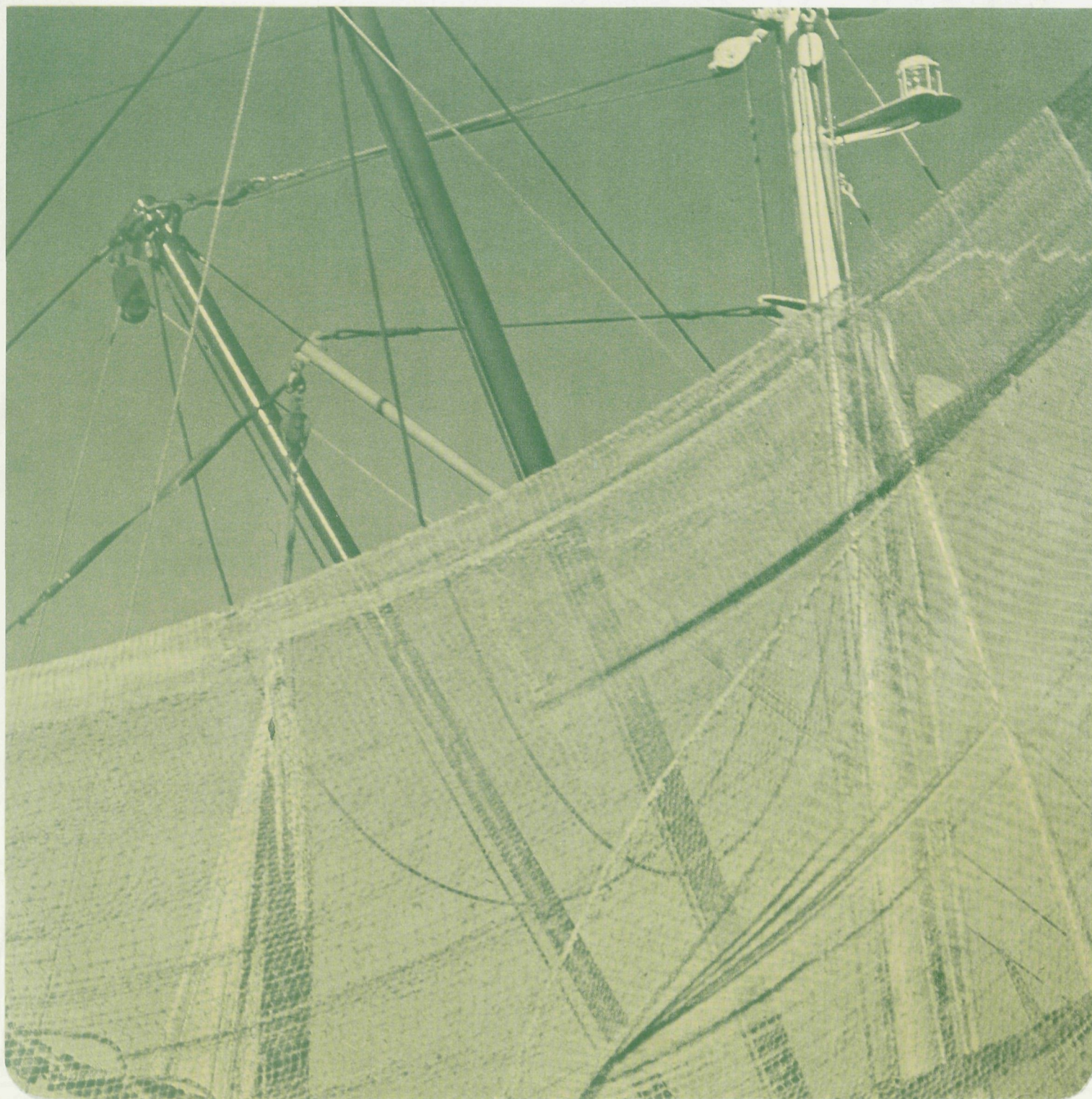


het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

VRIJDAG 16 en 23 AUG. 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 32 en 33 — 41e JAAR

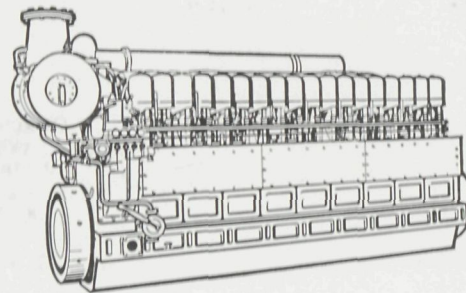


denkt u
aan hermotoriseren?
SWD kan u in enkele weken
een motor leveren!

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

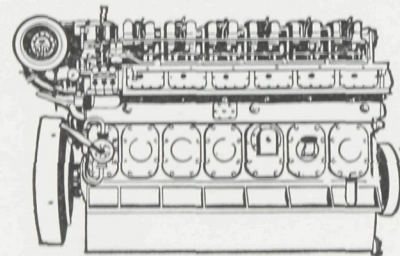
Binnen enkele weken leveren wij u onze motortypen

F240



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

DR210



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

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



STORK-WERKSPOOR DIESEL

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

het visserijblad

Vrijdag 16 en 23 au. 1974 - Nr. 32 - 33

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

Hollandse Kottervisserij diep in zorgen Staat België dezelfde zorgen te wachten ?

In het Leidsch Dagblad van Holland verscheen vorige week van de visserijredakteur Cees Combee, die in Hollandse visserijaangelegenheden beslagen is, een belangrijk artikel over de huidige toestand van de Hollandse kottervisserij, als gevolg van de verdriedubbeling van de gasolieprijs en de prijs van het vistuig, dat ook in één jaar weliswaar niet verdriedubbeld, maar van 60 à 80 % geduurd is.

Wij laten hierna onze Hollandse konfrater aan het woord en zouden als gevolg hiervan graag de zienswijze met cijfermateriaal kennen van de Belg. Bedrijfsraad voor Zeevisserij, wiens vaststellingen en cijfermateriaal voor België moeten aantonen waarheen we met onze visserij ook in ons land gaan. Het komt er immers op aan niet het kwaad te besprijden nadat dood en vernieling is gezaaid over honderden miljoenen kapitaal van eigen arbeid, maar nu dringende maatregelen te nemen om de Hollandse katas'rofe die er al is en waarvan het ergste nog te verwachten is, bij ons af te grendelen.

DE VASTSTELLINGEN IN HOLLAND

Hierna volgt wat Cees Combee daarover vertelt :

KATWIJK AAN ZEE - IJMUIDEN — Er heerst zeker geen opgewekte stemming aan boord van de schepen van de Nederlandse kottervloot. De vangsten blijven al maanden beneden peil en de besommingen houden daarmee gelijke tred. Weinig te verdienen dus voor de bemanningen en in de meeste gevallen niets voor de eigenaren van de kotters. Enige uitzondering daargelaten. **MAAR DAN MOET MEN WEL MET EEN VAN ALLE LASTEN VRIJ SCHIP VAREN.** Is dat niet het geval, dan is het thans heel moeilijk de exploitatiekosten eruit te halen. Met andere woorden er moet dik geld bij. Door die matige besommingen staan heel wat kottereigenaren in „het rood” bij de leveranciers.

Urenlang hebben we met de Katwijkse Jaak Ouweland (sekretaris van de Katwijkse Vereniging van Schippers-eigenaren en bestuurder van het Produktieschap voor Vis en Visprodukten) over deze netelige situatie in de kleine zeevisserij gesproken. In het ruime kantoor aan de E.A. Borgerstraat in Katwijk aan Zee heers'te een beklemmende stilte. Af en toe ratelde de telefoon. De gesprekken gaan nagenoeg allemaal over kottereigenaren, die financieel in de nesten zitten en proberen met behulp van de vereniging gedaan te krijgen, dat bijvoorbeeld de olie- of nettenleveranties niet direkt behoeven te worden betaald. Niet kontant dus. Dat kontant is sinds de drastische prijsverhogingen een voorwaarde van de oliemaatschappijen. De tanken van de schepen worden eerst dan geladen met brandstof als het bedrag is gestort. Zo zijn er nog heel wat andere problemen. Op het gebied van de aflossingen van leningen en het voldoen van de rente bijvoorbeeld.

Voor hele vloot

Het is beslist niet zo, dat alleen de Katwijkse kottervisserij te kampen heeft met financiële moeilijkheden. Dat geldt voor de gehele vloot. Voor de vissers van Urk net zo goed als voor die van Den Helder, Texel, Goedereede en Scheveningen. Ouweland nadrukkelijk : „De besommingen zijn de laatste maanden ver beneden de maat gebleven. Zo'n f 8.000 (116.000 fr.) tot f 25.000 (362.000 fr.) per weekreis. Er zijn reders, die een jaar geleden nog weekbesommingen maakten van f 60.000 (870.000 fr.) en die nu maar net of nog niet f 20.000 (290.000 fr.) halen. Het gevolg is, dat er heel wat schippers-eigenaren in de nesten zitten. Ze weten niet meer hoe ze de touwtjes aan elkaar moeten knopen. Kort gezegd is het zo, dat de besommingen dusdanig zijn, dat de eigenaren van de schepen, wanneer het deel van de bemanning er af is, nauwelijks geld overhouden en zelfs met tekorten kampen, zodat ze geen investeringen kunnen doen. Er is hier in Katwijk zelfs een schip, dat altijd heel goed heeft gevaren

en waarmee men nu in drie weken slechts f 12.000 (174.000 fr.) besomde. Een bedrag, dat niet eens voldoende is om de oliecosten te dekken. Waar het heen gaat weet ik niet. De vooruitzichten zijn bepaald niet gunstig.”

Als oorzaak van die magere besommingen moeten worden genoemd de zeer teruggelopen tongvangsten en de niet al te vette prijzen voor de rondvis. Er zijn in de Nederlandse vissershavens al enige schepen uit de vaart genomen, omdat de opbrengst van de vangsten al wekenlang niet voldoende was om de kosten te dekken. Het is voor de eigenaren nu eenmaal onmogelijk er doorlopend geld in te blijven pompen. Dan is het maar beter zo'n kotter tijdelijk uit de vaart te nemen in afwachting van gunstiger tijden. Sneu voor de opvrenden. Voor hen is er, al is dat dan bepaald niet plezierig nog altijd de W.W. (werklozensteun). Vooral de reders, die de laatste tijd een nieuwe kotter met zware motor hebben laten bouwen hebben het niet gemakkelijk. De kosten van zo'n nieuwbouwschip belopen tegenwoordig f 2 tot f 2,5 miljoen (30 tot 37 milj. fr.).

Kosten

Ouweland maakt een berekening van de wekelijkse kosten van een nieuwbouwkotter met een 1.000 pk-motor van f 2 miljoen (30.000.000 fr.), waarvoor de financiering is geschied met vreemd of eigen kapitaal. Bij de geldende afschrijvingsstermijn van tien jaar moet jaarlijks aan aflossing f 200.000 (2.900.000 fr.) worden neergeteld en aan rente eveneens f 200.000 (2.900.000 fr.). De vaste kosten zijn dus zo wie zo al f 400.000 (5.800.000 fr.) per jaar. Uitgaande van een weekbesomming van f 30.000 (435.000 fr.) — dat komt de laatste maanden nauwelijks voor — moeten er eerst aan kosten af : 26 procent voor de bemanning f 7.800 (113.100 fr.) en 6 procent sociale lasten f 1.800 (26.100 fr.). In totaal dus f 9.600 (139.200 fr.). Er blijft dan over f 20.400 (295.800 fr.). Van dit bedrag moeten betaald worden 10 procent marktkosten van de bruto-besomming van f 30.000 is f 3.000 (43.500 fr.), verzekeringen f 1.000 (14.500 fr.), aflossing en rente f 8.000 f (116.000 fr.), olie 20 ton f 5.000 (72.500 fr.), vistuig f 1.000 (14.500 fr.), proviand f 400 (5.800 fr.), reparatie en onderhoud ff 800 (11.600 fr.) en diverse kosten zoals reis- en verblijfskosten en huut van apparatuur f 250 (3.625 fr.). Dat maakt een totaal van f 19.450, zodat er voor de rente van de reder f 950 overschiet met daarbij nog de rente van het eigen geïnvesteerde kapitaal. Een bedrag, dat veel en veel te gering is, want niet alleen het gezin van de eigenaar moet leven, maar er moet voor een brede bedrijfsvoering ook worden gereserveerd.

Het trieste is, dat de besommingen ver beneden de maat blijven en dat de kosten blijven stijgen. Olie kostte vorig jaar om deze tijd f 2.000 (29.000 fr.) per 20 ton en nu f 5.000 (72.500 fr.), het nylon-netwerk ging van f 10 (145 fr.) tot f 17 (247 fr.) per kg. omhoog en de staaldraad steeg met maar liefst 100 procent. De tong is altijd een zeer gewild artikel. Doch de vangsten blijven momenteel ver ten achter bij 1973. Ook de prijzen kelderen. In de eerste vijf maanden van 1974 was de tongvangst niet minder dan f 2,14 (31 fr.) per kg. lager dan vorig jaar. Maar — en nu komt het — met een mindere aanvoer van maar liefst 300.000 kg. De Nederlandse kottervisserij heeft over de eerste vijf maanden van dit jaar alleen al aan tong ruim f 60 miljoen minder besomd dan in 1973. Die geringere vangst werd bereikt met bijna dubbel motorvermogen. In 1973 telde de kottervloot namelijk nagenoeg uitsluitend schepen van 600 tot 700 pk en thans zijn er vele eenheden met 1.000 tot 1.500 pk.

Problemen

Met klem zegt Ouweland : „Als volgend jaar de kwotering van tong en schol een feit wordt, dan komen we midden in de problemen te zitten. Hoe moet de verdeling worden onder de reders ? Het zal wel zo worden, dat dit aan de hand van de pk's geschiedt. Met natuurlijk een limiet bij-
(Vervolg blz. 2)

(vervolg van blz. 1)

voorbeeld 800 pk. Daarbij komt nog, dat de specifieke rondvis-visserij zich ernstig bedreigd voelen door beslissingen van het ministerie van Landbouw en Visserij om aan de tongvisserij een toeslag te geven voor de experimentele visserij op rondvis met een nieuw soort net. Dit wordt gedaan om hun straks een uitweg te bieden als de kwotering gerealiseerd wordt. Ze kunnen dan zonder moeite overschakelen op rondvis. Over dit alles zijn de rondvis-visserij zeer gebelgd. Ze hebben nooit op tong gejaagd en voelen zich nu in de hoek gedrukt waar de slagen vallen. De aanvoer wordt groter en de prijzen zakken, zodat er voor hen lagere besommingen inzitten. Het is allemaal zeer pijnlijk. De toestand in de kottervisserij is heel erg somber. Helaas zijn er nog geen vooruitzichten, dat het beter wordt. Inderdaad wordt er in de zomermaand wel minder gevangen, doch zoals nu heb ik het nog nooit meegemaakt.

Er heerst onder de vissers grote ontevredenheid over de maatregelen, die het kabinet Den Uyl voor hen tot nu toe heeft genomen. Bij er weinig. Wie zijn er in IJmuiden of Scheveningen in de afslagen te luisteren legt, hoor' niet veel goeds zeggen over dit kabinet. Zeker, de reders hebben een olie-toeslag van drie cent per liter over het aantal gebruikte liters gekregen. Echter met het zwaard boven het hoofd van eventueel terugbetalen. Dat zal op 28 februari 1975 bekeken worden. Als de bedrijfs'ak er dan in haar geheel slecht voorstaat, gaat die toeslag door en gaat het beter, dan moet ze worden terugbetaald. De vissers zitten eigenlijk in hetzelfde schuitje als de land- en tuinbouw. Ze kunnen op de visafslagen de prijzen zelf niet maken. Dat wordt door de handelaren gedaan. Het gemeentebestuur van Urk heeft zijn bezorgdheid over de toestand in de Nederlandse visserij al aan de regering kenbaar gemaakt en aangedrongen op beschermende maatregelen. In de eind juli gehouden vergadering van de Katwijkse raad heeft reder N. Parlevlie jr. — die niet meer terugkeert in dit kollege — B. en W. geadviseerd eindelijk eens meer aandacht te schenken aan en het op te nemen voor deze bedrijfstak, die zwaar in de zorgen zit en waarin een groot deel van de inwoners werkzaam is.

Totdaar dhr. Cees Combee, visserij-redakteur van het Leidsch Dagblad.

EN WAT IN BELGIE ?

Jaap Ouwehand, die we zeer goed kennen en redacteur Combee vertellen ons niets nieuws en hebben anderzijds in niets overdreven.

Inderdaad in Nederland is het een wedijver geweest om de kottervisserij steeds sterker en te veelvuldig uit te bouwen met steeds moderner apparaten en vlistuig en steeds zwaarder motoren.

Bij die bouw wou de ene kleine reder of rederij niet onderdoen voor de andere.

Men zag immers een vriend met een schip dat eerst 25 m. was, er een bouwen van 27, 29 en tenslotte 34 m. om diezelfde visserij te gaan bedrijven. En inzake motoren ging het van 250 PK voor 25 m tot 500, 600 en ja, voor de 34 m tot 1.000 à 1.250 PK.

Men vroeg zich niet af of dit wel economisch verantwoord en opbrengend zou zijn. Men vroeg zich niet af hoelang nog het uitroepen van vis en paalplaatsen met steeds meer moderner kostelijke middelen in de Noordzee zou kunnen voortduren, want daar is het dat men zijn brood daarmee moet verdienen.

De gebuur maakte immers met zijn zwaarder motoren tijdelijk uitstekende resultaten en dat kon ik ook.

De gevolgen zijn niet uitgebleven. Het zijn niet zozeer de resultaten of beslissingen van Caracas welke voor onze landen aan de Noordzee gelegen, allen van het grootste belang zijn, maar ook die van Bonn, welke zes weken geleden plaats hadden en welke voortgezet worden in december en straks in 1975 in Genève of elders, welke ons interesseren.

Een onbezonnen politiek

De Hollandse regering heeft de Hollandse visserij wetende wat de toekomst ons te wachten staat, een zeer slechte dienst bewezen, zoals dit met de Belgische visserij hetzelfde zal zijn, zo we de ongeordende en steeds grotere nieuwbouw met geringer middelen en inkomsten ook zullen voortzetten.

Alhoewel we dit met tegenzin schrijven, als we over nieuwbouw spreken, zullen we straks voor de modernisering van onze vloot voor onze visserij, niet zozeer aan nieuwbouw moeten denken, die meestal artisanal is en zal blijven, maar aan het volgen van een financiële en economische politiek om een gedeelte van die Hollandse te omvangrijke moderne vloot op te vangen in voorwaarden die ons toelaten bij overname ze uitbaatbaar te kunnen maken en veel goedkoper dan wat ze bij nieuwbouw zou kosten. Want met de noodzakelijke maatregelen in het vooruitzicht is het risico te groot.

En dan nog zal de kwestie streng en onmeedogend dienen onderzocht vooraleer binnen het kader van de wet van 1948 inzake financiering en of het wel verantwoord is, deze of gene jonge schipper of eigenaar financiële steun te geven.

Want grote schepen en zware motoren brengen zware exploitatiekosten op een ogenblik dat de ontwaarding van de munt, de brandstoffen en het visserijgetuig niet tien à 15 th. van de kosten geworden zijn maar meer dan het dubbel.

En als we hier terugkomen op de roekeloosheid waarmee de Hollandse regering heeft laten bouwen, dan is het omdat ook zij wist, dat om de bescherming van de vissers te verzekeren, er eerstdaags in Europees verband maatregelen zouden moeten genomen worden, welke

zeker, is het niet 50 th., dan toch 40 th. van de Hollandse moderne kottervloot zouden treffen. Te Bonn werd reed beslist de haringvisserij te beperken, waarin ook Nederland onvermijdelijk evenwel zoniet meer zal getroffen worden dan een ander.

Straks zal een beslissing vallen om zowel de schol- als tongvisserij tot 60 t.h. van de aanvoer der drie laatste jaren terug te brengen, wat voor Nederland inzake scholvisserij betekent, dat de aanvoeren voor 30 à 40 th. zullen hoeven vermindert te worden, evenals de tongaanvoer. En wie zal dit voornamelijk treffen? En wat dan, wil men werkelijk de paalplaatsen beschermen met de visserij op die plaatsen, t.t.z. binnen de 12-mijlszone ook te verbieden?

Het is een onvermijdelijke, ja, een noodzakelijke en zelfs zeer dringende beslissing alle vaartuigen van 50 Bruto Ton en meer en schepen met motoren van meer dan 200 PK uit die 12 mijlszone te verbannen, wil men werkelijk de toekomst van de Europese, zeggen we maar, West-Europese visserij redden.

Voor de heer Veenstra is het misschien gemakkelijk zich met woorden daartegen te verzetten, maar dat is ook alles. De maatregel is gestemd en moet zo spoedig mogelijk door de landen waaronder ook Holland, tegen wil en dank geratificeerd worden, wil men nog redden wat er te redden is.

Ook ons land dient dringend een scheepbouw-, een economische en een technische politiek te volgen, welke niet deze is van het verleden, wil men tot de toestand van 1948 niet terugkeren. Het is niet moeilijk steeds vaders Staat om financiële hulp te vragen, zoals de boeren nu als men zelf op economisch plan de boel kapot heeft gemaakt met in plaats van duizend varkens per week, gezien de prijs welke men er voor bekwaam, er onmiddellijk tienduizend heeft willen uitvoeren met dezelfde winstvoordelen.

En dat heeft de te overvloedige bouw van Hollandse visserijkotters met de zware motoren en zwaar materiaal, ook nu voor gevolg met vis, welke men op de paalplaatsen waar men ze stelselmatig uitroeit, niet zo gemakkelijk aankweekt als varkens.

En daarom is het dat we zeggen dat de Nederlandse regering in de laatste verlopen jaren een onbezonnen, een ondoordachte politiek heeft gevoerd, waarvan het bedrijf zelf en de kleine man die er zijn kapitaal heeft in belegd, het slachtoffer zal zijn, zo het kwaad in zijn grondvesten, hoe pijnlijk het tijdelijk ook zal aanvoelen, niet krachtadig bestreden wordt.

Wij Belgen moeten geen lockout kennen om maatregelen te zien nemen, maar ze nu snel doorvoeren om een catastrofe zoals men ze in Holland tegemoet gaat, op het nippertje te vermijden.

De Belgische visserij heeft inzake nieuwbouw en inzake aankopen van schepen in binnen- en buitenland nog voorlopig het geluk goedkope kredieten te bekomen. Maar die goedkope kredieten mogen niet voor alles en voor elkeen dienen en het geven ervan moet kunnen afwegen tegen het mogelijk aflossen ervan. Ze mogen ook niet dienen om ouwe broel of economisch niet uitbaatbare schepen te kopen. Ze mogen niet dienen om, om het even wie reder te zien worden.

Kapitaal van intelligente en financieel krachtige mensen moeten samengaan met de beroepskennis van jonge, knappe vissers. Dat is alleen de toekomst in het kader van een weldoordachte economische en sociale politiek.

De onkostennota en de koöperatieve werking

De schulden van Hollandse reders bij nieuwbouw dienen in tien jaar afbetaald en evenveel zou dienen gewonnen om na tien jaar genoeg over te hebben om het dan reeds verouderd model met waarschijnlijk een verouderde techniek, te vervangen.

De rente van een schip dat twintig miljoen fr. kost, is in Holland veel hoger dan bij ons. In België hebben we geluk slechts 20 à 30 t.h. van eigen middelen nodig te hebben en de rest bekomt men van de N.M.K.N. aan 3 en hoogstens 4 t.h., waar in Nederland het de banken zijn met een minimum van 10 t.h. aan interesten en de verplichting verzekerd te zijn waar zij willen. Dat zijn vaste onafwendbare kosten.

In Holland is er van coöperatieve aankoop voor brandstoffen en visserijgetuig wel sprake, maar niet zoals bij ons. Een coöperatieve verzekering bestaat maar aan voorwaarden die niet zo voordelig zijn als bij ons. In België is dank zij de coöperatieve verzekering Hulp in Nood, een zeer lage premie in voege en gaat de winst elk jaar naar de spaarboek der leden tot dat deze hun schip verkopen met de zekerheid dat men sterk herverzekerd is.

Inzake aankopen gasoil en oliën ontvingen de leden vorig jaar nog 15 à 20 t.h. terug op hun gasoil, 't zij 40 centiemmen in de eerste zes maanden en 30 centiemmen in totaal einde van het jaar. En de prijzen lagen gemiddeld steeds lager dan in Holland.

De bemanningskosten lopen hoger op in België dan in Nederland tengevolge van de dwaze onberedeneerde wedijver tussen reders, gevolg van een bemanningstekort. Wanneer onze Belgische Rederscentrale of onze bedrijfsraad een juiste berekening zal maken van de toestand van het eerste half jaar van 1974, dan zal men tot het besluit komen, dat over onze toestand, alhoewel nog niet zo alarmerend als de Hollandse toch moet gewaakt worden en nu dringend maatregelen moeten genomen worden, welke de toekomst van onze visserij verzekeren in het kader van het algemeen belang van klein en groot en in het kader van de beschermingsmaatregelen welke onvermijdelijk volgend jaar zullen genomen worden om niet alleen de visstand, maar de West-Europese vissersvloot zelf, te redden. En dat schijnt elk land op zich zelf, op zijn eigen egoïstische wijze te veel te bekijken, wat, zo men niet van koers verandert, tot een catastrofe zou kunnen leiden. P. Vandenbergh

Het belang van onze Visserij en Redersverenigingen

We hebben in Het Visserijblad een artikel weergegeven over de Hollandse kottervisserij die in de zorgen zit en nu gaan onze gedachten naar wat bij ons zou kunnen vermeden, moest het onderling gekibbel welke alleen het gevolg is van de egoïstische geestgesteldheid van mensen die zich menen als leiders te moeten doen doorgaan, onze overheid toelaten de toestand rustig te overschouwen en gezonde maatregelen te nemen met het oog op de toekomst.

Het onderling gekibbel en het gebrek aan gezag van onze huidige Rederscentrale, om van de rest niet te spreken, stellen de ganse Belgische visserij voor problemen, die door de huidige haantjes-voortuit en een gebrek aan gezaghebbend organisme niet tot een oplossing kunnen leiden, omdat elkeen alleen zijn zaakje komt bespreken en bekijken en om te vermijden dat hij geen lid meer zou blijven, gelijk krijgt.

Het baat niet alleen enkele goede bedienden te hebben. Het mankeert er aan leiding, aan gezag.

Onze Belgische autoriteiten van het Ministerie van Landbouw en Visserij, die wel het vraagstuk in al zijn aspecten kennen, hebben op het huidige ogenblik meer dan ooit de plicht, zich daarom alleen

nog te laten voorlichten en voor de rest, de weg op te gaan, die zij alleen, in het belang van klein en groot, oordeelt te moeten volgen.

De triestige les van de bevoorrelding van enkelen, moet tot het verleden behoren. Het vijfjarenplan door sekretaris generaal Vande Moortel destijds ontworpen, dient heraangetakt.

Steen voor technische en wetenschappelijke vooruitstrevende gedachten en materialen, gekoppeld aan ene versoepeling van de algemene onkosten, zijn een eerste vereiste om in leven te kunnen blijven in afwachting dat dringende internationale maatregelen voor het instand houden van de visstand in een drietal jaren tijd, nieuwe en betere gezichtspunten en licht toelaten om de kostelijke exploitaties leefbaar te houden.

Wij moeten ons zwichten van te willekeurige bouw, te zware en onverantwoorde implantatie van motoren, die voor onze visserij alleen maar gebouwd en ingebouwd worden omdat Mr X zich ook zo'n schip, zo'n motor, enz., aanschafte. Eerst dient een economische berekening gemaakt en dan gehandeld in het kader van het bekomen van bouwkredieten, tussenkomsten voor het plaatsen van economisch verantwoord materiaal, enz., en bere-

kend wat het kan opbrengen en wie het kan oordeelkundig gebruiken.

Want alle reders zijn daarom geen goede financiers of economen.

Verder zijn alle kapiteins niet dezelfde en zal de ene het nooit brengen tot het renderbaar maken van een eigen vaartuig, waar een ander het met hetzelfde schip en materiaal, wel zal doen.

Zoals de ene reder nooit reder zou mogen worden, zo is het de plicht van de verantwoordelijke school en maritieme autoriteiten van geen grote kapitalen in handen te laten geven aan hen die psychologisch en technisch daarvoor niet zijn opgewassen. Ook de visserijschool zou in dat opzicht een rol voor de jongeren kunnen vervullen.

De huidige visserijscholen in de vorm zoals ze bestaan, dienen dringend hervormd.

Elke leerling kost nu jaarlijks meer dan één miljoen, omdat enerzijds Monseigneur er ene wil, waar de Katholieke opvoeding alles primeert boven het vak en anderzijds de verantwoordelijke Hogere Overheid te laks is om een gezonde en zo noodzakelijke beslissing te nemen, nl. 2 of 3 visserijscholen en geen meer op onze kust modern, technisch en wetenschappelijk te doen gedijen met de hulp van een proefstation, economische leiding, enz.

Onze huidige visserijscholen moeten tengevolge van de technische, economische en wetenschappelijke vooruitgang omtrent de zee en haar produkten noodzakelijk, universiteiten worden, waar in de eerste plaats aan moderne vak-kennis dient gedacht en niet aan zedenleer, godsdienst, geschiedenis, enz.

Het fabeltje als zou het bestaan van twee scholen in een stad zoals Heist en Oostende nodig zijn omdat men aldus meent een paar leerlingen meer te zullen vormen, heeft afgedaan.

De kapitalen welke nu verspild worden aan scholen en leraars, vaak onbekwaam voor de huidige noodzakelijke kennis van het vak, dienen nuttiger gebruikt.

De visserij is niet alleen een bedrijf. Het is ook een handel, een nijverheid, waar elke voortbrenging moet gepaard gaan met een berekeneerde afzet, propaganda en verbruik, zoals dat reeds in verschillende landen ingang heeft gevon-

den. Het vergt een bekwame en tevens hoogstaande technische en wetenschappelijke leiding. Onze visserij alleen artisaanaal ingesteld, zoals nu, kan voor de toekomst alleen leefbaar gehouden worden, als elkeen er in betrokken ook cooperatief gaat denken, de openbare overheid de oude sleur van opvoeden wijzigt, de kwaliteit van visser en leraar bevordert, opdat in alle takken van voortbrenging, afzet en verbruik ze thuis zouden zijn en zelf hun produkt aan de verbruiker zouden kunnen brengen met middelen die voor de hand liggen.

Is het immers geen waarheid als een koe, „moest ik 2 fr per kg meer krijgen voor mijn vis, mijn uitbating renderbaar zou zijn.

En is het geen waarheid dat kabeljauw aan 30 fr in plaats van aan 40 fr in de mijn gekocht, aan de verbruiker daarom niet goedkoper komt. Is het niet hoog tijd de afstand in prijs en kwaliteit van het schip tot de tafel veel meer in te korten?

We zouden over dit alles nog vele bladzijden kunnen schrijven met onze 45-jarige ondervinding opgedaan.

Schrijven is niets. Maar de mensen, de jonge krachten vinden om te verwezenlijken wat in de huidige conjunctuur een noodzakelijkheid wordt, is wat anders.

P. Vandenberghe

HET PARKEREN IN DE OOSTENDSE VISMIJN

Mijnheer de redacteur,

Wie, als zovelen, op maandag 19 augustus 1974 in de vismijn in Oostende moest zijn voor zaken, heeft zich ongetwijfeld afgevraagd wanneer men het parkeerprobleem rond de vismijn nu eens eindelijk afdoend gaat oplossen. 's Morgens rond 7 uur was het werkelijk onmogelijk nog ergens een plaats te vinden om zijn auto te parkeren en wat meer was, de uitgang van de grote hall was op een kleine passage nauwelijks groot genoeg voor een personenauto na, noch min noch meer geblokkeerd. Om 7.30 uur was er een agent druk bezig met het noteren van auto's in overtreding.

Met ergernis stelt men dan vast dat het grote parkeerterrein voor de haringhalle op een enkele auto na, leeg staat.

Men vraagt zich af waarom men de auto's van toeristen en andere bezoekers, die toch enkel voor hun plezier in de vismijn moeten zijn, niet kan verbieden het terrein van de vismijn op te rijden waardoor deze mensen plaats vrij zouden laten voor handelaars en anderen die uit hoofde van hun beroep in de vismijn moeten zijn.

Kan men, wat dit betreft, niet een voorbeeld nemen aan Zeebrugge?

Van al die auto's die er staan, zijn er 20 pct die er geen zaken hebben of er alleen komen om hun koffer te vullen.

Hoelang nog zullen onze havenautoriteiten dit alles toelaten in een haven waar men het al niet te plus heeft?

Een handelaar.

Nota v.d. redactie:

We hebben het reeds dikwijls gezegd en geschreven.

Onze stedelijke autoriteiten luisteren alleen naar een dief of ene die er op uit is een dag in de week te komen lossen en zijn klachten maken het voorwerp uit van allerlei voorstellen of besprekingen in het belang van de zwarte handel, de diefsallen en allerlei gasten die in een halle zoals deze niets te zien hebben.

Men zou best doen eens in Engeland, Holland of Frankrijk een lesje te gaan nemen, maar daar is er geen sprake van syndikaat, maar wel van het belang van de haven.

Anderzijds blijven de stadstoelichters beneden alles en wordt het erger en erger.

Wij komen hierop terug.

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

LOOPJONGEN

Zich wenden burelen
tussen 10 en 12 uur

(966SW—9835N—7608V)

TE KOOP:
Stalen
VISSERSVAARTUIG

O.249
Bouwjaar 1957
Tel. (059) 70 95 88
(9908N—7614V)

STAPELLOOP BIJ BELIARD MURDOCH

Op zaterdag 7 sept. a.s. te 11 uur wordt op de Oostendse scheepswerven Beliard Murdoch overgegaan tot de stapelloop van de treiler „Cassard”, in aanbouw voor de rederij „Pêcheries de l'Océan” in het Franse Lorient. Mevrouw Jacqueline Mollo heeft het meterschap aanvaard. Deze treiler maakt deel uit van een order van vier vaartuigen die op de Oostendse werf in aanbouw zijn.

Tweekoppige bemanning gered

Oostendse garnaaltreiler gezonken na lekkage



Maandagochtend is het 13.08 brutoton metende garnaalvisserstvaartuig O.754 «Diane» in een positie 51°24'N-2°58'O — hetzij ongeveer 11 mijl benoorden Oostende — ingevolge lekkage gezonken. De beide opvarenden, de gebroeders Van Gremberghe Hubert en August, geboren in het plaatsje Klinge (Nederland) dienden het zinkende vaartuig te verlaten maar konden opgepikt worden door de O.737 «Mickey II Godelieve» die in de nabijheid eveneens de garnaalvisserij be-dreef.

De feiten deden zich voor op het ogenblik dat aan boord van de in 1942 gebouwde garnaaltreiler de netten werden gewonden. Er waren twee opvarenden aan boord, de 29-jarige schipper-motorist Van Gremberghe Hubert en zijn drie jaar jongere broer August. Beiden verblijven reeds geruime tijd te Oostende. Eerstgenoemde kwam overigens anderhalf jaar geleden in de aktualiteit toen hij aangehouden werd in verband met een sigarettensmokkel met het vaartuig «Piraat».

Tijdens het winden van de korre

stelde men vast dat het vaartuig lek geslagen was en bijzonder veel water maakte. Onmiddellijk werden de pompen in werking gesteld maar deze bleken niet bij machte het aanhoudend binnendringend water te bemeesteren. Ondertussen werd ook contact gezocht met Oostende Radio. Een verbinding kwam evenwel niet tot stand. Gelukkig had de schipper van de O.737 «Mickey II Godelieve» de oproep van schipper Van Gremberghe via zijn radiopost opgevangen. Hij werd bereid gevonden onmiddellijk assistentie te verlenen. Ondertussen echter moesten de gebroeders Van Gremberghe het schip verlaten; zij sprongen over boord en konden amper 10 minuten later opgepikt worden door de O.737 die hen veilig te Oostende aan wal zette.

In verband met het zinken deden geruchten de ronde dat het vaartuig niet over een bewijs van deugdelijkheid zou beschikken. Door de officiële diensten werd ons evenwel bevestigd dat dit geenszins het geval was. Het bewijs van deugdelijkheid van het gezonken vaartuig was nog geldig tot 22 februari 1975.

RB

VISSERIJ IN ROUW

Tijdens de jongste dagen werd onze visserij bijzonder zwaar getroffen. Er was niet enkel het vergaan van de garnaaltreiler O.754 „Diane” maar bovendien verloren twee Oostendse vissers het leven op de visgronden.

Eind vorige week overleed de 44-jarige Georges Deschagt, matroos aan boord van de O.231 „André-Monique” van de rederij Vieren pvba. De afgestorvene was woonachtig te Bredene aan de Spaarzaamheidstraat, 23.

De feiten deden zich vorige week zaterdag voor nadat Georges Deschagt een maagbloeding had opgelopen. De O.231 was op terugreis van een vijftiendaagse reis naar de visgronden van de Noordzee.

Zondagmorgen dan een nieuw overlijden, dit keer aan boord



Roland Lingier

van de Oostendse diepzeetreiler O.316 „Belgian Skipper”. Net vóór het bereiken van de IJslandse visgronden voelde de 41-jarige matroos Roland Lingier, reeds zeven jaar aange-monsterd op de „Belgian Skipper” zich onwel worden. Hij vroeg en kreeg toelating van schipper Henri Devriendt zich te ruste te begeven. Toen het ogenblik aanbrak om de korre weg te zetten en matroos Lingier diende gewekt bleek hij overleden. Onmiddellijk werd koers gezet naar de haven van Vestmanayaer maar daar bleek een lijkschouwing onmogelijk. De steven werd dan maar gewend naar de IJslandse hoofdstad Reykjavik waar een autopsie wel kon uitgevoerd worden. Bij het ter perse gaan was de h. André Van Lul, eigenaar van de treiler, nog steeds niet in kennis van de preciese doodsoorzaak. Omwille van het onderzoek werd schipper Devriendt evenwel door de IJslandse autoriteiten verbod opgelegd de haven te verlaten. Er bestaat zelfs een kans dat moeilijkheden kunnen rijzen bij de overbrenging van het stoffelijk overschot van de visser. In dit geval zou hij in IJslandse bodem begraven worden.

R.B.



Georges Deschagt

D. VERBEKE

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

Weidestraat 346

8320 BRUGGE 4(Assebroek)

Tel. 33.80.61

(8884N—7519V)

CARACAS, VEEL GEBLAAT EN WEINIG WOL

Het is inderdaad zo dat Caracas een praebarak werd met oeverloze discussies waar, bij voorbaat gekende stellingen, tot in het oneindige herhaald werden en tegenstellingen nog eens extra dik in d' verf gezet werden.

Daar een conferentie waaraan een 150 landen deelnemen, niet zomaar op een wip en een gauw kan besluiten, is best aanvaardbaar, maar dat na twee maanden vergaderen en discussies, de standpunten niet nader tot elkaar konden gebracht worden en het gevaar dreigt dat elke oeverstaat het recht in eigen hand zal nemen, is toch maar een veeg leken. De uitbreiding der territoriale wateren tot 12 mijl en het idee van een economische zone vanaf 13 mijl tot 200 mijl is zelfs niet eens een verwezenlijking van Caracas, maar een algemeen aangenomen principe voorafgaandelijk aan de conferentie en de vrucht van onderlinge contactname tussen de verscheidene landen. Ieder landenvertegenwoordiger bracht dit ontwerp praktisch in zijn koffer mee. Waar echter de hopeloze verdeeldheid naar voor komt is de praktische realisatie en de uitgestrektheid van de rechten uit te oefenen door de oeverstaat in deze economische zone.

DE EKONOMISCHE ZONE

De standpunten die de landenvertegenwoordigers innemen met betrekking tot de zone tot 200 mijl uit de kust, is begrijpelijk ingegeven door eng nationale belangen. Het is duidelijk dat de oeverstaten die zelf geen belang te verdedigen hebben buiten hun wateren, waar bij het vooral gaat om de zogezegde ontwikkelingslanden, geen rechten over deze zone wensen prijs te geven aan anderen, ook niet sommige genoemde traditionele rechten. Ze wensen absoluut niet dat deze traditionele rechten zouden uitmonden in blijvende verworven rechten en denken hier in het bijzonder aan de visserij. Hier tegenover staan de landen die tot op heden economische belangen hadden in deze zone. Zelfs grote oeverstaten zoals de Verenigde Staten, Rusland en Japan, om maar de voornaamste te noemen, staan er op dat de rechten van het oeverland niet exclusief zouden zijn. Er is dus een tegenstelling tussen deze groepen landen. De groep landen die het opnemen voor exclusieve rechten zijn de arme en ontwikkelingslanden. In het andere kamp treffen we de rijke landen aan, die door hun productiemogelijkheden en ontwikkeling, hetzij reeds opereren in dergelijke zone, hetzij de mogelijkheden daartoe bezitten. De eerste groep landen is het grootst in aantal, hetgeen wel een gevaar inhoudt voor de zogezegde rijke landen, wanneer het tot stemmen komt.

WAT HOUDEN PREFERENTIELE RECHTEN IN ?

Volgens de landen van de EEG zouden de oeverstaten over voorkeurrechten kunnen beschikken in de economische zone en dit in het bijzonder voor wat de exploitatie en de bescherming van de biologische rijkdommen aangaat. Voor wat meer bepaald de VISVANGST betreft, bevatten deze rechten onder meer het bepalen van maxima-kwota, de vissoorten die mogen gevangen worden en het opleggen aan de vreemde vissersvaartuigen van het eigen juridisch regiem ter zake. Vetrrekkende van 't principel

dat de visvangst open is aan iedereen. Voor zover het de wereld van proteïnen mangelt, bevat het projekt van de EEG-landen de reserves dat :

1) de oeverstaten rekening zouden dienen te houden met de rechten van de staten die er traditioneel kwamen vissen;

2) dat er rekening dient gehouden te worden met de economie zelf van de oeverstaat en met hun bereidheid en mogelijkheid om zelf de visvangst uit te oefenen;

3) dat er rekening dient gehouden te worden met die oeverstaten waarvan de economie essentieel afhangt van de visvangst.

Engeland heeft het projekt van de EEG niet onderschreven omdat dit land de wens heeft uitgedrukt dat zijn positie in de EEG eerst zou herzien worden. Het projekt gaat dus uit van Frankrijk, België, Luxemburg, Nederland, De Federale Republiek Duitsland, Ierland, Denemarken en Italië. Het afzijdig houden door Engeland betekent niet dat dit land dit projekt niet wenst te steunen.

Het zou inderdaad moeilijk aanvaardbaar zijn, dat de vis die ergens in een kustzone opgroeit en er zijn voedsel haalt, op het ogenblik van vangstrijpheid migreert bij de gebuur en deze met het alleenrecht van het profijt gaat lopen. Op die manier zou de gefrustreerde gebuur die door de instelling van de economische zone met exclusieve rechten aldus volledig in het nadeel komt, door destructieve maatregelen zijn ongenoegen kunnen laten gelden.

Bepaalde vissoorten die zich voeden in de gemeenschapswateren en nadien naar een bepaalde plaats in de economische zone komen om er bv. te paalen of te migreren, zouden aldus het alleenprofiel worden van een bepaalde oeverstaat.

Frankrijk in het bijzonder, en hierbij wordt in de eerste plaats aan de nationale tonijnvisserij gedacht, wenst dat er geen exclusieve rechten zouden toegekend worden aan de oeverstaten in de 200 mijlzone, voor wat de biologische rijkdommen betreft. Uitzwermende vis zou, onder bepaalde voorwaarden van bescherming en kwota, zeker door de buitenlandse vissersschepen mogen gevangen worden.

Sommige landen hebben hier tegenover hun standpunt verhard. Het zijn vooral de Landen van Latijns-Amerika en van Afrika. Deze staten wensen het exclusief recht over de geologische en biologische rijkdommen. Ze worden hierin gesteund door China die zeker wel op die manier een goedkoop diplomatiek succes zoekt bij deze landen. Peru, Kenia, Togo en nog enkele staten hebben zelfs gedreigd hun territoriale grenzen eenzijdig tot 200 mijl uit te breiden en zelf het recht in eigen handen te nemen zo de conferentie hen niet volgt, of zo een bepaald aantal landen deze exclusieve rechten niet zouden willen erkennen. De Verenigde Staten die in de laatste dagen hun vertegenwoordiging belangrijk hebben uitgebreid met namen zoals Dean Rusk en de democratische senator Muskie schijnen nu plots een meer genuanceerder houding in te nemen. Daar waar hun vertegenwoordiger Stevenson, voorheen een krachtdadige houding tegen de exclusieve rechten innam, schijnen ze nu plots even bezorgd voor de bescherming van hun visserijzone in de Noord-Pacifiek, meer in het bijzonder tegen de huppige vloten van Japan en Rusland. Ingewijden

menen hierin echter een soort pasmont te willen zien tegenover de groep der 77 die een hard standpunt innemen. De Verenigde Staten wensen deze pasmont voor toegevingen voor de vrije doortocht in

de kanalen en zeeengten. Hieruit blijkt weer duidelijk, dat, voor wat de grote mogelijkheden in het bijzonder aangaat, de politiek nooit totaal kan gescheiden worden van de economie.

WAT BETEKENT CARACAS VOOR DE EIGEN VISSERIJ ?

Voor de West-Europese visserij is het, op zekere manier nog best dat de harten op de conferentie van Caracas die praktisch de territoriale wateren tot 200 mijl wensen uit te breiden, landen zijn die geen kusten hebben waar onze mensen de traditionele visserij beoefenen.

De houding van de E.E.G. landen en van de landen van Europa die aan de Noordzee en de Atlantische Oceaan grenzen, is niet zo arrogant gezien deze landen slechts voorkeurrechten voorstaan voor de oeverstaat in de zone van 13 tot 200 mijl. Mocht er nu in dit verband geen eensgezindheid komen te Caracas, (en veel wijst hierop) dan is het goed mogelijk, dat vele harde landen het recht in eigen handen nemen en hun territoriale wateren tot 200 mijl uitbreiden en deze zone totaal voor eigen uitbating zullen opeisen. Men verwacht dat de West-Europese landen dit voorbeeld niet zullen volgen en, zo zij al de economische zone tot 200 mijl onderling aanvaardden, hierin rechten zullen voorbehouden voor de vreemde traditionele vissers.

Frankrijk die belangen heeft langs de Noord-Afrikaanse kust, inzonderheid voor de tonijnvisserij, zou bij een harde houding van de Afrikaanse landen wel in deze specifieke visserijbranche kunnen ge-

croffen worden, evenals Rusland in de Noord-Pacifiek. Wij zelf zien niet, ten minste in de Noordzee en de Atlantische Oceaan, een onmiddellijke uitbreiding van de territoriale wateren boven de 12 mijl, uitzondering voor de reeds vroeger door IJsland afgekondigde uitbreiding tot de 50 mijl. Veeleer zullen de beperkingen komen door het in praktijk brengen van maxima vangstkquota en beschermingsmaatregelen zoals die reeds onder meer voor de haringvisserij vastgelegd werden en die men eveneens zou wensen in toepassing te brengen voor tong en enkele andere vissoorten. Deze beperkingen zijn echter algemeen en niet gebonden aan het willekeurig eenzijdig en partijdig optreden van een bepaald land. Deze maatregelen worden genomen ten bate van de visserij in het algemeen en niet ten voordele van een eng nationalistisch belang. We kunnen aldus moeilijk dergelijke beschermende maatregelen afbreken gezien het reeds meermalen bewezen werd, dat de visser altijd tegen zijn eigen-zelf dient beschermd te worden. Ondertussen zit men in de visserij toch wel in zekere mate opgescheept met een faktor van onzekerheid en dit zal toch wel even het initiatief van sommigen tot dure nieuwbouw komen remmen.

Stedelijke VISSERIJSCHOOL

JOHN BAUWENS

Mercatorlaan 15, Oostende — Tel. 70 40 19

DAGSCHOOL EN AVONDSCHOOL

Afdelingen :

**NAVIGATIE
VISSERIJ
DIESELMOTOREN**

Enkel in avondschool :

KOELTECHNIEK

★

Inlichtingen en inschrijvingen :
Vanaf 26 augustus dagelijks
van 10 tot 12 uur.

(10.009N—7620V)

UITKOMSTEN VAN DE VISSERIJ OVER DE MAAND JUNI 1974

Tijdens de maand juni 1974 daalde de aanvoer van visserijprodukten in Belgische havens tot een dieptepunt. De relatief goede prijzen die voor het beperkt aanbod bekomen werden, waren voor veel rederijen geen voldoende compensatie voor de sterk gestegen produktiekosten.

A. AANVOER

a) algemeen

Slechts 2786 ton visserijprodukten werden door onze vaartuigen in Belgische havens binnengebracht. Tegenover de maand juni van 1973 betekende dat een vermindering met 277 ton of 9 %. Dit is meteen ook de laagste aanvoer die we sedert jaren gekend hebben.

Ten opzichte van het eerste semester van 1973 daalde de totale aanvoer, over de eerste zes maanden van 1974 met 1256 ton (1974 : 20.292 ton — 1973 : 21.548 ton).

b) per haven

Logischerwijze daalde ook de aanvoer per haven ten opzichte van juni 1973 : 13 % te Oostende, 3 % te Zeebrugge en 19 % te Nieuwpoort. Ze bedroeg voor elk van onze drie havens 1680 ton te Oostende, 1006 ton te Zeebrugge en slechts 78 ton te Nieuwpoort.

De gemiddelde aanvoer per reis daalde te Oostende van 3.070 kg./reis (juni 1973) tot 2891 kg./reis, maar steeg te Zeebrugge (1424 kg./reis t.o.v. 1394 kg./reis) en te Nieuwpoort (651 kg./reis t.o.v. 621 kg./reis).

OOSTENDE :	1680 ton — 581 reizen — 2891 kg./reis
1973	1925 ton — 627 reizen — 3070 kg./reis
1972	2425 ton — 679 reizen — 3572 kg./reis
ZEEBRUGGE :	1006 ton — 706 reizen — 1424 kg./reis
1973	1042 ton — 747 reizen — 1394 kg./reis
1972	1102 ton — 738 reizen — 1493 kg./reis
NIEUWPOORT :	78 ton — 119 reizen — 651 kg./reis
1973	96 ton — 154 reizen — 621 kg./reis
1972	231 ton — 249 reizen — 929 kg./reis

c) per vissoort

Opmerkelijk vooral is een daling in de aanvoer van bijna alle soorten, met uitzondering van kabeljauw (zowel „IJslandse” als „andere”) en garnaal.

— De aanvoer van de IJslandse soorten vertoonde over het algemeen een sterke daling : IJslandse schelvis — 46 ton, koolvis — 164 ton, Noorse schelvis — 8 ton. Alleen IJslandse kabeljauw werd iets meer aangevoerd : + 7 ton.

„schelvis” van 214 ton in juni '73, tot nauwelijks 40 ton in juni 1974 (d.i. 234 ton). Daarentegen verdubbelde bijna de aanvoer van „andere kabeljauw” (+ 534 ton) vooral door de intensieve visserij op deze vissoort.

— Dalende aanvoer ook voor wijting, hoggen en „andere demersale” soorten. Ze bedroeg respectievelijk 31 ton, 48 ton en 77 ton.

— De aanlandingen van de platvissoorten daalde onrustwekkend : schol — 29 % en tong — 41 %. De aanvoer bedroeg nog 250 ton voor schol en slechts 125 ton voor tong (mei '74 : 374 ton en april '74 : 513 ton).

— Er werd echter 143 ton garnaal aangevoerd wat 11 ton meer is dan in juni 1973. Minder Noorse kreeft nochtans : er werd 28 ton aan wal gebracht wat 12 ton minder is dan vorig jaar.

B. AANVOERWAARDE

De totale aanvoerwaarde van de door Belgische vissersvaartuigen in ons land aan wal gebrachte zeevisserijprodukten bedroeg 91.516.810 fr., dit betekent t.o.v. juni 1973 een stijging van nauwelijks 2.274.864 fr. of 2,5 %.

Per haven beschouwd bedroeg de aanvoerwaarde te Oostende 48.371.943 fr., te Zeebrugge 39.725.346 fr. en te Nieuwpoort 3.419.521 fr.

In het eerste semester van 1974 werd voor 660 miljoen fr. besomd, in 1973 was dit 591 miljoen fr.

C. VISGRONDEN

1. aanvoer

Ten opzichte van de vorige maand lagen de aanvoer uit IJsland (259 t.o.v. 463 ton), de Ierse Zee (140 ton t.o.v. 526 ton) en de West (185 ton t.o.v. 447 ton) en de Kust (59 ton t.o.v. 190 ton) beduidend lager. De aanlandingen uit de Noord (366 ton t.o.v. 116 ton), het Kanaal (258 ton t.o.v. 218 ton), de Oost (290 ton t.o.v. 226 ton) en vooral de Noordzee (409 ton t.o.v. 185 ton) stegen.

Ten opzichte van de overeenstemmende maand van 1973 zijn de belangrijkste vaststellingen :

— de grotere aanvoer uit de Kreeftenput (408 ton t.o.v. 194 ton) en de Noordzee (409 ton t.o.v. 228 ton).

— de kleinere aanvoer uit de Noord (366 ton t.o.v. 813 ton) en IJsland (259 ton t.o.v. 605 ton).

2. aanvoerwaarde

Wanneer we de visserijgronden rangschikken naar de aanvoerwaarde dan komt de Kreeftenput met 13,2 miljoen fr. op de eerste plaats, gevolgd door de Noordzee met 10,9 miljoen fr., het Kanaal met 10,2 miljoen fr. en de garnalenvisserij met 9,5 miljoen fr.

3. aantal reizen - zeedagen

Gedurende de maand juni werden in totaal 1406 reizen ondernomen, dit betekent 72 reizen minder dan vorige maand en 122 minder dan in de overeenstemmende maand van 1973.

Het totaal aantal zeedagen lag 722 dagen lager dan vorige maand en 690 dagen later dan vorig jaar.

Vooraf de bedrijvigheid van de Kustvisserij, in de West en de Ierse Zee nam af.

4. gemiddelde resultaten per zeedag

De gemiddelde besomming per zeedag voor de ganse vloot was ongeveer gelijk aan die van vorige maand (22.223 fr. t.o.v. 22.469 fr.) en lag iets hoger dan die van vorig jaar (18.900 fr.)

IJsland met 53.971 fr. en West-Schotland met 54.042 fr. deden het weer beter dan vorige maand; de Noord met 27.162 fr., de Kreeftenput met 27.162 fr., de Witte Bank met 32.442 fr. en de Noordzee met 26.363 fr. blijven het goed doen.

D. PRIJZEN

Ingevolge het beperkte aanbod gingen de prijzen weerom de hoogte in en werd een gemiddelde van 32,85 fr. bereikt (juni '72 : 19,17 — juni 1973 : 29,14 fr.).

Hoe schaarser de vis hoe groter de prijsstijging : de 67 ton koolvis kreeg gemiddeld 20,50 fr., de 66 ton schelvis bekwam voor de IJslandse 22,67 fr., voor de andere 20,20 fr.

Uitzondering hierop vormde de prijsstijging van de tong waarvan toch maar iets meer dan de helft van vorig jaar werd aangeland : van 124,69 f. in juni 1973 tot 127,50 fr. in juni 1974 of ampere 2 %.

E. OPGEHOUDEN - AFGEKEURD

Tijdens de verslagmaand werd 16.174 ton opgevangen voor een waarde van 111.244 fr. De andere demersale soorten (7.869 kg. of 38.424 fr.) en de schol (3.810 kg. of 36.725 fr.) waren hierin de belangrijkste soorten.

Er werd slechts 100 kg. IJslandse kabeljauw afgekeurd. (Vervolg blz. 7)

(Vervolg van blz. 6)

F. AANLANDINGEN IN VREEMDE HAVENS

De gegevens over de aanlandingen in vreemde havens gedurende de maand juni 1974 zijn nog niet in ons bezit. Gedurende de overeenkomstige maand van 1973 bedroegen de cijfers : 22.590 kg. voor 5.652.380 fr.

G. VISSERIJ MET „DANISH PAIR TRAWL” SYSTEEM

Het aantal vaartuigen dat het zogenaamde „Danish Pair Trawl”-systeem beoefenen neemt steeds toe. Tijdens de verslagmaand werden 32 reizen genoteerd door koppels die hun vangsten in onze havens binnenbrachten (in mei : 22 en in april : 17).

De totale aanvoer bereikte reeds 1.002 ton voor een globale waarde van 27.859.998 fr. De gemiddelde aanvoer per vaartuig en per reis bedroeg 15.658 kg. en de gemiddelde besomming 435.312 fr.

De reisduur bedroeg gemiddeld 10,4 ZD per reis.

De bekomen resultaten waren nog iets beter dan de voorgaande maand. Het kerngetal-opbrengst voor de maand mei bedroeg 1920 terwijl dit getal voor juni steeg tot 2003. De goede prijs die werd beaald voor kabeljauw droeg in niet geringe mate bij tot het bekomen van deze goede cijfers.

Wat betreft de plaats waar de koppels hun aktiviteit hebben uitgeoefend geven wij onderscheid van de vakken met het aantal reizen op deze vakken gemaakt. De drukst beviste plaatsen waren de gronden iets ten noorden van de Noord en op de Kreeftenput.

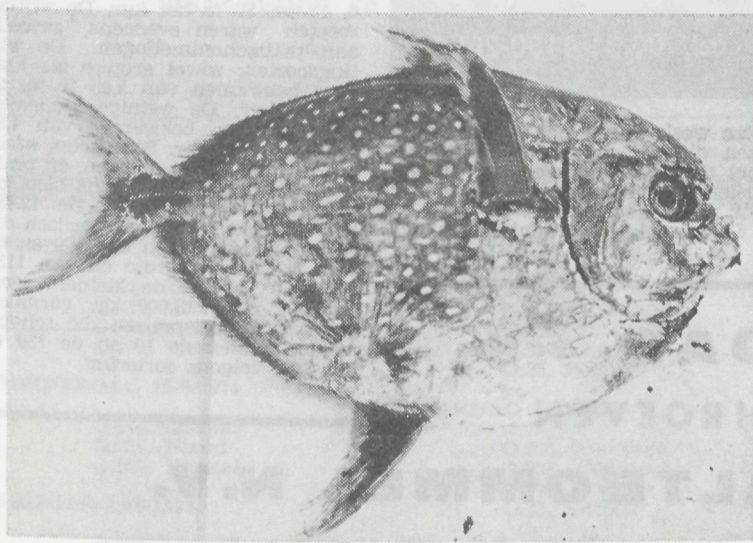
vak 213 — 1 koppel(s)	vak 312 — 1 koppel(s)
” 303 — 4 ”	” 315 — 2 ”
” 306 — 5 ”	” 316 — 2 ”
” 307 — 5 ”	” 317 — 1 ”
” 309 — 1 ”	” 401 — ”
” 310 — 1 ”	” 407 — 2 ”
” 311 — 4 ”	” 424 — 1 ”

H. GEMIDDELDE RESULTATEN PER ZEEDAG VOLGENS BT-GROEP EN HAVEN

De gemiddelde resultaten volgens BT-groep voor de maand juni 1974 zijn, over 't algemeen, bevredigend. Deden de BT-groepen kleiner dan 60 BT het niet zo goed, dan waren de resultaten van de groepen gelegen tussen de + 60 BT en de 120 BT veel beter te noemen.

De grotere BT-groepen deden het minder goed. Deze van 120-160 BT en deze van 200-250 BT deden het zelfs minder goed dan in de overeenkomstige maand van 1973, en de groep 160-200 BT won slechts een 10 % bij. De groep + 250 BT was zeer goed : + 44 %.

Zeldzame vangst



De spanvissers O.206-O.275 kregen tijdens de kabeljauwvisserij op de Noordzee een zeldzame vis in de netten, met name een Lampris Luna of Koningsvis. Nopens die vissoort is nog bitter weinig gekend. Het gevangen exemplaar had een lengte van 70 cm. en woog 24 kg. Bekend is evenwel dat die vissoort tot 1,80 m. lang kan worden met een gewicht tot 110 kg. De Oostendse diepvriesinstelling Morubel kocht deze vis aan. Niet voor menselijk verbruik maar als didactisch materiaal voor de gemeenteschool van Leffinge. (Foto NvdK - Herman)

AANVOER EN OPBRENGST WEEK 9 - 15 AUGUSTUS '74

OOSTENDE

VRIJDAG 9-8-1974

NOORDZEE				
Z.509-562	13	1.000	—	729.810
N.40-41	12	500	—	478.286
O.206-275	12	450	—	377.210
O.306-N.706				
	12	450	—	408.550

KANAAL

O.83	17	120	2.800	492.815
O.128	16	160	500	185.535

MAANDAG 12-8-1974

IJSLAND				
O.316	17	1.250	—	1.080.950
KANAAL				
Z.189	13	60	600	154.030
O.182	17	180	1.200	304.220
O.118	15	300	—	271.525
O.229	16	180	200	248.599

NOORDZEE

O.312-Z.452				
	12	270	—	202.600
O.135-309	11	300	—	229.510
O.127-303	10	550	—	532.140

NOOP HEAD

O.217	16	640	—	491.625
-------	----	-----	---	---------

NOORD

Z.183	12	520	—	347.110
-------	----	-----	---	---------

DINSDAG 13-8-1974

KANAAL				
O.134	16	170	—	189.195
WEST				
N.736	5	110	—	136.020
O.172	6	50	—	48.555

WOENSDAG 14-8-1974

KANAAL				
O.72	14	1.000	200	308.220
NOORDZEE				
O.239-285	9	—	860	774.266

NIEUWPOORT

MAANDAG 12 AUGUSTUS

N.470	75.652	+ 363	(opvangreg.)
N.715	82.831	+ 14.614	(opvangr.)
N. 45	149.487	+ 13.358	(opvangr.)
N.738	74.620	+ 1.088	(opvangr.)
N.730	77.748	+ 2.780	(opvangr.)
N.543	113.081		

Er werden 550 bennen gelost, met + 1.000 kg. tongen. De grootste aanvoer waren gullen en wijting!

Voor deze laatste soorten werden maar lage prijzen genoteerd. Zo kreeg de kabeljauw slechts gemiddeld 1.460 fr de benne. De andere gulsoorten van 1.300 tot 800 fr. de benne, waar een goeie week geleden praktisch het dubbel gegeven werd. Grote wijting werd opgekocht aan 730 tot 900 fr., de kleine van 480 tot 460 fr., en moest er gestopt worden aan de opvangprijs. Voor vaartuigen welke precies een vangst hadden van deze soorten, liep de besomming maar traag de hoogte in. Platvis deelde ook van de brokken, zo kreeg grote platvis slechts 1.450, drielingen + 1.200 en visjes van 600 tot 800 fr. Zeehonden en speerhaaien rond de 1.000 fr. de benne. De rogsoorten, waarvan er zelfs weinig op de markt stonden, kwamen aan 38 tot 35 fr. de kg. De tongen kenden een rijzende prijs naar 't laatst van de markt, en dit met een verschil van 10 en 15 fr. de kg. De duurste tongprijzen waren voor de : 1e 144, de 2e 173, de 3e 187, de 4e 175, de 5e 134 en voor de kleine werd 114 geschreven! Andere rare vis, waarvan weinig stuks, werden goed verkocht. Een „lukvisje” namelijk een latour, gevangen door de N.45, en die 65 kg woog, werd verkocht aan 55 fr. de kg. Zo was de maandagmarkt.

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 9 AUGUSTUS

Z.463	9	—	150	162.195
Z.175-Z.435	10	—	300	270.280
Z.570	8	—	70	164.520
Z. 24	9	—	100	110.885
Z.307	11	—	190	250.085
				957.965

MAANDAG 12 AUGUSTUS

Z.505	2	—	10	16.240
Z.510	5	300	60	127.140
Z.161	9	—	180	221.930
Z.568	8	550	80	121.910
Z.574	11	250	260	291.764
Z.598	10	—	70	130.525
Z.526	10	—	260	342.630
Z.506	9	100	320	319.019
Z.560	6	—	60	114.920
Z:563	8	—	100	143.125
				1.829.203

DINSDAG 13 AUGUSTUS

Z.483	13	—	300	395.479
Z.176	12	300	200	277.490
Z.402	9	—	200	192.881
Z.569	9	—	250	222.150
Z. 30	10	—	180	234.880
Z.549	9	—	260	230.743
				1.553.614

ZIJ HADDEN PECH...

— Op het ogenblik dat de Z.473 Jan Bart III van schipper Jacques Dobbelaere de haven wou verlaten voor de garnaalvisserij, stond het oranje-flikkerlicht bij de ingang van de vissershaven op, zodat men verplicht was te wachten. De Z.473 dreef af naar de kuisbank. Schipper Dobbelaere sloeg eventjes met de schroef achteruit om niet in het slijk te geraken en hoorde een hevige slag op het achterschip. Daarna was het onmogelijk nog met de schroef te werken, zodat met behulp van de Z.471 het defekte vaartuig tot bij de kaai kon komen, waar een breuk van de remband werd vastgesteld.

— Na de visserij te hebben bedreven hoorde men aan boord van de Z.14 De Bounty een klop in de motor. Een onderzoek wees uit dat de tandwielkast van de nokkenas en de oliepompe gebroken was. Herstelling ter plaatse was onmogelijk. Besloten werd de boelen in te winden en Radio Boulogne op te roepen. De Z.505 die op 55 mijl verwijderd lag, verleende hulp en nam het defekte vaartuig op sleeptouw naar Zeebrugge.

— De Z. 421 van schipper Bartholomeus Schiltz was uitgevaren om samen met de Z. 584 de spanvisserij te bedrijven. Op de terugreis is de motor stil gevallen wegens het feit dat er water in de brandstof was gelopen. Na vruchteloze pogingen de motor terug op gang te krijgen, werd beroep gedaan op ne Z.584 Blue Bird voor de opsleping naar de thuishaven.

— Bij het inhalen van de korre an boord van de Z.550 van schipper Leon Gheselle, kwam de stuurboordkorre in de schroef terecht. Alle pogingen om de schroef opnieuw vrij te krijgen, bleven vruchteloos. Via de radio werd sleephulp gevraagd aan de B.602 nie voor de opsleping naar Zeebrugge instond.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een verhoogde visaanvoer gaf deze week aanleiding tot sterk dalende visprijzen. De meeste visprijzen bereikten een peil dat maanden niet meer genoteerd werd. Rode zeebaars werd maandag opgevangen, ook kleine schelvis, kleine gul, wijting en hondshaal haalden de minimumprijs niet. Voor soorten als rog, griet, tarbot, zonnevis en andere schol werden veel lagere prijzen genoteerd dan gewoonlijk. Zelfs de kleine tongsorteringen moesten er dinsdag aan geloven. Kleine tong viel toen inderdaad terug van 101 naar 88 fr het kg. Kleine griet

VOOR MEER TREKKRACHT

haalde nog amper 25 fr en kleine tarbot zakte onder de 50 fr. Zonnevis, waarvoor enkele weken terug nog tot 80 en 90 fr betaald werd, haalde nu geen 45 fr meer. Kabeljauw en gul, die ook de meest gebrachte soorten waren, moesten er vanzelfsprekend eveneens aan geloven. De verwachte malaise van de week van 15 oogst is er dus gekomen met een week vertraging. Voor de vissers werd het een weinig interessante maand met dikwijls kleine vangsten en wanneer deze dan wat groter waren, vaak lage prijzen. Voor de spanvissers was het weer niet te best. De vis zag er niet steeds al te goed uit, wat bij warm weer nog een groter nadeel is. Voor de Kanaalschepen was het evenmin vet, de vangsten waren hier middelmatig en de prijzen matig. In verhouding deden de IJslanders het ook veel minder goed dan gewoonlijk. Hier ligt de sterk gedaalde prijs van de koolvis aan de grondslag. Verder was ook koolvis, schelvis, leng en Schotse schol minder in trek.

Een behoorlijke aanvoer van garnaal met dien verstande dat de verkochte vangsten veel onder het peil van verleden jaar blijven. Ook blijven de vangsten sterk wisselvallig met als voornaamste oorzaak hiervan, de weersomstandigheden die vaak tegenzitten. De prijzen blijven dan ook fel schommelen wat zijn oorzaak vindt enerzijds in de sterk schommelende aanvoer en anderzijds in het verschil in kwaliteit van de ene vangst bij de andere. Ook de kopers zijn niet van gisteren en zijn geneigd meer te geven voor de grotere dan voor de kleinere garnaal. Anderen kwamen al eens bedrogen uit en vonden kleinere garnaal in de mand onderaan. Een regelmatige controle vanwege de stadsdiensten zou hier

dan ook wel op zijn plaats zijn. Dit om alle misverstanden en vijgen na Pasen te vermijden. Niemand koop: gaarne katten in zakken.

GOEDKOPE RODE ZEEBAARS

Deze werd nog eens, ten overvloede onderstreept, dat de IJslanders er alle voordeel bij hebben vooraan in de vismijn te kunnen verkopen. We hebben inderdaad gezien dat bij de eerste beurten de rode zeebaars bijna voortdurend de 21 fr. haalde, de laatste beurt, die zeker niet de minst verzorgde was, noteerden we voor dezelfde vissoort een prijs die terugliep van 18,40 fr. naar 14,80 fr. (minimum). De partij „bomen” was hier blijkbaar te groot voor het jaargetijde (1.300 b.) vooral dat er helemaal geen belangstelling was vanwege de uitvoer. In Duitsland hadden duidelijk van die vissoort genoeg, terwijl Frankrijk evenmin blijk gaf van belangstelling. Koolvis deed het beter in die zin, dat de prijs hier redelijk vast bleef en schommelde tussen 840 en 860 fr. per ben. Middensortering kreeg rond de 13 fr. het kg. eng

EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

zakte onder de 20 fr., schotse schol deed het helemaal niet en kreeg moeillijk de 10 fr. het kg. Voor hondstong was het evenmin kermis. Hier lag de prijs rond de 15 fr. De schelvismarkt was nogal eigenaardig. Waar grote sortering aanvankelijk tot 1850 fr. kreeg, viel de tweede soort direkt terug naar 1350 fr. De volgende sorteringen vielen meteen onder de 20 fr. het kg. Kabeljauw en gul waren zeker niet duur al werd er wel meer betaald dan er de volgende dagen voor noordzeekabeljauw gegeven werd. De resultaten waren voor deze schepen uiteindelijk begrepen tussen 559.000 en 1.062.000 fr.

TONG OOK MINDER DUUR

Zeer kleine tongvangsten van het kanaal. De bokkenvissers krijgen nog amper 1.000 kg. bij elkaar en dat is zelfs, wanneer deze verkocht worden aan prijzen zoals nu, te weinig. Bovendien zijn die prijzen

deze week beginnen te dalen. Niet zozeer voor wat de grote soorten betreft, als wat de kleinere soorten aangaat. Voor/kleine, kleine tong en heel/kleine sortering moesten het laten afweten. Kleine tong kreeg de gevoeligste klap op de dinsdagmarkt toen de prijs ineens met bijna 20 fr. zakte. Lappen vielen ook terug van 135 naar 116 fr. terwijl grote tong zakte van 160 naar 135 fr. Driekwartsortering schommelde tussen 138 en 176 fr. terwijl bloktong prijzen kreeg die varieerden van 165 naar 146 fr. Altemaal verschillen die er niet om liegen. Ook de bijvangst waren lang niet zo duur als gewoonlijk.

Zo zakte de grote rog van 1.700 naar 1.300 fr. en kregen tilten in plaats van 1.500 nog slechts 1.100 fr. De kleine schepstaarten zakten tot 11 fr. Hondshaal geraakte dinsdag nog amper verkocht. Vlaswijting diende ook onder de 20 fr. genoteerd, terwijl soorten als wijting, platvis en steenschol het eveneens niet konden waar maken.

WEER ZONNEVIS

De laatste weken is de aanvoer van zonnevis tamelijk regelmatig en naar Oostendse maatstaven zelfs tamelijk ruim. Vandaar dat de prijs van voor een paar maanden gehalveerd werd. Er werd deze week tussen 42 en 63 fr. betaald met ook dinsdag de laagste prijzen. Tarbot en griet van het kanaal zijn ook niet meer wat men „dat” pleegt te noemen. Kleine tarbot zakte dan ook tot 47 fr. en kleine griet kreeg nog amper 25 fr. het kg. Schaarse bennen rode knorhaan gingen weg tussen 13 en 45 fr. volgens de grootte en kwaliteit.

SLECHTE TIJD VOOR DE NOORDZEEVISSERS

Voor de schepen die op de Noordvissen is er niet veel uit het net te halen, de laatste weken. Ook

HODI STRAALBUIZEN ZALTBOMMEL tel. 00-31-4180-2654

deze week waren het povere vangsten die we zagen lossen. Samen met de nogal doorgezakte prijzen vielen de resultaten uiteindelijk ook nogal laag uit.

De spanvissers brachten het iets

verder, dank zij ruime vangsten. Toch waren hier de vangsten erg goedkoop verkocht. De kleine gul, voor een paar weken toch nog aan 1.100 fr. verkocht, zakte nu naar 560 en 340 fr. Ook hier speelde de kwaliteit wel een prijsdrukkende rol. Beter verzorgde vangsten kregen wel iets meer maar werden toch onvoldoende beloond voor de gedane inspanning. Wanneer er echter gene vraag is kan ook de koper de vis zelf niet opeten. Toch vinden we de prijs die voor de prachtig verzorgde schelvisvangsten van de N.719 — N.705 betaald werd onder de waarde.

Alles samen een week, waarover helemaal niet moet naar huis geschreven worden. Hopelijk gaat het vanaf de volgende week beter, al denken we dat er nog een paar weken zullen overheen gaan, vooraleer alles weer rondraait.

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was merklijk groter dan vorige weken. Het waren vooral de pladijsoorten die de hoofdbrok vormden. Deze vissoort werd vooral gelost door de vaartuigen afkomstig van de Noord. De afnameprijzen waren niet bijzonder hoog, met prijsschommelingen tussen de 17 en de 24 fr voor de grotere en van 12 tot 19 fr voor de kleinere. Door het feit dat de aanvoer van roggevissoorten niet zeer groot was, waren de afnameprijzen aan de hoge kant, van 18 tot 50 fr het kgr. De katroggen van het Kanaal bekwamen echter de minimumprijzen. De tongsoorten vormden eveneens een grote aantrek, de verschillende soorten schommelden tussen de 128 en de 180 fr voor de grotere soorten, de middensoorten van 121 tot 168 fr en de kleinste slag van 79 tot 140 fr. De tarbot- en de grietsoorten gingen eveneens vlug van de hand. De ronde vis, vooral kabeljauw- en gulsoorten, werden gelost door de spanvissers. Deze vissoorten vielen niet bijzonder in de smaak bij de handel, zodat de afnameprijzen eerder aan de lage kant lagen; van 6, 15 tot 36 fr het kgr. De wijtingsoorten waren eveneens gevoelig aan prijsschommelingen. De wijtingsoorten, zowel grotere als kleinere bekwamen van 9,05 fr tot 24 fr het kgr. De weinige zeehaalen en zeehonden bekwamen van 4,80 tot 24 fr het kgr. Steenschol evenals Schotse schol werden er praktisch niet gelost, nochtans bleef de afnameprijs onder peil. De 12.450 kgr kreeftjes bekwamen prijzen die schommelden tussen de 1200 en de 2110 fr voor de grote en van 1150 tot 1300 fr voor de kleinere soorten. De ruim 13.000 kgr garnalen gelost, haalden prijzen die schommelden tussen de 10 en de 139 fr het kgr, volgens sortering.

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
19-8	17	375.050	6.811.001			
20-8	8	98.300	1.848.170			
21-8	3	33.500	461.680			
	28	506.850	9.120.851			

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
GARNAALANVOER TE OOSTENDE						
14-8	15	827	62.851	65,—	83,—	
15-8	11	554	44.164	62,—	96,—	
16-8	12	952	69.769	52,—	83,—	
17-8	12	962	83.562	75,—	106,—	
19-8	12	879	68.425	69,—	94,—	
20-8	1	41	3.977	97,—		

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
VISAANVOER TE ZEEBRUGGE						
14-8	6	26.660	996.091	37,96		
16-8	7	48.530	1.520.853	31,33		
19-8	8	74.879	1.833.832	24,36		
20-8	7	67.436	1.727.621	25,41		

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
WAARVAN TONGEN						
14-8	6	2.323	360.190	155,12		
16-8	5	2.905	444.540	153,—		
19-8	6	3.822	515.750	134,36		
20-8	7	3.600	475.320	132,16		

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE						
14-8	2	4.830	264.730	54,39		
16-8	2	8.220	403.590	49,09		
19-8	1	4.560	232.490	50,44		
20-8	1	4.890	270.180	55,12		

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE						
14-8	34	7.392	357.485	4,—	112,—	
16-8	32	6.517	479.367	10,—	139,—	
19-8	29	6.828	459.727	30,—	121,—	
20-8	24	6.361	381.008	15,—	116,—	

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT						
14-8	5	328	30.291	82,—	100,—	
16-8	5	262	19.980	69,—	87,—	
17-8	4	251	22.339	73,—	101,—	
19-8	2	113	10.005	81,—	92,—	
21-8	6	285	24.996	69,—	92,—	

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
14-8	5	5.772	284.246			
16-8	8	21.816	543.081			
21-8	4	15.474	300.441			

Afvaarten Oostendse Haven

WOENSDAG 14-8-1974

O.94, Noordzee
O.232, Noordzee
O.82, Kanaal
O.284, West

DONDERDAG 15-8-1974

O.316, IJsland
O.224, Noord
O.182, Kanaal

VRIJDAG 16-8-1974

O.334, IJsland
O.309, Noordzee
O.135, Noordzee
O.127, Noordzee
O.303, Noordzee
O.134, Kanaal
O.118, Kanaal
O.229, Kanaal
N.736, West

ZATERDAG 17-8-1974

O.312, Noordzee
Z.452, Noordzee
O.285, Noordzee
O.239, Noordzee
O.26, Noord

MAANDAG 19-8-1974

O.275, Noordzee
O.206, Noordzee
O.274, Noord
O.72, Kanaal

DINSDAG 20-8-1974

N.720, West

WOENSDAG 21-8-1974

O.318, IJsland
O.141, Noordzee
O.369, Noordzee
O.243, Noord
N.3, Noord

OOSTENDE

MAANDAG 19 AUGUSTUS 1974

IJSLAND			
O.318	17	800	559.390
O.81	19	1300	1.062.296
O.236	17	730	693.520
O.288	17	1530	1.042.810
KANAAL			
O.181	16	200 1000	409.600
Z.499	200	750	349.710
O.198	16	150 800	265.830
NOORDZEE			
O.231	16	320	283.730
O.141—			
O.369	11	850	697.490
NOORD			
O.243	12	320	393.010
O.123	12	260	250.665
O.114	12	170	166.830
WEST			
N.3	10	270	215.100
N.720	6	120	95.340
N.422	8	120	108.840
O.69	8	110	145.610

DINSDAG 20 AUGUSTUS 1974

KANAAL			
O.254	15	180 1300	359.510
NOORDZEE			
O.279—			
Z.597	10	800	558.420
N.705—			
N.719	6	600	522.680
NOORD			
O.151	9	120	70.470
WEST			
O.66	8	120	220.480
N.752	8	100	95.870

WOENSDAG 21 AUGUSTUS 1974

WEST			
O.120	12	380	257.300
N.736	6	60	57.420
N.45	8	230	146.960

NIEUWPOORT

WOENSDAG 14 AUG. 1974

N.579	52.708	N.345	68.924
N.346	79.096	N.590	72.821
N.788	10.697		

Drie vaartuigen welke samen 1000 kg tongen losten en andere vis: 100 bennen!

Veel gullen of wijting, welke dus de goedkoopste soorten waren op de maandagmarkt, waren er dus niet, niettegenstaande er meer trek scheen te bestaan voor die soorten. Platvis en drielingen werden verkocht aan 1200 fr, wijl de gegutte visjes slechts rond de 500 fr kregen. Grote wijting kreeg vandaag 1140, kleine van 480 tot 670 fr de benne. Rogsoorten werden gemijnd aan 45 fr en 40 fr de kg. De tongsoorten kenden een stijgende prijs welke opliep tot 159 fr voor de lappen, de 2de 184, de 3de 199, de 4de 188, de 5de van 160 tot 176 en de kleine soort van 90 tot 116 fr.

MAANDAG 19 AUG. 1974

N.765	105.204	+ opvangregeling:	
			19.675.
N.591	90.309	+ 397	
N.761	70.941	+ 326	
N.470	61.625		
N.723	163.613	+ 7.284	
N.710	41.000		
N.788	6.989		
N.498	3.400		

450 bennen vis werden gelost met 1200 kg tongen. Gullen en wijting waren weer de hoofdschotel. Weinig rogen en platvis en toch wat variatie met tarbot en grieten. De tongen kregen hoopvolle prij-

zen, dit van 170 tot 194 fr voor de grootste soort en de 3de en 4de, de 5de werden gekocht aan 168 fr. De kleine tongen hadden een vaste prijs van 111 tot 120 fr, dit volgens de hoeveelheid. Tarbot kreeg zijn 160 à 170 fr, de grieten rond de 100 fr. Kabeljauw 1900 en 200 fr de benne. De gullen van 1300 tot 1000 fr volgens grootte. De grote wijting van 920 à 1070 fr, de kleine van 500 tot de opvangprijs 460 fr. (Een 70 bennen moesten opgevangen worden). Platvis 1500 fr, drielingen 1370 en visjes van 700 à 800 fr. Moerroggen en tilten 2100 en 2000 fr. De zandschullen 940 fr voor de grootste en 350 à 500 fr voor de kleine. Speerhaaien en zeehonden werden gekocht aan 1400 en 1200 fr de benne, maar deze soorten waren maar met kleine hoeveelheden op de markt.

WOENSDAG 21 AUG. 1974

N.730	79.689	+ opvang	6640
N.738	82.130	+ 180	
N.346	40.828		
N.715	94054	+ 10.294	

Vier vaartuigen van de West met 300 bennen vis en slechts 300 kg tongen. De grootste hoeveelheid was terug gullesoorten en wijting soorten welke de laatste weken een prijsinzinking kennen. Andere vis, zoals platvis werd nog aan een redelijke prijs verkocht: grote en drielingen van 1600 à 1800 fr de benne. Kleine platjes 1100 fr, maar er moet aanstonds gezegd worden, dat er slechts een 20 bentjes op de markt stonden. De variavis moest van iedere vangst het opbrengstcijfer goed maken. Tarbot kreeg toch 170 en 155 fr de kg, volgens grootte. Grieten, zonnevis, sjaarten bolden allen boven de 100 fr de kg. Enkele bennen rode soldaten kregen 2250 fr. De rogsoorten van 42 fr voor de moers en grote gladderrog tot 47 fr. Tilten 1900 fr.

De kabeljauw en gullen werden gekocht aan 1850, 1600, 1050 en 850 fr voor de filetgulletjes. De wijting, grote 720, 760 en 700 fr; de kleine, de opvangprijs en eventjes erboven: dus van 490 tot 460 fr. De tongen werden gekocht van 170 voor 1ste en 2de tot 186, voor 3de en 4de, de kleine 115 fr. Reders en vissers klagen over de lage prijzen, maar weinig of geen export naar Frankrijk en vakantieperiode, wat wil je? Zal beteren en hoop op de toekomst.

VERWACHTINGEN

Maandag 26-8-1974

IJSLAND: O.202 (1100 bennen, t.t.z. 30 kab/gul; 50 schelv/tot; 100 bonen; 800 schelvis; 40 bl leng; 50 witte leng; 15 schaten en mieten en 30 varia).

O.282 (600 bennen t.t.z. 400 koolvis; 40 bonen; 30 schelvis/tot; 30 kab/gul; 70 lengen; 20 gutvis en 10 varia).

O.129, O.317 (maandag of dinsdag).

NOORDZEE: Z.509 & Z.562; O.306 & N.706; N.40 & N.41; O.94 & O.232.

WEST: O.284.
KANAAL: O.159, O.180, Z.502.

Dinsdag 27-8-1974

KANAAL: Z.34, O.128.
NOORDZEE: O.309 & O.135; O.127 & O.303.

Woensdag 28-8-1974

NOORD: O.26.
KANAAL: O.83.
WEST: N.720.
NOORDZEE: O.312 & O.452; O.285 & O.239.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis	25,60-37,40
Groot	16,—24,—
Middel	9,—12,40
Klein	22,—23,60
Kabeljauw	19,—22,—
Gul	37,50-52,—
Wijting	14,80-21,—
Zeebaars	8,20-33,20
Leng	6,—11,20
Schartong	67,—100
Heilbot	7,40-17,20
Koolvis	8,—22,—
Hondstong	8,—29,20
Zeewolf	75,—82,—
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	19-8-1974	20-8-1974	21-8-1974
Lappen	184 -135,4	116,2	
Grote	150,8-160	153,4	
3/4	182,8-188	172,2	
Blok	154,2	154,2	
voor-kleine	165	146	
kleine	180 -136	123,6	
slips	101 -106,6	87,—102,2	

Zeebrugge

Soorten			
grote	130 -137	128 -130	
blok	154 -177	165 -160	
fruit	168 -180	168 -180	
schone kleine	150 -164	160 -168	
kleine	126 -132	121 -125	
tout petit	100 -104	96,—98,—	
slips	79,—88,—	82,—85,—	

Nieuwpoort

Soorten			
Tong I	170		169
Tong II	172		186
Tong III	194		182
Tong IV	193 -190		173
Tong V	155 -170		115
Kleine	111 -120		

PLADIJS

Oostende

Soorten	19-8-1974	20-8-1974	21-8-1974
Grote	22,—		
grote iek	24,40		
kleine iek	27,60	16,—	
derde slag	23,20-27,—	15,—	31,—
platjes	9,—20,—	12,60	

Zeebrugge

Soorten			
I	20,—23,—	17,—19,—	
II	20,—23,—	17,—21,—	
III	20,—24,—	17,—19,—	
V	20,—22,—	17,—19,—	
IV	14,—18,—	12,—14,—	

Nieuwpoort

Soorten			
Moelen	30,—		32,—
grote pladijs	28,—		37,—
drielingen	14,—16,—		33,—
platjes			22,—

ZEEBRUGGE

WOENSDAG 14 AUGUSTUS 1974

NOORD			
Z.444	10	800	40 185.460
Z.578	8	300	40 152.600
Z.525	8	400	40 128.510
Z.512	8	200	90 201.761
KREEFTENPUT			
Z.599	9	—	140 166.430
Z.582	8	—	150 161.580
			TOT. 996.341

VRIJDAG 16 AUGUSTUS 1974

NOORD			
Z.497	8	400	60 133.500
Z.324	9	400	180 227.953
Z.592	9	400	140 165.640
Z.589	9	500	200 290.405
KREEFTENPUT			
Z.600	9	—	220 203.270
Z.575	10	—	250 237.044
			OT. 1.520.853

MAANDAG 19 AUGUSTUS 1974

KANAAL			
Z.418	15	1200	150 342.453
NOORD			
Z.580	6	600	90 158.910
Z.431	6	500	100 217.255
Z.564	8	700	40 187.490
B.604			
Z.581	13	—	350 253.804
Z.19	13	—	350 403.320
KREEFTENPUT			
Z.500	12	—	250 270.600

DINSDAG 20 AUGUSTUS 1974

Z.315	8	250	300 1.833.831
NOORD			
Z.465	10	100	200 237.550
Z.547	9	700	80 197.560
Z.262	12	350	110 214.540
Z.424	12	200	200 206.000
WEST			
Z.516	10	600	60 182.880
			TOT. 1.727.621

WOENSDAG 21 AUGUSTUS 1974

Z.568	8	300	40 94.590
Z.24	7	—	120 124.285
Z.519	11	250	330 267.600
Z.421			
Z.584	11	—	350 318.580
Z.200	9	—	300 250.095
Z.442	8	350	40 114.810
Z.537	10	1000	50 212.790
Z.162	18	2500	260 659.071
Z.427	10	—	200 209.795
			TOT. 2251.616

DONDERDAG 22 AUGUSTUS 1974

Z.108			
Z.331	13	—	250 270.414
Z.596	12	200	210 230.310
Z.573	9	—	300 321.830
Z.429	8	700	60 259.810
Z.408	8	400	30 191.212
			TOT. 1.273.576

TERUGGAVEN

**OP GASOIL
DOOR DE STAAT**

De reders welke van 1 april tot 30 juni mazout genomen hebben bij de cooperatieve SCAP te Oostende en nog de bulletins niet ingevuld hebben voor de teruggave van de 0,50 fr per liter tussenkomst van de Staat, worden verzocht zich ten burele van SCAP, Hendrik Baelskaal 27 Oostende, aan te bieden, waar alle nodige bescheiden zullen ingevuld worden om hen toe te laten deze ristournes van het ministerie van landbouw te ontvangen. Hetzelfde geldt voor de leden van de redersvereniging Hand in Hand Zeebrugge, waar de leden die er hun brandstof namen, zich ook mogen wenden.

**ZEEVAARTLIJNEN
OOSTENDE - DOVER/
FOLKESTONE**

**Uurtabel der
overvaarten**

voor de week van 25.8.74 tot 31.8.74

Afvaarten uit Oostend naar Dover Western Docks :
— Alledagen te 00u.45(x), te 07u.40(x), te 10u.15, te 14u.45(x), te 15u.45 en te 18u.10(x).
— Op 25, 30 en 31.8.74 bijkomende afvaart te 09u.50.

Afvaarten uit Dover Western Docks
— Alle dagen te 01u.10(x), te 09u.00(x), te 11u.00, te 13u.00(x), te 16u.50 en te 19u.35(x).
— Op 25, 30 en 31.8.74 bijkomende afvaart te 16u.00

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
— Alle dagen te 01u.20(x), te 04u.20(x), te 07u.20(x), te 10u.20(x), te 13u.20(x), te 16u.20, te 19u.20(x) en te 22u.20(x).
— Op 25, 26, 30 en 31.8.74 bijkomende afvaart te 09u.15(x)

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
— Alle dagen te 01u.15(x) en te 05u.05(x)

Afvaarten uit Dover Eastern Docks
— Alle dagen te 00u.20(x), te 03u.20(x), te 06u.20(x), te 09u.20(x), te 12u.20(x), te 15u.20(x), te 18u.20(x) en te 21u.20(x).
— Op 25, 26, 30 en 31-8.74 bijkomende afvaart te 14u.15(x).

Afvaarten uit Folkestone :
— Alle dagen te 19u.30(x) en te 23u.45(x).
(x) Nemen ook voertuigen.

**TOEKENNING VAN DE
BREVETTEN, DIPLOMA'S,
CERTIFIKATEN EN
VERGUNNINGEN
IN DE KOOPVAARDIJ,
DE ZEEVISSERIJ
EN DE PLEZIERVAART
Data der eksamens**

In uitvoering van artikel 40 van het K.B. van 21 mei 1958, worden de data der eksamens ter verkrijging van de brevetten en diploma's in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart vastgesteld als volgt :

**HOGERE ZEEVAARTSCHOOL
ANTWERPEN**

Op 9 september 1974 :
Eksamen van aspirant-officier ter lange omvaart.

Op 16 september 1974 :
a) eksamen van officier-werktuigkundige 3e klasse;
b) eksamen van officier-werktuigkundige 2e klasse;
c) eksamen van officier-werktuigkundige 1e klasse;
d) eksamen van officier-werktuigkundige 1e klasse.
(Artikel 16 van het K.B. van 3 juni 1969).

**ZEEVAARTSCHOOL
OOSTENDE**

Op 16 september 1974 :
a) eksamen van aspirant-officier ter kustvaart;
b) eksamen van eerste luitenant ter kustvaart;
c) eksamen van kapitein ter kustvaart;
d) eksamen van yachtnavigator;
e) eksamen van yachtman;
f) eksamen van motorist.

Op 23 september 1974 :
Eksamen van motorist.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort
	19-8-1974	19-8-1974	20-8-1974	20-8-1974	21-8-1974	21-8-1974	
Tarbot : groot (123)	119 -129	150		150			160
middel (123)	81,40-109,4	80, -100	86, -102	100			130
klein (123)	64, -67, -	40, -79, -	49,40-66, -	60, -80, -			100
Griet : groot (123)	57, -	80, -	70, -	72, -			100
middel (123)	45, -	60, -		60, -			
Schelvis : groot	36, -	45, -	24,20	50, -55, -			
middel	21, -		26, -				
klein	16, -	8,25, -	13, -14,40				
Heek : groot	7,20-11, -		8,40-15,60				
middel	41,20		47, -51, -				
klein	24, -	4,80-21, -	35, -37, -				
Lom	12, -16, -		26, -				
Leng	12, -18, -		16,80-20, -				
Rog (1)		44, -		50, -			40, -
Keelrog (123)	23, -42, -		46, -				42, -
Rog (23)	14,20-37,20		11, -27,40		23, -42, -		
Tilten (23)		38, -		45, -47, -			39, -
Scherpstaart (23)		38, -40, -		44, -46, -			35, -
Halve mans (23)		22, -24, -		32, -36, -			39, -
Teelt (2)		20, -24, -		30, -33, -			
Katrog (2)		6, -9, -		18, -20, -			
Kabeljauw	16,80-33,40	32, -36, -	17, -29,40	32, -36, -	21, -29, -		38, -40, -
Gul (groot)	7, -29,60	12, -33, -		22, -34, -			
Gul (middel)	7, -29,60	8, -22, -	6,80-22,80	20, -24, -	13, -23,40		26, -20, -
Gul (klein)	7, -29,60	6,50-17, -		11, -14, -			33, -18, -
Hozemondhamme	55, -106,8		46, -93,60				
Witjing : groot	9,20-22, -	20, -24, -	9,60-17,40	12, -15, -	8,40-16, -		19, -
klein	9,20-22, -	9, -10, -	9,60-17,40	9, -10, -	8,40-16, -		9, -10, -
Schar	8, -16,40	10, -24, -		8, -20, -	11, -14, -		7, -18, -
Steenschol	7, -46,40	8, -39, -	13, -51, -				12, -15, -
Zeehaai	8, -31, -	10, -15, -	19, -22, -	15, -	23, -28, -		27, -
Hondshaai	6, -12, -		6,80-7,80				20, -
Doornhaai							
Pieterman							
Makreef							
Horsmakreef							
Zeekeeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal							
Schartong	11, -35,60						
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaai							
Steenholk							
Heilbot							
Koolvis							
Steur							
Zeewolf							
Poillak	14, -19,20		18, -19, -				
Zonnevis	42, -63,60		41,80-44,60				
Koningsvis							
Vlaswijting							
Zeeduivel	54, -100						
Schotse schof	14, -32, -						
Zeehond	4,80-6, -						24, -
Bot							24, -
Rode Poon (roobaard)							46, -
Grauwe Poon (knorh.)				8, -10, -			5, -7, -
Rode Knorhaan	14, -45,40		13, -38, -		16, -38, -		
Posten		5, -8, -		5, -9, -			
Langoesten (midden)							
(klein)							

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

N E D E R L A N D

Stakende IJmuidense vislossers aan de deur gezet

Er sluimerde reeds lang een zeker ongenoegen bij de vislossers van de IJmuidse hallen in verband met de door de reders toegezegde loonlisen, maar door de regering nog niet ingewilligd. Niettegenstaande de Vislossersvereniging aantoonde dat de lossers toch hierop reeds een voorschot hadden gekregen en over het eerste half-jaar reeds duidelijk en hoger gemiddelde hadden verdiend, bleef het ongenoegen hangen en deinde uit in een niet erkende staking.

WERKWEIGERING VANWEGE DE LOSSERS

In IJmuiden krijgen de vislossers de vooravond een visbriefje met de vermelding van de te lossen hoeveelheid vis. Toen nu op 15 aug. (geen bijzondere feestdag zoals bij ons) 14.000 bakken haring met daarbij nog de gewone vis diende gelost te worden, weigerden de lossers plots aan het werk te gaan. De tussenkomst van de vakbonden en van de vislossersbond zelf bracht geen kentering in de houding van de stakenden, zodat de betrokken reders wel onverwachts voor een moeilijke situatie kwamen te staan. Verscheidene schepen losten toen hun vangst met eigen personeel, terwijl de Urkers spanvissers de trossen losgooiden en koers zetten naar Urk waar de schepen nog dezelfde namiddag werden gelost, gedeeltelijk ook, gezien het onverwachte met familiehulp. Vaartuigen die nog moesten binnenlopen te IJmuiden, werden door de reders afgeleid naar ander havens, zodat het resultaat van de staking niet onver-

deeld ten gunste van de lossers uitviel. Buiten de betrokken vislosserskringen waren de meningen zeer genuanceerd, vooral omdat het ten slotte ging over bederfelijke waar en omdat de reders niet in de eerste plaats schuldig waren.

DE ONDERHANDELINGEN

Tussen de vislossers aan de ene zijde, de vakbonden en het bestuur van de vislossersbond aan de andere zijde, werd heel wat vergaderd en gediscussieerd. Het waren vooral de jonge vislossers die weigerden te luisteren en de vakbonden verweten niet op te komen voor hun belangen. Ook naar de bondsbestuurders van de Vislosregeling werd niet geluisterd, niet-tegenstaande over de mogelijke ontslaggeving vanwege het bestuur werd gesproken. Bij een nieuwe vergadering van de vislossers op maandag 19 augustus werd ten slotte besloten het werk te hervatten vooral omdat intussen doorgedrongen was dat de ontslagbrieven reeds opgemaakt waren.

ONTSLAGBRIEF THUIS BEZORGD

Groot was de verrassing van de vislossers toen ze enkele uren nadat besloten werd tot werkhervatting toch hun ontslagbrief thuis besteld kregen. De beroering in deze werknemerskring was bijzonder groot omdat de vakbondbestuurders bij werkhervatting beloofd hadden dat alles zou ondernomen worden om eventuele ontslaggevingen te vermijden. De ontslage-

nen voelen zich bedrogen en noemen het ganse opzet een vies spel. Intussen is het nu uitkijken en afwachten op welke manier de vakbondbestuurders de potten zullen trachten te lijmen en anderzijds hoe de Vislosregeling nu zal trachten een mouw aan de nieuwe situatie aan te passen, bijzonder met het ineens uitvallen van het gekwalificeerd personeel. Maar die les was nodig voor mensen die nooit verzaagd zijn.

BESLUIT :

Het is duidelijk dat het plotseling en verrassend aan de wallaten liggen van de schepen met een bij uitstek bederfelijke waar als vis, eveneens het ongenoegen heeft opgewekt bij reders en vissers en dit niet van aard was om veel sympathie te kweken voor de totale aktie van de vislossers. Anderzijds zien we dat ook in andere domeinen naar de grote en soms ook wel laakbare middelen wordt gegrepen zoals bij de boerenbetogingen, die het ganse verkeer in het honderd jagen en mensen treffen die doorgaans geen uitstaans noch schuld aan de zaak hebben.

Zonder ons te willen mengen in het geschil van de IJmuidse vislossers, is het toch duidelijk dat de immer brutaler aktie gevoerd door sommige groepen die het recht zelf in handen nemen, niet altijd kan gevolgd worden en op langer duurt slotte zal moeten leiden naar onoposbare konfliktituaties. Het voor voldongen feiten stellen en het machtsmisbruik leidt niet altijd tot het gewenste resultaat.

Aan dit alles hebben alleen de syndikaten schuld, die hun machtsmisbruik zover drijven dat ze op de duur er zelf het slachtoffer van zullen zijn.

STAKING DUURT VOORT

De vislossers in IJmuiden hebben ook in de nacht van zondag op maandag volhard in hun stakingsaktie. Vrijdag werd de vislossers voor een derde maal opgedragen het werk te hervatten, doch hieraan is vanmorgen geen gevolg gegeven. Vrijdag is praktisch de gehele dag vergaderd om het vislossersprobleem tot een oplossing te brengen. Er zijn gesprekken geweest tussen de vakbonden en de Stichting Vislosregeling IJmuiden. Deze hebben echter nog niet tot resultaat geleid.

In de nacht van zondag op maandag kwamen éenenvertig vissersschepen de haven van IJmuiden binnen. Volgens een woordvoerder van de havendiensten (Staatsvissers havenbedrijf) zijn geen schepen naar andere havens uitgeweken om te worden gelost. Veel kleine schepen losten de vis met hulp van eigen personeel. Maandag overdag lagen er nog twaalf grote trawlers te wachten om te worden gelost. Deze schepen voeren voornamelijk haring aan. De rederijen van deze schepen willen afwachten hoe de situatie zich vandaag en morgen verder ontwikkelt.

VAN DAG TOT DAG IN DE IJMUIDENSE VISHAL

IJMUIDEN. — Aan de maandagmarkt van 12 oogst werd aangevoerd : 4870 kg. tong; 116 kisten tarbot en griet; 1343 kisten kabeljauw; 2 kisten koolvis; 152 kisten schelvis; 13.130 kisten wijting; 3446 kisten schol; 124 kisten schar; 4373 kisten haring; 219 kisten makreel; 141 kisten diversen.

Prijzen in gulden per kg. : Grote tong 11,12-10,23; grootmiddel tong 12,07-11,17; kleinmiddel tong 11,47-10,75; tong één 9,34-8,50; tong twee 6,05-5,70; zalm 10,49-7,49; tarbot 8,49-7,20.

Per 40 kg. : Krab 38; haal 90-80; hake twee 100; hake drie 60; steenbol 42-34; kleine kreeft 144; poontjes 44-15; tarbot 255-221; griet 155-72; kabeljauw één 78-50; kabeljauw twee 75-50; kabeljauw drie 73-50; kabeljauw vier 70-50; kabeljauw vijf 65-51; koolvis vier 60; schol één 57-45; schol twee 62-48; schol drie 62-47; schol vier 74-52; schelvis één 100-60; schelvis twee 92-60; schelvis drie 98-69; schelvis vier 98-64; wijting drie 59-40; wijting vier 54-40; haring één 33,80-26,40; makreel één 48-30; makreel twee 29,50-20; makreel drie 18,80-17,60; schar 46-20.

Aan de maandagmarkt van 12 oogst werden de volgende besommingen gemaakt : KW 22 15.500. 25 19.600. 29 16.200 34 16.300. 51 7500 74 8700. 80 14.000. 87 8700 101 300 106 9500. 121 10.600. 145 22.500 149 12.900. 189 26.000. 214 17.000. 217 8.300. 221 12.000. 226 16.400. 178 4700 185 8.600. SCH 117 12.400. 173 11.000 256 14.000. VL 7 1270. 90 880. 103 2300. 105 980. 121 1150. 153 1580. IJM 18 15.000 23 22.000. 44 20.800. 154 15.800. IJM 207 en IJM 209 32.000. KW 44 en KW 85 45.000. 33 en 180 22.000

Aan de dinsdagmarkt van 13 oogst werd aangevoerd : 5 kisten tarbot en griet; 60 kisten kabeljauw; 1 kist koolvis; 24 kisten schelvis; 10 kisten wijting; 495 kisten schol; 5 kisten schar; 4589 kisten haring; 2 kisten makreel en 12 kisten vara.

Prijzen in gulden, per 1 kg. : tarbot 8,23. Per 40 kg. : tarbot 228-195; griet 137-84; kabeljauw twee 68-66; kabeljauw drie 74-64; kabeljauw vier 77-70; kabeljauw vijf 67-60 koolvis drie 68; schelvis één 88; schelvis twee 96; schelvis drie 86-72; schelvis vier 56-54; schol twee 59-54; schol drie 58-56; schol vier 75-72; wijting drie 71-56; makreel twee 52; haring één 40-29,20; schar 36.

De besommingen waren : KW 15 f 26.200, 81 f 9.750, 117 f 26.500, 206 f 6.970, IJM 5 f 3.200, 211 f 6.870, SCH 81 f 104.800.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 12 tot en met 17 augustus 1974

Kennelijk hadden de sterk verbeterde weersomstandigheden ook hun invloed doen gelden op de vangsten in de afgelopen week, want er was alle dagen een behoorlijke aanvoer van de walvloot en een over het algemeen zeer behoorlijke aanvoer van de grote kotters op zaterdag.

Maar liefst 42 grote kotters kwamen op zaterdag aan de markt en brachten gezamenlijk ruim 182 ton vis aan, waarvan 87.500 kg schol en rond de 60.000 kg tong, waarvoor in totaal ruim f 700.000 werd besomd.

Det een langzaamaan weer stijgende scholprijs en een sterk van de aangevoerde sortering afhankelijke gemiddelde prijs van de tong, die door deze verscheidenheid varieerde van rond de f 6,75 tot f 10.

Door dat men gezien de ervaringen van de afgelopen week hoofdzakelijk op tong had gevist, waren de scholvangsten per vaartuig niet al te groot.

De grotste besommer bracht ruim 7.500 kg vis aan, waarvan 3.300 kg schol en 2.650 kg tong met een gem. kiloprijs van f 8,10, voor een totaal-besomming van ruim f 29.700.

Van de 42 aanvoerders besomden 21 kotters meer dan f 17.500.

MACHINEFABRIEK PADMOS b.v.

Reparatiehaven 12
Bruinisse NL.
Tel. 01113/1551-1488

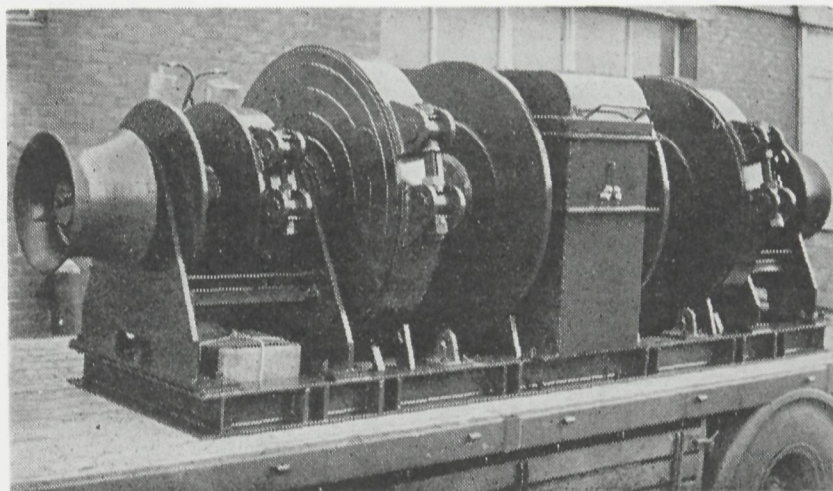
Deltahaven
Stellendam NL.
Tel. 01879/1766-1792

Alleenvertegenwoordiger voor België en Z.W. Nederland van :

RIDDERINKHOF LIEREN voor de zeevisserij

De meest verkochte vislier in Nederland

Reeds ingebruikgesteld op de Z.14



- Pneumatisch bedienbare 4, 6 en 8-trommel viswines, zowel vanaf de brug als bij de winch te bedienen.
- Eenvoudige bediening
- Gesloten frictiekoppelingen
- Regelbare remkracht
- Leverbaar voor elektrische - hydraulische - en riemaandrijving
- Te leveren in 3 types, nl. :
Type E160, aandrijving met 100 pk. electromotor, trekkracht 2 x 6.000 kg.
Type E170, aandrijving met 120 pk. electromotor, trekkracht 2 x 7.000 kg.
Type E200 aandrijving met 145 of 185 pk. electromotor, trekkracht 2 x 8.500 kg.

(7547V)

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. 059/70.77.13 - 14

BUREEL
VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

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

Het gamma omvat volgende mappen :

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

1. NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
2. ZOETWATERVIS
3. ZEEVIS
4. SCHAAL- EN WEEKDIEREN
5. 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 postkosten.

(668SW—7937N—7436V)

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80.11.01

(7390V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70.67.07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

27

hulp in nood s v

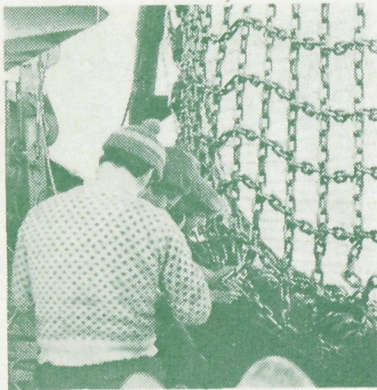
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

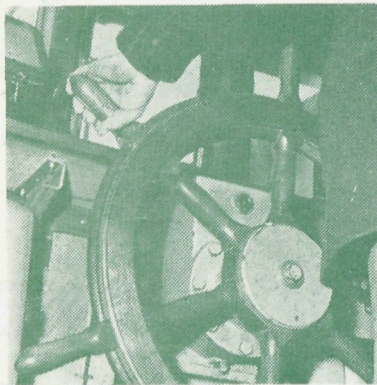
oostende

Tel. (059) 70.16.89

Telex: hunood 192.29



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



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



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