

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

39e JAAR

VERSCHIJNT WEKELIJKS

HET VISSERIJBLAD

VRIJDAG 18 JANUARI 1974 — PRIJS 20 F — Nr 3

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

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

KNIELAARS
LAARS gevoerd met wol
DIJLAARS
HEUPLAARS
OVERALL blauw goed - maat 50 tot 56
maat 58
BROEK blauw goed
VEST blauw goed - maat 48 tot 56
maat 58
BROEK met borststuk - maat 48 tot 56
maat 58
JUMPERS blauw goed
small en medium
large
extra-large

ZUIDWESTER (lange kap)
OLIE-HEMD zonder kap
met kap
OLIESCHORT
OLIEBROEK met bretels
GUTTERS
AIRCOAT BROEKEN
broeken met bretel
maat 42 - 56
58 - 60
JUMPERS aircoat

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

Ook nog in deze magazijnen te verkrijgen aan zeer goedkope prijzen

ANDERE WERKKLEDIJ VOOR VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

KEUKENHANDDOEKEN blauw
Prachtige KEUKENHANDDOEKEN
Cristal
Boilo
SPONSHANDDOEKEN blauw
VAATDOEKEN
Radical DETERGENTZEEP - 1 liter
LEVIS VERF - alle kleuren
REGENKLEDIJ (broek en vest)

WOLLEN DEKENS
MESSEN PIJKENAAS
PRISMAKIJKERS
REDDINGSVESTEN
UURWERKEN met stuurwiel
BAROMETER met stuurwiel
UURWERKEN elektrisch
BAROMETER
DUFFLE COATS grijs en groen
echte engelse, blauw
extra
camel
DUFFLE COATS gevoerd

WERKSCHOENEN - anti-slip & versterkte top
laag model
hoog model

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

het visserijblad

Vrijdag 18 januari 1974 — Nr. 3

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 800 FR. — 6 MAANDEN 400 FR. — 3 MAANDEN 225 FR. — BUITENLAND 900 FR. — HOLLAND 58 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL 777.13/777.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

Goede vooruitzichten voor uitbouw van Nieuwpoortse vissersvloot

Twee nieuwe treilers

Voor 1973 diende men in de Nieuwpoortse vismijn een daling van de aanvoerwaarde van ongeveer 7 miljoen fr op te tekenen. Een eerste oorzaak hiervan was natuurlijk de sterk gedaalde aanvoer. Een tweede reden is wel, dat meerdere treilers met Nieuwpoort als thuishaven hun vangsten te Oostende gingen verkopen tijdens het afgelopen jaar. Dit zijn dan wel twee negatieve punten uit het voorbije jaar.

Er zijn evenwel ook positieve zaken. Wij denken hier in de eerste plaats aan de goede vooruitzichten die momenteel bestaan inzake de uitbouw en vernieuwing van de plaatselijke vissersvloot.

De gebroeders Rammeloo gaven hiertoe in 1969 een eerste stoot door het in bedrijf nemen van twee kloeke treilers die gebouwd werden op de Oostendse scheepswerven Beliard Murdoch. Kort hierop volgde een gelijkaardig vaartuig voor de rederij Legein pvba, eveneens uit Nieuwpoort. En zaterdag werd voorlopig een einde gesteld aan deze nieuwbouwrage door het in de vaart brengen van de N.41 „Ter Streep". Dit nadat een paar maanden terug, het zusterschip, de N.40 „Ravelingen" in bedrijf werd genomen. Beide treilers werden, eveneens door voornoemde werf afgeleverd voor de rederij „Norfish" pvba uit Oostende.

Er is evenwel meer. Geruchten doen in Nieuwpoort de ronde, dat enkele reders zinnens zijn een nieuw vaartuig te laten bouwen. Voorlopig blijft het nog bij geruchten maar uit geloofwaardige bron vernamen wij toch, dat er zeer veel kans bestaat dat eerlang de kontrakten zullen getekend worden voor een drietal nieuwe eenheden. En dat is dan meteen biezonder positief voor de vissersvloot uit de Westhoek.

Er heerste zaterdagvoormiddag een grote drukte op de Nieuwpoortse kaai, nabij het nieuwe vismijngebouw. Netjes op een rijtje lagen aldaar respektievelijk de N.752 „Ter Yde", de N.40 „Ravelingen" en de N.41 „Ter Streep" afgemeerd. Een eind verderop, zeewaarts toe, lagen de N.708 „De Ruytingen" en de N.709 „Mardyck" Een vijftal treilers die, in evenveel jaren, de Nieuwpoortse vissersvloot een fors stuk hebben opgevoerd kwa kapaciteit van vangst en motor. Een forse stap vooruit dus in de richting van een modernisatie van de plaatselijke vloot, gebouwd op de werf Beliard Murdoch te Oostende.

Naast vele prominenten uit de zeevisserij, hadden ook een groot aantal belangstellenden er aan gehouden de doopplechtigheid bij te wonen van de „Ravelingen" en de „Ter Streep", de twee jongste aanwinsten voor de plaatselijke vissersvloot. Vooraf had een dankmis plaats en was het vervolgens aan visserijaalmoezenier E.H. Corneillie om Gods zegen af te smeken voor schip en bemanning in tegenwoordigheid van dhrn. Martens en Debruyne en mevrouwen Coene en Renty, onderscheidelijk peters en meters van de „Ravelingen" en de „Ter Streep".

ONTVANGST IN FEESTZAAL VAN VISMIJN

Na de traditionele doopplechtigheid, nog altijd een fors stukje folklore in onze visserijmiddens, greep in de prachtige ontvangstzaal van het nieuwe vismijnkomplex een biezonder geslaagde ontvangst plaats, waarop naar loffelijke gewoonte door enkele prominenten een korte toespraak werd gehouden.

„WAAROM NIET TE NIEUWPOORT VERKOPEN"

(Burgemeester Mommerency)

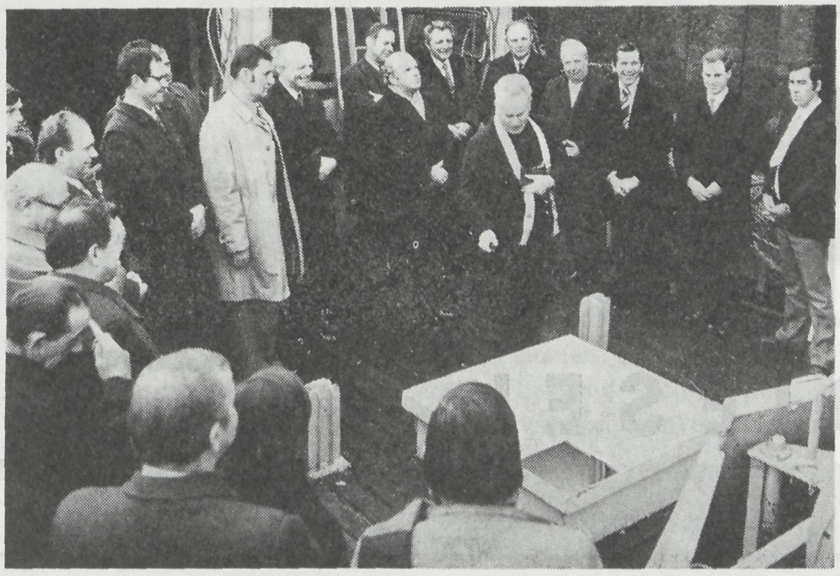
Als eerste spreker kwam de plaatselijke burgemeester, dhr. Mommerency aan het woord. Hij had natuurlijk in de eerste plaats een lofwoord over voor de rederij „Norfish", uitbaters van de twee nieuwe Nieuwpoortse treilers. In die hulde betrok hij tevens de knap bouwende scheepswerf Beliard Murdoch

Nopens de plaatselijke visserij liet hij zich verder als volgt uit :

„In 1966 was het eerder pover gesteld met de Nieuwpoortse visserij. Men sprak zelfs dat de Westhoek dezelfde weg zou volgen van Blankenberge, met name een volledige teloorgang van de zeevisserij. Enkel zou nog een stuk folklore overblijven. Toen is er als het ware een heropbloei gekomen, en ik wil hier in de eerste plaats de vissers van de Westhoek huldigen voor hun werkkracht en hun geloof in het bedrijf.

Dit bleek evenwel niet voldoende ! Door de uitbouw van de Nieuwpoortse vissersvloot die vooral naar tonnemaat en kapaciteit voortdurend verhoogde was het vismijnkompleks veel te klein geworden. Er moest dringend naar verruiming wor-

(Zie vervolg blz. 4)



Met vaardige hand borstelde visserijaalmoezenier Corneillie Gods Zegen over de «Ter Streep». Nog altijd een ingetogen moment in onze vissersmiddens.

ABC ... SYMBOOL VAN BETROUWBAARHEID



De Z.14 „Bounty" is uitgerust met een 6MDX - ABC-motor, met een vermogen van 375 PK.

A B C

DIESEL

VOOR INFORMATIE, KONTAKTEER :

de Heer L. DE LANGE

ANGLO BELGIAN COMPANY
WIEDAUWKAAI, 43
B-9000 GENT BELGIE

Tel. 09/23.45.41 Telex 11298

VAN VOORDEN GROUP

SERVICES TO THE SHIPBUILDING AND SHIPPING INDUSTRY

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL B.V.

Scheepsschroeven in diverse materialen
Speciale gietstukken zoals pomphuizen enz.

PROMAC NEDERLAND B.V.

PROpulsion **MA**noeuvring **C**ooling

SEFFLE	Verstelbare schroeven in o.a. roestvrij staal voor sleepboten, supply schepen, visserijschepen enz.	**PRO**pulsion
ESCHER WYSS	Verstelbare schroeven, ook voor de grootste vermogens	
SEFFLE	Dubbelwerkende ram stuurmachines Tandheugel stuurmachines	**MA**noeuvring
PORSGRUNN	Draaivleugel stuurmachines, ook voor de grootste roermomenten	
BECKER	Stabilo roeren voor alle type schepen	
JETSET	Boegbesturingen voor binnenvaartschepen	
PLEUGER	Boegbesturingen voor zeegaande schepen, ook voor de grootste vermogens	
PROMAC	Visruimkoeling	Cooling
PROMAC	Scherfijsmachines	
BABCOCK	Zoetwaterbereiders	

HODI ZALTBOMMEL

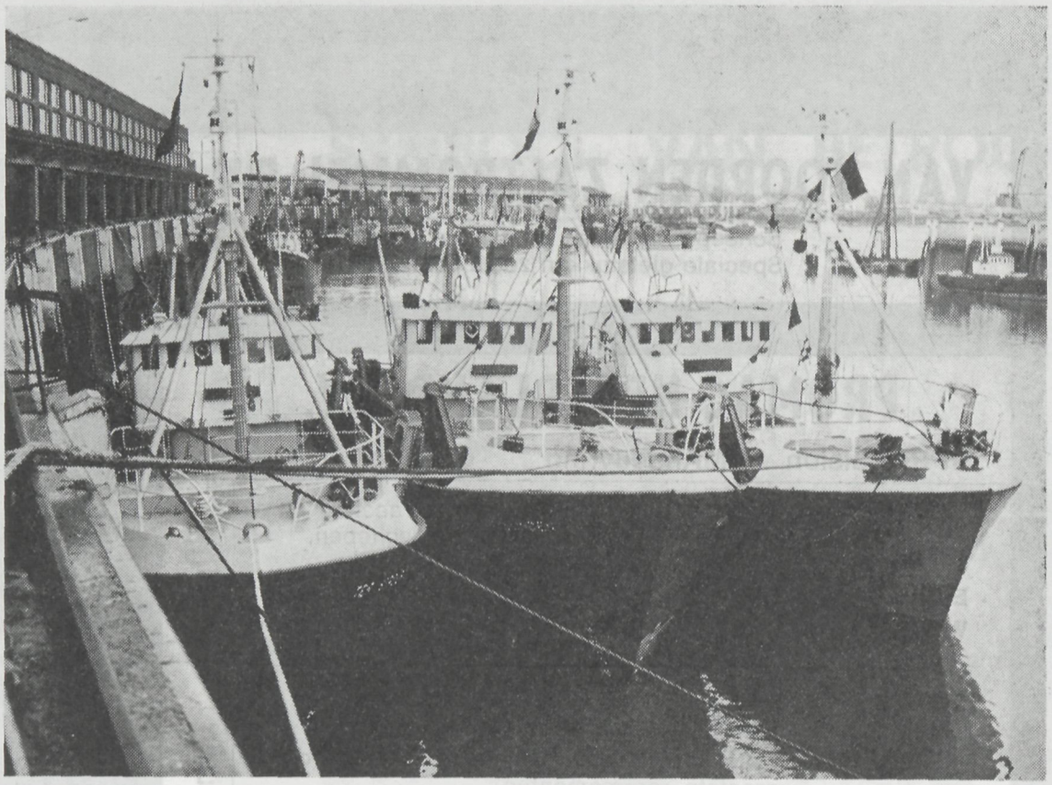
Vaste straalbuizen
Straalbuisroeren

VAN VOORDEN PROPELLER REPAIR STATIONS B.V.

Gespecialiseerd in scheepsschroefreparaties

FEDERAL VAN VOORDEN B.V.

FEDERAL	Schroeven voor jachten
MICHIGAN	Buitenboord- en hekaandrijfschroeven
HEKAANDRIJVINGEN	Voor kleinere schepen en jachten.



Het gaat de visserij te Nieuwpoort momenteel voor de wind op het vlak van de nieuwbouw. Op bovenstaande foto van rechts naar links de N.752 «Ter Yde», de N.40 «Ravelingen» en de N.41 «Ter Streep».

(Vervolg van blz. 1)

den uitgezien. Dit is ondertussen gebeurd in zoverre dat men thans van een meer dan degelijke akkomodatie kan spreken. Toch moet ik vaststellen", aldus burgemeester Mommerency „dat nog altijd een reeks treilers hun vangsten te Oostende gaan verkopen. Ik weet wel dat er onder de vissershavens onderling een zekere naijver bestaat. Dit is evenwel ook op andere vlakken het geval. En nu weet ik wel dat de reders en vissers vertellen dat het lonender is te Oostende de vangst te verkopen. Ik zou toch willen aandringen om die mening te herzien. Zorg dat wij voldoende en tijdig worden ingelicht nopens de aanvoer en wij zullen dan wel zorgen dat de kopers op tijd en stond ingelicht worden. Gedenk een gezegde dat luidt : slechts waar vangsten worden gelost komen de kopers", zo besloot burgemeester Mommerency zijn uiteenzetting.

Ook dhr. Dewinter sprak de aanwezigen toe namens de scheepswerf Beliard Murdoch. Hij wees vooral op de goede kontakten die bestaan tussen de werf en de Nieuwpoortse visserij, waarbij hij vooral de nadruk legde op de werkkracht, de inzet en de liefde voor het werk van de Nieuwpoortse vissers. Hij was dan ook bijzonder verheugd aan de bemanning de wimpel van de werf te kunnen overhandigen. Ook de rederij Rammeloo kreeg een gelijkaardige wimpel overhandigd, nadat aan de peters en de meters een prachtig fotoalbum en bloemen waren overhandigd.



De heer Dewinter van de scheepswerf Beliard Murdoch (tweede van rechts) samen met enkele reders waaronder de heren Rammeloo en Legein.

„UITBREIDING VAN VISMIJN WAS DRINGENDE NOODZAAK"

(Volksvertegenwoordiger Dries Claeys)

Tenslotte kwam ook volksvertegenwoordiger Dries Claeys aan het woord. Deze figuur, die onze visserij in de voorbije jaren, enorme diensten heeft bewezen en niets onverlet laat om de aandacht van de overheid te Brussel gaande te houden, had logischerwijze in eerste instantie een lofwoord voor de rederij en de bouwende werf.

Hij had het evenwel ook over de Nieuwpoortse visserij in het algemeen waarbij hij de aanloop schetste tot de bouw van het nieuwe vismijnkompleks.

„Die uitbouw was een dringende noodzaak geworden door de steeds groter wordende vaartuigen die de plaatselijke vloot

(Vervolg blz. 5)

De N.40 „RAVELINGEN" en
de N.41 „TER STREEP" van
de Rederij NORFISH werden uitgerust
met een **riemgedreven vislier type D.III**
en een **handhydraulische stuurmachine,**
type HS.80R, geleverd door

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

Westendelaan, 1,
te NIEUWPOORT

(8883N—7518V)

(Vervolg van blz. 4)

kwamen vervoegen. Terloops gezegd : ik heb de grootste bewondering voor de Rammeloos die in omzeggens wanhopige omstandigheden beslisten twee nieuwe vaartuigen te bouwen. Het wordt dan ook hoog tijd dat de mensen die aktief zijn in de vishandel eens gaan denken aan de visvanger. Er zou een grotere stimulans moeten uitgaan tot het promoveren van het visverbruik. Er is reeds een gevoelige verbetering gezien het visverbruik per hoofd en per jaar kon opgevoerd worden tot 13 kg. Momenteel echter is er meer dan ooit een vraag naar verse vis maar... ook nooit was er zo'n groot tekort aan visaanvoer. Zelfs over gans West-Europa.

Wij moeten met onze vissers en onze vloot meewerken om dit tekort te overbruggen. Onze vissers hebben in het verleden blijken gegeven van durf en doorzetting. Zij hebben, méér dan anderen, een kans op welslagen" zo besloot Dries Claeys zijn naar traditie gemoedelijke maar inslaande uiteenzetting".

DE TECHNISCHE GEGEVENS

De N.40 „Ravelingen" en de N.41 „Ter Streep" zijn stalen treilers die heel speciaal werden opgevat voor de visserij op de West en de Noord. Het achterdek is open gebleven met het oog op de haringvisserij, terwijl de mogelijkheid bestaat de spanvisserij te bedrijven.

De hoofdkarakteristieken zijn de volgende :
— lengte : 26 m.
— breedte : 7,20 m.
— diepgang : 3,60 m.

De brutotonnage bedraagt ongeveer 110 ton terwijl de visruimen in totaal 70 m3 vis kunnen inhouden. De voortstuwing zal geschieden door een ABC-dieselmotor van 375 PK die een vierbladschroef aandrijft die geleverd werd door de Nederlandse firma Van Voorden BV. uit Zaltbommel. De firma Brusselle leverde de twee trommelwinchen.

Voor wat de navigatie-apparatuur betreft, stond de firma SAIT-Electronics in voor de leveringen van volgende toestellen : zenderontvanger SSB 400 Watt + supplementaire ontvanger, een zenderontvanger VHF D 60, een dieptemeter Elac en een radar Kelvin Hughes type 17.

Begin deze week is de N.41 „Ravelingen" naar de visgronden vertrokken. Wij wensen hen een behouden vaart en rijke besommingen.

Voor de werf Beliard zullen de N.40 en de N.41 een parel temeer zijn op de kroon van de lange reeks van sterke en prachtige vaartuigen door haar gebouwd.

DE BEMANNING



De bemanning van de N.41 «Ter Streep».

De Z.14 "DE BOUNTY" gedoopt te Zeebrugge

Onder een winderige zon stroomden zaterdag 12 januari, de genodigden naar De Bounty van de heren Gilbert Derudder en Willy Vanhove, om deze nieuwe Zeebrugse eenheid ten doop te houden.

We overdrijven niet als we schrijven «honderden bezoekers» die elkaar verdrongen op het nochtans uitermate breed werkdek.

Graag willen we de belangrijkste genodigden memoreren, maar we zijn overtuigd dat we niet iedereen hebben gezien. We zagen wel : schepen Raes, vismijndirekteur Balbaert, de waterschout, Jef Deroose, schoolhoofd Omer Waeghe, de heer Dumon van de N.M.K.N., André Ballegeer, de Nederlandse leveranciers, Cales & Padmos, fiere bouwers Vandercruysse en Johan Verhoest van SCAP met de HH. Dedrie en Praet, naast ontelbare anderen. W. De Bruyne van de N.M.K.N. en Pros Vandenberghe waren weerhouden op een soortgelijk evenement te Nieuwpoort. Wel opmerkelijk was het groot aantal reders, ten bewijze dat de eigenaars uit een getogen visserijfamilie ontsproten en met de halve Zeebrugse visserij verwant zijn.



De voltallige bemanning van de Z.14 «De Bounty», kort voor de doopplechtigheid in de Zeebrugse haven.

Hebben ze een juweel van een schip laten bouwen, waarover U elders in het blad de wetenswaardigheden kunt lezen, dan heeft de pvba De Bounty toch aan deze traditionele doopplechtigheid ook de nodige aandacht willen besteden en werden de honderden genodigden (en on-genodigden) rijkelijk vergast op allerlei gebak en op schuimwijn, wat al onmiddellijk zorgde voor de sfeer en de stemming.

Twee vissersmoedertjes, mevrouw Angèle Derudder en mevrouw Maria Grysse stonden glimmend van trots en met tranen in de ogen het gebeurde te bekijken toen pater Wim Holterman de doop begon met bijstand van mevrouw Paula Derudder-Vlieghe als meter en de h. Ronald Hombert als peter.

Spijtig genoeg kon de maidentrip niet méér worden dan een tochtje

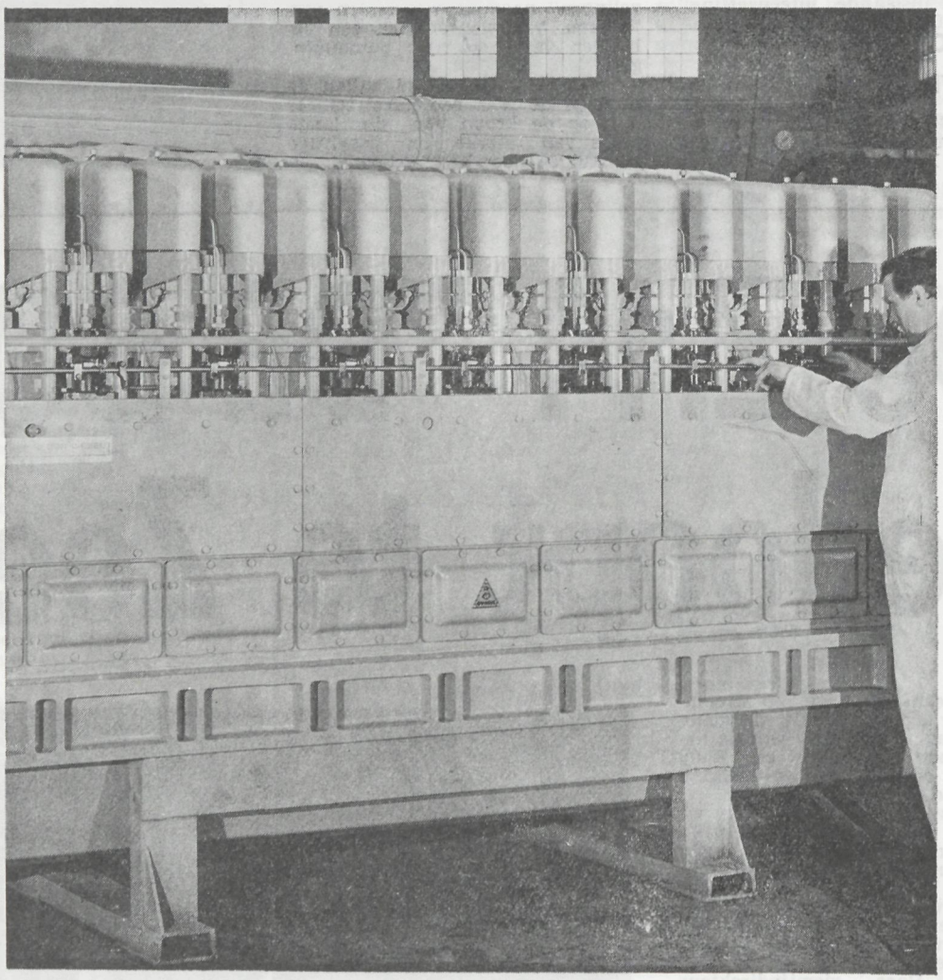
(Vervolg blz. 7)

Stork-Werkspoor Diesel F240: al 300.000 pk in de vaart. Hoeveel wilt u daar bij doen?

F240, viertakt, 820-1500 pk	750	1000	omw/ min
gemiddelde effectieve druk	13,6	11,7	kg/cm²
gemiddelde zuigersnelheid	6,5	8,7	m/sec
gemiddeld brandstof-verbruik	155	158	g/pk/u
smeerolie-verbruik	1	1	g/pk/u

Gewicht 6-8-9 cil. uitvoering:
10,5 - 13 - 14 ton.

Service: Amsterdam, Zwolle,
Rotterdam, IJmuiden,
Den Helder, Groningen, Delfzijl,
Urk, Scheveningen, Stellendam,
Terneuzen, Oostende,
Antwerpen, Keulen, Maasbracht.



STORK-WERKSPOOR DIESEL

Postbus 608, Zwolle. Telefoon (05200) 1 09 87, Telex 14016.

(Vervolg van blz. 5)

tot aan het baken van de havendam, daar er voor een reis op zee al te veel volk aan boord was om hiertoe van de waterschout toelating te bekomen, terwijl het anderzijds voor de reder ondoenlijk is om op dergelijke momenten een keuze te doen en kategoriek te verklaren wie wel en wie niet aan de wal moet stappen.

Maar dat schuimwijn niet alleen buitengaats maar ook binnen de rede opperbest smaakt was een aangename pleister op de wonde.

DE BEMANNING

De bemanning bestaat uit zes koppen :

Schipper-reder Gilbert Derudder.

Motorist - mede-eigenaar : Willy Vanhove.

Hulpmotorist : Jozef Vlieghe en de matrozen Dirk Moens, Herman Cornille en Robert Ackx uit Zeebrugge.

Zeggen we terstond, dat zij die het vaartuig hebben kunnen bezoeken, kunnen vaststellen hebben, dat bouw en inbouw op een werkelijk moderne en perfecte wijze zijn geschied, zodat er zeker niets op aan te merken valt, wat voor de scheepsbouwer en de werkhuizen SCAP geleid door de heer Verhoest, bijgestaan door de heren Dedrie en Praet, zeker een gelukwens waard is, zonder te spreken van de afwerking van de eetplaats, het stuurhuis en de slaapgelegenheid waar we hier een meester in het timmerwerk, nl. Lowyck hebben aan het werk gezien.

EEN TRADITIE

's Avonds had in het Restaurant Groene Jan te Knokke in aanwezigheid van 120 genodigdheden een lunch plaats, waaraan buiten de Overheid, ook de leiders van de familie het werkhuis SCAP en de bemanning deelnamen.

Tijdens die lunch dankte Scheepsbouwer Vandercruyssen de reders voor hun opdracht, SCAP voor de uitstekende samenwerking welke hij met deze rederscoöperatieve had, waarbij dient aangemerkt dat nog een sleepboot voor de stad Brussel en twee vissersvaartuigen voor haar rekening in bouw zijn en dank zij die samenwerking vijf vaartuigen per jaar kunnen gebouwd worden. Hij besloot zijn toespraak met de naam van «De Bounty» geschiedkundig te belichten, waarover we het ten andere in een ander artikel hebben.

Daarop nam de heer Vandenberghe het woord in zijn hoedanigheid van directeur van SCAP en de rederscoöperatieve verzekering Hulp in Nood om het prachtig werk van de Scheepsbouwers te belichten en hulde te brengen aan zijn medewerkers, de heren Verhoest, Dedrie en Praet en hun personeel.

Hij wees op de vooruitgang van Zeebrugge als vissershaven, dank zij de vooruitstrevende werking van het stadsbestuur van Brugge, vismijndirekteur Balbaert, waterschout Lefevre, die dikwijls veel water in zijn wijn moet doen om het onze vissers op zeevaartkundig gebied niet lastig te moeten maken en op de durf van de reders ,die tien jaar geleden de Z.411 bouwden en later de Z.750 aankochten om ten slotte beide schepen te verkopen om in de mogelijkheid te verkeren thans een ultra moderne bokkenvisser ter vaart te brengen met een krachtige motor Storck van 1050 PK voorzien van

(Vervolg blz. 8)

D. VERBEKE

★ SCHEEPS- EN BOUWSCHILDERWERKEN

★ ZANDSTRAALWERKEN

★ BEHANG EN BEVLOERING

★ KENITEX MUURBEKLEDING MET 10 JAAR TOTALE WAARBORG

Weidestraat 346

8320 BRUGGE 4(Assebroek)

Tel. 380.61

(8884N—7519V)

DE VISLIER

De aandrijving van de vislier gebeurt met een Ward-Leonardgroep van bijzondere opvatting. De groep is van het fabrikaat ENAG, voor de Beneluxlanden **vertegenwoordigd door de s.v. SCAP.**

De aandrijfmotor van 145 p.k. - 1260/2700 toeren per minuut met een bedrijfsspanning van 220 tot 260 Volt wordt gevoed vanuit een generator van 120 kWatt bij 1260 omwentelingen. De hulpgenerator heeft een vermogen van 12,5 kWatt bij 1500 toeren.

De mogelijkheden welke men met deze installatie heeft zijn de volgende :

1. NORMAAL BEDRIJF

De W.L.-generator voedt de W.L. motor. Het geheel wordt volautomatisch elektronisch gestuurd. De snelheidsregeling is zeer soepel. De motor laat zich als het ware toer per toer continu regelen. In de nulstand van de controller fungeert de motor als een sterke doch soepele rem. In de stand « Vieren » wordt de motorsnelheid voor elk gewenst toerental gestabiliseerd, hoe groot ook de trekkracht op de draden wordt. Het toerental van de trommels is direkt afleesbaar in de brug. Een amperemeter duidt de stroom aan in de W.L.-keten. Het geheel wordt beveiligd door een overbelasting- en een overspeedbeveiliging. De overbelastingbeveiliging geschiedt volautomatisch, en wel door de elektronische regelaar van de motor. De overspeedbeveiliging geschiedt eerst akoutisch en optisch, (geluidssignaal van klaxon en gelijktijdig oplichten van waarschuwingslamp), in de volgende fase wordt, bij niet opvolgen van het waarschuwingssignaal, de motor automatisch gestopt.

2. HULPBEDRIJF

Hier gebeurt de regeling met de hand en wel in stappen, precies zoals dit bij een conventionele installatie het geval is. Mogelijkheden zijn, afgezien van de ver doorgevoerde soepelheid in toerenregeling zoals dit bij het hierboven beschreven « Normaalbedrijf » het geval is, dezelfde. Ook de beveiliging blijft onverminderd in bedrijf.

3. AFWIJKING VAN NORMAALBEDRIJF

Ingeval de hoofdgenerator welke de vreemdbekrachtiging moet leveren, defekt zou zijn, dan kan de installatie onverkort gebruikt worden op volle vermogen met de vreemd-bekrachtiging komend van de hulpgroep.

4. NOODBEDRIJF

Ingeval van defekt aan de hoofdmotor, of de W.L. generator kan de aandrijfmotor van de vislier gevoed worden vanuit de hulpboordgenerator ; uiteraard zal het mogelijk zijn, in noodgeval, op deze wijze de netten terug aan boord te nemen. In deze stand gebeurt de regeling met dezelfde soepelheid als dit het geval is bij « Normaal bedrijf ».

5. LASGENERATOR

Tenslotte is de hulpboordgenerator zodanig opgevat, dat deze in kombinatie met een regelapparaat, kan dienen als lasgenerator. Het volstaat de dikte van de te gebruiken laselektrode in te stellen op het lasapparaat, en men kan lassen met de juist-ingestelde lasstroom.

(7522V)

DE MOTOR STORCK

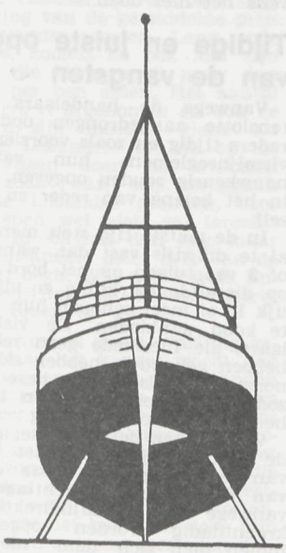
Ook deze had veel bekijks. Het is immers een motor van 900 PK bij 750 tpm met een Brevo keerkoppeling van 3,9 op één met een niet schakelbare PTO voor de aandrijving van de hoofddynamo.

Juist nu, we midden in de energiekrisis zitten, en wij allen zo zuinig mogelijk moeten omspringen met de beschikbare olievoorraden, en de prijzen hiervoor bovendien steeds maar stijgen, werd in vergelijking met andere motortypen, deze zeer zuinige motor geleverd. Zijn reputatie in dit opzicht heeft in Nederland en Belgie reeds ruime bekendheid gekregen, wat het sukses van het bedrijf in Zwolle onderstreept.

West-Vlaamse scheepswerven

N.V.

A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG,

8020 OOSTKAMP

TEL. 050/333.60

PRIV. 050/134.42

NIEUWBOUW

VISKOTTERS

(8887N—7521V)

(Vervolg van blz. 7)

RESTAURANT GROENE JAN

Het was de eerste maal dat we dit restaurant, welke in de winter slechts tijdens de weekends en voor banketten open is,betreden.

Zeggen we terstond dat de familie Devriese, Proot er fier mag over zijn.

De eenvoudige menu van groentensoep, garnaalsalade, tarbot en vooral het «zwijntje» waren zo lekker en licht voorbereid, dat we niet kunnen nalaten in deze kolommen de restaurateur en zijn keuken geluk te wensen.

't Was eenvoudigweg : zeer fijn.

een gans nieuw type Padmos winch. Spreker besloot zijn rede met te wijzen op de moed en de durf welke de reders nu moeten hebben om, niettegenstaande de zeer dure materialen en de grote kapitalen welke in de bouw van een schip geinvesteerd worden, onze vloot verder te moderniseren. Hij was overtuigd dat de bemanning zelf hiervoor ook begrip heeft en dat alleen de samenwerking aan boord het mogelijk maakt, rijke vangsten te verwezenlijken daarin steeds met wijze raad bijgestaan voor elke fiskale en boekhoudkundig beleid door een uitstekend fiskaal bureau Morbee te Knokke.

Alleen de knapheid van beide reders, daarin geholpen door hun bemanning, zal het schip rendeerbaar houden, wat de wens is van allen die met het visje en de visserij bekommerd zijn.

REDER DANKT

Reder Gilbert De Rudder nam tenslotte op een eenvoudige wijze 't woord om de scheepsbouwer en de heer Vandenberghe en zijn medewerkers te bedanken voor de vlotte afwerking en de hulp door hen verleend. Hij bedankte de Overheid voor hun tegenwoordigheid en bracht een bijzonder woordje voor Jef De Roose, directeur van Hand in Hand, die steeds ten allen tijde en voor elkeen zeer behulpzaam is in de vele moeilijkheden welke zij soms ontmoeten.

De zeer geslaagde lunch eindigde met een puik dansorkest welke slechts de autoloze zondag op het laatste nippertje kon doen stoppen.

NOG EEN DOOP

Het is zaterdag 26 jan. dat te Zeebrugge de doop van een nieuw vaartuig te 15u.30 plaats heeft. Ditmaal is het de Z.19 „Sonia" voor rekening van reder André Vantorre. Het vaartuig is gebouwd op de bekende werf van Roger Degraeve en zal voortgestuwd worden door een motor ABC van 700 PK en een Brusselle winch, waarover we het in ons volgend nummer zullen hebben.

OOSTENDSE VISSERSHAVENKOMMISSIE KWAM BIJEEN

Naar afschaffing van de heffing voor regionale vispropaganda ?

Vrijdag kwam te Oostende, onder voorzitterschap van Schepen Dumarey, de Vissershavenkommissie bijeen.

Talrijke vertegenwoordigers uit het bedrijfsmidden, vakbonden, alsmede verschillende gemeenteraadsleden waren aanwezig.

Alhoewel de dagorde niet zeer uitgebreid was, werden toch enkele belangrijke unanieme adviezen geformuleerd, die thans zullen worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Afschaffing van heffing vispropaganda

Zoals bekend, wordt sedert een tweetal jaren in de drie vismijnen 0,05% geïnd op de besommingen (ten laste van de reder) en 0,05% op het aankoopcijfer (ten laste van de viskoper).

De hierdoor ter beschikking komende gelden worden aangewend voor het voeren van wat men noemt regionale vispropaganda (in tegenstelling dan met de nationale propaganda). Onder deze aktiviteiten denken wij ondermeer en in hoofdzaak aan deze van de visbakkersploegen.

Deze heffing werd sedert enige tijd in Nieuwpoort afgeschaft, en ze zal dit jaar ook te Zeebrugge niet meer worden geïnd. De vraag stelde zich dan of alleen Oostende zich nog aan deze bijdrage zou houden. Op verzoek van de Rederscentrale, de visgroothandel en de ambulante handel werd dit punt dan ook aan de orde gebracht.

Het probleem moet inderdaad voornamelijk bekeken worden in het raam van de konkurrentiële positie van de Oostendse vissershaven ten opzichte van de andere havens. Ondanks de hogere globale besomming die in 1973 aldaar werd geboekt, ziet de Oostendse vissershaven er echt niet rooskleurig uit en is de hogere besomming enkel het gevolg van de lagere aanvoer, waardoor, ten gevolge van het spel van vraag en aanbod, bij geringer aanvoer en een toenemende vraag, de prijzen naar omhoog gaan. Dit is trouwens een verschijnsel op wereldvlak.

Het is echter vier jaar geleden dat nog een Oostends vissersvaartuig van stapel liep en wanneer er één of ander schip wordt verkocht, dan is het een Oostends vaartuig dat Zeebrugge of Nieuwpoort of het Buitenland als nieuwe thuishaven krijgt.

Nochtans dient eraan toegevoegd dat er momenteel toch wel gunstige perspektieven zijn, vermits een paar Oostendse reders dan toch bouwplannen hebben. Dit alles neemt niet weg, dat de huidige konkurrentiële positie in de Oostendse vissershaven nieuwe of hoger lasten kan dragen ; integendeel. Het is dan ook meer dan logisch dat, waar betreffende heffing voor de vispropaganda te Nieuwpoort en te Zeebrugge afgeschaft is, Oostende heltzelfde voorbeeld volgt.

Alhoewel deze besprekingen aanleiding gaven tot verschillende tussenkomsten en langdurige diskussies, moest iedereen tenslotte toegeven, dat een dergelijke zienswijze volkomen juist en verantwoord was, zodat unaniem werd beslist aan de gemeenteraad voor te stellen deze bijdrage af te schaffen.

Het is volkomen logisch dat de gemeenteraad dit eensluidend advies zal opvolgen, zodat voor 1974 er dus met ingang van 1 januari, betreffende bijdrage niet meer zal moeten worden betaald.

Wat met de vispropaganda ?

Dit alles neemt niet weg, dat hiermede meteen alle propagandaaktiviteiten en inzonder deze van de visbakkersploegen, tot ondergang gedoemd zijn. Er is weliswaar een verband tussen de inning van deze speciale bijdrage en de financiering van deze aktiviteiten maar het één sluit het ander niet uit en het is niet omdat bv. geen speciale heffing meer wordt betaald, dat de visbakkersploegen zouden moeten worden afgeschaft. Echter moeten beide aangelegenheden, dus deze van de stedelijke heffing en de visbakkersploeg, volledig van elkaar worden gescheiden, hetgeen erop neerkomt dat, wanneer de heffing wordt afgeschaft, de aangelegenheid van de vispropaganda eens afzonderlijk ernstig moet worden overwogen en indien de wenselijkheid daarvoor verder blijft bestaan, naar nieuwe middelen hiervoor zal moeten worden uitgezien.

De visbakkersploegen, ze mogen nu te Oostende, Zeebrugge of Heist zijn, verrichten ongetwijfeld goed werk en hiertegenover hebben wij steeds sympathiek gestaan en daar waar mogelijk, hen gesteund.

Toch stelt zich de vraag of de vispropaganda in het algemeen bekeken niet op een andere leest moet worden geschoeid, terwijl, voor wat de toestand per haven bekeken, zich de vraag stelt of het inderdaad niet beter ware meer een campagne in het voordeel van de vissershaven als dusdanig te voeren dan bv uitsluitend het accent te leggen op meer visverbruik.

De vraag naar vis is inderdaad enorm toegenomen. Waar nog geen 5 jaar geleden het gebruik per hoofd in ons land ca 9 kg bedroeg, benadert het thans de 13 kg. Aan de andere kant kan deze vraag zelf niet worden voldaan en moet, voor wat ons land betreft, om enigszins aan de vraag te kunnen voldoen, meer dan het dubbel worden ingevoerd dan onze eigen aanvoer groot is. Dit betekent, wij herhalen het, niet dat vispropaganda overbodig is, maar wel is het noodzakelijk in de huidige omstandigheden, vooraleer daaraan geld te spenderen, het probleem eens ernstig te bezien, terwijl, voor wat specifiek de haven van Oostende aangaat, het wellicht beter ware, een soort van promotieplan uit te werken, dat in de eerste plaats de vissershaven op het voorplan brengt.

Er weze tenslotte aan herinnerd dat het de bedoeling van de overheid is, een wet in het leven te roepen, krachtens dewelke iedereen, dit is zowel de reder als de vishandelaar-koper, de visinvoerders, de viskleinhandelaars en winkelier, een bijdrage zal moeten betalen ten behoeve van een nationaal propagandafonds, in de schoot van de Nationale dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwproduktien.

Verwacht wordt dat deze wet nog dit jaar van kracht wordt. Aldus zal dan op nationaal vlak een hernieuwde vispropagandakampagne kunnen worden gevoerd. Of die propaganda zoals ze daar gevoerd wordt, in de huidige omstandigheden, nl. een tekort aan vis, nog zijn nut heeft, valt ook te betwijfelen.

De vervangingsdag voor feestdagen

Het is een feit dat er in het verleden steeds misverstanden of moeilijkheden zijn gerezen wanneer een feestdag op een zondag valt. Normaal is het zo, dat in dergelijk geval de vervangingsdag automatisch op de maandag komt te liggen, hetgeen betekent dat op die maandag niet wordt gewerkt. In de visserijsektor heeft men in 't verleden daarvan steeds afgeweken en werd er, om reden van ekonomischen aard, de maandag wel verkocht. Dit bracht nochtans steeds kritiek mee, omdat de ene kategorie van werknemers wel moest werken en de andere niet.

De werkgevers wisten anderzijds niet steeds waaraan zich te houden inzake betaling voor deze werkdag en tenslotte was er een algemene kritiek, nl. waarom moet men in de visserijsektor werken als iemand anders niet werkt. Ook deze aangelegenheid werd in de Vissershavenkommissie ernstig en diepgaand besproken en uiteindelijk was iedereen het erover eens dat in de toekomst, wanneer een feestdag op de zondag valt, de vervangingsdag automatisch de maandag zal zijn, waarop dan helemaal niet zou worden gewerkt. Voor 1974 is er één dergelijk geval, nl. feestdag van 21 juli die op een zondag valt. Krachtens de genomen beslissing zal dus op maandag 22 juli geen markt gehouden worden te Oostende. Deze beslissing heeft echter geen zin als in de andere havens dezelfde regel niet geldt.

Wel werd overeengekomen dat in zo'n geval de zaterdag voorafgaandelijk er een volledig markt zou georganiseerd worden, teneinde de reders toe te laten in plaats van de maandag hun vangsten te verkopen, dit de zaterdag te doen.

Nota der Redaktie : Wij noemen dit op gebied van prijsvorming een grote flater. En wat baat het dit te doen te Oostende als de andere havens het niet doen.

Tijdige en juiste opgave van de vangsten

Vanwege de handelaars wordt tenslotte aangedrongen opdat de reders tijdig en zoals voorzien in 't vismijnreglement hun vangsten nauwkeurig zouden opgeven. Dit is in het belang van reder en visser zelf.

In de laatste tijd stelt men maar al te dikwijls vast dat, wanneer 2 of 3 vaartuigen op het bord staan op diezelfde marktdag er uiteindelijk 10 of meer schepen hun vangst te koop aanbieden. De vishandelaars, die hiermede geen rekening hebben gehouden, hebben zich dan normaal reeds elders bevoorraad, zodat dit uiteindelijk zijn invloed heeft op de prijsvorming.

Wij kunnen dernalve niet genoeg de nadruk leggen op het belang van een **tijdige en juiste opgave van de aanvoerverwachtingen** en vanwege de vismijndirektie zal krachtdadig worden opgetreden indien men zich daar niet aan houdt. Enkele strafmaatregelen zijn noodzakelijk vooraleer sommige reders er het belang van inzien

Forse opbrengsten

Oostende

Bij een nader beschouwen van de door de Oostendse vaartuigen bereikte jaarresultaten in 1973 is het opvallend dat er een duidelijke verschuiving is naar boven. Het overgrote gedeelte van de schepen bereikte een duidelijk hogere opbrengst dan verleden jaar. Voor de O.288 «Lans» was het verschil het grootst, van 15.409.134 fr in 1972 klom dit schip naar 21.739.135 fr. Hierbij moeten we echter opmerken dat in 1972 op het einde het schip uit de vaart was terwijl in 1973 op de laatste dag van het jaar nog een opbrengst van 1,4 miljoen bereikt werd.

Waar verleden jaar één vaartuig boven de 15 miljoen geraakte waren het er in 1973 toch 4. Het grootste gedeelte van de schepen besmde dit jaar tussen 5 en 7 miljoen (37) in 1972 slechts 29.

Een minder prettige vaststelling is dat we in 1972 nog 74 opbrengsten van Oostendse schepen konden afdrukken, in 1973 nog slechts 67. Bij de 67 zijn er dan nog 9

die er volgend jaar niet meer zullen bij zijn. We vernoemen de O.15, de O.189, de O.224, de O.237, de O.250, de O.301, de O.307, de O.324. Kwamen dit jaar reeds niet meer voor op de lijst, de O.120, de O.147, de O.214, de O.247, de O.268, de O.305, de O.331 en de O.315.

De visaanvoer is opvallend kleiner geweest dan verleden jaar, toch geraakten bijna alle schepen aan betere resultaten. Dat was trouwens nodig aangezien ook de kosten van de uitbating steeds elk jaar blijven stijgen. De vraag naar vis overtreft blijkbaar van ver het aanbod en dit dan voor bijna alle aangevoerde soorten. In de eerste plaats is er een groot tekort aan vis geschikt om in repen getrokken te worden. Vandaar ook een zeer sterke stijging van de gemiddelde prijs van IJslandse soorten. Leng, rode zeebaars, koolvis en ook lom zijn soorten die bijna nooit meer dan 1000 fr per ben dalen. Het aantal IJslanders is afgenomen en ook de vangsten zijn meestal klein. De vroegere IJslanders die nu op de Noord vissen doen het evenmin slecht zodat van een teruggaan naar de IJslandse gronden, voor die schepen wel niets zal terechtkomen. Er blijven dan ook maar negen IJslanders meer over van de 22 die er begin 1971 nog waren. Enkele bedrijven de bokkenvisserij, andere vissen op gul.

De aanvoer is nogal eenzijdig geweest. Naar het kanaal wordt nog slechts tijdens bepaalde maanden gevaren, nu meer dan vroeger toen veel meer schepen praktisch gans het jaar de kanaalvisserij bedreven. Nu is het de Noord of de West die de voorkeur genieten. Van die visgronden worden het dan meestal maar wijting, gul en totten. Soorten die het hele jaar door hun prijs kregen en soms meer dan normale prijzen. Wat de prijzen betreft is het dus alleszins een goed jaar geweest, de vangen waren doorgaans veel kleiner dan in 1972.

OPBRENGSTEN OOSTENDSE VAARTUIGEN

O.15	667.805	O.216	5.973.484
O.26	5.228.690	O217	7.018.274
O.35	5 031.868	O.224	4.933.873
O.37	2.986 260	O.299	5.180.524
O.66	5 076.189	O231	7.948.892
O.69	1.788.745	O232	7.244.625
O.72	6 035.354	O236	11.664.619
O.81	15.654.979	O.237	3.436.777
O.82	7.045.715	O.239	6 390.944
O.83	7.639.045	O.243	5.640.419
O.94	6.890 449	O.249	4.514.710
O.114	6.991.189	O.250	619 710
O.128	6.256.875	O.279	6 617.938
O.123	5 360.716	O.274	5.498.045
O.127	6.038 554	O.275	5.893.533
O.118	6.256.875	O.279	6.617.938
O.129	9.302.663	O.282	8 393.378
O.134	6.313.594	O.284	6.346.290
O.135	5.543 599	O.285	6.476.810
O.141	6.463.093	O.288	21.739.135
O.142	2.081.040	O.301	1 252.415
O.148	1.481.870	O.303	7.962.374
O.151	5.542 670	O.306	6.939 464
O.156	2.414.285	O.307	5.518.654
O.159	4.478.110	O.309	6.300.954
O.172	2.208.010	O.312	3.719.939
O.180	8.610.741	O.316	19.031.604
O.181	8.951.419	O.317	15.839.377
O.182	2.677.516	O.318	12.676.679
O.189	6.168.003	O.324	2.338.690
O.192	1.836.585	O.329	2.231.050
O 198	7.976.112	O.334	12.856.542
O.202	15.569.000	0.369	6.608.547
O.206	6.400.717		

ZEEBRUGSE SCHEPEN

Z.34	9.779.370	Z.502	214.140
Z.38	4.415.395	Z.509	5.761.190
Z.176	428.470	Z.519	413.040
Z.196	223.270	Z.526	392.850
Z.262	246.820	Z.546	389 330
Z.405	300.600	Z.547	979.350
Z.417	184.190	Z.562	4.409.215
Z.452	4.743.229	Z.571	441.450
Z.459	370.580	Z.584	570.445
Z.468	43.990	Z.588	205.460
Z.496	172.010	Z.597	6.886.762
Z.499	9.521.640	Z.704	157.440

NIEUWPOORTSE SCHEPEN

N.36	25.355	N.709	8.981.478
N.40	776.110	N.715	2.180.314
N.147	298.235	N.719	5.556.702
N.185	2.687.072	N.720	3.391.240
N.267	13.610	N.722	1.125 020
N.345	295.866	N.723	3.021.775
N.422	2.722.435	N 730	181.765
N.542	2.233.665	N.736	2.047.340
N.579	5.409.681	N 738	2.106.739
N.590	148.070	N.752	6.617.487
N.591	757.235	N.761	332.395
N 705	5.083.831	N.762	974.943
N.706	6.993.306	N.765	418.270
N.708	8.847.463		
			73.227.402

VREEMDE VAARTUIGEN

NEDERLANDSE

BR.20	110.735	YM.209	93.360
BR50	110.735	YM. 211	93.360
VD.73	58.517	TX.29	315.510
VD. 128	58.517	UK.218	315.510
YM.205	78.946		
YM.221	78.946		
			1.314.136

FRANSE

DK.1517	21.573	DK.1521	21.573

IJSLANDERS

GK.42	3 324.669	GK.220	877.248
GK.320	1.151.518	GK.518	3.136.678
HU.14	2.425.922	KE.98	789.818
RE 38	1.283.877	RE.54	1.199.581
RE.161	1.706.384	RE.205	2.813.090
RE.210	2.189.017	RE.203	1.665.388
SF.5	334.244	VE.2	1.052.027
			23.949.461

OPBRENGSTEN KUSTVISSERIJ 1973

VAARTUIG	VIS	G.V.	SPROT	GARNNA	TOTAAL
O. 18	278.545	403.600	1.395	—	683.540
O. 20	409.535	108.730	11.560	555.235	1 085.060
O. 22	39.670	15.620	—	1.713.276	1.768.566
O 23	219.925	343.065	8.396	687.310	1.258.696
O. 77	219.940	363.645	—	—	583.585
O.100	511.910	38.250	—	1.226.846	1.777.006
O.101	214 265	16.990	—	1.947.525	2.178.780
O.104	2.065	—	—	707.234	709.299
O.116	707.520	374.415	1.395	—	1.083.330
O.150	489 639	2.100	—	1.120.607	1.612.346
O.177	16.410	8.975	18.801	333.300	377.486
O.190	9.690	2.200	—	377.669	389 559
O 211	212.545	305.200	—	—	517.745
O.225	271.815	—	—	977.892	1.249 707
O.234	16.265	30.720	8.396	903.094	958.475
O.253	2 430	700	—	1.258.685	1.261.815
O.260	14.835	2.050	35.998	874.899	927.782
O.404	550.905	301.600	11.560	—	864.065
O 486	448.710	—	35.998	274.674	759.382
O.555	272.665	—	—	1.167.952	1.440.617
O.628	469.000	14.225	18.801	752.249	1.254 275
O.737	290.460	458.635	—	—	749.115
O.740	405.370	163 390	—	198.583	767.343
O.754	339.615	307.300	—	—	646.915
O.148	147.440	—	—	—	147 440
O.271	—	118.320	—	—	118.320
O. 32	—	12.530	—	411.423	423.953
O.446	—	1.700	—	1.065.871	1.067.571
O.793	—	27.170	—	239 965	267.135
	6.561.169	3.421.150	152.300	16.794.289	26.928.908

Zeebrugge

Wanneer we het algemeen totaal bekijken voor Zeebrugge, dan moet men besluiten dat Zeebrugge met zijn 535 miljoen opbrengsten een hoogtepunt bereikt heeft als nooit te voren. Fier mogen de reders, bemanningsleden, handelaars en andere personen die tewerk gesteld zijn of worden in en rond de vissershaven, zeker en vast zijn.

De totale opbrengst voor 1973 bedroeg 535.699.534 fr., dit is een meer opbrengst van 104.398.202 fr. in vergelijking met het vorig jaar. De totale aanvoer bedroeg 14.108.771 kg. tegenover 14.692.819 in 1972. De aanvoer is dus gevoelig gedaald, de gemiddelde steeg daarentegen van 29,34 fr. naar 38,24 fr.

Wat nu de verschillende vissoorten betreft, daar zien we dat de tongsoorten met het grootste gedeelte van de totale opbrengst gaan lopen. De 1.919.656 kg. tongsoorten haalden een gemiddelde prijs van 120,25 fr. zodat een totaal bedrag geboekt werd van 230.850.500 fr. In vergelijking met vorig jaar werd een gemiddelde geboekt van 97,99 fr. en een totale aanvoer van 181.488.860 kg.

De pladijssoorten vormden het hoogste cijfers wat het gewicht betrof, de 3.666.697 kg. haalden een gemiddelde prijs van 17,24 fr. tegenover 12,85 fr. het kg. voor '72. De aanvoer was in '73 ruim 300.000 kg. groter dan in 1972.

(Vervolg op blz. 10)

(Vervolg van blz. 9)

Dat de handel zich vorig jaar heeft toegelegd op het fileren van pladijs, zal zeker niet vreemd zijn aan het hogere gemiddelde in afname.

De kabeljauw- en gullenaanvoer is sterk terug gelopen, van 4.518.049 kg. tegenover 2.482.806 kg. in '73. Dit viel vooral uit in het nadeel van de spanvissers, die daardoor in '73 niet dergelijke hoge visopbrengsten maakten als in 1972.

De wijting aanvoer bleef vrij stabiel en werd vrij regelmatig gelost, ook was er een gemiddelde prijsstijging van 10,98 fr. naar 12,92 fr. kg.

Er was een grotere aanvoer van roggen met 821.951 kg. tegenover 703.436 kg. voor '72. Doch de roggen zijn de enige vissoort die een minder gemiddelde haalden van 23,74 naar 22,45 fr. het kg.

Van andere vissoorten werd er ruim voor 73 miljoen 500.000 fr. verkocht.

De hoofdbrok kwam hier vanzelfsprekend van de zeekreeftjes, die voor de 368.029 kg. niet minder dan 24.789.170 fr. haalden. Vervolgens krijgen we de schar met 340.635 kg. voor 3.790.657 fr. De tarbot (grotere en kleinere) met 118.833 kg. voor een totale opbrengst van 11.939.490 fr. Dan de grietsoorten met 10 miljoen, de tongschar, hoofdzakelijk van het kanaal, met 401.369 fr. kg. voor 11.971.326 fr. Ook een typisch kanaalvisje, de staartvis met 144.005 kg. voor een bedrag van 8.911.685 fr. Zeehaai met 321.429 kg., hondshaai met 136.478 kg. (ook hoofdzakelijk van het kanaal).

Dan krijgen we ten slotte de garnalen, het was een uitzonderlijk goed jaar. De totale aanvoer bedroeg niet minder dan 1.106.662 kg. voor een totale opbrengst van 56.062.994 fr. Tegenover voor '72 met 690.026 kg. voor een bedrag van 36.580.693 fr.

De uitvaarten waren eveneens merkelijk hoger. Van 3.778 naar 4.217. Daartegenover was de gemiddelde gedaald van 53,01 fr. het kg. naar 50,65 fr. het kg.

BERICHT AAN DE REDERS

Het Bestuur van Bruggen en Wegen laat weten dat de visplanken, korrestokken enz. moeten weggehaald worden, van de rijksstapelplaats achter de beplantingen ten oosten van de vissershaven. Een jaar terug werd er reeds op aangedrongen, doch sedert die tijd is er praktisch geen verandering gekomen in die toestanden.

Bruggen en Wegen die beheer hebben over die gronden dringt nogmaals aan, opdat de reders hun eigendom zouden weghalen. De alzo vrij gekomen plaats zou dan eventueel kunnen gebruikt worden door de spanvissers (gullenvangers) en de garnaalvangers die toch regelmatig veranderen van vismateriaal. Voor de goede afhandeling van deze zaak, zou dienen kontakt opgenomen te worden met de heer R. Rosseel, opzichter bij Bruggen en Wegen, Werfkaai 43 te Zeebrugge.

Nieuwpoort

Het jaar 1973 is voor Nieuwpoort niet het jaar geworden, met de stijgende cijfers in vergelijking met vorige jaren. De totale opbrengst is 55.596.360 fr., dar waar 1972 ons 62 miljoen fr. gaf.

Onderstaande tabellen geven ons aanstonds en kijk op de aangevoerde soorten in gewicht en hun waarde.

	1972	*1973*		
Bodemvis	2.817.816 kg.	1.806.393 kg.	of min	1.011.423 kg.
Garnaal	62.468 kg.	116.657 kg.	of plus	54.189 kg.
Haring	279.351 kg.	96.362 kg.	of min	182.989 kg.
Sprot	23.498 kg.	68.318 kg.	of plus	44.820 kg.

Dit betekent een opbrengst per soort van :

	1972	*1973*
Bodemvis	55.783.115 fr.	48.626.874 fr.
Garnaal	4.502.021 fr.	5.581.364 fr.
Haring	2.301.215 fr.	892.550 fr.
Sprot	112.138 fr.	495.602 fr.
	62.698.489 fr.	55.596.390 fr.

Hieruit kunnen we konkluderen dat bodemvis en haring samen een vermindering van opbrengst van 7.102.099 fr. veroorzaakte, terwijl garnaal samen met sprot een vermeerdering van 1.462.807 fr. kenden.

De mijnrechten brachten in 1973 de globale som van 1.671.449 fr. op; de bijkomende inkomsten afkomstig van de elektrische kraantjes en de bennen 33.193 fr. Voor de verhuring der pakhuizen en de visafvalmagazijnen werd 229.200 fr. ontvangen. Voor de koperskaarten die 500 fr. per persoon bedragen, werd 75.500 fr. geind.

De oorzaken van mindere opbrengst moet gezocht worden in een drietal redenen :

Een eerste reden is zonder twijfel de vlootevolutie. Tijdens 1973 zagen we dat 6 vaartuigen onze haven verlaten hebben. We citeren de N.146 van Renty Albert, de N.703 van Dierickx FL. de N.704 van Calcoen Arthur, de N.737 van Decreton Lucien, de N.800 van Plaetevoet Roger en de N.817 van Seys Isidoor. Deze zes vaartuigen werden aan het buitenland verkocht.

Daarbij dienen we nog te vermelden dat de N.491 Van Vanhoutte G., de N.267 van Vercruyce Ed., de N.707 van Vandenabeele Julien, ofwel geschrapt werden uit de vloot of door de eigenaars stilgelegd werden wegens motordefekt .De reders van deze 9 vaartuigen stopten volledig het bedrijf, en geen enkel kocht een tweedehands vaartuig of liet een nieuwe bouwen. Zelfs twee andere schepen, de N.710 van Hoornaert Roger en de N.346 van Legein AL. werden door motorbreuk getroffen en bleven elk 3 maand buiten de vaart.

Al deze vaartuigen waren trouwe verkopers in onze vismijn. Wanneer we hun opbrengstcijfer bekijken van vorig jaar (1972), tellen we ver boven de 8 miljoen fr. Onnodig te zeggen dat het onmogelijk was, deze verliespost te rekupereren met de overgebleven vaartuigen. Een tweede oorzaak is zonder twijfel het feit dat van maart tot juni de tongenvisserij beoefend wordt in de kustwateren. Deze bokkenvisserij mag als een fiasco bestempeld worden. Niet alleen in de kustwateren konden geen lonende vangsten verkregen worden, maar zelfs grote vaartuigen met motoren van 400 en 500 PK als de N.705 en de N.579 dienden deze viserij stop tezetten.Waar ze ook deze visserij probeerden, nergens was het lonend. Het is dan ook normaal dat de prijs der tongen opliep tot boven de 200 fr. per kg. Voor de Nieuwpoortse soort van vissersvaartuigen betekende het tongenseizoen een felle streep door de rekening. Ook vaartuigen van Zeebrugge die andere jaren voor onze kust kwamen vissen, en bij ons markten, mochten we van het bord vegen.

Als derde feit is zeker niet te verwaarlozen dat de grote vaartuigen hun vangsten in Oostende verkopen. Daartegenover is men in de Nieuwpoortse bevoegde instanties machteloos. Als reders en schippers niet kunnen begrijpen dat de handelaars moeten komen waar de vangsten gelost worden is, al de rest met uren palaber over de prijzen, preek in de woestijn.

Oostende van zijn kant heeft voor het ogenblik te kampen met een sterke vlootvermindering..... en een tekort aan vis. Groothandel, exporteurs hebben IJsland-vis (kabeljauw) tekort, vandaar dat onze „Westschepen" met verse vis er aangetrokken worden en dat diezelfde kopers maar laten kopen te Nieuwpoort aan prijzen welke ze lager houden. Uit de statistieken van de zeevisserij is op te maken dat er zowel in de Belgische havens als in de andere havens van andere landen in 1973 minder vis aangevoerd werd. Daartegenover zijn de prijzen fel gestegen en dit niet alleen voor de fijne vissoorten als tarbot en tongen, maar evenzeer voor de gewone „volksvis". Niettegenstaande de „opvangprijzen" door de E.E.G. vastgesteld als „minimum prijzen" reeds veel hoger liggen dan vóór enkele jaren, wordt er nog heel weinig vis om niet te zeggen geen opgevangen en naar vismeelfabrieken gestuurd, zoals het in vorige jaren gebeurde.

Willen we even terugblikken op de tabellen van aanvoer en waarde dan stellen we vast, dat de mindere opbrengst in de eerste plaats vooruitspruit ten gevolge van een minder aanvoer van bodemvis. Zoals hierboven gezegd hebben de vaartuigen, welke uit onze vloot verdwenen zijn daar zeker een deel aan.

Het voorbije jaar is bijzonder goed geweest. In acht genomen dat deze 116.657 kg. werd aangevoerd door slechts 6 kleine vaartuigen, mag dit als een sukses aanzien worden. Zelfs de prijzen, met een gemiddelde van 47 fr. mogen als „goed" vermeld worden.

Voor de haring hebben we een mindere opbrengst van 182.000 kg. Alleen twee grote eenheden hebben een suksesrijk „haringseizoen" namelijk de N.708 en de N.709 van de gebroeders Rammeloo. Slechts enkele malen hebben ze te Nieuwpoort verkocht, temeer daar ze het vorig jaar iedere zaterdag hun vangsten te Nieuwpoort losten. Dan werd er in de andere Belgische vissershavens de vijfdagenweek ingevoerd. Dit jaar heeft Oostende ook de zaterdag haring verkocht. Tijdens het haringseizoen hebben onze vaartuigen de gullevisserij bedreven, en hebben ook een „goede frank" gewonnen.

In 1973 werd er 44.000 kg. meer sprot aangevoerd, maar dit is een uitzonderlijke seizoenvis. Deze vis kan zich op onze kust vertonen, ofwel in het geheel niet. Deze welke konden worden aangevoerd, kwamen dan nog uit de Franse wateren !

Wanneer men te Nieuwpoort 1973 afsluit met een mindere opbrengst, betekent dit niet dat we de moed laten zakken. De tongenvisserij was in het geheel een fiasco, een kentering is echter vlug gebeurd. Wanneer in de toekomst beter vangsten binnengebracht worden, kunnen in korte tijdspanne hoog oplopende cijfers geboekt worden.

N.1	1.746.542	N.730	1.744.777
N.36	2.260.892	N.736	1.985.187
N.106	424.890	N.738	1.922.511
N.146	388.848	N.752	105.997
N.147	1.779.200	N.761	1.746.114
N.267	811.404	N.762	1.708.482
N.345	2.400.491	N.765	2.362.081
N.346	2.327.258	N.782	1.177.773
N.349	1.036.623	N.788	2.156.264
N.470	2.375.608	N.804	909.419
N.491	656.276	N.805	1.998.944
N.543	1.593.245	N.807	1.377.249
N.579	731.117	N.817	280.242
N.590	2.650.347	O.35	29.276
N.591	1.849.266	O.100	9.055
N.702	859.404	O.104	593.080
N.703	109.740	O.118	4.837
N.704	962.640	O.127	27.110
N.705	1.474.986	O.156	367.031
N.707	18.793	O.303	27.110
N.708	491.765	O.306	4.837
N.709	402.584	O.312	29.275
N.710	1.410.789	Z.12	62.120
N.715	341.375	Z.429	134.590
N.720	736.430	Z.704	66.413
N.722	1.123.731	DK.629	7.018
N.723	646.145		

VOLKSVERTEGENWOORDIGERS KOMEN TUSSEN TEN BEHOEVE VAN DE ZEEVISSERIJ

Sedert vorige week dinsdag wordt het ontwerp van begroting voor Landbouw in de Kamers besproken.

Drie volksvertegenwoordigers zijn hierbij tussengekomen ten voordele van de zeevisserijsektor, t.w. de heren D. Claeys, A. Laridon en Vansteenkiste.

Volksvertegenwoordiger **Laridon** wees op de overbevissing en de vangstbeperking, alsmede op de stijging van de consumptieprijzen. Hij schrijft deze stijging voornamelijk toe aan de stijgende vraag enerzijds en het dalend aanbod anderzijds, maar ook aan de geldontwaarding.

De heer Laridon vroeg verder ook aandacht voor verschillende problemen die onze sektor bedreigen, zoals de zandwinning uit de zee, de eenzijdige uitbreiding door sommige landen en hun voorbehouden visserijzones, enz.....

Hij brak vervolgens een lans voor struktuurverbetering van onze vloot, ondermeer door een versnelde afbouw van oudere eenheden en een groter steun, o.m. door de E.E.G., voor de bouw van nieuwe en moderne vaartuigen, zoals dat in andere landen reeds wordt toegepast.

Tenslotte wees hij op de huidige tweedracht in rederskringen en drong er op aan, dat de Minister dit geschil zou beslechten, om de vooruitgang van de Belgische zeevisserijsektor niet verder af te remmen.

In de zitting van woensdag kwam Volksvertegenwoordiger **D. Claeys** uiteraard ook op ten voordele van onze sektor.

Hij verheugde zich er vooreerst over dat, voor de eerste maal in dergelijk debat, steun van anderen werd verkregen, waaruit blijkt dat ook deze mensen thans hun belangstelling gaan betonen voor de zeevisserijproblemen. De toestand in de sektor, aldus ging volksvertegenwoordiger Claeys verder, evolueert evenwel **ongunstig.**

De aanvoer van zeevis verminderde in 1972 met 2 pct t.o.v. het voorgaande jaar, in 1973 is de aanvoer met 14 pct. verminderd t.o.v. 1972.

Vooral de aanvoer van kabeljauw is sterk teruggelopen.

Enkele treilers uit IJsland hebben te Oostende rechtstreeks vis aangevoerd en aldus het tekort enigszins gereduceerd.

Tweede kenmerk : de waarde van de aangevoerde vis is dit jaar met 17 pct. gestegen. Dat is mede te wijten aan de schaarste aan verse vis op het internationale vlak. In november — een echte stormmaand — daalde de aanvoer op aanzienlijke wijze in alle landen. Het minst van al echter in onze havens, wat het bewijs is dat onze vissers tot de meest stoere bonken behoren, die zware stormen durven trotseren.

Tijdens die maand november lag de gemiddelde prijs van een kilo vis 38 pct. boven die van 1972 en 60 pct. boven die van 1971.

Wat het derde situatie-element — de invoer — betreft, noteert men dat wij dubbel zoveel invoeren als wij zelf aanvoeren. De waarde in prijs van de invoer ligt driemaal hoger dan de waarde van wat wij zelf aanvoeren. Dit komt omdat het verbruik is gestegen. Per persoon wordt in België thans jaarlijks dertien kilo vis verbruikt, enkele jaren geleden was dat maar acht à negen kilo. Toen de kerkelijke overheid het gebruik van vlees op vrijdag heeft toegelaten, viel het visverbruik wat terug, maar de visserij heeft zich hervat en nu stijgt het verbruik, alle waarschuwingen over kwik in de vis ten spijt.

Ik vestig voorts de aandacht op het probleem van de brandstofbevoorrading voor de vissersboten, ook van propaangas, nodig om onderweg maaltijden klaar te maken.

Wij dringen aan op vlottere bevoorrading voor de zeevisserij. De minister zou onze pogingen bij het departement van ekonomische zaken kunnen steunen.

De terugslag van de verhoging van de petroleumprijzen kan slechts opgevangen worden wat de kostprijzen betreft. Maar welke weerslag zal die toestand veroorzaken voor de nieuwbouw van onze vloot ? Die is al tot de helft gereduceerd, en moet vernieuwd worden, wil men de tewerkstelling op peil houden. Ruim 1300 personen zijn rechtstreeks in de zeevisserij tewerkgesteld, maar in totaal moeten 25.000 arbeiders van deze sektor leven.

Een tweede probleem is dat van de uitvoering van het aktieprogramma, dat een paar jaar geleden werd opgesteld. Nieuwe visserijgronden moeten opgespoord worden en nieuwe technieken dienen uitgetest.

De onderlinge verdeeldheid die in de visserijkringen wordt opgemerkt, mag geen hinderpaal zijn voor de uitvoering van dat aktieprogramma.

Wat de visstand betreft, raad ik de minister aan het Nederlandse interimrapport over de afsluiting van de Oosterschelde te bestuderen. Daaruit blijkt dat die afsluiting nadelig zou zijn voor schol en tong.

Er rijst een grote, ja kapitale vraag. Moet de vis die op de wereld leeft, verder blijven dienen voor menselijk verbruik ? Zo ja, dan moet een einde worden gemaakt aan de huidige roofbouw, ten voordele van de vismeelfabrikatie, zodat de bestaande stocks op een redelijke manier in stand worden gehouden. De vraag houdt verband met de toekomst van de mensheid (Zeer wel op vele banken).

Wij kunnen die vraag niet ontwijken en ons gedragen als struisvogels. Ernstig beraad — ook in Europees verband — is dringend geboden.

Tot enkele jaren geleden diende de zee haast uitsluitend voor visserij en scheepvaart. Thans wordt zij ook gebruikt als vuilbak. Iedere dag varen schepen met afvalstoffen uit die in zee worden gestort. De zee dient ook voor olie-, gas-, zand- en drinkwaterwinning. Dit alles houdt gevaren in voor het verstoren van het natuurevenwicht. Zal de zee morgen nog haar natuurlijke en oorspronkelijke rol kunnen spelen : de voortbrengst van vis ?

In sommige landen werden maatregelen getroffen, in verband met de eksploitatie van de zeeën, die erg eenzijdig voorkomen.

In de voor ons liggende maanden zullen wij o.m. gekonfronteerd worden met een Europese konferentie voor de zeevisserij. Ik hoop dat het niet andermaal tot konflikten zal komen. Ik denk vooral aan de IJsland-kwestie. België heeft hier een positieve rol gespeeld. Wij hebben veel begrip opgebracht voor het IJslandse standpunt ; de IJslandse vissers werden hartelijk verwelkomd te Oostende ; zelf varen onze Belgische vissers slechts nog maar met enkele schepen naar IJsland.

Ik verwacht dat de minister met zijn kollega van buitenlandse zaken kontakt zal nemen met het oog op besprekingen met IJsland.

De zeevisserij komt slechts af en toe in de belangstelling. Dat was het geval toen de scheepsjongen van de Z.402 in dramatische omstandigheden verdronk. Dat was eveneens het geval toen de bemanning van de Z.587 na dagenlang te zijn verdwenen, op haast mirakuleuze wijze werd gered.

Het is goed in zo'n omstandigheden zich met sympathie omringd te weten. Maar de belangstelling voor de zeevisserij mag niet okkasioneel zijn ; wel bestendig en aktief.

Omdat wij weten dat dit het geval is met de minister, zullen wij zijn begroting goedkeuren.

De derde volksvertegenwoordiger die tussenkwam was de heer **Vansteenkiste**

Hij situeerde de belangrijkheid van het visserijbedrijf en noemde enkele positieve, maar ook negatieve aspektien, waarmede het bedrijf thans wordt gekonfronteerd. Als negatief aanzag hij ondermeer het ontwerp afsluiting van de Oosterschelde. Verder noemde hij de inkrimping van onze visserijvloot.

In 1950, alsdus volksvertegenwoordiger Vansteenkiste, waren er 450 eenheden, nu zijn er nog maar 275. De nieuwbouw bereikte in 1972 een absoluut dieptepunt. Hij drong er dan ook op aan opdat de staat de reders beter zou helpen.

De heer Vansteenkiste pleitte ook voor een beter sociaal statuut van de vissers, maar achtte het in de huidige omstandigheden moeilijk om nieuwe sociale lasten in te voeren.

Hij raakte het probleem van de pensioenleeftijd aan, die hij op 55 jaar zou zien willen bepaald worden, en betreurde anderzijds dat vissers, die tijdens de oorlogsjaren voor gans het land hebben gepresteerd, verstoken blijven van de rente die in 1971 werd ingevoerd en waarvan enkel de koopvaardij geniet.

Ook wenste de heer Vansteenkiste meer mogelijkheden voor het varend personeel, dat, eens de 50 jaar voorbij, betere afvloeiïngsmogelijkheden zou moeten hebben, daar waar ze thans aan hun lot zijn overgelaten. Hij rekende dan ook op meer begrip vanwege de regering ten voordele van de zeevisserij.

Het antwoord van de Minister

De heer Lavens, Minister van Landbouw, gaf na deze tussenkomst toe, dat voor de zeevisserij inderdaad een aantal zware problemen moeten worden opgelost. De visprijzen zijn thans goed, aldus de Minister, maar de vermindering van de visstand noopt ons tot het treffen van maatregelen in internationaal verband, zoals ondermeer het vaststellen van quota of het afsluiten van bepaalde gebieden gedurende bepaalde periodes voor de visvangst.

Anderzijds was de Minister van oordeel dat onze visserijvloot niet zozeer moet worden uitgebreid, maar dat ze wel moet worden gemoderniseerd, zodat in die zin de overheid verder zal ijveren.

In verband met de huidige tweedracht in rederskringen, zei de Minister ondermeer dat hij reeds vóór één jaar met een aantal mensen uit de visserijwereld heeft gesproken en hen erop gewezen heeft dat de overheid slechts één producentengroep wenst. De Minister wees vervolgens op het groot belang van de eensgezindheid.

In verband met het probleem IJsland, verklaarde de Minister dat er een redelijke kans op een goede regeling bestaat. Naar aanleiding van een tussenkomst van de heer Claeys over de bevoorrading van aardgas, beloofde de Minister dat de regering terzake passende maatregelen **overweegt.**

Nota van de Redaktie : Welke ?

Voor wat de afsluiting van de Oosterschelde betreft, zei de Minister zullen nemen van het Nederlands interimverslag over de gevolgen van deze afsluiting voor de zeevisserij.

Nota van de Redaktie : Twee weken geleden hebben wij dit interimverslag volledig gepubliceerd.

Wat de zandwinning aangaat, gaf de Minister toe, dat er inderdaad moeilijke problemen rijzen en dat de Kommissie van deskundigen een geheel genuanceerd, dit wil zeggen restriktief, advies heeft uitgebracht. De minister heeft evenwel toegegeven dat hiermede het zandwinningsprobleem nog niet is opgelost.

Samen met de heer Dries Claeys, kunnen wij er ons slechts over verheugen dat dit jaar ook nog meer volksvertegenwoordigers ten voordele van de zeevisserijsektor zijn tussengekomen tijdens de bespreking van de begroting van Landbouw, maar ook hier moeten wij de wens uitdrukken dat dit optreden niet okkasioneel is en zich niet zal beperken tot deze eenmalige tussenkomst.

Het verwondert ons nochtans geen enkel Brugs volksvertegenwoordiger zijn mond te hebben zien opendoen, niettegenstaande 't groot belang van die vissershaven.

Wil het bedrijf erop vooruitgaan, dan moeten in de eerste plaats zij die het kunnen, nl. de beleidsmensen, de parlementairen, bestendig en aktief optreden en niet sporadisch om een enkeling of één of ander beperkte groep genoegen te doen, in de hoop dat ze hiermede in de belangstelling zullen komen.

Hoe dan ook wij zijn die heren volksvertegenwoordigers erkentelijk voor hun tussenkomst en we hopen, dat het van enig nut zal zijn.

Wat de problemen zelf betreft die werden aangesneden, hebben wij het bij verschillende gelegenheden uitvoerig gehad in de loop van het voorbije jaar.

Hopen wij dat, nu ook dit eens duidelijk in de Kamer werd gezegd, de bevoegde instanties hiermede rekening zullen willen houden.

Anderzijds mag niet alles alleen van de overheid worden verwacht. Het initiatief tot de heropbloei van de Belgische zeevisserijsektor moet in de eerste plaats uitgaan van 't bedrijf zelf, uiteraard met de steun van de overheid, hetgeen echter in hoofdzaak **een eenheid** veronderstelt.

Het antwoord van de Minister laat op dit punt trouwens aan duidelijkheid niet te wensen over.

Hopen wij dat dit bij onze mensen tenslotte ook zo overkomt en dat ze beseffen, dat de huidige tweedracht ons enkel verder de dieperik instuwt.

OOSTENDS VISSER OVER BOORD !



Maandagavond, omstreeks 22u.30 heeft zich aan boord van de Oostendse treiler O.231 „André-Monique" van de rederij Vieren een dodelijk ongeval voorgedaan. De 21-jarige matroos Jonckheere Redgy, wonende aan de Klaprozenlaan 3, te Oostende, werd ingevolge de hevige stormweders die de Noordzee teisterden over boord geslagen. Er werd zelfs een windkracht 11 opgetekend.

Nopens de juiste toedracht der feiten kon vooralsnog niets vernomen worden. Schipper Cloet Maurice, die via Oostenderadio zijn reder van het gebeurde inlichtte kreeg opdracht verder te zoeken in de loop van dinsdagmorgen. Bij klaar weer hoopte hij nog het stoffelijk overschot te kunnen vinden. Dit bleek evenwel onmogelijk zodat de „André -Monique" woensdag koers zette naar de Oostendse haven Heden avond wordt de treiler in de thuishaven verwacht.

Dan zal de schipper misschien kunnen uiteenzetten hoe het ongeval zich heeft voorgedaan. Aangenomen mag evenwel worden dat de „André-Monique", gezien de zeer slechte weersomstandigheden, niet vissende was. Heeft de ongelukkige visser inderhaast een karweitje moeten opknappen ? Mogelijk. De opsporingen werden bovendien bemoeilijkt door het feit dat zich op het ogenblik der feiten geen andere vaartuigen in de omtrek bevonden. Aan boord van de treiler bevond zich ook de zoon van de reder, met name motorist Gilbert Vieren.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

BERICHTEN VAN DE REDERCENTRALE

STEEDS DE B1 EN B2

We herinneren de reders-leden van de Rederscentrale eraan, dat zij alle nodige inlichtingen betreffende de aangifteformulieren voor brandstoffenverbruik kunnen bekomen op het sekretariaat van de Rederscentrale alsmede bij de afgevaardigde te Zeebrugge (M. Frank Vanhulle) en deze te Nieuwpoort (Mr. Walter Corveleyn).

Reders die nog geen formulieren hebben ontvangen moeten zulks zo spoedig mogelijk op het sekretariaat melden en dit in hun eigen belang.

Gezien dagelijks dergelijke meldingen toekomen worden de leden aangeraden dit binnen de acht dagen te doen omdat de Rederscentrale dan een gezamelijke aanvraag kan doen.

DE SPROT- EN IJLE HARINGVISSERIJ IN FRANSE TERRITORIALE WATEREN

De reders die de bedoeling hebben de sport- en ijle haringvisserij in de Franse wateren te beoefenen en die no gniet in het bezit zijn van een vergunning tot aan Touquet, dienen zich dringend te melden op het sekretariaat. Op verzoek van de Franse overheden dienen de aanvragen zoveel mogelijk gecentraliseerd te worden. Aanvragn na 23 januari zullen niet meer worden behandeld.

BOETEN VOOR LAATTIJDIGE BETALING IN HET FONDS VOOR ARBEIDSONGEVALLEN

Verschillende reders hebben gevallen ingediend van boeten die ze worden opgelegd wegens zogenoemde laattijdige betaling van de premies verschuldigd aan het Fonds voor Arbeidsongevallen (de vroegere GKZ).

Een inspekteur van de hoofddienst te Brussel heeft zich thans bereid verklaard — op aandringen van de Rederscentrale — geval voor geval te Oostende te komen onderzoeken met de mogelijkheid dat de Rederscentrale de belanghebbende reders direkt kan verdedigen. Van zodra over deze gevallen beslecht is, zullen wij betrokken reders inlichten.

HET NIEUWE ZEEVAARTINSPEKTIE-REGLEMENT

Pneumatisch vlot moet voldoen aan voorschriften

Enige weken geleden hebben wij de hoofdlijnen weergegeven van de zeevaartinspektiereglementen. Hieruit bleek o.m. dat vanaf 1 januari 1974 aan boord van ieder vaartuig een pneumatisch vlot verplichtend is. De zeevaartinspektie staat evenwel een termijn van zes maand toe om zich hiermede in orde te stellen.

Ten einde elk mogelijk misverstand te voorkomen dient eraan herinnerd dat betreffende vlotten moe en voldoen aan de zg. SOLAS-voorschriften vastgesteld door de Safety Of Life At Sea-conferentie. Het attest waaruit blijkt dat aan de voorschriften is voldaan moet dus bij de levering worden gevraagd. Vlotten die niet aan de voorwaarden voldoen kunnen niet aanvaard worden.

Nu is het zo dat een paar kleinere vaartuigen — die vroeger geen vlot aan boord moesten hebben — over een vlot beschikken die aan de SOLAS-voorschriften niet beantwoorden maar wel toegelaten zijn voor de yachting. De zeevaartinspekie heeft — o.i. terecht — gemeend van deze reders niet te moeten eisen een nieuw vlot aan te schaffen er evenwel op wijzende dat bij de eerste gelegenheid een ander vlot dat wel aan de voorwaarden voldoet te kopen. Het betreft hier dus enkel een gezonde uitzondering voor die paar vaartuigjes die vóór 1 januari — **zonder dat ze daartoe verplicht waren** — zich een vlot hadden aangeschaft. Andere uitzonderingen kunnen volgens de zeevaartinspektie niet worden aanvaard; vlotten die bijvoorbeeld **wel voor yachting zijn toegelaten zijn niet aanvaardbaar voor vissersvaartuigen.**

We hebben gemeend een en ander te moeten mededelen teneinde elk misverstand uit de weg te ruimen.

PREMIE BETALING AAN FONDS VOOR ARBEIDSONGEVALLEN

Verschillende reders hebben reeds een verzoekschrift van het Fonds voor Arbeidsongevallen ontvangen voor het vereffenen van boeten wegens het niet tijdig betalen van de premie voor de arbeidsongevallenverzekering.

In verschillende gevallen betwisten deze reders, via de Rederscentrale, deze boeten en doet de Rederscentrale het nodige om daaraan te kunnen ontsnappen. In een andere bijdrage hebben wij trouwens gemeld dat een inspecteur van de hoofddienst te Brussel deze week een onderhoud zou hebben met de Rederscentrale om deze aangelegeheid te bespreken.

Er wordt weliswaar begrip opgebracht voor allerlei omstandigheden die aanleiding hebben gegeven tot de laattijdige betaling maar in de huidige omstandigheden kan zonder wetswijziging van de boeten niet worden afgezien. De huidige wet voorziet zonder meer de verplichting tot het betalen van een boete en er mogen hierop geen uitzonderingen worden gemaakt, zodat de bevoegde diensten hun werk moeten doen.

Nochtans heeft het secretariaat van de Rederscentrale de nodige stappen ondernomen om de mogelijkheden te openen om in bepaalde gevallen het boetestelsel niet toe te passen. Het spreekt voor zichzef dat hier geen algemene regel zal kunnen worden voor gemaakt, maar enkel een uitzondering mogelijk zal zijn voor gevallen van laattijdige betaing, die buiten de wil van betrokken reder vallen.

Er zal tevens geprobeerd worden om dergelijke regeling met terugwerkende kracht te zien toegepast te worden.

De reders worden er anderzijds nogmaals attent op gemaakt ervoor te zorgen tijdig de premie van de ongevallenkas te betalen, om aldus het betalen van de boeten te ontlopen.

Andere reders zijn nog steeds het basisbedrag verschuldigd en lopen het gevaar, wanneer ze dergelijke premie niet betalen, verplicht te zullen worden langs gerechterlijke weg aan de regeling te voldoen.

UITKOMSTEN VAN DE VISSERIJ OVER NOVEMBER '73

De maand november 1973, waarin een biezonder groot aantal stormdagen te noteren viel, werd gekenmerkt door een verminderde aanvoer, een forse stijging van de prijzen en enkele individuele topbesommingen.

A. AANVOER

Tijdens de verslagmaand werden door de Belgische vissersvaartuigen in onze havens 3.493 ton zeevisserijprodukten aangevoerd tegenover 3.984 ton in de overeenstemmende maand van 1972, dit is een vermindering met 491 ton of 12,4 %.

Deze daling is het gevolg van de mindere aanvoer (— 24,3 %) van demersale vissoorten.

Het aantal reizen bedroeg 1.175, het aantal zeedagen 3.627 en de gemiddelde reisduur 2,09 zeedagen. Voor de overeenstemmende maand in 1972 waren die cijfers respektievelijk 1.338, 4.283 en 3,20. De teruggang van het aantal reizen en het aantal zeedagen is in hoofdzaak het gevolg van de zeer slechte weersomstandigheden.

Niettegenstaande de verminderde aanvoer in de drie havens (Oostende — 195 ton, Zeebrugge — 174 ton, Nieuwpoort — 122 ton) steeg de aanvoerwaarde te Oostende met 6,2 milj. fr., te Zeebrugge met 3,7 miljoen fr. en te Nieuwpoort met 0,2 milj. fr.

Oostende	2 119 ton	— 53,1 milj. fr.	— 540 reizen
	(1972) 2.314 ton	— 46,9 milj. fr.	— 560 reizen
Zeebrugge	1.133 ton	— 45,9 milj. fr.	— 433 reizen
	(1972) 1.307 ton	— 42,2 milj. fr.	— 531 reizen
Nieuwpoort	240 ton	— 6,5 milj. fr.	— 202 reizen
	(1972) 362 ton	— 6,8 milj. fr.	— 247 reizen

De vergelijking van de aanvoer per soort tijdens de verslagmaand met deze tijdens de overeenkomstige periode van 1972, gaf — evenals dit in de vorige maanden het geval was — vrijwel hetzelfde beeld te zien : weinig IJslandse vis, een sterke daling van de niet-IJslandse kabeljauw, wat meer platvis, meer haring en garnaal.

— Weinig IJslandse vis : alleen de aanvoer van Noorse schelvis nam toe (+ 29 ton). De aanvoer van de andere soorten daalde : IJslschelvis — 13 ton, IJslandse kabeljauw — 6 ton, koolvis — 35 ton.

— De aanvoer van andere dan IJslandse kabeljauw daalde met niet minder dan 932 ton of 57 % en bereikte slechts 698 ton.

— Weinig verandering in de aanvoer van wijting (— 14 ton), roggen (+ 26 ton) en andere demersale soorten (— 43 ton). De aanvoer van andere dan IJslandse schelvis steeg met 71 ton.

— De platvissoorten werden in ietwat grotere hoeveelheden aangeland : + 48 ton voor schol en + 21 ton voor tong.

— Betrekkelijk grote haringaanvoer waarvan bijna 600 ton werd gelost en grote garnalenvangsten (131 ton), d.i. gemiddeld 343 kg. per reis.

TABEL I.

Vergelijkende aanvoer van de voornaamste soorten vermeld op de voorlopige statistiek — november 1973 t.o.v. november 1972.

soort	november 1972 (ton)	november 1973 (ton)	+ of — (ton)
IJslandse schelvis	22	9	— 13
Andere schelvis	67	138	+ 71
IJslandse kabeljauw	38	32	— 6
Andere kabeljauw	1.630	698	— 932
Koolvis	108	73	— 35
Wijting	294	280	— 14
Schol	238	286	+ 48
Roggen	113	139	+ 26
Noorse schelvis	132	161	+ 29
Andere demersale soorten	665	622	— 43
Tong	181	202	+ 21
Haring	302	588	+ 286
Garnaal	80	131	+ 51
Noorse kreeft	2	9	+ 7
Totale aanvoer	3.984	3.493	— 491

B. VISGRONDEN

1. Aanvoerwaarde

In nomvember 1973 bedroeg de totale aanvoerwaarde 105,5 milj. frank, d.i. 9,6 miljoen frank meer dan in de overeenstemmende maand van 1972, doch 0,8 miljoen frank minder dan tijdens de maand oktober 1973.

Tegenover de vorige maand zijn er geen wijzigingen gekomen in de tendens die zich toen reeds aftekende : intensievere kustvisserij (18,9 milj. frank), dit vooral ten nadele van de Noord, die bijna op de helft terugviel, en de Kreefteput. De besommingen uit de Kanaalgronden (Kanaal en Ierse Zee) stegen eveneens gevoelig, terwijl de waarde van de uit IJsland aangevoerde soorten de hoogste was van het lopende jaar. De Haringvisserij bereikte 7 miljoen frank, maar de opbrengst van garnal viel wat terug, deels te wijten aan de slechte weersomstandigheden, deels aan de overschakeling op de gullenvisserij. De resultaten van de overige gronden (West-, Oost, zuidelijke Noordzee), bleven dicht bij de waarden vorige maand gerealiseerd.

In vergelijking met de overeenstemmende maand van 1972, stellen we vast dat de aanvoerwaarde uit vele gronden ongeveer gelijk loopt : dit was o.m. het geval voor de garnalenvisserij, de kustvisserij, de West, de Noord, de Kreefteput, de Witte Bank. Alleen de Oost viel op de helft terug. Gunstig waren in ieder geval de cijfers voor de haringvisserij, IJsland, en de Kanaalgronden. Van deze laatste gronden vielen overigens enkele topbesommingen te noteren : van de IJslandgronden werden op één dag, 2 besommingen geboekt die 2 miljoen overtroffen, terwijl van de Kanaalgronden een besoming werd opgetekend die 1,5 milj. overschreed.

TABEL II.

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

visgrond (visserij)	november 1972	oktober 1973	november 1973
Kustvisserij	21,5	12,5	18,9
Garnalenvisserij	2,9	4,3	7,0
Garnalenvisserij	3,7	7,1	4,8
West	11,8	7,7	8,9
Oost	11,2	6,5	5,7
Noord	12,5	22,4	12,0
Kreefteput	3,5	7,0	3,0
Witte Bank	0,7	1,7	0,8
Noordzee Zuid	2,7	4,6	5,3
Kanaal	10,4	11,4	16,1
Ierse Zee	4,8	6,8	8,5
IJsland	9,0	14,1	14,4
Alle visgronden	95,9	106,3	105,5

2. Aantal reizen

Tijdens de verslagmaand werden in totaal 1.175 reizen gemaakt d.i. 234 reizen minder dan in oktober 1973 (1.409) en 163 minder dan in november 1972 (1.338).

T.o.v. de vorige maand is vooral op te merken : de vermeerdering van het aantal reizen op haring en naar de zuidelijke Noordzee, de vermindering van het aantal reizen in de garnalenvisserij.

TABEL III.

Vergelijkende tabel van het aantal reizen en het aantal zeedagen op de voornaamste visgronden.

	november 1972		oktober 1973		november 1973	
	reizen	zeedagen	reizen	zeedagen	reizen	zeedagen
Kustvisserij	592	1.056	378	735	394	763
Haringvisserij	54	80	48	48	142	176
Garnalenvisserij	391	383	671	671	392	392
West	108	637	72	466	69	390
Oost	73	548	47	343	42	274
Noord	57	554	91	867	45	425
Kreefteput	15	174	28	277	15	148
Witte Bank	4	41	7	74	4	42
Noordzee Zuid	6	89	15	166	22	239
Kanaal	26	348	24	328	25	363
Ierse Zee	8	121	14	228	14	217
IJsland	12	222	14	241	11	198
Totaal der visgronden	1.338	4.283	1.409	4.444	1.175	3.627
Gemiddelde duur/reis		3,21		3,15		3,09

(Vervolg blz. 14)

(Vervolg van blz. 13)

3. Gemiddelde resultaten per zeedag op iedere visgrond

De gemiddelde besomming per zeedag voor het totaal der visgronden bereikte tijdens de verslagmaand vooral dank zij de zeer hoge prijzen, het hoogste cijfer van het lopende jaar d.i. 29 088 fr. (Voor de voorbije maanden bedroeg deze waarden uitgededrukt in 1.000 fr./Z.D. : januari : 22,6; februari : 22,5; maart : 21,8; april : 23,0; mei : 22,1; juni : 18,9; juli 18,3; augustus : 20,2; september : 23,0; oktober 23,9).

Dit impliceert dat de gemiddelde resultaten (Z.D.) op bijna alle gronden, uitstekend waren. Dit is vooral waar voor de kustvisserij, de garnalenvisserij, het Kanaal, de Ierse Zee. De IJslandse gronden toonden een nog meer uitgesproken verhoging : 72.874 fr./Z.D. d.i. een stijging met 80 % t.o.v. de overeenstemmende maand van 1972.

TABEL IV .

Vergelijkende tabel van de gemiddelde resultaten per zeedag op de biezonderste visgronden (1.000 fr./ZD.).

visgrond	november 1972	oktober 1973	november 1973
Kustvisserij	20,3	17,0	24,8
Haringvisserij	35,9	90,2	39,6
Garnalenvisserij	9,7	10,6	12,2
West	18,5	16,6	22,9
Oost	20,4	19,1	20,7
Noord	22,6	25,9	28,2
Kreefteput	20,2	25,3	20,1
Witte Bank	17,8	23,4	20,5
Noordzee (Zuid)	30,8	27,6	22,2
Kanaal	30,0	34,8	44,4
Ierse Zee	39,8	29,9	39,2
IJsland	40,6	58,4	72,9
Totaal der visgronden	22,4	23,9	29,1

(wordt vervolgt)

DE BEVOORRADING IN PETROLEUM-PRODUKTEN EN DE ZEEVISSERIJ

De Brugse volksvertegenwoordiger F. VANDAMME, stelde volgende vraag aan de heer Minister van Ekonomische Zaken. Hieronder tevens het antwoord.

Welke maatregelen worden genomen om de bevoorrading in petroleumprodukten van de vissersvaartuigen te waarborgen ?

Antwoord : Bekommerd om het ekonomisch en sociaal belang van de visserij, heeft de bevoorrading in petroleumprodukten van de vissersboten mijn bijzondere aandacht weerhouden van in het begin van de periode van de beperkte toevoer van de ruwe aardolie.

Inderdaad, de bevoorrading van deze boten wordt in grote mate verzekerd, door de onafhankelijke verdelers die in hun eigen bevoorrading beperkt worden ten belope van de percentages die weerhouden zijn in de Ministeriële omzendbrief van 10 november 1973.

Mijn Administratie heeft er steeds over gewaakt dat de vissersboten als prioritaire klanten bevoorraad worden ten belope van 100 % van hun behoeften. Om dit doel te bereiken waren verschillende depanneringsoperaties nodig zonder dat nochtans de werkzaamheden van de visserij er onder geleden hebben.

Op dit ogenblik mag gezegd worden dat de sector normaal bevoorraad is en ik zal niet nalaten, zo nodig persoonlijk, mijn richtlijnen hieraangaande te vernieuwen opdat deze sector zonder hinder zou genieten van zijn prioritaire bevoorrading.

Nota Redactie : zoals bekend is de verzekerde bevoorrading van vissersvaartuigen te danken aan het veelvuldig en onverpoosd optreden van de Rederscentrale. Daarenboven dient hulde gebracht aan het krachtdadig en oordeelkundig beleid van Mevrouw Deleval en haar medewerkers, die een zeer moeilijke taak te vervullen hebben. Sommige grote maatschappijen zoals Purfina, trachten allerlei toestanden uit te buiten om de onafhankelijke bevoorraders te benadelen en eigen profijtjes te realiseren.

CASINO KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB
« LA CHAMPAGNE »
Zaterdag 19 januari
van 22 uur af
Zondag 20 januari,
the-dansant
van 16 tot 20 uur :
MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA
Piano : **FRANZ ANDRE**
Als attraktie :
VOLGA DUETT

Elke vrijdagavond te 20 uur :
« OSTEND FRIDAY CLUB »
- Ontspanningsavonden in relax-pak ;
- Degusteren van Belgische specialiteiten ;
- Orkest Merino Costa.

Vrijdag 25 januari :
- Kalfskop
- Hutsepot uit de Borinage ;
- Appel « Amon nos Autes »

175 F per persoon -
Dranken van 40 F af
(Dienst en BTW inbegrepen)
- Plaatsbespreking gewenst

AUDITORIUM
Vrijdag 25 januari
te 20,30 uur :
HET BALLET VAN DE XXe EEUW
Dir. : **MAURICE BEJART**
« HULDE AAN STRAWINSKY-RAVEL »
Op het programma :
« L'Oiseau de Feu » -
« Renard » -
« Seven & Seven » -
« Circus Polka » - « Bolero »
Inkom :
150 - 200 - 250 en 300 F.
Jeugd en miliciens : 70 F.

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

Voor alle inlichtingen :
Telefoon : 059/751.11

(904SW—8867N—7516V)

S. P. Q. R.

De bewindvoerders zijn er maar ten bate van en in samenwerking met het ganse volk, zo heette het in het oude Rome. Het staat sindsdien fier op onze stadhuizen SPQO of SPQB : Senatus populusque Brugensis — het schepencollege moet zorgen voor het brugse volk.

Het kan natuurlijk dat de grote bonzen van Brugge de vissers als niet behorend tot een volk beschouwen. Het kan ook dat ze de visserij een te klein vokje achten en het principe huldigen, dat kleine problemen moeten wijken voor grote, dat het ene belang overweegt op een ander.

In elk geval, de Zeebrugse visserij voelt zich niet helemaal gerustgesteld wat de toekomst betreft. Integendeel, men vreest dat stad Brugge oogluikend toekijkt hoe enerzijds de zeetrafiek en de olie Zeebrugge meer en meer aan belangrijkheid doen winnen, maar anderzijds de vissershaven aan het doodbloeden (aan het verzanden) is.

Het probleem is niet nieuw en men heeft in Zeebrugge zeker niet op Horatius gewacht om de aandacht van de bewindvoerders te vestigen op de moeilijke verenigbaarheid tussen een diepzeehaven en een visserijschuilplaats : Horatius' nieuwsgierigheid is alleen geprikkeld geworden als free lance joernalist, die verneemt dat de burgemeester van Brugge himself verleden vrijdag de zaak te Zeebrugge zou komen uiteenzetten voor de reders, terwijl hij op het allerlaatste moment zijn kat (eigenlijk een loopjongen) heeft gezonden.

In vier dagen is de misnoegdheid tot bij mij overgewaaid en heb ik eens te Zeebrugge en te Heist mijn oor te luisteren gelegd aan enkele sleutelgaten.

En de politiekers zijn rotzakken, voilà !

Akkoord dat ik daarvoor niet naar Zeebrugge moest gaan omdat te horen bevestigen, maar het doet toch telkens weer pijn te moeten vaststellen dat we een klootjesvolk zijn. Een vlaming, gewoon overheerst te worden sinds Julius Cesar tot aan Edmond Leburton, klaagt en kriept met vaste regelmaat maar doet weinig anders dan e l k a a r tegen de oren te slaan en onder kollega's een partijtje te schelden. En 't is een schande, zeggen ze, dat Oostende die als vissershaven uitsterft en de eigen vloot benauwend ziet slinken, een totaal nieuw tweede vissersdok krijgt, terwijl de nog steeds groeiende Zeebrugse visserij binnen vijf jaar zal verplicht zijn uit te wijken naar Oostende.

En het blijft bij woorden.

Reeds vijf jaar wordt er over de fameuze sluis van Zeebrugge geschreven en gewreven (vooral door politieke meeuwen), reeds vijf jaar vraagt Heist een vissershaven op eigen grondgebied; reeds vijf jaar vraagt de Oostkust een slipway, een groter meerplaats en aanpassingswerken zoals uitbaggeren e.a. En alles ligt ter studie en alles wordt overwogen. (Als het overmorgen kiezing wordt, zal alles nog eens klaar en duidelijk op plan worden gezet en de aanvang in vooruitzicht worden gesteld.) Maar intussen zakken een paar huizen weg van het Zeebrugge dat zegt dat het blijft, terwijl het aan het verdwijnen is.

De burgemeester van Brugge die de reien uitzuigt opdat ze niet zo zouden stinken, die Amerikaanse hotels bouwt, die een Olympisch Stadion plant om het kwijnende FC Brugge op te peppen, geraakt er maar niet toe iets voor zijn vissershaven te bekomen. Tenzij dat het er geen aandacht voor heeft.

Want zie, dat is nu juist de vuile moeilijkheid met de meeste politiekers : ze verbergen zich achter alles en iedereen. Ge weet nooit of ze iets nu werkelijk menen dan wel of ze achter de schermen de zaak bijcoteren,of ze met u mee zijn, dan wel tegen u. Sommige zou je werkelijk onbeleefd rotzakken willen noemen.

Op één voorwaarde : dat we onszelf dan klootzakken durven noemen!

Ondertussen kunnen we ons amuseren met elkaar tegen de oren te slaan...

HORATIUS

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Eens te meer hebben de handelaars deze week reden gehad tot klagen. Niet over de kwaliteit, dat zeker niet. Wel over de omvang van de aanvoer in de Oostendse vismijn. Dit keer werkelijk zeer weinig schepen. Ware het niet dat drie IJslanders voor ruim 4.000 bennen vis zorgden het ware een echte flop geworden. In het geheel immers maar 6.900 bennen voor de ganse week. Erg weinig schepen aan de afslag en dit door méér dan één oorzaak. Eerst en vooral wel door de slechte weersomstandigheden die de visserij zeer bemoeilijkten. De IJslanders misten hierdoor zelfs bijna de maandagmarkt. Twee van de drie geraakten toch nog op tijd binnen, de O.316 moest echter dinsdag markten. Het is nog meegevallen wat de prijzen voor de verschillende soorten betreft. Op beide verkoopdagen bleven ze zo-

BOKKENVISSERIJ !

wat gelijk. Alleen schelvis was dinsdag goedkoper. De vangsten van IJsland bestonden in hoofdzaak uit rode zeebaars (1995 bennen)en schelvis/totten (657 bennen). Rode zeebaars bleef duur en kreeg regelmatig tot 27 en 28 fr. Soorten als leng, kool vis, schaat en schotse schol waren meer dan duur.

Van de andere visgronden werden hoofdzakelijk gul en wijting gebracht. Een erg beperkte kanaalvangst leverde toch nog een knap resultaat op. De tongenaanvoer bleef dit keer beperkt, zeer beperkt zelfs. Nog geen 1.000 kg voor de ganse week. Het is dan ook niet te verwonderen dat de prijzen weer sterk stegen. Wat de kleine soorten kostten kunnen we moeilijk aanhalen, die waren er niet. De tongenvangst van het kanaal bevatte inderdaad alleen lappen, grote en drie_kwarttongen. De rest was door de mazen van het net geglipt. Kabeljauw en gul kregen erg hoge prijzen, tot 60 fr voor kabeljauw op dinsdag, toen kreeg gul tot 52 fr. Kleine vissoorten als kleine wijting, schar, platjes en zelfs steenschol kregen hogere prijzen dan gewoonlijk. En gewoonlijk zijn die al niet goedkoop .Nu had de uitvoer blijkbaar ook voor die soorten bestellingen gekregen. Zodoende liep schar op tot 1.600 fr. (kleine) en 1.800 fr (grote sortering). Een ben kleine wijting koste maandag tot 850 fr. ,dinsdag tot 1.300 fr. Voor de verschillende schepen ,die eerder kleine vangsten brachten, werden dan ook nog flinke resultaten geboekt.

De haringvisserij was beneden alles deze week. Geen enkele dag met noemenswaardige aanvoer, alleen maandag een 30-tal bennen aan 1200 fr. De maand januari is werkelijk teleurstellend voor deze mensen. Men blijft echter hopen op verbetering. Die kwam er verleden jaar ook in de tweede maand van het jaar . Hopelijk zal de geschiedenis zich hier ook herhalen. Ten bate van visser en handelaar. Want die kan ook nog wat haring gebruiken.

De totale opbrengst bedroeg deze week, ondanks de geringe aanvoer, toch weer 11.511.589 fr.

HODI STRAALBUIZEN
tel. 91-31-4180-2654

IJSLANDERS AAN DE EER

De drie verkopende IJslanders hebben het er zeer goed afgebracht tijdens de afgelopen week. Zij besomden met hun drieën meer dan 6,4 miljoen en dit met nog geen 4.100 bennen vis. Het grootste gedeelte van de vangsten bestond uit rode zeebaars, leng, koolvis en schelvis totten. De gemiddelde prijs lag tussen 1550 en 1800 fr de ben volgens de soorten die gelost werden. Niet alleen de twee keer twee miljoen die door de O.317 en de O.316 bereikt werden zijn het noemen waard, ook de 1,7 miljoen van de O.334 verdiend een meer dan eervolle vermelding. Voor de O.317 werd het de hoogste opbrengst ooit in de Oostendse vismijn geboekt. Voor de O.316 en de O.334 werden het de hoogste cijfers die zij ooit bereikten. Voor de bemanning en de reder een alleszins renderende jaarinzet. Hoge prijzen voor alle soorten in het bijzonder voor koolvis, rode zeebaars, leng en schaat. Toch kunnen ook de andere soorten niet als goedkoop gerangschikt worden, integendeel. Wijting tussen 1390 en 1660 fr, schotse schol tot 1600 fr, lom tot 1390 fr en schelvis tussen 1450 en 2490 fr. Wel een iets teruglopende prijs voor alle schelvissorteringen op de dinsdagmarkt. Rode zeebaars herpakte zich nu een aanvankelijke prijsdaling tot 1230 fr. Aan die prijs nam de uitvoer 100 bennen af en steeg de prijs weer tot 1410 fr. Weer terug naar 1280 fr en dan een doorgehouden stijging tot 1470 fr. Blauwe leng bleef steeds boven de 45 fr het kg, witte leng bleef nooit ver uit de buurt van de 40 fr. Koolvis is duur gebleven met prijzen die tussen 27 en 33 fr schommelden. Schaat haalde dicht bij en zelfs tot boven de 50 fr het kg.
Voor kabeljauw en gul tenslotte ook hoge prijzen en een gemiddelde prijs van ruim 1600 fr per ben voor de drie vangsten samen.

GUL EN WIJTING VAN DE WEST

Aanzienlijk minder westschepen dan verleden week, ook veel minder vis. In totaal uit 12 vangsten amper 2300 bennen vis. Dus nog geen 200 bennen gemiddeld per schip. Meest gul en wijting. Beide soorten waren vooral als kleine sortering op de markt. Dit belette niet dat gaandeweg de prijs van deze soorten steeg met 1270 fr voor kleine wijting en 1500 fr voor kleine gul. De andere gul kreeg tussen 1800 en 2550 fr terwijl kabeljauw tot 3010 fr opliep. De grote wijting kreeg dinsdag tot 1600 fr en voor steenschol liep de prijs op tot bij de 80 fr. Platvis kreeg omtrent het dubbele van de prijs van verleden week. De aanvoer van schol was dan ook erg schaars. Tot 1650 fr voor derde slag iek en tot 1800 fr voor schar. Platjes kregen tot ruim boven de 1000 fr terwijl steenholk dinsdag ook tot 1080 fr kreeg. Allemaal zeer hoge slechtweer prijzen. Voor soorten als haai en rog werden uiteraard ook topprijzen gegeven waarbij haai tot 1800 fr kreeg de ben en grote rog tot 2700 fr noteerde. Tilten gingen dinsdag weg aan 50 fr het kg. Een paar zeer welkome vangsten kleine schelvis van de Noord kregen tot 1200 fr d ben. Grote totten werden verkocht tot 1700 fr de ben. Onverwacht hoge resultaten voor de verschillende schepen waarbij tot 477.000 fr besomd werd met amper 240 bennen vis.

MINDER EN DUURDER GARNAAL

De garnaalaanvoer is tot wintersе verhoudingen teruggevallen. In totaal in de voorbije week « maar » 2.738 kg, een aanvoer die ondertussen toch nog beter blijft dan andere jaren in deze periode. Nog vangsten tot 190 en even boven de 200 kg. Dat is evenwel niet altijd het geval waardoor dan ook de gemiddelde vangst terugviel tot 108 kg. De prijs van de garnaal is over de hele week gestegen tot een gemiddelde van 72 fr met uitschieters tot 91 fr en een terugval tot 47 fr het kg. De totale opbrengst van de deze week aangevoerde garnaal bedroeg 197.359 fr.

Dinsdag 15 januari kregen we de grootste aanvoer. Toen losten zes schepen samen 765 kg (de tijd dat dergelijke vangst door één schip werd gelost is nog niet lang voorbij) en besomden daarvoor 61.629 fr.

NOG HOGERE PRIJZEN OP WOENSDAG

Slechts drie kleine vangsten op deze laatste verkoopdag van de week. Waar ook in andere havens erg weinig vis aangevoerd werd, kregen de meeste vissoorten nog stijgende prijzen. Kleine schar steeg naar 39,60 fr., kabeljauw overschreed weer de grens van de 70 fr en gullen werden verkocht tussen 31 en 63 fr. Grote wijting noteerde tot 33 fr. Kleine sortering werd afgezet tussen 25,80 en 28 fr. Voor platvis werd nu al tot 40 fr het kg betaald en steenschol liep op tot 80 fr. Met kleine vangsten werden het aldus toch nog « reis-

HOOGWATER-BOEKJES 1974

Zijn vanaf heden in alle dagbladwinkels en bij alle dagbladverkopers van de kust alsook in de Yachtclubs verkrijgbaar aan de prijs van 20 fr., BTW inbegrepen, alsook in de winkel Vindictivelaan 22, Oostende of ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.

Voor grote hoeveelheden, 50 en, meer is er een korting en moet men zich wenden tot de drukkerij van ons blad.

Men kan die ook verkrijgen door het storten van de som van 23 fr. verzendingskosten inbegrepen op PCR nr 41.89.87 van het Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.

Studie van
Gerechtsdeurwaarders
OPSOMER en FISCHER,
te Oostende, 38, Rogierlaan
Tel. 500.90

— O —

DEFINITIEVE
TOEWIJZING
NA HOGER BOD
UIT OORZAAK
VAN FALING

Op zaterdag 26 januari 1974, om 10.30 u. 's morgens, te Oostende, aan de Zuidkant van de Haringhalle, Vissershaven.

OPENBARE en
DEFINITIEVE TOEWIJZING
van

Het Vissersvaartuig
O.301
„STELLA MARIS"

Bouwjaar 1956
lengte 23m90 / breedte : 6m03
hoogte : 2m78 ;
motor Kromhout,
vermogen 375 PK ;
bruto tonnemaat : 263,25 ;
netto tonnemaat : 110,21 ;

Gebracht ingevolge opbod op 1.100.000 fr.
Kosten : 15 % ;
Lastenkohier ter inzage ter studie.

(8886N—7520V)

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)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was bijzonder klein, er waren slechts 20 vaartuigen aan de markt en 3 gullevangers. De prijzen waren vanzelfsprekend aan de hoge kant. Alle vissoorten waren bijzonder renderend, vooral dan de tongsoorten. Deze haalden prijzen die schommelden tussen de 108 en de 162 fr voor de grote, de fruits van 157 tot 200 fr. De middensoorten met schone kleine en kleine van 165 tot 208 fr. Voor de kleinste slag tongen werden prijzen geboekt van 120 tot 185 fr het kg. De tarbot en de grietsoorten deelden eveneens mee aan deze topprijzen. Van 108 tot 175 fr, hier was er wel een kleine daling van op de maandagmarkt. De grietsoorten bekwamen van 50 tot 82 fr het kg. Pladijs was er toch wel voldoende op de markt in verhouding natuurlijk met de andere vissoorten. De afnameprijzen schommelden tussen 21 en de 30 fr het kg. Zelfs de scharsoorten behaalden van 30 tot 36 fr op de woensdagmarkt. Kabeljauw en gulsoorten waren er niet zo bijster veel op de markt zodat ook deze aan de hoge kant lagen. De grote kabeljauw van 47 tot 70 fr en de verschillende gulsoorten van 26 tot zelfs 52 fr. De roggevis was eveneens aan de hoge kant, de grotere soorten van 50 tot 64 fr en de kleinere van 30 tot 60 fr het kg. Dit zijn wel topprijzen voor de roggen die zeker niet iedere week voorkamen. De wijting soorten haalden van 15 tot 34 fr. De steenschol moest eveneens niet onderdoen voor de andere vissoorten, deze bekwamen van 49 tot 82 fr het kg. De verschillende soorten zeeduivels bekwamen van 37 tot 140 fr voor de grote. Van garnalen was er eveneens ook niet veel te zien, de 5.720 kg bekwamen prijzen van 44 tot 83 fr de kg.

VREEMD WRAK OP ZEEBRUGS STRAND BLOOTGEKOMEN

Door de opzichter van Bruggen en Wegen, de h. Rosseel, werd op het Zeebrugs strand ten Westen van de havendam een vreemdsoortig wrakstuk waargenomen. Het Loodswezen werd hiervan in kennis gesteld. Van officiële zijde kon men nog niet precies zeggen over welk wrak het hier gaat. Een feit is zeker, dat het gedurende vele jaren onder het zand bedolven was gebleven en nu opeens boven het strand uitsteekt. Het bevindt zich ongeveer op een driehonderd meter Westwaarts van de Zeebrugse havendam. Naar wij achteraf konden vernemen van een gelovenswaardig persoon, die met strand en zee zeer vertrouwd is, zou het hier gaan om een landingsboot van de geallieerde invasievloot in Normandie tijdens de jongste wereldoorlog. Dit vaartuig zou tussen Zeebrugge en Blankenberge tijdens de felle storm van 1 januari 1945 hier op het strand zijn geworpen. Het zou al van de eerste dagen al diep in het zand zijn weggezonken met 't achterschip naar het zeegat en 'n lengte hebben van zowat 12 tot 15 meter. Grillige zandverschuivingen grotendeels door de felle stormen der laatste maanden zouden het wrak weer aan de oppervlakte hebben gebracht.

Onderzoeksraad voor de zeevaart

Te Oostende kwam de onderzoeksraad bijeen, onder het voorzitterschap van de h. Vandercruyssen.

Een eerste zaak betrof de aanvaring, die zich voordeed in de Oostendse havengeul tussen het baggerschip « Vlaanderen VI » van de firma Decloedt en de treiler O.303 «Girl Linda».

Terzake weet schipper Gustaaf Kimpe van de baggerboot te verklaren dat zijn vaartuig dat uitvoer, de rechterzijde van de havengeul hield. De O.303 «Girl inda» die de haven binnenliep, gaf evenwel onverwacht hard bakboord naar de linkerzijde van de havengeul om de vissershaven in te varen. Hierdoor bleek een aanvaring onvermijdelijk. Al bevestigde getuige Kimpe dat hij nog hard achteruit sloeg teneinde de treiler te ontwijken. Volgens schipper Kimpe hield de O.303 een betrekkelijk grote snelheid aan. Zijn vaartuig lag nagenoeg stil de aanvaring zich voordeed. De raad zal in een volgende zitting het onderzoek verder zetten.

Een tweede zaak betrof de aanvaring, die zich in dikke mist voordeed tussen de Zeebrugse treiler Z.510 «Zeemansblik» en een onbekend vaartuig dat later het Panamees vrachtschip «Black Eagle» bleek te zijn

Terzake werden onderscheidenlijk schipper Pauwaert en motorist Demunter van de «Zeemansblik» gehoord. Getuige Pauwaert stond op de brug op het ogenblik der feiten. Verder hield een tweede man de uitkijk in het stuurhuis. Er werden regelmatig mistsignalen gegeven door de schipper.

Schipper Pauwaert vertelt dat hij geen geluidseinen hoorde van de «Black Eagle». De «Zeemansblik» lag nagenoeg stil. Het vrachtschip had een zeer grote sneheid. Getuige zag op een bepaald ogenblik wel een wit licht van de «Black Eagle», maar geen zijdelichten. De «Zeemansblik» sloeg nog volle kracht achteruit, maar de aanvaring was niet meer te vermijden. De Zeebrugse treiler werd tegen de galg aangevaren en schampte hierdoor af op de romp van het vrachtschip, dat zonder stoppen zijn koers verder zette.

Later meldde de bevelvoerder van de «Black Eagle» de feiten aan Oostenderadio. Volgens getuige was de radar onklaar geraakt, vier dagen na het afvaren, en besliste hij terug naar de thuishaven te varen. Ook motorist Demunter werd ondervraagd. Op het ogenblik van de feiten bevond hij zich evenwel in de motorkamer, zodat hij over de aanvaring zelf weinig kan vertellen.

Hij bevestigt echter wel dat aan boord van zijn vaartuig geluidseinen werden gegeven. Tijdens de reis had hij wel een poging ondernomen om de radar te herstellen, nadat deze door een te hoge spanning was uitgevallen.

Volgens getuige bedroeg de zichtbaarheid ten hoogste 20 m.

VORDERING

Ten slotte hield rijkscommissaris Bentein nog een vordering nopens de aanvaring, die zich voordeed tussen de O.309 „Jan Vanmaerlant" en de O.275 „Deo Volente" op de visgronden van de Noordzee in een dichte mist. De h. Bentein is van oordeel dat de aanvaring gebeurde door een niet reglementaire houding van de beide schippers — er werden met name slechts laattijdig mistseinen gegeven, terwijl ook de uitkijk op de brug in de gegeven omstandigheden onvoldoende was. Ten slotte was er ook het onkundig gebruik van de radar.

De verantwoordelijkheid berust derhalve volledig bij de gezagvoerders. Tegen schipper Laplasse van de O.275 en Lambrecht van de O.309 wordt dan ook een schorsing van onderscheidenlijk vijf dagen en tien dagen gevorderd.

GARNALEN NIET LEVEND KOKEN...

Wij willen onze lezers niet verstoken laten van een « fait divers » uit een nationale krant onder de titel : « Lief zijn met..... garnaal ».

Kan men iemand veroordelen wegens wreedheid jegens garnaal, zo luidt de kiese vraag, waarover rechtsgeleerden zich in Schotland zijn gaan buigen als gevolg van 'n klacht van de maatschappij voor dierenbescherming aldaar.

De 16 jaar oude mejuffrouw Donoghy, die bij een vishandelaar werkt, werd inderdaad voor de rechtbank van het stadje Duns gedaagd omdat ze garnalen levend had gekookt en dat vindt de maatschappij dierenmarteling.

Voor de rechtbank gaat het er nu in de eerste plaats om te bepalen, of de garnaal een schaaldier of een vis is. Voorts schijnt er zelfs bij de deskundigen grote verwarring te heersen omtrent een «menselijker » kookwijze.

Volgens de maatschappij voor dierenbescherming dient garnaal eerst in afgekoeld gekookt water te worden geplaatst om hem te verdoven. Daarna pas mag men hem volgens haar koken.

De zaak wordt behandeld op 8 maart, want de rechtbank wil eerst nog een aantal deskundigen raadplegen.

Heeft de maatschappij voor dierenbescherming niets anders te doen dan dat. Wat zegt ze dan van alle vis welke levend aan boord komt en daar gegut ?

ZIJ HADDEN PECH...

— Bij het invaren van de nauwe ingang van de Zeebrugse schuilhaven hoorde men aan boord van de Z.589 Esperanza van schipper Marcel Lonneville, een harde klop op het achterschip. Een duiker die nadien ter plaatse werd geroepen, stelde vast dat de schroef van de schroefas gebroken en gekneld bleef tussen de schroefas en het roer. De schroef werd met een kabel vastgemaakt teneinde deze niet te kunnen verliezen.

— Aan boord van de Z.519 White Horse, had schipper Eric Deschrijver af te rekenen met motordefekt. De visserij werd gestaakt en de motor stopgezet. Het olievereservoir steeg abnormaal terwijl rook uit de carter kwam. Men kon echter niets abnormaals vaststellen. Op de terugreis werd vastgesteld dat beide mazoutpompen om de dagtank te vullen, buiten gebruik waren. Men gelukte er tenslotte in zonder verder moetlijkheden de thuishaven te bereiken.

— In de Zeebrugse vissershaven is de Z.507 tijdens maneuvers om af te varen met zijn bakboordkorrestok het stuurboord visbord van de Z.348 beschadigd. Vier van de vijf planken werden hierbij gebroken.

— Tijdens de visserij kreeg de Z.444 van schipper Jozef Vandewalle een ruk op de trommels van de vislier. Hierdoor werd metalen plaat die de trommel tegenhoudt, geforceerd waardoor deze blokeerde. De visserij moest stopgezet worden en koers gezet naar de Franse haven Boulogne. Hier werd de vangst verkocht vanwaar men de terugreis naar Zeebrugge aanvatte.

— In de vissershaven te Zeebrugge stelde men aan boord van de Z.592 van schipper Albert Ackaert vast dat de temperatuur abnormaal hoog opliep. Een onderzoek wees uit, dat er veel vuiligheid in de warmtewisselaar was gedrongen en dat eveneens de motorkap gebarsten was.

— Bij het binnenvaren van de Zeebrugse vissershaven is de Z.507 van schipper Jan Vlietinck blijven vaststeken. Dit gebeurde in de draai juist voorbij het Loodswezen. Bij het achteruitslaan hoorde men een klop op het achterschip. Toen het schip op de kuisbank werd gezet, stelde men vast dat 4 toppen van de schroef fel beschadigd waren.

— Tijdens het vissen hoorde men op de Z.463 een harde klop op het achterschip. Men stelde vast, dat er speling zat op de as die de keerkoppeling verlaat. Via de radio werd sleephulp gevraagd aan de Z.588 die akkoord was het defekte vaartuig op te slepen naar Zeebrugge.

Buiten de havendam van Zeebrugge sloeg de motor op hol van de Z.463 en dit na het uitschakelen van de schroef. Bij het terug inschakelen van de schroef, viel de motor stil. De uitkijk van het Loodswezen werd verwittigd en zond de loodsboot ter hulp om het defekte vaartuig tot in de vissershaven te brengen.

KONINKLIJK WERK IBIS KRIJGT EEN VAANDEL

Het is zaterdag 26 januari dat het Kon Werk IBIS in het gemeentehuis een vaandel uitgereikt wordt door burgemeester Claeys van Bredene.

Dit vaandel is door burgemeester Claeys zelf ontworpen.

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
14- 1	12	228.600	7.745.541			
15- 1	11	106.900	3.329.118			
16- 1	5	11.900	436.930			
	28	347.400	11.511.589			
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
9- 1	2	113	8.854	76.—	83.—	
10- 1	4	315	25.122	74.—	88.—	
11- 1	4	599	36.672	55.—	70.—	
12- 1	6	604	37.597	47.—	74.—	
14- 1	3	342	27.485	75.—	91.—	
15- 1	6	765	61.629	72.—	82.—	
VISAANVOER TE ZEEBRUGGE						
10- 1	7	16.223	661.700			40,78
11- 1	4	14.597	451.390			30,13
14- 1	8	61.404	2.035.340			32,98
15- 1	11	50.160	2.023.980			40,17
16- 1	6	46.760	2.112.070			56,27
WAARVAN TONGEN						
10- 1	3	2.009	272.490			135,63
11- 1	2	218	31.990			146,16
14- 1	6	1.802	252.040			139,86
15- 1	7	4.330	686.020			158,18
16- 1	6	5.133	799.080			166,78
GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE						
10- 1	15	5.282	277.695	36.—	81.—	
11- 1	6	688	51.656	55.—	91.—	
15- 1	20	5.752	343.307	44.—	83.—	
GARNAALAANVOR TE NIEUWPOORT						
12- 1	3	354	23.025	62,—	75,—	
14- 1	3	456	25.148	49,—	60,—	
16- 1	3	397	27.298	62,—	74,—	
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
14- 1	6	12.442	361.290			
16- 1	4	15.043	527.683			
SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT						
10- 1	1	250	4.238	16,95	16,95	
HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT						
10- 1	1	700	12.985	18,55	18,55	

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 10-1-1974 :

O.81, IJsland
O.198, Noord
N.708, Noord
O.182, Kanaal
O.114, Kanaal
O.369, Kanaal
O.243, West
O.284, West
O.279, West
N.761, West
N.723, West
O.123, West

ZATERDAG 12-1-1974 :

Z.499, Kanaal
O.217, West
O.66, West
N.720, West
N.738, West
N.715, West

ZONDAG 13-1-1974 :

O.120, Kanaal
O.312, Kanaal
Z.307, West
N.185, West

MAANDAG 14-1-1974 :

O.254, Kanaal
O.192, West
O.94, West

DINSDAG 15-1-1974 :

N.752, West

WOENSDAG 16-1-1974 :

O.239, West
O.229, West

OOSTENDE

MAANDAG 14-1-1974

IJSLAND				
O.334	17	940	—	1.742.180
O.317	17	1600	—	2.525.681
KANAAL				
O.141	16	140	200	368.600
WEST				
O.239	10	270	—	459.510
O. 26	9	220	—	305.560
O.232	9	275	—	471.360
O.282	9	290	—	410.140
N.706	9	270	—	454.820
O.309	9	200	—	327.940
N.752	9	295	—	480.020
KUST				
O. 35-Z. 38	1	48	1500	106.975

DINSDAG 15-1-1974

IJSLAND				
O.316	18	1500	—	2.217.428
WEST				
O.306	12	250	—	477.280
O.229	5	15	—	80.560
NOORD				
O.15[illegible]	11	175	—	247.170
O.151	10	140	—	246.650
KUST				
O. 18	1	5	—	8.940
O.737	1	10	—	16.920
O.116	1	5	—	9.930
O.148	1	5	—	9.770
O.404	1	4	—	7.020
O.754	1	3	—	4.200

WOENSDAG 16-1-1974

WEST				
N.736	2	72	—	126.930
N.719	4	100	—	189.710
N.422	2	56	—	100.490
KUST				
O. 35-Z. 38	1	10	—	15.450

BREVETTEN EN DIPLOMA'S, VERGUNNINGEN

Datum der examens

In uitvoering van artikel 40 van het koninklijk besluit van 21 mei 1958, wordt de datum van de examens tot verwerving van de brevetten en diploma's in de koopvaardij en de zeevisserij vastgesteld als volgt :

Zeevaartschool Oostende - 4 februari 1974

a) examen van aspirant-schipper ter visserij;
b) examen van schipper ter kustvisserij;
c) examen van schipper ter visserij 2de. klasse;
d) examen van schipper ter visserij 1ste. klasse.

REDERS,

LEEST

HET VISSERIJBLAD

NIEUWPOORT

MAANDAG 14-1-1973

N.788	14.775	N.805	14.775
N.700	7.645	O.104	7.645
N. 36	11.780	N.730	11.780
N.590	106.596	N.346	87.024
N.345	99.270		

Tweehonderdvijftig bennen werden op de markt gezet ! Het grootste part gullen en wijting ! Weinig variatie ! De kopen kabeljauw kregen tot 3000 fr. De gullen van 2500 tot 1800 fr. De voorkleine van 1400 tot 1500 fr. Grote wijting kreeg ook van 1400 tot 1500 fr de ben. Kleine wijting rond de 900 fr. Platvis, slechts 32 bennen, welke verkocht werd aan : grote 800 fr, drielingen 1100 tot 1200 fr, visjes van 800 tot 1150 fr de ben. Zandschullen : grote en kleine van 1500 tot 1600 fr. Geen roggen van betekenis, maar die rond de 50 fr de kg verkocht werden.

Deze markt mag bestempeld worden als een « goede » voor de soorten welke er waren !

WOENSDAG 16-1-1974

N.765	75.639	N.762	129.748
N.147	186.906	N.591	135.390

Driehonderd bennen werden door deze Westvaartuigen gelost ! Tal van « vreemde » handelaars waren op de markt, daar er praktisch geen vis van betekenis was in de andere havens ! Onnodig te zeggen dat we een heel « dure » markt gehad hebben. De weinige « rare » vis, werden opgekocht aan « luxeprijzen ». Zo kregen de grote tarbot rond de 200 fr de kg, de grieten en grietjes van 110 ot 120 fr de kg. Tongschar volgens grote van 80 tot 65 fr de kg. Kabeljauw even boven de 3.000 fr de ben. De gullen van 2700 tot 1950 fr de ben volgens de grote. De voorkleine van 1550 tot 1670 fr ! Grote wijting kreeg 1750 fr en de kleine van 1400 tot 1550 fr. Zandscharren : zowel voor kleine als grote 2.000 fr.

Platvis : grote van 1200 tot 1400 fr, de drielingen 1670 fr, de visjes 1300 en 1400 fr de ben. Slechts kleine koopjes roggen, die rond de 50 fr de kg verkocht werden. Posten, welke als minderwaardige soort aanzien werd, kreeg nu 800 en 900 fr de ben. Zelfs bennen met «bot» kregen hun man aan 800 en 880 fr de ben ! Moet er nog meer gezegd worden ? Tot wat aanhoudend stormweer kan leiden !

ZEEBRUGGE

MAANDAG 14-1-1974

Z.196	6	320	600	590.450
Z.581	5	40	100	114.950
Z.518	8	80	300	179.860
Z.573	9	180	—	357.100
Z.549	9	185	—	376.220
Z.569	9	175	—	349.900
Z.554-538	1	40	—	56.860

DINSDAG 15-1-1974

Z.189	10	140	800	410.590
Z.430	5	40	100	110.980
Z.451	3	20	—	34.160
Z.551	5	30	100	102.330
Z.500	10	130	100	291.160
Z.175	9	140	—	293.160
Z.462	8	240	2000	682.280
Z.548-481	1	20	—	39.040
Z.560-201	1	30	—	59.850

WOENSDAG 16-1-1974

Z.542	5	20	300	82.190
Z.200	9	220	1000	491.130
Z.506	10	350	2500	992.050
Z.559	8	160	—	243.020
Z.519	8	90	300	258.810
Z.592	2	20	50	44.870

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	14-1-1974	15-1-1974
Schelvis		
Groot	43.60-55.—	39.—46.—
Middel	39.40-41.—	31.40-37.—
Klein	28.—34.20	17.—29.40
Kabeljauw	39.—45.40	47.— —
Gul	34.20-41.—	38.—41.40
Wijting	17.40-27.40	18.40-27.80
Schaat	51.—52.40	49.— —
Zeebaars	23.60-30.20	25.80-29.40
Leng	36.80-52.—	39.60-45.80
Schartong	12.20-32.40	17.60-33.80
Heilbot	91.—116.0	82.—110.0
Koolvis	27.80-32.60	25.60-31.60
Hondstong	23.40-41.40	29.40-41.—
Zeewolf		
Staart		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	14-1-1974	15-1-1974	16-1-1974
Lappen			
Grote	100 -132		
¾	160 —,—		
Blok			
voor-kleine			
kleine			
slips			

Zeebrugge

Soorten			
grote	108 -110	111 -114	106 -114
blok	142 -145	153 -160	159 -162
fruit	157 -160	172 -184	189 -200
schone kleine	165 -175	178 -190	182 -208
kleine	170 -174	179 -192	185 -202
tout petit	145 -148	168 -180	171 -185
slips	120 -128	140 -158	140 -160

Nieuwpoort

Soorten			
Tong I	148 —,—		154 —,—
Tong II	148 —,—		154 —,—
Tong III	160 -176		
Tong IV	160 -176		
Tong V	170 —,—		176 —,—
Kleine	143 —,—		170 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	14-1-1974	15-1-1974	16-1-1974
Grote	25,—28,—	27,—30,—	35,——,—
grote iek	26,—29,60		
kleine iek	27,—29,—	31,—34,—	41,——,—
derde slag	27,—28,40	33,60—,—	38,——,—
platjes	21,——,—	21,—23,60	27,80-29,40

Zeebrugge

Soorten			
I	19,—21,—	17,—19,—	16,—20,—
II	19,—22,—	20,—24,—	22,—27,—
III	24,—28,—	24,—26,—	27,—30,—
V	26,—28,—	26,—28,—	27,—30,—
IV	21,—23,—	22,—24,—	28,—30,—

Nieuwpoort

Soorten			
Moeien	14,——,—		25,—30,—
grote pladijs	21,—25,—		33,—34,—
drielingen	16,—20,—		26,—28,—
platjes			

OPHAALBRUG OVER DE TOEGANGSGEUL NAAR HET NIEUW VISSERIJDOK TE OOSTENDE

Dinsdag 15 januari werd met de bouw van een ophaalbrug over de toegangsgeul naar het nieuw visserijdok te Oostende een aanvang genomen.

De verwezenlijking van deze brug vormt de tweede fase van het programma tot de bouw van het nieuw visserijdok ten oosten van het bestaande visserijdok.

De eerste faze bestaande uit de bouw van de toegangsgeul tot het nieuw dok is thans in uitvoering en zal in het eerste kwartaal van 1974 afgewerkt zijn. De derde faze bestaande uit de bouw van de kaaimuren rond het volledige dok (260 x 130 m.) wordt thans voorbereid en zal nog dit jaar in aanbesteding gegeven worden. Het volledig uitgraven van het dok en de bouw van een scheepslift of slipway van 3000 ton nuttig hefvermogen, met bijhorende transferzone, zullen het voorwerp uitmaken van een vierde en laatste faze.

De ophaalbrug wordt volledig in staal uitgevoerd en heeft een overspanning van 25,95 m., een breedte van 10 m. en een nuttige rijwegbreedte van 7 m. Zij is van het type „gemengde weg- en spoorwegbrug" en wordt dus uitgerust met een treinspoor. De hamei (1) heeft een totale hoogte van 16,70 m., terwijl de balans met tegengewicht zich 16 m. boven de rijweg zal bevinden. De ophaalbrug zelf zal oleohydraulisch aangedreven worden door middel van vijzels die rechtstreeks op de hoofdliggers van de beweegbare vloer aangrijpen. De hydraulische groepen voor de bediening en de voeding van de vijzels, staan samen met deze vijzels opgesteld in de brugkelder op de linkeroever. Eveneens op de linkeroever wordt in de onmiddellijke nabijheid van de brug een bedieningsgebouwtje opgericht.

De kostprijs van deze brug bedraagt ruim 12 miljoen fr. (2)

De bouw ervan moet voltooid zijn tegen 14 juni 1975, ze zal echter reeds tegen 14 februari 1975 kunnen opengesteld worden voor het verkeer.

Wat het dok betreft, zal dit niet vóór 1976 in gebruik kunnen genomen.

(1) hamei : de horizontale balk op de stijlen van een ophaalbrug waarop de balans rust.

(2) aannemer : P.V.B.A. Victor Buyck, Eeklo. N.V. Elektrische Nijverheidsinstallaties, Aartselaar

VERWACHTINGEN

Vrijdag 18 januari 1974

NOOP HEAD : O.231 met 270 bennen, t.t.z. 100 b. kabeljauw en gullen, 20 b. schotse schol en staarten, 70 b. haaien, 80 b. varia.

KANAAL : O.72 met 70 bennen vis en 2.000 kg. tongen.

WEST : N.40, O.279, N.723.

Maandag 21 januari 1974

IJSLAND : O.288 met 2.100 bennen, t.t.z. 1.100 b. rode bonen, 200 b. lengen, 300 b. koolvis (kleine en middenslag), 450 b. schelvis en totten, 10 b. schotse schol, 20 b. wijting, 20 b. varia en 5 grote heilbots

O.318 met 1.040 bennen, t.t.z. 300 b. koolvis, 250 b. rode bonen, 100 b. gutvis, 300 b. lengen en 90 b. kabeljauw en gullen.

O.202 met 1.370 bennen, t.t.z. 40 b. schaten, 50 b. kabeljauw en gullen, 500 b. koolvis, 30 b. wijting, 250 b rode bonen, 200 b. blauwe lengen, 100 b. witte lengen, 50 b. schotse schol en miteen, en 150 b. varia.

IJSLAND en NOOP HEAD O.236 met 700 bennen, t.t.z. 30 b. kabeljauw en gullen, 220 b. koolvis, 150 b. rode bonen, 80 b. lengen en 70 b. gutvis.

KANAAL : O.180 met 90 b. vis en 1.600 kg. tongen, O.274, O.128, O.224, O.180

WEST : Z.452, Z.509, O.172, O.142, O.285, O.243, O.284, O.123, N.738, N.579.

Dinsdag 22 januari 1974

KANAAL : O.118, O.135, Z.34, O.181 met 90 b. vis en 1.650 kg. tongen.

WEST : O.66, N.720, N.715, Z.307.

Woensdag 23 januari 1974

WEST : N.185, O.192, N.752, O.94, O.229.

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

POOLSE TREILER VERGAAN

Vorige week vrijdag is de 686 ton metende Poolse treiler «Nurzec» uit Gdynia op 3 mijl ten Noorden van het Schotse Aberdeen tijdens een storm op het strand gelopen. De Sovjetrussische sleepboot « Corgi » die in de baai van Murcar voor anker lag en wiens bemanning getuige was van de stranding, liet onmiddellijk een reddingsboot tewater. Nog vóór de reddingsboot bij de treiler gekomen was, begon deze slagzij te maken waardoor een aantal opvarenden zo de schrik kregen, dat zij in de onstuimige zee sprongen. Hierbij verdronk één van de bemanningsleden van de treiler. Toen konden nog 18 van de 20 bemanningsleden in de sovjetrussische sloep springen in de hoop zo aan de wal te geraken maar de sloep kantelde, zodat nogmaals drie Polen en één bemanningslid van de « Corgi » verdronken. Hierop was ondertussen vanop de wal ook versterking gekomen en met een wippertoestel werd gepoogd de nog resterende opvarenden van de Poolse treiler aan land te krijgen. Enkele matrozen stonden zo te dringen dat één van hen in het stoeltje ging plaatsnemen nog voor het draagtouw strak gespannen stond. Hij kwam in het water terecht en slechts na 15 minuten hard werken, slaagden de redders erin hem levend aan wal te brengen. Uiteindelijk bleven alleen nog de kapitein en vier mannen aan boord van de treiler. Aanvankelijk weigerden zij van boord te gaan, maar na 18 uur weerstand, lieten de drie bemanningsleden en kapitein Bartczak zich toch door een helikopter van boord hijsen. Het hele avontuur met de voortdurend mislopende redding kostte uiteindelijk het leven aan drie vissers en een bemanningslid van de Sovjetrussische sleper.

Waar was hun vlot ? Of hadden ze geen aan boord ?

(Vorige week bij plaatsgebrek verschoven).

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende		Nieuwpoort
	14-1-1974	14-1-1974	15-1-1974	15-1-1974	16-1-1974	16-1-1974	14-1-1974	16-1-1974
Tarbot : groot (123)	141 -160	160 -170		150 -175		138 -168		200 —,—
middel (123)	100 -104	80,—132		75,—140		50,—108	125 —,—	140 —,—
klein (123)	95,———,—	60,—79,—		50,—74,—		32,—49,—		120 —,—
Griet : groot (123)		68,—74,—	102 —,—	60,—74,—		75,—82,—	80,—90,—	110 -125
middel (123)		60,—67,—		50,—59,—		71,—74,—		
klein (123)		48,—59,—		40,—49,—		57,—59,—		
Schelvis : groot								
middel								
klein			18,—34,—					
Heek : groot	78,———,—							
middel	65,———,—							
klein	31,———,—							
Lom								
Leng								
Rog (I)	41,—54,40		44,—52,—					
Keilrog (123)	58,—61,40			58,———,—				
Rog (23)				55,———,—		58,—64,—	45,———,—	52,———,—
Tilten (23)				50,———,—		50,—54,—	45,———,—	47,———,—
Scherpstaart (23)				48,—52,—		50,—60,—	45,———,—	
Halve mans (23)				48,———,—		42,—46,—	45,———,—	
Teelt (2)				48,———,—		42,—46,—		
Katrog (2)				30,———,—		30,———,—		
Kabeljauw	52,—57,—	47,—70,—	42,—60,20	52,—68,—	65,40-73,—	56,—60,—	60,———,—	60,—64,—
Gul (groot)		43,—47,—		47,—52,—		42,—48,—		
Gul (middel)	27,—45,60	33,—42,—	26,—51,—	30,—47,—	30,40-58,—	34,—41,—	42,—52,—	40,—54,—
Gul (klein)		26,—31,—		27,—30,—		26,—29,—		
Hozemondhamme	84,60-129							
Wijting : groot	30,———,—	24,———,—	32,———,—	22,—34,—	33,60—,—	20,—24,—	29,———,—	35,———,—
klein	17,———,—	15,—17,—	25,———,—	22,—26,—	25,40—,—	16,—19,—	18,———,—	28,—32,—
Schar	27,—33,60	28,———,—	37,—42,—	18,—26,—	36,60-39,60	30,—36,—	24,—33,—	40,—42,—
Steenschol	34,—71,—	49,—77,—	61,—75,—	60,—80,—	55,—80,—	68,—82,—		
Zeehaai	31,—34,40		32,—33,40	33,—35,—			30,———,—	35,———,—
Hondshaai	21,60—,—							
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	26,—31,—							
Schartong								
Volle haring								
IJle haring	24,40—,—							
Haringshaai								
Steenholk	16,—19,—		18,—20,60					
Heilbot								
Koolvis								
Steur								
Zeewolf								
Poilak	42,—46,—							
Zonnevis								
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel		37,—51,—				70,—140		
Schotse schol								
Zeehond				8,—15,—				
Bot							9,———,—	16,———,—
Rode Poon (roobaard)								
Grauwe Poon (knorh.)								32,———,—
Rode Knorhaan	40,—55,—							
Posten		15,—18,—		13,———,—		16,———,—		
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD„

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

Aan de donderdagmarkt 10 jan. werd in IJmuiden aangevoerd: 4.900 kg tong, 41 kisten tarbot en griet, 697 kisten kabeljauw, 85 kisten wijting, 280 kisten schol, 53 kisten schar, 96 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS :

Per 1 kg.: grote tong 6.80-6.48, gr. middel tong 10.00-9.81, kleinmiddel tong 9.99-9.81, tong één 10.49-10.15, tong twee 10.51-10.23, zalm 12.20, tarbot 9.26-8.95.
Per 40 kg.: tongschar 132-116, bot 34-24, steenbolk 56-55, kuit 110, lever 77-51, schar 114-90, wijting 86-76, schol één 71-68, schol twee 81-71, schol drie 84-79, schol vier 100-80, kabeljauw één 162-96, kabeljauw 2 166-134, kabeljauw dri e118-92, kabeljauw vier 118-92, kabeljauw vijf 110-70, tarbot 240-196, griet 214-138.

Besommingen van donderdag : KW 206 f59.300, VD 25 f2.270, IJM 4 f18.540, EH 7 en VD S f4.100, YE 25 en ZL 6 f3.330, VD 46 en VD 115 f4.220, UK 15 en UK 215 f4.350, 23 en 48 f5.720, 54 en 208 f2.200, 115 en 200 f8.800, 135 en 145 f6.700, 196 en 234 f4.670.

Aan de vrijdagmarkt werd te IJmuiden aangevoerd : 16.800 kg tong, 178 kisten tarbot en griet, 2933 kisten kabeljauw, 314 kisten wijting, 1980 kisten schol, 69 kisten schar, 153 kisten varia.

PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg.: Grote tong 6.69-6.35, middeltong 10.03-9.63, kleinmiddel tong 10.35-9.63, tong één 10.69-9.99, tong twee 10.38-9.51, tarbot 9.37-9.08
Per 40 kg.: tarbot 221-184, griet 222-109, kabeljauw één 147-73, kabeljauw twee 180-98, kabeljauw drie 144-102, kabeljauw vier 90-78, kabeljauw vijf 78-67, schol één 64-52, schol twee 75-65, schol drie 76-70, schol vier 110-85, wijting drie 82-34, wijting vier 57-40, schar 108-63, bot 32-23, lever 71-37, hom 210-130, kuit 87-57, steenbolk 64-38, kleine kreeft 94, tongschar 160-130.

BESOMMINGEN :

KW 29 f27.000, 34 f82.000, 80 f34.000 88 f71.000, 132 f30.000, 145 f53.000, 152 f21.000, 185 f22.000, 226 f22.000, VL 110 f 37.000, VL 121 f34.800, UK 218 f31.000, VD 25 f1.200, IJM 94 f 6.200.
Spanvissers : EH 7 en VD 6 f4.100, KW 33 en KW 180 f6.200, UK 15 en UK 215 f2.300, UK 17 en UK 96 f 7.900, UK 23 en UK 48 f4.500, UK 56 en UK 245 f2.700, UK 78 en UK 107 f4.900, UK 115 en UK 200 f3.200 UK 135 en UK 145 f3.500, UK 163 en UK 242 f12.000, UK 196 en UK 234 f2.800, VD 24 en VD 73 f1.800, VD 46 en VD 115 f2.100, IJM 205 en IJM 221 f21.000.
Aan de woensdagmarkt van 9 jan. werd in IJmuiden aangevoerd: 2030 kg. tong; 15 kisten tarbot en griet; 129 kisten kabeljauw; 41 kisten wijting; 392 kisten schol; 32 kisten schar; 93 kisten diversen.
Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: grote tong 6.79-7.76; grootmiddel tong 10.41-9.83; kleinmiddel tong 11.48-11.02; tong één 11.95-11.36; tong twee 10.48-10.09; tarbot 9.54-8.02.
Per 40 kg.: tarbot 256-206; griet 207-121; kabeljauw één 96; kabeljauw twee 150-118; kabeljauw drie 164-96; kabeljauw vier 112-92; kabeljauw vijf 108-84; schol één 72-69; schol twee 75-73; schol drie 84-79; schol vier 84-79; wijting twee 80; wijting drie 90-61; schar 114-75; bot 34-24; steenbolk 48-44; lever 61-49; krab 61.
Besommingen van woensdag GO 20 f 22.800, 21 f 20.300, 26 f 21.500, WR 51 f 420, IJM 10 f 90, 23 f 150, KW 33 en KW 180 f 1.630, UK 23 en UK 48 f 2.400, UK 135 en UK 145 f 2.050, UK 196 en UK 234 f 3.750.

PLATVISVANGSTEN BRACHTEN VEEL GELD OP IN HOLLAND

De vangsten van de hektrawlers, die na de jaarwisseling naar de Westkust zijn gegaan, zijn beperkt gebleven tot wat haring en in enkele gevallen wat makreel.
In andere vangstgebieden werd speciaal op zogenaamde jobjes gevist. Ook het vorige jaar is door enkele trawlers deze industrie-vis gevangen.

Aan de haring-spanvisserij hebben de vorige week nog vijf à zes spannen deelgenomen. Daarbij waren twee zuid-spannen, welke bij de Sandetti in één trek 250-350 kisten ijle spanharing wisten te vangen.
De overige spannen van Texel, Urk en IJmuiden hebben de vorige week alles in het werk gesteld om stomen is dit niet gelukt, waarna ze haringscholen te signaleren, doch ondanks de vele honderden mijlen tegen het einde van de week op rondvis zijn overgeschakeld. Vorige week is er echter wel door een aantal Franse trawlers wat haring gevangen. De aanvoer in de zuidelijke Franse havens was er dan ook naar.
De trawlers, welke naar het meer noordelijke gedeelte van de Noordzee zijn opgestoomd, hebben dezer dagen tamelijke rondvis-vangsten kunnen medlen. Hierbij waren de koolvis-vangsten van doorslaggevende betekenis. Gezien de te verwachten grote vraag naar koolvis zal het met de prijzen wel gaan, zodat het markten in Cuxhaven of Bremershaven weinig aantrekkelijk zal zijn.
Aan de bomen-visserij neemt thans een groot aantal trawlers deel. De verwachting is dan ook, dat het met name rond de weekeinden wat drukker zal worden.

„ZEVIBEL" SOMBER

De afsluiting van de Oosterschelde zal de Zeeuwse visserij op een produktieverlies van rond f 35 miljoen of 70 pct. van de totale omzet per jaar komen te staan. Van de ruim 500 Zeeuwse visserijbedrijven met in totaal 1200 arbeidsplaatsen, blijven er na de afsluiting 30 tot 40 over, goed voor een paar honderd arbeidsplaatsen.
Daarom zien wij de viering van het 25-jarig bestaan van onze vereniging Zevibel (de Vereniging voor Zeeuwse visserijbelangen) niet zo zonnig tegemoet, aldus de voorzitter, mede-oprichter van Zevibel, de heer A. Lockefeer uit Hulst.
Dit 25-jarig jubileum, dat op vrijdag 25 januari in Vlissingen gevierd wordt, betekent voor de Zeeuwse visserij eigenlijk een historisch moment. In 1974 wordt er beslist over de toekomst van de Zeeuwse visserij en dus ook over de levensvatbaarheid van de vereniging. Het jubileum zal dan ook in het teken van de strijd voor een open Oosterschelde staan, meent de heer Lockefeer. Onze hoop is nu gevestigd op het advies dat de onsie-Klaasez binnenkort aan de minister zal uitbrengen. De heer A. Lockefeer verwacht dat de meeste van de 500 leden van Zevibel op dit historisch jubileum in Vlissingen aanwezig zullen zijn.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 7 januari tot en met 12 januari 1974

Waren de resultaten voor de schepen die verleden week nog een halve week konden vissen, zeker niet slecht, de afgelopen eerste volle visweek bracht ook zeker goede bedrijfsresultaten an het licht voor de meeste kotters.

Goede weersomstandigheden, vrij goede vangsten, bieizonder goede prijzen. Van de 25 kotters welke zaterdag aan de markt waren, besomden 21 kotters méér dan f 20.000,—, met een vijftal kotters die zelfs boven de f 30.000,— besomden, met een uitschieter voor de hoogste besommer van ruim f 41.400,—.

Werden er de afgelopen maandag nog een aantal kotters verkocht die zaterdag te laat aan de markt waren, ook de andere dagen was er regelmatig aanvoer, zij het op de weekdagen hoofdzakelijk kabeljauw, waarvoor hoge prijzen werden betaald.

Op vrijdag en zaterdag de meestal grote kotters aan de markt, met over het algemeen vrij veel schol van uitstekende kwaliteit.

De tongaanvoeren van deze kotters varieerden nogal, van rond de 1.000 kg. tot de hoogste vanger met rond 3100 kilogram.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 7-1 tot en met 12-1-'74

Door 104 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Vissoort	Hoevelh. in kg.	Opbrengst	Prijs per kg.
TONG	62.882	589.067,89	van f 10,87 - f 6,46
TARBOT	19.572	114.586,96	van f 9,54 - f 3,27
GRIET	2.562	3.724,32	van f 5,11 - f 2,50
SCHOL	278.485	509.129,98	van f 2,21 - f 1,35
SCHAR	6.660	11 634,18	van f 2,39 - f 1,23
WIJTING	14.335	16.063,51	van f 1,75 - f 0,76
KABELJAUW	44.380	102.707,06	van f 5,45 - f 1,06
TONGSCHAR	2.847	9.649,14	van f 4,38 - f 2,00
BOT	5.935	4.088,00	van f 0,72 - f 0,58
STEENBOLK	1.740	1.860,01	van f 1,30 - f 0,90
LEVER - KUIT	1.725	1 876,76	van f 1,53 - f 0,78
HAMMEN	159	629,05	van f 4,20 - f 5,29
ROG	160	186,50	van f 1,27 - f 0,75
PALING	118	1.066,50	van f 4,50 - f
DIVERSEN	209	375,50	van f - f
	441.569	1.572.647,66	

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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)

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)

REDERS

NU SEDERT 1 JANUARI 1974

PNEUMATISCHE VLOTTEN

VERPLICHTEND ZIJN, WENDT U TOT

S. C. A. P. H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE — TEL. 059/729.51

OF TOT

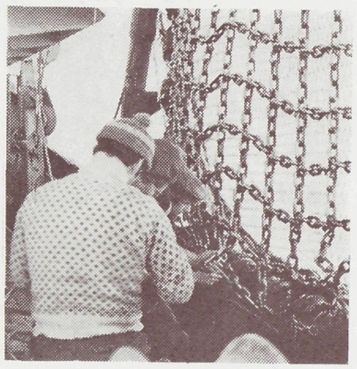
HAND IN HAND TIJDOKSTRAAT TE ZEEBRUGGE — TEL. 050/541.17

hulp in nood sv

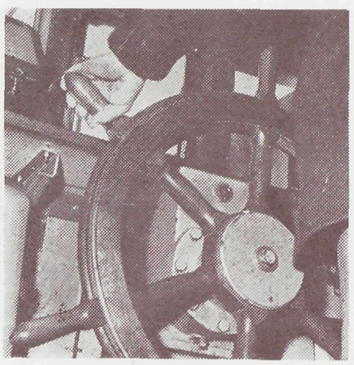
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27 oostende

Tel. (059) 716.89 **Telex : hunood 192.29**



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



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



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

(7280V)