

het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

VRIJDAG 9 AUGUSTUS 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 31 — 41e JAAR

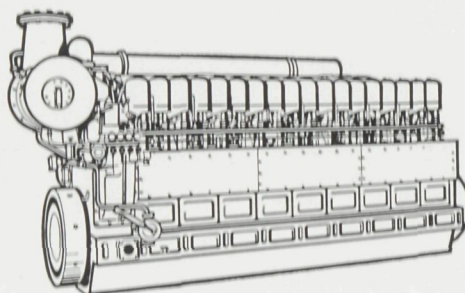


**denkt u
aan hermotoriseren?
SWD kan u in enkele weken
een motor leveren!**

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

Binnen enkele weken leveren wij u onze motortypen

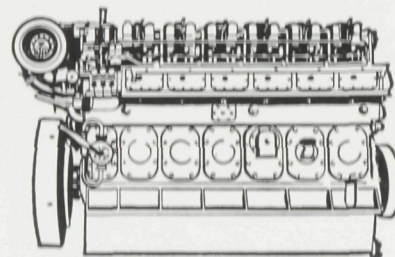
F240



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

DR210

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



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



STORK-WERKSPOOR DIESEL

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

het visserijblad

Vrijdag 9 augustus 1974 — Nr. 31

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

Kosten-batenevolutie in de Belgische visserij

Iedere maand geeft de Dienst voor Zeevisserij (Ministerie van Landbouw - Bestuur der economische diensten) een zeevisserijstatistiek uit, waaraan m.i. door het bedrijf zelf al te weinig aandacht wordt besteed.

We kunnen niet verwachten dat onze reders, benevens hun vakbekwaamheid waaraan zij vaak genoeg hun bereidheid tot eksperimenteren koppelen, ook nog economisch inzicht zouden bezitten of dat zij, louter aan de hand van de eigen gegevens, vergelijkingen zouden opstellen of analyses maken, die hen zouden bij brengen waarmee en waardoor hun uitbating zou kunnen ten goede evolueren.

Uitsluitend voortgaande op de eigen bankrekening oordelen zij dat hun uitbating achteruit gaat en konkluderen zij daaruit gemakkelijk ofwel dat de vissstapel uitsterft, waardoor de toekomst uitzichtloos wordt, ofwel dat de méér uitgaven, door de enorme kostprijsverhogingen, niet gedekt worden door voldoende hogere besommingen, waarom staatsubsidies de enige oplossing blijkt te zijn.

Simplistisch verwoord heet het dan enerzijds dat de bokkenvisserij met de „wekkers” de tongen heeft uitgerooid, zodat de visserij ten dode is opgeschreven, en anderzijds dat de mazoutprijs zo geweldig is gestegen, terwijl de viskopers niet wensen de vis duurder te kopen, zodat het faillissement onafwendbaar is.

De gemiddelde prijs van de vis zou nochtans, volgens de Bedrijfsraad, sinds 1971 met 30% gestegen zijn, zodat de vishandelaar dus niet onmiddellijk naar de brandstapel dient verwezen te worden.

Daarom wil ik de statistieken van de Zeevisserijdienst eens van naderbij bekijken, vooraf reeds mijn voorbehoud makende voor statistieken in het algemeen, die gemiddelden geven en dus nooit voor alle reders toepasselijk kunnen zijn. En met al mijn gemeente en oprechte eerbied voor het werk van dhr Vande Walle, toch die eerste vaststelling : dat de opbrengsten, in buitenlandse havens geboekt, best ook zouden in het geheel verwerkt worden.

AANVOER 1e SEMESTER 1974

Bedenkende dat de gebruikte cijfers slaan op de aanvoer in Belgische havens, zonder dat ik met enige zekerheid kan vooropstellen dat er in 1973 méér zou verkocht zijn in Engeland dan dit jaar, lezen we dat er in 1974 20.291.598 kg werd binnengebracht, hetzij 1.250.000 kg minder dan in 1973 of bijna een terugloop van 6%. (In 1972 werd er 3.600.000 kg meer gelost dan in 1973.)

De pessimisten schijnen hier dus reeds honderd ten honderd gelijk te krijgen met hun bewering dat onze traditionele visgronden kapot geploegd zijn en dat we een totale uitroeiing van de vissstapel kunnen tegemoet zien, wanneer niet vlug uitzonderlijk beperkende maatregelen worden ingevoerd.

Voor 1973-74 valt echter aan te merken, dat we in de eerste zes maanden van 1974, 2.782 zeedagen minder hebben gekend dan in 1973; dit betekent dat onze ganse vloot 3 weken minder gevaren heeft dan in 1973. Dit betekent bovendien dat, hadden we evenveel zeedagen gekend als verleden jaar onze vloot minstens evenveel ton vis had aangevoerd, wat uiteraard de aanvoerwaarde ten gunste ware gekomen en de gemiddelde besomming met 11,50% zou verhoogd hebben.

Zo kan betreurd worden dat de totale opbrengst voor de 1e helft van 1974 slechts 14% steeg, dan kunnen we toch stellen dat deze bruto opbrengst een stijging zou hebben gekend van 25%, hadden we mooier weer gehad ! Niet zozeer de „wekkers” als wel het onmogelijke wederom dit seizoen doet ons de das om.

Voor wat het waard is, geef ik ook nog de visie weer van héél oude vissers : de vis zwemt tegen de wind in en we hebben dit jaar veel te veel buitenwind gehad. Er is geen reden tot wanhoop, volgens die oudjes, want de wind moet ééns keren, en dan komt de vis terug.....

(Vervolg blz. 2)

DE TOESTANDEN IN DE VISMIJN TE ZEEBRUGGE

DE BENNENHISTORIE

Het artikel over de uitbuiting van Reders en Handelaars te Zeebrugge door het Brugs stadsbestuur, schijnt in het Brugs schepencollege van maandag veel ophef en discussies te hebben teweeggebracht.

Het heffen van een gebruiksrecht van 6 fr per ben aan de rede en evenveel aan de vishandelaar is inderdaad een uitbuiting op grote schaal.

Het is aan de Rederscentrale Oostkust of Hand in Hand, het Brugs bestuur niet alleen uitleg te vragen maar hen er op te wijzen dat zowel aan de reders als aan de handelaars voor de verlopen periode een bedrag van 3 fr. per ben voor elke rede en handelaar te veel is gerekend, gezien de bennen voor deze laatste zelfs tot aan hun pakhuis niet werden vervoerd en deze het zelf moeten doen.

In de andere havens was de prijs per ben 6 fr in plaats van 12 fr en daar verliezen de concessionarissen toch geen geld aan. Ook hier is er nochtans een onaannemelijke toestand in die zin dat alles door de reders betaald moet worden, waar diezelfde bennen evenveel en langer door de handel gebruikt wordt dan door de rede.

EN WAT GEZEGD VAN DE MODERNISATIE ?

Ook deze zaak loopt mank, want het is niet de visserij die het voor het zeggen heeft, maar het Brugs stadsbestuur dat onderhevig is aan allerlei invloeden van grote maatschappijen. Het is immers de maatschappij der Brugse Zeevaartlijnen die de wet dicteert en uit alles profijt haalt ten nadele van om het even wie.

De visserij is bijzaak, zowel voor de diepten van de vissershaven, het in de VISSERSHAVEN verblijven van jachten, de ligplaatsen van de schepen, het bouwen van een slip welke men thans achter de sluizen wil bouwen, zodat én reders én scheepsbouwers zo langzamerhand te verstaan gegeven wordt dat de plaats voor het herstellen, kuisen, bouwen, enz..... niet meer daar is. De rederscentrale Oostkust schijnt wakker geschoten en begint in te zien dat er hier met de voeten van de brave visser en scheepsbouwer gespeeld wordt.

DE REDERS

VAN DE OOSTKUST VERGADERDEN

De beheerraad van de Rederscentrale Oostkust kwam dinsdagmorgen in spoedvergadering bijeen waarop in de eerste plaats de toestanden door ons aangeklaagd, besproken werden.

Men zou een eigen plan voor de bouw en ligging van een slip aan het schepencollege voorleggen. Met september zou de vissershavencommissie bijeenkomen.

Aan de Rederscentrale Oostkust nu reeds aan het stadsbestuur van Brugge te vragen of zij het recht heeft grote winstmargen op de rug van een bepaalde sector van de bevolking te verdienen en wat zij schikt te doen met het anderhalf miljoen frank TE VEEL GEIND voor bennen.

Het ware normaal dat zowel de reders als de handelaars elk drie frank per ben ristourne ontvingen. Of moeten de reders, die het al zo hard hebben, opnieuw het gelag betalen. Wij hopen dat het Brugs stadsbestuur onze gedachten zal delen en dat het zal begrijpen, dat de visserij van Heist-Zeebrugge niet alleen duizenden mensen werk verschaft, maar een der grote bronnen van inkomsten is van het Brugs stadsbestuur.

Het zijn immers niet alleen de mijnrechten die opbrengen, maar de vele belastingen, rechtstreeks en onrechtstreeks, die een rijke bron van inkomsten zijn.

De visserij is veel te veel een melkkoe. Nu de tijden „alle hens aan dek” eisen om er te komen, moet er nauwer gekeken worden naar de vele uitgaven waarvan de visserij het voorwerp is.

Bij het ter perse gaan vernemen we dat het Brugs stadsbestuur eens te meer op ons verholpen is. Wij zijn dat gewoon en storen ons daar aan niet.

Alleen stellen we het Brugs stadsbestuur de vraag : Zijn de beweringen in ons artikel van vorige week gegrond of niet ? Zijn ze niet gegrond, verrechtvaardigt uw zienswijze. Wij zullen het graag opnemen en U gelijk geven als U gelijk hebt.

P. Vandenberghe

„HET VISSERIJBLAD” VERSCHIJNT NIET OP 16 OOGST

Daar 15 oogst op een donderdag valt, en gezien de feestdagen, zal Het Visserijblad op 17 oogst niet verschijnen en zal het eerstvolgend nummer slechts op 24 oogst van de pers komen met de markt berichten van de twee weken.

BESOMMINGEN 1e SEMESTER 1974

Niettegenstaande het onmogelijke weer, die de toeristen pest en onze vaartuigen aan de wal houdt en waardoor we voor januari 1.217 zeedagen minder hadden dan in januari 1973, boeken we toch een grotere opbrengst van 12 miljoen of een verhoging van 11%.

Sterkste maand werd april met een verhoging van 30 miljoen fr., hetzij 29% in meer, maar het was dan ook de enige maand met een groter aantal zeedagen dan in 1973 (+ 217 dagen).

Mei met een zelfde opbrengst en juni met een te verwaarlozen verhoging van 2,5% zijn zonder meer slecht te noemen en, gezien dit het meest vers in het geheugen ligt, de grote aanleiding om iedereen te doen geloven dat 1974 een rampjaar wordt met niet meer weg te denken drama's voor zeker 20 - 30% onzer reders.

Met voor de eerste zes maanden een meer opbrengst van 69 miljoen fr of 14%, kan geredelijk aangevoerd worden dat deze verhoging te gering is t.o.v. de stijging der kosten waaronder de gasoil gemiddeld schuldig zal zijn aan een groter uitgave van 500.000 fr, maar voor de zware pk's zeker meer dan 1 miljoen frank verhoging zal betekenen; als ook de prijsverhoging voor staaldraad, netwerk, uurloon enz..... wordt meegerekend blijkt overduidelijk dat een groter opbrengst van 14% al te gering zal zijn om tot een zelfde balans als in 1973 te komen.

De vrees voorbarige konklusies te trekken uit statistieken en gemiddelden deden mij echter ook de cijfers nagaan per grootte vaartuig, wat toch wel enkele opmerkelijke vaststellingen gaf (deze cijfers zijn uitsluitend van Zeebrugse vaartuigen) :

- vaartuigen van 50 B.T. en minder kennen een status quo in opbrengst, al dient gezegd dat de garnaalvaarders een zeer goed 1973 hebben gekend; anderzijds zijn de uitgaven van deze categorie weinig belangrijk, zodat die momenteel nog het best de huidige dreiging kunnen weerstaan. Laat er me nochtans dadelijk aan toevoegen dat deze groep daarentegen het meest afhangt van de weersomstandigheden en dus immer uitermate kwetsbaar is.
- 50 — 120 B.T. : gemiddeld 400.000 fr hoger opbrengsten, al lopen er tussen van méér dan 1 miljoen, vooral dan deze vaartuigen die vroeger met de borden visten en nu overgeschakeld zijn naar het Danish Pair systeem. In 1973 was dit een betreurenswaardige categorie, die de kop geen jaar langer boven water had kunnen houden en daarom vandaag allerminst moet benijd worden. (Zonder staatstussenkomst hebben ze het eksperiment gewaagd, op eigen kosten en eigen risico (waarom ik niet begrijp dat de minister die mensen in de kou laat staan en waarom onze kustparlementarissen hiervoor niet recht op hun banken gaan staan.)
- Wat voor de 1e categorie niet opgaat, geldt voor deze 2e klasse wel, het gevaar namelijk te veralgemenen en zich op statistieken blind te kijken : volgens de bedrijfsraad wordt voor deze klasse van 70 - 120 B.T. een gemiddelde besomming voor 1974 geraamd op 5.680.000 fr. Onze cijfers daarentegen tonen hier enorme tegenstellingen : een modern vaartuig 100 B.T. à 500 PK boekt 2.500.000 fr ($\times 2 = 5.000.000$ fr) in de eerste helft van 1973 en, op 4.000 fr na, besomt het in 1974 evenveel; daarnaast heb ik een 100 B.T. à 350 PK met in de eerste helft van 1973 4.800.000 fr ($\times 2 = 9.600.000$ fr) en, op 15.000 fr na, hetzelfde in 1974. Geen van beiden vaart op gullen. Samen beschouwd geven ze een jaargemiddelde van 7.400.000 fr.
- de vaartuigen boven de 120 B.T. schijnen momenteel het minst sterk te staan. Deze vaartuigen lijden immers het ergst onder de verhogingen van de gasoilprijzen e.a., terwijl hun opbrengsten weinig of niet verhoogden. Hierdoor is het des te beter begrijpen dat de drang naar steeds zwaardere vermogen plots is afgezwakt, vooral als duidelijk wordt dat die méér PK's heden veel meer geld gaan kosten aan onderhoud en verbruik zonder iets meer op te brengen.

KOSTENSANERING

Kan het minder goed weder oorzaak zijn van onvoldoende vangsten (met buitenwinden die de vis de gewone visgronden deden verlaten ?), terwijl de gemiddelde visprijs wellicht trager verhoogt dan de kosten, dan moet een eerste reactie op de huidige toestand het betrachten zijn de kosten en uitgaven in te dijken.

In gesprekken met tal van reders hebben we voldoende optimisten ontmoet, die weliswaar mee huilen met de wolven in de blinde hoop dat vадertje staat zijn (lege!) portemonnaie zal geven, maar die in een vertrouwelijk gesprek toegaven dat hun eigen persoonlijk bedrijf het nog zo slecht niet stelt.

Dit zijn de gevaarlijken! Ze vertrekken van het eeuwenoude principe dat de zwakken moeten verdwijnen opdat de sterken sterker zouden worden.

Dit zijn vaak ook de stommerikken. Ze hebben, toen het beter ging, hun pakhuis vol gestopt zodat ze vandaag geen duur netwerk, geen 150% duurder geworden staaldraad, enz..... moeten kopen. Ze achten hun uitbating, kijkend naar hun bankrekening, nog altijd tamelijk gezond, maar ze beseffen niet dat hun stock op het einde van het jaar zal opgebruikt zijn en dat ze derhalve honderduizenden frank zullen zijn verarmd. Hoe

moeilijk, om niet te zeggen onbegonnen, is het deze mensen te overtuigen saneringsmaatregelen te willen overwegen.

De gedachte een wankele uitbating te genezen door het loonpakket te herzien stuit op het grootste verzet. Al wil hiermede geenszins geraakt worden aan de verdiensten van de bemanning, maar als een matroos op een kustvisser 250.000 fr verdient en zijn kollega op de middenslag er 400.000 fr ontvangt, moet de reder die aan nieuwbouw doet of een zwaardere motor plaatst toch beseffen dat die 400.000 fr er geen 700.000 fr kunnen worden, wanneer de opbrengst evolutie aan de kustvisser slechts een verhoging toekent tot 280.000 fr.

De gedachte hun uitgaven te besnoeien door cooperatief aan te kopen en zich in hun cooperatieven sterk te maken, stuit op nog groter verzet. Omwille van personen, uitsluitend terwille van mensen worden de meest stompzinnige gevolgtrekkingen gemaakt en houdt men angstvallig vast aan praatjes en schijnbaar onmiddellijke profijtjes. Ik ben me bewust dat ik me hier op gevaarlijk terrein begeef en de kans loop te worden verweten dat ik voor mijn eigen kapel preek. Daarom zal ik me beperken tot dit ene voorbeeld : de grote internationale mazoutleveranciers, die trust, had in het verleden regelmatig een teveel aan gasoil, waardoor die dode stocks enorm veel geld kostten en absoluut dienden gelijkwideerd te worden, zodat het produkt aan bradeerprijzen op de markt werd gesmeten. Vandaag, na de oliecrisis en misschien om de regering te doen geloven dat ze niet liegen wanneer ze beweren dat ze aan gasoil „toedragen”, wordt de brandstof voorlopig verkocht tegen de officiële prijs. Daardoor kunnen de cooperatieven, die geen winsten beogen, hun officiële commissie gedeeltelijk teruggeven. Dat deden ze in 1973 en dat kunnen ze zeker ook voor de eerste helft van 1974. Komen de reders dus naar de cooperatieven, die ze door een massale omzet nog zoveel sterker zouden maken ? Welnee, ze gebruiken de teruggave van de cooperatieven om van hun gewone leveranciers hetzelfde te krijgen ; ze dreigen wel zich ook te zullen bevoorraden bij die cooperatieven en ze zijn fier als een gieter, als ze vermoeden dat ze een paar centiemeren méér terug krijgen dan hun kollega, want dat juist is de sterkte van die firma's, dat ze de kleintjes laten kreperen en dat ze de „groten” elkaar laten beliegen en elkaar laten de kop afbijten : de sterken mogen sterker worden..... Het is ook een vorm van saneren.....

Het was nochtans niet de bedoeling met dit artikel het nut van Hand in Hand te willen aantonen, dit kan veel sprekender en veel eenvoudiger ; het was mijn inzicht de huidige paniekstemming te relativiseren, hopende dat de Zeevisserijdienst de maandelijkse zeevisserijstatistiek nog grondiger zal uitwerken en mogelijk in staat zal zijn voor de toekomst, konkreter in het besluiten, richtlijnen te verstrekken over de visserijgronden, de kostenevolutie, de toestand in het buitenland enz..... mede met de beverige hoop dat de beheerders van zowel Hand in Hand als van de Unie, van Scap als van de Rederscentrale zullen inzien, dat de individualisten, die zo graag vitten en nog liever veten in leven houden, de mond moeten gesnoerd worden om er toe te komen, vooraleer het vijf vóór twaalf wordt, hun hersens te gebruiken en de zwammen te verwijderen.

JEF DEROOSE

Unie der reders

Aan alle reders en organismen werd vorige week en ook aan ons blad hiernavolgende mededeling gezonden.

Hiermede hebben wij de eer U te laten weten dat de Unie der Reders Beroepsvereniging, bij beslissing van de Raad van State, vierde kamer, van 26 maart 1974 verschenen in de „verzameling der akten van de beroepsverenigingen” bijlage tot het Belgische Staatsblad van 6.4.74 onder nummer 86 bekrachtigd werd als officiële Beroepsvereniging voor Reders ter Zeevisserij.

Bestuur en beheerraad zijn samengesteld als volgt :

Voorzitter : de heer A. Van Lul Klemmerkestraat 15, Bredene.
Ondervoorzitter : de heer G. Lebluy, Clivialaan 46, Oostende.
Sekretaris : de heer H. Pintelon, H. Baelskaai 34, Oostende.
Penningmeester : J. Seghers, Slipwaykaai 4, Oostende.
Beheerders : H. Lambregt, H. Baelskaai 15, Oostende; E. Deckmijn, Meeuwenlaan 20, Oosten-

de; A. Bostoen, E. Hammanstraat 47, Oostende; R. Vieren, Nijverheidstraat 34, Oostende; R. Claeys, Bastenakenstraat 12, Zeebrugge; L. Decreton, Noord Edestraat 41, Oostende; U. Leguin, Hoogstraat 36, Nieuwpoort.

Administratie : L. Decreton. Sekretariaat : N. Verbanck. De zetel is gevestigd te Oostende, H. Baelskaai 32, tel. : 059/70.68.50.

Tot daar die mededeling.

Daar uit moeten we besluiten dat er van hereniging der afgescheurden met de Rederscentrale nog geen sprake schijnt te zijn, iets wat ten eerste in het belang van alle reders te betreuren valt, daar in enkele maanden tijd inzake de internationale moeilijkheden, de brandstoffen en loonsvoorwaarden reeds vergissingen worden begaan en alleen in de kaart gespeeld wordt van de syndikaten op een ogenblik dat men verenigd dient te blijven om het hoofd te kunnen bieden aan de zware problemen die ons te wachten staan.

Belangen van de visserij en de Reders

Een reder van Heist schrijft ons:

Mijnheer,
Toen de heer Vandenberghe einde december afgetreden is en ook later zijn ontslag als beheerder nam uit de Rederscentrale, waar wij niets van wisten, zou alles beter gaan, ook met de Unie.

Sedertdien is het zowel te Zeebrugge als te Oostende een soep geworden en is ook de Rederscentrale een graf, waar men ons zo weinig mogelijk inlicht en alles bekosttoeft onder enkelen.

Te Zeebrugge moet men maar eens kijken naar de toestanden in de vismijn, naar de bennenkwestie, naar het lossen, naar de beloften voor de verbetering der haven, naar de Slipway die, niettegenstaande alle rederscentralen en Unies in de schuurput komt, zie ook maar eens hoe de garnaalvisser nog zoals in Middeleeuwse toestanden hun verkochte garnaal zelf naar de pakhuizen dragen enz.

Zijn artikel over het gebruik van bennen te Zeebrugge, heeft eens te meer ophef gemaakt.

Wat doen degenen daartegen die in de vissershavenkommissie zitten?

Die toestand is al zes maanden zo en we moeten een Vandenberghe hebben, die deze schandelijke toestand aanklaagt, zoals hij te Oostende de zaken op punt stelt.

't Is weeral Vandenberghe die zijn bezorgdheid weergeeft over de toekomst van de visserij, zoals hij achter de schermen, toen de landbouwers hulp kregen, ook deed denken aan de visserij. (Dat weten we van een ambtenaar).

En dan spreken we niet over al zijn tussenkomsten bij allerlei instanties, zoals het doen verdwijnen van VOZOR, waar de Rederscen-

trale niet meer roert omdat sommigen meer belang hechten aan een zitpenning, zoals hij destijds voor een vijftigtal onder ons, onze schulden aan de regie deed schrappen. Wat deed hij niet voor ons inzake oorlogsschade aan onze schepen?

Vergeet men dat allemaal?
Wie zou het in zijn plaats gedaan hebben?

Veel mensen denken dat het voldoende is en ze zijn er fier op. dat ze in een commissie zitten. Maar hoevelen, Mijnheer, zijn er bekwaam en nuttig? Hoevelen zijn er gelijk hem die overal en ten allen tijde invloed en werkracht genoeg hebben om ons te helpen wanneer we in de miserie zitten?

Een zaak is spijtig te moeten vaststellen en dat is, dat we geen leiding meer hebben, dat er niemand zoals hij, zijn pen noch kennis durft en kan gebruiken op de manier zoals hij dat doet.

Ze hebben hem allemaal nodig gehad en nu nog wekelijks, wanneer ze in de miserie zitten. Zijn zagezegde vijanden zijn dezen die niets onrechtvaardigs kunnen bekomen. Sommigen zijn tegen hem voor een schadegeval of omdat ze voor een opsleping niet meer krijgen dan gerechtvaardigd is. En zo mengen ze alleen hun persoonlijk belang met de grote problemen die hij voor ons moet beredderen.

En als ge dan ziet dat die smoele-trekkers de eersten zijn om zijn hulp nu nog in te roepen, wanneer ze hem nodig hebben, dan vraagt ge U af of een Rederscentrale, Hand in Hand, Unie en wat weet ik al, alleen maar moeten bestaan om het eigenbelang te dienen, om zitpenningen uit te delen, en achteraf te zeggen: 'k Heb het hem eens goed gezegd, of we hebben hem niet nodig, enz., wan-

neer ze in feite alleen stomiteiten hebben verteld.

Is het dan niet mogelijk om hem te doen begrijpen dat hij ons, en in 't bijzonder de kleinen niet verder mag in plan laten, daar dezen altijd door hem geholpen werden en ze nu niemand meer hebben.

Hij is hard, maar heeft voor ons een gouden hart en veel gedaan.

Heeft hij Eugene Vlietinck, Stientje van Rapes, de familie Van Waes, Cesar Amys, de Rammelelo's, Jan Dewaele, die tot zijn kop in de miserie zat, Pier Patryse, Henri Cattoor, Frans Vantorre, Karel Louis Gheselle, H9, Leon Vandierendonck en nog 20-tallen anderen in al hun miseries er niet uitgeholpen.

En wie durft er van 't leer geven voor ons, zoals hij?

Is er geen overheid, die ons bij zijn bezoek aan Heist, onlangs zegde, dat het spijtig is, dat hij alles heeft laten vallen omdat er enkele dikke nekken het beter zullen doen en dat daardoor de klein het meest gaan te lijden hebben. Want voor dezen wordt er niets gedaan.

Ik schrijf je dat en zou het willen in de gazet zien komen, want velen weten zelfs niet, dat hij niet meer in de Rederscentrale en al die commissies is. En de reden zou wel eens moeten gekend zijn.

Een Heistenaar die veel aan hem te danken heeft.

Nota der Red.: Wij maken van de afwezigheid van Mr Vandenberghe gebruik die brief in te laten, al vrezen we, dat hij zal zeggen, dat hij het beter al lang had stilgelegd, om anderen toe te laten het beter te doen.

Ook wij vrezen dat de kleinen er het slecht zullen bij varen, maar...

WAAROM GEEN ANDERE VERKOOPREGELING VOOR ZEEBRUGSE GARNAALVISSERS?

Onze Correspondent schrijft...

Bij de Zeebrugse garnaalvisserij heerst er momenteel een zekere wrevelige atmosfeer, die niet van gisterendateert en dit in verband met de bestaande verkoopregeling in de mijn waardoor zij veel tijd verliezen die anders nuttig zou kunnen worden benut. De zaak zit zo in mekaar. Een garnaalvisser vertrekt gewoonlijk 's avonds rond acht à negen uur en keert terug met zijn vangst rond negen uur ('s ochtend om de markt van 10 u. te halen). Tussen vertrek en markt ligt een tijdsduur van 14 uur. Hij is verplicht in de mijn te wachten totdat de laatste ben garnaal verkocht is. Nadien, dus na verkoop van de garnaal, is het te Zeebrugge een traditionele slachtoffer gewoonte dat de garnalvisser zijn verkochte garnaal ook in de pakhuizen van de koper moet afleveren. Dat is onaannvaardbaar en onwettelijk. Hij verliest dus zowat één vol uur met te wachten vóór het begin van de markt en zowat evenveel na de markt. Dit geeft voor gevolg, dat er voor de garnaalvisser nadat hij weer thuis is gekomen, zich gewassen, en gegeten heeft, er niet veel tijd meer overblijft om nog te gaan slapen. Rond vijf uur in de namiddag is men trouwens weer verplicht op te staan om de nodige voorbereidselen te nemen om tegen acht uur weer de visserijgronden tegevoet te varen. Voor de aflevering van de verkochte garnaal naar de pakhuizen door de garnaalvisser, verlaten de meesten hiervoor de mijn om de pakhuizen te bereiken. men kan zich de vraag stellen, wat voor gevolgen zou dit voor de garnaalvisser hebben, indien onderweg iets zou gebeuren met de reeds verkochte garnaal waarvoor ze in feite niet meer verantwoordelijk zijn. Kan hier inderdaad geen andere verkoopregeling worden getroffen, waardoor de garnaalvisser niet nutteloos kostbare tijd hoeven te verliezen. In Breskens van andere havens verloopt de garnaalverkoop op veel vlottere wijze. Daar worden de garnalen na in de mijn te zijn nagebracht, op ieder uur van aankomst gezeefd en alleen de grote worden gewogen, de ziftelingen gaan naar de puf. Na verkoop zorgt de vismijndirectie voor het transport naar de frigo's van de kopers.

Wij komen hierop terug.

Toch IJslandse vissersvaartuigen te IJmuiden

Maandag en dinsdag hebben twee IJslandse schepen toch de markt van IJmuiden aangedaan in plaats van naar Oostende te komen, waar de kortzichtigen nog vis te veel hebben om de Oostendse markt volledig naar de vaantjes te helpen en zowel de handel, de visserij, de knechten en al wie van het visje leeft, er profijt van zouden hebben.

Het Oostends stadsbestuur heeft ongelijk daarvoor een commissie van «egoïsten» die niet verder zien dan hun neus lang is, te raadplegen.

Vóór en na de oorlog waren er tien IJslanders per week aan de markt. En wat zien we nu? En als dezen denken dat met minder IJslandse vis aan de markt, ze een cent meer zullen verdienen, dan is het een misberekening.

Ook een grote invoerder is er tegen omdat de tienduizenden kg. welke hij wekelijks invoert, daardoor niet meer alleen zou zijn en omdat hij nu kan vragen wat hij wil.

En door al zulke adviezen laat ons stadsbestuur zich vangen en Oostende als «Euro vissershaven» (?) naar de vaantjes gaan.

De IJmuiden Courant van dins-

dag schrijft omtrent deze aanvoer van IJslandse vis te IJmuiden het volgende.

**Besommingen lager dan
in andere landen
IJslandse
vissersschepen
kwamen vis brengen
aan IJmuidense markt**

Maandag en dinsdag zijn aan de markt in IJmuiden twee IJslandse vissersschepen verschenen. In het kader van een handelsovereenkomst tussen de IJslandse regering en de Nederlandse regering, kwamen deze vissers hier de markt verkennen. Als eerste loste maandag de trawler GK 606 «Grinvikinger» 2200 kisten verse haring en maakte een besomming van 69.000 gulden.

Dinsdag leverde een tweede trawler, de GD 197 «Thorkatla» 1100 kisten kleine makreel en 350 kisten haring aan de IJmuidense markt af. Dit schip besomde 23.000 gulden. Normaal gaan de IJslandse sche-

pen met hun vis naar Duitsland, ditmaal probeerden zij het eens in ons land. Aan boord vond men de besommingen echter maar matig. De schipper van de «Thorkatla» verklaarde: «Nu moet ik tweehonderd mijl meer draaien en ik krijg nog minder geld op de koop toe. Dit kost me geld».

De IJslandse trawlers zijn zogenoemde ringvissers. De aangevoerde vis vingen zij bij de Shetlandse eilanden. Aan de markt in IJmuiden zagen de vissers er nauwelijktend op toe dat zij schoongespoelde kisten aan boord terug kregen.

Vandaar is de «Grinvikinger» in de Vissershaven in het dok gegaan voor een kleine reparatie. Het schip had enige roerschade opgelopen.

Daarmee stellen we eens temeer vast dat, waar men hier aan het kibbelen gaat om zo weinig mogelijk IJslanders te zien komen, men in IJmuiden het slimmer aan boord legt en alle middelen gebruikt om ze er heen te lokken, al dient gezegd dat IJmuiden geen markt is voor IJslandse vis, zoals Zeebrugge er geen is. Zo men te Oostende zo blijft voortboeren, zal Oostende als «Euro vissershaven» spoedig vergeten zijn.

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

LOOPJONGEN

Zich wenden burelen
tussen 10 en 12 uur

(966SW - 9835N - 7608V)

PRAKTISEREN

territoriale zee, zij weze belangrijk of niet, niet te verzoenen zijn met het verkeersgebruik. Bijgevoeg kan een nalie heel gewoon de grenzen uitbreiden tot 200 mijlen, daardoor belet ze helemaal niet dat de andere zeevarenden doorheen deze wateren varen om handel te drijven of gewoon doorheen dit gebied te varen.

Men neemt verder aan dat de soevereiniteit van een zeestaaf gaat over de oppervlakte, de zee eronder, het zeebed en de ondergrond van de zee in dit gebied. Daar moeten dan nog gerekend worden de vernieuwbare rijkdommen zoals de olie. Dit is van een opzienbarend belang voor de economische ontwikkeling van sommige landen.

En voor wat de bescherming van de zeevisserij aangaat? In het belang van de bevolkingen drukt de soevereiniteit van een Staat zich uit in reglementen die de prospectie en de uitbating van de biologische rijkdommen regelt, deze die dan juist bij dit land behoren. Het is alleen maar op deze manier dat deze rijkdommen tegen de bedreiging van onwettelijke praktijken doelmatig kunnen beschermd worden.

Dergelijke beschermende maatregelen gelden voor alle vissoorten en levende wezens in hun wateren en dit zonder een aanslag te doen op het principe van de gelijkheid der Staten en zelfs zonder beroep te moeten doen op maatregelen zoals dit van de vangsthoeveelheid die, indien het inderdaad aanvaard wordt, de rechten en de verlangens van de minder ontwikkelde landen zal aantasten.

Het nieuw zeerecht moet op het „recht“ gesteund zijn en dit is een opvatting die niet verenigbaar is met het ontwerp van verdeling van zekere vissoorten en met de gedachte het vangstpotentieel van de kuststaat te begrenzen. Deze beide opvattingen zijn onverenigbaar met het principe van de soevereiniteit.

ZEERECHT (4)

Een belangrijke vraag is deze van de samenwerking en de consultatie tussen de verschillende internationale organisaties en dit op het peil van de gebieden zelf en op lokaal vlak. De aanpalende wateren der zeestaaf zijn vanzelfsprekend zeer verschillend volgens de gebieden waarin ze gelegen zijn, waardoor de belangen van deze Staten en hun betrekkingen met de andere landen eveneens veranderen.

In de stroek van het zuiden van de Stille Oceaan, bv. Chili, Peru en Ecuador werd sedert 1952 een gemeenschappelijke politiek aangenomen voor wat de zee aangaat. Deze landen hebben kunnen genieten van de waardevolle diensten van de „Kommissie van de Zuidelijke Stille Oceaan“ die in samenwerking met verscheidene nationale en internationale organisaties de natuurlijke rijkdommen van de aangrenzende zeeën heeft bepaald, de prospectie heeft op punt gesteld evenals de uitbating van deze rijkdommen en de maatregelen voor de instandhouding van de rijkdommen heeft verbeterd.

ZEERECHT (5)

De internationale zeevisserijgemeenschap is de laatste jaren nogal wat gaan veranderen. Van een nogal samenhangende gemeenschap, zijn we gekomen tot een erg verspreide gemeenschap. Alleen 86 Staten hadden deelgenomen aan de „te boekstelling van Geneve“. Daarbij hebben de Anglo-Saksische landen een heersende rol gespeeld. Maar nu zijn de oude gekoloniseerde landen opgedoken. Deze landen beschikken niet over een vloot maar zij eigen met kracht hun rechten van „natie die aan de zee grenst“. Daardoor zijn 146, waarvan 110 landen, in ontwikkeling vertegenwoordigd op de „Internationale konferentie voor het Zee-recht“. Heel dikwijls vinden deze landen dat ze niet automatisch verbonden zijn aan het gewoonterecht, dat steeds bestond vooraleer zijzelf tot de onafhankelijkheid werden geroepen. Deze nieuwe staten, die ontwikkelingslanden zijn, hebben het gevoel dat hun belangen anders liggen, dan deze van de andere landen, deze van de grote maritieme naties, die industrielanden zijn, voor wat het gebruik van de zee aangaat en het zeemilieu in haar geheel.

Zij stellen tegenover de vrijheid van de zee, abstrakt begrip, een functionele opvatting over de zee, indien ze niet helemaal het principe van de vrijheid van de zee verwerpen, dan kennen zij het helemaal geen absolute aard toe. Deze landen verlangen zonder meer mede te genieten van de rijkdommen van de zee en daarom zijn ze dan ook grove voorstanders van de algemene reglementatie van het gebruik van de oceanen.

Er is nog een faktor in de ontwikkeling van het zeerecht en zij is van wetenschappelijke en technische rang. De prospectie van de zee-rijdommen wordt druk doorgevoerd en de oceanen nemen steeds meer de vorm aan van aanzienlijke rijkdomvoorraden, voedselrijdommen, delfstofrijdommen, namelijk olie en metaal die gewoonlijk „manganesium-noedels“ genoemd worden. Deze metalen bolletjes vormen op grote diepte reusachtige tapijten. Daartegenover staat dat de huidige stand van de techniek de uitbating van deze metalen aankant. In 1958 scheen een diepte van 200 meter het maksimum voor de mogelijke uitbating van de oceaandiepten. Maar sedertdien zijn de opvattingen daarover grondig veranderd.

In de sektor van de zeevisserij heeft de ontwikkeling van de biologische kennis aangetoond, dat de visvoorraden helemaal niet onuitputtelijk zijn en bepaalde soorten zijn reeds verdwenen of aan het verdwijnen.

Het syndikaat

Telefonerend uit Stellendam moet ik horen dat de vakbond(en) een bericht zond aan de vissers, hen er op wijzend dat in redersmiddens overwogen wordt van de brutobesomming een bedrag af te trekken, vooraleer de lonen worden berekend, teneinde en zodoende de bemanning gedeeltelijk de verhoging van de mazoutprijs te laten helpen betalen. In voorkomend geval, zegt de vakbond, zullen we staken.

Twee dagen voordien en omdat je niet eeuwig in de regen kunt blijven rondlopen, was ik in IJmuiden in een bioscoop binnengesukkeld en ben ik aldus The Godfather wezen bekijken.

Terwijl ik dan aan die telefoon hing, trachtte ik tevergeefs nu eens de kop van de schepen van de Oostendse haven en dan weer het ondefinieerbaar hoofd van een ACV-bons op de romp van Marlo Brando te plaatsen. Tevergeefs, zeg ik, omdat Brando mij veel geloofwaardiger lijkt. Of anders: voor een leeuw kun je schrik hebben maar niettemin eerbied of ontzag, voor een rat heb je hoogstens walg gevoelens.

Niet dat voornoemde gangster zouden zijn, leeuwen of ratten; wat ik bedoel is dat geen van beiden volgens mijn niet geschoold filmisch oordeel voor de film kunnen slagen.

Ook niet voor het syndikaat.

Voor de vakbond natuurlijk wel. Er is namelijk een bijzonder groot verschil tussen het syndikaat en de vakbond. Een syndikaat is..... maar ga liever zelf naar The Godfather kijken, dan weet je het. Een vakbond, alvast voor de zeevisserij, schijnt mij een organisme te zijn, zoals België er zoveel kent, dat alleen en uitsluitend nuttig is voor de paar mensen die er hun dagelijkse koekebrood mee verdienen.

De vakbond wil dus staken omdat..... sommige reders niet langer in staat zouden zijn de eindjes aan mekaar te knopen.

De vakbond zal vragen aan schipper X een vaartuig van 20 miljoen aan de kade te houden omdat schipper X gevaar loopt slechts 480.000 fr te verdienen i.p.v. 500.000 fr.

De vakbond zal doen staken omdat een garnaalbootje slechts 2.000.000 fr opbrengt en een IJslander 15.000.000 fr bereikt.

De vakbond wil voortaan het zeggen hebben tegen welk percentage de bemanning mag aangemonsterd worden.

Zou mijnheer de schepen van de vissershaven en mijnheer de voorzitter van de openbare onderstand niet liever zelf in staking gaan als ze menen dat hun taak er in bestaat voor een werknemer die 500.000 fr TERECHT verdient, nog te moeten tussen komen opdat die tevens zou kunnen doppen, beschermkledij zou ontvangen en voor tal van andere pieterigheden waar een reder, die gevaar loopt in faling te gaan, geen begrip voor heeft? Och God, ik wil me niet kwaad maken, ik wil die heren al evenmin hun koekebrood betwisten, ik wil niet eens mijn pen leegschrijven voor een schijnsyndikaat, dat nog niet eens een goeie ouwe vakbond is gebleven, zoals in de tijd van Ansele en priester Daems. Ik wil hoogstens een stil gebed prevelen..... opdat de heren van de vakbond deze beloofde staking zeer spoedig zouden uitroepen.

Aldus zouden de vissers eindelijk kunnen vaststellen welke fullerei hen verteld wordt, terwijl de reders ongevraagd kunnen genieten van een eersdaags misschien noodzakelijke maar daarom niet zo gemakkelijk te bewerkten lock-out.

Zouden we het waarlijk beleven dat de vakbond het in het binnenland gescheurd blazoen tracht op te lappen met in het marginaal visserijbedrijf een echte ouderwetse staking te organiseren, die uiteindelijk een lock-out zou worden, waardoor de reders de ministeriele aandacht zouden trekken en de bemanning stakersgeld zou krijgen!

Padmos en Maaskant schijnen het niet te begrijpen, maar Bruinisse ligt ook zo verschrikkelijk ver van het over-sociale België.

HORATIUS

ZIJ HADDEN PECH...

— De Z.25 SAVAN moest op weg naar de visserij met motordefekt door de Z.525 die in de nabijheid lag naar Newhaven gesleept worden waar de herstelling werd uitgevoerd. Terug op de visserij, kreeg men op nieuw hetzelfde defect. Daarvoor stond de Z.505 in voor de opsleping naar Boulogne.

— Bij het inhalen van de netten aan boord van de Z.537 van schipper Joseph Morbée, sloeg de stuurboordboel in de schroef. Alle pogingen bleven vruchteloos. Via de radio werd sleephulp gevraagd aan de Z.25, die het defekte schip naar Newhaven op sleep nam. Daar maakten twee kiversmannen de

schroef weer vrij en stelden vast dat de stuurboordboel verloren was gegaan.

— Bij het inhalen van de boelen aan boord van de Z.468 kreeg schipper Jozef Verbeke de bakboordkore in de schroef. Na vruchteloos gepoogd te hebben hieraan te verhelpen, moest men via de radio sleephulp inroepen van de Z.552, die de Z.468 op sleep nam naar de thuishaven.

— Tijdens de terugreis van de visserij, hoorde schipper Marcel Carton van de Z.492 harde kloppen op het achterschip. Touwwerk in de schroef verplichtte de terugreis aan te pakken op halve kracht.

STAAT VAN VERANDERINGEN IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN JULI 1974

NIEUWE VAARTUIGEN

O.110 — O.P.E.F. — «JEANINNE-MARGARET» — BT. 39,27 — NT. 9,70 — bouwjaar 1957 — werf 49 — staal — motor Deutz — 150 PK — nr. onbekend — bouwjaar 1962.

Navigatie-instrumenten : RF - US - O P - R - DN.

Eigendom : VERBIEST Roland, Sgt. De Bruynestraat 54, 8400 OOSTENDE & VERBIEST Charles, Sgt. De Bruynestraat 19, 8400 OOSTENDE. Zeebrief : 1.7.1974.

N.45 — O.P.B.S. — «HERAKLES» — BT. 148,43 — NT. 56,52 — bouwjaar 1961 — werf 61 — staal — motor Duvant — 540 PK. — nr. 2402 — bouwjaar 1961.

Navigatie-instrumenten : RF - R - DN - US - OP.

Eigendom : VERCOUTTER Michel, Duinkerkestraat 1, 8450 NIEUWPOORT & VERCOUTTER Gabriël, Schipstraat 69, 8450 NIEUWPOORT. Zeebrief : 17.7.1974.

N.3 — O.P.A.C. — «FREDERICK-PATRICK» — BT. 118,46 — NT. 34,05 — bouwjaar 1974 — werf 24 en 48 — staal — motor A.B.C. — 450 PK. — nr. A 11032 — bouwjaar 1973.

Navigatie-instrumenten : RF - DN - R - DNP - US - OP - VHF.

Eigendom : VENS-VERLEENE P.V.B.A., Zeelaan 278, Tel. 058/511350 - 8460 KOKSLIDE. Tel. 058/511350. Zeebrief : 19.7.1974.

ADRESVERANDERINGEN

O.206 «KRISJEAN-HENSON» — eigendom : DECKMYN Raymond - CLOET, Meeuwenlaan 20, 8400 OOSTENDE.

O.238 «LANS» — eigendom : Rederij LANS P.V.B.A., Stanleylaan 42, 8400 OOSTENDE.

O.22 «NORBERT» — eigendom : EEREBOUW Edgard, Notelaarsstraat 37, 8400 OOSTENDE.

N.723 «PALLIETER» — eigendom : GERARD & PUYSTIENS P.V.B.A., Boudrystraat 21, 8458 OOSTDUINKERKE.

VERANDERINGEN VAN EIGENDOM

O.134 «ROSALIE» — eigendom : VINCENT Pieter — VERHAEGHE Voorhavenlaan 101, 8400 OOSTENDE & DANNEEL Emiel - DELANGHE, Th. Van Loostraat 81, 8400 OOSTENDE. Zeebrief : 17.7.1974.

O.128 «RACHEL» — eigendom : VINCENT Pieter - VERHAEGHE, Voorhavenlaan 101, 8400 OOSTENDE & DANNEEL Emiel - DELANGHE, Th. Van Loostraat 81, 8400 OOSTENDE. Zeebrief : 17.7.1974.

O.237 «NELLY-SUZANNE» — eigendom : Rederij SPORTFISHING, Klemmerkestraat 15, 8401 BREDENE.

GESCHRAPT

Z.420 «VERA» — eigendom : Mevr. SNAUWAERT Marie-José, Vuurkransenstraat 7, 8390 KNOKE-HEIST. Geschapt : 18.6.1974.

O.237 «NELLY-SUZANNE» — eigendom : Rederij SPORTFISHING, Klemmerkestraat 15, 8401 BREDENE. Geschapt : 1.5.1974.

N.722 «ALINE» — eigendom : GONZALES Albert, Oude Veurnevaart, Oude Veurnevaart 13, 8450 NIEUWPOORT. Geschapt : 15.6.1974.

HERRIE ROND HET UIT DE VAART NEMEN VAN DE „FRANCE”

Syndikale logica met betrekking tot het geplande stilleggen van de uitbating van de „France” de grootste pakketboot ter wereld, krijgen we weer eens een blik op de syndikale logica !

Volgens de maatschappij is het deficit van dien aard dat een verder uitbating van deze lijndienst niet meer mogelijk is. De syndikaten hebben de cijfers van het deficit onderzocht en betwisten deze op basis van het feit dat in het passiva van de maatschappij de amortisatie van de boot opgenomen is. Hun syndikale redenering is als volgt : vermits de pakketboot niet meer vervangen wordt, dient er dus niet gedeeld te worden en wordt er dus door de maatschappij vals gespeeld.

Het is toch duidelijk dat men een kapitaal delgt, hetzij om terug het beginkapitaal te vormen, hetzij om de produktiemiddelen te vernieuwen. De France werd gefinancierd door kapitalen uit het privaat. Deze mensen die dit kapitaal uit eigen middelen gevormd hebben,

hebben toch wel recht op hun geld terug. Moest men de rede-nering van de syndikalistenvolgen, dan zou dit noch min noch meer op diefstal neerkomen. Het afschrijvingskapitaal mag dus niet gevormd worden en de mensen die hun kapitaal in deze zaak staken worden het eenvoudig ontnomen of belet het terug te vormen. Op deze manier zouden de syndikaten misschien de uitbating renderend, of in ieder geval veel minder deficitair kunnen houden, namelijk met een gestolen kapitaal, — de pakketboot, — zaken drijven en aldus bewijzen dat zij renderend kunnen werken. Dat zou zo een beetje de herhaling van de „Lips-affaire” worden, namelijk de duizende en duizende half afgewerkte horloges op de produktieband brengen en verkopen. Men bewees aldus het bedrijf gaande te kunnen houden vermits de lonen en kleine bedrijfskosten uit de verkoop betaald werden. Men sprak natuurlijk liefst niet van de gestolen stock half afgewerkte horloges. Van syndikale logica gesproken !

DITJES EN DATJES UIT ZEEBRUGGE

Onder deze hoofding verscheen verleden week in Het Visserijblad een bericht als zou de Rederscentrale Oostkust zich, noodgedwongen, akkoord hebben verklaard met een slipway achter de sluisen.

De korrespondent, die dit artikel inzond, heeft zich hier wellicht gesteund op een bespreking in de Zeebrugse vismijncommissie, die weken geleden plaats vond en waar bij Schepen Raes wel begrip bleef tonen voor een slipway binnen de vissershaven, maar er met spijt in het hart moest op wijzen dat de uiteindelijke beslissing ligt bij het Ministerie van Openbare Werken, dat blijkbaar halsstarrig blijft wer-

ken voor een vestiging achter de sluisen, omdat een helling binnen de tijhaven onmogelijk lijkt.

Dat er bij dergelijke stemmingsmakerij altijd wel enkele reders te vinden zijn, die menen dat het beter is iets te hebben dan totaal niets, lijkt geen twijfel, al kunnen deze reders zich nog niet goed hebben voorgesteld hoe onzinnig het opzet zou worden. Het is alsof men zou te kiezen hebben tussen de dood met de kogel of door de strop, en dat men de strop kiest omdat er dan geen bloed vloeit !

De Rederscentrale Oostkust is echter allerminst akkoord een slipway achter de sluisen te aanvaarden en zal zelfs alle mogelijke politieke macht aanwenden om dergelijke eventuele beslissing te doen herzien en aan de kaak te stellen. De Oostkust vraagt geen helling in Breskens, Brugge of Oostende, maar in de eigen schuilhaven.

Sinds een drietal weken werd daarom een werkgroep samengesteld, waar ook niet-reders deel van uitmaken, die zich tot taak genomen heeft tegenover de voorstellen van Bruggen en Wegen of van de MBZI alternatieve plannen uit te werken.

Enigszins gehandicapt door de verlooperperiode, hoopt men toch tegen einde september reeds voldoende realistische voorstellen te kunnen voorleggen aan de betrokken instanties.

Verleden dinsdag is een beperkte commissie van de Rederscentrale Oostkust bijeengekomen om de doelstelling van gezegde werkgroep te ondersteunen en tevens duidelijk te verklaren een slipway achter de sluisen eenvoudig te zullen weigeren.

J. Deroose
beheerder R.C. Oostkust
Nota der Red. : Wij noemen dat goed werk en zouden dezelfde Rederscentrale willen zien optreden voor de bennen, die ook door het stadsbestuur met daden dient opgelost.

de beste smeeroïlen
voor scheepsdieselmotoren
tegen de nauwkeurigst
berekende
prijzen



**VANELLUS
ENERGOL IC-MB**

Overal te verkrijgen
bij de belangrijke scheepvaart-voortverkopers

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Meer zonnevis en meer heilbot op de Oostendse markt dan we in lange tijd gewoon waren. Dat is zowat het meest opvallende. Daarbij dan de steeds uitblijvende visvangsten van de kustvisseren en de garnaalprijsen die vanaf dinsdag begonnen te dalen.

IJslandvis hebben we in redelijke mate gekregen, alleszins voldoende om de zomerbehoefte te dekken. De prijs van de rode zeebaars

die prijs teruglopen. Maandag werd nog tussen 68 en 108 fr betaald en dinsdag dan vielen de prijzen af naar 65 en 89 fr. De vangsten waren dinsdag ook wel iets groter al blijven we nog ver van de vangsten die verleden jaar rond deze tijd bereikt werden. Het ziet er dan ook naar uit dat de garnaal nog wat op zich zal laten wachten. Al kan het zeer vlug veranderen wanneer de weersomstandigheden gunstig blijven. In totaal deze week een aanvoer van 3845 kg (waarvan 1209 kg dinsdag). De gemiddelde prijs lag even onder de 90 fr het kg. Garnaal was dus nog duur, zodoende bleef de visserij renderend.

KOOLVIS VAN IJSLAND

Koolvis was tijdens de voorbije week de meest gebrachte IJslandse vissoort. Redelijk grote sortering waardoor het mogelijk was dat de grotere schepen toch nog aan bevredigende resultaten geraakten.

EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

Maandag lukte de O.202 een opbrengst van 1.122.550 fr en dinsdag was het de 0.317 die aan 1.325.000 fr geraakte. De gemiddelde prijs voor IJslandvis lag rond de 1000 fr de ben. In volle zomer een lang niet onaardige prijs. Koolvis voor de uitvoer kreeg rond de 19 fr, de kleine sortering ging weg tegen 13 en 15 fr. Rode zeebaars was maandag duurder dan dinsdag en kreeg toen tot 1400 fr. Op de tweede verkoopdag werd er tussen 1020 en 920 fr voor gegeven. De aanvoer was die dag ook veel groter. Schelvis werd eveneens in niet kleine hoeveelheden aangevoerd. De prijs schommelde hier tussen 19 en 40 fr volgens de grootte en de kwaliteit. Heilbot hebben we in lange tijd niet meer zo veel gezien. De prijs lag op een zeer behoorlijk peil en varieerde tussen 69 voor de grootste (94 kg) en 120

fr voor de mooiste sortering. Schotse schol was goedkoop, hondstong kreeg rond de 25 fr en leng ging weg tegen 24 fr het kg. Blauwe leng kreeg tot bij de 40 fr. Voor de schaat werd ook zeer veel geld gegeven, de prijs ging tot 55 fr.

STIJGENDE KABELJAUWPRIJS

De vaartuigen welke vrijdag met kabeljauw en gul kwamen verkopen hadden dit keer ongelijk. De shelfcod kabeljauw viel die dag terug tot 25 fr, nadien werd er weer tot 37 fr het kg voor betaald. De gullen noteerden rond de 20 à 23 fr, maandag en dinsdag werd van van 25 tot 33 fr betaald. De vangsten op zich zelf waren ook niet erg omvangrijk zodat het dit keer geen te beste resultaten werden. Uitgenomen dan voor de schepen die woensdag aan de afslag waren en meer dan 900 bennen losten. Toen kregen de gulprijzen echter een forse klap. De grote soorten zakten met 250 fr per ben, de kleine soorten daalden met 500 fr de ben.

GEVARIEERDE

KANAALVANGSTEN

Behalve de twee bokkenvisseren moesten de 4 andere schepen die van het Kanaal kwamen verkopen, het hebben van hun verschillende vissoorten. Vlaswijting, staart, rog, gul en zonnevis waren hier nogal opgemerkte soorten. Zonnevis die de laatste weken duidelijk meer aan gevoerd wordt en dan ook terugviel tot rond de 60 fr. het kg. Roggen waren er eerder weinig, de prijzen liegen er niet om en varieerden van 38 fr voor kleine gladrog tot 62 fr voor grote rog. Mooie rode knorhaan kreeg tot 40 fr en de vlaswijting schommelde tussen 25 en 32 fr. De tongen kregen van 86 voor de slips naar 165 voor de zeer schaarse driekwartsortering. Lappen stegen weer tot 126 fr, grote tong tot 141 fr en

HODI STRAALBUIZEN ZALTBOMMEL

tel. 00-31-4180-2654

bloks tot 150 fr. De voor/kleine sortering zakte tot 116 fr en de kleine tong kreeg dinsdag op het laatste nog amper 96 fr. Minder belangstelling dan gewoonlijk vanwege de uitvoer was oorzaak van deze prijsdaling. De opbrengsten van de Kanaal schepen lagen tussen 275.000 en 482.000 fr. dit laatste cijfer voor de Z.34.

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was opnieuw niet zeer groot, nochtans werd er meer vis gelost dan de vorige weken. Vooral op de maandagmarkt was de aanvoer vrij groot. De overgrote meerderheid van de vaartuigen waren afkomstig van de Noord. De tongsoorten waren, gezien hun geringe aanvoer, zeer renderend in afname. De grotere soorten schommelden tussen de 132 en de 157 fr het kg, de fruits van 146 tot 157 fr. De middensoorten met de schone kleine en de kleine van 115 tot 176 fr. De kleinste slag met de Tp en de slips lagen tussen de 80 en de 116 fr. Het waren vooral de grotere soorten die gelost werden, alleen het Kanaal gaf een weinig kleinere tongsoorten. De tarbot en de grietsoorten gingen eveneens vlug van de hand, met prijzen die schommelden tussen de 100 en de 160 en de 70 en de 101 fr het kg. De markt was vrij goed voorzien van pladijs, de prijzen lagen tussen de 10 en de 25 fr het kg. Het waren hoofdzakelijk, derde en vierde slag pladijssoorten die gelost werden. De ronde vis werd vooral gelost door de spanvisseren. De kabeljauw lag rond de 30 fr het kg en de verschillende gulsoorten tussen de 13 en de 27 fr. De roggevis was en bleef duur in afname. De afname was dan ook zeer hoog, tussen 24 en 50 fr. het kg. Van de wijtingssoorten waren alleen de grote in trek, van 22 tot 28 fr. Een partij zeehaaien bekam van 20 tot 28 fr. De steenschol en de schotse schol van het Kanaal van 11 tot 36 fr. De 13.500 kg zeekeeftjes behaalden van 2.370 tot 2.750 fr voor de grote, van 1.250 tot 1.500 fr voor de midden en van 950 tot 990 fr voor de kleinste. De gemiddelde prijs lag rond de 58 fr.

De ruim 20.000 kg garnalen ondergingen deze week een gevoelige prijsdaling, niet zozeer de eerste bennen want deze bekamen van 100 tot 136 fr, maar de volgende bijbennen die slechts 30, 20 en zelfs op de dinsdagmarkt tot 7 fr het kg daalden voor de laatste ben.

Het wordt tijd dat men de zeefde gebruikt!

**Publiciteit in
HET VISSERIJBLAD
doet Uw
zakencijfer stijgen**

GARNAAL AAN MINDER HOGE PRIJZEN

Waar eind voorgaande week nog zeer hoge prijzen betaald werden voor de garnaal (zaterdag van 85 naar 125 fr) ging vanaf maandag

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

2- 8	6	52.500	1.247.148
5- 8	11	159.400	4.052.416
6- 8	8	136.350	3.331.529
7- 8	2	48.500	888.160
	27	396.750	9.519.253

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

31- 7	7	296	32.117			
1- 8	3	164	17.887			
2- 8	9	595	55.642	66.—	128.—	
3- 8	14	720	73.871	85.—	125.—	
4- 8	1	40	4.000			100.—
5- 8	12	821	70.681	68.—	108.—	
6- 8	14	1.209	89.451	65.—	89.—	
			343.649			

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

1- 8	7	51.373	1.728.640			33,33
2- 8	7	24.433	1.055.280			43,46
5- 8	14	106.948	3.229.918			30,20
6- 8	3	21.532	746.920			34,68

WAARVAN TONGEN

1- 8	5	1.379	210.450			152,84
2- 8	5	1.699	260.240			153,29
5- 8	10	6.360	854.850			134,41
6- 8	3	1.140	176.870			155,14

KREEFTAAANVOER TE ZEEBRUGGE

1- 8	3	6.390	523.550			81,59
2- 8	2	4.115	321.440			78,47
5- 8	2	5.750	344.710			59,94
6- 8	1	3.264	188.150			57,64

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

1- 8	25	4.445	358.662	38.—	132.—
2- 8	35	6.576	473.615	25.—	131.—
5- 8	35	6.086	420.801	20.—	136.—
6- 8	34	7.286	322.776	7.—	102.—

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

1- 8	6	363	30.951	69.—	106.—
2- 8	5	255	22.756	74.—	100.—
3- 8	4	157	15.905	93.—	107.—
6- 8	6	417	31.336	65.—	90.—
7- 8	6	306	21.809	69.—	77.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

2- 8	3	5.808	208.404
5- 8	2	1.226	112.795
7- 8	9	27.470	689.566

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 1-8-1974

O.288, IJsland
O.236, IJsland
O.318, IJsland
O.309, Noordzee
O.135, Noordzee
O.303, Noordzee
O.127, Noordzee
O.181, Kanaal
O.172, West
O.284, West

VRIJDAG 2-8-1974

O.231, Noordzee
O.254, Kanaal
Z.499, Kanaal
Z.418, Kanaal

ZATERDAG 3-8-1974

Z.176, Noord
O.198, Kanaal

MAANDAG 5-8-1974

O.243, Noord
N.3, Noord
N.738, West

DINSdag 6-8-1974

O.369, Noordzee
O.141, Noordzee
O.285, Noordzee
O.239, Noordzee
O.279, Noordzee
Z.598, Noordzee

WOENSDAG 7-8-1974

O.114, Noord
O.180, Kanaal
N.422, West

OOSTENDE

VRIJDAG 2-8-1974

WEST				
N.422	7	85	—	112.130
N.738	8	145	—	204.620

NOORDZEE				
O.141-369	12	460	—	515.058
O.239-285	12	360	—	374.970

MAANDAG 5-8-1974

IJSLAND				
O.202	18	1100	—	1.122.550
O.282	18	560	—	570.976
O.129	18	500	—	552.680

NOORDZEE				
O.279-Z.597	3	76	—	119.920
N.752-O.123	10	290	—	414.600

NOORD				
O.14	10	200	—	232.510
KANAAL				
O.159	17	180	—	275.310
Z.502	16	80	2600	462.660

WEST				
O.69	10	150	—	237.260

DINSdag 6-8-1974

IJSLAND				
O.317	18	1350	—	1.325.212
NOORDZEE				
N.719-705	11	360	—	461.890

KANAAL				
O.120	11	365	—	431.710
O.66	10	200	—	309.032
Z.34	17	120	2600	482.430

WEST				
O.224	12	160	—	215.770
N.720	9	90	—	89.970

WOENSDAG 7-8-1974

NOORDZEE				
O.35-Z.38	12	960	—	888.160

NIEUWPOORT

VRIJDAG 2 AUGUSTUS 1974

N.730	42.561	N.736	88.001
N.591	77.842		

Een «goeie» 100 bennen vis met 800 kg. tongen werden gelost. Een Westvisser zorgde voor de gullen en de variatie! De tongen werden gekocht aan 125 F. voor de kleinste soort, terwijl de 3de en 4de opliepen tot 120 en 175 F.! Slechts enkele kopen kabeljauw welke rond de 45 F. of 2.200 F. de benne verkocht werden. De andere gulle soorten van 1.750 tot 1.550 voor de filé's. Platvis: grote en drielingen rond de 2.000 F. de benne. Visjes 720 F. Zeehonden 1.000 F. Speerhaaien waren niet op de markt, en de zandhaaien kregen slechts de opvangprijs (240 F.). Rogsoorten in kleine hoeveelheden op de markt, kenden altijd de gewone prijs, t.t.z. van 40 à 46 F. de kg.! De variatie tarbotjes, grietjes, zonnevis en rode soldaten, werden duur gekocht!

MAANDAG 5 AUGUSTUS 1974

N.590	98.513	N.788	14.282
-------	--------	-------	--------

Twee vangsten waarvan één vaartuig 550 kg. tongen kon op de markt zetten, met 10 andere bennen vis en één kustvisser. De weinig andere vissoorten werden duur verkocht. De tongen van 118 F. voor de kleine tot 173 voor 3de en 4de soort.

Geen garnaalschepen in zee, door 't stormweder!

DINSdag 6 AUGUSTUS 1974

Zes garnaalschepen verkochten

417 kg. garnaal, dit van 65 F. à 90 F. de kg.

N.346	79.583	N.345	60.659
N.761	59.783	N.579	156.212
N.765	90.419	N.710	76.577
N.723	148.146	N.788	9.329
N.805	8.858		

Ruim 500 bennen vis, met 1.000 kg. tongen werden gelost. Keus was er nu eenmaal genoeg, zowel voor koopjes tarbot, griet, dus van vis, als voor de andere vissoorten. Alle soorten van de West waren «present», maar in grootste mate: gullen, wijting, speerhaaien, roggen en platvis.

Een algemeen marktoverzicht geven, is toegeven dat er een algemene prijsdaling zich heeft voorgedaan, en dit voor alle soorten, ook tongen inbegrepen! De reden? Volgens handelsmiddelen: praktisch geen vraag vanuit het binnenland en voor de export (Boulogne-Parijs) geen bestelling: vakantie en het hinterland leeg gelopen!

De prijzen zijn zeker niet alarmerend, maar we zijn hoger gewoon!

Zo kregen de tongen van 98 F. voor de kleinste soort, tot 162 voor de 3de en 156 voor de 4de. In het begin van de markt kon nog 120 tot 183 F. opgetekend worden. Kabeljauw werd verkocht aan 2.000 en 2.200 F. De grote gullen van 1.800. De andere gulle soorten 1.300 en 1.050 F. De filé-gulletjes 1.010 tot 970 de benne. Platvis: grote 1.350, drielingen van 1.500 tot 1.600 F., visjes 700 à 800 F.! Speerhaaien: 1.050 F. Grote wijting: rond de 1.100 F., kleine van 450 à 500 F. Grote rode soldaten 2.200 F. de benne, middenslag 1.500 F. Keilroggen 2.050, ruige moerroggen 1.900, tilten 1.840.

Zo was de middenweekmarkt!

Woensdag! weinig garnaal te knippen! Slechts 306 kg. van 6 vaartuigen, van 69 F. tot 77 F. de kg.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 9 AUGUSTUS 1974

KANAAL: O.83 (3.000 tong, 110 vis, waarvan 5 rare vis, 30 gutvis, 30 rog, 45 zeehond).

O.128 (150 kg. tong, 140 vis)
NOORDZEE: O.275, O.206 (420 b., waarvan 100 shelfcod, 200 kabeljauw, 90 gul, 30 haai).

N.706, O.306: 420 b. vis.
Z.509, Z.562: 1.000 b. vis, waarvan 150 shelfcod, 125 kabeljauw, 650 gul, 50 schelvis en totten, 15 steenschol, 10 meiden.

N.40-N.41: 400 b., waarvan 80 shelfcod, 200 kabeljauw, 90 gul, 30 varia.

MAANDAG 12 AUGUSTUS 1974

IJSLAND: O.316.
KANAAL: O.118, O.182.
NOOP HEAD: O.217
NOORDZEE: O.312, Z.452, O.309, O.135, O.303, O.127 (500 b.).
WEST: O.172, O.284.

DINSdag 13 AUGUSTUS 1974

KANAAL: O.229
WEST: N.738.

WOENSDAG 14 AUGUSTUS 1974

KANAAL: O.134, O.72 (vermoedelijk).

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	5-8-1974	6-8-1974
Schelvvis	34.—41.60	25.40—
Groot	25.40-28.—	21.—21.80
Midde	11.40-16.—	19.—
Klein	25.—26.60	—
Kabeljauw	25.40-25.80	23.40—
Gul	22.—	—
Wijting	47.—53.60	51.—
Schaat	22.60-28.—	18.40-20.40
Zeebaars	21.40-40.—	22.—40.20
Leng	6.—9.80	8.—10.—
Schartong	72.—112.0	61.—111.0
Heilbot	12.20-21.—	13.80-19.—
Koolvis	7.—24.40	23.—
Hondstong	28.—31.40	33.20—
Zeewolf	73.80-116.0	—
Staart	—	—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	5-8-1974	6-8-1974	7-8-1974
Lappen	121.4—	126 —	—
Grote	140 -141.6	141 —	—
3/4	159.8-162.2	165.8—	—
Blok	141.4-146	143.4-150	—
voor-kleine	119.8-120	116 -126.2	—
kleine	107.2—	103.4—	—
slips	103.2—	96.40—	—

Zeebrugge

Soorten	5-8-1974	6-8-1974	7-8-1974
grote	132 -137	137 -142	—
blok	146 -149	157 —	—
fruit	160 -163	180 —	—
schone kleine	141 -153	176 —	—
kleine	115 -124	133 —	—
tout petit	96, -101	116 —	—
slips	80, -86, —	102 —	—

Nieuwpoort

Soorten	5-8-1974	6-8-1974	7-8-1974
Tong I	147 —	—	134 —
Tong II	164 —	—	150 -156
Tong III	173 —	—	162 -183
Tong IV	164 -171	—	155 —
Tong V	154 —	—	139 -120
Kleine	119 —	—	98, -120

PLADIJS

Oostende

Soorten	5-8-1974	6-8-1974	7-8-1974
Grote	30, —	29, -29.40	—
grote iek	—	23, —	—
kleine iek	31.80 —	24.40 —	—
derde slag	32, —	32, —	—
platjes	19, —	16, -22, —	—

Zeebrugge

Soorten	5-8-1974	6-8-1974	7-8-1974
I	17, -22, —	25, —	—
II	18, -21, —	24, -25, —	—
III	18, -20, —	21, -24, —	—
V	17, -24, —	22, -24, —	—
IV	10, -19, —	15, -19, —	—

Nieuwpoort

Soorten	5-8-1974	6-8-1974	7-8-1974
Moelen	49, —	—	27, —
grote pladijs	40, —	—	20, -28, —
drielingen	32, -42, —	—	16, —
platjes	—	—	—

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 2-8-1974

Z.599	10	100	100	142.710
B.604-Z.581	11	150	—	257.490
Z.408	8	20	500	144.940
Z. 25	8	20	250	112.260
Z.542	11	180	100	251.540
Z.578	8	60	200	146.340

MAANDAG 5-8-1974

Z.518	8	220	500	305.000
Z.564	8	40	500	147.830
Z.262	10	140	300	310.562
Z.533	8	120	—	197.230
Z.421-584	12	600	—	648.220
Z.537	10	40	450	160.480
Z.462	16	27	1200	489.746
Z.465	8	180	100	262.000
Z.600	—	200	—	210.010
Z.588	8	40	250	81.610
Z.580	8	70	400	129.580
Z.596	8	80	—	75.250

DINSDAG 6-8-1974

Z.516	8	140	500	244.340
Z.500	11	180	—	223.990
Z.424	8	200	400	278.590

WOENSDAG 7 AUGUSTUS 1974

Z.14	7	1.200	110	280.150
Z.505	7	200	20	61.480
Z.429	8	900	40	221.730
Z.348	10	100	100	155.540
Z.559	10	50	160	290.960
Z.507	7	500	40	225.830
				1.235.690

DONDERDAG 8 AUGUSTUS 1974

Z.108-331	11	—	400	427.380
Z.573	10	50	190	261.615
Z.427	10	—	130	182.210
				871.205

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE - DOVER/ FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten

voor de week van 11 tot 18 aug.
Afvaarten uit Oostende naar Dover
Western Docks :
— Alle dagen te 00u45 (x), te 07u40 (x), te 10u15, te 14u45(x), te 15u45 en te 18u10(x).
— Op 11, 16 en 17.8.1974 bijkomende afvaart te 09u50.
Afvaarten uit Dover Western Docks
— Alle dagen te 01u10 (x), te 09u00 (x), te 11u00, te 13u00 (x), te 16u50 en te 19u35(x).
— Op 11, 16 en 17.8.1974 bijkomende afvaart te 16u00.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:
— Alle dagen te 01u20(x), te 04u20 (x), te 07u20(x), te 10u20(x) te 13u20(x), te 16u20(x), te 19u20(x) en te 22u20(x).
— Op 11, 12, 16 en 17.8.1974 bijkomende afvaart te 09u15(x).

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
— Alle dagen te 01u15(x) en te 05u05(x).
Afvaarten uit Dover Eastern Docks
— Alle dagen te 00u20(x), te 03u20 (x), te 06u20(x), te 09u20(x), te 12u20(x) te 15u20(x), te 18u20(x) en te 21u20(x).
— Op 11, 12, 16 en 17.8.1974 bijkomende afvaart te 14u15(x).

Afvaarten uit Folkestone:
— Alle dagen te 19u30(x) en te 23u45(x).
(x) ook voertuigen.

West-Vlaamse scheepswerven

N.V.

A. VANDER CRUYSSSE

LEGEWEG,

8020 OOSTKAMP

TEL. 050/33.33.60

PRIV. 050/31.34.42

NIEUWBOUW

VISKOTTERS

(7606V)



VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort
	5-8-1974	5-8-1974	6-8-1974	6-8-1974	7-8-1974	7-8-1974	7-8-1974
Tarbot : groot (123)	130,2	160	123,6	160			150
midjel (123)	100 -112	68, -100	102	80, -150			130
klein (123)	82, -90,	48, -	89,20	60, -			100
Griet : groot (123)	74, -	85, -	59,80	101, -			70, -100
midjel (123)		70, -	49,40	88, -			
klein (123)		60, -	32, -	60, -			
Schelvis : groot	32, -	19, -24,					
midjel	21,80-32,	13, -15,	22, -				
klein	14,40-22,	13, -	7,20-19,		14, -16,		
Heek : groot	58,40		38, -				
midjel	30, -	17, -25,					
klein	17, -19,						
Lom							
Leng	24, -25,60		22, -23,80				
Rog (1)	39,40-58,60		21, -60,				
Kellrog (123)	46, -59,		59, -62,				42, -
Rog (23)		40, -50,					45, -
Tilt (23)		27, -50,					38, -
Scherpstaart (23)		48, -					42, -
Halve mans (23)		19, -		44, -			37, -
Teelt (2)		18, -		44, -			37, -
Katrog (2)		12, -		24, -			35, -
Kabeljauw	23, -35,40	30, -	25,80-37,20		21,60-29,60		40, -42,
Gul (groot)		24, -28,					
Gul (middel)		26, -	13,60-30,60	27, -28,	14, -25,80		20, -36,
Gul (klein)		20, -		13, -			
Hozemondhamme	71, -122,2		66, -124,8				
Witling : groot	6, -	22, -25,	25,40	26, -28,	22, -		22, -
klein	9,60	10, -11,	9,80	14, -	13,80		9, -10,
Schar	17, -20,	10, -15,	15,40-24,	12, -13,		30, -35,	8, -20,
Steenchof	18, -44,20	10, -36,	26, -36,60		51,80		
Zeehaai	21, -23,60	9, -28,	22,60-25,40	20, -24,	18, -	15, -	20, -
Zeehaai	15,40		11,20-16,				
Doornhaai							
Pieterman							
Makreel							
Horsmakreel							
Zeekreeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)	45, -48,						
Kongeraal	16, -18,						
Schartong	17, -34,		21, -32,40				
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaai			59, -				
Steenholk	10, -12,		10,20-10,80				
Heilbot							
Koolvis							
Steur							
Zeewolf			33,60				
Poillak	27,60-31,		23,20-29,40				
Zonnevis	60,60-64,		59,40-61,				
Koningsvis			90, -				
Vlaswijting							
Zeeduivel		68, -100					
Schotse schof		11, -31,					
Zeehond		7, -10,				32, -	18, -
Bot							
Rode Poon (roobaard)			18,40			34, -	30, -
Grauwe Poon (knorh.)	13,40		11, -		12, -		5, -10,
Rode Knorhaan	18,60-41,		17,40-30,				
Posten							
Langoesten (midden)							
(klein)							

Lees "HET VISSERIJBLAD"

N E D E R L A N D

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt 31 juli werd in IJmuiden aangevoerd: 1160 kg tong; 11 kisten tarbot en griet; 184 kisten kabeljauw; 187 kisten wijting; 7 kisten schelvis; 125 kisten schol; 40 kisten schar; 1633 kisten haring; 116 kisten makreel; 292 kisten varia.

Prijzen in guldens: Per 1 kg: grote tong 10.87; grootmiddel tong 11.21; kleinmiddel tong 10.86-9.80; tong één 10.11-9.09; tong twee 7.68-7.00; tarbot 9.75-9.38.

Per 40 kg: pilchards 17.40-15.20; tarbot 297-164; griet 168-109; kabeljauw twee 128-96; kabeljauw drie 122-88; kabeljauw vier 120-92; kabeljauw vijf 118-66; schelvis vier 75-57; schol één 32-86; schol twee 134-86; schol drie 32-86; schol twee 134-86; schol drie 102-99; schol vier 80-61; wijting drie 59-44; wijting vier 46-45; haring één 48-31; makreel één 57-50; makreel twee 39-38; makreel drie 25-18; schar 63-37; horsmakreel 13-7.20; bot 24-16; rode poon 72-66; rode poon vier 22; poontjes 36-28; steenbolk 50; haai 92; harders 90.

De besommingen waren: KW 214 f 12.800, SCH 25 f 1600, SCH 28 f 6700, SCH 171 f 59.600, VL 1 f 1200, VL 7 f 600 EB 28 f 2700, TH 24 f 16.700, UK 17 f 4200, UK 48 f 4400, UK 245 f 1400, VD 9 f 1400, VD 15 f 1200, VD 20 f 800, VD 25 f 1300, HD 5 f 3400, Spanvisers: UK 78 en UK 107 f 850, UK 200 en UK 234 f 3900.

Aan de donderdagmarkt van 1 oogst werd aangevoerd: 1625 kilogram tong; 10 kisten tarbot en griet; 164 kisten kabeljauw; 23 kisten schelvis; 118 kisten wijting; 270 kisten schol; 46 kisten schar; 854 kisten haring; 30 kisten makreel en 34 kisten diversen.

Per 1 kg: grote tong 11.18-10.46; grootmiddel tong 11.47-10.95; kleinmiddel tong 10.99-10.09; tong één 8.96-8.14; tong twee 6.89-6.19; tarbot 10.01-9.70; zalm 11.76.

Per 40 kg: steenbolk 62; schelvis vier 75-42; tarbot 288-149; griet 187-60; kabeljauw één 114-80; kabeljauw twee 120-81; kabeljauw drie 122-102; kabeljauw vier 112-102; kabeljauw vijf 126-84; schol één 98-92; schol twee 98-91; schol drie 94-78; schol vier 75-67; wijting drie 63-40; wijting vier 34; schar 34; haring één 40-33; 20; makreel één 57; makreel twee 31-24; tongschar 133-122 haai 94-84; rode poon drie 103; rode poon vier 47; bot 27-14; horsmakreel 17.

De besommingen waren: KW 51 f 14.000, KW 121 f 7.400; KW 153 f 6.100; SCH 10 f 6.800, VD 6 f 4600; GO 2 f 14.900, UK 17 f 1.300, UK 18 f 5.900, VL 121 f 121; VL 131 f 440, VL 153 f 110 VL 7 f 350, UK 47 en UK 163 f 30.000.

Aan de vrijdagmarkt 2 oogst werd aangevoerd: 7740 kg tong; 76 kisten tarbot en griet; 344 kisten kabeljauw; 1 kist koolvis; 157 kisten schelvis; 965 kisten wijting; 1154 kisten schol; 1117 kisten schar; 4563 kisten haring; 548 kisten makreel; 116 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg: grote tong 11.50-10.62; grootmiddel tong 11.53-10.73; kleinmiddel tong 10.63-9.87; tong één 9.36-8.69; tong twee 6.85-6.19; tarbot 9.91-8.80; zalm 12.19-11.49.

Per 40 kg: Haai 82-65; poonjes 38-29; bot 20-14.50; horsmakreel 20-17; rode poon 112-56; hake 142-80; tongschar 156-72; tarbot 296-112; griet 188-66; kabeljauw één 92-80; kabeljauw twee 112-90; kabeljauw drie 140-90; kabeljauw vier 112-90; kabeljauw vijf 116-67; witte koolvis drie 90; schelvis één 88; schelvis twee 120-102; schelvis drie 112-88; schelvis vier 84-49; schol één 84-72; schol twee 92-73; schol drie 92-63; schol vier 88-64; wijting drie 50-35; wijting vier 50-34; haring één 42.40-29.60; makreel één 62-45; makreel twee 33-17.60; makreel drie 19.20-17.60; schar 56-38.

De besommingen waren: VL 7 f 590,—; VL 34 710,—; VL 131 160,—; VL 110 220,—; KW 49 22.000,—; KW 117 33.000,—; KW 135 3600,—; KW 152 18.000,—; KW 185 13.000,—; KW 213 600,—; VD 9 250,—; VD 15 1.080; VD 20 720,—; VD 46 8.500,—; VD 89 9900,—; VD 115 1100,—; VD 243 14.600,—; EB 28 1400,—; HD 5 1180,—; UK 17 1300,—; UK 18 1350,—; UK 48 1800,—; UK 137 6600,—; UK 138 5000,—; UK 218 8400,—; WR 68 4400,—; Spanvisers: VD 53 en VD 180 f 600,—; UK 200 en UK 234 1480,—; UK 128 en UK 142 33.700,—; UK 141 en UK 271 34.000,—; UK 141 en UK 271 34.000,—; UK 208 en UK 236 12.100,—.

Aan de maandagmarkt van 5 oogst werd aangevoerd: 9.200 kg tong; 117 kisten tarbot en griet; 1291 kisten kabeljauw; 132 kisten koolvis; 196 kisten schelvis; 1854 kisten wijting; 2962 kisten schol; 221 kiste nschar; 38 kisten hake; 4006 kisten haring; 616 kisten makreel en 102 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg: grote tong 12.27-10.08; grootmiddel tong 12.29-10.11; kleinmiddel tong 10.02-9.12; tong één 8.74-8.30; tong twee 6.38-5.73; tarbot 8.73-8.29.

Per stuk: koningsvis 76.

Per 40 kg: tarbot 276-112; griet 181-80; kabeljauw één 84-66; kabeljauw twee 81-70; kabeljauw drie 98-78; kabeljauw vier 94-78; kabeljauw vijf 82-61; koolvis vier 44; schelvis één 98-64; schelvis twee 94-61; kabeljauw drie 96-62; schelvis vier 92-55; schol één 82-74; schol twee 82-63; schol drie 73-62; schol vier 73-55; wijting drie 51-22; wijting vier 41-18; makreel één 54-29; makreel twee 23-17.60; makreel drie 26; haring één 39.80-22; schar 52-22; hake één 140-98; hake twee 100-86; hake drie 80-70; poontjes 26-5; krab 19-15.50; mosselen 35; steenbolk 14; haai 92-82; hammen 180-130.

Aan de maandagmarkt van 5 oogst werd besomd door de HD 79 f 16.400, KW 22 f 25.700, 24 f 24.200, 25 f 28.800, 29 f 15.000, 51 f 6.600, 87 f 8.500, 88 f 19.500, 103 f 8.900, 141 f 21.000, 149 f 14.600, 175 f 21.000, 178 f 9.200, 185 f 5.900, 189 f 18.800, 194 f 7.300, 210 f 10.000, 214 f 14.500, 215 f 23.000, 217 f 11.800, 221 f 19.700, 226 f 26.000, SCH 117 f 11.700, 256 f 15.000, VL 7 f 930, 110 f 300, 112 f 1.480, 131 f 760, 153 f 510, IJM 18 f 18.000, 23 f 31.000, 44 f 18.000, 154 f 13.000, VD 20 f 1.000, WR 44 f 11.000, 45 f 8.300, 175 f 7.500, GK 606 f 63.700 (IJS), KW 44 en KW 85 f 15.500, 33 en 180 f 3.900.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 29 juli tot en met 3 augustus 1974

Hoewel de visserij voor de kleinere kotters op de visgronden dicht bij de kust nog bepaald geen grote resultaten opleverde, was er desondanks in de afgelopen week toch een kleine opleving waar te nemen.

Dit resulteerde in een dagelijkse aanvoer van een vijftiental kotters.

Voor de grote weekkotters bleken de visgronden- en daarmee de besommingen zoals gebruikelijk rond deze tijd van het jaar erg verspreid te zijn.

Hierdoor ontstonden dan ook nog al vrij grote verschillen in aanvoer- en besomming van gelijkwaardige schepen, met een variatie van ruim f 10.000,— tot rond de f 25.000,—.

Wisten enkele kotters nog bijna 2.500 kilogram tong te vangen, met als consequentie weinig «bijvis», de hoogste besommer bracht slechts 817 kg tong mee, maar had wel rond de 12.500 kg bijvis, voor een totaalbesomming van ruim f 36.500,—.

Opmerkelijk was dat een belangrijk gedeelte van de aangevoerde tong, bestond uit de kleinste sortering, soms zelfs tot ruim 40 t.h. van de vangst, enkele maanden terug was de verhouding net omgekeerd.

Uiteraard had dit echter invloed op de prijs die voor deze soort werd betaald, rond de f 6,30 per kilo, terwijl voor de grotere soorten ruim boven de f 10,— per kilogram werd afgedrukt.

De schol was eveneens behoorlijk aan de prijs en varieerde van rond de f 85,— per kist voor de grote soorten tot rond f 65,— per kist van 40 kg. voor de kleinste sortering.

De gemiddelde tongprijs per aangevoerde kilogram, liep vaak door de grote verschillen in sorteering ver uiteen, en bewoog zich afhankelijk hiervan tussen de f 7,50 en f 9,75 per kilogram gemiddeld.

Door 98 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

60.571 kg	TONG	f 509.111,03	van f 1199	f 616
9.999 kg	TARBOT	f 55.493,42	van f 1023	f 262
2.932 kg	GRIET	f 8.560,92	van f 399	f 177
129.685 kg	SCHOL	f 231.912,29	van f 220	f 128
9.748 kg	SCHAR	f 11.994,44	van f 156	f 055
4.235 kg	WIJTING	f 4.775,53	van f 190	f 096
6.800 kg	KABELJAUW	f 13.717,52	van f 325	f 099
9.860 kg	BOT	f 5.959,27	van f 072	f 029
3.015 kg	POON	f 2.385,78	van f 146	f 051
1.113 kg	HARDER	f 2.750,29	van f 272	f 229
528 kg	TONGSCHAR	f 1.027,29	van f 255	f 106
490 kg	MAKREEL	f 265,00	van f 096	f 044
260 kg	STEENBOLK	f 296,63	van f 155	f 065
255 kg	SCHELVIS	f 524,25	van f 214	f 155
825 kg	DIVERSEN	f 2.031,54		
240,316		850.805,20		

D. VERBEKE

★ SCHEEPS- EN BOUWSCHILDERWERKEN

★ ZANDSTRAALWERKEN

★ BEHANG EN BEVLOERING

★ KENITEX MUURBEKLEDING
MET 10 JAAR TOTALE WAARBORG

Weidestraat 346

8320 BRUGGE 4 (Assebroek)

Tel. 33.80.61

(8884N—7519V)

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

**De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :
Een punt is ÉÉN FRANK waard !**

KNIELAARS	225 pt.	250 fr.	JUMPERS blauw goed		
LAARS gevoerd met wol	385 pt.	385 fr.	small en medium	215 pt.	245 fr.
DIJLAARS vr.	545 pt.	595 fr.	large	220 pt.	250 fr.
HEUPLAARS vr.	575 pt.	625 fr.	extra-large	230 pt.	260 fr.
OVERALL blauw goed - maat 50 tot 56			ZUIDWESTER (lange kap)	165 pt.	190 fr.
	440 pt.	485 fr.	OLIE-HEMD zonder kap	570 pt.	640 fr.
maat 58			met kap	670 pt.	760 fr.
	510 pt.	555 fr.	OLIESCHORT	290 pt.	325 fr.
BROEK blauw goed	220 pt.	245 fr.	OLIEBROEK met bretels	365 pt.	420 fr.
VEST blauw goed - maat 48 tot 56			GUTTERS	50 pt.	60 fr.
	235 pt.	260 fr.	AIRCOAT BROEKEN		
maat 58			broeken met bretel		
	250 pt.	275 fr.	maat 42 - 56	565 fr.	615 fr.
BROEK met borststuk - maat 48 tot 56			58 - 60	620 pt.	675 fr.
	275 pt.	305 fr.	JUMPERS aircoat	425 pt.	455 fr.
maat 58					
	315 pt.	350 fr.			

Deze punten zijn ALLEEN om te zetten bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, bij HAND IN HAND ZEEBRUGGE, of ten kantore van de REDERSCENTRALE ter vismijn van Nieuwpoort.

S. C. A. P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
Tel. 059/70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

HAND IN HAND

REDERSKAAI, ZEEBRUGGE
Tel. 050/54.41.17

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



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

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
H. BAELSKAAL 30, OOSTENDE — TEL. 059/70.77.13 - 14

BUREEL
VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

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

Het gamma omvat volgende mappen :

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

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

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

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

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

(668SW—7937N—7436V)

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80.11.01
(7390V)

REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD

hulp in nood s v

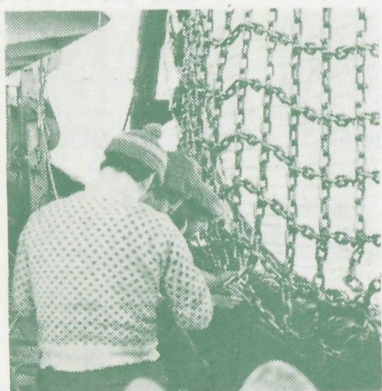
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

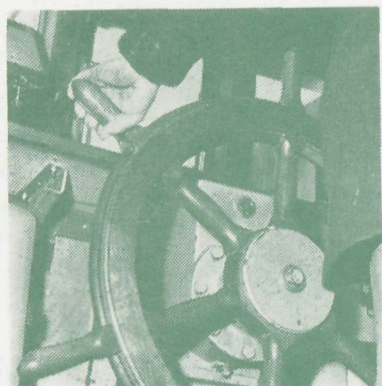
oostende

Tel. (059) 716.89

Telex : hunood 192.29



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



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



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