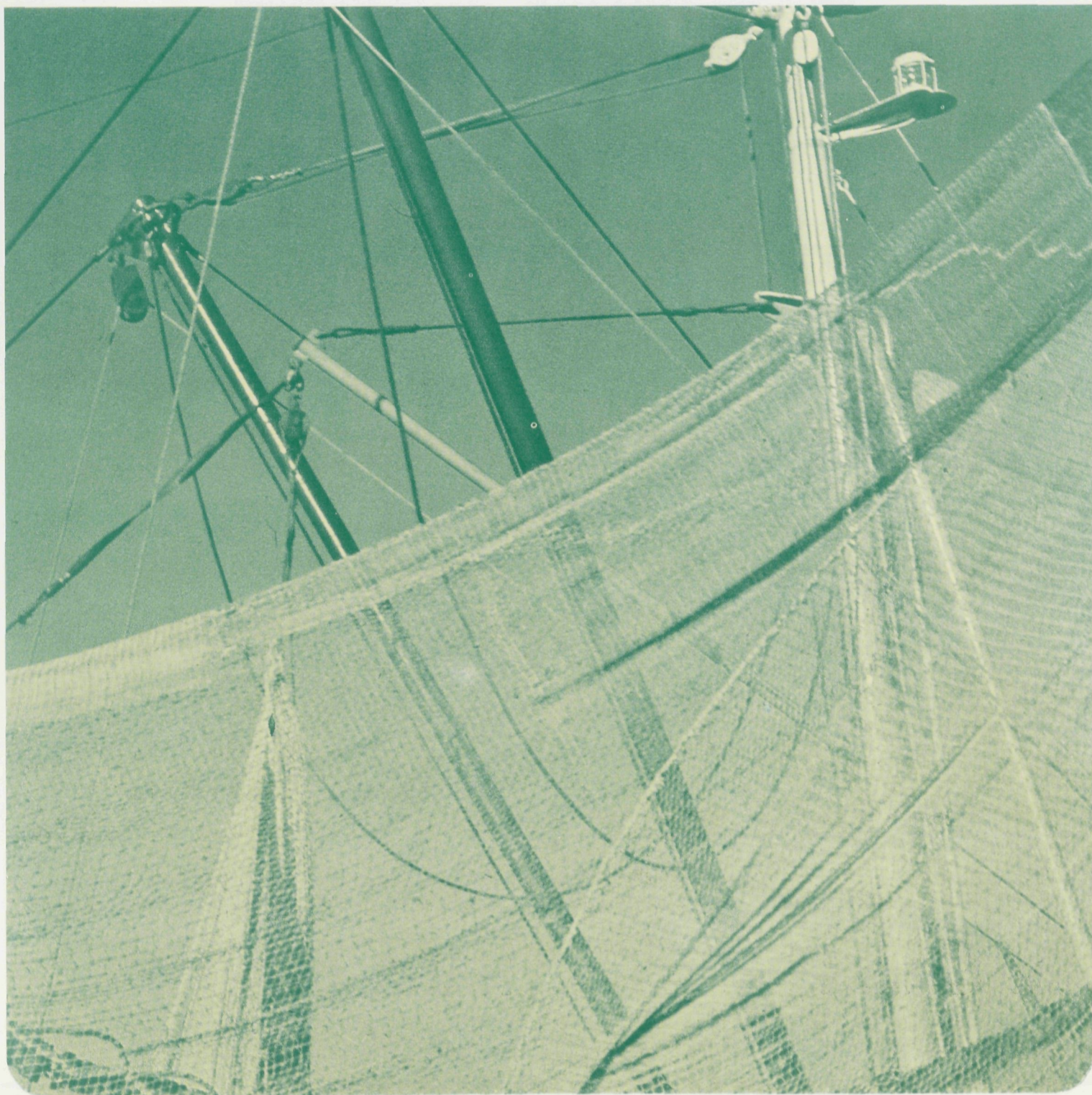


het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

VRIJDAG 14 JUNI 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 24 — 41e JAAR



Hulp in Nood en SCAP hielden hun jaarlijkse vergadering

DE STERKTE VAN DE KOOPERATIEVEN

- Voor meer dan 2 miljoen teruggave spaarfonds uitgedeeld en tien procent teruggave op de premie voor 1973 in Hulp in Nood
- S.C.A.P. geeft nog 30 centiemes ristournes aan zijn leden op gasoil en tien ten honderd op de oliën

Dit is het bilan van een koöperatieve samenwerking in deze twee Belgische rederskoöperatieve voor vissersvaartuigen, waarvan de ene de vissersvaartuigen verzekert en de andere gasoil, olie en allerlei vistuig verkoopt aan de goedkoopst mogelijke prijzen en met de best mogelijke kwaliteit.

DE JAARVERGADERING VAN HULP IN NOOD

Het was dus vrijdag dat de jaarlijkse statutaire vergadering plaats had van deze rederskoöperatieve verzekering, ditmaal in het prachtig kader van het Oostends park, het Koninginnehof.

Een honderdtal reders leden hadden de oproep om de statutaire vergadering bij te wonen, beantwoord.

De vergadering werd geopend door voorzitter Vlietinck Victor. Het resultaat van het maatschappelijk jaar 1973 dat zeer gunstig kan genoemd worden heeft toegelaten dat meer dan 1.900.000 fr. als teruggave kon geboekt worden op het spaarboekje der leden en dit niettegenstaande de zeer voordelige verzekeringspremies.

Verder werd eveneens overgegaan tot de uitkering aan verscheidene reders van het voorbehoudingsfonds 1966 en dit voor een gezamenlijk bedrag van 374.483 fr. Aan uitredende leden die het bedrijf gestaakt hebben, werd daarbij nog 1.696.627 fr. uitgekeerd, hetzij in totaal 2.071.110 fr.

Door dhr. Morbée Sylvain, voorzitter van de Raad van Commissarissen werd de balans 1973 en de Uitbatingsrekening gekommentarieerd. Dhr. Morbée wees er op dat het voorbehoudingsfonds, dat het spaargeld der leden uitmaakt, op 31-12-1973 nog altijd 15.265.783 fr. bedroeg en dit niettegenstaande de regelmatige uitkeringen.

De Algemene Vergadering kreeg tevens een omstandig jaarverslag van dhr. Vandenberghe, directeur, te horen, waaruit we konden vaststellen dat de maatschappij volledig op de Londense markt herverzekerd was, dat 153 vaartuigen bij Hulp in Nood op 268 die de vloot telt, verzekerd waren en dat van de tien nieuwe vaartuigen welke de vloot in de laatste maanden kwamen vervoegen, er acht verzekerd werden door Hulp in Nood die tot de sterkste koöperatieve verzekering voor vissersvaartuigen van Europa is uitgegroeid.

Kennis werd gegeven van het feit dat de verzekeringspremies voor 1974 niet verhoogd werden en dat voor hetzelfde jaar bij schadegevallen de maximum franchise zes duizend frank bedraagt.

Verder zal tegen het einde van het jaar een herschatting van alle vaartuigen volgens hun ouderdom plaats hebben.

Tenslotte bleek dat er in de loop van het jaar, 258 schaden voorkwamen, waarvoor in totaal meer dan zeven miljoen frank werd uitbetaald. Er werd ook op gewezen dat niettegenstaande de herstelkosten bij

schadegevallen in enkele jaren verdubbeld werden, de premies even laag bleven en dat per slot van rekening een overschot voor elk lid van tien ten honderd wordt geboekt.

Tenslotte werd elk lid er op gewezen dat bij de aankoop van een nieuw vlot R.F.D., de maatschappij op vertoon van de factuur voor 20 % tussenkomt, zoals het thans, vaststellende dat de Rederscentrale zelf de beschermkledij niet meer zal betalen, zij van alle leden de punten zal vergoeden die in de koöperatieve SCAP, of Hand in Hand, Zeebrugge verzilverd worden.

De sterke financiële positie van Hulp in Nood laat toe haar leden niet alleen meer dan twee miljoen frank voorbehoudingsfonds te geven, maar daarenboven hierbovenvermelde tussenkomsten te doen in 't kader van de samenwerking tussen de koöperatieve Hand in Hand Zeebrugge, SCAP en Hulp in Nood.

Namens de algemene vergadering werd tenslotte onder veel applaus door dhr. Morbée hulde gebracht aan het prachtwerk van dhr. Vandenberghe voor de visserij in het algemeen en voor de koöperatieve Redersverenigingen SCAP en Hulp in Nood, waarvan hij de stichter en de grote bezieler is in 't bijzonder.

Deze zeer interessante vergadering werd tot aller voldoening geëindigd om gevolgd te worden van deze van de rederskoöperatieve SCAP, waarover we het hierna zullen hebben. — B.

DE REDERSKOOPERATIEVE S.C.A.P.

Na de statutaire vergadering van de verzekering «Hulp in Nood», had in dezelfde prachtige lokalen van het Koninginnehof ook de jaarvergadering plaats van de koöperatieve SCAP, waarop 127 reders van Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort samengekomen waren om ook hier de uitslagen te vernemen van een jaar werking, tijdens dewelke de zware crisis uitbrak inzake de brandstoffen.

Deze vergadering werd voorgezeten door de heer Lambrecht en na een uiteenzetting van het bilan van het jaar door de heer Morbée, voorzitter van het college der commissarissen, werd tot de herkiezing van de uitredende leden overgegaan. Een dezer leden, Frans Danneel, geen reder meer zijnde, was uitredend en stelde zijn kandidatuur niet meer, zodat tenslotte verkozen werden, de HH Gerard Willem van Nieuwpoort, Maes Frans, Maessen Edmond, Serie Frans van Oostende en de HH Vlietinck Eugene en Hertsens August voor Zeebrugge.

Na dit officieel gedeelte waarbij ook hulde gebracht werd aan stichter en uitredend beheerder Frans Danneel werd het woord verleend aan de heer Vandenberghe, als directeur die een volledig overzicht gaf van de werking van de Koöperatieve SCAP in 1973. Daaruit

vernamen we het volgende :

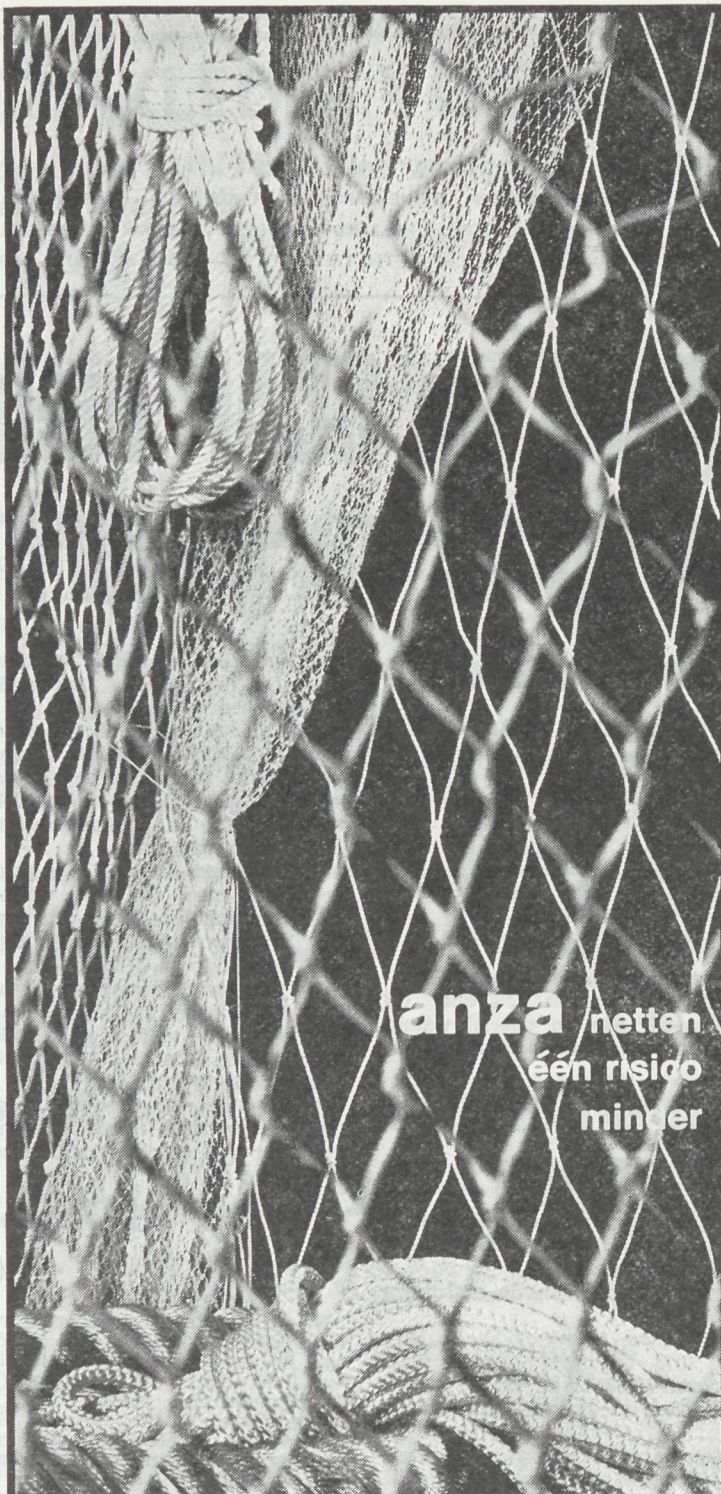
Vorig jaar meldten we U dat S.C.A.P. volgens het Staatsblad van 19 maart 1948 op 2 maart '48 gesticht was met als zetel Christinastraat 139 en hoopten we dat met het neerleggen van de huidige 25e balans, we ons bestaan met het 35-jarig bestaan van Hulp in Nood zouden vieren.

Dat dit heden niet zal geschieden en we even bescheiden als vorig jaar onze werkzaamheden wensen voort te zetten, is gelegen in het feit dat, zonder verder tegenslagen, we hopen niet alleen volgend jaar iets groots op touw te zetten samen met Hulp in Nood dat zijn 35-jarig bestaan zal vieren, maar ook de vijfde Internationale Visserijbeurs denken te houden.

Heden is het de 25e maal dat de beheerraad van S.C.A.P. waaronder we als stichters nog de heren Danneel en Lambrecht Emiel kunnen begroeten, zijn bilan zal voorleggen.

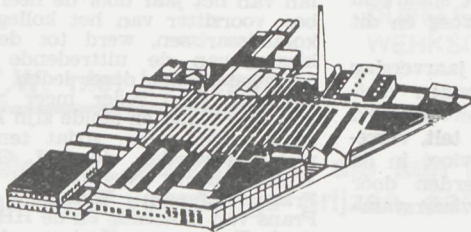
Uw stichters-beheerders behoren weliswaar tot de oude garde, maar het verdienstelijke werk en initiatief door hen in het verleden geleerd, moet men vooral plaatsen in de tijd, toen er grote rederijen waren, die alleen voor zichzelf

(vervolg blz. 3)



anza netten
 één risico
 minder

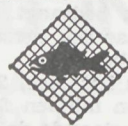
- Bodem en pelagische trawlnetten ● Ringzegens ●
- Garens ● Vlechtkoord ● Touwwerk ●
- Visserijmaterialen ●



90 jaar ervaring
 tot uw dienst

**APELDOORNSE NETTENFABRIEK
 VON ZEPPELIN & CO N.V.**

APELDOORN · HOLLAND
 TELEFOON (05760) 10233 - TELEX 49187





(Vervolg van blz. 1)

Enkele beelden van een bijzonder geslaagde bijeenkomst van de rederskoöperatieven Hulp in Nood en SCAP. Na het officiële gedeelte werd een fors deel van de leden verenigd rond een feesttafel in het recreatiepark Koninginnehof te Oostende waar een discjockey voor de nodige ambiance zorgde.

(Foto's Herman)

zorgde en een middenslagvisserij die over de ganse kust verdeeld was, zijn eigen zorgen had en die door gebrek aan leiding elk zijn weg zag zoeken, zoals de kustvisserij die niet van tel was, omdat ook zij, nog over minder financiële middelen beschikten dan hun broeders van de Middenslagvisserij.

Want wanneer tenslotte de Koöperatieve verzekeringen voor vissersvaartuigen van kleine en middenslagvissereders en de Koöperatieve S.C.A.P. als verkooporganisatie ontstonden, dan was het een gevolg van de armoede, de wijze waarop ze in alle takken van het bedrijf het gelag betaalden en uitgebuit werden.

De groten hadden hun eigen verzekering waarvan zij alleen de vruchten plukten en de kleinen als meelopers opnemen zonder dat deze deelachtig waren in de gemaakte winst.

De groten hadden hun eigen werkhuis waar de verzekering hun schaden voor het grootste deel betaalde en de kleinen waren er om de gaten te vullen en de algemene onkosten te helpen dekken. Diezelfde groten hadden hun eigen ijs- en vismeelfabriek, waar de kleinen wel kliënt waren maar niet van de behaalde winsten konden profiteren.

En zo was het in alles. Kwam er een crisis, dan dekte bij de groten de ene maatschappij of afdeling wat de andere tekort had en waren het alleen de aandeelhouders die het gelag betaalden.

Sedertdien werd, dank zij het werk van 'n Pol Verbanck, dank zij een Henri Lambregt, dank zij mensen als Charles en Achiel Christiaens, Felix Verleene, de Verhaeghe's, Louis Decreton, Achiel Gonzales, de Calcoens, de Danneels, Nassel, de Zonnekeyns, Harteeles, Goutsmits, Blondé, Walraeve, enz..... dank zij een Gérard

Deckmijn te Oostende, een Karel Giese te Blankenberge, Jules Haerincx, G. Dobbelaere, Vantorres en Vlietinckx en Vanheetvelde aan de Oostkust, de ogen geopend en met de roeispanen waarover men beschikte gewerkt, gewroot, gestreden en ontvoogd.

Het was in 1940 dat we met vele onder hen Hulp in Nood stichtten. Het was in diezelfde miserabele periode dat de beroeps-kustvisservereniging Hand in Hand van de Oostkust door ons in de kelders van Karel Louis Gheselle te Heist op gevaar af in de bak gedraaid te worden, werd gesticht en het was bij Pietje Kerckhove's op de Vindictivelaan te Oostende, dat in 1948, tijdens de zware crisis en lockout van zes weken, de basis van de Koöperatieve SCAP door enkelen onder u gelegd werd, om langzaam te ontwikkelen tot wat het tenslotte nu geworden is, waar in 1956 door allerlei tegenslagen, het op punt stond ten gronde te gaan.

We waren toen Kommissaris omdat Hulp in Nood er geld had in geriskeerend en de ganse zaak dreigde te niet te gaan. We werden door uw beheerraad gevraagd, U ook hier te komen helpen. Het roer werd in maart 1957 omgegooid en krachtdadig in handen genomen. Misbruiken werden uitgerooid, de beheerraad omvormd en de maatschappij die toen een opgeschroefde bilan voorbracht met 82 duizend frank vermeende winst, veranderde in enkele maanden tijd Veel tuig was er onverkoopt. Weinig was er voorhanden en wat het toppunt was: het ontbrak de koöperatieve aan geld.

Maar een dertigtal koppigaards hielden vol, leedden de revolutie in de maatschappij mee en bleven SCAP, wat er ook gebeurde, trouw ter zijde, wat van sommige anderen niet kan gezegd worden.

Het magazijn diende gebouwd, uitgebreid, oude tanks vervangen

door nieuwe. Een werkhuis welke elf miljoen frank kostte, kroop uit de grond. Andere tanks werden bijgebouwd of vergroot zodat we thans over een stockage van meer dan 5.800.000 liter kunnen beschikken en tevens een prachtig magazijn voor beschermkledij, vloten, reservestukken en wat weet ik al, kwamen tot stand en deden het aanzien van de maatschappij vlug veranderen, niettegenstaande er hiervoor praktisch slechts een paar miljoen frank kapitaal voorhanden was. En dit gering kapitaal welke in 1957 slechts 119.000 frank bedroeg en einde 1973 slechts 8.800.000 frank in aandelen en ongeveer vijf miljoen als eigen reserve, is ver van voldoende om in 1973 een zakencijfer te verwezenlijken van 111.126.096 frank tegen 74.683.000 fr in 1972.

Het zakencijfer aan het tempo welke we in de eerste vijf maanden van 1974 kenden, zal zeker de 180 miljoen bereiken, waardoor het noodzakelijk is over een veel groter reserve dan vijf miljoen te beschikken, willen we de zaak verder uitbouwen en onze betalingen eer aan doen. Voor de eerste 3 maand van het jaar 1974, beliep het zakencijfer reeds 45 miljoen frank. Men vergete niet dat brandstoffen en veel andere produkten thans vooraf moeten betaald worden en als men 3 miljoen liter gasoil ineens bestelt, we minstens over 10 miljoen frank in geld moeten beschikken, wat de uitbating van de maatschappij zeker niet vergemakkelijkt.

Dit alles overwegend, mag het een geluk genoemd dat we door een zustermaatschappij geholpen werden die de aanstoot mag genoemd worden van de huidige ontwikkeling van SCAP. Voeg daarbij de eenheid in leiding en bijna de eenheid in beheer van beide maatschappijen en men kan zich inbeelden, dat had dit niet bestaan SCAP tengevolge van gebrek aan

kapitaal nooit zijn kinderziekten zou te boven gekomen zijn. En het is die samenwerking, die beide maatschappijen deed uitgroeien tot een sterk geheel, welke een macht is en een macht moet blijven tegen hen die menen dat de tijd opnieuw gekomen is om elkeen te verplichten naar privezaken geleid te worden, zoniet geen bemanning, geen lossers, geen steun, geen medezeggenschap in al wat de Staat en gemeenschap ten beste geven, want de leuze: «Alles voor Alexander en niets voor een ander», is niet de gemeenschap maar zichzelf dienen.

Dit gezegd zijnde weze het ons toegelaten in het voorbije jaar even een kijkje te nemen in de verschillende afdelingen van onze maatschappij en de verwezenlijkingen welke er opnieuw tot stand kwamen te overlopen.

Afdeling mechaniek - elektriek - koeling

Het totale zakencijfer van de werkhuisen beliep in 1973 : 44 miljoen 864.487 frank wat een vermeerdering is van 11.297.501 frank tegenover 1972.

Voor het jaar 1973 hebben wij met de vereniging elektriciteitswerken uitgevoerd voor een bedrag van 13.872.000 fr.

Of de vraag dient bevestigend beantwoord in deze afdeling winsten te zien verwezenlijken, valt te betwijfelen. Ons inziens komt het er hier voornamelijk op aan degelijk werk te zien verrichten, daar het vraagstuk degelijk werk en degelijk werkvolk steeds een groter probleem wordt en hoe meer volk men aan het werk stelt, hoe groter de problemen van renderbaar houden van een bedrijf zich stelt. Het wil echter ook niet zeggen dat de verkoop van brandstoffen en deze in het magazijn een melkkoe moet zijn om eventuele verliezen daar te dekken.

Het is voor die reden dat we ernstig aan denken van het werkhuis een afzonderlijke afdeling te maken, waardoor tevens een veel klaarder beeld over het positieve en negatieve in het bedrijf zou kunnen beoordeeld worden en zou kunnen nagegaan waar dient ingegrepen om verliezen te mijden.

De sociale lasten, de kwaliteit van de jonge arbeider stelt echter vragen, die meer en meer alle aandacht gaande houden.

De verkoop van wisselstukken beliep 1.434.340 fr. De inbouw van motoren, herstellingen, elektriciteit, koeling en schroeven beliepen 43 miljoen 340.147 fr.

Voor nieuwbouw hebben we volgende werken uitgevoerd of waren op het einde van het jaar nog in uitvoering :

We werden de bouw toevertrouwd van een sleepboot voor rekening van de stad Brussel, welke dienst moet doen op het Zeekanaal en haveninrichtingen van Brussel. Die boot is thans afgewerkt.

Bij deze bouw noemen we de afwerking van de „Boumy”. Op het huidige ogenblik is een derde vaartuig bijna afgewerkt voor rekening van de PVBA VENS-VERLEENE, waarvan de inbouw ons werd toevertrouwd.

Voor 1974 werden nog verschillende kontrakten van inbouw van motoren of nieuwbouw met alle toebehoren afgesloten welke een totaal bedrag van meer dan vijftig miljoen frank vertegenwoordigen.

Of deze gunstig zullen uitvallen hangt af van de snelle devaluatie en loonstijgingen enerzijds en de voorhanden zijnde arbeidskrachten anderzijds.

(Vervolg blz. 5)

SAIT ELECTRONICS

STAAT TEN DIENSTE VAN DE BELGISCHE REDERS MET

- ★ ONTVANGERS
- ★ ZENDERS
- ★ SSB ZENDER/ONTVANGERS
- ★ RADARS
- ★ GONIO-METERS
- ★ ECHO-SOUNDERS
- ★ SONARS
- ★ NET-RECORDERS
- ★ AUTOMATISCHE STUURINRICHTINGEN
- ★ AUTOMATISATIE
- ★ APPARATUUR VOOR KOELINSTALLATIES



2000 ANTWERPEN : Paardemarkt 58 – Tel. 03/31.18.70

8400 OOSTENDE : H. Baelskaai 21 – Tel. 059/708.11

(7595V)

Vlotten

In 1973 verkochten we 11 vloten en belopen het nazicht en de verkoop: 1.658.416 fr. Alhoewel hierin weinig vooruitgang dient aangeschikt, toch mag opgemerkt dat als er weinig vloten verkocht worden, dit alleen te wijten is aan het gebrek aan nieuwbouw en de kwaliteit er van, daar ze tien à vijftien jaar meegaan. Buiten de visserij, zoals voor de maaltboten, worden deze reeds reeds door de Regie gekocht en mag het een geluk genoemd, dat ons meer en meer van die zijde, het nazicht en de herstellingen worden toevertrouwd en op een wijze welke ons toelaten de werkleider en inspecteur, dhr. De Pessier hartelijk geluk te wensen voor de zorgzame en stevige manier, waarop hij deze steeds naziet, want, vergeet het niet menselijke levens kunnen van het al of niet goede uitzicht afhangen. En hier mag herinnerd dat al de leden van Hulp in Nood, die zich een nieuw vlot aanschaffen bij de aankoop van een R.F.D., zij een ristourne of tussenkomst bekomen van 20 % van Hulp in Nood, daar het aanschaffen van uitstekende vloten het levensbelang van de bemanning bij ongeval kan betekenen.

Verkoop in magazijn

In 1973 hebben wij nogmaals te kampen gehad met het heengaan uit de vloot door de verkoop van vissersvaartuigen aan het buitenland of naar andere havens. Niet minder dan 14 vaartuigen van leden werden verkocht of verlieten onze haven. Het waren O.177, O.224, O.247, O.271, O.301, O.307, O.324, O.351, O.537, Z.503, N.185, N.800, O.189. Niet tegenstaande het verlies van leveringen aan bovenvermelde vaartuigen die allen leden waren, steeg de verkoop in het magazijn van 11.898.344 fr. in 1972 tot 15.886.291 fr. in 1973, wat een vermeerdering van 33,50 % vertegenwoordigt.

Daarin zijn niet begrepen de verschillende produkten waarover we het hierna zullen hebben, waarvan vooraf de verven en de beschermkleddij een belangrijke faktor uitmaken en ook voor 1974 een belangrijke rol zullen spelen en welke tevens het bewijs zullen vormen van de enorme winsten destijds door private firmas gemaakt ten koste van de talrijke reders en vissers, die deze kleddij en verf duurder betaalden dan na het in voege brengen van het puntenstelsel door de Rederscentrale voor de beschermkleddij en het verkopen door Scap van de vermaarde Hempel - Levis verven waar we hiervoor de medewerking gevonden hebben van een knappe schilder voor onze schepen.

De omzet van verven gaat steeds in stijgende lijn. Waar we in 1971 voor 22.693 fr. verven verkochten, is dit in 1972 tot 230.873 fr. gestegen en bereikten wij voor 1973: 460.580 fr., 't zij reeds het dubbel van vorig jaar, niet tegenstaande de Oostendse vloot 14 eenheden minder telde.

En hier willen we eventjes de aandacht vestigen van onze leden op de uitzonderlijke kwaliteit van de door ons geleverde Hempel - Levis verven, aan prijzen, die zeker niet duurder zijn dan deze door anderen verkocht maar waarvan de kwaliteit zeker die van anderen overtreft.

Met dhr. Daniel Verbeke werd daarenboven een akkoord gesloten voor het kuisen, schilderen en zandstralen van schepen.

Deze vaartuigen bekijken en

hun reders ondervragen zeggen meer dan woorden kunnen melden. Het zandstralen van nieuwe schepen is daarenboven zo schitterend uitgevoerd, dat het volstaat er in de vaart te brengen Z.162 te gaan bezichtigen om er zich een idee van te kunnen vormen en er geen verder commentaar meer over te moeten geven.

De verkoop van caoutchouc ballen daalde van 588.416 fr. in 1972 tot 465.170 fr. in 1973, gevolg van het feit, dat allerlei goedkope rommel op de markt kon gekocht worden aan goedkope prijzen. Wanneer we tenslotte in 1972 reeds verblevend waren over het resultaat van de verkoop van ons oliegoed, welke van 26.151 fr. in 1971 tot 664.012 fr. steeg in 1972, in 1973 een nog meer bevredigend resultaat opleverde daar zo maar voor 1.240.212 fr. verkocht werd, rekening houdend dat de verkoopprijzen bij ons veel lager waren dan die van een lokale groothandel, wat ten andere de grootste oorzaak is geworden van de zogezegde onenigheid in de Rederscentrale. Als we vaststellen dat de verkoop van onze beschermkleddij in twee jaar van 26.000 fr. naar meer dan 1.240.000 fr. steeg, niet tegenstaande een derde van de vloot bij ons niet mocht kopen, dan stemt dit tot nadenken.

Het bewijst tevens dat de wijze waarop het puntenstelsel tot op heden werkte, voor de reders niet alleen een grote besparing was, maar daarenboven belette er een ander gebruik van te maken en ook voor gevolg had, dat kon vastgesteld worden, dat het getal gegeven punten veel te hoog lag vergeleken bij de noodwendigheid, zonder te spreken van de aankopen bij Hand in Hand te Zeebrugge, gedaan, waarvoorheen de verkoop praktisch een monopolium daarstelde in de handen van de prive handel.

Het opgeven van het puntenstelsel zou als gevolg hebben, dat het niet alleen aan alle reders duizenden franken per jaar meer zal kosten, maar daarenboven een hervaling betekent in de oude sleur waardoor 80 % van de vissers zullen gaan waar ze whisky of andere zaken zullen kunnen kopen met het geld voor beschermkleddij door U betaald. Het betekent ook dat nieuwe eisen van de syndikaten voor meerder punten, zullen gesteld worden. Het betekent ook dat deze zelfde kleddij aan willekeurige prijzen zal verkocht worden.

Wie zulks als reder niet wil begrijpen, zal later de gemeenschap of de verantwoordelijken, als het te laat is, ter hulp roepen, zo de toestanden de noodklok zullen doen luiden.

Daarom doen we eens te meer beroep op U, opdat U meer en beter zou begrijpen waarom het thans gaat, want gij allen weet dat zolang de vissers niet gedwongen worden hun punten bij de kooperatieve te besteden, sommige anderen gereed staan om hen daarvoor te geven wat ze willen met al de gevolgen er aan verbonden.

Gasolie

De verkoop van gasolie voor de Oostendse visserij bedroeg in 1973: 10.684.917 liter en wanneer we daarvan aftrekken dat de IJslaandse vaartuigen hierin voorkwamen met 636.402 liter dan moeten we bekennen dat hier een achteruitgang in verkoop wordt vastgesteld, gevolg van het verdwijnen of de verkoop naar het buitenland of naar andere havens van 14 Oostendse vaartuigen welke leden waren en waarover we het daarstraks hadden Aan Hand in Hand Zee-

brugge alleen leverden om deze toe te laten haar leden te kunnen dienen, leverden we in 1973 4.091.416 liter.

Velen zullen zich wel verwonderen over de achteruitgang in de verkoop van gasolie aan de visserij, daar ons altijd gemeld werd, dat, zo we onze prijzen laag stelden of ristournes te geven welke, we meer klanten zouden aantrekken, of liever leden zouden aanvinnen. Tijdens de crisis werden reders van Nieuwpoort of Zeebrugge bediend, die geen lid waren en voorheen bij anderen namen. Op een drietal uitzonderingen na, laten ze zich opnieuw bedienen door de vroegere leverancier omdat ze daar misschien vijf of tien centiemmen direkt terugkrijgen maar nooit aan kooperatieve samenwerking denken, tenzij ze in nood zijn en moeten geholpen worden.

En dan vraagt men aan ons om bij de Hogere Overheid aan te kloppen om een tussenkomst in de brandstof te bekomen en is men verwonderd dat deze steun er niet komt, wanneer men er zelf niet aan denkt samen te werken. De verklaring vorige week door de minister van Landbouw in de kamer van Volksvertegenwoordiging afgelegd en waarin hij wees op de noodzakelijke kooperatieve samenwerking is een vingerwijzing te meer.

Het zal nochtans velen verwonderen dat, niet tegenstaande deze achteruitgang in de verkoop en de zware crisis welke de prijzen hebben meegemaakt, vermits ze in 1973 van 11,92 fr tot 2,75 fr zijn gestegen en de ristournes tot het minimum herleid werden, nog voor de laatste 6 maanden van dat jaar 1973, een ristourne van 30 centiemmen gegeven wordt. Het is dan ook dank zij de verkoop van gasolie buiten de visserij dat zulks mogelijk is gebleken, daar de verkoop in stad en aan de voortverkopers van 1.708.000 liters in 1972 tot 6.227.000 liters in 1973 gestegen is.

Wij verkochten in dat jaar ook lichte fuel ten belope van 1.619.000 liter, tegenover 1.026.000 liter in 1972.

De verkoop van diesel olie aan aannemers en andere maatschappijen in vrac en aan de pomp steeg van 197.931 liters in 1972 tot 238.790 liter in 1973. Bij de smeeroilen Chevron en BP is een achteruitgang vast te stellen van 12000 liters, gevolg van het verdwijnen van 14 schepen en de slechts weinige nieuwe welke de vloot kwamen aanvullen, die ten andere een zere geringe olieverbriuk hebben, zodat waar we in 1972: 99.399 liters leverden, dit in 1973 tot 87.014 liter herleid werd.

Dit alles droeg ertoe bij om een winst te verwezenlijken waardoor nog ristournes konden gegeven worden en daarenboven aan kapitaalvorming, hoe gering ook, te doen.

De gemiddelde prijs van de gasolie geleverd in 1973 door andere maatschappijen laat ons toe U hiernavolgende officiële cijfers van wat men daar in 1973 gemiddeld betaalde, weer te geven.

Naar gelang de maatschappij en het kwantum daar genomen, luidt dit voor de grootste reders: 2,055 fr.; 2,02 fr., 2,041 fr., 1,988 fr., 2,095 fr.

De gemiddelde prijs van SCAP beliep 1,92 fr, waarop in de eerste 6 maanden een ristourne verleend werd van gemiddeld 32 centiemmen daarenboven voor de laatste zes maanden een ristourne van 30 cent. wordt toegekend. Wanneer men weet dat de ristournes op onze aankopen slechts 0,31 fr bedroegen en hiervan alle onkosten van vervoer dienden afgetrokken en daarenboven de brandstof vooraf

diende betaald, dan zal men moeten begrijpen dat het een krachttoer is geweest met een kapitaal van ongeveer 3,5 miljoen frank, zo 'n resultaat te hebben bereikt.

Uit wat vooraf gaat blijkt nogmaals tot vervelens toe dat alleen het opdrijven van het verkoopkwantum ter visserij, ons moet toelaten ristournes te geven welke anderen niet kunnen en het is onverantwoord te moeten vaststellen, dat sommige reders met allerlei foefjes kunnen gepaaid worden en tot zelfs een zak spekken hen kan verleiden om bij concurrerende firma's te gaan kopen waar dikwijls ook het te leveren kwantum niet geleverd wordt.

En typisch voorbeeld hiervan is het feit, dat een reder met een groot vaartuig onlangs onze rangen kwam verwoegen en ons na een eerste levering kwam vragen of we niet gemist hadden daar het geladen kwantum nogal groter was, dan hij placht geleverd te worden.

En zo zou onze dagelijkse ontdekking slechten kunnen doen besluiten dat velen steeds klagen over allerlei tekortkomingen en noden, maar ze er zelf dikwijls de schuld van zijn. Sommigen onder U hebben ons verwijten toegestuurd buiten de visserij geleverd te hebben en het was schering en inslag dat SCAP hen verraade en hun mazout aan anderen verkocht. Maar gelukkig hielden we het hoofd koel, volgden we de evolutie van dag tot dag in en buiten het land, verwaarloosden we zelfs ons de zo nodige rust en waar andere reders achtereenvolgens, gedurende drie opeenvolgende weken reeds 3,16 fr tot zelfs 3,75 fr betaalden, bekwamen de leden van SCAP hun gasoil aan 2,75 fr en toen ze reeds 3,56 fr noteerde, bleef de prijs bij SCAP nog 14 dagen aan 3,16 fr.

En ook toen, waren we nog het voorwerp van kritiek want SCAP zou spoedig droog vallen. Maar SCAP viel niet droog. SCAP hielp honderden en honderden kleine mensen in stad en er buiten, die door hun grote maatschappijen in plan gelaten waren en stelt thans toch vast dat ze buiten de visserij ook een zekere verdienste heeft gehad.

Dagen en maanden hebben we er op gewaakt U en zovele honderden te helpen. Dat elkeen er erkentelijk zal voor zijn, verwachten we niet. Toen we ontslag namen in de Rederscentrale en men dat wilde belonen, was ons antwoord: «Noch bloemen noch kronen». Nu zeggen we hetzelfde en vragen we alleen medewerking in uw aller belang. Een zaak staat ten andere vast en dat is: moesten Uw kooperatieve O.V.A., Hand in Hand, Oostende en Zeebrugge, Hulp in Nood en SCAP verdwijnen, zeer velen onder U dan pas zouden beseffen wat kooperatie is en wat Uw beheerraden en uw directeur er voor hebben over gehad. Een zaak houdt mij dagelijks bezig: Wie zal mij vervangen? Zal het werk van 25 en 35 jaar kooperatief streven niet teniet gaan omdat triestige en afgunstige mensen, financieel machtig geworden dank zij die vissers, dank zij die reders, niet zullen vernietigen wat met zoveel moeite werd opgebouwd.

De dag zal komen dat we verplicht zullen zijn het bijtje er bij neer te leggen.

Mocht ge er nu allen reeds van bewust zijn en er nu aan denken ook daarna voort te blijven werken voor de kooperatieve gedachte omdat deze, ja alleen deze, in de moeilijke tijden die ons te wachten staan U zullen toelaten Uw bedrijf renderbaar te houden, want welke kritiek we ook te verduren krijgen, we zeggen en herhalen U: (Vervolg blz. 7)

Sinds 12 jaar aan de top van de vooruitgang in België

Kenitex

WAAROM STEEDS UW GEVELS HERSCHILDEREN ?

KENITEX vervangt elke vorm van muurverf en biedt U buiten voldoening een **TOTALE WAARBORG VOOR 10 JAAR TEGEN AFSCHILFEREN EN AFPELLEN**. Deze waarborg wordt gezamenlijk afgegeven door de fabrikant en de uitvoerder.

KENITEX in de vorm van een dikke viskeuze pasta, wordt verwerkt met een hogedrukpompinstallatie en aangebracht door gespecialiseerde vakmensen.
De 12 moderne decoratieve kleuren geven een uitzonderlijke architectonische waarde, daarbij maken de beschikbare korrels, van crepi tot bijna glad, de algehele verfraaiing af.

KENITEX biedt meer : een prachtige bekleding op gevels van gelijk welke aard, (metselwerk, cementbezetting, beton, enz...). 20 maal meer produkt per m² dan verf en dankzij de snelle toepassingsmethode veel minder arbeidsloon te betalen.

KENITEX wordt verwerkt in meer dan 30 landen over de hele wereld.

KENITEX HEEFT REEDS REFERENTIES VAN MEER DAN 12 JAAR OVER HEEL BELGIE !

KENITEX GEEFT AANGEBRACHT EEN WARE VOLDOENING, SCHOONHEID EN MEER WAARDE AAN UW EIGENDOM VOOR TENMINSTE 10 JAAR.

VERBEKE D.

Erkende uitvoerder van

KENITEX

WEIDESTRAAT 346
BRUGGE 4 ASSEBROEK — TEL. 050/380.61

in de toekomst kan alleen een coöperatieve samenwerking en de leu-ze één voor allen en allen voor één U redden in plaats van alles voor Alexander en nie's voor een ander.

Met deze gedachten willen we dit jaarverslag niet sluiten zonder tenslotte onze rechtskundige adviseur, onze knappe fiskale leider, onze beheerraad en onze commissarissen en ook ons knap personeel te bedanken voor de wijze waarop ze ons gesleund hebben, wel wetend hoe lastig en koppig we dikwijls zijn er me aan herinnerend dat toen het 25-jarig bestaan van Hand in Hand Zeebrugge gevierd werd en wij als stichter door het personeel aldaar bedacht werden met een telegram luidend : „Gij waart steeds lastig maar standvastig“.

In deze overtuiging sluit ik dit jaarverslag en zeg U allen : Blijft standvastig Uw coöperatief ideaal steunen want dat is lastig en bij velen niet altijd standvastig.

Na deze zeer betekenisvolle uitzetting nam de heer Mor-

bee als voorzitter van het College der Commissarissen het woord om inderdaad de bezorgdheid van allen uit te drukken, eens de hr Vandenberghe er niet meer zal zijn en was hij overtuigd de tolk te zijn van allen om hulde te brengen aan het prachtwerk door de directeur voor de Coöperatieve gedachte geleverd.

Een groot applaus begroette zijn woorden, waarna deze algemene vergadering in de beste stemming eindigde met de mededeling dat voor 1973 voor de laatste zes maanden nog een teruggave van 30 cent. op gasolie, tien procent op olie en een som van meer dan 3.800.000 fr. winst naar de fiskale reserve werd overgebracht.

Na deze twee geslaagde vergaderingen werd de leden een koud buffet aangeboden, gepaard met een prachtige disco muziek gegeven door de heer Verplancke van Oostende, die tot laat in de avond weergalme in het mooie Oostends park en elkeen naar huis deed gaan overtuigd een nuttige en zeer aangename namiddag te hebben doorgebracht.

ondermijner, die geniepige vuurtje-stoker.

En nochtans, moest Horatius geen Horatius noemen maar Louis Keerbergen of André Cousseman, niemand zou over hem spreken. Want revolutie vraagt een beetje exhibitionisme, cultuur daarentegen tooit zich met mysterie, met mystiek desnoods. Maar dat begrijpt niet iedereen.

Niet dat ik beweren wil, dat mijn cursiefjes zuivere pareltjes cultuur zouden zijn ; bescheidenheid siert het genie.

Maar ergens kan het goed zijn te relativiseren. Bij ons ontbijt op ons zacht gekookt eitje wat scepticisme strooien, kan digestief werken op de onverteerbare keien, die we de rest van de dag te verwerken krijgen.

Horatius schrijft voor hen die geloven dat een medaille 2 kanten heeft ; voor hen die overtuigd zijn dat een leider niet iedereen kan wezen ; voor hen die van een beleidsman verwachten, dat hij mens gebleven is.

Als ik in de Vismijn kom, 's morgens tegen 7 uur, en ik heb het plastic zakje voor eventueel te krijgen vis altijd goed in mijn binnenzak verborgen, klopt mijn hart mij steeds in de keel, als ik de vraagtekens zie in de ogen van hen die vrezen én hopen dat ik een « zootje » zal vragen. Hoe dikwijls heb ik geweigerd mijn plastic zakje boven te halen, als ik in het aanbod de vraag voelde branden om mij een wederdienst te vragen. Hoe weinig werd er mij spontaan en gul iets aangeboden. Hoe diep zijn we in de ruilhandel verankerd.

Alsof ik, voor ieder juridisch advies dat ik verstrek, mijn hand zou uitsteken en zeggen : 't is vijfduizend frank. Dat toch verwacht de vox populi.

Ik schrijf daarom niet voor iedereen.

Niet voor de directeur, die over lijken zou gaan ; niet voor de politie of ex-kommissaris die alleen maar oog heeft voor mijn partijlidkaart.

Voor de ambtenaar, wel, die een bevordering aan zijn neus zag voorbij gaan en zijn werk toch blijft voortdoen met zijn hart ; voor de weduwe-reder, die er geen gat in ziet ; voor de scheepsjongen, die in zijn kooi huil van onmacht maar zweert toch te zullen visser worden.

Ik schrijf eigenlijk voor al diegenen die een massa dromen geen werkelijkheid zagen worden ; die elke dag een beetje meer gekneld geraken, wat dichter bij hun dood komen, maar vechten om niet wanhopig te worden.

Er zijn 1500 reders en vissers ; er zijn er géén 50 die zich rijker wanen, slimmer, leper, machtiger. En die 1400, die mij of jou niet wensen in de goot te stampen, niet zoeken ons in de kaai te duwen, niet achter onze rug roddelen of komplotteren, zij zijn mijn lieve lezers.

Zij zijn niet iedereen, zij zijn niet de vox populi. Zij zijn de gewone bedienende, de witteboord, de slaaf van de arrivist ; zij zijn de motorist die beter de motor kent dan de reder ; zij zijn de schipper die thuis problemen heeft en eens een dag langer zou willen binnenblijven ; zij zijn de jongen die verliefd is of de vrouw die nog steeds, als het waait en stormt, in bed ligt te bibberen omdat haar man, haar kind, haar lief op een onooglijk vaartuig midden de golven leeft.

Horatius

VOX POPULI

Iedereen. Dat is de vox populi. Iedereen.

Als iedereen op straat komt om tram en autobus stuk te smijten, dan schrijven de kranten dat de vox populi de revolutie heeft uitgeroepen ; de stem van het volk is met niets te overstemmen. De vox populi klinkt krachtiger dan his masters voice, die nochtans de sterkste business ter wereld is geworden, vraag het maar de platenfirma's.

Iedereen.

Dit betekent ongeveer 40 %. Want de kranten schrijven niet over de burgertjes, die angstig thuis gebleven zijn ; de radio geeft geen commentaar over de 40 % onverschilligen, die hun muts zetten naar de wind ; terwijl de televisie geen beelden kan brengen, uiteraard, van de miljoenen die hun kinderen willen bijbrengen dat cultuur, beschaving, humanisme en godsdienst hun waarde hebben, zonder daarom opium te moeten zijn.

Iedereen spreekt intussen over Horatius, deze bange onbekende, de laffe



Scheepswerven

Leon Degraeve

ZEEBRUGGE

TEL. 050/540.84

- NIEUWBOUW
- HERSTELLINGEN
- SERVICE

(7598V)

LISTER

Ondervinding en dienst !

de beste hulp- en stuw- diesel boordmotor

R.A. LISTER & Co N.V.

Pepijnstraat 51, LANDEN – Tel. : (011) 820.35 - 829.96

A HAWKER SIDDELEY COMPANY

(7592V)

METALUNION

S.V.

- * BETONIJSER
- * POUTRELLEN
- * PLATEN
- * BUIZEN EN TOEBEHOORTEN
- * GIETIJZER
- * BOUTEN
- * ZINK EN LOOD
- * KOPER EN ALUMINIUM

KRAKELEWEG - BRUGGE

TEL. 050/150.01

(7588V)

(7596V)

Antwoorden... en niets zeggen

BESCHOUWINGEN BIJ HET ANTWOORD VAN DE HEER LAVENS MINISTER VAN LANDBOUW, OP DE INTERPELLATIE VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGER E. VANSTEENKISTE OVER DE AKTUELE PROBLEMEN IN DE ZEEVISSERIJ.

Wij ontvingen van de heer Luc Decreton, secretaris van de Unie volgend schrijven :

„Toen wij voor veertien dagen de interpellatie van volksvertegenwoordiger Emiel Vansteenkiste in zijn geheel lieten verschijnen omwille van de diepgaande studie van de problemen, wachtten wij met spanning op het antwoord van de Minister.

Hoewel de interpellatie het mes diep in het ettergezwel gestoken heeft, dat op ons visserijbedrijf welig tiert, was het antwoord van Minister Lavens teleurstellend.

De Minister, of zijn adviserende diensten, slalomde als een volleerd skivirtuootussen de problemen door en zei tenslotte..... NIETS.

Wij hebben er aan gehouden de ministeriële slalom punt na punt te bespreken.

1. — op een eerste vaststelling van de interpellant dat onze vloot met 50 % is verminderd, luidt het ministerieel antwoord dat het aantal eenheden met 50 % op de brutotonnage met 15 % verminderd is, maar dat het aantal vermogen gestegen is met 45 %.

Dit is inderdaad waar en zou in een eerste opzicht, vooral voor een leek — wat het parlement spijtig genoeg in visserijzaken is — een optimistisch beeld moeten weergeven. Wanneer men er echter dieper op ingaat en ziet dat die 45 % meer vermogen, evenwel meer uitgaven betekent voor een veel kleiner aanvoer en wanneer men ziet dat in het buitenland het vermogen met veel meer procent gestegen is maar het aantal eenheden gebleven, dan ziet dit er NIET meer zo optimistisch uit.

Deze beschouwingen laten de diensten van het Ministerie echter achterwege.

2. — wanneer de heer Vansteenkiste opmerkt dat het visserijbedrijf een ontvolking heeft doorgemaakt en tevens het probleem aansnijdt dat deze ontvolking tot een ontredderde uittreding geleid heeft, wat betreft de procentuele lonen, wordt zelfvoldaan geschermd met het fonds voor Scheepsjongens.

Dit Fonds voor Scheepsjongens is inderdaad een positieve maatregel, maar op verre na niet voldoende. Hoogstens kan het een verdere ontvolking gedeeltelijk tegengaan. Waarom echter niet, naar het voorbeeld van Frankrijk en Duitsland, gaan rekruteren in het binnenland naar beamaningspotentieel.

Een programma ter zake zou kunnen opgesteld worden door de betrokken diensten in samenwerking met het Bedrijf.

3. — wat betreft het „oprichten van koöperatieve visverwerkings- en vishandelbedrijven” waar vooral de UNIE DER REDERS op het ogenblik een studie aan wijdt, daar zegt de Minister dat hij weliswaar voor de koöperatieve bedrijven te vinden is en zijn medewerking zou willen verlenen, maar hij voegt er onmiddellijk aan toe, dat het verleden geleerd heeft dat koöperatieven zeer moeilijk te vormen zijn en vooral te beheren.

Wanneer de Minister zinspeelt op de lichtzinnige kredieten die in de landbouwsector gegeven werden, kunnen wij hem bijtreden.

Waar hij het echter heeft over het buitenland, zouden wij de Minister aanraden eens de realisaties te gaan bekijken in Noorwegen, Nederland, Frankrijk, Duitsland, enz., die de reders, daar op gebied van visverwerking en verkoop tot stand gebracht hebben.

En wat dan gezegd van de bevoorradingskoöperatieve in onze havens, die hoewel met ijzeren vuist geleid, toch een gevestigde waarde zijn.

Dit skeptisch antwoord op het punt visverwerking en verkoopbedrijf hadden wij trouwens verwacht, omdat wij het dagelijks horen van de adviserende diensten.

Deze diensten werken echter met man en macht mede aan de realisatie en het aanvragen van kredieten voor dergelijke bedrijven in de privésector. HEEFT DIE MEER AFZETMOGELIJKHEDEN ?

De visgroothandel kan zich echter ook niet beroemen op schitterende organisaties als men enigszins de warboel in onze vismijn bekijkt.

4. — in het probleem stookolie beweegt de Minister zich op een gemakkelijk terrein. Hij heeft enkel de E.E.G. konventies aan te halen en dat doet hij dan ook uitvoerig. Er valt zelfs niets tegenin te brengen, behalve het felicit dat onze E.E.G. partners reeds een concrete studie en een concreet voorstel tot steun uitgewerkt hebben en België niet.

Dit is deels te wijten aan het verstoppertje spelen van Minister CLAES in het stookolieprobleem.

5. — in de besprekingen van de maatregelen voor de beveiliging van de visstanden, begrijpen wij de Minister niet goed waar hij ons wil overtuigen van de noodzaak van deze maatregelen. Wij zijn er inderdaad niet alleen van overtuigd, maar ondervinden de noodzaak aan den lijve.

Maar hier ook moeten wij zien dat België zichzelf niet meer beperkt dan de andere visserijlanden. En in feite had de interpellant dit punt maar aangehaald als een van de omstandigheden die de rendabiliteit van ons bedrijf bedreigen. En dit valt toch niet weg te cijferen.

6. — wanneer de Minister beweert dat het Belgo-IJslands visserijakkoord niet slechter is dan het Anglo-IJslands akkoord, verwijzen wij naar de studievergadering van 4 april 1974 op Buitenlandse zaken te Brussel waar woordelijk toegegeven werd dat België volgens het huidige akkoord op lange termijn benadeeld is tegenover Engeland, dat een procentuele beperking van zijn vloot kreeg en niet een nominatieve lijst.

7. — de minister is optimistisch wanneer hij zegt dat de kustlanden niet zo snel gebruik zullen maken van de rechten op uitbreiding van limieten die waarschijnlijk op de konferentie van Caracas zullen toegestaan worden.

Wij verwijzen hiervoor naar een artikel in Fishing-News van 31 mei „NORWAY PLANS ECONOMIC ZONES” waarin tot slot gezegd wordt..... „Iedere Staat moet in het licht van de totaliteit van zijn belangen en omstandigheden, voor zichzelf beslissen.”

Nu is het juist zo, dat in het licht van de plannen, die verscheidene reders hebben om hektrellers te bouwen, de Noorse wateren een groot belang zullen hebben.

Is het dan zo ongerijmd van deze akkoorden voor te bereiden vooraleer het betrokken land over alle rechten beschikt ?

8. — Het probleem bouwkredieten glijdt de Minister elegant voorbij met te verwijzen naar zijn kollega van verkeerswezen.

In het antwoord op het slot van het betoog van de interpellant hebben wij ten slotte nog een humoristische noot gevonden, wanneer de Minister naïfweg „Het Visserijblad” een onverdachte bron noemt.

En wanneer hij zegt dat de naam van de auteur klinkt als een klok, weet de Minister dan niet dat die klok in feite een beliaard is, die in alle toonaarden speelt naar gelang de omstandigheden ?

De minister geeft de interpellant over een paar maanden rendez-vous.

Hopelijk zal hij dan ter zake komen met meer dan een nietszeggend antwoord. Of beter, hopelijk zullen zijn diensten dan tijd gehad hebben om het antwoord meerzeggend te vormen ! Tenslotte is een paar dagen voor de interpellatie „niet veel tijd” voor een dienst die dagelijks in nauw contact staat met het Bedrijf.....

UNIE DER REDERS
Luc Decreton

Nota dr Red. : Uit eerbied voor elkeens opinie hebben we dit stuk opgenomen en zoals we reeds in ons vorig nummer meldde, zullen we de interpellatie Vansteenkiste, het nuchter antwoord van de minister en de bemerkingen daaromtrent van L. Decreton, in „alle toonaarden” naar gelang de persoon die iets zei, en niet volgens de omstandigheden beantwoorden.

P. Vandenberghe

DE BRANDSTOFFPRIJZEN EN HET ZETDUIVELTJE

Vorige week meldde we dat in de algemene vergadering van de Rederskoöperatieve SCAP, voor de laatste 6 maanden van het jaar op de prijzen nog een ristourne zou verleend worden en wezen we op de prijzen die in andere landen worden toegepast.

Het zetduiveltje speelde toen een gevaarlijke rol, temeer omdat de toegepaste prijzen in België veel hoger liggen, dan deze in ons blad gemeld en niet 3,16 fr. maar 3,56 fr. zijn.

De prijs van 3,16 fr werd betaald van 1-4-1974 tot 15-5-1974, waarna deze 3,56 fr is geworden. Op het huidige ogenblik schommelt de prijs in Holland voor kleine tot grote vaartuigen tussen 26,15 gulden en 28,15 gulden, 't zij van 3,80 fr naar 4,08 fr.

Frankrijk geeft voorlopig ongeveer 50 cent op de officiële prijs

en Italië 0,80 fr per liter terug, wat op de officiële prijs in België omgerekend nog duurder uitvalt.

Vorige week werd de kwestie van de olieprijs in de ministerraad van de EEG besproken en ook de diskriminatie in de prijzen door 't feit dat vooral Frankrijk en Italië rechtstreekse ristournes geven op de geleverde liters.

Het antwoord van de vertegenwoordigers van die landen was, dat door het feit dat de Belgische regering de prijzen geblokkeerd had op 3,56 fr, zij geen ristourne op EEG vlak moest vragen, daar de officiële prijzen in België nog altijd duurder waren dan in die landen.

Uit dit antwoord en dat van Minister Lavens in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, moeten we ons aan geen staatsristournes verwachten. P.V.

ONDERLINGE VISAFSLAG

O. V. A.

S.V.

VISMIJN 70a, 71, 71a, OOSTENDE

Stelt zich ten dienste van de reders voor
alle verhandelingen betreffende de visver-
koop ter Stedelijke Vismijn.

HANDELSREGISTER OOSTENDE 16841

BANK VAN BRUSSEL

POSTREKENING nr. 1333

OOSTENDSE KREDIETBANK

TELEFOON : (059) 721.73

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

(7597V)

ELEKTRIEK - MEKANIEK

LOOSBERGH Ch.

**OUD
HUIS**

P.V.B.A.

- Herwikkelen en herstellen van motoren en dynamo's
- Herstellen van werktuigmachines en huis-houdelijke toestellen

VOORRAAD : Elektrische motoren en toebehoren
Machines Metabo en Wolf

AUTO ELEKTRICITEIT

VERDELER : loodbatterijen Prest-O-Lite

WISSELSTUKKEN : Lucas — C.A.V. — Delco-Remy
Bosch — Ducellier —
Paris Rhone

Oostendse steenweg 181

Tel. : (059) 30.03.33

8430 MIDDELKERKE

privaat : 30.03.16

(7591V)

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

— Tel. 767.07 —

— 0 —

het koudste

het best bewerkbaar

**INDUSTRIELE
ARTIKELN
WERKTUIGMACHIENEN**



Traen & Coucke

ACADEMIESTRAAT 9
8000 BRUGGE
Tel. (050) 32484 - 324.85

(7494V)

MINDER VIS, LAGERE OPBRENGST IN MEI '74

Het feit dat geen vreemde vis aangevoerd werd in mei van dit jaar, was er oorzaak van dat dit maal niet alleen de aanvoer kleiner was dan verleden jaar, maar dat ook de opbrengst het peil van 1973 niet bereikte. Al was het verschil dan wel miniem: 88.472 fr. Wat de aanvoer betreft, was het verschil groter: min 230.453 kg.

Toch was ook de aanvoer van de eigen vloot kleiner. Hier noteerden we een vermindering van 1.796.349 kg. naar 1.674.003 kg.

Tijdens de maand mei kregen we op de Oostendse markt vooral gul, kabeljauw, koolvis en tong en wel een kleiner wordende aanvoer van tong naar het einde van de maand toe.

De prijzen zijn de ganse periode op een renderend peil gebleven. Alleen waren de vangsten soms te klein. Dat was dan in de eerste plaats het geval voor de IJslanders, die halverwege de maand reizen maakten, die bijlange de kosten niet dekten. In tegenstelling daarmee, deden de spanvissers het veel beter

met de indrukwekkende resultaten voor de N.708, N.709, Z.509 en Z.562. De flinke vangsten en de gunstige resultaten van de verschillende spannen, hebben verschillende andere schepen aangezet visserij te gaan bedrijven en dat heeft op het einde van de maand geleid tot meer eenzijdige aanvoeren. Zo werden rog, schol, haai en steenschol rareiteiten, die dan ook hoge prijzen haalden.

Van de Noord waren de vangsten de ganse maand veel te klein om renderend genoemd te kunnen worden. Vooral de aanvoer van totten is dit jaar veel kleiner dan gewoonlijk. De hoge prijs die voor de meeste door deze schepen aangevoerde soorten betaald werd, kon hier nog een en ander goedmaken. Toch bleven verschillende opbrengsten te laag.

De IJslanders hebben in mei zeer weinig rode zeebaars aangevoerd. Hierdoor bleef deze soort eveneens zeer duur. Daarentegen kregen we meer schelvis dan verwacht en dat heeft deze vissoort, dan zowat de minst dure gemaakt van alle. Al-

leen de grote sortering bleef duur en haalde regelmatig 35 en 40 fr. het kg.

Alles bijeen kregen we dit jaar een opbrengst van 52.759.637 fr. tegen 52.848.109 fr. in mei 1973. De opbrengst van de eigen vaartuigen steeg van 49.373.340 fr. naar 50 miljoen 83.640 fr., niettegenstaande een teruggang van de aanvoer met 122.346 kg. De gemiddelde prijs steeg van 26,80 fr. in 1973 naar 30,20 fr. dit jaar in mei. Een prijs waarover niet kan geklaagd worden.

Gunstige opbrengstcijfers na 5 maanden, ongunstige aanvoercijfers.

Evenals na vier maanden ziet de toestand er goed uit voor wat betreft de opbrengst, die in de Oostendse vismijn werd bereikt na vijf maanden. Die steeg inderdaad met bijna 40.000.000 tot 295.432.086 fr. De opbrengst verleden jaar na dezelfde periode bedroeg 255.766.019 fr. De steeds kleiner wordende aanvoer

heeft echter wel iets verontrustend en zal niet blijven opgevangen worden door de hogere prijzen. De gemiddelde prijs is trouwens dit jaar gestegen tot 28 fr. het kg. verleden jaar werd 21 fr. het kg betaald voor 1 kg vis. De totale aanvoer is teruggevallen van 11.694.993 kg tot 10.425.276 kg, hetzij een vermindering met 1.269 ton. De opbrengst Belgische schepen steeg van 238 milj. 563.636 fr tot 282 milj. 644.781 fr. Opvallend is dan toch wel dat het bedrag van de geschatte vis teruggevallen is van 1.468.830 fr. naar 1.339.140 fr. We moeten hieruit besluiten dat de kustvisserij dit jaar veel minder binnenbrengt, iets wat trouwens onderlijnd wordt door de aanvoercijfers die verminderden van 89.991 kg naar 69.098 kg. Oordelend naar wat regelmatig geschat wordt, vangen de kustvissers trouwens hoofdzakelijk bot en poors. Wat aan platvis, tong en schar gevangen wordt is miniem. Ook de hoeveelheid gul en wijting blijft kleiner dan andere jaren. Misschien komt hier tijdens de komende maanden een kentering.

BANK VAN BRUSSEL

De totale balans kende in één jaar tijds een aangroei van 22,60 % en bereikt zodoende de 301,5 miljard F.

Actiemiddelen

De cliëntendeposito's en kasbons stegen van 132,4 miljard F. naar 155,4 miljard F. in 1973/74, dit is 17,30 % méér. Deze stijging krijgt haar volle betekenis wanneer men weet dat de verhoging van de dagelijkse gemiddelde crediteuren van het ene tot het andere jaar 19,80 % bedroeg. De deposito's van bankiers en filialen bedragen 116,2 miljard tegen 88,9 miljard F. of een verhoging van 30,60 %.

De totale actiemiddelen kenden een progressie van 22,70 % en groeiden aan van 221,4 miljard F. naar 271,6 miljard F. in 1973/74.

Kredieten

De gezamenlijke kredietverstrekking aan de private sector, onder inbegrip van de debiteuren voor verstrekte waarborgen, verhoogde met 26,9 % komende op 116,8 miljard F. tegen 92,1 miljard F. in 1972/73.

Er was een aanhoudende kredietaanvraag vanwege de bedrijven, te wijten aan de algemene prijshausse, o.m. bij de invoer van grondstoffen. Zonder kredietbeperking zou de expansie nog méér geaccentueerd zijn geweest.

De bank nam deel in de kaderakkoorden van het financiële of van het leverancierstypen die hetzij met Staten hetzij met individuele cliënten werden afgesloten teneinde de buitenlandse handel te bevorderen. Zij ondertekende 22 akkoorden.

De aangroei van de kredieten verstrekt aan de publieke sector bedraagt 11 miljard F. of 16,40 %, hetzij een stijging van 67,3 miljard F. naar 78,3 miljard F. onder te verdelen als volgt: 9,8 miljard F. in openbare effecten en 68,5 miljard F. in openbare fondsen.

Internationalisatie

De bank zette haar presentatiepolitiek in het buitenland voort. Zij richtte te Londen een filiaal op, onder de benaming Bank van Brussel-Drayton. Zij bezit 60 % van het kapitaal en de groep Drayton 40 %.

Zij is, samen met andere Europese banken, overgegaan tot de oprichting van een multinationale zakenbank met zetel te Londen onder de benaming Euro-Latinoamericain Bank — « EULA-Bank ». Zij ging over tot het aanstellen van een permanente relatie-gelastigde te Rio de Janeiro.

In het raam van haar samenwerking met ABECOR werd een nieuw kantoor geopend te Teheran.

Financiële verrichtingen

De bank nam actief deel in de internationale emissies. Zij leidde of nam deel in de leiding van 22 emissies voor een totale waarde van 714 miljoen \$ tegen 480 miljoen \$ in 1972/73. Haar arbitrageverrichtingen hadden een accres van 65,40 %.

Diensten aan de cliëntiel

De Bank van Brussel accentueerde haar dienstbetoon in haar 999 agentschappen.

Waar dit verantwoord bleek, heeft ze haar commercieel personeel versterkt teneinde aan ieder exploitatiegebied een maximaal rendement te verstrekken.

Door het eurocheque systeem stelt zij haar cliëntiel een betaalmiddel ter beschikking ten aanzien van de handelaars in vier Europese landen namelijk België, Duitsland, Luxemburg en Nederland. Het aantal eurochequekaarten steeg met 27,7 %.

Sedert de tweede helft van het boekjaar stelt de bank een nieuwe dienst ter beschikking van haar cliëntiel, namelijk de hypotheekleningen aan particulieren.

Onroerend

1973/74 was op onroerend vlak een bijzonder actief jaar. De verbouwwerken aan de filialen Brugge en Mons kenden een goede afloop en de aangangrijke werken aan het nieuw drukkerijgebouw naderen hun voltooiing.

Meerdere bouwaanvragen werden bij de bevoegde overheden ingediend. In de loop van 1974 zullen een zeker aantal bouwplaatsen starten voor de zetels en filialen Brussel, Luik, Namen, Charleroi, La Louvière en Oostende.

Resultaten

De nettowinst van het boekjaar steeg van 765 miljoen F. naar 811 miljoen F. in 1973/74. Samen met de overgebrachte winst wordt dat een te verdelen winst van 915 miljoen F., hetzij een aangroei van 7,30 % ten overstaan van 1972/73. De afschrijvingen stegen van 642,7 miljoen F. naar 744,2 miljoen F.

De Raad van Beheer zal de Algemene Vergadering van aandeelhouders die op 27 juni doorgaat, een verhoogd dividend voorstellen dat 143 F. bedraagt, tegenover 135 F. vorig jaar. Indien de algemene vergadering dit voorstel onderschrijft, zullen de aandeelhouders 589,8 miljoen F. ontvangen tegen 557 miljoen F. in 1972/73. Een nieuw saldo van 117,9 miljoen F., tegen 103 miljoen F. vorig boekjaar, zal naar volgend jaar overgebracht worden.

Onder inachtneming van de roerende voorheffing en het belastingkrediet zal het door fysieke personen of eventueel in de vennootschapsbelasting aan te geven belastbaar bedrag 243,10 F. bedragen voor 1973/74 tegen 204,91 F. in 1972/73.

(9721N—7587V)

VLOTTEN

Op 22 november 1973 verschenen in het Staatsblad de nieuwe zeevaartreglementen met daarin de voorschriften betreffende de veiligheid op zee ondermeer het pneumatisch reddingsvlot.

Dit kan voor sommige reders nieuwe verplichtingen en dus ook kosten met zich brengen.

Daarom laten we hier enkele artikelen verschijnen, waarin het pneumatisch reddingsvlot van alle zijden wordt benaderd om also de Reders voor te lichten en tegelijkertijd de bemanningen hun reddingmateriaal beter te leren kennen.

- Achtereen behandelen we de :
- 1) Historiek - Bouw en Werking.
 - 2) Voorschriften en vereisten.
 - 3) Merken - Typen
 - 4) Uitrusting van het vlot
 - 5) Gebruik
 - 6) Service en onderhoud.

HISTORIEK

Opblaasbare (pneumatische) drijfmidelen bestaan reeds vele eeuwen, voor onze tijdrekening werden reeds opgeblazen dierenblazen en huiden aangewend om meeren en rivieren over te steken.

Het was echter eerst tijdens de 2e wereldoorlog dat men het pneumatisch reddingsvlot, zoals we het nu ongeveer kennen, doelmatig ging gebruiken.

Het was niet, zoals verkeerdelijk wordt aangenomen, de Royal Navy maar wel de Britisch R.A.F. die dit initiatief nam en meer dan 20 duizend oorlogsvliegers hebben hun redding daaraan te danken.

Eerst na deze wereldbrand ging de Britische Admiraliteit, aangespoord door vernoemd resultaat, overwegen de conventionele reddingmiddelen (reddingsboot en Carley Rafts) te vervangen door pneumatische vloten. Onder leiding van **Admiraal Talbot** werden veelvuldige opzoeken gedaan en kwam men tot het besluit, dat een goed reddingsvlot aan 3 hoofdvereisten moest voldoen.

- 1) Drijfvermogen op het water en niet in het water zoals bij Carleyvloten.
- 2) Bescherming tegen de elementen (wind - water - koude - hitte)
- 3) Mogelijkheid tot signalisatie.

Verscheidene vloten werden aan zeer streng proeven onderworpen, zoals dagen lang aan een schip gemeerd in ruwe zee - zandzakken van 100 kg. werden van op 4 m. hoogte op het vlot neergelaten - dagen lang in met olie bedekt water liggen, enz.

Na deze testen werd een 20-persoonsvlot uitgekozen, vervaardigd door **Elliot Equipment Ltd.** (Firma welk sedertdien door **R.F.D. - G.Q. Ltd** werd opgeslorpt. Sedert werden de reddingsvloten

meer en meer geperfectioneerd en zijn ze algemeen aangenomen in de visserij en worden ze meer en meer aangewend bij de koopvaardij. Ook Yachtmen hebben nu veelal een pneumatisch reddingsvlot aan boord.

BOUW

Het principe van het opblaasbare reddingsvlot bestaat uit drijfkamers welke automatisch in de kortst mogelijke tijd door een onschadelijk gas worden opgeblazen.

Het materiaal aangewend ter vervaardiging, is een doek bestaande uit lagen gerubberd textiel, katoen of synthetisch. De rubber is zo behandeld, dat hij grote weerstand heeft tegen zeewater, olie en zonnehitte.

Het materiaal is daarbij donker van kleur om geen gevaarlijke visen aan te trekken. Neoprene en andere kunstrubbers worden nu veelal gebruikt daar ze nog meer weerstand hebben tegen vernoemde elementen.

Reddingvloten kunnen in 2 hoofdtypen ondergebracht worden:

- 1) Deze bestaande uit één boei verdeeld in drijfkamers (fig. 1).
- 2) Deze met twee op elkaar liggende afzonderlijke boeien (fig. 2).

Aan de onderste boei is de vloer bevestigd al dan niet opblaasbaar. Dit laatste om isolatie van het koude zeewater te bekomen.

Op de bovenste boei zijn steunbogen aangebracht welke zich automatisch oprichten en een tent ophouden.

Verder zijn er uitvoeringen waarvan de vloer niet opblaasbaar is, maar met een isolerende stof zijn gevuld.

Er bestaan vloten welke ovaal zijn, andere hebben een ronde vorm (fig 3 en 4). Bij deze laatste worden de steunbogen soms vervangen door een centrale mast om de tent op te houden (fig. 5).

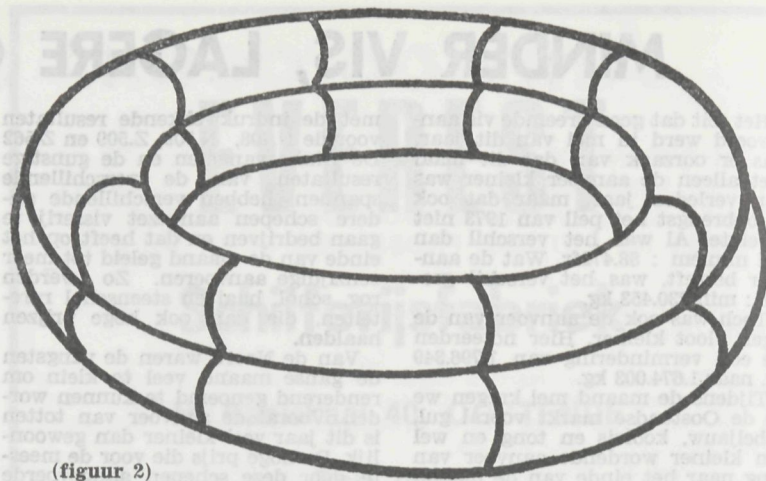
Ook bestaan er vloten waarbij de vloer tussen de 2 boeien is bevestigd, zodat het langs beide kanten kan gebruikt worden. Er is echter geen beschermende tent voorzien of men moet ze zelf oprichten wat praktisch onmogelijk is op zee.

Onderaan het vlot zijn één of twee gasflessen aangebracht gevuld met een ongeschadelijk gas. Al deze typen worden gebracht in uitvoeringen gaande voor 4, 6, 8, 12, 15, 20, 25 personen.

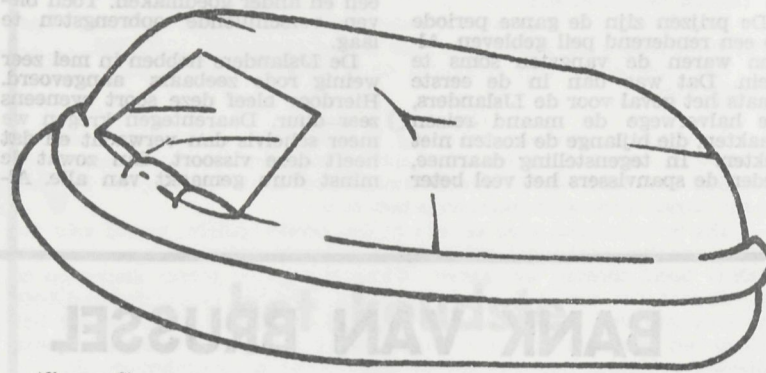
Voor de luchtvaart worden ook pneumatische vloten vervaardigd, in bouw wijken deze vloten lichtelijk af van deze voor de zeevaart bestemd.

VERPAKKING

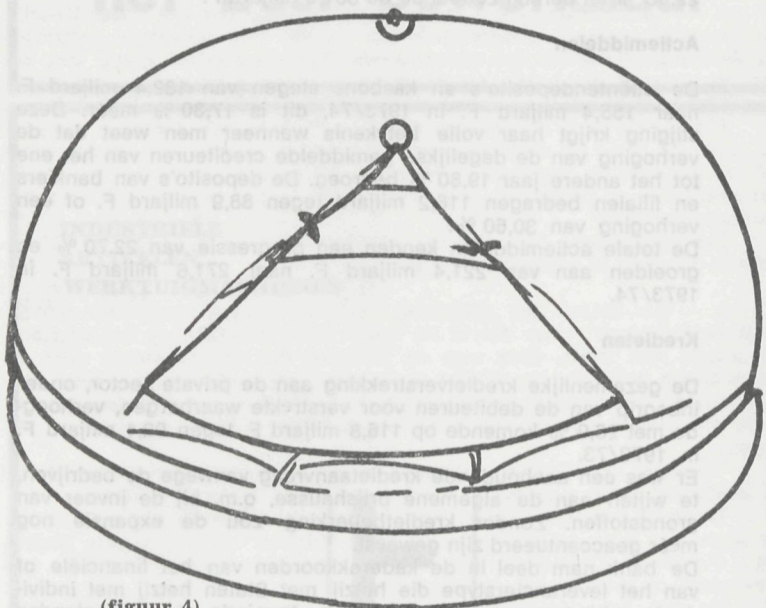
Vroeger was het canvas valies de standaard verpakking voor het pneumatisch vlot. Dit valies wordt dan in een koffer gestouwd. Tegenwoordig wordt de glasfiber container meer en meer aangewend. Deze is dan ook veel handiger en geeft een groter bescherming tegen stoten en vochtigheid.



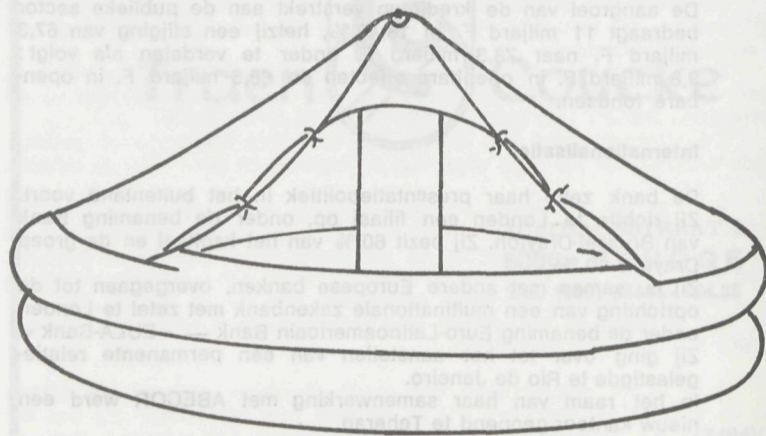
(figuur 2)



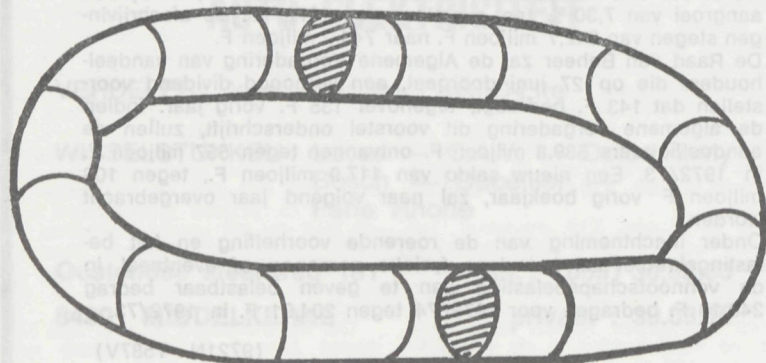
(figuur 3)



(figuur 4)



(figuur 5)



(figuur 1)

PRAKTISEREN

ZEIL

Het is bijna niet te geloven dat er nu nog schepen bestaan die op de industriële vangst varen alleen maar bij middel van de zeilen als voortstuwingskracht. Dit gebeurt inderdaad nog in Portugal, waar de schoeners van de zogenaamde « witte vloot » voor een jaar van huis weggaan om kabeljauw te gaan vissen op de « grote banken ». Ze kwamen zopas terug na een reis van 9 maanden rond Groenland en op de « Grote Banken » dichtbij de Amerikaanse Westkust. Deze ranke smalle schoeners met drie of vier masten, zijn ongetwijfeld de laatste industriële zeevissersvaartuigen. Maar hun dagen zijn geteld. Eigenlijk is het een mirakel dat ze

nu nog bestaan en dit kan alleen maar mogelijk zijn in een land als Portugal waar de levensstandaard heel laag is. Het is helemaal niet uitgesloten, dat de huidige politieke veranderingen aldaar de zaak nog bespoedigen en dat de vloot haar laatste reis heeft gedaan. Ook daar zullen hektrellers en moderne vissersvaartuigen hun plaats innemen.

Het jaar 1973 was anderzijds heel slecht voor de « Witte Vloot ». In februari vertrokken 15 schoeners uit Portugal voor de grote banken en andere visgronden bewesten Amerika. Daarvan kwamen er maar 12 terug, 3 gingen er verloren tengevolge van brand. Dit vertegewoordigde een verlies in schepen en vangsten van rond de drie miljoen dollar.

Men wist niet juist hoeveel vis de vaartuigen die huiswaarts keerden aan boord hadden, maar in ieder geval was de vangst niet zo goed als op andere jaren. Deze schepen gaan alleen maar op kabeljauwvangst en de verminderende visvoorraden van de Noord Atlantiek doen ook hier hun invloed gelden. Verder beschikken de Portugese zeevissersvaartuigen alleen maar over verouderd vistuig. Steeds maar wordt de winst kleiner.

De Portugezen vissen al sedert heel lang op de Banken van New Foundland en in de Noord Atlantiek en de eerste logboeken dateren van 1501. Sint Johns wordt sedertdien gebruikt als steunpunt voor deze « witte vloot ».

Vijftientig jaar geleden waren er nog 100 dergelijke vissersvaartuigen in Portugal maar vóór vijf jaar waren er nog amper 35. Wanneer dit jaar het grote vertrek zal plaats grijpen, zal het aantal wellicht nog meer geslonken zijn.

LIMIETEN (1)

Er wordt door sommige rederijen in Engeland een veldtocht gevoerd ten voordele van de vijftigmijlsgrens. De aanvoerder van het opzet vertelde dat hij de steun gekregen had van verscheidene treilerschippers. De IJslandse schepen zei hij, hebben nagenoeg de gehele Orkneyvisserij gevaagd en het is nu de plicht van de Britse regering, zei hij nog, de bestaande visvoorraden in de Noordzee te beschermen. De bescherming van de visstapel in de Noordzee zal evengoed als elders moeten worden doorgevoerd want vele gezagvoerders spreken al meer en meer over overbevissing. Een ander uitzicht van de Noordzeevisserij is de toenemende sterkte van de industriële visserij. Het heeft helemaal geen zin het voedsel waarop de visscholen leven nu in industriële hoeveelheden te gaan vangen.

Niet iedereen zal het er mee eens zijn, dat de dichtstbijgelegen visgronden moeten worden beschermd. Maar diegenen die er niet mee akkoord gaan, zijn zij die het meest belang hebben met de **omiddelrijke** voordelen en die hun hielen vegen aan de belangen van de nijverheid op lange termijn.

LIMIETEN (2)

De Amerikaanse regering is gematigd optimist, zoals dat wordt gezegd, over de uitkomsten van de « Wereldkonferentie over de Zeewet ». Zij verwacht dat een algemene wet de visserijgrenzen over de gehele wereld op twaalf mijlen zal bepalen. De Amerikaanse senator-afgevaardigde op de wereldkonferentie zei dat hij gematigd optimist is maar in ieder geval optimist. Een verdrag over de territoriale grenzen zal worden opgesteld zoals anderzijds zeven andere uitzichten van de « zeewet » zullen worden vastgelegd. De man zegde nog, dat hij zijn hoop steunt op de ontwikkeling van de gesprekken, die nu al drie jaar duren in Geneve onder de bescherming van de Verenigde Naties.

Het gehele pakket, overeenkomsten van jarenlange besprekingen zullen tegemoetkomen aan de vraag van de voornaamste zeevarende mogendheden voor het recht van de vrije doorgang in zeestraten en het visrecht voor kleiner visserijlanden.

Hij bewees nog dat enkele landen, bijzonderlijk in latijns Amerika, onlangs visserijgrenzen hadden gevraagd van 200 mijlen om hun eigen visserijgronden te beschermen. Deze eis had te Geneve geleid tot dreigende

voorspellingen voor de uitkomsten van de voorbereidende besprekingen verleden zomer.

De voorgaande overeenkomsten vrijwaren de rechten van vrije doorgang door de zeeëngten onafgezien van de twaalfmijlsgrenzen voor de zeevisserij. Terzelfvertijd zal een formule moeten worden gevonden voor de kustvisserijstaten die de visgronden op hun eigen vastelandplaat willen beschermen tot op een diepte van 200 meters of, in sommige gevallen, tot op een afstand van 1500 mijlen, wanneer het gaat om bepaalde vissoorten.

PLAA (1)

We moeten ons helemaal van niks meer verbazen. Nu praat men al over kiekens in het Visserijblad. Wees niet bevreesd noch geschokt. Het gaat niet om die kiekens die ge denkt. Het gaat om echte kiekens. Verleden week bespraken we uitvoerig de nieuwe vissoorten die door het Britse visserijvorsingsstation worden gevangen en die wellicht binnenkort het tekort aan beter gekende soorten zal moeten aanvullen. Van deze « grenadiers » en « rattestaarten » maakt men nu in Frankrijk een vloeibaar voedsel dat gretig door een kippenkwekerij wordt afgenomen. Nu gaat Groot-Brittannië ook belangstelling aan de dag leggen voor deze Franse vinding. We kennen in Oostende heel goed de franse vaartuigen, hektrellers die alhier werden gebouwd op de scheepswerven van Beliard en Murdoch voor de rederij Jago Quere uit Lorient. Twee van de vaartuigen, de « La Prouse » en de « Byron » werden uitgerust met een verwerkingsapparaat voor het omzetten van vis in de vloeibare bereiding die met een bewaarmiddel is vermengd. Een kippenkwekerij uit Finisterre zegt tamelijk volstaan te zijn over het produkt.

De prijs ervan bedraagt ongeveer vijf frank voor een pint en er wordt gehoopt een jaarlijkse voortbrengst te bereiken van 500 ton voor ieder treiler.

PLAA (2)

Van vis wordt er nog maar meer gemaakt en het is niet altijd bestemd voor de kiekens. Gehakte vis biedt nu veel mogelijkheden voor de bereiding van nieuwe schotels die op de maat zijn voor een groot aantal verbruikers. Als voorbeeld van een visschotel die in Kanada te koop is, wordt hors d'oeuvre gemeld met garnaal, krab, oesters en ajuinsmaak. De gewone schotels omvatten aldaar fishcakes en pateetjes, visburgers (in de plaats van Hamburgers), fish en chips, en gewoon visporties. De normen liggen aldaar wel enigszins anders dan hier. Wij zijn immers maar al te goed gewoon aan onze garnaal, hors d'oeuvre en kroketten. Straks eten de Canadezen onze gewone schotels en gaan wij overschakelen op de visburgers en de vispateetjes.

Met de schelp- en weekdieren is het precies hetzelfde. Amerikanen eten geen mosselen of toch weinig, en wij Europeanen eten veel minder schelpen dan zij doen.

Nu is het zover, dat de Canadezen garnalkroketten gaan eten en hors d'oeuvres van garnaal en krab. Zover is het al, dat de vraag het aanbod verre overtreft! Verder kijkend in de toekomst naar nieuwe technieken voor het afscheiden van de vis, moet worden vooropgesteld, dat de wereldvisvoorraden toelaten nog 40 miljoen ton vis, meer te vissen dan nu. Maar deze voorraad is samengesteld uit andere vissoorten dan deze die we totnogtoe kennen. En we moeten rechtstreeks denken aan die kleine « lelijkaards » die we uit de kelders van de oceaan gaan opvissen. Deze vissoorten zijn bepaald niet geschikt voor de voortbrengst van de gekende produkten of kunnen gewoon niet op dezelfde manier worden bewerkt.

Visbewerkingsmachines kunnen gewis een oplossing brengen voor dit vraagstuk en kunnen het mogelijk maken dat viselivitten van hoge kwaliteit op de markt worden gebracht, voortkomende van deze ongekende vissoorten. De nijverheid wordt eigenlijk voor een uitdaging gesteld; van deze ongekende vissoorten een goed visprodukt op de markt brengen, iets dat door de verbruiker op prijs zal worden gesteld en dat bijgevolg bij machte zal zijn het hoofd te bieden aan deze vissoorten die in de toekomst zeldzaam zullen worden. De produktie van ontbeende visprodukten was in 1973 het dubbel van hetgeen het was in 1972, wat er wel op wijst, dat visprodukten klaargemaakt als schotels, visburgers, enz. aantrekkelijk kunnen zijn voor de verbruiker. Het ligt voor de hand, dat de stadsmens veelvuldig van dergelijke eetwaren zal gebruik maken en dat daar de vraag niet zo erg zal worden gesteld van welke vis het produkt afkomstig is, als het maar smakelijk zal zijn. Anders is het gesteld in de kuststeden, waar de mensen er wellicht nog de voorkeur zullen aan geven de vis op z'n geheel te zien.....

(Vervolg volgende week)

Hand in Hand

Wettig erkende Beroepsvereniging

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE

HERSTEL en PLAATSING ELEKTRICITEIT

X
X X
X

ALLE VISSERIJBENODIGDHEDEN

X
X X
X

HET SOCIAAL BUREAU BIJ UITSTEK

X
X X
X

DE ENIGE BEROEPSVERENIGING AAN
DE OOSTKUST

Tel. (050) 54.117 — (050) 54.192 — (050) 54.656
Direktie — na kantooruren : (050) 51.740

(7599V)

WAT DE MAAND MEI ONS BRACHT GARNAALSTROOM HOUDT AAN

De Oostendse garnaalvissers brachten in mei in totaal 30.761 kg garnaal in de afslag. Verleden jaar in dezelfde maand lag dat cijfer heel wat lager en konden slechts 9.424 kg in de afslag verkocht worden. Een aanvoerstijging dus met niet minder dan 21.337 kg. Het spreekt vanzelf dat bij dergelijke grote aanvoer de prijzen gaan dalen. Toch is die prijs tijdens de voorgaande maand niet slecht geweest. Er waren wel dagen dat minder dan 50 fr het kg betaald werd, maar die waren zeer schaars.

De meeste vangsten werden verkocht boven de 60 fr. het kg terwijl ook prijzen genoteerd werden dat meer dan 100 fr. het kg betaald werd. Eerlijkheidshalve moeten we ook hier schrijven dat die dagen schaars waren. Uiteindelijk werd echter een gemiddelde prijs bereikt die lichtjes boven de 66 fr lag. Verleden jaar, toen garnaal echter een schaars aangevoerd produkt was, kon 85 fr. als gemiddelde prijs bereikt worden. Het aantal vangsten nam toe van 182 naar 313. Toch is

het niet alleen het groter aantal vangsten, dat de aanvoer in zo grote mate deed stijgen, maar veelere de grotere vangst per schip. De gemiddelde vangst steeg immers van 51 naar 99 kg. Ondanks de lagere prijs werd aldus nog een opbrengst bereikt die gemiddeld 6530 fr. bedroeg. Ook dat was in mei 1973 duidelijk minder : 4400 fr. Vermelden we hier nog dat de totale opbrengst voor de maand mei 1974 boven de twee miljoen lag, iets wat zeker nog niet dikwijls is voorgekomen. Er werd 2.045.157 fr. bereikt tegen slechts 807.029 fr. verleden jaar, een meer-opbrengst dus van 1.238.128 fr.

Dat niet alleen in mei veel garnaal gevangen werd, blijkt zeer duidelijk uit de vergelijkende cijfers na de eerste vijf maanden van 1973 en 1974. Dit jaar werden uit 1203 vangsten niet minder dan 122.623 kg. gehaald. Verleden jaar werden uit 899 vangsten slechts 57.267 fr. verkocht. De aanvoer is dus meer dan verdubbeld en steeg met 65.356 kg. De gemiddelde vangst bedroeg in die periode 102 kg tegen 63 kg verleden jaar. Verschillende vaartuigen losten in de voorbije periode na één nacht reeds 200 en zelfs 300 kg garnaal.

De prijs is dit jaar niet eens zoveel lager dan verleden jaar en bedroeg evenals in mei 66 fr. per kg.

Verleden jaar werd gemiddeld 72 fr betaald voor één kg garnaal. Dat is dus niet zoveel meer dan dit jaar. Hierdoor was het dan ook mogelijk dat de opbrengst ook bijna het dubbele bedroeg van verleden jaar en opliep tot 8.119.426 fr. Dat is dan 3.984.533 fr. meer dan verleden jaar in dezelfde periode. De gemiddelde opbrengst is gestegen van 4600 naar 6700 fr.

Als ook de volgende maanden de garnaalvangsten op hetzelfde peil blijven ziet het er naar uit dat we een nieuw rekordjaar tegemoet gaan. Roepen we echter geen garnaal vooraleer aan land te zijn.

Tenslotte moet ook volgens het tijdstip van het jaar en volgens hij die ze aanbrengt, ook gemeld dat de kwaliteit in de prijs een belangrijke rol speelt en dat het niet te verwonderen is dat op een en dezelfde dag de prijs van 10 à 15 fr. per kg kan verschillen.

+++++

Publiciteit in
HET VISSERIJBLAD
doet Uw
zakencijfer stijgen

+++++

GEVRAAGD : PLEEGGEZIN voor home voor werkende jongens

Voor inlichtingen
zich wenden :

Visserstehuis « DE BOLLE »
Twee Bruggenstr. 2, Oostende

Bij voorkeur aanvragen
schriftelijk indienen

(9735N—7588V)

de beste smeeroliën
voor scheepsdieselmotoren
tegen de nauwkeurigst
berekende
prijzen



VANELLUS ENERGOL IC-MB

Overal te verkrijgen
bij de belangrijke scheepvaart-voortverkopers

Het groot succes van de vistafel



De heerlijke vistafel: een unieke ervaring voor iedere fijnproever!

Toen we in 1963 onze nieuwe drukkerij inhuldigden en er een grote receptie hielden waar talrijke personen uit de industriële, handels en visserijwereld samenkwamen, hadden we voor een verrassing zonder voorgaande gezorgd in zake een koud buffet.

Het was een vistafel, na samenspraak met de familie Boels. De kladder ontworpen, welke zo'n bijval had, dat dit spoedig gevolgd werd door het inrichten van „De Vistafel” op de eerste Internationale Visserijbeurs, welke toen op de gronden van het oud station te Oostende plaats had.

Dit was de stoot tot verdere uitbreiding, temeer omdat de familie Boels, die het idee in de praktijk had gebracht, dankzij hun kennis van de visserij, de vishandel, de visrokerij en inleggerij, juist de mensen waren die er werkelijk iets strelends voor het oog en de maag van maakten.

Deze vistafel is werkelijk de grootste propaganda geworden voor een groter visverbruik, omdat én kwaliteit én bereiding iets enigsmoegen genoemd worden.

Ter gelegenheid van een onlangs gehouden vistafel op een zeer grote receptie hadden we het hierover met de heer Roger Boels en herin-

nerden we hem aan ons eerste treffen dienaangaande.

In een kort gesprek zei hij ons onder meer:

OORSPRONG

In 1962 verzochten ons enkele vrienden, de produkten van de Rokerij „La Couronne” met aangepaste sausen en groenten in een buffet samen te brengen. Dit eerste buffet werd aangeboden naar aanleiding van het bezoek van Duitse visserijonderzoekers aan ons land.

Deze voorstelling werd herhaald en regelmatig aangevuld met variaties aan bereide verse vischotels.

Het Nieuwsblad van de Kust en kort daarop de Internationale Skakelclub, waren onze eerste klanten die de proef waagden en die het aandriften aan hun talrijke genodigden een specifiek visbuffet aan te bieden. Deze buffetten vielen zo in de smaak en de reacties van de genodigden waren zo gunstig dat de start onmiddellijk was gegeven.

NAAM

Het was op 24 april 1966 dat de benaming „De Vistafel” op de handelsrechtbank van Oostende werd neergelegd en kort erop in Benelux

verband.

De naam „De Vistafel” was zo spoedig bij de mensen „in” dat sommige restauranthouders gingen denken ook vistafels te kunnen organiseren. Doch er dient op gewezen dat deze benaming bij de stichting nergens voorkwam in woordenboeken en bij ons Oostendenaars slechts de tijd oopriep dat men in de oude vismijn (waar nu de Car Ferry is ondergebracht) de vroegere verzendingsplaats van verse vis bij de N.M.B.S. zo betitelde.

WAARBORGEN

Van bij het begin van haar activiteit nam „De Vistafel” het besluit de volgende 6 richtlijnen stipt na te leven:

- 1 telkens de beste kwaliteit aan verse vis te gebruiken
- 2 de waaijer aan soorten gebruikte vis zo breed mogelijk te spreiden
- 3 de bereidingen uiterst culinair klaar te maken
- 4 iedere schotel te laten samengaan met een specifieke groente of fruitsoort
- 5 de opschik van iedere schotel zorgvuldig en tot in de details te verzorgen
- 6 de klanten ruim te bedienen.

GAMMA

Bij een vistafel voor ± 120 personen, komen wel 30 verschillende soorten visbereidingen voor, beleefdheidshalve worden tevens 20% vleesbereidingen hieraan toegevoegd. De ondervinding heeft ons geleerd dat deze meestal overbodig zijn en in zeer veel gevallen onaangeroerd blijven.

AKTIVITEITSGEBIED

De activiteit van „De Vistafel” gaat vanaf de leveringen van individuele schotels voor familie- of vriendenbijeenkomsten tot aan de complete organisatie van koude buffetten voor 400 personen.

„De Vistafel” had het genoegen haar buffet te organiseren voor de genodigden van verschillende commerciële, financiële instellingen.

Talrijke jonge paartjes beslissen het wellukken van hun huwelijksfeesten aan „De Vistafel” toe te vertrouwen.

BESLUIT

„De Vistafel” koud buffet is „in” geworden en wordt meer en meer in heel het land gevraagd. Het is een vernieuwing en verrijking geworden van het klassiek buffet. De keus is groter, de omgang soepeler, de sfeer aangener. De fijnste gastronomisten steken het niet onder stoelen of banken, dat „De Vistafel” een revelatie en festijn is op culinair gebied.

Tot daar de heer R. Boels, aan wiens uiteenzetting we niets overheven bij te voegen, daar we overtuigd zijn dat, al wie de gelegenheid heeft gehad van de vistafel te proeven er met groot entoesiasme naar verlangt. P.V.

Sedert enkele tijd ziet en proeft men op grote recepties, zowel aan de kust als in het binnenland, een koud buffet, welke men de vistafel is gaan noemen

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

ZIJ HADDEN PECH...

— Bij het uitvieren aan boord van de Z.196 van schipper Rob. Savels sprong de oliedruk. Hierdoor is de oliedrukpomp van de visler lek geslagen.

— De Z.331 van schipper Stanley Vantorre was vanuit Oostende de visserij gaan bedrijven. Tijdens de visserij sloeg men vast met de bakboord korreboel. Hierdoor werd de bakboordbok geplooid.

— De Z.459 Brabo was vanuit Zeebrugge de visserij gaan bedrijven. De bakboordboel sloeg vast terwijl het stuurboord korretouw over het roer sloeg. Daardoor werd schade veroorzaakt aan de stuurmachines en aan het roer. Niettemin kon men op eigen kracht de thuishaven bereiken.

— Ter visserij werd de Z.21 van schipper André Desmidt opgeroepen door de Z.554 Noordkaap, die de korre in de schroef kreeg. Beide schepen lagen in elkaar nabijheid, zodat men vlug akkoord was voor de opsleping van de Z.554 naar Zeebrugge.

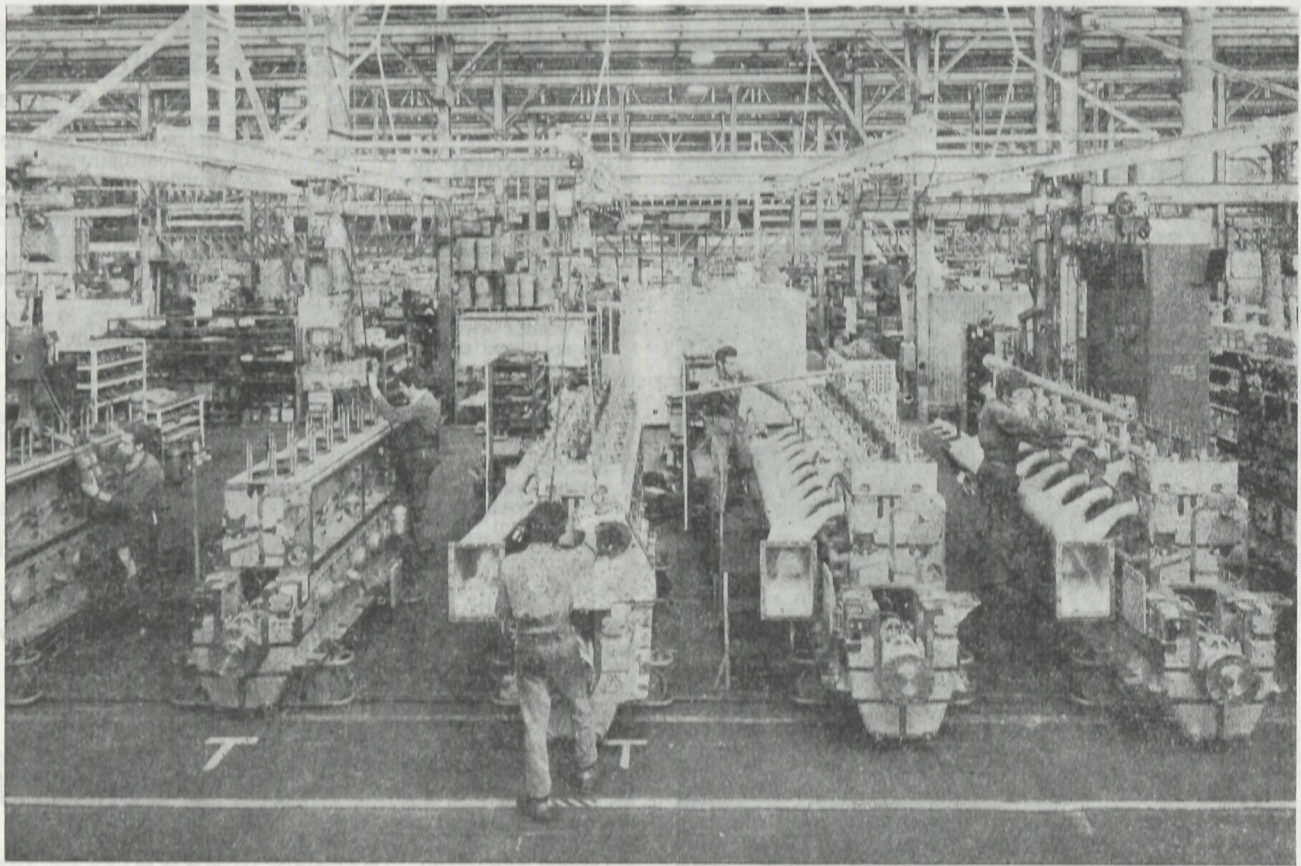
— Nadat men op de Oostkust normaal de garnalvisserij had bedreven, begon de motor van de Z.586 «Mermaid» opeens stoom uit de uitlaatbuis te blazen. De korre werd gewonden en de motor stilgelegd. Men stelde een lek in de uitlaatbuis vast. Schipper Louis Dhondt verzocht dan aan de Z.54 om sleep-hulp naar de thuishaven wat ook gebeurde.

SCHIPPER IN ENGELAND GEHOSPITALISEERD

Terwijl schipper Roger Winteln van de Z.161 in het Kanaal bezig was met de viskuil in de brug te trekken, kreeg hij opeens hevige pijnen in de borststreek. Ongerust zijnde, besloot men de Britse Kustwacht op te roepen. Deze zond een helikopter die de schipper naar een kospitaal te Barnspale in Nord Devon overbracht. Naar verluidt zal hij een drietal weken aldaar moeten verblijven.



DIESELMOTOREN



ONZE MOTOR...

Voortstuwing

Boordgroepen

- ABC - DX serie : 200 - 1.200 PK - 750 tr/min.
- ABC - SEMT Pielstick PA4 : 550 - 3.000 PK - 1.500 tr/min.
- SEMT Pielstick PA6 : 1.200 - 6.300 PK - 1.050 tr/min.

UW VEILIGHEID

van 185 PK tot 6.300 PK

aan 600 tr/min. tot 1.500 tr/min.

VOOR MEER INLICHTINGEN :

ABC - ANGLO BELGIAN COMPANY sa

Wiedauwkaai 43

Tel. (059) 23.45.41

9000 GENT

Telex : 11298 abcgfb

(7582V)

REVOLUTIE EN EVOLUTIE IN DE ZEEVISSERIJ

door C. MICHELSEN en P. HOVART

Ministerie van Landbouw
Bestuur der Economische Diensten
Dienst Zeevisserij
Bestuur voor Landbouwkundig Onderzoek
Rijkscentrum van Landbouwkundig Onderzoek — Gent
Rijksstation voor Zeevisserij — Oostende
Landbouwtijdschrift nr. 1, januari-februari 1974

(Vervolg van vorige week)

Er is verder een praktisch uitvoeringsprobleem, inzonderheid in verband met de controle op de overeengekomen beperkingsmaatregelen. Immers in de meeste gevallen zullen quota berekend worden voor bepaalde gebieden. Het is in de praktijk meestal niet doenlijk te constateren in welk gebied de schepen gevisst hebben en inzonderheid waar eventueel betwiste vangsten gerealiseerd werden. Men zal zich in de regel dus moeten baseren op de verklaringen van de vissers zelf. In landen als België of Nederland, bijvoorbeeld, waar de visserijstatistieken een vrij hoge graad van ontwikkeling hebben bereikt, en de schippers verplicht zijn een gedetailleerd logboek bij te houden, is de moeilijkheid minder groot. Maar er zijn ook landen waar dit alles nog niet zo georganiseerd is.

Er is echter een ander nadeel aan het systeem verbonden, dat van economische aard is, en vooral op langere termijn zeer nadelige gevolgen zou kunnen sorteren.

Het gevaar bestaat immers dat de vissers, ieder voor zich, zullen trachten het grootste gedeelte van deze gemeenschappelijke, nationale koek te pakken te krijgen. Men zal er dan gaan naar streven steeds maar grotere, snellere, machtiger schepen te bouwen, en uiteindelijk zou het zo kunnen zijn dat het quotum halverwege het seizoen reeds uitgeput is, zodat deze schepen dan weer andere visserijen moeten gaan opzoeken waar zij weer nieuwe problemen zullen scheppen. Dit is niet zo maar een toekomstvisie gebaseerd op een reeks veronderstellingen en een vruchtbare verbeelding. Een dergelijke evolutie heeft men reeds gekonstateerd bij vroegere experimenten met quotasystemen, o.m. op de Westkust van Noord-Amerika, in verband met de heilbotvisserij. Het toekennen binnen het nationale quotum van licenties voor ieder schip afzonderlijk verschuift slechts de moeilijkheid en houdt daarenboven het alternatieve gevaar in dat, gezien de licentiehouders over een soort monopolie gaan beschikken, de natuurlijke evolutie in dit gedeelte der vloot gaat stagneren en dat alle vooruitgang gestremd wordt.

Om deze reden heeft België steeds het standpunt ingenomen dat het verkieslijk is, in economische termen uitgedrukt, de „input” te beperken in plaats van de „output”. Met andere woorden, in plaats van een beperking op te leggen aan de vangsten, zou men moeten omrekenen welke visserijinspanning van de onderscheiden vloeten normaal kan toegelaten worden op een bepaalde stock of visgrond, en op basis hiervan hiervan overeenkomen waar voor ieder land de grens zal liggen.

België is hier niet alleen. Meer en meer landen beginnen dezelfde opvattingen te huldigen. De moeilijkheid ligt hem echter in het bepalen van deze „inspanning”. Vele mogelijkheden staan open. In Britse wetenschappelijke werken wordt meestal als eenheid: één eemaal vissen door een standaard trawler. Bewerkingen op basis van deze eenheid vergen echter vrij ingewikkelde berekeningen, zodat ze voor het beschreven doel toch niet erg geschikt lijkt. De Belgische deskundigen stellen in de plaats een vrij eenvoudige eenheid voor, met name één eemaal vissen per pk. (eenheid van vermogen van de motor die de schroef aandrijft) of één eemaal vissen per BT (eenheid van grootte van het schip, die vaarbereik, laadcapaciteit enz. bepaalt).

Wetenschappelijk gezien is deze bepaling van de eenheid van visserijinspanning minder correct dan de voorgaande, voornamelijk omdat de vangcapaciteit van een schip niet evenredig toeneemt met het vermogen of de tonnage, maar het heeft het voordeel van zeer eenvoudig te zijn en gemakkelijk te controleren. Daarenboven belet ze ipso facto het ontstaan van een overdreven drang naar overkapitalisatie. Inderdaad, gesteld dat het rendement en de bouw prijs van een vaartuig van 100 ton 100 is, en deze van een scheepje van 50 ton respectievelijk 60 en 55, dan zal een voorzichtig reder bij het plaatsen van een bestelling dichter bij de 50 dan bij de 100 ton blijven.

Tenslotte houdt deze formule een voordeel in voor de Belgische zeevisserij, die op familiaal-artisanale leest geschoeid is, en dus meer voorkeur vertoont voor kleinere dan voor zeer grote vaartuigen.

De Sovjet-Unie stelt nog een andere eenheid van visserijinspanning voor, met name de hoeveelheid water die door het tuig bevist wordt. Het systeem is zeer vernuftig, maar in de praktijk omzeggens uitsluitend bruikbaar voor wetenschappelijk onderzoek.

Het wordt dus wel duidelijk dat een echt „fiskeries management” in feite inhoudt dat alle geïnteresseerde Staten een op elkaar en op de

nogelijkheden van de visgronden afgestemd sturktuurbeleid zouden moeten gaan volgen, waardoor er naar gestreefd zou worden de produktiviteit van de visgronden en daardoor ook de rentabiliteit van het in de visserijsector geïnvesteerde kapitaal en arbeid tot een optimum op te voeren.

Zover zijn we echter nog helemaal niet. In afwachting tracht men het doel zo dicht mogelijk te benaderen met middelen die politiek gezien realistisch en algemeen aanvaardbaar zijn. En dat is dan de eenvoudigste oplossing, met name, het quoteringssysteem.

Voor Europa kwam dan de eerste test tijdens de tweede week van december 1973. Op basis van de rapporten der biologen over de haring, de tong en de schol zou men trachten, in het kader van de NEAFC (North East Atlantic Fisheries Convention of Noord-oost Atlantisch Visserij-bedrag) voor deze vissoorten tot een dergelijk quoteringssysteem te komen. Begonnen werd met de haring. De T.A.C. (total allowable catch = totale toelaatbare vangst) voor de haring van de Noordzee en het Skagerrak tezamen kon vrij vlug bepaald worden op iets meer dan 400.000 ton. Dit betekent dus dat de vangsten met zowat één derde zouden moeten verminderd worden. Daarbij zou dan mogen verhoopt worden, inzonderheid wanneer vooral de vangsten van onvolwassen haring gevoelig zouden beperkt worden, dat de stock in 4 jaar tijds terug op het dubbele van zijn huidige niveau zou komen. De moeilijkheden begonnen pas toen de T.A.C. moest verdeeld worden tussen de geïnteresseerde landen. Iedereen had redenen om duidelijk te maken dat anderen het zwaarste deel van de noodzakelijke opofferingen moesten op zich nemen. Een belangrijke oorzaak van het feit dat men het op die vergadering niet eens kon worden was de moeilijke positie waarin zich de Deense delegatie bevond daar ze gezien de politieke situatie in Denemarken zich niet kon veroorloven redelijke toegevingen te doen.

De uiteindelijke beslissing moest dan ook uitgesteld worden tot een volgende vergadering die tijdens het voorjaar van 1974 zal doorgaan.

Wel kon een akkoord bereikt worden voor de zgn. Keltische Zeeharing (haring die nabij Ierland en Wales gevangen wordt).

Het probleem van de tong vertoonde te veel technische aspecten om tijdens deze vergadering opgelost te worden. Besloten werd een werkgroep te belasten met de studie ervan, in de hoop dat een regeling zal kunnen getroffen worden tijdens de jaarlijkse vergadering van de Commissie die doorgaat einde juni.

Het toetsstandkomen van een internationaal aanvaarde vangstregeling, zelfs onder zijn meest eenvoudige vorm verloopt dus niet zo gemakkelijk, maar één zaak is zeker: ze komt er, indien nu niet, dan toch in een zeer nabije toekomst. Het verloop der geschiedenis is onomkeerbaar, en alle ingewijden zien duidelijk dat een dergelijke reeks maatregelen onvermijdelijk is.

3. E.E.G. GEMEENSCHAPPELIJK VISSERIJBELEID

Het derde element van de aan gang zijnde stille revolutie met name het tot stand komen van een gemeenschappelijk visserijbeleid in de E.E.G. kan van toenemend belang worden in het licht van beide voorgaande.

Totnogtoe was het voornaamste gevolg van het Verdrag van Rome, dat voor de visserijproducten een West-Europese markt zonder kunstmatige handelsbelemmeringen tot stand kwam. Verlost van de compartimentering die de nationale grenzen vormden, konden de onderscheiden havens op het vlak van de bevoorrading van het hinterland hun natuurlijke rol gaan spelen. Het gevolg hiervan was dat de distributie heel wat soepeler ging verlopen, waardoor de prijzen in alle havens zich op elkaar gingen afstellen, en vooral dat de hinderlijke prijsverschommelingen, die vroeger zo karakteristiek waren in onze vismijnen, in belangrijke mate afgevlakt werden. Het is verder waarschijnlijk dat een en ander, in een niet onbelangrijke mate, mede aan de grond ligt van de stijgende evolutie der afzetprijzen zoals hoger beschreven.

Het gehele, vrij ingewikkelde, mechanisme van de marktregeling zoals beschreven in verordening 2142/70 heeft daarbij, totnogtoe, zeer weinig op het marktgebeuren ingewerkt. Indien alles blijft evolueren had men evengoed het Verdrag van Rome eenvoudigweg kunnen toepassen zonder speciaal marktbeleid ten behoeve van de zeevisserij.

Anders ligt het voor het sturktuurbeleid.

Het sturktuurbeleid voor de zeevisserij binnen de gemeenschap wordt geregeld door verordening nr. 2141/70.

Het doel van deze verordening wordt beschreven in Art. 1 en het is van belang dit hier aan te halen: „Ten einde te bevorderen dat de visserijsector zich binnen het algemeen raam van de economie harmonisch en evenwichtig ontwikkelt en dat de biologische rijkdommen van de

(Vervolg blz. 19)

Wie bijzondere prestaties eist, merkt pas goed wat Stork-Werkspoor dieselmotoren waard zijn.

F240, viertakt, 820-1500 pk	750	1000	omw/ min
gemiddelde effectieve druk	13,6	11,7	kg/cm ²
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.

(7585V)

zee rationeel worden geëxploiteerd".

Het valt onmiddellijk op dat hier, kort samengevat, de uiteindelijke doelstellingen van het hogervermelde „fisheries management" worden opgesomd.

Drie groepen van maatregelen worden in het kader van dit gemeenschappelijk beleid vooropgesteld.

Eerst en vooral worden de gedeelten van de zee waarover ieder der lidstaten soevereine of jurisdictionele macht heeft gemeenschappelijk gemaakt, d.w.z. dat de voorbehouden visserijzones der onderscheiden staten moeten opengesteld worden voor de schepen van de partnerlanden.

Van overwegend belang is dit momenteel nog niet, gezien deze zones naargelang de Lid-Statens schommelen tussen 3 en 12 mijl breedte. Wanneer echter, zoals hoger reeds gezegd, op internationaal vlak een uitbreiding tot op verscheidene tientallen mijlen, en misschien zelfs tot 200 mijl zou onder ogen moeten genomen worden, dan zou onze visserij haar normaal voortbestaan hoofdzakelijk aan dit principe, dat in het gemeenschappelijk EEG-beleid werd ingeschreven, te danken hebben.

Ten tweede wordt bepaald dat, indien in dit gedeelte van de zee dat onder de soevereiniteit of de jurisdictie der Lid-Statens valt gevaar voor overbevissing ontstaat, gemeenschappelijke maatregelen ter bestrijding van dit gevaar kunnen genomen worden.

Hier geldt weer dezelfde opmerking. Zolang het gaat over zones van slechts enkele mijlen breed kan hier geen sprake zijn van een breed opgevat en diep ingrijpend beleid. Krijgen deze zones echter, in gevolg de evolutie tijdens de eerstvolgende internationale Zeerechtconferentie een belangrijke uitgestrektheid, dan bekomt ook dit aspect van het gemeenschappelijk visserijbeleid een groter belang.

Moest, wat sommige voorstellen, de eigen visserijzone van de kuststaat op 200 mijl gebracht worden dan zouden omzeggens de hele Noordzee, de Ierse Zee, het Kanaal, de Golf van Biskaye, het gedeelte van de Oceaan ten Westen en ten Noord-Westen van Ierland en Schotland binnen het rechtsgebied van de E.E.G. vallen, waar dus alleen EEG-schepen zouden mogen vissen, en waar de gemeenschap regels zou kunnen stellen ter bescherming van de visrijdommen.

Er is echter meer. De derde groep van maatregelen behandelt de overheidssteun aan de visserijsector, zowel de financiële steun die de Lid-Statens individueel mogen verlenen als de maatregelen die gemeenschappelijk zullen worden getroffen.

Als één der doeleinden dat dergelijke steun ten grondslag moeten liggen, geeft Art. 10 van vermoede verordening op: „toeneming van de produktiviteit door een aan de technische vooruitgang aangepaste herstructurering van de vissersvloot...".

Op aandringen van de Belgische en enkele andere delegaties werd tijdens de voorbereidende bespreking verduidelijkt dat door „produktiviteit" wel degelijk „rentabiliteit" werd verstaan.

Eén der voornaamste factoren die de rentabiliteit van een vissersvaartuig beïnvloeden is wel het rendement van de visgronden. Een behoorlijke dichtheid van de stapel op visgronden die op een aanvaardbare afstand van de havens gelegen zijn, hebben normaal tot gevolg dat de produktieprijs van de vis laag genoeg is om een gemakkelijke afzet op de markten met een voldoende winstmarge voor de reder en de bemanning van het schip te garanderen.

Wanneer daarentegen de stocks in zoverre overbevist zijn dat de schepen hier en derwaarts moeten gaan zoeken, nieuwe en steeds verder van huis gelegen visgronden moeten gaan exploreren, waarbij dan steeds maar grotere, snellere schepen met zwaardere motoren en steeds maar efficiënter vistuig en apparatuur moeten in actie gesteld worden, dan mogen de afzetprijzen nog zo de hoogte ingaan, de investerings- en exploitatiekosten zullen steeds vlugger toenemen, en alle kans op een behoorlijke rentabiliteit gaat verloren.

Ook deze stelling is niet zomaar louter theoretisch, maar werd in het verleden herhaaldelijk door de feiten bewezen.

Het spreekt dus vanzelf dat het nastreven van de „produktiviteit", d.w.z. de rentabiliteit van de vloot in zich houdt dat men eerst en vooral er voor moet zorgen dat het rendement der visgronden optimaal blijft. Dit betekent meteen dat men in het kader van de Gemeenschap moet zorgen dat het visserijvermogen van de vloot niet hoger zou komen te liggen dan de „maximum sustainable yield" van de visgronden. Door „maximum sustainable yield" verstaan de biologen de grootste hoeveelheid vis die jaarlijks van een bepaalde vispopulatie mag weggenomen worden zonder dat de getalsterkte van de populatie zo sterk aangetast wordt dat in de daaropvolgende jaren de vooropgesteld hoeveelheid gevaar zou lopen niet meer geogost te kunnen worden.

Het begrip „rentabiliteit" houdt nog meer in, met name de vereiste dat deze „maximum sustainable yield" zou gevangen worden door een vloot van schepen die de nodige karakteristieken hebben om uit deze vangst het grootste profijt te trekken zowel met het oog op het rendement van het geïnvesteerde kapitaal, als in verband met de beloning van de gepresteerde arbeid. Studies op de rentabiliteit der vaartuigen hebben inderdaad uitgewezen dat deze sterk gecorreleerd is met een juiste aanpassing van de scheeps-eigenschappen en karakteristieken aan de bevisse gronden en visstocks.

Er is tenslotte nog een derde aspect aan het begrip rentabiliteit, een aspect dat verband houdt met het speciale karakter van de zeevisserij die in feite behoort tot het aloude domein van de jachteconomie, met name het grote belang van de menselijke faktor. Inderdaad, de visgronden mogen nog zo rijk zijn, de schepen die de vloot samenstellen nog

zo rationeel aangepast aan de plaatselijke omstandigheden, indien er niet voldoende mensen zijn die wensen het (toch vrij zware beroep van visser uit te oefenen en die er de nodige bekwaamheid toe hebben, dan blijft een renderende visserij onmogelijk. De ervaring in sommige ontwikkelingslanden heeft dit overigens bevestigd.

Een rationeel opgevat structuurbeleid moet dus terdege rekening houden met de noodzaak het nationale patrimonium van ieder der lidstaten op het vlak van de bestaande vissersbevolkingen met hun tradities en historisch gegroeide bekwaamheden, te bewaren, en de jongeren uit deze bevolking tot het beroep aan te trekken. Daarenboven vergt een moderne visserij steeds meer uitgebreide kennis, zodat niet alleen de beste elementen maar de visserij moeten getrokken worden, maar ook hun vakopleiding op d splits gedreven. Men kan in dit verband denken ondermeer aan een goed opgevat onderwijsbeleid, aan initiatieven zoals ons „Fonds voor Scheepsjongens" enz. Men moet echter ook bij het financiële beleid in verband met de aanmoediging en de steun aan het bouwen van nieuwe schepen en het moderniseren der vloot denken aan het aantrekken van jonge succesvolle vissers tot de groep der scheepseigenaars.

Het spreekt vanzelf dat een dergelijk ver doorgedreven en planmatig opgevat reeks maatregelen, die dan ook werkelijk de naam „fisheries management" zou verdienen, niet meer behoort tot de mogelijkheden van één of meer afzonderlijke regeringen. Zelfs de Noord-Oost Atlantische Visserijcommissie, gesteund op het wetenschappelijk werk van de Internationale Raad van Kopenhagen heeft een te zwakke structuur en beschikt niet over middelen die helemaal toekeikend zijn om een dergelijk wijs opgevat plan te verwezenlijken. Alleen de E.E.G. zou, indien het zeegebied waarover haar lidstaten jurisdictie krijgen uitgebreid genoeg is, een dergelijke taak op zich kunnen nemen. Zelfs van nu af kan ze, zoals hierboven reeds gezegd door haar gemeenschappelijk structuurbeleid een zeer belangrijke stap in die richting doen.

De Commissie heeft terzake reeds enkele ontwerp-verordeningen in voorbereiding, hetzij om een werkelijk gemeenschappelijk beleid tot stand te brengen, hetzij om de onderscheiden nationale beleiden op elkaar af te stemmen. Een gedeelte van de hiervoor opgesomde ideeën zijn hierin reeds vervat, andere nog niet. Tijdens de bespreking zal België zeker niet nalaten te vruchten de teksten aan deze visie aan te passen.

x x x

Uit het voorgaande komt duidelijk naar voor in hoeverre de aan gang zijnde evolutie op de structuur en de fysionomie van het visserijbedrijf zal kunnen inwerken. Indien alles verloopt zoals kan voorzien worden dan zou de zeevisserij van 1980, of zelfs nog vroeger er helemaal anders kunnen uitzien dan deze van 1955, ook al zou een oppervlakkig waarnemer weinig verschil merken bij de schepen of de vissers zelf die nog steeds hun harde labour op praktisch dezelfde wijze zouden doen.

Maar wat we zullen meegemaakt hebben, is de overgang van een visserij in de open, vrije zee, en op tamelijk losse wijze geadministereerd door een veelheid van eng-nationale beleiden, naar een visserij in een soort „Mare nostrum" onderworpen aan de jurisdictie van de Staten der Gemeenschap, en ditmaal vrij streng geadministereerd in het brede kader van een gemeenschappelijk „fisheries management".

VERANDERINGEN IN DE OFFICIËLE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN MEI 1974

NIEUW VAARTUIG

B.5 — O.P.A.E. — „DRAKKAR" — BT. 210,76 — NT. 73,21 — Bouwjaar 1957 — werf 60 — Staal — Motor Nordberg — 690 PK — Nr. 3034 — bouwjaar 1957. Eigendom : CREVITS Louis, CREVITS André en CREVITS Eddy, Zeebruggeaan, 103 8380 Lissewege-Brugge 5, tel. 54833.
Navigatie-instrumenten : 2 RF — 2 R — DN — DNP — 2 US — VHF. Zeebrief : 8-5-1974.

AFSTELLEN MOTOR :

Z.421 „CONCORDIA" — eigendom : Wwe VANDIERENDONCK Leon-DEWAELE, Rederskaai 21, 8380 Zeebrugge-Brugge 5; VANDIERENDONCK Cons'ant, Edegemstraat 181, 2000 Antwerpen; VANDIERENDONCK René, Hoorn 7, 8350 Moerkerke; CUVELIER Roger - VANDIERENDONCK, Steenweg op Gistel 202, 8202 Varsenare; VANDIERENDONCK Louis - VANDIERENDONCK, Ter Kamerstraat 188, 1180 Brussel.

WIJZIGINGEN NAVIGATIE-INSTRUMENTEN :

N.40 : VHF bijvoegen — RG schrappen.
N.41 : VHF bijvoegen — DF en RG schrappen.
N.349 : DN en OP schrappen.

RADAR BIJVOEGEN :

Z.34 — Z.38 — Z.184 — Z.257 — Z.348 — Z.400 — Z.402 — Z.421 — Z.435 — Z.442 — Z.452 — Z.468 — Z.471 — Z.472 — Z.473 — Z.477 — Z.500 — Z.516 — Z.537 — Z.550 — Z.551 — Z.560 — Z.570 — Z.573 — Z.575 — Z.580 — Z.581 — Z.596 — Z.598 — Z.600 — Z.603 —

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een eenzijdig bevoorradete markt waar kabeljauw en gul het grote woord voerden. Kabeljauw en gul aangevoerd door 9 in span vissende koppels die dus voor een behoorlijke vangst zorgden. In totaal los-

VOOR MEER TREKKRACHT

ten zij immers ruim 5.500 bennen op een totaal van bijna 7.900 bennen. Van de andere visgronden was het dus weer niet veel zaaks. Van IJsland zeker niet want van die visgrond kwam maar één schip verkopen. De vangst bestond uit bijna 600 bennen het grootste gedeelte koolvis en gul. Meer rode zeebaars dan verleden week, de prijs ervoor bleef toch hoog en lag bij de 37 fr. Voor schelvis werd tot 55 fr. gegeven en schotse schol kreeg tot 27 fr.

De kabeljauwprijs was de ganse week goed met de hoogste prijzen toch wel op de maandagmarkt. Voor de schepen die de volgende dagen verkochten werd het zeker geen fiasco al zag men ongaarne de kabeljauwprijs met 8 tot 10 fr. verminderen. Een groot gedeelte van de schuld ligt hiervan bij de reders die te laat hun schepen en vangsten opgeven. De handel weet niet waaraan zich te houden en geeft de ene dag dan ook prijzen die boven het normale liggen. De andere dagen bij min of meer onverwacht grote aanvoeren gaan die prijzen dan vanzelfsprekend dalen. Een beter overzicht van de aanvoer zou die grote prijsschommelingen zeker gedeeltelijk uitschakelen.

Kabeljauw en gul bleven dus vlot verkopen en haalden renderende prijzen. Dit maakte het onder meer mogelijk dat de O.306/N.706 het maandag tot een rekord-opbrengst brachten: 2.007.850 fr.

Voor wat de kanaalschepen betreft moeten we zeggen dat ze weinig talrijk waren. Drie vangsten voor de ganse week en dat leverde bijna 480 B. vis en 300 kg tong op. Dat was trouwens de totale aanvoer van tong deze week. Het is dan ook niet te verwonderen dat die tongen tot 155 fr. het kg kregen. Grote tarbot zien we ook weer niet meer in de markt, alleen wat middenslag en kleine sortering geraakt nog in de afslag. Platvis is bijna even schaars geworden als tarbot, vandaar prijzen die opliepen tot 40 fr. het kg. Platjes kregen dinsdag zelfs tot bij de 30 fr. Voor de roggen werden dan ook weer topprijzen betaald. Rog was

trouwens alleen maandag nog enigszins op de markt te zien. Dinsdag bleken de roggen opeens verdwenen dit tot ongenoegen van sommige handelaars die achter het net visten. We kunnen ons voorstellen dat het niet prettig is wanneer men eerst denkt het nodige te zullen kunnen kopen en wanneer men dan aan die bepaalde beurt komt, te moeten vaststellen dat hetgeen men dacht te kopen verdwenen is. Reeds meer dan 1 handelaar kwam op die manier al bedrogen uit. We kunnen deze week dus als besluit nemen dat er weer veel te weinig vis op de markt was, vooral dan maandag en dinsdag. De aanvoer was uitermate eenzijdig en dat zal, afgaand op de beweringen van meerdere reders die nog niet in span vissen, binnenkort nog ver-

EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

ergeren. De vangsten op de andere visgronden zijn niet langer winstgevend, nog meer schepen gaan dan ook de spanvisserij bedrijven.

DUURDERE GARNAAL

Tijdens de afgelopen week kenden garnaalprijzen nogal sterke schommelingen. Deze werden zeker in de hand gewerkt door de nogal onregelmatige aanvoer van deze laatste week. Nogal veel wind waardoor een regelmatige visserij op sommige dagen niet mogelijk was beperkte die aanvoer tot minder dan 1.000 kg. op zaterdag en maandag. Toch in totaal nog 6.012 kg. en een opbrengst die 472.145 fr. bedroeg. De hoogste prijzen kregen we zaterdag nadat vrijdag helemaal geen garnaal was aangevoerd geworden. Toen liep die prijs op tot 110 fr. Gemiddeld voor de ganse week toch weer 78 fr. het kg. wat zeker renderend is bij een aanvoer die toch nog altijd stukken groter blijft dan verleden jaar. Al is het dan wel zo dat nog steeds grote verschillen in vangst moeten worden vastgesteld per schip, toch zal het uiteindelijk wel zo zijn dat iedereen in de garnaalvisserij momenteel goed aan de kost komt. Iets wat overigens maar billijk is.

NOG MINDER IJSLANDVIS

Amper 600 bennen vis van IJsland deze week. Een vangst maandag die voornamelijk koolvis bevatte. Die koolvis kreeg wel een gunstige prijs die zelfs meestal boven de 1.000 fr. per ben lag. Voor kabeljauw werd weer de prijs van de laatste weken gegeven, rond de 30 fr. Schelvis was peperduur en kreeg tussen 35 en 56 fr., in tegenstelling met verleden week was de aanvoer van schelvis zeer klein. Leng was ook duur en haalde tot 1650 fr. de ben, schotse schol tot 1350 fr. en hondstong tot bij de 40 fr. De opbrengst 850.000 fr., viel nog mee.

KLEINE WESTVANGSTEN

Erg weinig schepen van de West, de vangsten waren meestal ook aan de kleine kant. Rariteiten als staart, koningsvis, wijting en totten werden echter zeer duur verkocht. Inderdaad, ook wijting en totten gaan stilaan tot de rariteiten behoren. Wanneer men 1000 fr. geeft voor kleine en tot 1700 fr. voor grote wijting, wanneer totten tot 30 fr. halen, dan kunnen we nog moeilijk spreken van volksvis. Staartvis kreeg van 85 tot 125 fr. het kg., rog van 40 tot 58 fr. en vlaswijting van 34 tot 37 fr. Haal

HODI STRAALBUIZEN ZALTBOMMEL

tel. 91-31-4180-2654

was ook erg weinig op de markt, ook voor deze soort tot 1700 fr. per ben. Hondshaai kreeg tot 1250 fr. en snar van 19 tot 26 fr. De opbrengsten vielen dan ook meestal onverwacht gunstig uit.

DOOP VAN DE Z.162

Het is heden zaterdag dat te 14.30 uur in de Zeebrugse haven de doop plaats heeft van de Z.162 «Van Dyck», gebouwd op de werf van Leon Degraeve voor rekening van reder Leon Gheselle en zoon Robert.

We komen hierop in ons volgend nummer terug.

AAN HEN DIE VAN DE N.M.K. NIJVERHEID GELD LEENDEN

Maar al te dikwijls worden door reders schepen verkocht, niettegenstaande ze geld leenden aan de N.M.K.N. zonder deze vooraf te verwittigen of de toelating te vragen vooral wanneer het gaat over een PVBA.

Zo hebben we deze week het geval van reders die hun PVBA voor de notaris likwideren en hun schip verkochten vooraleer de toelating te hebben gevraagd de nog bestaande schuld op de nieuwe eigenaar te mogen overlaten.

Gevolg: de vroegere eigenaars blijven steeds verantwoordelijk voor die schuld en kan de verkoopakte niet erkend worden.

Zelfs veel boekhouders vervullen niet de strikt nodige formaliteiten.

We raden de reders aan eerst bij de bevoegde diensten van het N.M.K.N. om raad te vragen.

Er is een afdeling te Brugge waar men zeker volgraag inlichtingen zal verstrekken.

ALGEMENE VERGADERING „HULP IN NOOD” EN „HAND IN HAND” ZEEBRUGGE

Het is heden vrijdag 14 juli dat te 18 uur de algemene vergadering plaats grijpt voor de reders van de Oostkust die in Hulp in Nood zijn. Op deze vergadering zal overgegaan worden tot de uitbetaling van het totaal voorbehoudingsfonds aan de leden die hun bedrijf stilgelegd hebben en van dat van de 1966 voor de leden die nog steeds schepen uitbaten.

Daarna en wel te 19 uur heeft de statutaire algemene vergadering plaats van de beroepsredersvereniging Hand in Hand Zeebrugge, waarop een overzicht van de werking zal gegeven worden en een uiteenzetting van de wijze waarop de Rederscentrale voorheen en in de toekomst punten zal geven inzake beschermingskledij en andere belangrijke aangelegenheden.

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
Tel. 04180 - 2654

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

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

(5723V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

7-6	5	57.750	1.705.150			
10-6	11	144.750	4.809.590			
11-6	6	64.250	1.959.190			
12-6	10	133.850	3.964.760			
	32	400.600	12.438.690			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

5-6	15	1.344	106.559	69.—	84.—	
6-6	8	1.143	88.897	69.—	89.—	
8-6	7	660	64.887	84.—	110.—	
9-6	5	230	22.540			98.—
10-6	6	747	62.703	78.—	90.—	
11-6	17	1.888	126.559	52.—	77.—	
	58	6.012	472.145	52.—	110.—	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

6-6	7	53.393	1.689.780			31,34
7-6	12	65.059	2.193.880			33,46
10-6	13	71.935	3.217.068			44,51
11-6	6	34.900	1.320.535			37,83

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

6-6	28	3.712	308.334	56.—	115.—	
7-6	1	94	9.874	87.—	119.—	
10-6	33	10.845	593.662	35.—	97.—	
11-6	35	8.000	476.163	42.—	88.—	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

8-6	5	500	45.915	90.—	96.—	
10-6	5	326	27.279	79.—	93.—	
11-6	4	376	25.551	61.—	80.—	
12-6	1	130	10.639	81.—	83.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

10-6	6	10.520	413.824			
12-6	8	12.357	532.018			

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 6 JUNI 1974

O.232, Noordzee
O.94, Noordzee
O.120, West

N.720, West
O.81, Witte Zee

MAANDAG 10 JUNI 1974

O.141, Noordzee
O.369, Noordzee
N.719, Noordzee
N.705, Noordzee
O.224, Noord

VRIJDAG 7 JUNI 1974

O.282, IJsland
O.206, Noordzee
O.275, Noordzee
O.159, Noord
O.66, Noord
O.229, Noord
O.114, Kanaal
O.72, Kanaal
N.591, West
O.217, Noop Head

DINSDAG 11 JUNI 1974

O.216, Kanaal
N.736, West
N.715, West

WOENSDAG 12 JUNI 1974

O.231, Noordzee
O.239, Noordzee
O.128, Kanaal
O.192, West
N.41, West
O.69, West

ZATERDAG 8 JUNI 1974

N.708, Noordzee
N.709, Noordzee
Z.34, Kanaal
O.182, Kanaal

BERICHTEN VAN DE REDERSCENTRALE

OFFERTES VOOR AFNAME VAN OPGEHOUDEN VIS BESTEMD VOOR DIERENVOEDING

De kandidaat-afnemers voor opgehouden vis bestemd voor diervoeding in binnen- of buitenland worden ervan verwittigd dat zij hun offertes voor het derde trimester 1974 op het secretariaat van de Rederscentrale, H. Baelskaai 25, Oostende, kunnen indienen tot woensdag 26 juni 1974 te 17 uur.

De nodige inlichtingen en formulieren kunnen op het secretariaat van de Rederscentrale worden bekomen.

HET BESTUUR

OOSTENDE

VRIJDAG 7-6-1974

NOORDZEE
O.141-369 14 465 — 730.950
N.705-719 12 430 — 667.830

NOORD
O.243 14 260 — 295.510

MAANDAG 10-6-1974

IJSLAND
O.334 18 550 — 851.110

NOORDZEE
O.231-239 11 500 — 774.670
O.306-N.706 11 1160 — 2.007.850

NOORD
O.69 10 100 — 139.810

KANAAL
O.151 17 140 — 226.510
O.128 17 165 250 309.820

WEST
N.736 6 90 — 186.280
O.192 6 70 — 124.400
N.41 9 120 — 176.510

DINSDAG 11-6-1974

NOORDZEE
O.135-309 12 630 — 1.020.310

NOORD
O.284 10 220 — 302.610
O.123 8 210 — 293.780
O.274 8 150 — 214.460

WEST
O.172 7 75 — 116.940

WOENSDAG 12-6-1974

NOORDZEE
O.279-Z.597 14 660 — 968.780
O.35-Z.38 14 730 — 1.011.070
O.312-Z.452 12 560 — 821.830

KANAAL
O.118 14 170 — 227.380
O.82 8 20 350 93.420

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 6-6-1974

Z.24 5 15 — 37.730
Z.497 9 50 900 193.660
Z.512 6 40 200 132.350
Z.581-B.604 11 600 — 1.084.110
Z.580 5 50 200 91.630
Z.484 8 110 250 150.780

VRIJDAG 7-6-1974

Z.459 5 25 100 65.240
Z.408 7 65 300 213.580
Z.25 8 25 400 109.400
Z.578 8 30 200 140.750
Z.570 7 30 400 88.240
Z.582 9 65 — 186.630
Z.402 10 60 — 211.280
Z.547 8 60 400 154.430
Z.492 8 30 500 193.560
Z.435-175 12 400 — 612.140
Z.519 150 — 218.630

MAANDAG 10-6-1974

Z.589 9 80 1000 248.787
O.185 16 110 1400 311.058
Z.518 6 150 500 282.780
Z.465 15 110 1200 307.637
Z.176 12 60 450 211.820
Z.418 18 200 1500 398.536
Z.576 15 120 1200 302.810
Z.596 13 80 600 241.960
Z.525 10 50 700 193.100
Z.348 12 100 — 132.950
Z.430 10 30 — 75.760
Z.600 11 65 — 212.000
Z.429 11 60 1200 297.970

DINSDAG 11-6-1974

Z.564 8 65 700 181.190
Z.559 11 130 — 331.745
Z.431 10 140 500 320.670

Z.533 12 55 100 179.880
Z.460 10 70 — 172.890
Z.46 70 — 134.160

WOENSDAG 12-6-1974

Z.574 13 80 400 238.490
Z.424 13 80 400 222.050
Z.516 11 70 300 202.250
Z.568 11 80 250 158.370
Z.603 11 70 — 137.620
Z.462 17 170 1000 425.813
Z.427 11 175 — 177.420

NIEUWPOORT

MAANDAG 10 JUNI 1974

N.761 77.278 N.762 54.940
N.715 141.964 N.765 62.049
N.730 64.976 N.788 12.617

Zes vaartuigen op de markt, met vangsten langs de «gullekant», andere met mindere vissoorten, maar met tongen! In één woord kunnen we schrijven: «goed» verkocht!! De tongen van 106 tot 170 fr. de kg., zelfs de kleinste kregen 115 en 120 fr.! Tarbot, de grootste, kregen 160 fr. de kg. Middenslag 120. Grieten en andere varia, zoals zonnevis en staarten, kregen rond de 100 fr.! Kabeljauw van 2.500 tot 2.650 fr. de benne. De grootste gullen 2.300, middenslag 1.700 en de voorkeine 1.520 fr. Weinig platvis welke 2.000 fr. de benne kreeg voor grote en drielingen en iets minder voor de visjes: 1.900 fr.! Grote wijting liep op tot 1.680 fr., de kleine 1.100. Dat de kwaliteit, vooral bij wijting, van groot belang is, moet zeker niet gezegd worden. Enkele bennen roggen werden gekocht aan 2.400 en 2.280, dit voor moers en tilten. Rogsoorten waren er slechts in kleine hoeveelheden, speerhaaien kregen ook 1.480 fr. Dus een «goede» en vaste markt!

WOENSDAG 12 JUNI 1974

Vangsten van de West, en twee kustvissers losten samen 12.360 kg. Het betrof dus vangsten met tongen, gullen en andere variatie. De tongen werden verkocht aan 113 fr. voor de grootste tot 180 fr. voor de 4de. De kleinste soort kreeg nog van 120 à 135 fr. de kg. (135 fr., kustvisserij, en kleine hoeveelheden!). Tarbot kreeg er nog een schepje bij, en er werd tot 175 fr. de kg. gegeven voor de grote, terwijl de middenslag 140 fr. besomde. Grieten, zonnevis, staarten, kregen ook hun deel van de koek! Platvis, waarvan terug weinig op de markt, kregen 35 en 40 fr. de kg., zelfs kleine platjes van 1.900 tot 2.100 fr. de benne! Grote wijting werd gemiddeld aan 1.400 en 1.500 fr. de benne, kleine rond de 800 fr. Roggen: moers 2.250, tilten 2.000. Rode soldaten, slechts enkele bennen op de markt, kregen 50 fr. de kg. of 2.500 fr., middenslag 40 fr. of 2.000 fr. de benne. Speerhaaien: 1.500 fr.

De garnaalvissers hadden dus weer af te rekenen met «bries» weder en konden slechts 4 dagen vissen. De prijs bleef dan ook aan de hoge kant, slechts dinsdag was de prijs gemiddeld 70 fr., de andere dagen van 80 à 95 fr.!

N.345 99.570 N.762 17.590
N.346 94.226 N.36 51.519
N.752 132.340 N.590 108.735
N.788 20.722 N.805 7.316

REDERS,

LEEST

HET VISSERIJBLAD

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis	10-6-1974	52.—55.40
Groot	.....	40.—46.60
Middel	.....	36.—
Klein	.....	31.—35.20
Kabeljauw	.....	27.—29.60
Gul	.....	.....
Wijting	.....	.....
Schaat	.....	.....
Zeebaars	.....	36.40-37.—
Leng	.....	32.—34.40
Schartong	.....	14.40-25.20
Heilbot	.....	96.—105.4
Koolvis	.....	20.40-23.60
Hondstong	.....	41.—
Zeeewolf	.....	.....
Staart	.....	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	10-6-1974	11-6-1974	12-6-1974
Lappen	121,6,—	.....	121,—
Grote	138,—	.....	139,8,—
3/4	152,6,—	.....	160,6,—
Blok	155,—	.....	171,4,—
voor-kleine	146,—	.....	153,5,—
kleine	.....	.....	149,2,—
slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Soorten	10-6-1974	11-6-1974	12-6-1974
grote	112 -112	120 -124	122 -128
blok	125 -133	133 -138	132 -138
fruit	141 -155	150 -156	152 -158
schone kleine	140 -153	160 -165	161 -165
kleine	144 -152	150 -158	140 -145
tout petit	130 -142	140 -149	130 -140
slips	108 -120	120 -128	120 -124

Nieuwpoort

Soorten	10-6-1974	11-6-1974	12-6-1974
Tong I	108,—	.....	112 -120
Tong II	140,—	.....	132 -137
Tong III	159,—	.....	165 -170
Tong IV	167,—	.....	171 -179
Tong V	152,—	.....	155 -165
Kleine	120,—	.....	120 -130

PLADIJS

Oostende

Soorten	10-6-1974	11-6-1974	12-6-1974
Grote	25,—	.....	29,60,—
grote iek	30,—	33,—	30,80,—
kleine iek	32,—	.....	36,—
derde slag	.....	37,—	.....
platjes	22,60,—	29,—40,—	.....

Zeebrugge

Soorten	10-6-1974	11-6-1974	12-6-1974
I	18,—22,—	20,—24,—	20,—24,—
II	19,—24,—	22,—26,—	24,—29,—
III	22,—27,—	25,—29,—	19,—28,—
V	18,—27,—	27,—30,—	17,—29,—
IV	10,—18,—	17,—19,—	16,—18,—

Nieuwpoort

Soorten	10-6-1974	11-6-1974	12-6-1974
Moelen	40,—	.....	32,—
grote pladijs	41,—	.....	40,—
drielingen	38,—	.....	40,—
platjes	.....	.....	.....

VRAGEN VAN PARLEMENTAIRES

DE TOESTAND VAN DE VISSERSHAVEN VAN ZEEBRUGGE

Naar aanleiding van de artikels in ons blad verschenen heeft volksvertegenwoordiger Fern. Vandamme over de vissershaven van Zeebrugge, hiernavolgende vraag gesteld :

De vissershaven van Zeebrugge.

Welke initiatieven neemt uw departement ten voordele van de vissershaven van Zeebrugge, in verband met de toegankelijkheid, de diepgang, de aanlegplaatsen, de noodzakelijke voorzieningen voor herstel van schepen ?

Antwoord :

Voor de vissershaven van Zeebrugge worden zeer belangrijke uitbreidings- en verbeteringswerken bestudeerd. Ik citeer :

1. Twee kaaimuren van elk 75 m. lengte, alsook een aanlegsteiger van 125 m., met aanlegmogelijkheden op beide zijden, op het oostelijk uiteinde van het Prins Albertdok. Deze nieuwe werken zullen diep genoeg gefundeerd worden om nadien de verdieping van het dok van (Z - 3,50) tot (Z - 5,00) mogelijk te maken.

Aldus zal op de bestaande aanleglengte van 1.200 str. m van de huidige vissershaven een bijkomende lengte van 400 str. m. aan diep water, beschikbaar komen.

Deze werken echter pas worden aangevangen als de huidige werken van de nieuwe zeeluis, alsook van de toegangsmuren ver genoeg gevorderd zullen zijn.

2. De versterking van de bestaande muren in dit zelfde dok, ten einde er overal tot deze verdieping van (Z - 3,50) tot (Z - 5,00) te kunnen overgaan.

3. De versterking van de beschouwing van de toegangsmonding

tot de vissershaven, om aldaar eveneens tot dezelfde bodemverlaging over te gaan.

4. Een slipway voor vissersvaartuigen tot 500 ton met bijhorende afzetinrichting. De bestaande kielbank kan alleen maar verder gebruikt worden voor het klein onderhoud van de vaartuigen ; het groot onderhoud en de nieuwbouw moeten uitgevoerd worden buiten de bestaande visserskom op een speciaal uit te rusten terrein.

5. De definitieve opschikking van de huidige voorlopige wijk van scheepsherstellingswerken.

Draagbare portofoons

Volksvertegenwoordiger Fern. Vandamme kreeg na zes maanden hiernavolgend antwoord :

Brussel 7-6-1974 :

Als gevolg aan uw brief nr. 2823 van 3 december 1973 heb ik de eer U mede te delen dat nogmaals 'n onderzoek naar de werking van de portofoons te Zeebrugge werd ingesteld.

Uit de resultaten van dit onderzoek is gebleken dat, alhoewel niet onmiddellijk noodzakelijk, een verandering van de portofoons in de nabije toekomst toch dient weerhouden, zowel om de betrouwbaarheid van de toestellen in alle omstandigheden te waarborgen als wat betreft het gemak van werken voor het personeel (gewicht en omvang van de toestellen).

Met dit doel heb ik mijn Administratie opdracht gegeven om de begroting 1975 de nodige kredieten te voorzien voor de aankoop van nieuwe toestellen.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 14 JUNI IJSLAND

O.316 met 1.000 b. t.t.z. 800 b. kabeljauw en gullen, 200 b. koolvis, 25 b. schelvis en totten, 75 b. rode bonen.

NOORDZEE

O.127 met O.303 : 800 b. t.t.z. 770 b. kabeljauw en gullen, 30 b. grondvis.

KANAAL

Z.502 met 100 b vis en 1600 kg. tong.

Z.254 met 70 bennen vis en 1500 kg. tong.

MAANDAG 17 JUNI IJSLAND

O.288 met 900 b. t.t.z. 600 b. kabeljauw en gullen, 50 b. koolvis, 150 b. bonen, 200 b. varia.

O.318 met 800 b., t.t.z. 500 b. kabeljauw en gullen, 150 b. koolvis, 75 b. bonen, 25 b. lengen en 50 b. varia.

KANAAL

O.37, O.134, O.181 met 50 b. vis en 1500 kg tong.

WEST : N.40, N.752, N.591

NOORD : O.26

DINSDAG 18 JUNI

KANAAL : O.198.

NOORDZEE : O.232, O.94.

WEST : O.120, N.720.

NOORD : O.159

WOENSDAG 19 JUNI

KANAAL : Z.499

NOORDZEE : O.206 met O.275

NOORD : O.229, O.66

WEST : N.736, N.715.

NIEUWE VISSERSVAARTUIGEN TE ZEEBRUGGE

Op de scheepswerf De Graeve te Zeebrugge is men van plan een hele reeks grote eenheden van een bijzonder type te bouwen voor onze vissersvloot. Een hiervan ligt al te water en wordt tijdens het komende week-end gedoopt, nl. de Z.162 « Van Dijk », een schip van 34 meter lang. Een gelijkaardig schip wordt nu gebouwd voor de Rederij Neyts-Claeys uit Heist, nl. de Z.27 Mercurius. De tewaterlating is voorzien voor augustus a.s. Een ander gelijkaardig type waarvan de uitvoering al in voormontage is, zal worden geleverd voor de PVBA Terra Nova uit Zeebrugge. Dit wordt de Z.99 Terra Nova, terwijl ook de Rederij Dobbelaere-Dhondt uit Zeebrugge bij dezelfde werf een bestelling heeft geplaatst voor de bouw van één dergelijke super-eenheid, die we een kombinatietreiler noemen. In dit vooruitzicht, willen we terloops de aandacht vestigen op het feit dat er voor dergelijke grote schepen momenteel moeilijkheden zijn wanneer deze eenheden de haven willen verlaten. Bij laag water en half laag water is de diepgang van de vissershaven onvoldoende om 't uitvaren toe te laten. Dit is momenteel het geval voor zowat 20 à 25 eenheden van de Zeebrugse vissersvloot. Meer diepgaander baggerwerken dringen zich dus op.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	
	10-6-1974	10-6-1974	11-6-1974	11-6-1974	12-6-1974	12-6-1974	10-6-1974	12-6-1974
Tarbot : groot (123)	140 -145	130 -150	152 —,—	120 -145	.....	140 -150	155 —,—	175 —,—
middeel (123)	120 —,—	80,—120	.....	60,—108	.....	65,—120	120 —,—	125 —,—
klein (123)	.....	60,—79,—	.....	40,—59,—	.....	40,—64,—	110 —,—	110 —,—
Griet : groot (123)	.....	80,—92,—	.....	90,—	.....	80,—90,—	100 —,—	100 —,—
middeel (123)	.....	60,—78,—	.....	80,—	.....	70,—79,—	100 —,—	100 —,—
klein (123)	.....	48,—59,—	.....	70,—	.....	50,—69,—	100 —,—	100 —,—
Schelvis : groot	.....	28,—33,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middeel	46,—	21,—26,—	47,—	.....	35,—	.....	.....	.....
klein	22,—34,—	16,—20,—	21,—27,—	.....	23,20-26,40	.....	.....	.....
Heek : groot	58,—63,—	.....	.....	.....	60,—	.....	.....	.....
middeel	35,40-49,—	9,—34,—	.....	.....	36,—44,20	.....	.....	.....
klein	17,—30,—	.....	14,—24,—	.....	25,80-29,60	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	32,80-35,—	.....	.....	.....	31,—	.....	.....	.....
Rog (1)	32,—54,60	.....	31,—47,—	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog (123)	59,—	.....	51,—	.....	58,—61,20	.....	.....	.....
Rog (23)	.....	40,—53,—	.....	50,—53,—	.....	55,—	47,—50,—	45,—
Tilten (23)	.....	40,—48,—	.....	40,—	.....	48,—	46,—	40,—
Scherpstaart (23)	.....	30,—39,—	.....	38,—42,—	.....	40,—52,—	42,—	43,—
Halve mans (23)	.....	31,—29,—	.....	36,—	.....	38,—	40,—	38,—
Teelt (2)	.....	25,—	.....	35,—	.....	35,—	.....	.....
Katrog (2)	.....	12,—19,—	.....	22,—	.....	12,—22,—	.....	.....
Kabeljauw	34,40-45,40	34,—38,—	29,—34,20	40,—48,—	29,20-30,80	40,—42,—	52,—	55,—60,—
Gul (groot)	.....	30,—36,—	.....	37,—40,—	.....	33,—40,—	46,—32,—	34,—48,—
Gul (middel)	26,—37,20	26,—34,—	25,—35,80	30,—38,—	23,—31,—	30,—36,—	46,—32,—	34,—48,—
Gul (klein)	.....	20,—24,—	.....	25,—28,—	.....	27,—29,—	.....	.....
Hozemondhamme	91,—125	.....	87,—130	.....	82,—122	.....	.....	.....
Wijting : groot	34,60,—	20,—26,—	33,40,—	18,—24,—	32,20,—	25,—28,—	34,—	30,—26,—
klein	23,—	10,—16,—	19,80,—	14,—16,—	16,—	15,—18,—	22,—	14,—
Schar	21,—	10,—15,—	18,60-27,—	14,—18,—	12,—16,40	15,—17,—	.....	.....
Steenschol	24,—58,60	24,—52,—	29,20-60,60	33,—64,—	22,—46,60	21,—47,—	17,—28,—	15,—28,—
Zeehaai	26,—31,40	.....	.....	20,—30,—	26,—30,—	.....	30,—	30,—
Hondshaai	21,—23,—	.....	23,40,—	.....	23,60,—	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreef	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreef	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	16,—	.....	20,—	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	15,—	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	15,—19,—	.....	14,—	.....	14,60,—	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	124 -124,6	.....	.....	.....
Koolvis	21,80-28,20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	33,60-36,—	.....	35,—36,—	.....	33,—35,80	.....	.....	.....
Zonnevis	60,—78,—	.....	80,—	.....	59,—67,40	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	90,—	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	70,—120	.....	.....	.....	66,—98,—	.....	.....
Schotse schol	.....	10,—28,—	.....	.....	.....	14,—34,—	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	15,—	.....	17,—	20,—	30,—
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	.....	.....	.....	18,—21,—	22,—	.....	35,—	35,—
Grauwe Poon (knorh.)	8,—12,—	10,—18,—	10,—	11,—	12,—	10,—	15,—	20,—
Rode Knorhaan	21,—35,20	15,—24,—	16,—29,—	8,—12,—	10,20-27,—	25,—28,—	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Langoesten (midden)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
(klein)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

N E D E R L A N D

VAN DAG TOT DAG

Visaanvoer te Den Helder

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 4 juni werd aangevoerd: -378 kisten kabeljauw, 309 kisten koolvis, 429 kisten schelvis, 817 kisten wijting, 2495 kisten schol, 136 kisten schar, 1013 kisten makreel, 8 kisten haring, 238 kisten diversen, 158 kisten tarbot en 18.370 kg tong.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg.: grote tong 7,22-6,60, grootmiddel tong 8,49-7,93, kleinmiddel tong 9,58-8,40, tong één 9,56-8,50, tong twee 8,92-7,41, tarbot 8,90-7,50, zalm 13,50 en heilbot 5,49.

Per 40 kg.: rode poon 76-24, steenbolk 56-42, krab 26-16, haai 67-40, tongschar 116-81, tarbot 291-150, griet 214-84, kabeljauw één 134-90, kabeljauw twee 128-94, kabeljauw drie 122-90, kabeljauw vier 118-86, kabeljauw vijf 112-76, blanke koolvis één 108, blanke koolvis twee 92-86, koolvis twee 67, koolvis drie 66-60, koolvis vier 59-56, schelvis één 98-92, schelvis twee 98-67, schelvis drie 96-71, schelvis vier 82-60, wijting drie 81-63, wijting vier 65, schol één 82-69, schol twee 92-70, schol drie 77-62, schol vier 71-55, haring drie 23, makreel één 32-22, makreel twee 23,80-17,60, makreel drie 17,60, schar 45-7,50, leng 94-78.

Aan de woensdagmarkt van 5 juni werd aangevoerd: 5 kisten kabeljauw, 36 kisten schelvis, 49 kisten wijting, 88 kisten schol, 38 kisten schar, 464 kisten makreel, 1053 kisten diversen, 1 kist tarbot en 70 kg tong.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg.: grote tong 7,28, grootmiddel tong 9,70-9,53, kleinmiddel tong 9,70-9,55, tong één 10,14-9,93, tong twee 8,54-8,45.

Per 40 kg.: Pilchards 19-16, haai 65, wijting drie 84-61, wijting vier 80-76, rode poon 102-73, bot 16-15, horsmakreel 10,50-7,20, schar 73-48, makreel twee 26,40-20, makreel drie 23,40-14,40, schol drie 114-110, schol vier 77-65, schelvis één el twee 90, schelvis drie eln vier 76, kabeljauw twee 200, kabeljauw vier 156-134, griet 120-116, tarbot 291-266.

De besommingen waren: VL 90 f 4.100, HD 46 f 4.100, VD 6 f 630, VD 25 f 1.600, YE 25 f 1.600, ZL 6 f 1.800, VD 9 en VD 115 f 3.700, VD 15 en VD 128 f 8.400, VD 53 en VD 180 f 8.200.

Aan de donderdagmarkt van 6 juni werd aangevoerd: 247 kg tong, 6 kisten tarbot en griet, 189 kisten kabeljauw, 83 kisten wijting, 106 kisten schol, 17 kisten schar, 40 kisten schelvis, 306 kisten makreel, 26 kisten pilchards, 1776 kisten varia.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg.: grote tong 7,81-7,20, grootmiddel tong 9,42-8,50, kleinmiddel tong 10,80-9,64, tong één 11,56-10,32, tong twee 9,48-9,04, tarbot 8,32-8,10, zalm 10,14-8,48.

Per 40 kg.: tarbot 304-192, griet 208-125, kabeljauw één 174, kabeljauw twee 214-138, kabeljauw drie 164-142, kabeljauw vier 148-132, kabeljauw vijf 142-132, schelvis drie 156-152, schelvis vier 100-94, schol één 92, schol twee 104, schol drie 112-76, makreel drie 24,60-17,60,

schar 80-51, pilchards 17-16, horsmakreel 9,50-6,50, haai 45, rode poon 120-94, bot 16-12.

De besommingen waren: SCH 256 f 3.500, VL 131 1.420, UK 233 11.600, 245 5.800, VD 6 550, 25 2.200, 46 4.800, YE 25 1.560, ZL 6 1.970, ED 28 + VD 115 2.700, 15 + 128 5.600, UK 18 + UK 115 10.500, 135 + 145 3.600, 200 + 234 4.700, VD 53 + VD 180 3.900.

Aan de vrijdagmarkt van 7 juni werd aangevoerd: 940 kg tong, 10 kisten tarbot en griet, 218 kisten kabeljauw, 1 kist koolvis, 56 kisten schelvis, 111 kisten wijting, 98 kisten schol, 15 kisten schar, 125 kisten makreel, 11 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg.: grote tong 9,10-8,31, grootmiddel tong 10,78-10,00, kleinmiddel tong 11,60-11,03, tong één 11,83-11,61, tong twee 10,55-10,31, tarbot 10,59-8,51.

Per 40 kg.: rode poon twee 134-86, rode poon drie 39, tarbot 339-215, griet 228-156, kabeljauw één 168-156, kabeljauw twee 204-166, kabeljauw drie 184-126, kabeljauw vier 174-122, kabeljauw vijf 148-124, koolvis drie 108-104, schol één 104-84, schol twee 154-88, schol drie 136-86, schol vier 120-86, wijting drie 110-66, makreel twee 36-25,20, makreel drie 23,60-16,60, schar 110-70, tongschar 128-120, steenbolk 76-71.

De besommingen waren: KW 87 f 6.500, OD 10 f 8.800, BR 7 3.700, BK 132 9.100, VD 89 9.700, UK 23 en U K48 5.900, UK 78 en UK 107 6.500.

Aan de maandagmarkt 10 juni, werd aangevoerd: 6.400 kg tong; 875 kisten tarbot en griet; 875 kisten kabeljauw; 40 kisten koolvis; vis 860 kisten schelvis; 528 kisten wijting; 2136 kisten schol; 130 kisten schar; 2 kisten haring; 393 kisten makreel en 134 kisten diversen.

Prijs in gulden:

Per 1 kg.: heilbot 9,83-6,56; tarbot 10,02-8,90; gr. tong 9,18-8,19; m. gr. tong 9,81-9,03; kl. tong 11,13-10,27; tong één 11,81-10,61; tong 2 10,25-9,00; zalm 9,01-7,49.

Per 40 kg.: krab 25-17; rode poon 59-20; haai 94-61; poontjes 18-17; steenbolk 77-51; bot 16; tarbot 360-181; griet 243-121; kabeljauw één kabeljauw drie 146-118; kabeljauw vier 134-112; kabeljauw vijf 128-92; koolvis één 78-71; koolvis twee 75; koolvis drie 63; koolvis vier 72; schelvis één 120-98; schelvis twee 108-92; schelvis drie 108-88; schelvis vier 90-78; schol één 98-79; schol twee 96-65; wijting drie 92-67; makreel één 34, makreel twee 40-20; haring twee 23; schar 65-20; tong-schar 155-108

Besomming

HD 24 f27.800; 115 f32.000; TX 8 f15.600; VL 7 f3.000; 112 f1.390; 153 f1.340; IJM 18 f20.900; 23 f11.000; WR 45 f5.800; UK 73 f7.800; KW 11 f14.000; 22 f17.000; 29 f9.200; 34 f27.000; 51 f9.500; 88 f23.000; 101 f1.960; 113 f11.000; 121 f11.000; 127 f3.900; 149 f19.000; 150 f9.500; 174 f14.900; 175 f29.000; 178 f3.700; 185 f17.400; 187 f10.000; 189 f25.000; 194 f13.400; 205 f5.100; 210 f5.200; 213 f4.600; 214 f17.000; 215 f16.000; 217 f10.700; 221 f18.000; 226 f11.500.

Weekoverzicht van 3 tot en met 8 juni 1974

Na de Pinksterdagen, waardoor de week met een dag werd bekort, waren verschillende vaartuigen nog aan de werfbeurt bezig. Hoewel de weken rond de Pinkster meesjal niet tot de uitschietters behoren, was de aanvoer de afgelopen week, vooral van de walvlood, erg tegengevallen. Dit mocht dan wel een positieve invloed hebben op de prijzen, de tong lag op vrijdag boven de f 10,— per aangevoerde kg., de hoeveelheden waren te klein om tot bedragen te komen. Opvallend waren op zaterdag de grote verschillen in de aanvoer van de grote, met elkaar te vergelijken kotters, waren er nog die ruim 2400 kg. wisten te vangen, voor een gemiddelde prijs van f 9,14 per kg., een andere kwam met „maar“ 600 kg. tong en met 270 kisten vis als bijvangst. Evenals verleden week waren de visgronden erg verspreid, met uiteindelijk resultaat een toch wel tegenvallende aanvoer. Een aanvoer die door de goede scholprijzen van f 95,— tot f 75,— per kist voor de grote soorten, en f 73,— per kist voor de kleine schol.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 4-6 tot en met 8-6 1974

Door 77 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Vissoort	Hoeveelheid in kg.	Opbrengst	Prijs per kg.
TONG	47.733	458.211,27	van f 12,41 - f 7,09
TARBOT	4.801	34.571,31	van f 9,85 - f 2,54
GRIET	2.489	10.898,20	van f 5,25 - f 1,62
SCHOL	93.170	168.404,16	van f 5,25 - f 1,62
SCHAR	7.700	8.833,55	van f 1,46 - f 0,66
WIJTING	5.450	9.507,14	van f 2,18 - f 1,24
KABELJAUW	21.505	49.839,65	van f 4,25 - f 0,33
BOT	2.575	492,73	van f 0,20 - f 0,18
POON	3.490	2.589,27	van f 1,93 - f 0,21
MAKREEL	1.620	990,88	van f 0,75 - f 0,44
SCHELVIS	1.181	2.272,00	van f 2,38 - f 1,81
TONGSCHAR	474	1.332,60	van f 3,00 - f 1,99
STEENBOLK	385	604,50	van f 5,20 - f 0,93
HARDER	429	725,01	van f 1,69 - f
DIVERSEN	480	746,70	van f - f
	193.482	750.018,97	

HOLLANDSE REGERING GARANDEERT OLIE AANKOPEN VAN VISSERIJ ?

Wij lezen in de IJmuider Courant:

«Eigenaren van vissersschepen kunnen bij hun bank een lening openen voor de financiering van de aankoop van gasolie en/of zware olie voorzover die noodzakelijk is voor normale exploitatie in 1974 van hun vaartuig. Dit heeft minister Van der Stee (Landbouw en Visserij) bepaald.

Het rijk garandeert deze lening tot een bedrag van dertig gulden (435 fr) per ton zware olie of drie cent (43 centiemen) per liter gasolie, geleverd in 1974. Daarnaast staat het rijk garant voor de door de geldnemer verschuldigde rente tot vijf percent.

De lening heeft een looptijd tot 28 februari 1975. De bewindsman zal uiterlijk op die datum beslissen of het rijk, gezien de financiële uitkomsten van de bedrijfstak visserij of van één van de hoofdsectoren van die bedrijfstak, al dan niet de terugbetalingsplicht van de gearandeerde lening overneemt.

Vanaf maandag 10 juni kunnen bedoelde leningen worden afgesloten bij de deelnemende banken. De

beginstand van de lening kan worden bepaald op grond van de facturen van de olieleveranties vanaf 1 januari 1974. Zodra een visser een nieuwe faktuur — die behalve een juiste tenaamstelling zoveel mogelijk het visserijnummer van het schip dient te vermelden — van zijn olieleverancier heeft ontvangen, kan hij deze bij zijn bank inleveren en zijn lening dienovereenkomstig vergroten. Overschrijdt het opgegeven olieverbruik in ruime mate het berekende verbruik, dan dient de visser te kunnen aantonen dat het opgegeven verbruik juist was».

Totdaar de IJmuider Courant. Zoals we reeds in ons vorig nummer meld hebben, is deze wijze van steun verlenen door de Hollandse Regering ver van gezond. Wie zal die steun nodig hebben? Hij die slecht vaart, hij die zijn boekhouding er anders op nahoudt? Hij die tegenslagen heeft? En telt die tussenkomst alleen maar voor sommigen? Wij verkregen een steun voor allen of geen. Zo zijn er geen bevoordeligden of benadeelden.

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

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)

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,
LEEST UW
VAKBLAD**

hulp in nood s v

onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

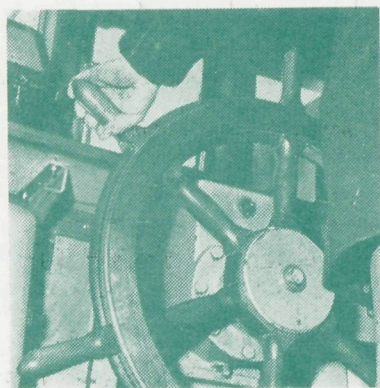
oostende

Tel. (059) 716.89

Telex : hunood 192.29



Gedekte risico's : eigen schade — schade aan derden — opsplegingen — 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.