



VAKBLAD
VOOR DE
BELGISCHE
ZEEVISSERIJ
39e JAAR

VERSCHIJNT WEKELIJKS

HET VISSERIJBLAD

VRIJDAG 9 NOVEMBER 1973 — PRIJS 20 F — Nr 45

BESCHERMKLEDIJ voor VISSERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN ONDERSTAANDE KLEDIJ BEKOMEN. EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD :

KNIELAARS	200 pt	JUMPERS blauw goed	195 pt
LAARS gevoerd met wol	350 pt	small en medium	200 pt
DIJLAARS	490 pt	large	205 pt
HEUPLAARS	520 pt	extra-large	205 pt
OVERALL blauw goed	maat 50 tot 56 395 pt	JUMPERS aircoat	385 pt
maat 58	455 pt	ZUIDWESTER (lange kap)	165 pt
BROEK blauw goed	200 pt	OLIE-HEMD zonder kap	510 pt
VEST blauw goed - maat 48 tot 56	210 pt	met kap	600 pt
maat 58	230 pt	OLIESCHORT	260 pt
BROEK met borststuk	maat 48 tot 56 250 pt	OLIEBROEK met bretels	365 pt
maat 58	285 pt	GUTTERS	45 pt
		AIRCOAT BROEKEN	
		broeken met bretel	
		maat 42 56	510 pt
		58 60	560 pt

De punten zijn uitsluitend om te zetten bij SCAP, Hand in Hand Zeebrugge of de Rederscentrale (Vismijn) te Nieuwpoort.



DUFFLE COATS gevoerd

1.535 fr.

1.655 fr.

Ook nog in deze magazijnen te verkrijgen aan zeer goedkope prijzen

KEUKENHANDDOEKEN blauw	42 fr.
Prachtige KEUKENHANDDOEKEN	
Cristal	31 fr.
Boilo	28 fr.
SPONSHANDDOEKEN blauw	27 fr.
VAATDOEKEN	10 fr.
Radical DETERGENTZEEP - 1 liter	25 fr.
HEMPELS VERF - alle kleuren	116 à 125 fr.
REGENKLEDIJ (broek en vest)	450 fr.
WOLLEN DEKENS	290 fr.
MESSEN PIJKENAAS	119 fr.
PRISMAKIJKERS	1.450 fr.
REDDINGSVESTEN	560 en 715 fr.
UURWERKEN met stuurwiel	2.200 fr.
BAROMETER met stuurwiel	1.800 fr.
UURWERKEN elektrisch	1.600 fr.
BAROMETER	1.500 fr.
DUFFLE COATS grijs en groen	1.250 fr.
echte engelse, blauw	1.250 fr.
extra	1.380 fr.
WERKSCHOENEN - anti-slip & versterkte top	
laag model	575 fr.
hoog model	575 fr.

In deze prijzen is de B.T.W. niet begrepen

Alle aannemers, industriëlen en werkgevers die aan hun volk werkkledij moeten geven, kunnen voortaan, aan zeer voordelige prijzen, die aanschaffen bij de Rederskoöperatieven.

zich wenden :

S. C. A. P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
Tel. 059/729.51 - 709.31 - 709.32

HAND IN HAND

REDERSKAAI, ZEEBRUGGE
Tel. 050/541.17

SLOOPPREMIE ZONDER NIEUWBOUWVERPLICHTING IS ER DOOR

De Rederscentrale heeft reeds in het verleden aangedrongen opdat naast de gewone slooppremieregeling MET nieuwbouwverplichting, er ook, al was het maar tijdelijk, een slooppremie zou worden toegekend ZONDER nieuwbouwverplichting.

Dit initiatief moet worden gezien zowel in het perspectief van de sanering van de visserijvloot in het algemeen als van het bemanningsvraagstuk in al zijn aspecten.

Het is inderdaad zo dat verschillende reders, eigenaars van oudere niet meer renderende vaartuigen, toch nog hun vaartuig willens nillens verder blijven exploiteren, met de gevolgen daaraan verbonden.

Dergelijke vaartuigen vereisen bovendien de volledige bemanning en zijn in 't algemeen weinig huishoudelijk ingericht.

Moesten dezelfde reders een slooppremie krijgen zonder dat ze verplicht worden een nieuw schip te leggen, dan draagt zulks niet alleen bij tot de sanering van onze vloot, maar komt dit ook ten goede aan het bemanningstekort, gezien de bemanning van het te slopen vaartuig vrijkomt ten behoeve van de resterende vloot.

De slooppremieregeling zonder nieuwbouwverplichting houdt derhalve zowel algemeen economische, als sociale aspecten in. Wanneer dan aan een dergelijke regeling een tijdelijk karakter wordt gegeven, dan wordt hiermede beoogd dat de nagestreefde doeleinden in een versneld tempo worden verwezenlijkt, dus op een zo kort mogelijke termijn zoveel mogelijk verouderde vaartuigen af te schrijven en zoveel mogelijke bemanningsleden ter beschikking van de resterende vloot te stellen.

Dank zij het initiatief van de Rederscentrale, kon reeds een slooppremieregeling zonder nieuwbouwverplichting worden bekomen gedurende de jaren 1971 en 1972.

De voorwaarden aan deze regeling verbonden waren echter van die aard, dat slechts weinig reders in aanmerking kwamen voor de slooppremie. Zo mocht de aanvrager bv. slechts eigenaar zijn van één vissersvaartuig; indien hij dus twee vaartuigen had, dan kon voor het verouderde vaartuig dat aan de andere voorwaarden voldeed, geen premie worden bekomen. Het gevolg hiervan was dat het doel van deze regeling, die op 1 december 1972 eindigde, niet werd bereikt en deze uitzonderingsmaatregel praktisch geen nut had. De Rederscentrale heeft onmiddellijk een dergelijke regeling voorgesteld; voorstel dat werd aanvaard en dat thans door de Koning werd getekend.

De voorwaarden tot het bekomen van de premie ZONDER NIEUWBOUWVERPLICHTING zijn soepelder dan deze bepaald in de eerste uitgave en gehoopt wordt, dat het effect ervan groter en het doel bereikt wordt.

DE NIEUWE REGELING

Hieronder volgt de tekst van het betreffend Koninklijk Besluit. Vooreerst weze opgemerkt dat naast deze regeling, de gewone regeling voor de slooppremie met nieuwbouwverplichting blijft voortbestaan. De regeling zonder nieuwbouwverplichting is dus gewoon een TIJDELIJK UITZONDERINGSMAATREGEL op de gewone regeling.

De uitzonderlijke slooppremie bedraagt 5.000 fr. per bruto ton van de gesloopte tonnage met een minimum van 100.000 fr. en een maximum van 500.000 fr. Dit betekent dat, welke ook de tonnemaat van het te slopen schip is, minimum 100.000 fr. zal bekomen worden; een vaartuigje van bv. 18 BT zal dus 100.000 fr. als slooppremie bekomen.

Er is echter ook een maximum voorzien dat vastgesteld is op 500.000 fr. Een vaartuig met een bruto tonnemaat van 120 ton zal derhalve niet 120 x 5.000 fr., hetzij 600.000 fr. bekomen, maar wel 500.000 fr., zijnde het maximum bedrag.

Men heeft vooral de kleinen en middenslagreders willen helpen.

Zoals uit artikel 2 blijkt, zijn de voorwaarden om in aanmerking voor deze premie te komen de volgende:

1) Het vaartuig moet minstens 30 JAAR oud zijn indien het van STAAL is en 25 JAAR indien het van HOUT gemaakt is.

- 2) op het ogenblik van de aanvraag moeten de aanvrager of aanvragers tenminste 5 jaar eigenaar(s) zijn van betreffend vaartuig. Van deze voorwaarde kan door de Minister van Verkeerswezen afwijkingen worden toegestaan ten voordele van bloed- of aanverwanten tot de derde graad, die het bedrijf voortzetten van een bedrijfs- hoofd dat aan de bedoelde voorwaarden voldeed.
- 3) het vaartuig moet ingeschreven zijn op de „officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen” van het Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur van het Zeewezen.
- 4) het schip moet nog in de vaart zijn.
- 5) het schip moet gesloopt zijn of definitief verwijderd uit de visserij voor 31 december 1977.

DUUR VAN DE UITZONDERLIJKE SLOOPPREMIEGELING

De uiterste datum tot het bekomen van een slooppremie zonder nieuwbouwverplichting is 1 december 1977. Alle aanvragen moeten bijgevolg vóór 1 december 1977 ingediend worden bij de Waterschout

De leden van de Rederscentrale V.Z.W.O. Beroepsvereniging kunnen zich voor verdere inlichtingen wenden tot het secretariaat van de Rederscentrale, alsook voor het opmaken van hun eventuele aanvraag.

Hieronder volgt nu de officiële tekst van het betreffend K.B. van 9 oktober 1973.

Artikel 1 — Met het oog op de sanering van de zeevisserijvloot wordt de Minister van Verkeerswezen gemachtigd gedurende de jaren 1973, 1974, 1975, 1976 en 1977, onder de hierna bepaalde voorwaarden, door aanrekening op de kredieten te zijner beschikking gesteld, aan de eigenaars van Belgische vissersvaartuigen een uitzonderlijke slooppremie toe te kennen.

Art. 2 § 1 — De uitzonderlijke premie kan slechts uitbetaald worden wanneer aan volgende voorwaarden voldaan is:

a) op het ogenblik dat de uitzonderlijke slooppremie wordt aangevraagd, moet het te slopen vaartuig tenminste 30 jaar oud zijn indien het een stalen vaartuig is en 25 jaar oud indien het een houten vaartuig is;

b) op het ogenblik dat de uitzonderlijke slooppremie wordt aangevraagd moeten de aanvrager of aanvragers tenminste gedurende de vijf jaren die dat ogenblik vooraf gingen eigenaar of eigenaars geweest zijn van het betrokken vaartuig. In deze periode mag evenwel worden begrepen de tijdsperiode waarin het vaartuig zou hebben toebehoord aan personen van wie één of meer aanvragers het geheel of gedeeltelijk bij erfenis zouden verworven hebben.

c) het vaartuig moet ingeschreven zijn op de « Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen »;

d) het schip moet nog in de vaart zijn;

e) het schip moet gesloopt zijn, of definitief uit de visserij verwijderd zijn, vóór 31 december 1977.

§ 2 — Van de bij § 1, b), gestelde voorwaarden kunnen door de Minister die het Bestuur van het Zeewezen en van de binnenvaart in zijn bevoegdheid heeft, afwijkingen worden toegestaan ten voordele van bloed- of aanverwanten tot de derde graad die het bedrijf voortzetten van een bedrijfshoofd dat aan de bedoelde voorwaarden voldeed.

Art. 3 — De uitzonderlijke slooppremie bedraagt vijfduizend frank per bruto ton van de gesloopte tonnage.

Het uit te betalen bedrag zal minimum 100.000 frank en maximum 500.000 frank bedragen.

Art. 4 — Het bedrag van de uitzonderlijke slooppremie wordt uitbetaald aan de eigenaars van de gesloopte schepen, en, ingeval van mede-eigendom, aan de mede-eigenaars van de gesloopte schepen naar rata van hun eigendomsaandelen.

Art. 5 — De aanvraag tot het bekomen van de uitzonderlijke slooppremie wordt bij de Waterschout ingediend vóór 1 december 1977.

Art. 6 — Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Landbouw zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Schitterende oktobermaand in Oostendse vismijn

OPBRENGST STEEG MET BIJNA 8 MILJOEN FRANK

Ondanks het voortdurend kleiner worden van de Oostendse vissersvloot blijven de opbrengsten er stijgen. Ook in de maand oktober werd in de Oostendse vismijn een recordcijfer bereikt wat opbrengst betreft. De aanvoer werd er verkocht voor het nooit voordien bereikt cijfer van 65.051.835 fr. Daarvoor was het echter nodig dat een zestal IJslandse treilers hun vangst kwamen verkopen en dat ook het haringseizoen van de eigen vloot een belovende inzet kende. De prijzen zijn echter weer een voorname schakel geweest en lagen opnieuw hoger dan verleden jaar. De aanvoer was dit keer toch iets groter en dat komt dan ook wel door de grotere haringaanvoer en de vangsten van de vreemde vaartuigen. Uiteindelijk kregen we toch 3.217.560 kg vis en garnaal in de Oostendse vismijn wat dan een opbrengst gaf van formaat. De aanvoer in oktober 1972 was iets kleiner en bedroeg 3.127.771 kg. Toen werd een opbrengst bereikt van 57.092.004 fr.

Zoals gezegd kregen de verschillende vissoorten weer flinke prijzen waarbij vooral rode zeebaars, koolvis, grote schelvis, staart, heilbot en gul flinke noteringen kregen. De meest gebrachte soorten waren eens te meer gul en kleine wijting naast kleine schelvis en IJslandse soorten. Tongen zijn aan de schaarse kant gebleven al gingen de prijzen wel iets dalen. Dit dan vooral omdat de aanvoer vooral uit kleine soorten bestond en die soorten de goedkoopste waren. Het haringseizoen was voor onze schepen althans bij de inzet een succes. Wat het verder zal worden moeten we vooralsnog afwachten.

De gemiddelde prijs voor de aanvoer is gestegen van 18,20 fr naar 20,21 fr opnieuw 2 fr het kg meer en dit niettegenstaande de geringe aanvoer van dure soorten als tong, tarbot, staart en heilbot.

De opbrengst van de verkoop van vreemde vis steeg in oktober 1973 tot 7.800.514 fr waar in oktober 1972 maar 2.206.794 fr vreemde vis verkocht werd. Ook de opbrengst van de geschatte vis en van de deelvis op naam was duidelijk groter terwijl de opbrengst van de garnaalaanvoer weer het driedubbele bedroeg van verleden jaar. Alleszins een vet garnaaljaar.

WE STEVENEN NAAR EEN NIEUW REKORDCIJFER IN 1973

Met nog twee maanden voor de boeg stonden we te Oostende met een opbrengst van 493.698.411 fr. Dat is dan reeds 58.708.037 fr meer dan verleden jaar bij een aanvoer die verminderde met ruim 3 miljoen kg. De prijs van de verschillende vissoorten is zeer goed geweest en dit praktisch het hele jaar door. Het is trouwens niet meer dan billijk voor de reder dat naast zijn onkosten ook zijn opbrengst gaat stijgen. Niet alleen voor de reder is het een goed jaar geweest tot nu toe, ook de visser heeft er mee van geprofiteerd. Hij heeft er trouwens ook hard voor gewerkt. Voor de handelaar is het minder prettig geweest, steeds bijna het maxi-

mum moeten geven en de klachten moeten aanhoren van de klanten in het binnenland. Die zullen er nu ondertussen wel aan gewoon geworden zijn om de vis duur te betalen.

Van die stijging met 58 miljoen kwam er slechts een groot gedeelte te goede aan de visopbrengst, die steeg van 417 miljoen naar 457 miljoen. De kustvisserij heeft dit keer ook haar deel van de koek gekregen, alleen de garnaalopbrengst steeg immers al van 5,8 miljoen naar 13,6 miljoen. Een flinke stijging ook van de opbrengst van de vreemde vis, hier werd dit jaar einde oktober reeds een cijfer be-

reikt van 13.878.551 fr tegen slechts 3.075.257 fr verleden jaar.

De totale aanvoer na tien maanden is gedaald en dat is zeker spijtig te noemen. De gestegen opbrengst maakt inderdaad niet alles goed al is het dan wel een balsem op de wonde. Men zou er echter moeten toe komen nieuwe schepen in de vaart te brengen. Zoals het de laatste tijd bergaf gaat met de Oostendse vloot kan het niet lang meer duren. Ondanks een veel grotere aanvoer van vreemde vaartuigen is de totale aanvoer toch met 3 miljoen kg gedaald. De prijs is echter sterk gestegen en liep op van iets meer dan 16 fr naar bijna 21 fr het kg.

NOOIT GEKENDE GARNAALAANVOER TE OOSTENDE IN OKTOBER 1973

Nadat verleden maand reeds een zeer ruime garnaalaanvoer kon opgetekend worden kregen we ook in oktober 1973 te Oostende een nooit voordien geziene aanvoer van dit schaaldiertje. De aanvoer bedroeg inderdaad niet minder dan 92.645 kg en dit is dan ruim 5 keer zoveel als dezelfde maand vorig jaar. Ook de opbrengst is sterk gestegen en bedroeg 2.203.244 fr tegen slechts 736.445 fr verleden jaar. De grote aanvoer werd ongetwijfeld in de hand gewerkt door het gunstig weer. Slechts enkele dagen van de maand kon niet uitgevaren worden en zodoende geraakten we in totaal aan 250 beurten tegen slechts 182 verleden jaar. Nochtans is de Oostendse garnaalvloot er niet op vooruitgegaan wat het aantal schepen betreft, integendeel.

De vangst per schip was nooit voordien zo groot en bedroeg 350 kg. Vangsten van 500 en 600 kg vormden geen uitzondering. De grootste vangst bedroeg zelfs 980 kg en ook dat is een absoluut record dat door de O.23 gevestigd werd. De gemiddelde prijs is vanzelfsprekend niet erg hoog geweest, enkele dagen later viel de prijs terug onder de 10 fr maar dat was eerder uitzonderlijk en alleen op het einde van de week het geval. Toen was de belangstelling immers kleiner. Gemiddeld werd voor een kg garnaal in oktober 1973 toch nog ruim 23 fr betaald en dit bracht de gemiddelde opbrengst per vaartuig dan toch nog op 8800 fr, een bedrag dat ook al niet dikwijls bereikt werd.

OOK DE GARNAALVISSERS MET EEN REKORDAANVOER

Na tien maanden staan ook de Oostendse garnaalvissers met aanvoer- en opbrengstcijfers die nooit voordien bereikt werden. Zo zien

we dat eind oktober reeds 304.956 kg garnaal aangevoerd werden welke verkocht werden voor 13.594.781 fr. Verleden jaar werden slechts 87.003 kg garnaal binnengebracht die in totaal maar 5.890.683 fr opbrachten. De gemiddelde prijs lag toen weliswaar hoger maar geen enkele garnaalvisser zal waarschijnlijk willen ruilen met verleden jaar. Al is het dan zo dat er wel hard gewerkt moet worden om al die garnaal tijdig gekookt en gezeit te krijgen en elke dag weer aan de afslag te zijn. Dat het goed gaat in de garnaalvisserij kan alleen al aan het sterk gestegen aantal vangsten gemerkt worden, dat inderdaad opliep van 1621 naar 2257. De gemiddelde prijs is gedaald van 67 naar 44 fr terwijl de vangst per schip opliep van 52 naar 135 kg.

Nu reeds kan gezegd worden dat 1973 gekend zal blijven als het garnaaljaar bij uitstek. Al kan het dan wel zijn dat ook volgend jaar weer zulke vangsten gelukt worden. De zee is inderdaad en zichtbaar nog ver van biologisch dood. Gelukkig maar.

TE KOOP GEVRAAGD

Tien VISSERSVAARTUIGEN, bezittende het bewijs van deugdelijkheid met opgave van de verkoopprijs en nodige inlichtingen op de meetbrief vermeld. Het is nutteloos zich aan te bieden. Alle inlichtingen zijn vertrouwelijk en moeten gestuurd worden naar „Het Visserijblad“, H. Baelskaai 30, Oostende.

(7344V)

ALBERT VERBIEST OVERLEDEN



Albert Verbiest is niet meer. Voortaan zullen wij zijn populair figuur niet langer opmerken in onze straten en op de kaai.

Zondag 4 november jl. nam hij voo goed afscheid van het aardse leven op 84-jarige leeftijd na een kortstondige ziekte. Een paar dagen voordien voelde hij zich onwel en werd naar de kliniek overgebracht alwaar hij niettegenstaande de beste zorgen overleed.

Wij hebben de afgestorvene van zeer nabij gekend als een goed en hulpvaardig man, die gedurende lange jaren het harde en vaak on dankbare vissersberoep eerst als visser en dan als reder heeft bedreven. Met nuchterheid en het begrip van een klaardenkend man overlegde hij de meest moeilijke problemen en steeds vond hij een voldoende gevende oplossing.

Albert werd te Bredene geboren op 8-4-1889 en stond reeds van zijn eif jaar in het visserijbedrijf.

Voor de oorlog 1914 vaarde hij ter lange omvaart om nadien terug in de visserij te treden. Precies door zijn vakbekwaamheid en grote ervaring werd hij aangeduid als lesgever in de Vrije Visserij school «Paster Pype» waar hij zich terug trok toen hij de leeftijdsgrens bereikt had. Zijn zoon Alfons fungeerde er in dezelfde school als een geliefd en bekwaam onderwijzer.

Niettegenstaande zijn ouderdom volgde Albert nog steeds de visserijbedrijvigheid van zeer nabij tot een brutale dood hem aan zijn vertrouwde middens ontrukte.

Steeds heeft hij zich ingesteld als verdediger van de beroepsbelangen van de reders en bij wijze van erkentelijkheid kreeg hij enige jaren geleden de titel van erebeheerder van de Rederscentrale, waarvan hij medestichter was.

Vorig jaar werd hij ook tot «eredeken van de arbeid voor het leven» aangesteld terwijl hij nog met verscheidene andere burgerlijke eretekens gedurende zijn loopbaan verermerkt werd.

Donderdag werd hij onder een grote beangstelling van familie en vrienden naar zijn laatste rustplaats gedragen op het kerkhof van Sas Slijkens nadat in de St. Antoniuskerk-Vuurtoren een rouwdienst was opgedragen.

Ons blad biedt aan Mevrouw Albert Verbiest en de familie haar welgemeende blijken van deelname aan in hun rouw.

UITKOMSTEN VAN DE VISSERIJ OVER

SEPTEMBER 1973

De maand september 1973 werd vooral gekenmerkt door een zeer grote aanvoer van garnalen. Verder bleven de visprijzen over het algemeen hoog zodat de lagere aanvoer toch een hogere besomming opleverde.

A. AANVOER

In onze havens werd tijdens de verslagmaand door onze schepen 3.315 ton visserijproducten aangevoerd tegenover 3.826 ton in september 1972, dit is een vermindering met 511 ton of 13 %.

Die aanvoer was het resultaat van 1.228 reizen met 3.850 zeedagen. De gemiddelde reisduur was 3,14 dagen. Voor september 1972 beliepen deze cijfers respectievelijk 1.456 reizen, 4.405 zeedagen, gemiddeld 3,03 dagen per reis.

Per haven bekeken is het vooral Nieuwpoort waar de aanvoer sterk terugviel en op minder dan de helft kwam te staan. Ook Oostende kende een achteruitgang. Alleen Zeebrugge wist het iets beter te doen dan vorig jaar.

Haven	1973	1972
Oostende	2 222 ton — 49,5 milj. fr. — 562 reizen	(1972) (2.677 ton) — (47,7 milj. fr.) — (634 reizen)
Zeebrugge	976 ton — 35,3 milj. fr. — 518 reizen	(1972) (915 ton) — (30,3 milj. fr.) — (608 reizen)
Nieuwpoort	112 ton — 3,8 milj. fr. — 148 reizen	(1972) (235 ton) — (5,0 milj. fr.) — (214 reizen)

De grote oorzaak van het teruglopen van de aanvoer was eens te meer te wijten aan de mindere aanvoer van de andere — dan IJslandse kabeljauw, waarvan slechts 777 ton werd aangevoerd tegenover 1645 ton in september 1972 d.i. 868 ton of 53 % minder.

De IJslandse soorten werden met wisselend succes aangeland : de aanvoer van schelvis en koo vis steeg met respectievelijk 60 en 130 ton, deze van kabeljauw daalde met 69 ton, en Noorse schelvis leverde 9 ton minder op.

In de aanvoer van platvissoorten viel een lichte stijging te noteren : schol + 47 ton, tong + 14 ton.

De gunstige resultaten van de schaaldierenaanvoer bleven aanhouden : er werd 238 ton garnaal aangevoerd tegen 106 ton vorig jaar en 11 ton Noorse kreeftjes (in 1972 : 87 ton).

TABEL I.

Wijzigingen in de aanvoer van de voornaamste soorten vermeld op de voorlopige statistiek — september 1972 t.o.v. september 1973.

Soort	September 1972 (ton)	September 1973 (ton)	+ of - (ton)
IJslandse schelvis	27	87	+ 60
Andere schelvis	281	301	+ 20
IJslandse kabeljauw	118	49	- 69
Andere kabeljauw	1.645	777	- 868
Koo'vis	76	206	+ 130
Wijting	100	101	+ 1
Schol	295	342	+ 47
Roggen	128	106	- 22
Noorse schelvis	231	140	- 91
Andere demersale soorten	503	634	+ 131
Tong	102	116	+ 14
Garnaal	106	238	+ 132
Noorse kreeft	87	111	+ 24
Totale aanvoer	3.826	3.315	- 511

B. VISGRONDEN

1. Aanvoerwaarde

De totale aanvoerwaarde steeg van 83 miljoen frank in september

1972 via 84,2 miljoen frank in augustus 1973 naar 88,7 miljoen frank in september 1973.

De verslagmaand was kwa aanvoer een uitstekende maand voor de garnalenvisserij. Met uitzondering van enkele stormdagen in het begin en op het einde van de maand lieten de weersomstandigheden een geregelde uitvaart toe.

Alhoewel de aanvoer van garnaal tot een zelden bereikt hoog peil steeg, nl. 238 ton, vertoonde de waarde een gevoelige daling t.o.v. vorige maand. Inderdaad bereikte ze 7,9 miljoen tegenover 12 miljoen. Vooral het wegvalen van de toeristische activiteit langs de kust, moet hiervan als oorzaak worden beschouwd.

Niettegenstaande de aanvoerwaarde uit de Noord (25,6 milj. fr.) aanzienlijk hoger lag dan vorige maand (19,4 milj. fr.) bleef ze nog gevoelig onder die van september 1972 (31,8 milj. fr.). Ook de West en de Oost deden het niet zo goed als vorig jaar (respectievelijk 5,5 milj. tegenover 8,9 milj. fr. en 7,5 milj. fr. tegenover 9,4 miljoen fr.).

Daartegenover staat dat de Kreeftenput (9,5 milj. fr. tegenover 6,9 milj. fr.), de Witte Bank (1,4 milj. fr. tegenover 0,8 milj. fr.), het Kanaal (6,8 milj. fr. tegenover 3,4 milj. fr.) en vooral de Noordzee (6,5 milj. fr. tegenover 1,8 milj. fr.) betere resultaten bleven maken dan vorig jaar.

Tenslotte wat IJsland betreft, is het deze maand voor het eerst mogelijk het cijfermateriaal op gelijke grondslag te vergelijken met de overeenkomstige periode van 1972. Inderdaad, de invloed van de uitbreiding van de visserijgrenzen rond IJsland en van het akkoord dat België met dit land kon afsluiten, liet zich voor de eerste maal voelen in september 1972. De aanvoerwaarde uit die visgrond ligt in de verslagmaand met 12,6 miljoen frank ver boven die van vorig jaar (8,1 miljoen frank).

TABEL II.

Vergelijkende tabel der aanvoerwaarde uit de voornaamste visgronden (in miljoen fr.).

Visgrond	September 1972	Augustus 1973	September 1973
Kustvisserij	3,2	2,3	2,2
Garnalenvisserij	5,6	12,0	7,9
West	8,9	5,6	5,5
Oost	9,4	8,1	7,5
Noord	31,8	19,4	25,6
Kreeftenput	6,9	10,6	9,5
Witte Bank	0,8	0,8	1,4
Noordzee	1,8	7,4	6,5
Kanaal	3,4	6,0	6,8
Ierse Zee	2,3	2,6	2,9
IJsland	8,1	9,4	12,6

2. Aantal reizen

Het totaal aantal reizen liep in september 1973 terug tot 1.228, waar dit vorig jaar 1.456 en in augustus 1973 nog 1.621 bedroeg.

Het aantal schepen dat de garnalenvisserij beoefende was aanzienlijk minder, dit vooral wegens het feit dat in deze periode de verschillende reders een korte vakantie namen om daarna over te schakelen naar de spanvisserij op gul.

Per reis leverde die visserij gemiddeld 323 kg. op, wat 10.703 fr. opbracht. Vorige maand was dit 217 kg. en 11.184 fr. terwijl in september 1972 dit slechts 125 kg. en 6.566 fr. bedroeg.

Globaal gezien bleef de activiteit op de Noord nagenoeg onveranderd. Echter werden in Belgische havens slechts de vangsten verkocht van 93 reizen (vorig jaar 135), voor het overige marktten onze schepen in vreemde havens (zie sub E). Dit werd gedeeltelijk gecompenseerd door de grotere activiteit in de Noordzee (22 reizen tegenover 6) en dan vooral in het uiterste Z.O. deel, juist iets boven de klassieke Noord, zodat de uitkomsten van die visgronden wat in elkaar vloeien.

(Vervolgt)

TOPBESOMMINGEN IN BRITSE HAVENS

Wij geven hieronder de Engelse vaartuigen die in de respectievelijke havens de hoogste besommingen boekten tijdens de maand september 1973.

1) VERRE VISSERIJ : (trawlers + 135 ft.) Visgrond IJsland.

Op 26 september bereikte het vaartuig RUDYARD KIPLING van de Newington rederij een besomming van £ 31.202 (3.120.200 B. fr.). De vangst bedroeg 1.919 kits (121.856 kg) en was afkomstig van IJsland. De zeereis duurde 24 dagen en de vangst werd verkocht te HULL.

Te GRIMSBY was het de ROSS RODNEY van de British United Trawlers Company die een besomming behaalde van £ 17.747 (1 milj. 774.700 B. fr.) voor 1.589 kits (100.901 kg.). Het schip had 24 dagen in de Witte Zee gevist en verkocht zijn vangst op 20 september

2) VERRE ZEEVISSERIJ : (trawlers + 135 ft.) Visgrond IJsland en dichter.

Te HULL was het de KINGSTON ONYX van de British United Trawlers Company die £ 38.386 (3.838.600 B. fr.) voor 2.130 kits (135.255 kg) haalde. Het vaartuig verkocht op 26 september na een zeereis van 23 dagen op IJsland.

Te GRIMSBY was het de VELINDA van de British United Trawlers Company die een besomming haalde van £ 33.126 (3.312.600 B. fr.) voor 1.950 kits (123.825 kg.). Het vaartuig verkocht op 26 september na een zeereis van 22 dagen naar IJsland.

Te FLEETWOOD was het de GAVINA van de J. Marr rederij die op 24 september 1.672 kits (106.172 kg) mee had. Het vaartuig had na 21 dagen op IJsland te hebben gevist een besomming van £ 27.276 (2.727.600 B. fr.).

3) VAARTUIGEN VAN MINDER DAN 110 ft. — alle visgronden

Te GRIMSBY verkocht de ROSS COUGAR van de British United Trawlers Company op 4 september. Het had 16 dagen in de Westelijke waters gevist en bracht een vangst van 1.057 kits (67.119 kg.) mee voor £ 14.923 (1.492.300 B. fr.).

Te FLEETWOOD verkocht de WYRE VANGUARD nog maar eens van de British United Trawlers Company op 19 september 877 kits (55.680 kg.). Het boekte £ 14.481 (1.448.100 B. fr.), na 20 dagen op IJsland te hebben gevaren

4) VAARTUIGEN IN MIDDENSLAG — alle visgronden.

Te GRIMSBY verkocht de SCAMPTON van de P. Sleight Company op 24 september. Het had 13 dagen in de Noordzee gevist en bracht een vangst van 361 kits (22.923 kg.) mee voor £ 6.256 (625.600 B. fr.).

Te FLEETWOOD verkocht de ANDREW WILSON van de Hazael rederij op 13 september 583 kits (37.020 kg.). Het boekte £ 8.764 (876.400 B. fr.) na 11 dagen in de westelijke waters te hebben gevist

5) HAVEN LOWESTOFT — Vaartuigen van + 110 ft. — alle visgronden.

In deze klasse behaalde de SUFFOLK WARRIOR van de Small Company op 26 september een besomming van £ 11.139 (1.113.900 B. fr.) voor 439 kits (27.876 kg.). Het schip had 10 dagen in de Noordzee gevist.

Vaartuigen van — 110 ft.

Hier behaalde de NORTON QUEEN van de Talisman rederij een besomming van £ 9.160 (916.000 B. fr.). Het vaartuig verkocht op 6 september na 13 dagen in de Noordzee te hebben gevist 506 kits (32.131 kg.).

6) HAVEN NORTH SHIELDS EN MILFORD; 80 — 130 ft. — alle visgronden.

Te NORTH SHIELDS was het de BEN IDRIS van de R. Irvin Company die op 25 september een besomming behaalde van £ 10.442 (1.044.200 B. fr.) voor 835 kits (53.022 kg.). Het schip had 12 dagen in de Noordzee gevist

Te MILFORD was het de PICTON SEA LION van de Norrard rederij die op 24 september een besomming behaalde van £ 5.069 (506.900 B. fr.) voor 225 kits (14.287 kg.). Het vaartuig had 13 dagen in de thuiswateren gevist.

KONVENTIE OVER VERVUILING VAN DE ZEE AANGENOMEN

Na vier weken vergaderen in Londen zijn 79 landen erin geslaagd een nieuwe internationale konventie op te stellen inzake het voorkomen van de bevuilding van het zeewater door schepen. De konventie was georganiseerd door de IMCO, een instelling van de Verenigde Naties voor Internationaal Overleg in Scheepvaartkwesties.

Om van kracht te worden moet de konventie door tenminste vijftien landen met samen zeker vijftig procent van 's werelds koopvaardijvloot worden geratificeerd. De tonnage van de wereldvloot bedraagt volgens de jongste ramingen 290 miljoen ton.

De bepalingen van de nieuwe konventie zijn gebaseerd op amendementen van de konventie inzake de lozing van olie in zee van 1954 die in 1969 werden aanvaard. Een belangrijke verbetering is dat gebieden worden genoemd waar de

lozing van olie absoluut verboden is te weten de Middellandse Zee, de Oostzee, de Zwarte Zee, de Rode Zee en de Golf van Mexico.

In de konventie komen ook nieuwe regels voor betreffende het ontwerp en de uitrusting van schepen. Olie-tankers die na 31 december '75 worden besteld of na 31 december 1979 worden afgeleverd en die een draagvermogen van 70.000 ton of meer hebben moeten zijn voorzien van afzonderlijke ballasttanks. Hiertoe is besloten om te voorkomen dat water als ballast in de olietanks wordt meegevoerd, hetgeen tot lozing van olie in zee heeft geleid.

De nieuwe socialistische regering in Noorwegen gaat een milieubelasting op blikjes, plastic boodschappassen en motorfietsen invoeren. Dat is een van de punten uit de begroting die de minderheidsregering van Trygve Bratteli aan het parlement heeft voorgelegd.

GENEESKUNDIG ONDERZOEK VOOR VISSERS

Het huidige K.B. dat de uitvoering regelt van de wet inzake het geneeskundig onderzoek voor vissers, bepaalt ondermeer dat een visser, met het oog op het bekomen van het medisch geschiktheidsattest, ook aan een aantal voorwaarden in verband met de gezichtscherpte moet voldoen.

Uit deze beschikkingen valt af te leiden dat iemand die een bril draagt een dubbele test moet ondergaan, nl. één met bril en één zonder bril. Betrokkene kan niet „goedgekeurd“ worden wanneer hij niet tegelijk aan beide voorwaarden die de wet voorziet, voldoet, dus met en zonder bril. Dit houdt niet in dat een visser medisch ongeschikt kan worden verklaard, maar hij moet voldoen aan de voorwaarden inzake oogscherpte met en zonder bril.

In de laatste tijd nu zijn evenwel een aantal gevallen bekend waarbij vissers of kandidaat-vissers zijn afgekeurd, omdat ze niet tegelijk aan beide voorwaarden voldoen. Deze mensen met bril zouden geen voldoende oogscherpte hebben zonder bril, dus zegt men, wettelijk voldoen ze niet aan de voorwaarden en kunnen derhalve niet als visser dienstig zijn aan boord omdat ze ingeval de bril om een of andere reden verloren gaat, deze mensen niet voldoende zien en zij bijgevolg hun eigen veiligheid en die van de overige bemanning in gevaar brengt, althans volgens de redenering van de huidige regeling.

Onze vraag is evenwel: waartoe dient een bril dan wel. Een bril is toch in de eerste plaats de oplossing voor die mensen die zonder bril geen voldoende gezichtscherpte hebben.

Het is immers ver gezocht dat iemand die een bril draagt ook een onderzoek moet ondergaan voor zijn gezichtscherpte zonder bril.

Wij zijn ervan overtuigd, dat velen die een bril dragen een betere gezichtscherpte hebben dan veel mensen zonder bril. Moest men er dezelfde redenering op nahouden in andere sectoren of beroepen, dan zou de actieve bevolking tot 1/3 worden herleid, aangenomen dat praktisch de helft van de bevolking een bril draagt.

Dezelfde zienswijze hebben wij ten overstaan van de autobestuurders zijn in staat deugdelijk

te zien zonder bril. Maar ook hier is de vergunning voor het autobesturen niet afhankelijk van een gezichtscherpte zonder bril. Indien men dit wel zou doen, dan zou zeker de helft van de autobestuurders hun vergunning ingetrokken worden, waarbij wij bovendien nog de bedenking maken dat een autobestuurder in veel gevallen alleen zit, terwijl op een vissersvaartuig de bemanning, die steeds aan boord is, ingeval van nood de betrokkene ter hulp kan komen.

Het zou ons inziens daarom volstaan, dat ieder visser die gedwongen is een bril te dragen, verplicht wordt om minstens één reservebril bij te hebben. Trouwens, een visser met bril heeft doorgaans nu reeds een reservebril bij. Anderen beschikken over contactglazen.

Het is een feit dat niet streng genoeg kan worden opgetreden ten voordele van de veiligheid van de bemanning en de Rederscentrale heeft op dit stuk trouwens reeds verschillende initiatieven met succesrijke gevolg ontwikkeld (zoals ondermeer demonstratie's met reddingsvlootten). In voorkomend geval zijn wij met de oplossing die wij voorstellen, de mening toegedaan dat iemand die een bril draagt niet nog en bijkomend onderzoek moet ondergaan nopens zijn oogscherpte zonder bril.

De Rederscentrale heeft dan ook een verzoekschrift ingediend bij de bevoegde overheid tot wijziging van betreffende K.B. op dit stuk, meer bepaald dat voor kandidaten die gehouden zijn een bril te dragen, slechts aan één voorwaarde inzake gezichtscherpte zou moeten voldoen nl. deze met corrigerende glazen (en dus niet zoals thans, aan de dubbele voorwaarde zouden moeten voldoen, nl. met corrigerende glazen zonder), waaraan dan de verplichting kan worden gekoppeld om een reservebril bij te hebben.

Volgens reeds ingewonnen inlichtingen zou dit voorstel van de Rederscentrale niet in slechte aarde zijn gevallen, zodat men binnenkort mag verwachten dat een wijziging zoals gevraagd, zal worden aangebracht.

Aan dit probleem zou dan meteen een efficiënte oplossing worden gegeven, zonder dat de veiligheid aan boord in gevaar wordt gebracht.

Z.K.

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

KUNSTMATIG EILAND IN DE NOORDZEE ?

Sinds anderhalf jaar is men in Nederland met de idee bezig in de Noordzee een kunstmatig eiland te bouwen waarop afval zou verwerkt worden. De jongste dagen doen geruchten de ronde dat het ontwerp grote kansen maakt om te worden uitgevoerd vooral daar men nu al is gaan voorstellen op het eiland een atoomcentrale te bouwen en er ook aanverwante nijverheden op te bouwen. Het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft met dit eiland nog grotere plannen en spreekt van een aanloophaven voor supertankers en de aanleg van een vliegveld. Bovendien bestaat voor dit ontwerp internationale belangstelling en zouden ook Groot-Brittannië en België geïnteresseerd zijn, terwijl ook in de Verenigde Staten en Japan plannen bestaan voor de bouw van gelijkaardige kunsteilanden.

Ondertussen zou men voor 1976 in de Noordzee willen aan de slag gaan en wijst men er in Nederland op, dat men met dit project meerdere vliegen in een klap zou slaan. Men zou hier o.m. terecht kunnen met de grote hoeveelheden grond die vrijkomen in het waterweggebied bij de grote openbare werken die daar aan de gang zijn. Zo'n vaart zal het allemaal echter nog niet lopen, gezien de enorme moeilijkheden op juridisch vlak. Overal staat men voor een muur wanneer men kwesties begint te overwegen als de internationale bepalingen inzake de exploitatie van de zee: de vrijheid van visserij, het leggen van kabels en leidingen en de concessies voor olie- en gaswinning. Het ziet er dus naar uit, dat nog wel even zal gewacht worden, o.m. naar de resultaten van de conferentie inzake het zeerecht die toekomstig jaar moet gehouden worden.

MEDISCHE HULP AAN BOORD EN ZEEZIEKTE

Van de hand van Dr Raf Van Driessche is bij de drukkerij Vyncke te Gent een zeer praktische en mooie brochure verschenen waarin talrijke medische gegevens samengebondeld werden aangaande het varen.

Het behandelt de medische hulp aan boord, de geneeskunde voor beginners en eerste hulp, de zeeziekte in al zijn aspecten met of zonder pil, enz.....

In een woord: het is een zeer nuttig en handige brochure, waarvan de kostprijs vastgesteld werd op 100 fr en welke te verkrijgen is bij de auteur, Parklaan 51, Sint-Niklaas

DUITSLAND STEUNT VISAFSLAGEN

Via de AFZ, het Duits visserijblad vernemen wij dat vanaf 1974 de Westduitse Bondsrepubliek financiële steun zal verlenen aan de Duitse visafslagkantoren en dit in het raam van een plan ter verbetering van de marktstructuur. Dergelijke structurele steun bestond tot

op heden enkel voor de landbouwbedrijven, zoals veemarkten en slachthuizen.

Thans wordt dus ook het visserijbedrijf in dit plan betrokken.

De steunmaatregelen die zullen worden genomen slaan vooral op de nieuwbouw en de uitbreiding van de afslagkantoren. Een volgende stap zal dan leiden tot reorganisatie en sanering in het raam van de exploitatie van het bedrijf zelf.

De steun hiervoor zal ca 25% van de werkelijke kosten bedragen. Geschat wordt op en overheidstussenkomst van ca. 2 miljoen DM, hetzij ca. 27 miljoen Bfr.

INTERNATIONALE KONFERENTIE

OVER HET ZEERECHT IN CARACAS ?

De politieke commissie van de Verenigde Naties heeft besloten toekomstig jaar de internationale conferentie over het Zeerecht in Caracas (Venezuela) bijeen te roepen in plaats van te Santiago (hoofdstad van Chili) zoals aanvankelijk gepland was.

Van 26 november tot 7 december a.s. zal te New York een voorbereidende vergadering gehouden worden. Dat is vorige week op de UNO-zetel te New York vernomen.

Vorig jaar had de algemene UNO-vergadering bij stemming Santiago de Chili aangenomen als plaats waar de internationale conferentie zou gehouden worden, maar de staatsgreep in Chili heeft de hoge verkadering blijkbaar van gedacht doen veranderen. In principe wordt de conferentie gehouden van 14 mei tot 19 juli 1974, maar het is niet onmogelijk dat die data nog gewijzigd wordt. Stippen we nog aan, dat zelfs de nieuwe voorgestelde conferentieplaats nog niet helemaal vaststaat, daar dit pas het geval is na goedkeuring door de algemene vergadering, wat nog niet gebeurde.

DROEVIG ONGEVAL...

Het is altijd al een droevige zaak wanneer een zeeman op zee blijft. Nog erger is het wanneer kinderen het slachtoffer worden van zee-rampen. Dat is deze week maandag het geval geweest in Groot-Brittannië. Nabij Salcombe zonk vorige week zondagavond een treiler. Vier vissers slaagden erin zich te redden, maar de 13-jarige Kevin Crocker lag in een kooi te slapen, toen de treiler kapseisde en slaagde er niet meer in de «Catherin-Allen» te verlaten. De schooljongen was door de schipper meegenomen om «eens te zien hoe het gaat aan boord van vissersschepen».

Onmiddellijk na het ongeval werden duikers naar het wrak gestuurd dat op 50-meter diepte ligt. Aanvankelijk leefde de jongen nog want hij gaf klopsignalen op de scheepsromp. De duikers van de Royal Navy werkten een nacht en een dag lang om te pogen de knaap verse lucht te geven door een gat te boren in de scheepsromp. Zij slaagden er echter niet in en maandag werd alle hoop opgegeven.

Maandagavond slaagden zij ten slotte toch in hun pogingen om bij de knaap te komen, maar hij was toen al overleden.

MET DE NIJPER

OP DE NEUS

WIL DE STIER WEL...

Er is bij de boeren een gezegde dat ongeveer luidt als volgt: met de nijper op de neus doet de stier wel wat ik wil..... De Italiaanse rechter die de schepen van Montedison aan de ketting legde moet wel hetzelfde gedacht hebben en hij heeft nog gelijk gekregen. Na verschillende protestacties van de vissers van Corsica en Sardinië, omdat de fabriek Montedison maar bleef doorgaan met het storten van rood slijk op hun vangstgebieden (rood slijk is giftige afval van titaandioxyde) legde een rechter van Livorno de twee schepen die de stortingen deden, aan de ketting.

Na een maand kon de rechter nu deze week de schepen weer vrijgeven omdat ze toch werkloos geworden zijn. De direktie van Montedison heeft ondertussen inderdaad haar installaties gewijzigd en aangepast. De giftige bestanddelen van de afval worden na een bepaalde bewerking waaraan o.m. kalk te pas komt, totaal onschadelijk. Zo is het nog eens bewezen dat wanneer de overheid drastische maatregelen neemt, ineens zaken mogelijk zijn, die anders volgens de nijverheid helemaal niet door

de beugel kunnen. Ondertussen zijn de vissers van Corsica en Sardinië eindelijk gerust en kunnen ook de viseters weer met gerust gemoed hun lievelingsspijs verorberen.

GROTE INSPANNINGEN

VOOR TOENAME VAN VISVERBRUIK TE POLEN

In de laatste tijd worden in Polen tal van initiatieven ontwikkeld om het visverbruik te doen toenemen. Als reden hiervoor wordt officieel opgegeven:

1. de volksgezondheid door een groter visverbruik te doen toenemen;
2. de Poolse handelsbalans gunstiger te maken.

Door de toename van het visverbruik aangevoerd door eigen mensen, spaart men inderdaad divisies uit hetgeen ten goede komt van de handelsbalans die momenteel defictair is tengevolge van de verhoogde invoer van kapitaalgoederen uit Duitsland. De vispropaganda wordt vooral gevoerd via radio, pers en andere massa communicatie media. Bovendien wordt het produkt aantrekkelijker gemaakt door ze in een nieuwe verpakking aan te bieden.

Vermeldenswaardig is het feit dat vooral makreel aangeprezen wordt en dit zowel in verse als onder diepvriesvorm.

HARINGAANVOER TE OOSTENDE

31-10-1973

Span	Aanvoer in kg.	Totale opbrengst	Min.-Max. prijs	
O.307 - N.705	29.000	225.640	7,10	9,40
O.118 - O.306	14.000	110.690	7,80	7,90
O.127 - O.303	13.800	120.220		
N.708 - N.708	13.900	122.902		
O.35 - O.312	6.750	59.516		
	77.450	638.968	7,10	9,20
				8,25

2-11-1973

O.307 - N.705	9.150	79.844	8,56	9,—
N.708 - N.709	28.200	247.406	8,58	8,98
O.127 - O.303	8.850	77.380	8,74	8,80
	46.200	404.630	8,56	9,—
				8,75

3-11-1973

O.35 - 312	3.250	25.350	7,80	
O.127 - 303	2.500	23.500	9,40	
	5.750	48.850	7,80	9,40
				8,49

5-11-1973

N.708 - N.709	17.600	176.454	9,60	10,34
O.118 - O.306	6.000	52.500		9,40
O.307 - N.705	11.100	111.110	8,58	12,—
	34.700	340.064	8,58	12,—
				9,80

6-11-1973

O.127 - O.303	5.450	53.252	9,36	10,—
O.35 - O.312	1.700	15.134		9,02
N.708 - N.709	3.650	41.920	11,32	11,60
O.118 - O.306	2.950	31.802		10,78
	13.750	142.108	9,02	11,60
				10,34
TOTAAL	177.850	1.574.620	7,10	12,—
				8,85

PRAKTISEREN

VER

Er wordt eigenlijk weinig aandacht besteed aan de mogelijkheden van de kleine visserij, deze van de open boten dan. Het is misschien niet helemaal uitgesloten dat deze vaartuigjes gezamenlijke belangwekkende vangsten zouden kunnen aanvoeren. Met de verre visserij is het in vele gevallen, danig vraagstuk geworden dat niet weinig rederijen over gans Europa er ernstig zijn beginnen aan denken de zaken wat bescheidener te gaan zien. Men gaat steeds maar verder af vissen en dat kost een bom geld. Voeg daaraan toe de onzekerheid betreffende de limieten en men werkt zowat op drijfzand. Zal de zekerheid dan niet schuil gaan in de nabije visserijen voor zover deze nabije visgronden nog voorraad genoeg hebben? Nabij de thuishaven vissen is, in ieder geval lonender dan te gaan korren op 't einde van de wereld.

DEK (1)

Verleden jaar heeft de Engelse zeevisserijdienst eens de dekuitrusting van alle soorten kleinere vissersvaartuigen van nabij bekeken. Schotse seinenetters, treilers, schelpenvissers en Deense seinevissers, voornamelijk met het doel de voor- en de naden van de brug vooraan of de brug achteraan tegen mekaar af te wegen.

Wat komt er allemaal kijken bij dit soort onderzoek? Eerst en vooral het comfort van de bemanning. We weten allemaal dat er in Engeland wel aandacht aan dat vraagstuk wordt besteed, wat trouwens bij ons ook het geval is; het gedrag van het schip bij dwarse zee en wind, de manoeuvreerbaarheid bij het korren. Het hoofddoel is evenwel het algemeen voordeel en dit is zeer nauw verwant met de bezetting, de bemanningssterkte.

Het hekreien kan dikwijls bemanning besparen, doordat het werk wordt samengetrokken op een kleiner oppervlakte op het achterschip. Deze techniek leent zich trouwens zeer goed voor mekanisatie. Maar besparingen doen op de bemanning rechtvaardigt niet altijd de extra belegging die het noodzakelijk maakt dat meer zielen worden aangemonsterd om de wachten te kunnen lopen zoals de wet het vereist. Dit verklaart waarom de kleine hekreiler eerst werd ontwikkeld, tenminste voor wat Engeland aangaat.

Het verslag van de Britse zeevisserijdiensten vermeldt een bemanning van drie als een onontbeerlijk minimum en dit om veiligheidsredenen, maar dit blijkt dan uiteindelijk nog af te hangen van de grootte van de boot. Voor het normale korren kan een boot van 15 meter lengte het gemakkelijk stellen met 2 zielen, indien het dekplan het goede is.

De kosten van de vergoedingen voor de bemanningen, is een betrekkelijk groot gedeelte van de gehele bedrijfskosten, 30 tot 40 %, aldus is de besparing van een mannetje de moeite waard, in de gedachte dat het „deel” stelsel zo is, dat de reder de winst opstrijkt, of tenminste toch een redelijk deel van deze winst, anders zou het beleggen in arbeidssparen alleen maar voordeel opbrengen voor de bemanning, waarbij de reder enkel en alleen maar zou zijn om de rekeningen te betalen!

DEK (2)

De studie van vaartuigen, zelfs kleine, is evenwel zeer ingewikkeld en ver van te gaan beweren, dat we er iets van kennen dan er alleen maar mee te varen wat tenslotte ook al heel wat is vermits het uiteindelijk toch de bemanning is die zal bepalen of het vaartuig ja dan niet zeewaardig is.

Een verslag over scheepsbouw en dekplannen is voor de gemiddelde lezer veel te ingewikkeld, wanneer het begint te gaan over de (onvermijdelijke) tabellen, die echt moeten worden bestudeerd, wil men er iets geldigs van opsteken. We laten dan nog buiten beschouwing de diagrammen waarvan er een verwarrend aantal bestaan en die dan nog moeten worden bestudeerd met behulp van kodesleutels. Dergelijk verslag zou evenwel kunnen worden samengevat onder vorm van een technische folder.

Toch bevat het scheepsbouwkundig verslag gelijk alle beroepsstudies, steeds begrijpelijke en bevattelijke besluiten dat het vlees vertegenwoordigt van de eerder zware scheepsbouwmaaltijd, en deze besluiten zijn immer leesbaar en waardevol.

Een aantal van deze besluiten kunnen worden begrepen, evenwel alleen maar in brede termen want er zijn ook „indien” bij „maars”. Het komt erop neer dat uiteindelijk de voorkeur van schipper en bemanning in de praktijk het laatste woord hebben. Bv. het plan van de hekreiler is een voorkeursbouw voor kustreilertjes, bezonder wanneer ze werken met een netrommel, evena's voor spanvissers. Dit laatste in vergelijking met zijtreilers die een winch langs achter hebben. Ook krijgt de hekreiler de voorkeur wanneer het gaat om ringseinevissers en ankerseinenetters, althans in theorie want er bestaat vooralsnog geen praktische ervaring met dit soort technieken aan boord van hekreilers.

Het zijvissen is beter voor Schotse seinenettechniek, drifters en

Deense seinenetters. In het laatste geval heeft de hekvisser een voordeel voor wat de opslagruimte van het net aangaat, maar er is dan vooral de voortdurende zorg om het hennegat van het net verwijderd te houden. Schroeven en boegschroeven blijven steeds maar een zorg voor de visser. Waarom dan geen jetvoortstuwing gebruiken zoals deze aan boord van vliegtuigen waar geen schroeven meer bestaan?

DEK (3)

Twee andere punten kunnen nog vernoemd worden voor wat het praktische werken met het schip aangaat. Eerst en vooral de windvang op de bovenbouw van de gatvisser die wel een kurieuse en vervelende invloed kan hebben wanneer men kort dwars van de wind of op de wind is. Deze invloed kan grotendeels worden weggewerkt door een goede en grote hekportiek te maken en hoge verschansingen om meer windvang te bewerken. In ieder geval wordt een hoger verschansing meteen een veiligheid meer aan boord van de hekreiler.

Het volgende belangwekkende punt is het gebruik van de krachtblok voor het hieuwen van een enkele zak. De vraag is meteen hoe zwaar kan een enkele kuil zijn? Men zou het gebruik van de sterke blok voor het hieuwen van een enkele zak als een verkeerd gebruik kunnen aanzien. Zij is normaalwijze geplaatst alleen maar om de slak van het net en van de wings in te winden. Wellicht heeft de blok niet genoeg wrijfgreep op het net om een veilige ophiewing uit te voeren en de laadboom zelf is misschien niet ontworpen voor dit gebruik. Wanneer deze toestand ontstaat op schepen die geen echte hekportiek bezitten of wanneer de vistakel het werk niet kan doen, waarom zou dan geen veilige kraan kunnen worden gebruikt om de blok te ondersteunen en eveneens om als kuilkraan te dienen.

VIJVER (1)

De vissende landen gaan stilaan naar de verantwoordelijkheid over hun eigen visvoorraden toe. De verantwoordelijkheid over het instandhouden maar ook over de uitbating van hun kusten. Eigenlijk zouden de landen rondom de Noordzee en het Kanaal deze verantwoordelijkheid kunnen delen voor de „gemeenschappelijke vijver” die de Noordzee is. Ongelukkig behoort Noorwegen niet tot de visklub. Dit zal enkele vraagstukken doen rijzen. De Noordoost Atlantiek-overeenkomst moet normaal als regelend orgaan optreden, maar is dit wel mogelijk en welk soort toezicht moet dit organisme houden?

Er bestaan drie mogelijkheden: 1) hoeveelheden; 2) vergunningen of 3) beperking door middel van taksatie naargelang de vangst.

De toegelaten hoeveelheden zijn heel moeilijk overeen te komen tussen de verschillende landen en hangen af van een voorafgaandelijke overeenkomst waarbij bepaald is hoeveel vis in de eerste plaats kan verdeeld worden. Verloopt het zo, dat de voorraad in werkelijkheid kleiner is, of indien zij vermindert, dan moeten de overeengekomen hoeveelheden worden verminderd. Daardoor is de kans dat nieuwe vaartuigen nodig worden niet helemaal uitgesloten. En wat zal er gebeuren met de kleine vaartuigen wanneer de grote schepen de toegestane hoeveelheden te vroeg vangen? Hier ontstaat een maatschappelijk vraagstuk dat heel goed gekend is in de Zuid-Afrikaanse visserijbedrijven.

VIJVER (2)

Taksatie op een dalende of stijgende manier, om de hebzuchtigen te ontmoedigen zou een graad van bureaucratie vereisen die onverdraagzaam zou zijn voor de kleine visserij en de grote meer doemmatig zouden worden bestraft.

Blijft alleen nog over de vergunningen, een middel dat al werd gebruikt in sommige landen en waarover reeds enige ondervinding bestaat. Vanuit het oogpunt van de kustvisser zou dit wel eens de meest rechtvaardige weg kunnen zijn om in de gemeenschappelijke vijver te snijden, want hij zou een gelijk recht bezitten om te leven en zou niet moeten in wedstrijd gaan met rijke en gemekaniseerde rederijen. Een vergunning zou een aantal visserijeenheden kunnen voorstellen, overeenkomend met de tonnemaat van het vaartuig.

Indien de oorspronkelijke toekenning van vergunningen zou blijken te groot te zijn voor de beschikbare hoeveelheid vis, dan zouden verlopen vergunningen niet meer worden vernieuwd tot de visvoorraad het opnieuw zou toelaten. Hier moet opgekomen worden tegen het sociaal vraagstuk van de kustvisserij.

Zekere landen kunnen een voorkeur hebben om hun deel te oogsten met een minimum van grote, doelmatige schepen, terwijl anderen er misschien aan houden, het leven van de kustvissers te beschermen. Hier zou er een botsing van belangen kunnen bestaan, de visserijrederijen wensende dat de visserijkraacht zou worden vermindert tot het punt waarop de vissersvloot een maximum winst maakt voor de rederij: de kustvissers zouden er liever aan houden de tewerkstelling

(Vervolg blz. 8)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Schraalhans was koning deze week in de Oostendse vismijn. In die zin dat de aanvoer weer bijzonder klein was en amper 9.000 bennen bedroeg. Daarbij moeten we echter nog de circa 11500 kg tong rekenen en ook de iets meer dan 100.000 kg haring die aangevoerd werden. Toch is dat alles bijeen niet erg veel. De minder goede weersomstandigheden hebben weliswaar de boel verbrod voor de haringvisserij maar toch waren de vangsten voorgaande week ook al kleiner geworden. De haringsscholen hadden zich blijkbaar verplaatst en dan is het weer een zoeken vooraleer er weer in terecht te komen.

BOKKENVISSERIJ!

De visaanvoer bestond dus uit nagenoeg 9000 bennen. Hiervan waren er bijna 3200 bennen IJslandse soorten. Van die IJslandse soorten vormde rode zeebaars het voornaamste bestanddeel. Vissoort die overigens nog goed verkocht werd ook al viel de prijs op het einde van de markt onder de 19 fr.

Van de andere visgronden was het de Noord die de voornaamste leverancier was met iets boven de 3000 bennen. Kleine vangsten van de West verder en slechts een tweetal Knaalvangst. De tongvangsten zijn stilaan groter aan het worden, de verhouding kleine soorten, andere soorten is ook veel groter geworden. Slips zijn dan ook op de dinsdagmarkt teruggevalen tot 80 fr het kg. Ondanks de geringe aanvoer was de markt toch nogal aanzelend. Vooral de verkoop van rode zeebaars en blauwe leng vlotte niet zoals gewoonlijk.

Zoals gewoonlijk was de aanvoer van platvis (schol) en rog niet bijster groot. Toch wel iets meer rog dan verwacht op de tweede verwacht op de tweede verkoopdag. Maandag een vangst keilrog van ongewone grootte. Rond de 20 manden keilrog is inderdaad iets dat de laatste maanden nooit meer op de markt was.

NATUURLIJK MINDER GARNAAL

Maandag was de laatste dag dat nog garnaal aangevoerd werd. Daarbij komt dan nog dat nu al minder kustvaartuigen de garnaalvisserij bedrijven en stilaan naar

de gulvisserij overstappen. Meteen daalde de aanvoer van 25.000 kg verleden week naar 15.421 kg deze week. Dat blijft ondertussen nog steeds een flinke aanvoer voor onze haven. De kleinere aanvoer ging natuurlijk samen met een stijgende prijs en zodoende geraakten onze garnaalvisserij toch nog aan een totale opbrengst van 395.542 fr. 26 fr het kg. Dit komt dan omdat

De gemiddelde prijs is maar matig gestegen en beliep iets meer dan alleen maandag prijzen van boven de 35 fr bereikt werden. Donderdag en vrijdag lagen die prijzen inderdaad nog een stuk onder de 25 fr. Dat er nog steeds veel garnaal op onze vissers ligt te wachten bewijst de gemiddelde vangst die nog altijd rond de 360 kg schommelt. De opbrengst per schip bedroeg ook weer 9.200 fr.

VEEL MINDER HARING

Evenals de garnaalvisserij hadden ook de haringvisserij met het slechte weer af te rekenen. Zij

HODI STRAALBUIZEN
tel. 91-31-4180-2654

brachten dit keer maar 177.850 kg haring in de afslag en daar zijn dan de 77.450 kg bij die woensdag 31 oktober aangevoerd werden. De totale opbrengst liep terug van 3.243.000 fr vorige week naar 1.574.000 fr deze week. Toch lag de gemiddelde prijs over de ganse week iets lager. Nog 8,85 fr in plaats van 9,33 fr.; dit komt dan ook wel omdat deze week gekwetste haring aangevoerd werd, iets wat verleden week niet het geval was. Ook deze week waren het de N.708 en de N.709 die het grootste gedeelte van de aanvoer voor hun rekening namen. Zij brachten 63.300 kg haring binnen en besomden 588.600 fr. Voor hen was het dus toch nog geen verloren week. Spijtig was dit voor andere spannen wel het geval.

ZEER VEEL KLEINE TONG

Twee Kanaalvangst leverden 10.200 kg tong op terwijl van de

TE KOOP:
GARNALENKOTTER
met 270 pk Kromhout van 1968.
Geschikt voor garnalen, tong.
Matten en kabelen en spannen.
200.000 fr.

TEVENS TE KOOP:
SCHEPEN in de 38 à 37 m. klasse
met ± 8 à 900 p.k.
450.000 fr. à 500.000 fr.

Te bevragen:
J. v.d. PLAS
Scheldestraat 35, IJMUIDEN — 02.550 - 14.950.
Liefst 's morgens tot 10 uur of zaterdag de hele dag.

HET GOEDKOOPSTE ADRES VAN DE BENELUX!

(7469V)

West één vangst 1300 kg tong bevatte. Duidelijk hogere prijzen voor die Westtongen en dalende prijzen voor kleine sorteringen van het Kanaal. De grote soorten kregen rond de 120 fr, de middensoorten tussen 114 en 125 fr. Kleine tong zakte tot 90 fr op de dinsdagmarkt, toen vielen slips terug tot 80 fr. Dank zij de groter geworden vangsten vielen de resultaten toch nog bevredigend uit. De bijvangst van de Kanaalschepen bestonden weer grotendeels uit rog, hondshaal, gul en dit keer toch wel duidelijk minder platvis. Platvis dat dan ook zeer duur verkocht werd en tot 34 fr haalde. Staartvis van het Kanaal kreeg tot 105 fr en tarbot tot 125 fr. Grote sortering was hier evenwel niet te zien. De roggen noteerden tussen 25 en 38 fr met kleine gladrog als goedkoopste soort.

Behalve tong (1300 kg) zette de N.579 ook flink wat platvis en andere vis in de markt. De prijs voor die platvis lag ook tussen 28 en 32 frank.

NOG KLEINE

NOORDVANGSTEN

Blijkbaar nog altijd weinig te vangen op de Noord al kregen we dan dinsdag plots grotere vangsten steenschol. De prijs voor de grote sortering lag tussen 35 en 45 fr., de middensortering kreeg van 30 naar 37 fr en de kleine soort no-

teerde rond de 25 fr. Voor kabeljauw in bakken werd van 35 naar 37 fr betaald, de grote gullen noteerden tussen 25 en 37 fr met stikkoopdag. Toen lieten de slechtere weersomstandigheden zich blijkbaar reeds gelden. Ook de grote wijting ging toen duidelijk in prijs stijgen en liep op van 13 naar 18 fr. Grote totten kregen rond de 15 fr en kleine gullen rond de 20 fr. Voor kleine wijting werd rond de 8 fr betaald, maandag moesten hele partijen opgehouden worden. Voor de ietwat grotere schelvis, die bijzonder schaars was, kregen onze vissers tot 35 fr het kg. Uiteindelijk toch wel iets betere resultaten dan verleden week, toen de vangsten amper even groot waren maar de prijzen minder hoog.

DURE WESTSOORTEN

Zoals gewoonlijk werden voor de Westsoorten flinke prijzen betaald. Dat was dan in de eerste plaats het geval voor de heel schaarse soorten als koningsvis, zonnevis, staartvis, kongeraal en keilrog. Ook rode knorhaan en rode poon deden het zeer behoorlijk, vooral de grote sorteringen. De gullen waren hier wel iets duurder dan die aangevoerd van de Noord, ze zijn ook van betere kwaliteit.

De kustschepen moesten hun activiteiten ook zeer beperken. De harde wind hield hen enkele dagen aan de kaai. De vangsten die door hen aangevoerd werden bestonden grotendeels uit kleine gul en wijting. De grotere schepen die in span onder de Kust visten brachten kabeljauw en grotere gulsoorten op de markt. Ze bereikten na korte reisjes behoorlijke resultaten.

VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
Tel. 04180 - 2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
Tel. 91-31-1150-4117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
Tel. 03-752051

(5723V)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was opnieuw aan de zeer hoge kant. De grote aanvoer begon reeds vorig week-einde en werd deze week voortgezet. Niet minder dan 50 vaartuigen en elf spanvissers boden hun vrij grote vangsten aan. Alle vaartuigen kwamen aan de afslag met vrij veel vis. Alle soorten waren goed vertegenwoordigd. Bijzonder grote vangsten waren er van het kanaal en de Noord. De tongsoorten werden gezien hun grote aanvoer toch aan een goede prijs aangenomen. De verschillende soorten schommelden in afname, tussen de 398 en de 126 fr. voor de grotere soorten. De middenslag bekam van 98 tot 134 en de kleine slag lag, in afname, tussen de 80 en de 102 fr. het kg. De tarbots en de grietsoorten waren eveneens goed vertegenwoordigd. De grotere tarbots bekamen van 72 tot 150 fr. het kg. en de grietsoorten van 38 tot 68 fr. Aan pladijssoorten was er zeker geen tekort, vooral werden deze soorten gelost door de vaartuigen van de Noord. De zeer grote partijen werden afgenomen aan prijzen die schommelden tussen de 14 en de 24 fr. het kg. De pladijs afname bleef praktisch gelijk over gans de week, wel werd er een lager prijs geboekt voor de vaartuigen van het Kanaal. De aanvoer van kabeljauw en gulsoorten was, in verhouding met de pladijsaanvoer, niet zo groot. Het waren vooral de spanvissers die vrij hoge hoeveelheden aan land hebben gezet. Spijtig dat de minder gunstige weersomstandigheden het niet toelieten regelmatig uit te varen. Niettemin waren de opbrengsten voor deze vissersvaartuigen renderend evenals de afname prijzen. De kabeljauw bekam van 25 tot 38 fr. het kg. en de verschillende gulsoorten van 14 tot 35 fr. Geen bijzonder hoge prijzen werden er geboekt voor de wijtingsoorten, van 8,25 tot 15 fr. Zeehaaien waren er niet zoveel, doch zeehonden werden er vooral in vrij grote hoeveelheden gelost van het Kanaal, de afname was echter beneden peil. Roggevis was

er eveneens genoeg deze week, vooral van het Kanaal en de West. De afnameprijzen waren goed en schommelden tussen de 12 en de 40 fr. het kg., alleen de katroggen waren niet in trek. Slechts 4.347 kg. zeekeeftjes werden er gelost met een gemiddelde afnameprijs van 63,50 fr. het kg. Ook waren er zeer weinig garnalen op de markt, vooral dan door de minder gunstige weersomstandigheden. De 13.446 kg. aangeboden garnalen bekamen volgens sortering van 11 tot 99 fr. het kg.

Zij hadden pech...

Op de visserijgronden is de Z.184 Flipper van schipper Leon Laseure met de stuurboordboel vastgeslagen. Tengevolge de hevige ruk brak de top van de mast en kwam terecht op het voordek. Met veel moeite kon men de visboel aan boord krijgen. Daarop werd de terugreis aangevat.

In de vissershaven van Zeebrugge wilde de Z.262 Thetis meren. Om de vaart te minderen, werd langzaam op achteruit gevaren. Bij een poging om de schoef op langzaam vooruit te zetten, blokkeerde de handrem. Alhoewel de motor dadelijk stilgelegd werd, kon een aanvaring met de Z.603 weke aan bakboordzijde lag, niet vermeden worden. De reling langs stuurboordzijde van de Z.603 werd over 5 m. gelicht terwijl 3 stutten gebroken en enkele planken versplinterd werden. Bij de Z.262 Thetis werden twee planken van de achterreling gebroken.

PRAKTISEREN

(Vervolg van blz. 6)

gewaarborgd te zien voor zoveel vissers als mogelijk. De wetenschapsmens zou niets liever zien dan een maksimumoogst, zoveel mogelijk voedsel zonder de voorraad aan te tasten! Vergunningen schijnen het enig middel te zijn, die een redelijke oplossing kunnen geven voor de bescherming van onze visvijver. Vanzelfsprekend behouden de anderen hun 12 mijlsgrenzen (of 6 mijlen) en indien de gemeenschappelijke visvijver er ooit komt, dan zullen we misschien zien dat ze allemaal op de slag zeer brede visserijgrenzen zullen krijgen!

KIEZEN

Er zullen altijd wel vissers bestaan tevreden om de dag van vandaag te vissen zonder gedacht over wat er morgen zou kunnen gebeuren — zelfs als het erom gaat doorheen een broedgrond te korren — en dit loopt dan uit op een „indien je hem niet kunt verslaan, vervoeg hem dan“. Dit is een houding die alleen maar kan leiden naar een ramp.

Deze moraalkwestie in visserij is heel delicaat. Veronderstel dat ge over een idee valt die uw vangst zou verdubbelen, zo maar zonder meer. Wanneer ge uw idee ten uitvoer brengt, dan zult ge uw vangst en meteen uw inkomen verdubbelen, tot de anderen hetzelfde zullen doen en de prijs van de vis naar beneden zal tuimelen omdat er meteen teveel geland wordt. De visgrond kan dan uitgeput geraken en de vangsten vallen terug tot wat ze waren vooraleer deze duivelse visserijtechniek was uitgevonden.

Om een evenwicht te bewaren kunnen beperkingen ingevoerd worden en kan het aantal boten worden verminderd en meteen het aantal werkplaatsen die de doelmatigheid vertegenwoordigen. En dit, zo zegt men, mag niet worden ontmoedigd. Maar is dit waar voor alle toestanden? Indien doelmatigheid een mens kan bevrijden van een zielsvernietigende taak, dan kan het moreel gezien gerechtvaardigd zijn, in de gedachte dat het hem terzelfdertijd niet meteen zonder werk zet. Maar kan het gerechtvaardigd worden wanneer het een mens berooft van een bepaald levenswijze en een beroep waarvoor hij gekozen had?

VISBENNEN OF PLASTIEKEN BAKKEN

Vrijdag 11. werd in de vismijn van Zeebrugge voor de eerste maal, bij wijze van proef, gestart met de overschakeling van visbennen naar plasticbakken om de vis te verhandelen. Gezien de aanvoer deze week niet minder dan 6.478 bennen bedroeg, werden door het tekort aan visbennen, opnieuw de plasticbakken in gebruik genomen. Het voor en het tegen van deze overschakeling kwam natuurlijk aan bod. Een feit is zeker dat men door het op elkaar plaatsen van de plasticbakken veel aan plaats verkrijgt, wel te verstaan echter wanneer men MEER dan twee kisten op elkaar zet. Voor de pladijs, kabeljauw, gullen en tongsoorten zou dit geen probleem geven. Wel, vooral voor de vissersvaartuigen van het kanaal, waar de vissoorten bijzonder groot zijn. Er zal een inspanning moeten gedaan worden door iedereen, en in het bijzonder door de viswegers die de bakken van slechts 24 cm. hoogte van op de grond, op de weegschaal en ten slotte op elkaar moeten plaatsen. Een vernieuwing is daarom altijd nog geen verbetering!

★ Te koop gevraagd: Een VISSERSVAARTUIG minder dan 10 jaar oud, lengte 36 m., dieselmotor 8 à 1200 pk van het type M.A.N.-Deutz. Schrijven bureau blad 7221V.

Kantoor van Gerechtsdeurwaarder G. BOSSUYT, L. Spilliaertstraat nr 69 te Oostende

— 0 —

STAD OOSTENDE

Op ZATERDAG DE 10 NOVEMBER 1973 om 11 uur voormiddags in het lokaal, eerste verdiep, van het restaurant « THE BOAT », gelegen aan de Dr Edw. Moreauxlaan nr 29 te Oostende.

UIT OORZAAK VAN FALING
OPENBARE VERKOPING VAN :

HET VISSERSVAARTUIG 0.250

« DEO JUVENTE »

lengte : 30.70 m.
breedte : 6.70 m.
hoogte : 3.18 m.
tonnemaat : bruto : 150,38 — netto : 49,68.
Voorzien van scheepsmotor Diesel-Deutz Type R.B.A. BM.- met een vermogen van 620 PK.
— bij 750 tpm.

Te bezichtigen aan de Haringhalle — Haven Oostende op Vrijdag 9 November 1973 van 10 tot 12 uur.

Kontante betaling — zonder kosten.
Lastenkohier ter inzage ter studie van de verkopende gerechtsdeurwaarder.

De verkoop wordt gehouden op het verzoek van Mters G. Soete en J. Van de Perre, Advocaten respectievelijk te Oostende en te Oudenburg in hun hoedanigheid van curators van de faling VILEYN Georges.

(8382N—7466V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

2-11	17	164.300	2.569.068			
3-11	4	5.750	93.690			
5-11	26	253.700	5.718.688			
6-11	17	95.850	2.132.048			
7-11	7	59.000	1.112.640			
	71	578.600	11.626.434			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

31-10	12	4.529	80.236	13.—	26.—	
2-11	10	3.857	95.681	18.—	32.—	
3-11	11	3.584	102.697	24.—	37.—	
5-11	7	3.071	105.908	29.—	37.—	
4-11	3	380	11.020			29.—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

2-11	19	107.516	2.945.711			26,78
5-11	30	151.853	4.322.885			28,50
6-11	10	70.866	2.200.678			31,28
7-11	13	101.196	3.715.763			36,72

WAARVAN TONG

2-11	13	10.040	1.182.430			117,77
5-11	14	15.050	1.688.130			112,50
6-11	9	8.839	949.310			107,35
7-11	13	19.136	2.062.320			107,15

KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE

2-11	2	2.375	137.150			58,14
5-11	1	1.426	87.090			61,—
6-11	1	546	36.760			67,17

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

2-11	18	7.663	182.695	11.—	99.—	
3-11	15	5.783	250.451	15.—	62.—	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

30-10	4	901	22.064	21.—	27.—	
31-10	6	1.637	39.448	22.—	30.—	
2-11	5	1.496	42.386	24.—	35.—	
3-11	5	1.249	46.197	30.—	43.—	
			53.001	30.—	46.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

31-10	4	8.958	126.594			
2-11	3	5.342	102.771			
5-11	11	34.913	711.531			
7-11	2	6.232	101.476			

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

30-10	1	4.550	36.373	7,75	9,55	
3-11	1	19.650	168.883	8,50	9,95	

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 1-11-1973

O.202, IJsland

WOENSDAG 31-10-1973

O.94, Noord
O.229, Noord
O.275, Noord
N.715, West
N.422, West
Z.452, West
N.736, West

VRIJDAG 2-11-1973

O.282, Noord
O.206, Noord
O.181, Kanaal
Z.597, Kanaal
O.198, Kanaal
N.185, West
N.720, West
O.26, West

ZATERDAG 3-11-1973

O.284, West

ZONDAG 4-11-1973

Z.462, Kanaal
O.72, Kanaal

MAANDAG 5-11-1973

O.239, Noord
N.719, West

DINSDAG 6-11-1973

O.317, IJsland
O.243, Noord

WOENSDAG 7-11-1973

O.159, Noord
O.123, Noord
N.249, West
N.422, West
O.279, West

OOSTENDE

WOENSDAG 31-10-1973

NOORDHINDER				
O.307-N.705	1	18	29000	238.406
O.118-306	1	—	14000	110.690
O.127-303	1	—	13800	120.220
O.35-213	1	—	6750	59.516
N.708-709	1	—	13900	122.902

VRIJDAG 2-11-1973

IJSLAND				
O.317	20	1100	—	994.401
NOORD				
N.719	11	210	—	156.310
O.159	10	160	—	129.570
O.135	12	220	—	153.860
O.239	12	285	—	176.686
O.243	12	200	—	127.660
KUST				
O.754	1	16	—	12.850
O.23	1	29	—	23.190
O.225	1	16	—	13.620
O.20-404	1	42	—	51.040
NOORDHINDER				
N.705-O.307	1	68	9150	91.910
N.708-709	1	3	28200	249.036
O.127-303	1	13	8850	79.620

MAANDAG 5-11-1973

IJSLAND				
O.288	17	1100	—	1.242.410
O.316	17	1080	—	1.267.780
KANAAL				
O.83	18	150	4900	623.425
NOORD				
O.232	11	250	—	248.720
O.309	10	220	—	171.990
WEST				
O.172	9	100	—	159.080
O.192	9	120	—	155.430
N.579	10	140	1300	337.060
N.723	8	80	—	83.870
N.422	4	50	—	52.890
NOORDZEE				
O.285	7	250	—	173.180
KUST				
O.279	8	190	—	242.992
O.141-369	6	380	—	438.206
O.116	2	34	—	24.510
O.20-404	2	32	—	36.960
O.148	1	15	—	11.260
O.737	1	10	—	7.160
O.18	1	10	—	6.690
KUST				
N.708-709	1	10	17600	179.654
N.705-O.307	1	3	11100	112.356
O.306-118	1	32	6000	64.840

DINSDAG 6-11-1973

KANAAL				
O.254	15	100	5200	611.985
NOORD				
O.114	12	240	—	243.070
O.274	12	250	—	243.385
O.231	13	380	—	339.590
WEST				
O.329	10	120	—	117.730
N.706	8	220	—	190.380
N.736	7	100	—	92.600
O.249	4	40	—	30.920
N.722	6	70	—	65.940
NOORDHINDER				
O.127-303	1	7	5450	56.432
O.35-312	1	11	1700	20.234
N.708-709	1	—	3650	41.920
O.118-306	1	—	2950	31.802

WOENSDAG 7-11-1973

NOORD				
O.134	12	260	—	237.500
O.128	12	230	—	208.240
O.151	12	250	—	196.930
O.224	8	130	—	140.840
WEST				
B.604	8	180	—	196.060
N.720	6	60	—	56.700
N.715	5	70	—	66.630

NIEUWPOORT

WOENSDAG 31 OKTOBER

N.710	25.407	N.470	25.407
N.788	20.050	N.805	20.050
N.36	12.120	N.730	12.120
N.349	5.720	N.498	5.720

Vier koppels «gulle vissers». De gullen van 1300 à 1600fr! Volgens grote Vóórkleine rond de 900 fr. Grote wijting 600 en 550. Kleine opvangprijs. Weinig andere soorten, waren van de partij. Alles samen: bennen.

VRIJDAG 2 NOVEMBER

N.36	14.595	N.730	14.596
N.788	13.540	N.805	13.540
N.710	23.250	N.470	23.250

Drie vangsten gullen ! Samen 'n «goeie» 100 bennen.

Deze werden verkocht van 1600 à 1300 fr de benne. De vóórkleine 900 à 970. De wijting : grote 500 à 600 kleine 410 à 440 fr.

ZATERDAG 3 NOVEMBER

N.700	85.115	O.104	85.115
-------	--------	-------	--------

Een haringvangst van 19.650 fr. Welke verkocht werd aan 9,95 tot 8,50 : gemiddelde prijs 8,70 fr.

MAANDAG 5 NOVEMBER

N.765	90.300	N.345	51.270
N.591	46.668	N.590	51.380
N.738	60.060	N.762	81.190
N.761	91.208		
N.710	14.532	N.470	14.532
N.349	14.145	N.498	14.145
N.788	46.381	N.805	46.381
N.36	44.674	N.730	44.674

Zeven vangsten van de west en 5 koppels gulle vissers. Alles samen werden er 680 bennen gelost waarvoor het grootste part gullen en wijtingen waren Tarbot en grieten kregen 150 en 90 fr. de kg! Robaard zonnevis enz. werd goed «gemijnd» Slechts 300 kg tongen welke van 106 voor de kleine tot 160 fr de kg kregen van de 3e. Platvis kwam aan 35 à 40 fr. de kg. De kleine 1400 en 1500 fr. de benne. Weinig rogsoorten de moers 1900 tilten 175 fr. Wijting : grote 800 en 850 fr kleine van 410 tot 480 fr. De gullen : grootste sorten 1600 à 1400, de andere van 1.000 à 1.200 fr. De voorkeine van 900 à 1000 fr. De mini's rond de 650 fr. de benne !

WOENSDAG 7 NOVEMBER

N.147	64.145	O.156	37.331
-------	--------	-------	--------

Twee vangsten samen 120 bennen. Geen platvis, noch tongen. Enkele bennen robaard en rode soldaten. De gulle soorten werden beter verkocht dan de maandag De grote wijting 750 fr. de kleine loen boven de 400 fr Roggesoorten kregen maar middelmatige prijzen : moers 1700 fr de benne. Speerhaaien van 820 à 670 fr de benne. De zandgullen werden opgekocht van 1700 haaien slechts de opvangprijs. De voor de grootste soorten, de volgende van 1600 à 1500 fr. De vóórkleine 1010 fr, de mini's. Enkele bennen zeehonden werden verkocht aan 860 en 900 fr. De vloot wacht het betere weder af om uit te varen!

Gulle vissers en haringvissers verkopen dat de N. Westerstorm zijn «zeevruchten» zal schenken !

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

schelvis	5-11-1973	35.40—
Groot	.....	20.—21.—
Middel	.....	14.20-21.—
Klein	.....	27.—27.80
Kabeljauw	.....	20.—25.80
Gul	.....	20.20-25.—
Wijting	.....	46.—
Schaat	.....	18.60-21.40
Zeebaars	.....	16.—28.—
Leng	.....	9.—27.20
Schartong	.....	67.—110.0
Heilbot	.....	13.80-23.—
Koolvis	.....	17.—29.—
Hondstong	.....	.....
Zeeewolf	.....	.....
Staat	.....	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	5-11-1973	6-11-1973	7-11-1973
Lappen	116 —,—	118 —,—	.....
Grote	122 —,—	121,4 —,—	.....
3/4	124 -135	128 —,—	.....
Blok	117,4-135,2	118,4-119	.....
voor-kleine	111,8-125,2	109 -109,4	.....
kleine	100,6 —,—	94 —,—	.....
slips	90,40 —,—	80,80 —,—	.....

Zeebrugge

Soorten			
grote	114 -122	102 -110	98,—104
blok	120 -126	118 -122	119 -126
fruit	120 -130	125 -128	122 -132
schone kleine	104 -120	117 -134	116 -132
kleine	98,—107	103 -125	103 -118
tout petit	95,—98,—	93,—100	93,—102
slips	85,—88,—	80,—88,—	80,—92,—

Nieuwpoort

Soorten			
Tong I	128 —,—	.....	.....
Tong II	152 —,—	.....	.....
Tong III	160 —,—	.....	.....
Tong IV	153 —,—	.....	.....
Tong V	137 —,—	.....	.....
Kleine	106 —,—	.....	.....

PLADIJS

Oostende

Soorten	5-11-1973	6-11-1973	7-11-1973
Grote	29,—,—	28,—,—	20,—,—
grote iek	28,—,—	.....	18,—,—
kleine iek	29,—,—	31,—,—	22,—,—
derde slag	30,40 —,—	34,—,—	25,—25,60
platjes	17,—,—	.....	24,—,—

Zeebrugge

Soorten			
I	14,—20,—	16,—21,—	15,—22,—
II	17,—21,—	18,—22,—	19,—24,—
III	18,—21,—	19,—21,—	19,—23,—
IV	14,—18,—	17,—18,—	17,—19,—

Nieuwpoort

Soorten			
Moeien	33,—40,—	.....	.....
grote pladij	35,—39,—	.....	.....
drielingen	28,—30,—	.....	.....
platjes	.....	.....	.....

ZEEBRUGGE

WOENSDAG 31-10-1973

Z.408	8	90	900	228.375
Z.233	8	60	—	64.606
Z.175	8	130	—	149.595
Z.462	17	190	3200	594.900
Z.500	9	60	100	132.938
Z.505	7	30	700	148.328
Z.603	8	70	100	118.398
Z.578	8	70	400	179.961
Z.587	8	60	700	185.258
Z.575	8	100	300	153.820
Z.429	8	80	1000	250.470
Z.525	5	30	500	134.655
Z.549	9	100	200	147.450
Z.420	8	70	—	86.490
O. 55-Z.556	2	40	—	38.880
Z.468-601	2	50	—	56.110
Z.403-558	2	40	—	43.650
Z.474-455	2	60	—	77.878
Z.554-538	2	80	—	113.926
Z.257-437	2	50	—	53.840

VRIJDAG 2-11-1973

Z.262	10	120	800	222.355
Z.564	10	80	800	259.338
Z.584	10	100	700	216.890
Z.547	10	50	500	189.718
Z.546	9	100	300	150.770
Z.442	6	30	700	157.758
Z.427	8	100	100	202.648
Z.402	8	100	100	202.585
Z.484	10	180	700	302.930
Z.574	10	180	400	314.595
Z.424	10	190	400	314.865
Z.533	8	40	—	77.635
Z.468-601	2	40	—	43.410
Z.201-560	2	60	—	67.044
Z.471	2	80	—	89.940

MAANDAG 5-11-1973

Z.435	11	180	800	315.120
Z.492	12	250	1000	428.740
Z.465	11	180	1100	285.670
Z.570	5	40	800	142.910
Z.445	10	50	300	98.650
Z.582	11	110	200	183.238
Z.518	11	300	1000	392.140
Z.516	9	60	700	236.600
Z.599	8	90	300	147.267
Z.463	8	150	—	180.230
Z.400	2	20	100	26.710
Z.526	18	250	3800	781.806
Z.542	13	120	1000	217.540
Z.415	8	120	—	130.943
Z.474-455	2	60	—	53.920
Z.403-558	2	70	—	67.860
Z.556-55	2	90	—	87.460
Z.468-601	2	80	—	82.990
Z.257-437	2	100	—	112.170
Z.554-538	2	100	—	117.330
Z.201-560	2	130	—	172.220
Z.472-471	2	60	—	61.500

DINSDAG 6-10-1973

Z.519	10	330	1000	486.800
Z.581	10	100	100	190.150
Z.563	9	100	—	138.215
Z.408	5	30	300	100.940
Z.587	6	20	100	39.770
Z. 25	7	30	500	103.540
Z.460	9	70	—	135.940
Z.578	3	20	100	51.070
Z.421	8	140	—	147.480
Z.183	17	300	4000	806.803

WOENSDAG 7-11-1973

Z.430	8	40	100	70.983
Z.431	11	250	800	397.110
Z.459	11	180	1000	329.890
Z.348	11	100	—	134.490
O.315	11	320	500	447.860
Z.497	17	150	3300	609.250
Z.593	11	40	800	140.510
Z.295	11	70	1000	229.100
Z.589	12	110	1000	358.460
Z.418	16	240	3800	648.230
Z.580	3	20	100	83.770
Z.510	8	40	100	187.270
Z.525	4	10	300	73.840

VERWACHTINGEN

MAANDAG 12-11-1973

IJSLAND : O.236 met 500 bennen ; O.318 met 700 bennen.
 KANAAL : Z.34, O.180, Z.499.
 NOORD : O.66, O.94, O.229, O.275.
 WEST : N.736, Z.452, N.185, N.720, O.26, N.752.
 NOORDZEE : Z.562 met Z.509.

DINSDAG 13-11-1973

IJSLAND : O.129 met 400 bennen ;
 KANAAL : O.182 ;
 NOORD : O.282, O.206 ;
 WEST : O.284, N.719.

WOENSDAG 14-11-1973

WEST : N.715, N.422, O.249, O.279.

NIEUWE FILTER

OP DE MARKT

« Filopur » uit Bazel in Zwitserland heeft een nieuwe filter op de markt gebracht die zelfs het vuilste water drinkbaar maakt. Tijdens een persvoorstelling werd het water uit de Rijn — de vuilste rivier van Europa — genomen en in de filter gegoten. Wat er opnieuw uitkwam was een zeer helder en drinkbaar water dat bovendien nog smaakloos was. Een tweede wellicht nog duidelijker proef bestond erin een Whisky-soda in de filter te gieten. Uit het kraantje kwam onderaan alleen nog het water terwijl de whisky en de bestanddelen van het water door de filter uit het geheel gehaald werden.

Het hele toestel weegt maar 400 grammen en kost rond de 500 BF.

De filter werd door de Amerikanen uitgewerkt voor de ruimteschepen waar hij zorgde voor de recyclage van de organische afvalstoffen. De Zwitserse firma kocht het brevet en heeft ondertussen al een akkoord afgesloten met een Japanse firma om de filter op grote schaal in de handel te brengen.

DE VISSERIJ IN DE WESTERSCHELDE

Vergunning nodig

Sommige reders van de Oostkust hebben het voornemen uitgedrukt de visserij in de Westerschelde te bedrijven.

Hiervoor zijn evenwel van de Nederlandse overheid individuele vergunningen nodig.

Het sekretariaat van de Rederscentrale heeft zich onmiddellijk hiermee ingelaten en de nodige stappen ondernomen om a.l.es terzake te regelen.

Mochten er echter ook reders van Nieuwpoort of Oostende de visserij aldaar willen beoefenen, dan dienen ze zich onmiddellijk op het sekretariaat kenbaar te maken, die ook voor hen het nodige zal doen.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort
	5-11-1973	5-11-1973	6-11-1973	6-11-1973	7-11-1973	7-11-1973	7-11-1973
Tarbot : groot (123)	143 -151	120 -150		100 -135		100 -148	150 ,—
middel (123)	112 -113	45,—100	125 -126	40,—98,—		45,—92,—	120 ,—
klein (123)	70,—,—	35,—44,—		30,—39,—		35,—44,—	95,—,—
Griet : groot (123)		45,—61,—		50,—68,—		42,—58,—	70,—90,—
middel (123)		38,—48,—		40,—49,—		32,—41,—	90,—,—
klein (123)		26,—37,—		38,—39,—		22,—30,—	
Schelvis : groot							
middel	24,40-30,40		35,—36,20		22,80-31,—	26,—,—	
klein	8,40-16,—		9,—26,—		8,80-17,20		
Heek : groot		14,—48,—					
middel							
klein							
Lom					26,—,—		
Leng					21,—27,60		
Rog (I)	26,—38,40		23,40-38,—				
Keilrog (123)	50,—53,—						
Rog (23)		30,—40,—		28,—37,—		25,—27,—	38,—,—
Tilten (23)		24,—30,—		26,—30,—		20,—24,—	35,—,—
Scherpstaart (23)		19,—28,—		18,—25,—		18,—28,—	36,—,—
Halve mans (23)		15,—18,—		17,—22,—		13,—16,—	32,—,—
Teelt (2)		15,—17,—		16,—22,—		12,—15,—	
Katrog (2)		4,80- 6,—		5,—10,—		5,— 9,—	
Kabeljauw	26,40-37,40	26,—32,—	29,50-36,20	25,—32,—	30,20-40,—	32,—38,—	32,—,—
Gul (groot)		24,—29,—		22,—28,—		30,—35,—	35,—,—
Gul (middel)	13,40-27,—	20,—29,—	11,80-36,—	18,—24,—	19,20-36,20	28,—34,—	20,—28,—
Gul (klein)		15,—20,—		14,—19,—		14,—17,—	21,—32,—
Hozemondhamme	74,—115		63,80-110				
Wijting : groot	15,40,—		18,—,—	10,—14,—	13,—,—	10,—15,—	16,—17,—
klein	6,40,—	8,25-10,—	6,40,—	8,25-12,—	6,40,—	8,25-10,—	8,—10,—
Schar	11,80-14,—	10,—12,—	14,—20,04	11,—16,—	13,—18,—	14,—22,—	8,— 9,—
Steenhol	24,—48,40	21,—39,—	30,80-45,—		22,—34,—	14,—31,—	
Zeehaai	9,60-18,60	12,—15,—	9,60-15,—	13,—15,—		7,80-13,80	22,—,—
Hondshaai	9,40-12,20		11,60,—				
Doorshaai							
Pieterman							
Makreel							
Horsmakreel							
Zeekeeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal							
Schartong							
Volle haring							
Ijle haring							
Haringshaai							
Steenhol	8,40- 8,60				8,80-10,—		
Heilbot							
Koolvis							
Steur					26,40,—		
Zeeewolf					22,—32,—		
Pollak	22,—,—						
Zonnevis							
Koningsvis							
Vlaswijting							
Zeeduivel		8,—39,—				10,—28,—	
Schotse schol		4,80,—		4,80,—			23,—,—
Zeehond							18,—,—
Bot							
Rode Poon (roobaard)	25,—,—	8,—15,—	13,80-32,—				14,—28,—
Grauwe Poon (knorh.)	4,80,—	5,— 7,—			6,— 7,40		7,— 9,—
Rode Knorhaan	9,80-38,—		12,80-31,80				15,—,—
Posten		6,—,—					
Langoesten (midden)							
(klein)							

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Dinsdagmorgen 30 oktober werd aangevoerd: 1670 kg tong, 19 kisten tarbot en griet, 432 kisten kabeljauw, 583 kisten koolvis, 403 kisten schelvis, 363 kisten wijting, 106 kisten schol, 25 kisten schar, 5520 1/2 kisten haring, 2233 kisten makreel, 103 kisten varia.

Prijzen per 1 kg: tarbot 8.63-8.42, gr. tong 8.68, m. tong 9.41-9.34, klm. tong 8.40-8.25, tong 1 7.84-8.25, tong 2 7.84-8.25.

Per 125 kg: gr. leng 170.
Per 40 kg: Tarbot 224-92, griet 102-42, kabeljauw 1 90-74, kabeljauw 2 120-57, kabeljauw 3 78-60, kabeljauw 4 76-55, kabeljauw 5 66-42, koolvis 2 75-44, koolvis 3 52-40, koolvis 4 45-35, schelvis 2 88-63, schelvis 3 54-51, schelvis 4 45-28, schol 1 72-66, schol 2 90-64, schol 3 106-65, schol 4 88-59, wijting 2 41-38, wijting 3 42-24, wijting 4 24-15, haring 1 30-19.60, makreel 2 42-17.60, makreel 3 30-17.60, schar 72-38, leng 65, ham 168, lever 27, haal 48-32, schar tong 54, baars 104, steenbol 19, brasem 20, bot 51-39.

De besommingen van dinsdag waren:

Spanvissers: KW.44-85 f 84.000, EH.7 en VD.8 f 4.200, UK.78-107 f 4.300, UK.135-145 f 4.400, UK.196-234 f 3.900, UK.200 en IJM.15 f 7.600, VD.15-128 f 7.600, VD.46-115 f 2.500, WR.47-189 f 470, YE.25 en ZL.6 f 3000, KW.43 f 43.000, KW.153 f 36.000, SCH.107 f 21.000, VL.1 f 36.300, VL.121 f 18.700, IJM.21 f 15.500, IJM.23 f 3.400.

Garnalenvisser: ZK.10 f 1.750.

Woensdagmorgen 31 oktober werd in IJmuiden aangevoerd: 302 kg tong, 6 kisten tarbot en griet, 434 kisten kabeljauw, 1903 kisten koolvis, 183 kisten schelvis, 382 kisten wijting, 124 kisten schol, 40 kisten schar, 2518 kisten haring, 186 kisten makreel, 106 kisten varia.

Prijzen per 1 kg: Heilbot 4.81, gr. tong 9-8.70, m. tong 9.67-9.61, klm. tong 9.35-8.71, tong 1 8.39-8.08, tong 2 7.42-7.22.

Per stuk: haai 192-188.
Per 125 kg: leng 170-168.

Per 40 kg: ham 190, heek 3 154, heek 4 88, lever 16, steenbol 20-15, horsmakreel 17-12, bot 46-61, tarbot 128-122, griet 78-44, kabeljauw 1 63, kabeljauw 2 94-58, kabeljauw 3 92-62, kabeljauw 4 84-60, kabeljauw 5 60-45, koolvis 2 50-45, koolvis 3 46-42, koolvis 4 36-32, schelvis 1 98, schelvis 2 75-70, schelvis 3 66-47, schelvis 4 50-34, schol 1 82, schol 2 106-88, schol 3 106-72, schol 4 92-62, wijting 2 44-38, wijting 3 46-22, wijting 4 40-17.20, haring 1 33-19.60, makreel 2 50-17.60, makreel 3 44-17.60, schar 74-40, krab 25, poon 44, haai 48-38, kl. leng 59, schar tong 55.

De besommingen van woensdag 31 oktober waren:

Spanvissers WR.32 en KW.167 f 25.540, IJM.207-209 f 37.340, IJM.205-221 f 17.020, EB.28 en UK.148 f 6.120, EH.7 en VD.6 f 1.100, UK.54 en UK.208 f 3.680, UK.135-145 f 3.220, UK.196-234 f 3.180, VD.15-128 f 11.820, VL.110 f 38.800, IJM.9 f 57.200, SCG.32 f 16.610, UK.200 f 1.950, UK.245 f 3.610, YE.25 f 1.560, IJM.15 f 1.940, IJM.23 f 2.520, IJM.94 f 2.700, ZL.6 f 1.560, ZK.10 f 2.250.

IJMUIDEN

Donderdagmorgen, 1 november, werd te IJmuiden aangevoerd: 1175 kg tong, 12 kisten tarbot en griet, 963 kisten kabeljauw, 18 kisten koolvis, 253 kisten wijting, 188 kisten schol, 24 kisten schar, 2339 kisten haring, 29 kisten makreel, 76 kisten varia.

PRIJZEN
Per 1 kg: gr. tong 8.83-8.70, m. tong 9.89-9.55, klm. tong 9.06-8.70, tong 1 8.76-8.39, tong 2 7.81-7.50, tarbot 9.37-9.04, zalm 8.13.

Per 40 kg: tarbot 245-123, griet 145-74, kabeljauw 2 112-90, kabeljauw 3 86-70, kabeljauw 4 84-67, kabeljauw 5 64-36, koolvis 2 46, koolvis 3 40, koolvis 4 37, schelvis 3 43, schol 1 94-76, schol 2 106-76, schol 3 100-75, schol 4 92-72, haring 1 33.40-29, wijting 2 38, wijting 3 48-20.40, wijting 4 31-21, makreel 2 55-20, makreel 3 29-20, schar 73-52, tongschar 98, horsmakreel 34, bot 37-27, steenbol 19-15, lever 34-27.

De besommingen van donderdag 1 november 1973 waren:

SPANVISSERS:
KW.167 en WR.2 f 16.500; IJM.205-221 f 6900, IJM.207-209 f 15.000, UK.54-208 f 2100, UK.78-107 f 6400, UK.135-145 f 2900, EB.28-148 f 5800, UK.196-234 f 4900, UK.200 en IJM.15 f 1900, VD.15-128 f 3500, VD.46-115 f 4400, KW.49 f 24.000, KW.205 f 4.500, DZ.7 f 330, UK.48 f 8.600, VD.19 f 5500, WR.44 f 6900, WR.66 f 4100, WR.248 f 5.100, YE.25 f 2.200, IJM.23 f 1.600, ZK.10 f 350, ZK.44 f 360, ZL.6 f 2200.

In de maand september van dit jaar werd in totaal 6.066.311 kg vis aangevoerd in IJmuiden. De opbrengst was 6.979.733. De aanvoer in september 1972 was 5.558.464 kg. De opbrengst was toen 6.340.755 gulden.

RDB

Vrijdagmorgen 2 nov. werd te IJmuiden aangevoerd: 8450 kg tong 98 kisten tarbot en griet, 710 kisten kabeljauw, 28 kisten koolvis, 336 kisten wijting, 1534 kisten schol, 112 kisten schar, 3843 kisten haring, 293 kisten makreel, 172 kisten varia.

PRIJZEN:

Per 1 kg.: gr. tong 8.99-8.53, m. tong 9.75-9.37, klm. tong 8.64-8.32, tong 1 8.12-7.76, tong 2 7.69-7.39, tarbot 9.40-8.69.

Per 40 kg.: tarbot 220-115, griet 122-57, kabeljauw 1 67-62, kabeljauw 2 106-86, kabeljauw 3 80-72, kabeljauw 4 78 68, kabeljauw 5 64-38, koolvis 2 40-37, schol 2 70 60, schol 3 82-68, koolvis 4 84-70, koolvis 3 45-4, koolvis 5 3 8, schol 1 72 62, schelvis 1 130, wijting 1 50, wijting 3 4-27, wijting 4 38-21, haring 1 34 80 27.20, makreel 2 51-22, makreel 3 33-17 60, haai 62-44, krab 42-24, rode poon 81-77, steenbol 28-23, lever 40-24, bot 34-25, brasem 38.

BESOMMINGEN:

van vrijdag waren:
KW 41 f35.400; KW141 f39.200; KW 127 f3.780; UK 207 f22.500; UK 48 f2.220; VD 234f 27.800; VL 115 f30.300; HD 14 f3.410; GO 26 f14.300 HA 70 f2.100; IJM 23 f2.200; IJM 94 f570; IJM 30 f78.300.

Spanvissers: IJM 207 en IJM 209 f24.500; IJM 205 en IJM 221 f31.800 EB 28 en UK 148 f4.160; EH 7 en VD 6 f1.400; UK 54 en UK 208 f 5.380; UK 135 en UK1 45 f10.300; UK 196 en UK 234 f2.900; UK 78 en UK 107 f5.250; IJM 15 en UK 200 f4.120; UK 115 en UK 46 f2.830; VD 15 en VD 128 f2.800.

IJMUIDEN

Maandagmorgen 5 november werd in IJmuiden aangevoerd: 24.150 kg tong, 313 kisten tarbot en griet, 1971 kisten kabeljauw, 1344 kisten koolvis, 417 kisten schelvis, 1629 kisten wijting, 3069 kisten schol, 260 kisten schar, 1218 kisten haring, 897 kisten makreel, 328 kisten varia.

Prijzen:
Per 1 kg. in gulden: Gr. tong 7.59-6.86, m. tong 9.46-9.18, kl. tong 8.58-8.04, tong 1 8.27-7.72, tong 2 7.63-7.30, tarbot 7.64-6.40.

Per stuk: Haai 176-84.
Per 40 kg.: tarbot 219-72, griet 127-42, kabeljauw 1 126-67, kabeljauw 2 120-66, kabeljauw 3 82-67, kabeljauw 4 80-65, kabeljauw 5 60-

22, koolvis 2 48-32, koolvis 3 49-40, koolvis 4 38-34, schelvis 1 114-110, schelvis 2 94-72, schelvis 3 82-54, schelvis 4 40-25, schol 1 71-61, schol 2 71-61, schol 3 79-62, schol 4 78-60, wijting 3 33-22.80, wijting 4 29-12.80, makreel 1 52-21.60, makreel 2 28.40-20, makreel 3 17.60, haring 1 52.40-30, haring 2 24.80, schar 52-40 poon 50-17, krab 8-4.50, haai 49-42, steenbol 12-8, ham 276-150, heek 3 182-54.

De besommingen van maandag waren:

Spanvissers: KW 42 en KW 135 f 7300, 44 en 85 f 4700.
KW 4 f 15.000, 11 f 19.000, 29 f 7100, 34 f 28.600, 51 f 13.000, 80 f 18.900, 87 f 17.800, 88 f 28.000, 106 f 15.600, 113 f 17.800, 121 f 18.000, 132 f 12.000, 145 f 23.000, 149 f 16.000, 150 f 15.800, 152 f 10.800, 174 f 11.300, 178 f 8400, 185 f 11.700, 187 f 17.000, 194 f 18.500, 195 f 12.600, 197 f 15.600, 209 f 15.000, 210 f 11.600, 213 f 5.900, 214 f 15.700, 217 f 14.800, 221 f 9.500, 226 f 15.800, SHC 256 f 13.900, VL 7 f 14.400, 16 f 42.000, 105 f 47.000, 112 f 41.700, WR 45 f 10.300, 57 f 27.400, IJM 4 f 7600, 16 f 470, 18 f 24.000, 29 f 32.900, 154 f 14.800.

Visaanvoer te Den Helder

Weekoverzicht van 20 oktober t/m 3 november 1973

Hoewel op maandag verschillende grote kotters, die verleden week zaterdag te laat waren, voor een behoorlijke aanvoer zorgden, vielen in het begin van de week de aanvoeren van de kleinere kotters tegen.

Verschuivende kotters schakelden over op kabeljauw visserij, maar ook hiervan waren, al kwamen er uitzonderingen voor, ook niet al te hoopgevend.

De aanvoeren van de grotere kotters op vrijdag en zaterdag liepen, door de zeer verspreide visgronden, nogal uiteen.

Over het algemeen waren deze week hierdoor de besommingen iets lager dan vorige week. Ook de gemiddelde tongprijs was iets lager dan verleden week en varieerden op zaterdag van rond de f 8.00 tot f 8.50 per kg. De schol daarentegen was zeer goed prijshoudend. De hoogste besomming maakte echter voor een aanvoer van 8.849 kg vis, waarvan 1.430 kg tong met een gemiddelde prijs van f 8.14 per kg toch nog een besomming van ruim f 44.000.

De grootste tongvangst per schip was 2.019 kg, die gemiddeld f 8.25 oprachten en met 2.459 kg andere vis goed was voor een besomming van ruim 21.000 gulden.

Door 104 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

58.492 kg Tong	f 477.830,81	van f 984 f 707
17.124 kg Tarbot	f 72.458,02	van f 932 f 203
3.787 kg Griet	f 4.758,57	van f 275 f 062
216.135 kg Schol	f 361.417,96	van f 204 f 151
11.008 kg Schar	f 11.477,80	van f 146 f 075
14.220 kg Wijting	f 8.379,26	van f 098 f 043
62.380 kg Kabeljauw	f 76.496,63	van f 272 f 081
262 kg Tongschar	f 604,55	van f 262 f 147
6.520 kg Bot	f 6.496,51	van f 116 f 035
1.280 kg Lever	f 1.129,26	van f 097 f 080
1.241 kg Paling	f 6.325,70	van f 520 f 260
1.090 kg Poon	f 881,76	van f 144 f 046
685 kg Rog	f 994,88	van f 151 f 040
660 kg Haai	f 340,75	van f 063 f 029
2.073 kg Diversen	f 1.501,39	
396.957	f 1.031.093,85	

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB "LA CHAMPAGNE"

Zaterdag 10 november
van 22 uur af
zondag 11 november,
the-dansant van 16 tot 20 uur :

**MERINO COSTA Y SU
ORQUESTA**

Piano : **FRANZ ANDRE**

Als attractie :

AGNES SARKIS

Elke vrijdagavond te 20 uur :

"OSTEND FRIDAY CLUB"

Ontspanningsavonden in
relax-pak

Degusteren van belgische
specialiteiten.

Orkest Merino Costa.

Vrijdag 16 november :

- Visbrood ;
- Vogels zonder kop ;
- Suikertaartjes.

**170 fr. per persoon —
Dranken van 40 fr. af.**

(Dienst en BTW inbegrepen)

- Plaatsbespreking gewenst.

AUDITORIUM

Vrijdag 9 november
te 20.30 uur :
Kabaret-musical

**"JASPERINA'S
GROTE EGOTRIP"**

Met **JASPERINE DE JONGH**

Org. : Vlaamse Klub Kust

Inkom : 100 en 150 F. —
Jeugd en derde leeftijd :
50 en 75 F.

Zaterdag 10 november
te 15 en te 20 uur,
Maandag 12, vrijdag 16 en
zaterdag 17 november
te 20 uur :

6e OOSTENDSE REVUE : "OETJE, MAATJE"

Voorstellingen ingericht door
de Entente der Oostendse
Gewestelijke Folklore.

Plaatsen :

75 - 100 - 120 en 150 F

**Voorstellingen bejaarden
(10 november te 15 uur) :**
40 F

Maandag 19 november
te 20.30 uur :

Ontdek de Wereld —
Reeks in het Frans

"Exploration du Monde" —
Org. V.A.C.V.

"DE LA PERSE A L'IRAN"

Kleurenfilm en verhaal
door **JACQUES CORNET**

Inkom : 60 en 80 F. —

Jeugd en miliciens : 40 F

Lokatie : Casino-Kursaal,
alle dagen van 10 tot 13 uur
en van 16 tot 19 uur.

Inlichtingen :

Telefoon : 059/751.11.

(817SW—8427N—7468V)

**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. 811.01
(7390V)**

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 767.07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

KAARTEN DER VLAAMSE BANKEN

verkrijgbaar :

- 1) **DRUKKERIJ**
„HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
Hendrik Baelskaai 30, Oostende
- 2) **BUREEL**
Vindictivelaan 22, Oostende
- 3) **HAND IN HAND**
Tijdokstraat 34, Zeebrugge

Prijs . 150 F (+ BTW 18 % voor niet-vissersvaartuigen)

(7348N—7368V)

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

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. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 777.13-14

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. MIDDELANDSE 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)

hulp in nood s v

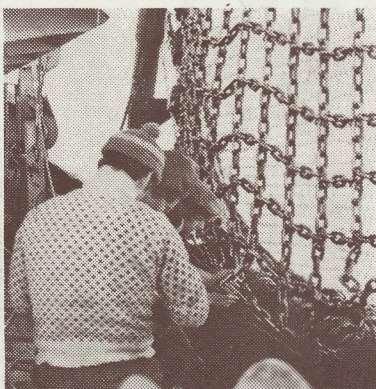
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

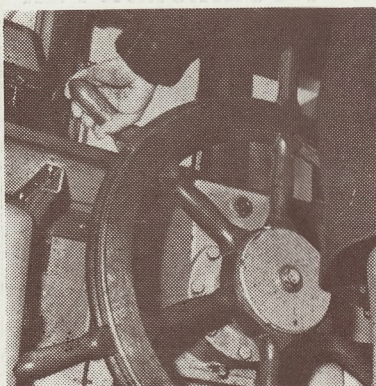
oostende

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.