

het  
visserij  
blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

VRIJDAG 30 AUGUSTUS 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 34 — 41e JAAR



# GEVRAAGD

## **Uitvoer naar West-Nigeria van :**

Laselectrodes ARC 2 mm. – Windschermen voor motorrijtuigen –  
Transistor cassettes en bandopnemers – Cassettes voor autovoertuigen –  
Zaagbladen O63'' insnijding – Briefkaarten voor luchtpost (afmetingen  
8' x 4' en 6' x 4') – Alle soorten bouwmaterialen – Textiel van de meest  
uiteenlopende soort – Spuitpistolen – Gordijnkoorden – Bureelmaterialen –  
Vespabanden – Schoenen en sandalen voor heren en dames – Truien –  
Broeken – Voetballen – Bovenkledij en onderkledij – Alle soorten pasklare  
klederen – Fietsen met onderdelen – Hoeden – Petten – Platte kabels van  
3.029 mm. dikte, ceintures voor vrouwen – lasposten – haken en ogen  
voor kabelstaven – Allerhande elektrische apparaten – Armbandhorloges –  
Armbanden – Cassettes C 60 en C 90 – Vesten voor motorrijders – lederen  
geldbeugels en brievenassen – Lederen riemen – Zeep – Thee – Rijst –  
Voedingswaren in blik (ook olijfolie) – Keramieken – Bedlakens –  
Kussenvertrekken, enz...

**Offertes en stalen dienen verstuurd  
per luchtpost aan**

**MESSRS. ENDURANCE DIRAN  
TRADING STORES**

**P.O. BOX 1843  
IBADAN - WEST NIGERIA**

# het visserijblad

Vrijdag 30 augustus 1974 — Nr. 34

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. BAELS-  
KAAI 30, OOSTENDE — TEL 777.13/777.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

## De Nor Fishing '74 tentoonstelling te Trondheim

### WEINIG NIEUW VOOR VISSERIJ — ENORME VOORSPRONG INZAKE KWALITEITSVERKOOP EN VERPAKKING

Van 12 tot 18 oogst had te Trondheim (Noorwegen) een vissershaven zeer bekend in het Noorden, een internationale tentoonstelling plaats, waar he er in de eers e plaa's om ging de technische vooruitgang inzake visserijtuig en vismetodes en terzelfdertijd de modernisering in de handel, de presentatie en de propaganda voor het verbruik van vis en allerlei visserijproducten te kunnen nagaan.

Zeggen we ters ond dat op scheepsbouwkundig en technisch gebied, we weinig aan de Noren te leren hebben en dat in 't algemeen genomen de Belgische vissersvloot hoe klein ook in getal, inzake akkomodatie voor de visser, bouwtechniek en wetenschap, zeker mag evenaren met onze Noorderbuur.

Vooraf voor wat de kus visserij betreft, wordt er weinig aan deze akkomodatie gewerkt; niettegenstaande ook deze vloot, veel omvangrijker is dan de onze, en evenlang uitvaart naar visgronden waar de visrijkdom van de bodem veel groter is dan bij ons maar waar ook de vernieling van die kleine vis geweldig groot blijft ten voordele van industrieel ingestelde instellingen.

Verder hebben we daar geen vismijn kunnen vaststellen, verkoopt de kleine kustvisser rechtstreeks aan de kleinhandel of partikulier en zijn de grote fabriekschepen en andere het eigendom van maatschappijen, die terzelfdertijd handel en nijverheidsinstellingen zijn, die de vis kopen zonder langs een vismijn te passeren.

De Noren worden er van bewust, dat de technische ontwikkeling van de visserij in gans de wereld enorme sprongen neemt en zijn ook van oordeel, dat willen ze mededingen, hun technische uitrusting en vistuig van het beste moet zijn.

Ze worden ook bewust dat het bui en de E.E.G. blijven, hen meer nadelen dan voordelen bijbrengt en dat vooral op Europees vlak het hoog tijd wordt dat de vismeelin-

dustrie zich niet verder meer toelegt op de verwerking van de vangst van jonge vis, vooral van miljoenen kg. haring, maar zich zal hoeven te schikken naar de normen door de commissie van Bonn onlangs besproken en verder vast te leggen, niet voor de E.E.G.-landen alleen, maar voor de ganse gemeenschap aan de Noordzee gelegen.

Veel Noren willen het nog niet beseffen. Maar bij gesprekken waarover we het hierom rent hadden, voelt men het aan, dat de beste tijd van de vismeelindustrie voorbij is en dat, willen zij een bij uitstek, exporterend visland blijven, zij zich verder met de kwaliteit en de verpakking van hun visserijproduct en het ver kunnen brengen, omdat dit zeer hoogstaand is en dicht bij de visgronden gelegen, zij het groot voordeel genieten bij betere bescherming van de visstand, de besle leveranciers van de Europees kontingen kunnen zijn, daar de aangevoerde vissoorten, de kwaliteit er van en hun prachtige manier om ze in verpakking aan te bieden, zeker propaganda is welke ons inziens het verst gevorderd is.

Dat is ook de reden van deze tentoonstelling die ons niet zozeer op technisch vlak iets heeft geleerd, maar wel op gebied van vis levend vers aan de man brengen. Dat ze daarin op gebied van afstanden dicht'er tot die visgronden wonen, is een voordeel. Dat ze daardoor gemakkelijker prachtige kwaliteit aanvoeren is mogelijk.

Maar dat ze daarom inzake bewaring aan boord, verhandeling van schip tot de wal, het gutten en kuisen van vis, het filleteren, bewaren, verpakken en verzenden ons van ver de baas zijn, zou niet mogen, omdat het proces van de propagandavoorering daar gelegen is en heel zeker ons ministerie van Landbouw veel beter de toelage van één miljoen frank voor propaganda zou aanwenden om liever daar een kijkje te gaan nemen en de pro-

paganda op een ander leest te schoeien.

Wat men daar te leren krijgt inzake behandeling, verpakking, uitstellen en verzenden van vis, doet U snoepen en trekt U aan heel zeker vis te eten in alle vormen bereid.

Te Oostende zien we langs de visserskaai stands van verkoop van vis en garnaal.

In schijn zijn ze mooi. Maar het soort produkt, de benaming, de kwaliteit en de prijzen, hier aan het niet kennend publiek voorgespiegeld, zijn zoveel problemen welke de koper soms afstoten in plaa's van aan te trekken en dikwijls bedrog op grote schaal daartstellen.

Onze overheid verliest zijn tijd in veel gekibbel en politiek gedoe.

Hier komen zien, vaststellen en bij ons in de mate van het mogelijk, in voege brengen, zou zelfs een attractie zijn zonder voorgaande. Maar dan moet men het durven doen en niet wijken voor allerlei persoonlijk en politiek geklets.

Dit gezegd zijnde, zo zien we er schepen van 2 à 300 pk, die hun vis levend aan wal brengen. Zo zien we het ontgraten op een moderne en eenvoudige wijze, de verpakking, de koeling en de presentatie van het produkt op een wijze dat een huisvrouw die vis koopt op de vismarkt, met een levend vers gekuisde vis naar huis gaat en daaraan toegevoegd verschillende eenvoudige en niet dure recepten en groenten.

In plaats van een reis naar een winkelder in Frankrijk of naar Zuid-Afrika of Amerika, zou een vishandelsorganisatie met zijn leden hier enorm veel komen leren. Standaard kuisen, verpakkingen, zowel van materiaal als van produkt, ontgraat en appetitig voorged zijn daar scherend en inslag.

Onze algemene indruk van deze tentoonstelling is dan ook zo, dat men hier het zwaarpunt gelegd heeft op de betrachting het aangevoerd produkt snel en in de beste kwaliteitsvoorwaarden tot de ver-

bruiker te brengen.

En daarin is men volgens onze overtuiging reeds ten volle gelukt.

Een propaganda zo gevoerd, vraagt weliswaar overleg, maar ze is het strik noodzakelijke om vis en schaaldieren op de meest kwalitatieve en voor de huisvrouw aantrekkelijkste wijze te doen eten, vermits vis het meest gezonde voedsel is, dat men zich kan inbeelden.

#### DE TENTOONSTELLING

De tentoonstelling zelf is een groot gebouw van ongeveer 5.000 m<sup>2</sup> met een verdieping en waar restaurant, bar burelen voor de pers, vergaderzaal voor konferenties zijn ondergebracht. Zowel binnen als buiten is de propaganda naar de tentoonstelling wijzend, uitstekend en de inrichters halen eer van hun organisatie. Er is ook een uitsluitend visrestaurant. In de stad en er rond verwijzen grote banden over de straten gespannen, naar de tentoonstelling.

De ingangsprijs is op 30 fr. gesteld.

Op de vele fabrieken en maatschappijen die er een plaats innemen zijn er hoogsten een Hollandse (Zaltbommel), een aantal Engelsen, enkele Denen en voor de rest al Noren en slechts een paar Duitse firmas.

De tentoonstelling in 1972 te Oostende gehouden was op technisch gebied veel meer internationaal en leerzamer.

Op handelsgebied, zaak verspreiding van het produkt vis, hebben we hier veel te leren gezien.

De Noren beseffen dat het van de kwaliteit moet komen, maar ze zijn nog niet volledig bewust van de noodzakelijkheid dat vismeel-fabrieken en het vangen van puf vis zo snel mogelijk tot het verleden moet behoren willen ze ook hun visserij niet ten dode opschrijven.

P. Vandenberghe.

# VERKOOP VAN VIS en GARNAAL TER VISMIJN OOSTENDE

## HET WEGEN VAN GARNAAL - ZATERDAGVERKOOP - HET LAWAAI

In de laatste weken ontvingen we omtrent de verkoopwijze, de kwaliteit, het gewicht en de plaats van verkoop van garnaal in de huidige vismijn verschillende klachten, gegronde en andere.

Vooraleer deze te bespreken, staat één zaak vast en dat is, dat het afschaffen van de verkoop in de garnaalmarkt van de visserskaai, welke we sedert jaren aanklaagden, voor de vissers, voor de handel en voor het stadsbestuur, een uitsluitende zaak is en nogmaals bewijst, hoe weinig politiciers ingenomen zijn met de werkelijke belangen van de stad, die verplaatsing van de verkoop naar de vismijn niet wilden, ten genoegen van een paar handelaars en restaurateurs, die alleen hun eigenbelang nastreefden en niet dat van de visserij. Daarenboven was dat folklorisch, maar een groot verlies voor visser en stadskas.

Schepen Dumarey heeft hierin knap gehandeld en zou moest hij minder politiek en meer stadsbeheerder zijn, nog veel goeds in de visserij kunnen verwezenlijken.

Aan de huidige verkoop van garnaal zijn echter verbeteringen nodig. Dat hij ze invoere zonder zich te bekommeren om het eigenbelang en hij zal goed doen.

Omtrent deze verkoop werd ons van bevoegde, vakkundige zijde hiernavolgende zienswijze weergegeven.

We treden deze zienswijze volledig bij omdat ze gesteund is op jarenlange ondervinding en veel moeilijkheden zou uit de weg ruimen.

### WEGEN EN VERKOOP VAN GARNAAL

Van bepaalde zijde, o.m. vanwege de stadsdienst, werd er aangedrongen, om de garnaal te laten wegen door O.V.A. met een automatische balans, zoals vroeger het geval was in de garnaalmarkt.

Sedert de verkoop van garnaal plaats nam in de vismijn, werd er bijna uitsluitend gewogen met een gewone bascule, dit om twee redenen. Eerst de grote aanvoer die wij hadden gekend met als gevolg de lage prijzen daaraan verbonden (einde vorig jaar waren beurten van meer dan 20 bennen legio). Ook kon, zonder te moeten overgieten, rapper gewogen worden.

Maar de tweede reden hiervan, wellicht de meest gegronde, was het ontbreken van een degelijke en vaste verkoopplaats in de vismijn.

Over enkele maanden, werd er door OVA, aanvang genomen om met de automatische balans van uit het pakhuis nr 71 de garnaal te wegen. Maar na enkele dagen viel dit falikant uit, gezien het dagelijks vervoer hier van door twee man heen en terug over de hobbelige stenen, zware schade berokkende aan het mechanisme.

Dit was te voorzien, maar dit was ook vóór het uitvallen, door de stadsdienst aangemerkt. Ook het dagelijks transporteren der balans was een extra financiële aderlating voor OVA.

Het wegen van garnaal daarentegen, met de gewone bascule, heeft geen opmerkingen voor gevolg gehad noch van kopers noch van reders. Kopers hebben dus blijkbaar een «goed» gewicht, iets dat kan betwist worden, en welke gemakkelijker in de hand gewerkt wordt door het wegen met een gewone bascule, is het «pareren» van de garnaal. Dit kan gemakkelijker gedaan worden door de producent indien garnaal aangeboden en gewogen wordt in bennen.

Door de stadsdienst werd er een opmerking gemaakt, dat dit uitgesloten zou zijn, moest er opnieuw met een automatische balans gewogen worden. Na de door ons opgedane ervaring, is het nog mogelijk dit te doen.

Uitsluiting hiervan, is enkel en alleen steekproeven die alleen maar door bevoegde keurders kunnen gedaan worden in de vorm van overgieten van de aangeboden waar.

Indien er toch moet overgegaan worden tot het wegen met een automatische balans, dan is dit enkel mogelijk op een vaste verkoopplaats in de vismijn.

Nu is het dubbel spijtig te noemen dat het «sprotkot» (eurohal?), ingericht met elektrische horloge en uiterst gunstig gelegen nabij een ideale parkeerplaats, voor andere doeleinden in gebruik is.

### PLAATS VAN DE VERKOOP

Naar ons gevoel, zijn er twee plaatsen, welke zich best lenen voor de verkoop van de garnaal in de vismijn, nl. het uiterste Noordeinde (dicht bij parkeerplaats en geen doorgaand verkeer) of het uiterste Zuideinde (dicht bij parkeerplaats maar wel doorgaand verkeer). Dit laatste laat toe, vooral in de voorweek, aan de vishandelaars dichter bij te zijn, gezien de verkoopswijze van vis Noord-Zuid.

Verkopen aan het Zuideinde is enkel mogelijk, indien de stad geen doorgaand verkeer meer toelaat tijdens de verkoop (wat niet te gemakkelijk zal zijn in het begin van de week) en indien de overheidsdienst zorgt voor een degelijke afbakening of beschutting aan het Zuideinde, welke tevens ten goede zou komen voor de aanwervingsdienst visrapers en lossers.

### VISVERKOOP 'S ZATERDAGS OM 8 UUR VAN KUSTSCHEPEN

Gezien de uiterst geringe en zeldzame aanvoer van vis door kustschepen in de laatste maanden, ware het wenselijk de verkoop hiervan, te laten doorgaan om 9 uur samen met de garnaal. De reders kunnen er maar belang bij hebben, gezien zij dan kunnen rekenen op een groter belangstelling.

### OVERDREVEN LAWAAI TIJDENS VERKOOP IN VISMIJN

Waar er vroeger reeds werd op gewezen dat het lawaai tijdens de verkoop, steeds toenam, is dit er de laatste tijd niet op verbeterd.

Inderaad sedertdien is de toename van karretjes (met ijzeren wielen), trucks, aanhangwagens, enz. steeds meer toegenomen. Vis wordt terzelfvertijd tijdens de verkoop reeds weggetrokken en opgeladen, vrachtwagens draaien er lustig op los met ronkende motoren of daveren voorbij de verkoopsbeurt. De overtredingen zijn zo talrijk, dat die, door de plaatselijke politiedienst, niet meer kunnen worden ingedijkt.

Er dient hier dringend aan verholpen te worden want nu is de verkoop moeilijk te leiden, en dit werkt betwistingen in de hand. Het wordt de afslagers en afroepers uiterst moeilijk gemaakt zich verstaanbaar te maken, en ook de handelaars die hun aankopen moeten doen zijn er zeker niet door bevoordeligd.

Wij menen dus dat het stadsbestuur hier dringend dient aan te verhelpen en zijn overtuigd dat Schepen Dumarey het nut hiervan zal inzien.

### DE TERUGGAVEN VOOR MAZOUT

Men zou zeggen dat onze reders het nog te veel hebben.

Het is nu reeds een maand bekend dat ze de nodige formulieren moeten invullen om de teruggave te bekomen van de toelage van 0,50 fr. per li er mazout afgehaald tussen april en 30 juni.

Het grootste gedeelte, zeggen we 75 t.h., heeft nog niets ingediend.

Bij deze laat de firma SCAP ons weten, dat alle leden die in die periode mazout bij SCAP hebben afgenomen, de formulieren bij SCAP kunnen krijgen en ze daar voor hen ingevuld worden en opgezonden.

Zij die aanspraak maken op een teruggave moeten natuurlijk hun facturen van die periode te aald hebben.

Vanwege het ministerie van Landbouw verzekert men ons dat de bevelingen na controle, geen maand zullen achterwege blijven.

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

### LOOPJONGEN

Zich wenden burelen tussen 10 en 12 uur.

(966SW—9835N—7608V)

### Stedelijke VISSERISCHOOLO

# JOHN BAUWENS

Mercatorlaan 15, Oostende — Tel. 70 40 19

DAGSCHOOL EN AVONDSCHOOL

Afdelingen :

NAVIGATIE  
VISSERIJ  
DIESELMOTOREN

Enkel in avondschoon :

KOELTECHNIEK

★

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

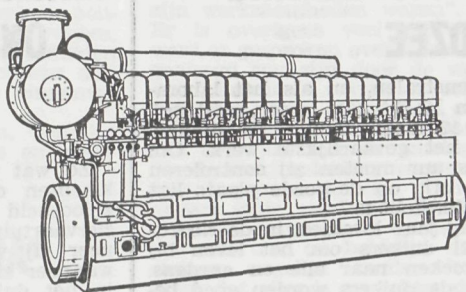
(10.009N—7620V)

# 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

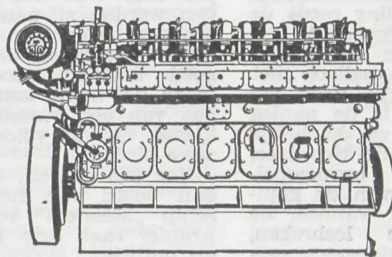
## F240



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.

Wat gebeurt er met de opgevangen vis ?

# Onaanvaardbare misbruiken

Het is een bekend feit dat er perioden of kwaliteiten zijn van vis welke opgevangen moet worden en dat deze vis volgens een drie- of zesmaandelijke aanbesteding naar dierenvoeding of vismeel verzonden worden.

Op het huidige ogenblik schijnt de opgevangen vis aan een plaatselijke vishandelaar toevertrouwd voor dierenvoeding.

Een klacht heeft uitgewezen dat hij deze vis in de vorm van filets in de verse vishandel zou verkopen, wat een deloyale concurrentie is en verboden.

Enkele weken geleden werd hij voor leveringen van opgevangen vis geschorst en daarna, naar het schijnt, bij gebrek aan bewijskracht, opnieuw dergelijke vis toegewezen.

De vissershaven-inspektie, wiens rol het in feite niet is, te zien wat er met opgevangen vis gebeurt, is bij de pakken niet blijven zitten en heeft hier het werk van de Re-

derscentrale verricht, met thans tot bewijskrachtige vaststellingen over te gaan. We kunnen hen daarvoor slechts feliciteren daar dergelijke misbruiken op E.E.G.-vlak erge gevolgen kunnen hebben. De verantwoordelijken van de Rederscentrale moeten bij dergelijke vaststellingen onmeedogend optreden en overtreders niet alleen schorsen maar radikaal voor goed uitsluiten.

Ware het eerste onderzoek goed gedaan geweest, dan zou toen reeds beslissend zijn moeten optreden.

Wij waren op de hoogte gesteld van dergelijke praktijken, die niet alleen discriminerend zijn voor de handelaars maar schadelijk voor de reders.

Enkele jaren geleden werd door een andere firma ook zo gehandeld en die werd, niettegenstaande een proces, definitief en onmeedogend uitgesloten.

In zulke gevallen mogen in 't belang van de reders en handelaars

geen fluwelen handschoenen gebruikt omdat de gevolgen te ernstig kunnen zijn.

Maar zoals we reeds schreven bij onze rederskringen is er een gezagskrisis en dat leidt tot alles.

Op de vergadering door schepen Dumarey bijeengeroepen waren tegenwoordig de schepen en de hh. Deschacht en Huysseune voor de stad, de hh. Depoorter, Andries en Lerecke voor de handel de h. Menu en Mw. Geedts voor de Rederscentrale.

Uit een mededeling van de stad bleek dat niet alleen klipvis, maar ook zeehonden en vele benen wijting aan hun bestemming van drogerij en vismeel onttrokken worden, waaruit blijkt dat het toezicht van de Rederscentrale die de verantwoordelijkheid draagt, zeer gebrekkig of onvoldoende is.

Van Rederscentrales zijde beweert

de men niet beschuldigd te mogen worden, daar men tenslotte het ministerie van Economische Zaken naderhand zou ingelicht hebben.

Belanghebbenden zijn echter van oordeel, dat, hadden de stadsdiensten thans niet opgetreden dergelijke onregelmatigheden verder zouden uitbreiden.

Beslist werd in het vervolg de opgevangen hoeveelheden onmiddellijk na het overgieten in de bak te bespreken met formol en kleine hoeveelheden te groeperen.

En nauwkeurig politietoezicht zou gehouden worden, al dient gezegd dat dit niet de rol is van het Oostends stadsbestuur maar wel van de Rederscentrale zelf, die op ogenblikken van grote aanvoer er moet voor zorgen een man bij de verkoop en ene om toezicht over de opgevangen vis te houden.

P.V.

## DE AANLEG VAN EEN PIJPLEIDING IN DE NOORDZEE

De ontdekkingsreizigers, veroveraars en piraten zijn uit de Noordzee verdwenen. Deze zee is thans het toneel van een uniek technisch avontuur. Over een afstand van 400 kilometer, van het olie- en gasveld, Ekofisk, halverwege tussen Schotland en Noorwegen, naar de Westduitse havenstad Emden wordt een onderzoekse pijpleiding gelegd voor het transport van aardgas. De bemanning van de vijf schepen, die met deze taak belast zijn, heeft de buisleiding reeds de „rampzalige slagader” gedoopt.

De aanleg van deze leiding van staal en beton is een wedloop met de natuurkrachten. „In geen enkele zee ter wereld is de aanleg van een pijpleiding zo hachelijk en gevaarlijk als in de Noordzee, waarvan de reacties onvoorspelbaar zijn”, zegt een van de kapiteins. Vóór de herfst, wanneer de najaarsnormen gaan losbreken, moeten de stukken buis stevig verankerd zijn in de zeebodem. De cijfers die betrekking hebben op de „operatie zeeslang” zijn indrukwekkend, zelfs in de olie- en aardgassector, waarin superlatieven normaal zijn. De pijpleiding kost 1,4 miljard mark (ongeveer 21 miljard B.F.), en als het werk voltooid is zullen 13,5 miljard kubieke meter aardgas per jaar van Ekofisk naar Emden ten behoeve van de Bondsrepubliek en Nederland komen.

De opvarenden van de schepen, onder wie specialisten uit de Verenigde Staten, die 1.000 dollar (40.000 B.F.) per week verdienen, maar ook gastarbeiders met een maandloon van 3.000 mark (45.000 B.F.), werken 24 uur per dag, in ploegendiensten van 12 uur. De kopstukken, van wie het tempo en het welslagen van de onderneming afhangt, zijn de lassers. Elk buisstuk is 12 meter lang, en als de lassers hard doorwerken brengen zij elke zes minuten een las aan. De naad wordt gecontroleerd met

röntgenstralen, en als het laboratorium „O.K.” zegt is de „zeeslang” weer 12 meter langer. De duikers doen het gevaarlijkste werk. Om de zes uur moeten zij controleren of de pijp op de goede plaats ligt en waterdicht is.

Vorig jaar kwamen in de Noordzee, 21 duikers om het leven bij het zoeken naar olie en aardgas. Maar de duikers worden goed betaald: tot 500 dollar (20.000 B.F.) per dag. Wat betreft de maaltijden worden zij aan boord van de schepen (eigenlijk zijn het platforms, getrokken door sleepboten) goed bediend. Alcohol is taboe, maar het menu komt overeen met dat van een restaurant van topklasse. Of dit voldoende compensatie biedt?

Hoe het ook zij, een hofmeester aan boord van het Amerikaanse schip „Meaders” vertelde dat een Arabier vaak drie biefstukken eet als ontbijt.

De „operatie zeeslang” wordt gefinancierd door talrijke firma's die in de Noordzee naar olie en gas zoeken, Amerikaanse, Britse, Noorse, Nederlandse Duitse. De organisatoren moeten blijken geven van verbeeldingskracht om nieuwe wegen te vinden in de Waddenzee en op het eiland Juist. Op de noordpunt van dit onbewoonde eiland loopt de pijpleiding bovengronds, en in de Waddenzee graven zuigers een sleuf van tien meter breed en vijf meter diep om de „zeeslang” een kalme rustplaats te geven.

Ondertussen is nog steeds de vraag niet opgelost voor de verzekeringen. Wie zou betalen, moest een vissersvaartuig schade berokkenen of oplopen tijdens de visserij op die plaatsen en welke internationale verwikkelingen dit alles zou meebrengen. Wat is de waarde van de opgelopen of veroorzaakte schade? In Zeevaartkringen is daarover al veel gepalaberd maar voor zover we weten nog geen oplossing gekomen.

## KLACHTEN OVER DE ROEKELOOSHEID, ONACHTZAAAMHEID EN NALATIGHEID DER PLEZIERVAARTUIGEN

Zo wat van overal bereiken ons klachten over de vergaande roekeloosheid en nalatigheid der pleziervaartuigen. Dit niet alleen wanneer zij varende zijn, maar ook wanneer zij ergens meren. Vooral in het duister is een pleziervaartuig moeilijk te ontdekken, zelfs door met radar uitgeruste vaartuigen. Het is inderdaad zo dat slechts weinige plezierboten uitgerust zijn met een radarreflektor en door hun zeer laag liggen tegen de zee heel moeilijk waarneembaar zijn voor grotere vaartuigen. Er werd nochtans een radarreflektor uitgewerkt voor deze vaartuigen die deze reflektor zouden moeten dragen op het hoogste punt van hun vaartuig en natuurlijk bij voorkeur op de top van de grote mast. Houten vaartuigen die hier niet van voorzien zijn, zijn praktisch niet waarneembaar voor de hertzgolven van de met radar uitgeruste schepen. Zelfs metalieke masten kaatsen zeer gebrekkig de golven terug. Voor grote schepen is het van primordiaal belang dat ze zo vroeg mogelijk de aanwezigheid van een ander vaartuig gewaar worden omdat deze grote vaartuigen niet zo gemakkelijk wendbaar en manoeuvreerbaar zijn. Wanneer men intijds kan manoeuvreren dan is er ook veel minder aanleiding tot ongerustheid of zelfs tot paniek op het andere vaartuig. Zich intijds signaleren is dus een hoofdvereiste voor de veiligheid op zee. Het zijn vooral de pleziervaartuigen die hieraan een broertje dood hebben en die anderzijds over de minst ervaren en minst competente bemanning beschikken en daarbij, jammer genoeg, gewoonlijk over veel pretentie.

Wanneer zal de competente overheid eens een speciale studie wij-

den aan deze categorie van vaartuigen en hen een reeks te nemen maatregelen opleggen waaronder de verplichting van een radarreflektor, verplichting van navigatiediploma, voldoende bemanning van het vaartuig, voldoende veiligheidsuitrusting, enz.

Meer streng optreden van de Maritieme autoriteiten is ten zeerste gewenst.

## IMPASSE IJSLAND HOUDT NOG AAN

Politieke leiders in IJsland zijn er het afgelopen weekeinde niet in geslaagd een einde te maken aan de politieke impasse die nu al zeven weken duurt; sinds de algemene verkiezingen.

Vertegenwoordigers van de Progressieve partij en van de rechte Onafhankelijkenpartij slaagden er tijdens besprekingen niet in een uitweg te vinden die kan leiden tot de vorming van een coalitieregering.

Intussen doen op IJsland speculaties de ronde over een devaluatie van de kroon. Vorige week besloot de IJslandse centrale bank in buitenlandse valuta stop te zetten.

Ondertussen spelen de belangen van de bescherming van de visserij een grote rol.

# Aan de ketting gelegd schip gestolen te..... IJmuiden

## WAAR WAS DE OVERHEID ?

Vorige week is te IJmuiden een tot op heden onbekende bemanning en onder Panamese vlag varende 1200 ton metend schip, door schuldeisers wettelijk aan de ketting was gelegd, waarschijnlijk door zijn eigenaars 's nachts losgemaakt en door de sluisen naar zee gevaren. Dit vaartuig de «Laga» zou in de nacht van zaterdag op zondag op die wijze ontvreemd zijn.

Wie dit ook gedaan heeft, sluit de vraag niet uit of de opzoekingen naar dit schip kunnen leiden tot het terugbrengen ervan.

Het is immers een schip onder vreemde vlag varende en eens buiten de territoriale wateren, kan geen enkele Nederlandse Overheid, het nog terug naar een Hollandse haven brengen. Men kan er wel gerechtelijk beslag op leggen, dank zij een procedure in een ander land. Maar dit alles hangt af van het land waar zulks gebeurt.

Men is in Holland verantwoordigd over het feit, dat de Hollandse plaatselijke maritieme Overheid zulks heeft laten gebeuren.

De IJmuider maritieme autoriteiten zijn van oordeel dat het een Amsterdams zaak is, vermits het bewaard beslag daar werd uitgesproken en men te IJmuiden daarvan geen kennis had.

Het is in elk geval een voor de beslagleggende deurwaarder of rechter een vervelende zaak.

Het spreekt van zelf dat de ad-

вокaten van de schuldeisers er hadden moeten voor zorgen, dat het bewaard beslagrecht zo werd uitgevoerd, dat de maritieme autoriteiten van de haven waar het schip lag, officieel van het beslag had hoeven ingelicht te zijn en dan alleen konden ze ons inziens ter verantwoording worden geroepen het schip door de sluisen te hebben laten gaan.

Dergelijk staaltje van «nonchalance» wanneer we het zo noemen mogen, is zeker een vingerwijzing voor onze rechterlijke en maritieme autoriteiten.

Voor zover ons bekend, is de Oostendse havenkapitein en ook onze Antwerpse en Gentse, juridisch genoeg onderlegd om te weten wat hen te doen staat.

Dit geval is nochtans een interessante vingerwijzing voor advokaten en huissiers.

### NOG DE GEVLUCHTE «LAGA»

Bij het ter perse gaan vernemen we nog dat dit schip buitengesleept zijnde en buiten de territoriale wateren thans op brandslof wachtend, zeker door geen enkele politieboot kan teruggebracht worden.

De reder beweert geen schulden te hebben maar zal nochtans niet in een Hollandse haven binnenvaren.

Zoals we reeds zegden, een les voor advokaten, huissiers en maritieme Overheid.

## IS DE BEVOORRADING VAN „LAGA” STRAFBAAR ?

Wij lezen nog hierover het volgende :

De onderzeebootjager „Drenthe” is gis e avond op verzoek van de Amsterdams officier van Justitie, mr. Pieters, naar de ontsnapte treiler „Laga” gevaren. Het was de bedoeling het schip vóór de kust van Scheveningen te en eren op grond van de veiligheidsbepalingen in de Schepenwet. Dat plan is echter op niets uitgelopen. De commandant van de „Drenthe” heeft hem namelijk laten weten, dat de verlichting van de treiler geheel voldoet aan de bepalingen van de Schepenwet.

Zoals het er nu uitziet, blijft de justitie niets anders over, dan af te wachten of de Hagenaar A. Olijhoek, de eigenaar van het schip, besluit zijn avontuur op te geven. Zij is van plan de bevoorrading van de ontsnapte treiler strafbaar te stellen, aldus mr. Pieters. De wet stelt niet alleen strafbaar „het ontrekken aan een beslag”, zoals door Olijhoek is gedaan, maar ook „het verbergen van aan het beslag onttrokken goederen.” „Da’ is in feite wat nu gebeurt”, zegt de Amsterdams officier. Volgens hem kan Olijhoek en zijn bemanning elk ogenblik wegvaren, om de „Laga” te onttrekken aan de waarsmeringen van Justitie.

Als de bevoorrading inderdaad kan worden tegengehouden, wordt de positie van de Laga-bemanning

op de duur onhoudbaar, aldus mr. Pieters, die meent te weten, dat er weinig of geen proviand aan boord is. Enkele scheepsbevoorradersbedrijven in Scheveningen hebben al laten weten „nie hapig” te zijn op levering aan de „Laga”.

Voor bevoorrading buitengaats moeten zij trouwens toestemming hebben van de havendiens, zulks krachtens een verordening van de gemeente Den Haag.

Of deze beoordeling dat de bevoorrading van een bemanning, dus van mensen strafbaar is en ze dus zouden moetenerven van de honger, zouden we wel eens door een rechtbank willen zien beslissen.

Het is nie de bemanning maar wel de eigenaar welke dien vervolgd, al is dit ook zeer twijfelbaar en zo het is zoals hij beweert dat hij zijn schulden betaald heeft, dan vrezen we dat dhr. Pieters, die waarschijnlijk zijn persoonlijke misnoegdheid boven de in ernationale wet stelt, ongelijk heeft.

Wat zal men daarenboven doen als een vreemde natie de bevoorrading verzeke?

Zullen ook die mensen strafbaar zijn om mensen in leven te houden?

Dat noemen we kras en zouden we wel eens in een beschaafd land willen zien vonnissen.

## DE STAKING VAN DE VISLOSSERS TE IJMUIDEN TEN EINDE

### VEEL HARINGAANVOER — RIJKE VANGSTEN VAN SPANVISSERS

De IJmuider Cuorant van zaterdag meldt ons dat de staking aldaar zonder de minste verandering geëindigd is, daar en reders en de betrokken bond niet hebben toegegeven, al verdienen de lossers er veel minder dan bij ons.

Omtrent de toestand en de markt schrijft dit blad o.m.

De al geruime tijd sluimerende staking van de visloswerkzaamheden, welke aan het einde van de vorige week uitbrak is ten einde. Voor velen een verademing, dat de ontslagen zijn ingetrokken en men donderdag weer aan de slag kon. Alle geruchten ten spijt is er zonder morren en bonder rancunes weer normaal gelost.

Dat lossen gebeurde door bekwaam, minder bekwaam maar ook onbekwaam volk, hetgeen een van de stakers de opmerking ontlokte dat hij „wel kon janken als hij het werk van deze mensen aanzag bij werkzaamheden, die uiteindelijk zijn werkzaamheden waren”.

Er is overigens veel gepraat. Zo werd er gesproken over verraad, dat gepleegd zou zijn door de vakbonden; daarnaast waren er ook verwijten te horen — nadat de ontslagbrieven waren binnengekomen — van de zijde van de ontslagenen, die de stakingsleiding verweten ermee begonnen te zijn. Van weer andere zijde werd met de Machtigingswet gezwaaid en op de FTOD gewezen om te betogen, dat de stakers ongelijk zouden hebben. Maar dat alles is nu achter de rug. Er wordt gewerkt aan een nieuwe regeling, welke binnen een korte termijn ter tafel zal komen en er wordt weer normaal arbeid verricht.

Daarom nu weer even terug naar de situatie aan boord van de schepen die kwamen aanvoeren. Daar is door de ploegen die van Katwijk naar IJmuiden waren gedirigeerd enorm hard gewerkt. Dat was noodzakelijk ook, want de vangsten zijn enorm groot geworden. Bekend is geworden, dat na een kwartier werkelijk vissen soms wel meer dan duizend kisten haring aan dek gezet konden worden. Van één hektrawler werd vernomen, dat na het uitzetten van het net en na maar even trekken, al weer kon worden gehaald, hetgeen 300 kantjes haring betekende.

De sluiting van de Engelse zone beoosten het bekende Engelse plaatsje Blyth heeft tot gevolg gehad, dat de schepen uitweken naar de Silverpit, waar wat vaste kleine haring kon worden gevangen, maar de schepen, die het zuidelijker zochten voor de monding van de Humber en bij de Dwasing hadden het nog royaler want hoofdzakelijk vanuit deze plaatsen kwam de aanvoer van de laatste dagen.

Dat de prijzen bij deze geweldige aanvoer het loodje moesten leggen is wel te begrijpen. De haring, welke om wat voor reden dan ook, minder van kwaliteit was, werd al niet meer gekocht, omdat de handel zich voor bijvoorbeeld f24 of f25 reeds van het allerbeste kon bevoorraden. De minimumprijs van f19,60 per bak is dan ook al akelig dicht ge-

naderd, als men bedenkt dat de maximumprijs f25 was.

Door de spanvissers zijn bijzonder mooie resultaten geboekt. Zo heeft het span TX 56 en TX 36 in twee reizen tussen vorige week donderdag en maandagnacht in Scheveningen een besomming kunnen maken van f 133.000. Als gevolg van de late lossing in Scheveningen aan de maandagmarkt, kon men daar geen ijs laden. IJmuiden werd te hulp geroepen, waar men deze schepen aan de Scherfijsfabriek aan de Haringhaven in de kortst mogelijke tijd wist te bevoorraden. Onmiddellijk daarna werd zee gekozen en donderdagavond om elf uur kon dit span weer als eerste markten met maa rlietst 2500 kisten haring.

De ovireg vis is onder deze haringdruk wel wat in de knel gekomen, want ook deze aanvoerders vielen onder de Stichting Vislosregeling. Mar met behulp van de oude garde van vislossers is alles toch nog terecht gekomen. Zij waren dan ook niet gebonden aan de Vislosregeling. Het moet ook deze week weer komen vooral wat de rondvis betreft van de importeurs. Het waren ook de importeurs, die de rokerijen van de prachtigste makrelen konden voorzien. Deze import wordt door de aanvoerders met lede ogen aangezien, want als straks de haringvisserij op de Noordzee terugloopt, is het vissen op makreel in de Ierse Zee een prachtige aanvulling voor de grote schepen, voordat de haringvisserij in die zee op gang komt.

## NIEUWE REGERING OP IJSLAND

Bij het ter perse gaan vernemen we dat deze week een nieuwe IJslandse coalitieregering zou geïnstalleerd worden. Hiermee komt een einde aan een impasse van 2 maanden.

De nieuwe premier wordt Geir Hallgrímsson, de 48-jarige leider van de Onafhankelijkheidspartij en voormalig burgemeester van Reykjavik. De coalitiepartner van de Onafhankelijkspartij is de Progressieve Partij.

Verwacht wordt, dat de nieuwe regering de visserijgrenzen zal uitbreiden tot 200 mijl. De vorige regering Johannesson had deze grenzen op 50 mijl gesteld en kwam daardoor in konflikt met de Britse regering.

De nieuwe premier staat bekend als een voorstander van de NAVO en handhaving van de Amerikaanse basis Keflavik.

De demissionaire periode van 2 maanden ontstond na de verkiezingen in juni, die noch de oppositie noch de regeringscoalitie van toenmalige premier Johannesson een meerderheid opleverde. Beide groepen behielden 30 zetels in het Althing.

## NIEUWBOW VAN POLYVALENTE VISSERSVAARTUIGEN

In Frankrijk krijgt de nieuwbouw van kleinere vissersvaartuigen een zekere uitbreiding. Alleen al in de kleine vissershavens «La Turballe» staan drie 16,50 m. vaartuigen op stapel. Het zijn polyvalente vaartuigen die zowel ingericht zijn voor het vissen op de zijde als voor het hekvissen. Deze vaartuigen zijn in staal en voorzien van een motor van 285 PK die nochtans een vermogen kunnen ontwikkelen tot 400 PK. De kajuit voor de bemanning, voorzien voor acht man, ligt in het midden van het vaartuig, de motor achteraan en de visruimen vooraan.

Belangrijk is zeker wel de bouw-prijs die men op de plaatselijke werven voor dergelijke eenheden vraagt, vooral omdat aan de hand hiervan een kostende vergelijking met de nieuwbouw op de Belgische werven mogelijk is. Voor dergelijke stalen eenheid van 16,50 meter, met mogelijkheid voor zijdelings en hekvissen is de prijs op de werf 600.000 Franse frank, hetzij in onze munt uitgerekend, nagenoeg 4.900.000 fr. De totale investering waarbij inbegrepen de detectie-apparaatuur voor de pelagische visserij komt op 800.000 Franse frank, hetzij 6,5 miljoen in onze munt.

### HET DIEPTEPUNT OP DE PARIJSE VISMARKT IS VOORBIJ

Deze week werd voor het eerst een lichte herneming op de Parijse vismarkt waargenomen. Alhoewel de aanvoer praktisch dezelfde bleef, namelijk 155.000 kg, voor vier marktdagen in plaats van 5, was er een merklijke opleving te bespeuren, dit wat de fijnere soorten betreft. De gewone soorten, waaronder vooral kabeljauw, schelvis en filetvis bleef echter op hetzelfde peil. Men verwacht hierin slechts verbetering met ingang september en met het hernemen der scholen.

In juli werd er te Boulogne 7.309.709 kg vis gelost voor een waarde van 128.240.000 Belgische franken. Tegenover 1973 is dit een vermindering van aanvoer van 1.182.612 kg, maar integendeel een meeropbrengst van nagenoeg 23 miljoen Belgische frank. In 1973 was de gemiddelde prijs van een kg vis 12,60 B. Fr. tegenover 17,60 B. Fr. in 1974. Onder de aanvoer in juli treffen we 646.000 kg kabeljauw aan voor een gemiddelde marktprijs van 32,50 B. Fr. het kg, koolvis 2.686.375 kg voor een gemiddelde prijs van 19 fr het kg, doraden 83.138 kg gemiddelde prijs 37 B. Fr. schelvis 616.406 kg, gemiddelde prijs 18 fr., haring 123.000 kg gemiddelde prijs 13 fr, blauwe leng 112.200 kg, gemiddelde prijs 28 fr., wijting 1.523.327 kg, gemiddelde prijs 13 B. Fr. Wij geven hier de gemiddelde prijs op alhoewel 't verschil tussen de kleine en grote soort soms zeer groot is.

### DE JULI-AANVOER TE LORIENT

In de maand juli werden er te Lorient 6.507.830 kg vis aangevoerd voor een waarde van 149 miljoen Belg. Fr. en een gemiddelde prijs van 23 B. Fr. het kg. Verleden jaar was de aanvoer minder namelijk 5.560.890 kg voor een waarde van 113 miljoen B. Fr. en een gemiddelde prijs van 20,50 B. Fr.

De aanvoer is tegenover 1973 gestegen met 17 % en 12,75 fr. voor

de gemiddelde prijs.

De stijging van de aanvoer is eerder het gevolg van de evolutie der vloot, grotere eenheden ingericht als hektrellers. Verder werd het zeer raar worden binst de zomer van de blauwe leng vastgesteld en van de witte leng. Grotere aanvoer van kabeljauw en wijting, maar minder grote schelvis. Koolvis werd ook in grotere mate aangevoerd en wel 800.000 kg meer in de maand juli 1974 tegenover 1973.

Onder de meer dan 6,5 miljoen kg aanvoer in juli telde men 2.575.000 kg koolvis, 513.000 kg wijting, 419.500 kg kabeljauw, 333.000 kg langoustinen, 407.278 kg schelvis, om maar de voornaamste te noemen.

### DE JULI-AANVOER TE LA ROCHELLE

In de maand juli werden te La Rochelle 1.387.656 kg vis aangevoerd tegenover 1.291.850 kg in juli 1973 voor een waarde van 61 miljoen Fr. hetzij 7,8 miljoen B. Fr. meer in 1974.

Sinds 1 jan. 1974 werd 10.153.000 kg vis aangevoerd tegenover 10.371.000 kg voor de overeenstemmende periode 1973. De opbrengst verhoogde nochtans opmerkelijk.

Enkele prijzen van vissoorten : tongen van 125 tot 190 fr, rog van 33 tot 40 fr, grote rog van 40 tot 45 fr, staart van 64 tot 70 fr, witte leng van 20 tot 25 fr, langoustinen van 80 tot 90 fr, tarbot van 130 tot 145 fr, vlaswijting van 25 tot 33 fr, koolvis van 16 tot 20 fr, inktvis van 25 tot 30 fr. Er is een duidelijke tendens tot prijsverhoging.

## KONFERENTIE ZEERECHT NAAR GENEVE

De afgevaardigden op de grootste internationale zeeconferentie die ooit is gehouden, hebben eind vorige week besloten de volgende conferentie het komende voorjaar in Genève te houden.

De beslissing hiertoe is genomen op een vergadering van het algemeen comité van de zeeconferentie. Vandaag zal over dit besluit in een plenaire zitting van de conferentie worden gestemd.

Het comité vindt dat de conferentie in Genève op 17 maart moet beginnen en duren tot 3 of 10 mei volgend jaar.

Op de conferentie van Caracas die deze week eindigt is men niet tot overeenstemming kunnen komen over nieuwe regelingen in het zeerecht zoals de uitbreiding van de territoriale zee, de eksploratie e.d. eksplloitatie van de zeebodem e.d. Wel is op de conferentie in Caracas, die op 20 juni werd geopend, de basis voor de onderhandelingen van volgend jaar gelegd. Het is de bedoeling dat dan een verdrag wordt gesloten over het gebruik en de bescherming van de oceanen.

De afgevaardigden, die 150 landen vertegenwoordigden, hebben ook de idee geopperd om na de vergadering in Genève in de zomer van 1975 terug te keren naar Caracas voor een bijeenkomst van drie weken, dan zou het internationale verdrag kunnen worden bijgeschaafd en getekend.

# Ejusdem farinae

De «fine fleur», de bloem, de elite...

Als ik door Hollands gouwen rij in mijn helgele — met zwart dak — BMW, dan behoort ik tot een kaste, een klasse, en keurgroep, en dit zonder verplicht diploma, zonder enige prestatie, terwijl ik allerminst een ministerzetel bekleed; simpel dus, doodsimpel en alleen omdat ik mij een status heb gekocht.

Anderen, zoals onlangs Tindemans, behoren tot het kruim boven het schuim omdat ze het van zichzelf zeggen, want dat ze anders zijn, dat ze het anders willen, dat ze het anders zullen doen. En dan heb je nog hen die het meest te benijden zijn omdat ze het meest worden benijd, die effectief tot de elite behoren, tot de fine fleur van de maffia, bij de keurbloemen van de weldoeners, de mensen die door anderen (ook mensen) hun naam en jaam krijgen, die hoge bomen die de rotste stormen moeten weerstaan, maar tevens arenden een schuilplaats bieden, het eerste zonlicht opvangen en zeer lang de tijd trotseren, 68 jaar, 69, 70. Ejusdem farinae.

Niet ik, maar ene Decreton heeft Pros Vandenberghe tot die adelstand verheven, minder lyrisch als ik gewoon ben, maar kordater, kloeker, zonder omwegen; alles dus in tegenstelling met mij, Horatius, die hij liever zou Nicodemus noemen. Sinterklaas mag weten waarom.

Denk niet dat ik in Urk met een zonnesteek werd geslagen. Duidelijk gezegd : in een aan de uite der Belgische reders voorbehouden ruimte in een kustweekblad schrijft Nicodemus Decreton, toen Maria ten hemel steeg, dat ons aller Pros Vandenberghe een grote meneer is, die enorm veel voor de visserij heeft gedaan en die daarvoor nooit genoeg kan gewaardeerd worden.

Echt waar...

Akkoord dat de Unie enz..., het hoofd van Vandenberghe heeft geeist; akkoord dat in de aan de unie enz... voorbehouden ruimte zeer wansmakelijke dingen over Vandenberghe werden geschreven. Natuurlijk heeft men de ondergang van Vandenberghe voorspeld en heeft men gefluisterd dat Pros zijn rechterarm Wittevrongel het op een akkoordje had gegooid met de unie, enz.

Jawel. In het drukste van het seizoen, op een der heetste dagen van onze mislukte zomer schrijft ene Decreton een ode aan Vandenberghe, een loflied voor wie hij beschimpte, een eerherstel als het ware tegenover : a. de ondankbaarheid der visserij, b. de slaafse waakgevoelens van vroegere medewerkers, c. de uiteindelijke afrekening van jarenlang gefrustreerden.

Ik weet dat wie het proza van ene Decreton niet gelezen heeft, mij niet kan geloven : daarom hoop ik dat Het Visserijblad dit belichten maar om voor iedereen aan te tonen dat ene Decreton...

Nochtans, het is niet zó dwaas wat ene Decreton doet : je vermeende tegenstrever ophemelen, wierook toezwaaien, onsterfelijk maken, is ook jezelf een beetje ophemelen en pogen jezelf op te trekken tot onsterfelijkheid.

Vooral de konklusie van het lofartikel heft er niet om : ene Decreton weet dat Vandenberghe al een jaartje ouder wordt en oordeelt daaruit dat Pros hoogstens enkele jaren kan blijven meelopen. Dat is triestig. Daar moet iets aan gedaan worden. De visserij MOET een sterke hand hebben, ene zoals Pros die had. Daarom zal de unie enz... zich NIET verzoenen met Rederscentrale, schrijft ene Decreton, en daarom zal de unie enz. de taak van Vandenberghe overnemen en voortzetten.

Voilà !

Wittevrongel mag andere bazen zoeken, Menu en Bauwens gaan best met pensioen of kunnen misschien, terwille van het decorum, nog een tijdje aangehouden worden in Europeche, en Uterwulghen met consumenten mogen uitklutsen aan hun stervende oostkust, want de fine fleur van de visserij zal voortaan te zoeken en te vinden zijn in de unie, enz...

Ware ik Nicodemus, ik stak er een paar in de zak van sinterklaas, maar ik ben slechts een klein beetje toeschouwer, een beetje dorpsfilosoof.

HORATIUS

# PRAKTISEREN

## VRIEZEN (1)

Een marktonderzoek heeft aangetoond dat Italië, voornaamste Middellandse Zee-land, het best openstaat voor de invoer en het verbruik van diepgevroren visrepen. Trouwens op dezelfde wijze heeft een groot deel van Europa de technieken en gewoonten van de Skandinaafse landen aangenomen en ze verder verspreid in andere landen, waaronder de Verenigde Staten van Amerika.

Vanaf dit ogenblik konden de moderne treilers in gebruik worden genomen die naast gewone bemanning nog een „fabrieks-bemanning“ aan boord hadden die uitsluitend diende voor de verwerking van de geviste produkten.

## VRIEZEN (2)

Was dat een verplichte ontwikkeling? Men zou denken van wel. De bouw van deze moderne schepen, hun uitrusting, hun voortbrengstvoorwaarden zijn dusdanig geworden dat de modernste produktietechniek niet meer kon ontbreken bij de visvangst.

Het schoonste bewijs van deze modernisering wordt thans voorgesteld door de diepvriesvloeden, die we zien werken in alle zeeën van de wereld. Grote Duitse en Engelse treilers zodanig doelmatig in hun bedrijvigheid, dat IJsland zich verplicht heeft gezien ze vanuit haar visserijgrenzen verwijderd te houden. Verder zijn er nog de tonijnvissers van de Afrikaanse en de wateren van de Stille Oceaan, die het gehele jaar door de vis vervolven. Nu is het ook al het geval met de garnaalvangers, de Japanners hebben er al binnen gebracht in de Caraïbische zee, terwijl in Concarnau schepen worden gebouwd die zullen dienen om deze garnaal te vervoeren. Non stop visserij.

De opdrachten van de zeevisserij strekken er nu toe, teruggedrongen te worden door de opdrachten van de industrialisatie, die verkleinde produktie-eenheden vereist en een maximum van voortbrengst, dus een produkt dat vlugger bewerkt is of gemakkelijker ter beschikking is.

Indien de koude tunnels en de diepvrieskasten steeds meer en meer ingebruik worden genomen aan boord van de schepen, wordt hun verdeling langs de kusten veel belangrijker en speelt zelfs de hoofdrol.

## VRIEZEN (3)

Visserstvaartuigen zullen meer en meer een verwerkt produkt naar de markt brengen. De diepvries aan de wal, zal meer en meer bewaarde produkten van de zeevisserij opslorpen zonder enig onderscheid, en deze produkten „alledaags“ maken. Diepgevroren schotels bewijzen het trouwens al in voldoende mate.

Er moet dus worden genoteerd en onderlijnd welke snelle ontwikkeling de zeevisserij heeft doorgemaakt. Op het ogenblik dat de tijd van het massale verbruik van industriële eetwaren zich aanbiedt vertoont de visserij geen enkele vertraging.

Het staat vast dat de verkoop van diepgevroren waren alleen maar mogelijk gemaakt wordt door de waardeveranderingen die de gemeenschap aantasten, zoals dat van de bevolkingsaanwas en de hongersnood er voortaan noodzakelijkerwijs een belangrijker rol gaat in spelen.

## VRIEZEN (4)

De koude techniek kan er nog veel beter toe bijdragen 't verlies van vis door bederving tegen te gaan. Nog zijn reusachtige hoeveelheden vis jaarlijks verloren ondanks de eerste maatregelen tegen de zeebezoedeling en de bescherming van de vis door de uitbreiding van de limieten.

De diepzeevisserij is in 't bijzonder bedrijvig in Rusland, Noorwegen, IJsland, Spanje, Frankrijk, Engeland en Denemarken.

Het bergen van vis in kisten met ijs is erg verspreid in de Europese zeevisserij. Er werd evenwel, en dit voornamelijk aan boord van Britse vissersvaartuigen, vastgesteld, dat er geen ijs genoeg in de kisten stak en dat bijgevolg een belangrijk visverlies optrad. De mekanisatie van de bedrijvigheid zou vermoedelijk deze toestand kunnen verbeteren.

Reeds in 1952 werden ten behoeven van de Britse haringvangers, aanbevelingen voor de behandeling, de diepvries en de opslag in koelhuisen, uitgegeven. Het is evenwel maar eerst in de loop der laatste jaren en tengevolge van het gebrek aan vis, dat de verwerking van vis tot vismeel gevoelig verminderd is en dat de diepvries van haring gevoelig is verhoogd. Maar de kwaliteit van diepgevroren vis hangt af van de wijze waarop ze werd gekoeld vooraleer in de diepvries te gaan en op dit gebied werd nog maar weinig vooruitgang geboekt.

## VRIEZEN (5)

Een ander voorbeeld van slecht gebruik van bepaalde pelagische visvoorraden was deze van de makreel. Maar zekere grote visserijlanden zoals Noorwegen en Rusland hebben grote schepen in de vaart gebracht die de diepvries aan boord toelaten, of in een haven dichtbij de visgrond. In Engeland werd eveneens vooruitgang geboekt, namelijk voor de voortbrengst van diepgevroren haringblokken, makreel en andere pelagische soorten bij middel van vertikale platendiepvriezers evenals verpakkingen

om het oxyderen tijdens de opslag en de verrotting tijdens de behandeling tegen te gaan.

De diepvries met zeewater is een ander middel maar haar gebruik aan boord van Europese schepen is zeer beperkt. Op een bepaald aantal schepen werden bakken met bevroren zeewater geplaatst en dit met goed gevolg; nieuwe installaties worden voorzien. De reden waarom deze belangwekkende methode niet werd veralgemeend, ligt in het feit dat het zeer moeilijk is de bak te ledigen zonder de vis te kwetsen. Sedert drie jaar heeft evenwel de containerisatie in de Britse visserijwereld zich ontwikkeld. De vraagstukken van de ontvriezing zijn niet gering. Verschillende methoden werden in gebruik genomen om de vis te ontvriezen vooraleer ze te gaan bewerken. De ontvriezing door de omringende lucht is al leen maar mogelijk indien de temperatuur niet te hoog is en indien de vochtigheidsgraad van de lucht voldoende is. Op grote schaal is dit stelsel anderzijds niet te verwezenlijken tengevolge van de traagheid. De andere methoden zijn: het blazen van vochtige lucht, onderdompeling in water, dooen door stoom of contact met verwarmde platen en eindelijk de dooling door elektriciteit. Soms worden verscheidene methoden tegelijk gebruikt.

## NIEUW

In Europa wordt hard gewerkt om de vangsten beter te benutten en om soorten die thans nog niet genoeg worden uitgebaat, beter ten nutte te maken.

Ondanks het konservatieve karakter van de smaak van de visverbruikers, zowel in Rusland als elders, is het toch Rusland die de weg heeft getoond op gebied van de uitbating van nieuwe visserijbronnen. Inderdaad worden op de Russische vismarkt een grote verscheidenheid van vissoorten aangetroffen. Een laatste voorbeeld is dit van de „krill“ die wordt aangetroffen in grote hoeveelheden in de IJszee en die kan worden aangewend om een pasta, rijk aan eiwitten te bekomen. In deze ontwikkeling kan men reeds de toekomst van de verwerking van de kleine vissoorten zien door de Europese industrie.

## KWALITEIT

Onlangs heeft Noorwegen en nog andere Europese landen, belangstelling getoond voor de „poutassou“ van de Atlantische Oceaan. Deze kleine vis die goed is voor menselijk verbruik, is evenwel te klein om in repen te worden getrokken. Hij heeft reeds gediend voor de vervaardiging van vismeel maar het schijnt mogelijk haar voor te bestemmen als menselijk gevoel, wellicht bij middel van machines die reeds bestaan en die het mogelijk maken de graten van het vlees te scheiden.

De vraagstukken van de kwaliteit moeten in de toekomst een grotere aandacht krijgen alsook de noodzaak om het afval tot een minimum te beperken. Het is alzo dat het rendement van de visrepen helemaal afhangt van de toestand van de vis op het ogenblik van het trekken in repen.

Proeven werden uitgevoerd in Engeland om diepgevroren haring, ontdooid, te veranderen in kippen door vier specialisten die bepaalden welke vis in aanmerking kon komen om de bewerking te ondergaan.

## VLUG

Zou er inderdaad een bedreiging bestaan voor de zo befaamde „fish and chips“? Vertrekkend van allerlei toespraken op banketten van vishandelaars, is de openbare mening wel een beetje ontroerd in Groot-Brittanje. Ze houden toch zoveel van hun „fish and chips“. Het heeft uiteindelijk geleid tot een luidruchtige ontkenning.

Op het kongres van de „Verenigde Visbakkers“ van Engeland had de voorzitter van de vereniging een alarmerende rekening gepresenteerd van de ontwikkeling van het kleine bedrijf, daarbij de verhoging van de olie aanhalend, de verhoging van de prijs van het verpakkingspapier, de verhoging van de visprijs, enz. Hij besloot dat de toestand nog slechter was dan tijdens de oorlog. En, we spreken nog niet van de B.T.W., zei hij.....

De nationale pers, die niet erg gezien is in het beroep van de visbakkers, heeft 't besluit getrokken dat de „fish and chips“ ten onder gaan aan de kloppen die ze krijgt van de Chinese „chop sueys“ en de warme schotels op 'n Amerikaans, de „take aways“ van de „Kentucky chicken chops“.

Krachtige logenstraffingen hebben doen inzien dat de vermindering van de „fish and chips“ alleen maar het gevolg is van de verdwijning der meest vervallen kwartieren waar het percentage van deze economische eetzaaltjes verpletterend was.

De voornaamste Europese verwerker van zeeprodukten „Associated Fisheries“ heeft meer dan 250.000 pond in een moderne spijshuisketen belegd, de zogenaamde „take away bumbles“. Deze spijshuizen vertegenwoordigen een ontwikkeling in de techniek van de „take away“. Deze uitdrukking wil zeggen dat een klant een schotel koopt om dadelijk mee te nemen. Het verzorgde kader van deze spijshuizen nodigt evenwel niet uit tot meenemen van de schotel maar wel tot het blijven zitten!

Sedert een tiental jaren reeds bezat „Associated Fisheries“ de spijshuisketen „Seafarers“ waarvan er 28 waren in Engeland. Deze keten had en ommekeer betekend in de traditionele handel van fish and chips.

De Seafarerketen wordt feitelijk logisch opgevolgd door de „Associated Fisheries Bumbles“. De verkooppunten zijn over 't algemeen veel beter verzorgd dan vroeger. Het moest dus ook zo zijn voor de eethuizen ook al gaat het maar om „fast-food“ t.t.z. plaatsen waar de doorsnee verbruiker vlug zijn proteïne komt opdoen zonder veel tijd te verliezen.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Nog meer vis dan verleden week. Waar de vishandel nog met overschotten zat van de voorgaande week kon het niet anders of de prijzen bleven zeer laag. Op een paar uitzonderingen na werden de meeste vissoorten inderdaad verkocht onder de 20 fr. het kg. Kabeljauw haalde amper 21 fr., schelvis en totten, gul, en dinsdag ook rode zeebaars werden zeer goedkoop verkocht. Meteen een nieuwe streep door de rekening van de meeste reders vooral dan van de in span

zeer sterk schommelen en was vrijdag bvb begrepen tussen 33 en 80 fr het kg. De totale aanvoer tijdens de voorbije week bedroeg 6214 kg, de opbrengst hiervan bedroeg 377.716 fr.

Wat de visaanvoer betreft, deze bedroeg 11.400 bennen vis en 7400 kg tong. Dit gaf een totale opbrengst van 10.869 362 fr.

## SCHELVIS EN KABELJAUW BLIJVEN GOEDKOOP

De IJslandse aanvoer bestond uit nagenoeg 3450 bennen, meest van al werd koolvis gebracht. Redelijk veel grote sortering waarvoor een nogl vaste prijs betaald werd : 880 tot 900 fr. De middensortering kreeg van 670 naar 750 fr. Maandag een flinke prijs ook voor rode zeebaars, toen werd er van 1220 tot 1350 fr voor betaald. De O.317 die dinsdag verkocht kreeg nog slechts tussen 1030 en 740 fr. Spreiding van de markt zal ook hier wel geschrapt worden. Schotse schol bleef goedkoop, rond de 11 fr; voor leng lag de prijs rond de 19 fr; blauwe leng kreeg van 28 naar 24 fr. Kennelijk nog niet zoveel vraag naar filets als in een normale week. Het warme weer van verleden week deed

waren. Hierdoor werden de resultaten toch nog redelijk. Het beste resultaat was voor de N.708 - N.709 die met rond de 1100 bennen tot 855.930 fr kwamen. De gullen kregen tussen 10 en 22 fr met de meeste toch maar rond de 14 fr. Schelvis en totten kregen evenmin sterke prijzen, integendeel. Grote schelvis kreeg wel al eens tot 22 fr, de meeste sorteringen noteerden echter tussen 12 en 15 fr. De kleine totten waren hier duidelijk duurder dan de grotere sortering. Holland was hier liefhebber van. Wijting hebben we hier zeer weinig gezien. Wel ook steenschol is er niet meer bij. Wel enkele bennen koolvis of leng.

## IETS MEER TONG

De vangsten tong van de Kanaal-schepen die deze week in de markt stonden waren groter dan die van verleden week. Een redelijk goed verdeelde sortering met toch wel iets meer kleine soorten. Die kleine soorten kregen dan ook de laagste prijzen. Voor/kleine tong zakte dinsdag al tot 110 fr., kleine tong kreeg toen nog maar 90 fr en slips even boven de 80 fr. Bloktong had toen ook genoeg moeten nemen met 122 fr terwijl driekwartsortering nog tot 149 fr noteerde. De grote tong zakte van 143 naar 130 en lappen kregen rond de 120 fr. De bijvangsten die niet erg groot waren noteerden nogal gunstige prijzen. De roggen vooral waren duur met tilten zelfs tot bij de 50 fr. Schol kreeg van 30 naar bij de 40 en platjes gingen weg aan 24 fr. Ook hondshaai en katrog kregen nog behoorlijke prijzen. Staartvis was er niet veel bij, de grote sortering kreeg dan ook tot 120 fr. Voor grote tarbot werd rond de 135 fr gegeven, de andere sorteringen varieerden tussen 83 en 103 fr. De resultaten waren hier begrepen tussen 158.000 fr voor de O.159 die het zonder tong moest stellen, en 448.790 fr voor de Z.34.

## BOKKENVISSERIJ !

vissende gulvissers. Deze laatsien konden gelukkig wel redelijk ruime vangsten lossen zo dat de reis op zichzelf zeker niet verloren was. De prijzen voor de door deze schepen aangevoerde soorten betaald, waren zeer flauw.

De IJslanders kregen maandag een behoorlijke prijs, dinsdag ging vooral de prijs van de rode zeebaars zeer sterk teruglopen. Toen werd op het einde van de markt nog amper 14.80 fr bereikt, waar maandag toch regelmatig 25 fr betaald werd. Een prijsdaling die doorweegt. Bij de kanaalschepen waren de felste prijsdalingen voor de kleinste tongsorteringen. Roggen bleven redelijk duur, er waren trouwens bijna geen op de markt. Ook tarbot en griet gingen redelijk duur van de hand. De aanvoer van rariteiten als zonnevis en rode knorhaan was miniem. Toch had dit weinig invloed op de prijs van de zonnevis die slechts rond de 40 fr kreeg. Platvis is tijdens de voorbije week erg schaars geweest, deze vissoort bleef dan ook zeer duur. Ook steenschol was omzeggens niet te zien. Haai werd enkel woensdag binnengebracht. Voor geen enkele IJslander werd deze week een opbrengst van 7 cijfers geboekt. De O.202 was er het dichtst bij en kwam slechts 80 fr tekort om het miljoen te halen. Dit schip loste ook de grootste vangst, 1100 bennen. De meest gebrachte IJslandse vissoort was deze week koolvis. Die soort ging bijna integraal naar de uitvoer welke er rond de 18 fr voor betaalde.

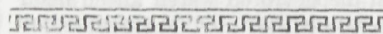
We kregen tijdens de voorbije week de goedkoopste garnaal sedert maanden. De gemiddelde prijs zakte inderdaad naar 60,70 fr nadat de aanvoer vooral op het einde van de voorgaande week redelijk ruim werd. Toen kenden we dagen met 1400 kg en dat is toch wel iets dat niet zo veel meer voorkwam de laatste tijd. De prijs bleef

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

de vraag gevoelig dalen. Verder hadden we deze week een overgangsweek waarin door de leurhandel zeker niet teveel vis wordt meege-nomen.

## GROTERE VANGSTEN VOOR DE SPANVISSERS

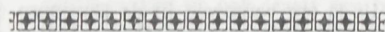
Vijf spannen maandag, dinsdag en woensdag telkens nog één span gulvissers aan de afslag. Een aanvoer meteen van bijna 6000 bennen voornamelijk kabeljauw, gul en schelvis. Kabeljauw waarvoor de prijzen aan de zeer matige kant bleven. Eigenlijk lag die prijs stukken te laag om normaal te zijn. Die prijs werd ook jaren geleden al betaald. Waar alle uitbatingskosten sedertdien geweldig gestegen zijn hebben de reders en vissers hier zeker geen goede beurt gehad. Een goede kant aan de medaille was dat de vangsten doorgaans nogal ruim



## VIS ETEN

## IS VERANTWOORD

## ETEN



**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)

## ZEEVAARTLIJNEN

### OOSTENDE · DOVER /

### FOLKESTONE

### Uurtabel der

### overvaarten

voor de week van 1 tot 7 september

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Alle dagen te 00u.45(x), te 07u40 (x), te 10u15, te 14u45(x), en te 18u.10(x).
- Op 1, 6 en 7.9.1974 bijkomende afvaarten te 09u50 en te 15u45.
- Op 2.9.1974 bijkomende afvaart te 15u45.

#### Afvaarten uit Dover Western Docks

- Alle dagen te 01u10(x), te 09u00 (x), te 11u00, te 13u00(x), te 16u50 en te 19u35(x).
- Op 1.9.1974 bijkomende afvaart te 16u00.

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Alle dagen te 01u20(x), te 07u20 (x), te 10u20(x), te 13u20(x), te 16u20(x) en te 19u20(x).
- Op 1 en 2.9.1974 bijkomende afvaarten te 04u20(x), te 09u15(x) en te 22u20(x).
- Op 3 en 4.9.1974 bijkomende afvaart te 04u20(x).
- Op 6 en 7.9.1974 bijkomende afvaarten te 09u15(x) en te 22u20(x).

#### Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Alle dagen te 01u15(x) en te 05u05(x).

#### Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Alle dagen te 00u20(x), te 06u20 (x), te 09u20(x), te 12u20(x), te 15u20(x) en te 18u20(x).
- Op 1 en 2.9.1974 bijkomende afvaarten te 03u20(x), te 14u15(x) en te 21u20 (x).
- Op 3.9.1974 bijkomende afvaarten te 03u20(x) en te 21u20(x).
- Op 6.9.1974 bijkomende afvaart te 14u15(x).
- Op 7.9.1974 bijkomende afvaarten te 03u20(x) en te 14u15(x).

#### Afvaarten uit Folkestone :

- Alle dagen te 19u30(x) en te 23u45(x).
- (x) Nemen ook voertuigen.

#### TE KOOP :

### Stalen VISSERSVAARTUIG

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

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

26-8	19	400.400	7.360.180			
27-8	4	96.900	1.920.762			
28-8	6	78.350	1.588.420			
	29	575.650	10.869.362			

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

21-8	10	986	68.638	57.—	85.—	
22-8	15	1.431	88.178	38.—	89.—	
23-8	15	1.453	77.935	33.—	80.—	
24-8	11	790	56.490	55.—	84.—	
25-8	3	100	6.370			63.—
26-8	10	1.373	72.491	38.—	65.—	
27-8	1	81	7.614			94.—

### VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

22-8	6	51.237	1.273.576	24,85		
23-8	7	28.054	1.095.287	39,11		
26-8	7	48.754	1.144.095	23,22		
27-8	6	43.124	1.588.002	36,35		

### WAARVAN TONGEN

22-8	4	2.571	337.340	131,20		
23-8	5	3.285	402.050	122,12		
26-8	4	133	18.540	139,53		
27-8	5	3.902	465.660	119,13		

### KREEFTAANVOER TE ZEEBRUGGE

22-8	1	5.912	270.720	45,79		
23-8	3	11.310	480.340	42,53		
26-8	4	9.930	431.950	43,49		
27-8	2	7.201	343.090	47,46		

### GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

22-8	33	7.787	381.327	15,—	104,—	
23-8	33	7.063	392.757	10,—	114,—	
26-8	33	8.548	357.990	16,—	91,—	
27-8	33	5.403	276.214	23,—	110,—	

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

22-8	6	307	22.441	61,—	79,—	
23-8	4	248	16.434	55,—	79,—	
26-8	3	135	9.416	60,—	83,—	
28-8	3	249	16.949	63,—	72,—	

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

26-8	3	8.209	366.532			
28-8	5	10.519	334.895			

## Afvaarten Oostendse Haven

#### DONDERDAG 22-8-1974

O.81, IJsland  
O.236, IJsland  
O.288, IJsland  
O.123, Noord  
O.114, Noord  
O.181, Kanaal  
Z.499, Kanaal  
O.69, West  
O.192, West

N.422, West  
N.736, West  
O.66, West

#### ZATERDAG 24-8-1974

N.705, Noordzee  
N.719, Noordzee  
Z.583, Kanaal  
O.120, Kanaal

#### MAANDAG 26-8-1974

O.35, Noordzee  
Z.38, Noordzee  
Z.189, Noord  
N.752, Noord  
O.127, Noop Head

#### WOENSDAG 28-8-1974

O.128, Noord

#### VRIJDAG 23-8-1974

O.279, Noordzee  
Z.597, Noordzee  
N.45, Noord  
O.254, Kanaal  
O.151, Kanaal  
O.198, Kanaal

## OOSTENDE

#### MAANDAG 26-8-1974

IJSLAND				
O.282	17	650	—	566.620
O.202	17	1100	—	999.920
O.129	17	720	—	687.670

#### NOORDZEE

N. 40-41	12	550	—	449.130
N.708-709	10	1100	—	855.930
O.306-706	11	950	—	831.680
O.127-303	11	960	—	754.150
O. 94-232	11	750	—	563.720

#### KANAAL

O.159	13	200	—	158.890
O.180	16	100	2100	422.250
Z.502	16	90	2300	374.590

#### NOORD

O.128	11	320	—	249.740
-------	----	-----	---	---------

#### WEST

O.284	10	220	—	186.330
O.123	10	250	—	206.240

#### DINSDAG 27-8-1974

#### IJSLAND

O.317	17	990	—	835.042
-------	----	-----	---	---------

#### NOORDZEE

Z.509-562	12	800	—	627.910
-----------	----	-----	---	---------

#### KANAAL

Z. 34	17	100	2400	448.790
-------	----	-----	------	---------

#### WOENSDAG 28-8-1974

#### NOORDZEE

O.285-239	13	700	—	642.720
-----------	----	-----	---	---------

#### NOORD

O.229	10	270	—	248.960
O.118	10	350	—	290.190

#### WEST

N.579	8	120	600	259.580
N.720	5	115	—	112.140

## VERWACHTINGEN

#### VRIJDAG 30-8-1974

NOORDZEE : O.135/O.309, 500 b.  
O.312/Z.452, 250 b.  
KANAAL : O.83, 60 b. vis, 1.500 tong.  
NOORD : O.134, 270 b.

#### MAANDAG 2-9-1974

IJSLAND : O.334, 550 b.  
NOORDZEE : O.206/O.275, O.141/  
O.369.  
NOORD : O.26, O.274, O.243, N.3.  
KANAAL : O.182, O.72.  
WEST : O.69, O.192, N.422, N.736.

#### DINSDAG 3-9-1974

NOORDZEE : N.705/N.719, O.279/  
Z.597.  
NOORD : N.45, O.114.  
WEST : O.66.

#### WOENSDAG 4-9-1974

NOORDZEE : O.35/Z.38.  
NOORD : N.752.  
Vermoedelijk in de loop v.d.  
week : IJSLAND : O.316.

## ZEEBRUGGE

#### DONDERDAG 22-8-1974

Z.331-108	13	300	—	270.414
Z.396	12	210	200	230.310
Z.573	10	300	—	321.830
Z.429	8	60	500	259.810
Z.408	8	80	300	191.212

#### VRIJDAG 23-8-1974

Z.507	11	30	1000	210.930
Z.510	10	30	900	176.740
Z.307	12	250	—	231.296
Z.570	10	60	350	113.360
Z.549	6	180	—	159.895
Z.569	6	180	—	153.996
Z.560	6	50	—	49.070

#### MAANDAG 26-8-1974

Z.348	12	100	—	208.090
Z.563	10	180	—	176.660
Z.460	5	80	—	76.620
Z.463	10	220	—	172.174
Z.598	10	130	—	132.045
Z.435-175	10	500	—	378.506

#### DINSDAG 27-8-1974

Z.578	6	20	400	126.930
Z.575	11	220	—	272.490
Z.582	11	200	—	267.270
Z.444	8	30	800	142.350
Z.462	16	200	1200	458.042
Z.574	8	240	200	320.920

#### WOENSDAG 28-8-1974

Z.525	8	500	40	137.740
Z.492	9	1.500	60	237.800
Z.176	9	400	210	315.120
Z.506	9	300	340	443.900
Z.580	8	400	60	121.705
				1.256.265

#### DONDERDAG 29-8-1974

Z.459	10	—	100	116.060
Z.14	8	1.500	90	344.860
Z.600	10	—	220	226.961
Z.533	10	—	170	194.315
Z.512	9	200	75	165.880
Z.542	16	1.200	90	274.151
				1.222.227

## MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aangeboden hoeveelheden waren opnieuw niet bijzonder groot. Wel waren er zeer veel zoekreftjes aan de afslag. De afnameprijzen schommelden tussen de 1.470 en de 2.190 voor de grotere, de midden van 910 tot 1.300 fr. Gezien de aanvoer van de tongen aan de lage kant was waren ook deze afnameprijzen vrij hoog. De prijzen lagen tussen de 109 en de 150 fr. voor de grotere soorten, van 106 tot 147 fr. voor de midden en van 80 tot 95 fr. voor de kleinste slag tongen. Gezien de eveneens kleinere aanvoer van tarbot en grietsoorten waren ook deze afnameprijzen renderend. Wanneer we de pladijsprijzen vergelijken met deze van vorige week, gaf dit wel een beter prijsgemiddelde: voor de grotere soorten van 30 tot 36 en de kleinere van 17 tot 36 fr. Kabeljauw was er niet bijzonder veel op de markt en toch bleven de prijzen aan de lage kant, van 9 tot 25 fr. het kg. Van de wijtingsoorten was alleen de grotere in trek, van 18 tot 27 fr. De roggevis bleef beperkt tot het aanbrengen van zeer kleine hoeveelheden, afkomstig van vaartuigen van de West. In afname schommelden ze tussen de 30 en de 49 fr. het kg. De steenschol en de schotse schol, vooral dan van het Kanaal, kwamen van 15 tot 53 fr. het kg. De ruim 20 kg. garnalen schommelden volgens sortering tussen de 16 en de 110 fr. het kg.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	26-8-1974	27-8-1974
Schelvis	26. —	22. —
Groot	13. —20. —	11.40-16. —
Middel	12.80-13. —	11. —
Klein	13.20-15.40	15.80- —
Kabeljauw	13.20-15. —	14.60- —
Gul	15. —	—
Wijting	32. —51. —	26. —
Schaat	24.20-27.20	14.80-20.60
Zeebaars	19.20-28.20	19.20-24. —
Leng	12. —18. —	11.80-16.20
Schartong	60. —105.0	74. —96.40
Heilbot	12.80-18. —	13.40-18. —
Koolvis	23.30-30. —	23. —
Hondstong	12. —28.40	24.80- —
Zeeewolf	—	—
Staart	—	—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	26-8-1974	27-8-1974	28-8-1974
Lappen	115,8-123,4	112,6-112,8	106 —,—
Grote	139,8-142,2	125,2-130	130 —,—
3/4	150,4-156,2	147,2-149,4	149,4 —,—
Blok	130 -144	121 -122,8	130,4 —,—
voor-kleine	111,8-119,4	111 -111,8	121 —,—
kleine	99,80 —,—	91,20 —,—	95,40 —,—
slips	93,80 —,—	90,20 —,—	—

Zeebrugge

Soorten			
grote		109 -127	
blok		124 -140	
fruit		140 -150	
schone kleine		124 -147	
kleine		106 -117	
tout petit		86, -95, —	
slips		80, -88, —	

Nieuwpoort

Soorten			
Tong I	150 —,—		148 —,—
Tong II	155 —,—		170 —,—
Tong III	182 —,—		175 —,—
Tong IV	172 —,—		164 —,—
Tong V	142 —,—		138 —,—
Kleine	87, -103		98, -103

PLADIJS

Oostende

Soorten	26-8-1974	27-8-1974	28-8-1974
Grote	36, —38, —	29,40 —,—	34,40 —,—
grote iek	37, —,—	33,60-38,80	32,40 —,—
kleine iek	38, —,—	31,40 —,—	31,60 —,—
derde slag	—	31, —,—	35,40 —,—
platjes	22, —,—	24, —,—	10,20-24, —

Zeebrugge

Soorten			
I	35, —,—	30, —33, —	
II	32, —,—	34, —36, —	
III	33, —,—	35, —36, —	
V	35, —36, —	30, —32, —	
IV	20, —21, —	17, —18, —	

Nieuwpoort

Soorten			
Moeien	32, —,—		40, —,—
grote pladijs	34, —,—		38, —,—
drielingen	24, —,—		15, —18, —
platjes	—		—

CARACAS IN ZIJN TWEEDE SESSIE  
TE PARIJS ?

Niettegenstaande de U.N.O. Wen- nede aangeduid had voor de konfe- rentie van een tweede sessie voor de konferentie over het zeerecht, hebben de Afrikaanse en Arabi- sche landen aan de Franse rege- ring gevraagd of deze bereid zou zijn in de volgende lente 1975 een tweede sessie te laten door- gaan te Parijs. Men spreekt intus- sen van een derde sessie in de herfst van 1975 en zelfs van een vierde sessie in de lente van 1976 voor de definitieve goedkeuring van de konventie.

De konferentie te Caracas heeft inderdaad reeds een zaak zeker ge- maakt, dit is dat de zeer moeilijke en trage ontwikkeling van de be- sprekingen nog verscheidene sessies zullen noodzakelijk maken. De gro- te principes van een 12 mijl territo- riale zone en een daaropvolgende 188 mijl economische zone zijn al- gemeen aanvaard. Wat de 12 mijl zone betreft zijn er evenmin moei- lijkheden, maar wat de rechten van de oeverstaten in de daaropvolgen- de 188 mijl betreffen is er zeker nog

geen overeenkomst, laat staan wat de diepzezone betreft die daarop volgt.

Wat de keus van de plaats voor de eindsessie betreft is Nairobi aan de orde alhoewel er eveneens sprak is van de stad Mexico, Bangkok en zelfs terug Caracas.

Parijs zou wel genegen zijn de vol- gende sessie in haar muren te ont- vangen, maar voor een konferentie waaraan een 150 landen met dele- gatie aan deelnemen en waar men rekening dient te houden met akko- modatie voor zeker 3.000 aigevaar- digden, juristen en experts, dient er toch heel wat tijd om deze zaak in orde te brengen.

HET PARKEREN  
IN DE  
OOSTENDSE VISMIJN

Vorige week lasten we hierom- trent een brief in van een hande- laar die zich beklaagde omtrent het gebrek aan orde en parkeer- ruimte in de vismijn van Oostende en het uitblijven van een regeling.

Wij beloofden hierop deze week terug te komen, omdat het inder- daad volstrekt noodzakelijk is af te breken met de oude sleur waarbij elkeen toegelaten is en veel men- sen welke er geen zaken hebben van 's morgens vroeg rondlopen of wel om te stelen, om een zak vis te komen halen of veelal voor aan- gelegenheden, welke niets met vis- mijnzaken te maken hebben.

Wij hebben reeds vroeger ge- schreven dat noch in Engeland, Frankrijk, Duitsland of Holland, zo'n toestanden zoude, geduld worden.

Het wil daarom niet zeggen dat we daarvoor het personeel hiervan het verwijl moeten maken.

Maar als men politie zendt naar de vismijn, dan zijn het er welke over het algemeen niet meer goed zijn voor de dienst.

Schepen Dumarey is steeds be- reid nuttige maatregelen te treffen, maar hoe kan het zonder veel kosten met een vismijn zoals deze gebouwd is.

Onze ondervinding zegt, dat het wel mogelijk is orde te scheppen. Maar dat moet gepaard gaan met hard aanpakken.

Het parkeren dient verboden aan al wie hiervoor geen parkeerkaart duidelijk op de wagen geplakt.

Poorten dienen aangebracht die de toegang tot de twee mijnen on- mogelijk maken zonder strenge controle vanaf 12 uur 's nachts tot 12 of 13 uur 's middags.

Dat zal geld kosten.

Maar zou men ons kunnen zeg- gen wat het nu kost aan vis die onverkocht, gesmokkeld of gestolen of gekregen buiten gaat.

Kan men dat in andere landen? En zijn wij dan zo onbekwaam dat we dat niet kunnen?

Wij herhalen, waar een wil is, is een weg en eens ingevoerd en strenge poliemaatregelen getrof- fen, zou de toestand van nu in twee maanden uitgerooid zijn.

Maar dan mag men niet bezwij- ken voor om het even welke vriend of vijand of belanghebbende

Is het verplaatsen van de gar- naalverkoop naar de vismijn geen klinkend bewijs daarvan? P.V.

NIUWPOORT

MAANDAG 26-8-1974

N.543	143.034	N.345	126.978
N.590	80.880		

Twee tongvangsten met samen ongeveer 1200 kg tongen en één Westvisser, met gullen en variatie. De tongen werden verkocht van 140 tot 186 fr de kg voor de 5 eer- ste soorten. De kleine tongen ken- den een prijsdaling gaande van 100 fr tot 87 fr de kg. De varia- kopen van de « Westvangst » werden « goed » verkocht. De grote rode soldaten kregen 2250 fr, de volgen- de soort 1850 fr. Grote tongen 2850 fr., de middenslag 1800 fr, de kleine waren goedkoop: 680 fr de ben! Grootste gullen op de grond werden gekocht aan 1800 en 1700 fr de koop, de volgende soorten gullen kregen van 1200 tot 900 fr. De filégulletjes 800 fr. Weinig platvis en wijting op de markt. De rogsorten schommelden van 42 fr voor de moers tot 37 fr voor de scherpstaarten. Dit waren de maandagprijzen.

WOENSDAG 28-8-1974

N.765	95.640	N.723	91.243
N.591	70.135	N.470	72.268
N.349	5.609		

Twee vangsten van « Westvis- soorten » en twee vangsten van tongvissers. Samen 180 bennen vis, met 800 kg tongen. De tongen wer- den gekocht aan 145 fr voor de grootste, de 2e 170 fr, de 3e 172 fr, de 4e 160 fr., de 5e 138 fr en de kleine kregen 100 fr de kg. Weinig rare vis op de markt, welke dan ook in prijs de lucht in ging: tar- bot 160 fr wijl enkele kopen grieten van 110 tot 125 fr de kg kren- gen. Praktisch geen kabeljauw, maar de grootste gullen van 1800 tot 1700 fr de ben. De andere gul- lesoorten van 1550, 1400 en 1200 fr de ben. Grote wijting kreeg van 950 à 1000 fr, de kleine waren toch meer in trek dan verleden week, en werden aldus opgekocht aan 500 en 460 fr de benne. Platvis: de grote aan 2000 fr, de drielingen 1850 fr, visjes van 700 tot 900 fr. De rogen moers ongeveer 2320 fr., tilten 2200 fr. De enkele bennen zeehonden, en speurhaaien werden ook goed verkocht. Een lichte prijsstijging mag gemeld worden voor alle soor- ten!

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort
	26-8-1974	26-8-1974	27-8-1974	27-8-1974	28-8-1974	28-8-1974	
Tarbot : groot (123)	130 -132		106 -120	140 —,—	136 —,—		155 —,—
middel (123)	95,—103		86,—,—	80,—120	98,20,—		125 —,—
klein (123)	77,40-85,—		84,—,—	60,—,—	94,—,—		100 —,—
Griet : groot (123)	70,—,—		74,40,—	90,—,—	82,—,—		90,—,—
middel (123)			56,—,—	80,—,—			100 -120
klein (123)			43,—,—	67,—,—	60,60,—		
Schelvis : groot	25,60,—	17,90,—	17,80,—		21,—23,40		
middel	14,—16,—	14,—17,—	13,—15,80		15,—17,20		
klein	12,—19,—	8,—11,—	10,—13,40		13,—18,40		
Heek : groot	46,—50,40		54,—,—		56,—,—		
middel	31,—,—		32,60,—		44,80,—		
klein	22,60,—			7,—33,—	39,—,—		
Lom	19,40-20,—		21,40,—				
Leng	31,40-39,20		26,—51,—		29,40-58,—		
Rog (I)							
Kellrog (123)		47,—49,—		42,—,—			49,—,—
Rog (23)		45,—,—		45,—,—			40,—,—
Tilten (23)		45,—51,—		38,—42,—			38,—,—
Scherpstaart (23)		39,—,—		34,—,—			38,—,—
Halve mans (23)		38,—,—		32,—,—			35,—,—
Teelt (2)		30,—,—		14,—,—			
Katrog (2)		30,—,—		14,—,—			
Kabeljauw	16,—24,60	14,—24,—	17,60-19,40	20,—26,—	17,40-20,60		36,—,—
Gul (groot)		15,—20,—		20,—27,—			36,—,—
Gul (middel)	8,60-21,20	13,—21,—	8,30-18,20	24,—28,—	10,—19,80		20,—25,—
Gul (klein)		10,—14,—		9,—,—			24,—34,—
Hozemondhamme	52,—121,2		89,40,—				
Wijting : groot	19,20,—	18,—19,—	21,80,—	27,—,—	26,—,—		24,—,—
klein	13,—,—	6,95-12,—		10,—14,—	9,20,—,—		9,—10,—
Schar	7,60,—	16,—20,—		14,—18,—			10,—25,—
Steeschoj	25,—39,40		24,—58,—	10,—53,—	16,20-66,80		
Zeehaai	23,—25,—	23,—,—			9,80-22,—		22,—,—
Hondshaai	9,—16,—		12,—28,—				
Doornhaai							
Pieterman							
Makreej							
Horsmakreej							
Zeekeeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal							
Schartong	16,—46,—						
Volle haring							
Ijle haring							
Haringshaai							
Steenholk							
Heilbot			100 -101				
Koolvis	13,—17,20						
Steur							
Zeewolf	21,—24,—		24,80,—				
Pollak	19,40-22,80						
Zonnevis	43,—,—						
Koningsvis							
Vlaswijting							
Zeeduivel				53,—105			
Schotse schoj				15,—37,—			
Zeehond						23,—,—	25,—,—
Bot							
Rode Poon (roobaard)						30,—37,—	
Grauwe Poon (knorh.)	11,—,—	11,—12,—	11,80,—	15,—,—		15,—,—	12,—,—
Rode Knorhaan	36,—,—		25,—,—	8,—,—			
Posten				10,—,—			
Langoesten (midden)							
(klein)							

**Lees "HET VISSERIJBLAD"**

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 20 aug. werd te IJmuiden aangevoerd : 3485 kg tong; 26 kisten tarbot en griet; 74 kisten kabeljauw; 54 kisten schelvis; 442 kisten wijting; 187 kisten schol; 16 kisten schar; 7542 kisten haring; 186 kisten makreel; 139 kisten pilchards; 177 kisten diversen.

### PRIJZEN IN GULDENS :

Per 1 kg : gr. tong 9,08-8,50; gr. m. tong 10,48-9,22; kl. m. tong 9,75-9,39; tong één 9,16-8,32; tong twee 5,36-5,08; tarbot 9,63-8,98.

Per 40 kg.: haai 90; poontjes 17-10; kl. kreeft 80; horsmakreel 16-7,20; tongschar 115; tarbot 285-132; griet 161-117; kabeljauw één 86; kabeljauw twee 124-100; kabeljauw drie 140-100; kabeljauw vier 134-104; kabeljauw vijf 84-71; schelvis één 84; schelvis twee 62; schelvis drie 72-47; schelvis vier 65-49; schol één 67-63; schol twee 66-52; schol drie 84-46; schol vier 82-34; wijting drie 36-22,40; wijting vier, makreel één 41; makreel twee 27; makreel drie 25-17,60; schar 37-7,20; pilchards 15,60-15,20.

### BESOMMINGEN :

KW 47 f32.600; 153 f2840; SCH 117 f12.020; IJM 36 f14.100; 154 f20.300; VL 34 f11.390; 115 f25.700; VD 15 f1240; KW 42 en 135 f7600; 44 en 85 f51.800; IJM 207 en 209 f20.970; YE 25 en ZL 6 f2950; UK 200 en 234 f2900.

Aan de donderdagmarkt van 22 oogst werd te IJmuiden aangevoerd 4630 kg tong; 27 kisten tarbot en griet; 472 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 496 kisten wijting; 481 kisten schol; 188 kisten schar; 5974 kisten haring; 207 kisten makreel; 137 kisten pilchards; 99 kisten diversen.

### PRIJZEN IN GULDENS :

Per 1 kg.: gr. tong 8,31-8,16; gr. m. tong 11,53-10,02; kl. m. tong 10,41-9,42; tong één 7,69-7,23; tong twee 5,05-4,99; tarbot 13,36-11,06.

Per 40 kg.: tarbot 322-132; griet 205-120; kabeljauw één 66-51; kabeljauw twee 106-50; kabeljauw drie 70-63; kabeljauw vier 78-63; kabeljauw vijf 96-67; schelvis drie 124; schol één 74-63; schol twee 78-68; schol drie 77-56; schol vier 64-45; wijting drie 49-19,20; wijting vier 44-19,20; haring één 24,20-19,60; makreel één 46; makreel twee 20; makreel drie 19-17,60; schar 31-12; horsmakreel 16-7,20; rode poot 65-20; krab 29-26; bot 14; haai 52-46; kl. kreeft 152; pilchards 15,60-15,20.

### BESOMMINGEN :

KW 174 f6280; 217 f10.390; WR 68 f16.800; 1 f11.500; GO 2 f8580; 4 f10.050; 7 f9930; 21 8820; 24 f9160; 26 f8520; SCH 2 f5900; 28 f10.400; UK 137 f13.090; 138 f 16.010; 218 f16.300; VD 15 f350. Spanvissers : UK 200 en 234 f910; VD 9 en 115 f475; YE 25 en ZL 6 f3.480.

Aan de maandagmarkt van 26

oogst werd te IJmuiden aangevoerd 12.140 kg tong; 164 kisten tarbot en griet; 125 kisten koolvis; 628 kisten kabeljauw; 630 kisten schelvis; 3692 kisten wijting; 2895 kisten schol; 131 kisten schar; 3726 kisten haring; 375 kisten makreel; 163 kisten varia.

### PRIJZEN IN GULDENS :

Per 1 kg.: gr. tong 8,10-7,30; gr. m. tong 8,97-8,52; kl. m. tong 8,77-8,19; tong één 8,36-7,68; tong twee 4,81-4,43; tarbot 8,88-8,30,8.

Per 40 kg.: krab 17-13; wolf 136-9; hake één 160-150; hake twee 148-130; hake drie 108-100; ham 220-140; tongschar 139-69; makreel één 46-35; makreel twee 52-20; haai 88-72; schar 40-19; leng 110; tarbot 296-118; griet 216-96; kabeljauw één 95-60; kabeljauw twee 120-59; kabeljauw drie 108-78; kabeljauw vier 106-76; kabeljauw vijf 84-56; koolvis één 63-60; koolvis twee 61-59; koolvis drie 82-74; koolvis vier 56-52; schol één 77-63; schol twee 78-59; schol drie 77-63; schol vier 68-56; schelvis één 94-68; schelvis twee 86-56; schelvis drie 74-54; schelvis vier 65-42; wijting drie 42-22,40; wijting vier 40-19,20; haring één 32-19,60; poontjes 15-10.

### BESOMMINGEN :

KW 15 f11.500; 22 f18.000; 24 f9800; 25 f21.000; 29 f18.000; 51 f15.000; 87 f12.000; 88 f18.000; 113 f10.000; 117 f4200; 121 f7200; 145 f14.000; 150 f8500; 151 f17.700; 175 f17.900; 187 f15.000; 194 f19.000; 195 f13.000; 214 f20.000; 217 f6300; 221 f21.000; 178 f7200; 185 f15.000; 210 f8200; SCH 256 f11.600; VD 243 f26.800; VL 110 f110; 121 f1420; 131 f4800; WR 45 f8800; 57 f14.500; 189 f7600; IJM 20 f10.000; 23 f25.000; 44 f16.000; 115 f27.000; 154 f20.700; KW 42 en 135 f43.000; IJM 29 en 30 f32.800.

Aan de dinsdagmarkt van 27 oogst werd te IJmuiden aangevoerd 510 kg tong; 17 kisten tarbot en griet; 114 kisten kabeljauw; 55 kisten koolvis; 223 kisten schelvis; 546 kisten wijting; 49 kisten schol; 1 kist schar; 5074 kisten haring; 239 kisten makreel; 109 kisten pilchards 134 kisten diversen.

### Prijzen in gulden.

Per 1 kg , grote tong 7,93; grootmiddel tong 8,51; kleinniddel tong; tong één 7,64; tong twee 4,41-4,40; tarbot 10,58-9,15.

Per 40 kg : tongschar 100-75; haai 69-61; horsmakreel 16-7,20; pilchards 15,80-15,40; tarbot 336-119; griet 222-119; kabeljauw één 76-66; kabeljauw twee 80-72; kabeljauw drie 92-76; kabeljauw vier 90-74; kabeljauw vijf 72-62; koolvis twee 44; koolvis vier 31-20; schelvis één 70; schelvis twee 57; schelvis drie en vier 42-37; schol één 75-70; schol twee 70-65; schol drie 60-44; schol vier 51-46; wijting drie 30; wijting vier 29-14; makreel twee 44-35; makreel drie 20-17,60; haring één 38,40-19,60, schar 20.

### De bessommingen waren :

KW 15 f 10.000, KW 55 f 22.000, KW 74 f 27.000, KW 144 f 1.150, SCH 117 f 9.400, Spanvissers : KW 44 en KW 85 f 42.000, KW 206 en IJM 211 f 48.800, UK 200 en UK 234 f2.000, YE 25 en ZL 6 f 1.170, VD 9 en VD 115 f 2.200.

## Visaanvoer te Den Helder

Een door bijzonder goede weersomstandigheden begunstigde visweek, weersomstandigheden die vooral de kleinere kotters alle mogelijkheden bood om de visserij dicht onder de wal onbelemmerd te kunnen uitoefenen.

Er was dan ook alle dagen in de voorweek een gezellige aanvoerdrukke in de vishal en de verbetering in de visserij die zich al gedurende enkele weken aftekende, zette zich ook de afgelopen week voort.

Leek ook verleden week voor de grote kotters dat een verbetering in de vangsten zich aandienende, zowel de vangsten als de prijzen deelden hierin de afgelopen week niet mee, m.n. de prijs voor de Tong II, zakte door tot aanmerkelijk beneden de f 5,— per kilogram.

Hierdoor was er weer een enorm verschil in de gemiddelde tongprijzen per kotter, omdat de aangevoerde sortering erg uiteen liep waren er verschillende in die gemiddelde prijzen per aangevoerde kilogram van meer dan f 1,50 per kg. Zo waren er kotters die gemiddeld nog f 7,90 per kilo wisten te maken, en kotters die met f 6,23 per aangevoerde kilo tong genoeg moesten nemen. De hoogste besommer maakte ruim f 30.300,— voor 467 kg tong en 15.500 kg andere vis, waarvan ruim 14.000 kg schol.

De hoogste tongvanger voerde bijna 2.600 kg tong aan met een gem. prijs per kg van f6,87 en 1.400 kg andere vis, voor een totaalbesomming van f 20.500,—. Zeer grote verschillen in de aanvoer en daarmee in de besommingen.

### Door 139 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

63.895	kg	TONG	f 461.019,54	van f 1088	f 454
13.018	kg	TARBOT	f 83.806,63	van f 1221	f 280
1.775	kg	GRIET	f 5.174,11	van f 401	f 187
213.630	kg	SCHOL	f 316.649,33	van f 194	f 101
14.295	kg	SCHAR	f 8.320,25	van f 105	f 018
3.560	kg	WIJTING	f 2.816,00	van f 093	f 041
28.230	kg	KABELJAUW	f 41.010,19	van f 249	f 078
1.081	kg	TONGSCHAR	f 1.735,70	van f 211	f 122
3.920	kg	BOT	f 1.021,83	van f 038	f 018
420	kg	HAM	f 1.613,22	van f 417	f 316
3.575	kg	POON	f 1.485,74	van f 090	f 018
1.800	kg	SCHELVIS	f 2.557,39	van f 166	f 126
1.240	kg	MAKREEL	f 428,60	van f 046	f 032
802	kg	HARDER	f 1.566,03	van f 215	f 160
2.088	kg	DIVERSEN	f 1.662,84	van f	f
535.329			930.867,40		

## De kaart der VLAAMSE BANKEN MET DECCA

is te verkrijgen :

- 1) DRUKKERIJ  
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”  
H. Baelskaai 30, Oostende  
Tel. 70.77.13-14
- 2) STADSBUREEL  
Vindictivelaan 22, Oostende  
Tel. 70.25.23

Prijs : 142 fr. (B.T.W. inbegrepen)

of mits storting van het bedrag van 150 fr. (8 fr. portkosten) op P.R. 418987 van het Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.

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)

## 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 portkosten.

(668SW—7937N—7436V)

## KAARTEN DER VLAAMSE BANKEN

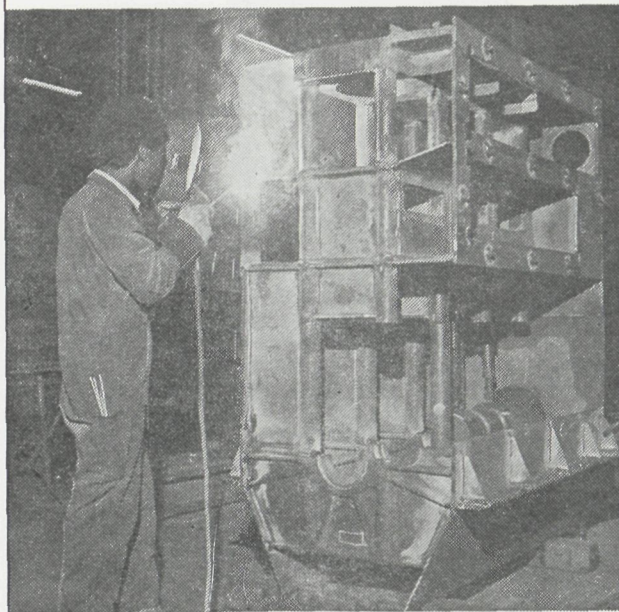
verkrijgbaar :

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

Prijs : 150 F (+ BTW 18 % voor niet-vlssersvaartuigen)

(7348N—7368V)

## BOLNES MOTOREN HEBBEN EEN GELAST FRAME



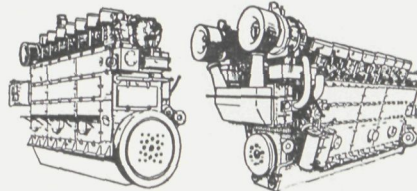
Daardoor een lage gewichts/vermogensverhouding bij grote stijfheid van het frame. Gemakkelijk toegankelijk bij inspectie en service. Wegneembare kolommen voor het zijdelings uittrekken van de krukas.

## BOLNESMOTORENFABRIEK BV

Postbus 3 Krimpen aan de Lek  
Telefoon 01807-4900 Telex 22439



Briefje of telefoontje naar Bolnes en u ontvangt uitgebreide documentatie en regelmatig het huisorgaan "Stand By".



Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 450-1500 pk bij 500/600 omw/min in lijn en 1800-3000 pk bij 600 omw/min met 12-20 cyl in V-vorm.

Hoofdvertegenwoordiger van de wisselstukken voor de Belgische visserij :

**Fa. s.v. S. C. A. P.**

H. Baelskaai 27, Oostende — tel. 70 29 51 - 70 09 31 - 70 09 32  
Na 18 uur : 70 45 32

(7622V)

# **hulp in nood s v**

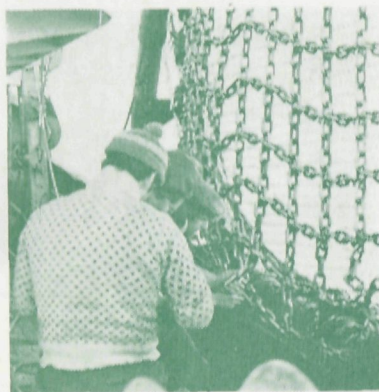
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

**h. baelskaai, 27**

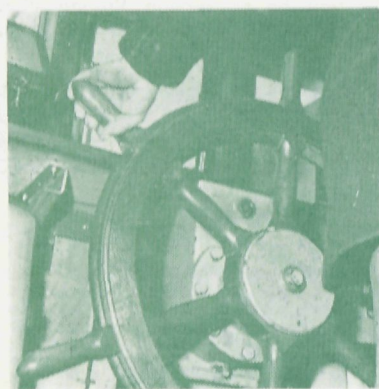
**oostende**

**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.