.719	12	200	—	277.290

DINSDAG 6-4-1975

IJSLAND				
O 23 6	19	840	—	1.025.836
O.282	18	570	—	655.575
KANAAL				
O.181	18	120	3543	739.569
O.254	18	90	3304	715.180
O.274	18	40	3475	727.808
Z.499	19	150	5346	1.199 043
N.705	18	60	4749	890.285
O. 83	16	70	2869	601.717
Z.597	11	170	—	282.040
WEST				
N.752	6	200	—	436.500

WOENSDAG 7-4-1976

WEST				
N.736	5	85	—	127.850

NIEUW PROCEDE VOOR DE VASTSTELLING VAN DE VERSHEID DER VIS

Tweejarige studies verricht in een laboratorium van een universiteit in de Verenigde Staten, hebben geleid tot een nieuwe praktische methode voor het bepalen van de versheid van de vis. Men heeft voor dit doel scheikundige bandjes vervaardigd, die men lichtjes op de vis drukt. Naargelang de kleur dat dit bandje aanneemt van blauw tot rose en naargelang de kleurenschakering kan men de versheidgraad bepalen. Zelfs van de bevroren vis kan men aldus de versheid bepalen. In ieder geval zou een algemeen aanvaarde wetenschappelijke methode, eventuele discussies terzake kunnen uitsluiten.

PECHERIES A VAPEUR

naamloze vennootschap
Maatschappelijke zetel :
14, H. Baelskaai, Oostende
Handelsregister Oostende nr 172

— o —

De Heren aandeelhouders worden verzocht deel te nemen aan de algemene vergadering op 20 april 1976 te 16 uur, te Brussel, Luxemburgstraat, 19 (vierde verdieping).

DAGORDE :

1. Verslagen van beheerders, commissaris en commissaris revisor.
2. Goedkeuring balans en winst- en verliesrekening per 31 december 1975. Aanwending van het resultaat.
3. Ontlasting te verlenen aan beheerders, commissaris en commissaris revisor.
4. Statutaire benoemingen.

Neerlegging van de aandelen, vijf volle dagen vóór de vergadering ten maatschappelijken zetel, of bij de Bank van Brussel te Oostende en te Brussel, Regentiestraat, 2.

(7806V)

VORDAP

SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

2- 4	4	39.092	1.763.828			
5- 4	11	188.200	7.214.696			
6- 4	10	138.786	7.371.853			
7- 4	1	4.250	142.118			
	26	370.328	16.492.495			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

31- 3	13	940	76.193			
1- 4	2	181	13.300			
2- 4	14	1.050	85.784			
3- 4	15	1.178	104.741			

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

1- 4	2	267	25.169	62,—	137,—	
2- 4	26	3.963	363.370	30,—	150,—	
5- 4	25	5.301	393.039	41,—	130,—	
6- 4	7	916	79.312	62,—	126,—	
7- 4	13	1.848	168.243	49,—	138,—	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

1- 4	3	12.297	660.930			53,74
2- 4	5	31.986	2.231.295			69,75
5- 4	11	106.821	6.369.327			59,62
6- 4	5	54.329	3.696.502			68,03
7- 4	7	67.627	5.030.490			74,38

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

1- 4	1	86	6.534	75,—	78,—	
2- 4	3	305	25.238	76,—	82,—	
3- 4	2	200	19.027	92,—	97,—	
5- 4	3	187	18.648	94,—	105,—	
6- 4	2	159	15.978	94,—	108,—	
7- 4	3	211	19.020	88,—	92,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

2- 4	3	2.906	178.378			
5- 4	8	14.368	537.065			
7- 4	9	23.950	642.950			

ZIJ HADDEN PECH...

— Ter visserij sloeg de Z.588 Vita Nova vast met de stuurboordboel aan een onder water zittend voorwerp. Ingevolge dit vastslaan brak de sluiting van de voortreil en sloeg de stuurboordbok naar achteren. Hierdoor werd de stuurboordhok lichtjes geplooid.

— Op visvak Z.111 was de B.5 Drakkar aan het vissen, toen opeens de bakboordboel vastsloeg aan een onder water zittend voorwerp. Hierbij brak het onderste deel van het scharnierpunt van de bakboordbok zodat dit van de mast afbrak. Na voorzichtig de boelen te hebben gewonden, is koers gezet naar Fleetwood voor herstelling.

— De Z.421 Concordia was vanuit Zeebrugge naar visvak 201 gevaren. De visserij was nog niet begonnen, toen via de radio schipper Ronny Lagast een oproep kreeg van de Z.582 Eldorado die om sleephulp vroeg wegens een defekt aan de motor. Na akkoord begon de opsleping naar Zeebrugge. De sleep werd onderweg tot tweemal toe gebroken.

— Op visvak 309 sloeg de Z.571 Zephyr met de stuurboordboel vast. Hierbij werd de voorgalg gedeeltelijk gescheurd. Pogingen om los te komen mislukten. Hierbij is de stuurboord voorgalg volledig gescheurd en overboord gegaan. Door het over de reling schuren sprong de kabel, zodat de stuurboordboel verloren ging. Daarop is de Z.571 naar Grimsby gevaren voor herstelling.

— De Z.588 Vita Nova sloeg ter visserij met beide boelen vast. Er was een woelige zee met windkracht 7. Men gelukte erin de stuurboordboel binnenboord te halen. Na het breken van de bakboord achtertreuil, sloeg deze bok naar voren tegen de boelbeschermingsstaander. Bij nazicht bleek dat er een onderzeese telegraafkabel over de boel lag. Daar op de kabel van de bakboordboel hierdoor een te hoge spanning was, brak deze kabel waardoor de visboel verloren ging. Men besloot dan de terugreis aan te vangen.

STAAT DER VERANDERINGEN IN DE OFFICIELE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN MAAND MAART 1976

OPDRIJVEN VAN PK :
Z.598 «Ora et Labora», eigendom van Utterwulghe Jacques, Guido Gezellestraat 28, 8390 Knokke-Heist, PK 175 i.p.v. 150. Zeebrief 3-3-1976.

VERANDERING VAN EIGENDOM
O.217 «André», eigendom Van Lul André, Klemskerkestraat 15, 8401 Bredene. Zeebrief 31-3-1976.

VERANDERING VAN EIGENAAR EN GESCHRAPT :
O.284 «Broeder Isidoor», eigendom Seeger Michel, Hofstraat 28 bus 1, 8400 Oostende. Geschrapt 24-3-1976.

ADRESVERANDERING :
Z.563 «Zee-Adelt», eigendom Ponjaert Gilbert, Fabiolapark 7, 8370 Blankenberge.

SCHRAPPEN
TELEFOONNUMMER :
Rederij «Fox» PVBA, St Antoniusstraat 58, 8390 Knokke-Heist, Telefoon 050 55 10 04 schrappen.

ZEEBRUGGE

MAANDAG 5 APRIL 1976

Z.598	9	100	60	152.680
Z.474	3	150	10	47.870
Z.348	9	200	60	188.880
Z.507	9	1.100	60	341.370
Z.19	17	4.000	280	1.327.667
Z.331	17	4.000	230	1.370.680
Z.19	13	4.500	380	1.650.750
Z.16	12	2.000	370	921.360
Z.547	3	200	15	139.850
Z.554 - 538	3	—	60	228.220
				6.369.327

DINSDAG 6 APRIL 1976

Z.505	3	150	20	97.600
Z.14	12	4.300	200	1.088.060
Z.519	7	1.000	110	525.870
Z.576	17	3.500	200	1.146.620
Z.200	16	2.300	180	838.352
				3.696.502

WOENSDAG 7 APRIL 1976

Z.27	16	5.000	500	1.733.600
Z.483	11	1.500	120	774.170
Z.584	16	3.300	110	967.670
Z.510	10	900	70	384.070
Z.460	10	100	70	198.060
Z.578	8	300	40	157.120
Z.196	13	3.000	130	815.800
				5.030.4909

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 9 APRIL 1976

WEST : Z.62 (170 m. : 80 kab.-gul, 70 schelvis en totten, 10 platvis, 10 varia).

MAANDAG 12 APRIL 1976

IJSLAND : O.318 (900 m. : 520 kab.-gul, 220 schelvis en totten, 80 rode zeebaars, 30 koolvis, 20 leng, 30 varia).

O.334 (1.025 m. : 500 kab.-gul, 150 koolvis, 75 rode zeebaars, 250 schelvis en totten, 25 leng, 25 varia).

O.81 (1.300 m. : 750 kab.-gul, 20 koolvis, 350 schelvis en totten, 100 rode zeebaars, 50 gutvis, 20 leng, 24 st. grote heilbot, 10 varia).

NOORDZEE : O.232, N.706, Z.38.

KANAAL : O.141, O.134, O.66, O.118.

WEST : N.40, N.45.

DINSDAG 13 APRIL 1976

KANAAL : O.135.
NOORDZEE : O.94.
WEST : O.69.

WOENSDAG 14 APRIL 1976

WEST : N.720.
KANAAL : O.217 - O.180 (vermoedelijk).

NIEUWPOORT

VRIJDAG 2-4-1976

N.715	36.214	N.172	110.798
N.700	24.166		

Amper 50 bennen vis, waarbij van één vangst er variatie bij was. Tongen, ongeveer 400 kg, die opliepen voor 3e en 4e tot 220 fr de kg. De grootste soort 142 fr en de kleintjes kregen 162 fr. Tarbot van 150 tot 210 fr de kg, de grieten 110 en staartvis 145 fr de kg. De andere soorten waren slechts in kleine hoeveelheden op de markt en goed verkocht.

MAANDAG 5-4-1976

ARM44	166.925	N.765	123.109
N.761	25.251	N.345	109.930
N.346	80.257	N.349	10.065
N.498	6.813	N.700	14.715

De maandag gaf 14.400 kg vis, met inbegrip van ongeveer 800 kg tong. Er was variatie en die werden heel goed verkocht ; daar zorgden de winkeliers voor ! De tongen kregen nu ook zeker wel topprijzen. De grootste soort zijn de goedkoopste en dit aan 143 fr, de 4 andere gesorteerde soorten van 200 tot 227 fr de kg en voor de kleinste soort werd eventjes 182 fr gegeven ! Weinig kabeljauw en op de enkele bennen en hetzelfde voor wat de gullen betreft, werd ook heel luid geroepen : kabeljauw 3100 fr., gullen 2600 tot 1700 fr ; platvis 1500 fr, drielingen 1950 fr en visjes 1500 fr de ben. Grote wijting van 1270 tot 1370 fr de ben, kleine van 770 tot 800 fr. De rogsoorten werden ook goed verkocht: de moers 2800 fr, de tilten 2650 fr. Zeehonden 1500 fr, speerhaaien 1800 fr en de stekkers (knorhaan) kregen ook 1500 fr de ben. Het totale verkoopcijfer bracht 537.065 fr op !

WOENSDAG 7-4-1976

N.470	99.974	N.591	114.355
N.738	99.350	N.723	137.039
N.590	91.430	N.761	13.150

N.349, N.498, N.700 kustvisserij.

Deze vaartuigen losten 23.950 kg vis, met 630 kg tongen. De tongen behouden hun prijs en dit van 150 tot 160 fr voor de grootste wijl alle andere soorten boven de 200 fr bolden en zelfs de kleine kregen eventjes 175 tot 185 fr de kg. Tarbot, grieten en andere « rare » vis werden ook duur verkocht. Een vangst van ongeveer 50 bentjes platvis kreeg voor de « moeien » 1.070 fr, de gewone platvis 1450 fr, drielingen 2150 fr en voor de visjes werd 1400 tot 1500 fr de ben gegeven !

Stekkers (knorhaan) volgens sortering van 800 tot 1000 fr. Zandschullen van 1100 tot 1350 fr (kleine — grote). De wijting kende 'n inzinking vooral als men de prijzen nagaat, wat er op de maandagmarkt gegeven werd. Zo kreeg de grote wijting van 1380 tot 1280 fr, de kleine van 650 tot 610 fr en zelfs moesten er een 30 bennen opgevangen worden. Rogsoorten waren er, buiten enkele halve bennen, niet op de markt, en deze kregen dan ook 50 tot 60 fr de kg.

Het verkoopcijfer van de woensdagmarkt gaf 642.850 fr en 24.985 fr (garnaal en visjes) maakt samen 663.005 fr.

MAART 1976

Vis	169.344 kg	5.729.905 fr
Garnaal	1.539 kg	117.707 fr
Samen	170.883 kg	5.847.612 fr

	1975	1976
Jan.	3.324.037 fr.	4.404.201 fr
Feb.	2.836.547 fr.	4.413.266 fr
Maart	3.844.491 fr.	5.847.612 fr
Samen	10.005.075 fr.	14.665.079 fr

of 4.660.004 fr meer

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	5-4-1976	6-4-1976
Schelvis		
Groot	23.—33.60	19.80-27.80
Middel	21.80-25.40	15.60-21.—
Klein	15.60-18.—	14.—16.20
Kabeljauw	32.60-48.—	25.—47.40
Gul	24.60-36.—	22.20-30.40
Wijting	15.40-19.40	15.20- ——
Schaat	52.—55.—	.....
Zeebaars	35.60-40.—	34.—39.—
Leng	24.—38.—	19.80-20.80
Schartong	24.—38.—	35.40-41.40
Heilbot	103.0-160.0	126.0-161.0
Koolvis	17.60-25.40	23.20-26.—
Hondstong	50.40- ——	51.40- ——
Zeewolf	.....	32.— ——
Staart	.....	118.0- ——

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	5-4-1976	6-4-1976	7-4-1976
Lappen	148 -152	141 -152	.....
Grote	193 -203	183 -199	.....
¾	200 -203	182 -207	.....
Blok	203 -207	181 -198	.....
voor-kleine	190 -200	175 -190	.....
kleine	176 -190	163 -172	.....
slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Soorten			
grote	155 -161	144 -154	154 -161
blok	201 -211	201 -205	200 -206
fruit	191 -220	202 -211	198 -201
schone kleine	191 -220	202 -210	202 -204
kleine	191 -205	183 -198	171 -181
tout petit	.....	.....	.....
slips	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Soorten			
Tong I	143 —,—	.....	147 -160
Tong II	208 —,—	.....	204 —,—
Tong III	225 —,—	.....	231 —,—
Tong IV	224 —,—	.....	224 —,—
Tong V	199 —,—	.....	204 —,—
Kleine	182 —,—	.....	180 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	5-4-1976	6-4-1976	7-4-1976
Grote	31,—32,—	.....	30,—31,80
grote iek	32,—46,—	.....	25,80-28,—
kleine iek	.....	.....	24,80—,—
derde slag	28,—,—	.....	26,—,—
platjes	.....	.....	17,20—,—

Zeebrugge

Soorten			
I	28,—32,—	28,—37,—	30,—36,—
II	41,—44,—	34,—37,—	34,—40,—
III	46,—,—	42,—44,—	48,—52,—
V	33,—,—	30,—31,—	30,—36,—
IV	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Soorten			
Moeien	.....	.....	.....
grote pladijs	30,—,—	.....	29,—,—
drielingen	39,—,—	.....	42,—,—
platjes	30,—,—	.....	28,—30,—

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

8/77 Bijzondere seinen en onderrichtingen ter Rede van Vlissingen.

Voeren van bijkomende groene lichten door uitvarende schepen.

Ter verhoging van de veiligheid op de rede van Vlissingen is, met het oog op het wisselen van loods aldaar, het volgende bepaald :

a. Uitvarende schepen dienen 's nachts op de rede van Vlissingen, tussen de meridianen getrokken door het licht "Schone Waardin" en het Leugenaarshoofd de volgende lichten te voeren :
   — met bestemming Oostgat : 1 groen rondom schijnend licht ;
   — met bestemming Wielingen : 2 groene rondom schijnende lichten boven elkaar met een onderlinge afstand van minstens 3 voet
b. Deze lichten te voeren op de best zichtbare plaats, zo hoog mogelijk, doch minstens 6 voet boven de boordlichten en zodanig dat verwarring hiermede is uitgesloten. De zichtbaarheid der lichten moet minstens 1/2 zeemijl zijn en minder dan die der boordlichten van het betrokken schip.
c. Wanneer ten gevolge van de weersomstandigheden, zoals laag op het water hangende mist, de mogelijkheid bestaat dat verwarring met de boordlichten zou kunnen optreden, moet het voeren van de groene lichten achterwege blijven.

Daar een inkomend schip 's nachts dikwijls tot op het laatste ogenblik in twijfel verkeert over de route, die de afkomer wil nemen, zal het voeren van deze lichten in belangrijke mate de veiligheid van het schip en van het beloodsen en loodsverwisselen verhogen.

Voortaan geldt dat ook voor schepen, beneden 1.000 BRT, die deze lichten dienen te voeren.

B.a.Z. 1/15 sub A vervalt.

(Med. Loodswezen Oostende 30-3-'76 — H. 59609)

8/78 Westhinder-Vlissingen route (vaarwater Wielingen). Wrak. Wraklichtboei.

Positie : 51°22'31".4N — 3°06'39".3E.

Aanbrengen ,een afgedregde diepte van 77 dm "Wk", en een groene bolvormige wraklichtboei, met onderbroken groen licht alle 10 sec. en met radarreflector.

B.a.Z. 17/119 (T)-1975 en 6/70 (T)-1976 vervallen.

(Zie Belg. krtn. „Vlaamse Banken", „Monding der Westerschelde" en Lichtenlijst 1972 - nr. 265).

(Med. Loodswezen Oostende 17-3-'76 — H. 59557)

8/79 Noordzee. — Lichtboeien verlegd.

Verlegd zijn naar :

a. 51°22'00"N — 3°01'02"E, de rode lichtboei SW Wandelaar ;
b. 51°22'37"N — 3°05'21"E, de wraklichtboei Nippon ;
c. 51°18'53"N — 3°01'43"E, de wraklichtboei.

(Zie Belg. krtn. "Vlaamse Banken", „Monding der Westerschelde" en Lichtenlijst 1972 - nrs. 148 en 260).

(Med. Loodswezen Oostende 22-3-'76 — H.59557)

8/80 (T) Noordzee. — Stortlichtboei verlegd.

Positie : 51°26'00"N — 3°04'00"E.

De lichtbrulboei "Br. & W. S 1" werd verlegd naar bovenstaande positie.

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

(Med. Loodswezen Oostende 17-3-'76 — H. 59557)

BELGISCHE KAART "VLAAMSE BANKEN" NIEUWE UITGAVE

De kaart „Vlaamse Banken" — Nr. D 11, 1/100.000e is verschenen. (Prijs : 160 F).

De kaart is voorzien van het rood-groen Decca-patroon (Chain 5).

De uitgave 1974 vervalt.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	5-4-1976	5-4-1976	6-4-1976	6-4-1976	7-4-1976	7-4-1976	5-4-1976	7-4-1976
Tarbot : groot (123)	259 —,—	234 —,—	222 -275	209 -248		225 -292	225 —,—	225 —,—
middel (123)	102 —,—	178 —,—	189 -202	170 -192		180 -202	170 —,—	170 —,—
klein (123)			119 -156				125 —,—	150 —,—
Griet : groot (123)	67,—108	103 -108	102 -105,6	108 -114		118 -122	120 —,—	115 —,—
middel (123)			75,—85,—					
klein (123)			61,—68,—					
Schelvis : groot								
middel	27,———,—							
klein								
Heek : groot	30,—87,—		72,—80,—					
middel			52,—67,60					
klein			29,—51,—					
Lom								
Leng	25,40-26,—		19,80-22,60					
Rog (I)							60,———,—	60,———,—
Keilrog (123)	50,—70,40		70,———,—					
Rog (23)	36,—63,—	37,—60,—	31,20-60,—	45,———,—		54,—62,—		
Tilten (23)		55,———,—		42,———,—		50,—52,—	53,———,—	54,———,—
Scherpstaart (23)		54,———,—		45,———,—		43,—54,—	50,———,—	52,———,—
Halve mans (23)		36,———,—		35,———,—		34,—40,—	45,———,—	45,———,—
Teelt (2)								
Katrog (2)								
Kabeljauw		49,—51,—		43,—51,—		37,—43,—	54,—62,—	55,—61,—
Gul (groot)	23,—40,40	37,—40,—	16,20-33,40	48,—50,—		32,—36,—	35,—45,—	35,—42,—
Gul (middel)								
Gul (klein)								
Hozemondhamme	93,—121		68,—124					
Wijting : groot	14,—28,20	24,———,—	12,20-29,—	22,—26,—		24,—27,—	27,—24,—	26,—22,—
klein		15,———,—		13,—17,—		14,—18,—	14,—16,—	12,—14,—
Schar	14,20-20,40	16,———,—	7,60-20,—	13,—20,—		17,—19,—	20,—23,—	22,—26,—
Steenscholl	33,60-89,40		9,—78,40					
Zeehaai	32,20-37,60	35,———,—	36,40-40,—	33,—36,—		36,———,—	36,———,—	38,———,—
Hondshaai	21,—29,20		17,80-29,—					
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft			47,———,—					
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	20,———,—							
Schartong			20,40-57,—					
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk								
Heilbot								
Koolvis								
Steur								
Zeewolf								
Pollak	27,40-35,—		23,20-37,60					
Zonnevis			116 -129,4					
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel								
Schotse schol								
Zeehond		23,———,—		20,—23,—		24,———,—	30,———,—	30,———,—
Bot							5,———,—	4,———,—
Rode Poon (roobaard)	44,—62,—	45,———,—		35,—40,—		40,———,—		
Grauwe Poon (knorh.)	21,———,—	28,———,—	23,20—,—	28,—31,—		27,———,—	30,———,—	16,—20,—
Rode Knorhaan	30,80-59,60		26,—59,20					
Posten								
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 31 maart 1976 werd aangevoerd : 180 kg tong van de Noordzee; 3670 kg tong vanuit de Ierse Zee; 13 kisten tarbot en griet; 221 kisten kabeljauw; 510 kisten koolvis; 104 kisten schelvis; 78 kisten wijting; 285 kisten schol; 8 kisten; 26 kisten makreel en 53 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : Noordzee tong : grote 10,80; grootmiddel 14.97; kleinmiddel 13.06; tong één 11,20; tong twee 11,20; tarbot 13,99-13,67; Ierse Zee tong : grote 10,77-10,69; grootmiddel 14,92-14,68; kleinmiddel tong 13,26-12,95; tong één 12,48-12,07; tong twee 11,45-10,93; tarbot 13,29-12,99; Per 40 kg : schar 86-60; makreel twee 32-31; wijting drie 65-40; wijting vier 72-57; tarbot 474-228; griet 252-179; kabeljauw één 120-58; kabeljauw twee 140-56; kabeljauw drie 106-67; kabeljauw vier 154-72; kabeljauw vijf 152-80; koolvis één en twee 59-53; kolvis drie 56-51; koolvis vier 38-36; schelvis één 84; schelvis twee 106-98; schelvis drie en vier 96-73; schol één 70-64; schol twee 79-64; schol drie 88-72; schol vier 88-69; ham 282.

De besommingen waren : VL 115 41.900; IJM 18 970; KW 25 22.400; KW 105 10.800; KW 117 26.000; WR 32 14.000; WR 57 18.000.

Aan de donderdagmarkt van 1 april werd aangevoerd : 261 kisten kabeljauw; 326 kisten wijting; 5 kisten schol; 3 kisten schar; 35 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg : kabeljauw één 150-126; kabeljauw twee 188-158; kabeljauw drie 113-114; kabeljauw vier 114-98; kabeljauw vijf 94-80; schol vier 126-124; wijting drie 71-52; schar 114-100.

De besommingen waren : KW 4 5.300; KW 124 14.900; IJM 154 13.400.

Aan de vrijdagmarkt van 2 april werd aangevoerd : 4.170 kg tong, 38 kisten tarbot en griet, 538 kisten kabeljauw, 29 kisten schar en 42 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg :

Grote tong 11,69-11,49; grootmiddel tong 15,57-15,31; kleinmiddel tong 13,00-13,60; tong één 13,44-12,98; tong twee 12,45-12,03; tarbot 16,48-14,19; Per 40 kg : tarbot 566-110; kabeljauw twee 214-140; kabeljauw vijf 124-80; schol één 84-76; wijting drie 75-46; schar 112-86.

De besommingen waren : KW 52 21.000; KW 185 25.000; IJM 30 5.900; UK 135 en UK 145 2.900.

Aan de maandagmarkt van 5 april werd aangevoerd : 8.190 kg tong, waarvan 6.420 kg van uit de Ierse Zee, 72 kisten tarbot en griet; 1157 kisten kabeljauw; 7 kisten schelvis, 1.189 kisten wijting; 1.663 kisten schol; 105 kisten schar en 97 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : Noordzee tong grote 11,38-10,94; grootmiddel 15,47-15,03; kleinmiddel 14,49-13,91; tong één 14,05-12,20; tong twee 13,33-11,78; tarbot 16,50. Per 1 kg : tong één 14,11-13,86; tong twee 13,42-13,18; tarbot 17.07-16,90.

Per 40 kg : tarbot 577-251; griet 318-204; kabeljauw één 144-56; kabeljauw twee 188-68; kabeljauw drie 154-96; kabeljauw vier 96-80; kabeljauw vijf 94-70; schelvis één 108; schelvis drie 102; schol één 98-80; schol twee 100-88; schol drie 104-99; schol vier 98-66; wijting drie 67-52; schar 80-48.

De besommingen waren :

KW 22 26.000; KW 2 26.900; KW 29 24.000; KW 45 73.000; KW 51 18.600; KW 88 28.900; KW 113 11.000; KW 105 31.400; KW 145 22.800; KW 149 18.000; KW 152 2.000; KW 167 2.600; KW 174 18.600; KW 187 18.000; KW 189 26.500; KW 214 9.700; KW 221 1.900; SCH 173 1.600; SCH 256 6.400; WR 32 18.800; WR 57 24.000; IJM 18 2.200; IJM 20 9.900; IJM 44 33.500; IJM 115 33.600 IJM 154 13.300.

Aan de dinsdagmarkt van 6 april werd aangevoerd : 150 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 626 kisten kabeljauw; 500 kisten koolvis; 114 kisten schelvis; 188 kisten wijting; 27 kisten schol; 6 kisten schar; 131 kisten makreel en 61 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg :

Grote tong 11.47; grootmiddel tong 15,23; kleinmiddel tong 14,26; tong één 13,33; tong twee 12,72; tarbot 17,10.

Per 40 kg : tarbot 593-336; griet 247; kabeljauw één 144-101; kabeljauw twee 162-84; kabeljauw drie 138-88; kabeljauw vier 104-82; kabeljauw vijf 88-72; koolvis één 57; koolvis twee 81-68; koolvis drie 72-82; koolvis vier 72-59; schelvis 110; schelvis twee 88; schelvis drie 90-74; schelvis 86-83; schol één 106; schol twee 124; schol drie 134; schol vier 114-82; wijting drie 88-57; makreel drie 38-18; schar 108-82.

NEDERLANDSE VISSERSVERENIGINGEN LEGGEN QUOTERING NAAST ZICH NEER

Aan de « IJmuider Courant» ontlenen wij onderstaande beschouwingen waaruit blijkt dat de Nederlandse vissers de sedert 1 april geldende kontigenteringsregeling voor tong en schol verwerpen.

De besturen van de vissersverenigingen Visserijbelangen uit Urk, samenwerking uit Den Helder en leden van de vissersorganisatie uit Goeree hebben dinsdagmiddag op een in Urk gehouden spoedvergadering de met ingang van 1 april geldende kontingenteringsregeling voor tong en schol verworpen. Deze regeling, waarbij ieder schip afzonderlijk een maksimale hoeveelheid te vangen schol en tong voor 1976 heeft toegewezen gekregen, noemden de vissersorganisatie een onrechtvaardige en onuitvoerbare verdeling die tot gevolg zal hebben dat 80 procent van de Nederlandse kottersvloot niet meer mag uitvaren.

De vissers die aangesloten zijn bij deze vereniging zullen de hun toegewezen vergunning voor 1976 naast zich neerleggen. Men is van mening dat een vangstbeperkng alleen acceptabel is, wanneer er door de overheid een afdoende sanering gerealiseerd wordt. Wanneer deze niet tot stand komt en de huidige kontingenteringsregeling gehandhaafd blijft overwegen de vissersorganisaties harde akties.

VISSERSBOND ONGERUST

Het dagelijks bestuur van de Nederlandse Vissersbond heeft, op aandrang van de leden van de bond, ernstige ongerustheid uitgesproken over de wijze waarop minister Van der Stee van Landbouw en Visserij het Nederlandse tong- en scholkontingent voor 1976 over de vsserij heeft verdeeld. Het dagelijks bestuur zal de minister een brief schrijven waarin het aandringt op steunmaatregelen.

De bond vindt dat een kontingenteringsregeling niet los gezien kan worden van goed begeleidingsmaatregelen en een goede saneringsregeling. Het dagelijks bestuur meent dat zulke regelingen nu ontbreken en vreest daarom ernstige moeilijkheden wat de naleving van de kontingenteringsregeling betreft.

Zoals gemeld is heeft de minister besloten, aan iedere visser zijn eigen kontingent toe te wijzen, gebaseerd op de vangsten in voorgaande jaren.

Ook de vereniging tot bevordering Zeeuwse Visserijbelangen (ZEVIBEL) heeft verklaard met de quoteringsregeling niet akkoord te kunnen gaan.

Visaanvoer te Den Helder

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Week van 29 maart tot en met 3 april 1976

De weersomstandigheden waren in de afgelopen week van dien aard, dat de kleinere kotters maar sporadisch konden vissen.

Bovendien vertrokken afgelopen maandag maar liefst negen grote kotters naar de Ierse Zee, om daar hun geluk te beproeven.

De blijvende kotters maakten over het algemeen goede tot zeer goede besommingen, met redelijke tongvangsten tegen een nog aanzienlijk gestegen gemiddelde kiloprijs, variërend van f 13,— tot f 13,70.

Dat betekende echter wel een aderlating op de aanvoer, omdat de daar gevangen tongen nog niet verkocht konden worden.

Ook de scholprijzen trokken, waarschijnlijk vanwege de geringere aanvoer nog goed aan.

Aanvoerbericht van 29-3 tot 3-4-1976

Door 58 kotters werden volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
43.032 kg.	Tong	f 566.070,27	van f 15,37 - f 10,75
5.311 kg.	Tarbot	f 48.903,49	van f 17,11 - f 4,78
123.785 kg.	Schol	f 257.069,26	van f 2,80 - f 1,55
26.485 kg	Kabeljauw	f 58.745,25	van f 5,23 - f 1,39
2.081 kg	Griet	f 12.007,33	van f 6,50 - f 4,95
8.890 kg.	Schar	f 16.586,67	van f 2,18 - f 1,39
20.835 kg.	Wijting	f 23.192,66	van f 1,30 - f 0,88
3.275 kg.	Bot	f 2.476,26	van f 0,96 - f 0,45
1.643 kg.	Tongschar	f 6.876,42	van f 4,55 - f 2,50
415 kg.	Steenbolk	f 447,63	van f 1,55 - f 0,90
195 kg.	Rog	f 200,50	van f 2,20 - f 0,59
180 kg.	Lever en kuit	f 162,00	van f 0,90 - f
229 kg.	Diversen	f 422,00	van f - f
236.356 kg.		**f 993.159,74**	

TERUG TWEE FRANSE VISSERSVAARTUIGEN VERGAAN

Na de tragedie in de Franse visserij langs de Zuidkust van Engeland waar 14 vissers de verdrinkingsdood vonden, noteren we terug het vergaan van twee vaartuigen in de storm van verleden week maandag. De „Nautilus" uit La Rochelle met 3 man aan boord, is ter hoogte van het eiland „Oléron" vergaan. Men heeft geen enkele opvarende kunnen terugvinden niettegenstaande het inzetten van helikopters en marinevliegtuigen. Ook bleef men weldra zonder nieuws van de treiler „Kers-da-Vel" uit Lesconil. Dit vaartuig moest nu maandag terug binnenkomen. Volgens het laatste radiokontakt met dit vaartuig bevond het zich in de buurt van „Belle-Ile". Alle opzoekingen bleven hier ook te vergeefs. Enkele dagen terug zou de „Flandres-Bretagne", een treiler uit Lorient, wrakstukken gevonden hebben die zouden kunnen afkomstig zijn van het vermiste vaartuig dat 5 man aan boord had, allen tussen 20 en 32 jaar.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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)

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE

TEL. (059) 70 88 21

★

HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau 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)

VERBEKE

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

Weidestraat 346

Tel. (050) 35 48 61

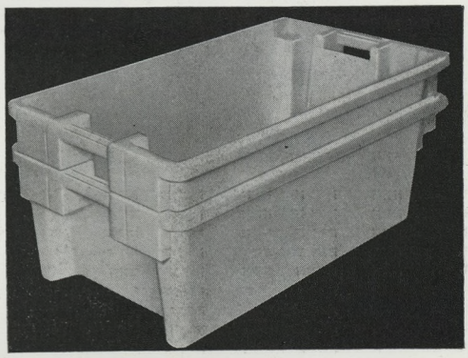
8320 BRUGGE 4 (Assebroek)

(8884N—7519V)

REDERS LEEST UW VAKBLAD

JOPA

NU OOK IN BELGIE



Universele Transportkist

in bekende uitvoering en kwaliteit.

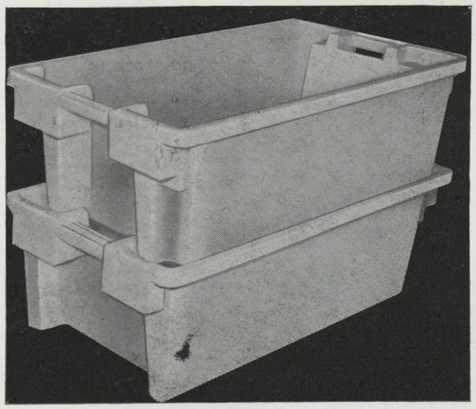
Scheurvast.

Stabiel en robust door de ca 4 mm. wandsterkte.

Uitgevoerd uit kunststof van de vereiste kwaliteit en eigenschappen.

Volmaakt hygiënische uitvoering.

Stapel en nestelbaar.



Inhoud
1. 40 kg. — 60 Ltr.
2. 50 kg. — 75 Ltr.
1. 800 x 450 x 264 mm.
2. 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 kontakt op. Het is ook voor U belangrijk dat wij voor een prijsdoorbraak hebben gezorgd.



HULP in NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29

■

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

■

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

■

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