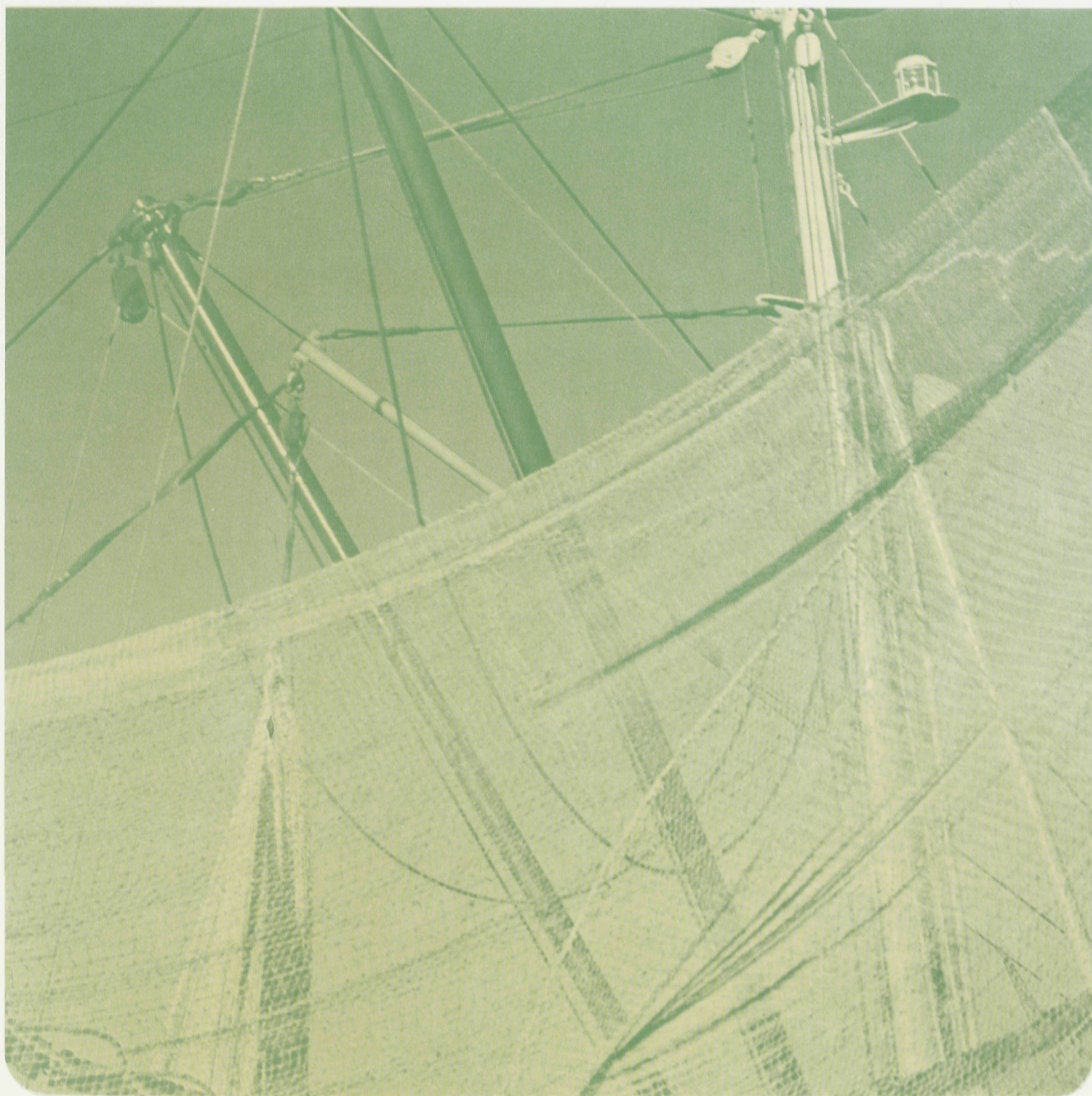


het  
visserij  
blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

VRIJDAG 6 SEPTEMBER 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 35 — 41e JAAR





- Oliedruk omkeerkoppelingen zonder en met vertraging
- Onder alle omstandigheden betrouwbare kwaliteitsprodukten gebaseerd op een meer dan 60-jarige ervaring.

Agente voor de Belgische Visserij :

**N. V. BREVO**

**S. V. S C A P**

Amsterdam. N.

Telefoon 687.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 70.87.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

(7399V)

**OSTEND STORES  
& ROPEWORKS**



Gedeponeerd merk :

**HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE**

Burelen en Administratie :

Tel: (059) 70.55.81 (5 lijnen)

Telex : 18128

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Tel. (059) 70.15.42

(059) 70.14.41

(059) 70.70.33

**HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN**

**MECHANISCH FABRICAGE VAN NETTEN**

**NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN**

**SPECIALITEITEN**

**VOOR DE ZEEVISSERIJ :**

Manila, sisal, nylon, polyethylene  
en polypropylene trawltwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

**VOOR DE LANDBOUW :**

Sisal bindgaren

Pick-up garens

**VOOR DE NIJVERHEID :**

Sisal inpakgarens

Tapijtgarens

**SPORT :**

Allerlei netten

**TAPIJTEN**

# het visserijblad

Vrijdag 6 september 1974 — Nr 35

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

## IS DE VISSERIJ OP WEST IERLAND VOOR ONS PRODUKTIEF?

Het is onze lezers bekend dat enkele reders de visserij op West Ierland hebben willen gaan beproeven en hiervoor een bijzondere steun van 50 à 60 duizend frank per dag vroegen aan het fonds.

Deze steun wer van hogerhand afgewezen omdat die visserij te kostelijk uitvalt en het geen zin heeft een steun te verlenen waar slechts verliezen te boeken zouden vallen.

Of er van tongenvisserij met bokken mogelijkheid bestaat in acht nemend de windkracht, getijden en de plaats, valt te betwijfelen en is vooralsnog geen sprake geweest.

Men had gepland daar te vissen, in Castletown de vis te landen, te verzenden en ook de bemanning eens om de twee of drie reizen per vliegtuig naar huis te brengen. Dit is alles mooi op papier, maar ons volk kennend, twijfelen we eraan, niettegenstaande de hoge lonen welke ze verdienen, of ze zoals de Fransen, Spanjaarden, Portugezen, enz..... hetzelfde zouden doen, tenware men een vreemde bemanning, deze soort visserij gewoon, kon aanwerven, zoals vóór de oorlog, met de pareja visserij. Franse en Spaanse vissersvaartuigen vissen regelmatig met zware motoren en grote vaartuigen langs de Zuidwest en Westkust. Ook de Russen zitten er en vorige week werd er een Japans vissersvaartuig als hektreiler opgemerkt van 2000 à 2500 Ton, waar volgens betrouwbare bron de Ierse Staat geen bezwaren tegen heeft omdat de helft van de bemanning bestaat uit Ieren, die er een groot loon op verdienen en waarvan de bevoorradingshaven Cork is.

Men kan er weliswaar de bokkenvisserij beproeven maar naar het schijnt, is de beste periode april - juli, daar veel Westenwinden een beletsel zijn voor de rest van het jaar.

Onlangs is reder Frans Van der Veen van een reis in Ierland welke drie weken duurde, teruggekeerd. Zijn bevindingen zijn uiterst nuttig.

Deze soort visserij kan wel bedreven worden door mensen welke die gronden goed kennen en alleen door treilers met een sterke motorkracht. De Ieren varen zeer regelmatig: verlaten zondagnacht de haven om er donderdag binnen te komen met hun vangst, die hoofdzakelijk kabeljauw en alle slag van grondvis, schol, schelvis, griet, tarbot, enz..... is.

De vis wordt er binnengebracht in bakjes, soort per soort en goed verzorgd. De hoofdvisserij is acht maanden per jaar haringvangen en de vloot breidt zich daar snel uit en allerlei visindustries worden daar door Duitsers en Hollanders gevestigd.

De bemanning is per vaartuig niet groter dan bij ons, maar de regering is een sterke steun voor de verdere ontwikkeling van de visserij.

### STERKE STEUN

Zo vernemen we dat ongeveer 120 vaartuigen met de steun van de Feoga worden gebouwd, wat reeds meer dan twee jaar het geval is en op een ogenblik dat wij in België van dergelijke mogelijkheden niets afwisten. Ook het plaatsen van nieuwe sterkere motoren en het moderniseren er van wordt gesubsidieerd met 25 t.h. en is taks- en belastingvrij.

Bij de bouw van een schip heeft een schipper of eigenaar slechts 5 t.h. nodig. 25 t.h. komt van de Ierse staat, die niet hoeft terugbetaald, 70 t.h. van de Bank van Ierland welke in 15 jaar terug te betalen is en zo men de geleende som in tien jaar terugbetaalt, wordt de vijf ten honderd aan kapitaal welke men er zelf in belegd heeft, terugbetaald.

Daarenboven is de reder gedurende al die tijd taksvrij gesteld in tegenstelling met bij ons.

Het loon van de schipper beslaat bijna het dubbel van dat van onze treilers. Maar in vergelding moet hij zelf zijn netten aanschaffen en betalen. De rest van de bemanning vaart aan hetzelfde ten honderd als de onze maar moet tussenkomen in de onkosten van mazout, olie, ijs en water.

In strijd met wat we hier zien, heeft de visserij in Ierland een grote aantrekkingskracht onder het jonge volk.

Hun theoretische opleiding in een visserijschool is zes weken. Hun praktische opleiding is veel sterker en na drie jaar als matroos gevaren te hebben, mogen ze zich aanmelden om schipper te worden.

(vervolg blz. 5)

## GROEIENDE MISTEVREDENHEID IN DE FRANSE VISSERIJ

- ONMOGELIJK OP TE VANGEN STIJGING  
DER ALGEMENE ONKOSTEN
- NAAR EEN LOCK-OUT ?

De malaise in de visserij heerst niet alleen in België en in Nederland, zij is zelfs bijzonder voelbaar in Frankrijk, waar het, om het met een bijzonder woord te zeggen, zeer snel aan het gisten gaat.

### NAAR EEN STILLEGGEN DER VISSERIJ ?

Reeds op 22 augustus hebben de rederijmiddens van de Atlantische havens Douarnenez, Concarneau, Lorient, Etel en La Rochelle, een telegram gestuurd aan president Giscard d'Estaing aan wie zij een dringend onderhoud vroegen om over de noden van de visserij in het algemeen en van de rederijen in het bijzonder te spreken. In een mededeling die aan de pers overhandigd werd, wezen de rederijen op geweldige stijging der algemene onkosten die de uitbating niet meer mogelijk maken. Tevens werd er op gewezen dat de kredietmaatregelen getroffen door de regering, zowel vóór, binst als na de bouw van de vaartuigen, geen mogelijkheid meer open te laten voor de rederijen zodat men overweegt de visserij stil te leggen. De visserijmiddens wensen aanpassingen in verscheidene sectoren.

### DE TOEKENNING VAN KREDIETEN

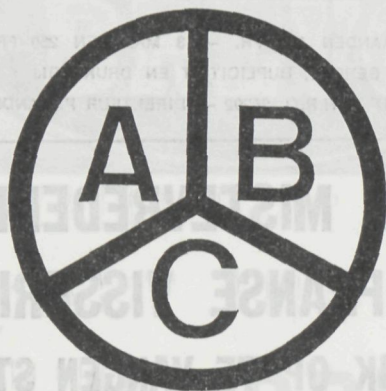
Voor de rederijen is het bestaan van een gezond kredietwezen één zeer essentiële vereiste voor de normale gang van de visserij. Dit krediet aan bepaalde gunstige voorwaarden, is er zowel nodig vóór de bouw van het vaartuig als nadien. Zelfs in de loop van de exploitatie, gezien de zeer speciale omstandigheden van het bedrijf, waarin verliezen kunnen gemaakt worden die niet aan de reder noch aan de bemanning kunnen aangewreven worden, maar het gevolg zijn van omstandigheden waarop de producent geen vat heeft, zou de regering moeten tussenkomen om die niet aan de reder noch aan de bemanning kunnen aangewreven worden, maar het gevolg zijn van omstandigheden waarop de producent geen vat heeft, zou de regering moeten tussenkomen om die moeilijke perioden te overbruggen. De visserijmiddens wijzen er in tegendeel op, dat zelfs de lopende financiële verplichtingen die door de overheid op zich genomen werden met betrekking tot de lopende constructies, niet geëerbiedigd worden niettegenstaande verscheidene van deze vaartuigen zelfs reeds afgeleverd werden of op het punt zijn het te worden. Ze wijzen er verder op dat in de moeilijke omstandigheden waarin het visserijbedrijf zich nu bevindt, de toekenning van kredieten gemakkelijker en goedkoper zou dienen te geschieden, terwijl het andersom gebeurt. Als in een algemeen economische kontekst kredietbeperking dient te gebeuren, dan mag dit niet zonder meer op de visserijbedrijvigheid van toepassing zijn. Men zou eerder geneigd zijn aan te nemen, dat in bepaalde perioden van hoogconjunctuur in de visserij, dit wel zou mogen en zelfs moeten gebeuren, zelfs los van een algemene nationale maatregel. Omgekeerd mag de visserij dan niet het slachtoffer worden van een anders misschien noodzakelijke nationale maatregel maar door haar toepassing op de visserij, op een ogenblik dat het zeer slecht gaat, een katastrofaal gevolg zou kunnen hebben.

### DE STIJGENDE ALGEMENE ONKOSTEN

De betrokken visserijmiddens wijzen er op dat de uitbatingskosten in de laatste tijd gevoelig gestegen zijn en wel zodanig, dat ze voor de rederijen ondragelijk beginnen te worden. Zo werd aan de hand van cijfermateriaal bewezen, dat vanaf 1 februari 1973 tot 30 juni 1974, de prijs van de weier een verhoging van liefst 58,40 t.h. kende ! De werktuigen

(vervolg blz. 3)

## DIESELMOTOREN



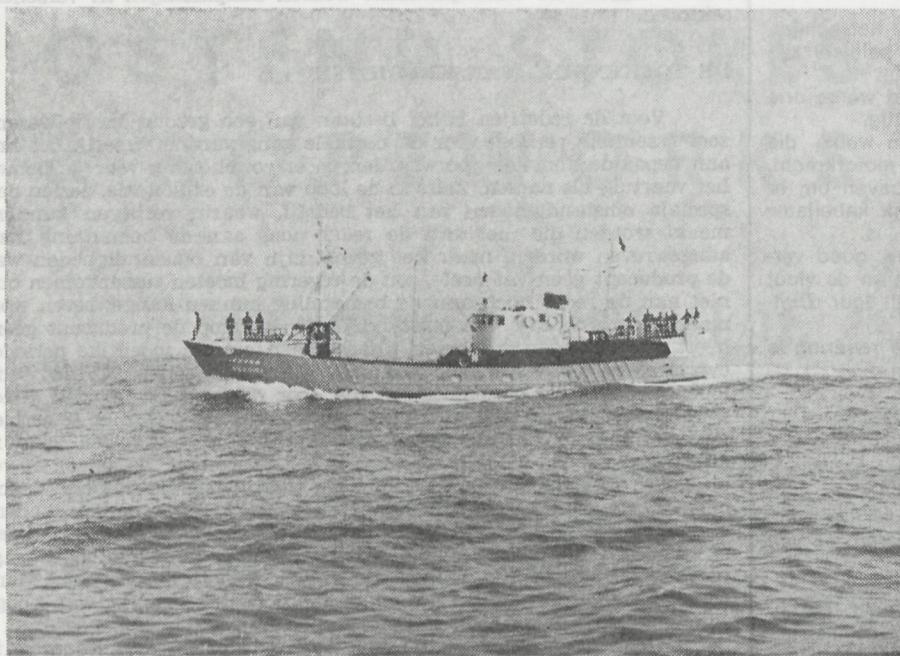
Wiedauwkaai 43, Gent  
Tel. (091) 23 45 41  
Telex. 11 298 abc gt b



Z.512 : uitgerust met 6MDX-motor — 400 pk.

# EN WIJ HEBBEN EEN NIEUWE MOTOR ONTWIKKELD... VOOR DE

SS—1—2191 : « ITXASO », uitgerust met 8MDX-motor 1.080 pk — 750 tr/min.



V  
I  
S  
S  
E  
R  
I  
J

BRENGT EEN BEZOEK AAN ONZE STAND **A55** OP DE „SCOTTISH FISHERIES EXHIBITION  
— INVERNES' — 11-9 - 17-9-'74.

INGANGSKAARTEN **GRATIS** TE BEKOMEN BIJ **S.C.A.P.**

H. BAELSKAAI 27 OOSTENDE — TEL. (059) 70 29 51

(7625V)

## IN DE FRANSE VISSERIJ

(Vervolg van blz. 1)

63 t.h. de «nylon 60» tot 113 t.h., de koordkabel 79 t.h. ! Wat de gasolie betreft, is deze in de loop van het jaar 1973 van bijna 80 t.h. gestegen om op 30 juni 1974, ten overstaan van 1 jan. 1973, bijna driemaal zoveel te kosten, hetzij een stijging van nagenoeg 200 t.h. !

Ook de herstellingskosten zijn scherp in de hoogte gegaan, zodat de rederijmiddens tot het besluit komen, dat niet alleen de onaanvaardbare kredietbeperkingen, samen met de onrustwekkende stijging van de nieuwbouw, het niet alleen niet meer mogelijk maken te vernieuwen, maar zelfs de aanpassings- of verbeteringswerken hun beschikbare middelen te boven gaan.

Dat beperkingen opgelegd worden wat onder andere de kredietverlening betreft, aan marginale ondernemingen die in perioden van hoogconjunctuur als paddestoelen uit de grond kruipen, vinden de gevestigde bedrijven normaal. Dat echter, om de galoperende inflatie te bestrijden, zoals de regering het moemt, ook gezonde bedrijven hierdoor bedreigd worden, is zeker niet aanvaardbaar omdat men aldus het bedrijf zelf dreigt te laten verloren gaan. Daarom gaat men ook in Frankrijk niet akkoord met algemene maatregelen die blindelings worden toegepast ook op zeer gezonde bedrijven, die toevallig in deze periode aan vernieuwing modernisering of rationalisering toe zijn.

### ONVOLDENDE PRIJSNIVEAU VAN DE VIS

Hierbij komt dan nog juist een zeer slechte periode wat de prijs betreft die de producent in de afslag krijgt. In dit verband citeren we het uitstrooien op de openbare weg te Saint-Gilles-Croix-De-Vie van 40 ton ansjovis. De ontevredenheid van reders en vissers was inderdaad zo groot, dat zij zich verplicht zagen tot deze protestmaatregel te lenen. Ook op andere plaatsen werd in de visafslag gemanifesteerd en gedreigd met een tijdelijk stilleggen van de visserij. Hierop kwam trouwens reeds een reactie vanwege het syndicaat der werknemers meer in het bijzonder gericht tegen de Overheid, die door haar soderheidspolitiek en het eenzijdig naja-gen van het drukken van prijzen als middel tegen de inflatie, mede aan-leiding geeft tot de moeilijke situatie waarin de visserij zich thans bevindt.

## EN IN BELGIË

Ook in België gaat het de visserij en de visserijmiddens niet naar de wind. Er is duidelijk een latente malaise aanwezig die ook wel eens zou kunnen kulmineren in manifestaties. In feite is de visser en zijn de reders doorgaans te braaf. Zij zijn traditioneel gewoon geweest aan hun lot overgelaten te worden en zijn ook te individualistisch ingesteld om op hun beurt eens zoals de boeren in groot getal op de straat te komen. Ze hebben anders redenen te over.

### DE KREDIETBEPERKING

Er is zeker geen overhitting in de visserijsector die er wellicht wel is in de landelijke economische bedrijven, en het nemen van beperkende maatregelen noodzakelijk maakt. Integendeel in de visserij heerst er voor het ogenblik een laagconjunctuur en zijn duidelijk crisistekenen kenbaar. Het is daarom onaanvaardbaar dat de regering in haar beperkende maatregelen, de visserij over dezelfde kam scheert als de bedrijven te lande, niettegenstaande de economische wetten en omstandigheden waarin de uitbating en de afzet geschieden, totaal verschillende zijn. De reder/producent heeft geen invloed op de aanvoer in die zin dat hij zijn produkt niet in veelvoud kan vermenigvuldigen zoals men dit bv. wel kan in landelijke industriële bedrijven. Zelfs de verhoging van de aanvoer in de visserij, door immer dieper uitgewerkte vangmethoden, keert zich ten slotte tegen de producent zelf wegens soortverarming. Het is dus totaal onbegrijpelijk dat bedrijven die op economisch gebied niet aan dezelfde wetten gehoorzamen, waar ze bij de visserij zelfs totaal onberekenbaar zijn, over dezelfde kam geschoren worden en de financiële maatregelen door de Staat genomen, voor essentieel verschillende bedrijven, totaal eender zijn. Men kan evengoed apen en ijsberen samen onderbrengen en voor beiden eenzelfde maatregel van verwarming of van vriestemperatuur opleggen. Dit is misschien wat bij het haar gegrepen, maar het komt er op neer en als maatregel is het typerend. En het is deze algemene maatregel die door de zeer geleerde ekonomen en financiële competenties (?) van het land genomen worden en algemeen in toepassing gebracht. Overhitting in de industriële bedrijven, dus overhitting overal in ipso-facto eveneens in de visserij, alhoewel de werkelijkheid daar totaal anders, ja, zelfs omgekeerd is ! Men zou dus in de visserij eerder stimulerend moeten tussenkomen in plaats van beperkend. Dit geldt eveneens voor de krediet-verlening.

### DE STIJGENDE ALGEMENE KOSTEN WORDEN DUBBEL AANGEVOELD IN DE VISSERIJ

Met betrekking tot de malaise in de franse visserijmiddens hebben we hierboven de buitenissige stijging van de materialen en algemene onkosten aangetoond. Dit geldt eveneens voor België. Om maar de mazout, de olie en het ijsverbruik te noemen, komt dit voor een mid-

denslag treiler voor een kanaalvaart zeker op 50.000 fr. meer in verbruik. In de gewone landindustrie volstaat het deze meerkost in de prijs van het produkt te rekenen om deze weerslag te neutraliseren. In de visserij waar de bemanning procentsgewijs op de brutobesomming uitbetaald wordt, volstaat dit niet. Inderdaad zou bij een meeropbrengst van 50.000 fr. 40 t.h. of 20.000 fr. naar de bemanning gaan en de rest naar de rederij. Opdat deze nog maar juist aan zijn trekken zou komen kwestie van de meerkosten, zou de brutobesomming moeten 85.000 fr. meer bedragen. Hiervan gaat inderdaad grosso-modo 34.000 fr. naar uitkering lonen. Dit is terug een heel bijzondere toestand eigen aan de visserij. De visserij is praktisch ook de enige industrie waar men de meerkosten niet in de verkoopprijs van het produkt kan bijrekenen, vermits de prijs van het produkt afhangt van de wet van vraag en aanbod. Dit zijn weerom argumenten die nogmaals aanduiden dat de visserijbedrijvigheid een aparte industrie is totaal verscheiden van de gewone industrie en waarop men dan ook dezelfde maatregelen niet zonder meer op haar van toepassing mag brengen.

### WELKE MAATREGELEN KUNNEN DE REDERIJEN ZELF NEMEN ?

Deze zijn werkelijk zeer beperkt van aard, gezien de productie hier niet kan ingrijpen in het productieproces zoals dit in andere industrieën wel kan. Men is hier aangewezen op beperkte tussenkomst en wij noemen toch wel :

1) een zo ver mogelijk gedreven **rationalisering**, modernisering en aanwenden van de techniek waardoor het maximum aan handenarbeid kan uitgespaard worden om tenslotte voor eenzelfde vangstcapaciteit en produktiviteit tot een uitsparing van werknemers te komen. Wanneer het aldus met één man minder kan, gezien de procentsgewijze uitbetaling moet dit onvermijdelijk aan de rederij ten goede komen. De dure investering komt aldus rechtmatig aan de investeerders ten goede. Indien deze investeringen, voor eenzelfde bezetting, slechts tot een hoger vangstcapaciteit leiden, dan gaat in feite 40 % van de dure investering langs de procentsgewijze uitbetaling van de bemanning onrechtmatig naar deze laatste.

2) **herziening van de loonovereenkomst.**

We hadden het hierboven over het immer meer inschakelen van duurder, en voor de rederijen kostelijker technieken. De verhouding werkkraacht geleverd door het vaartuig ten overstaan van de gelijkblijvende werkkraacht door werknemers wordt aldus omgebogen ten nadele van de rederijen indien de werknemers aan hetzelfde procent uitbetaald blijven.

Daarbij was dit procent reeds ten nadele van de reder omgebogen door het recent bemanningstekort waarbij de rederijen wel enigszins verkeerdeden aan persoonlijk opbod te gaan doen en wat meer is, door onverantwoorde gunstige kondities aan te bieden, elkaars personeel wederkerig af te snoepen. Dit wreekt zich ten slotte door een optrekken en stabiliseren van een loonpeil, dat dragelijk was bij een gunstige conjunctuur, maar waarvan nu het verworven recht in moeilijke tijden zeer hard aankomt. De bruto-opbrengsten mogen zelfs nog stijgen, toch is het resultaat voor de rederijen slechter omdat de algemene kosten buiten verhouding naar omhoog zijn gegaan en de bemanning hierin niet tussenkomt. In Frankrijk spreekt men eenvoudig de visserij in deze moeilijke toestand stil te leggen. We menen dat men eerder naar middelen moet zoeken om de uitbating dragelijker te maken voor beide partners, de werkgever en de werknemer.

3) **Verhoging der opvangprijzen :** in dit verband menen we dat een lichte verhoging, of een aan de indeks gebonden verhoging van de opvangprijzen niet in zijn geheel nadelig kan zijn voor de producent. De vis die er nodig is of die de kopers nodig hebben, wordt toch verkocht. Bij grote aanvoer kan deze lichte grensverhoging van de opvangzeker wel tot een beter resultaat voor de reder leden. We zien in dergelijke perioden vele marginale aankopen beperkt tot de opvangprijs, zodat de kopers met hun aanbod als onderste richtingsprijs de verhoogde opvangprijs zouden moeten aanbieden.

### WELKE MAATREGEL KAN MEN VAN DE STAAT VERWACHTEN

De Staat moet haar kortzichtigheid laten varen door een algemene maatregel, misschien noodzakelijk om de overhitting in de landelijke industrie af te remmen, ook van toepassing te brengen op de totaal verscheiden visserijbedrijvigheid. Integendeel dient juist nu in de visserij de bedrijvigheid gestimuleerd te worden en dit moet gebeuren met de middelen waarover de Staat kan beschikken, zowel door de tussenkomst in de verhoogde gasoliprijs als door een soepeler kredietverlening. Het probleem stelt zich altijd anders in de visserij en daar wordt nu juist geen, of absoluut onvoldoende rekening mede gehouden.

BILLIAU Leo

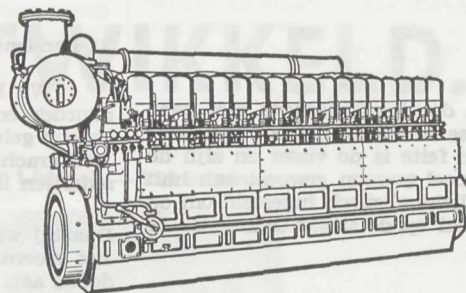
denkt u  
aan hermotoriseren?  
SWD kan u in enkele weken  
een motor leveren!

Tel. (091) 23 45 41

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.

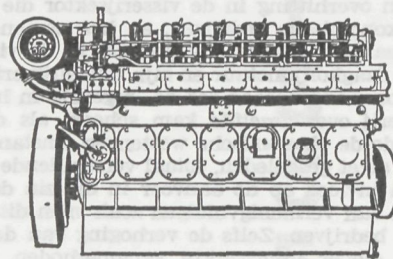
Binnen enkele weken leveren wij u onze motortypen

**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.

## IN DE IERSE VISSERIJ

(Vervolg van blz. 1)

Zeggen we terstond dat de ontwikkeling welke de visserij-industrie er neemt van groter omvang is, de prijzen doet stijgen, de kwaliteit van het beste is, dicht tegen de visgronden gelegen en de verdiensten weliswaar minder dan hier, toch in dit arm land, veel beter zijn dan die aan de wal. Wat echter nog een leemte is, is de kwestie van het vinden van goede motoristen. Deze komen, gezien hun verdienste, voorlopig nog uit andere streken.

De visserij wordt meestal op de West- Zuidwest- en Noordwestkust bedreven. Bij slecht weder schuilt men er gemakkelijk en snel en de steeds doorgedreven modernisatie van de vloot gaat gepaard met deze van de nijverheid en de instellingen, daarbij zakelijk gesteund door de regering welke in de visserij een grote bron van deviezeninkomen ziet. Wanneer we dat alles bekijken en ook overzien wat onze mensen moeten presteren om een rederij in leven te houden, dan mogen we zeggen dat de leren vertroeteld worden en dat bij ons geen enkel reder tot nu toe in staat gevonden is om na 10 of 15 jaar met eigen geld, dank zij het amor-

## VERZOEK AAN DE UNIE

*Zachtjes, zoals de herfstbladeren die straks op straat vallen, in uw tuin en mijn hof, zachter nog komen straks de vrouwen van de ministers, de kinderen van de ministers, komen de ministers terug naar Vlaanderen, Wallonie en Brussel om ons lot in ministeriële handen te nemen, om ons te vragen wat we verlangen, om ons te zeggen dat het schandaal van de RTT oorzaak is van de nieuwe belastingen.*

*Een eerste treurige bedenking daarbij is dat we niet langer verplicht worden de arriverende ministers toe te wuiven, als toendertijd we drie-kleurig juichten vive le régent, de regent, die nonchalant zijn broer Pol zijn kroon had ontleend, of nadat Boudewijn zijn vader had opgevolgd, hoewel 56 % van de oude belgen de terugkeer van Leopold hadden gevraagd. — Hoe vlug worden we oud. En vergeten we.*

*Een tweede bedenking, veel treuriger, is te moeten aanvaarden dat brood en boter opslaat ook wanneer de minister in Spanje bruint, dat de index verhoogt wanneer madame de minister zich transit-parfum koopt, kortom dat alles even triestig, even bedenkelijk, even failliterig verder draait ook zonder ministers.*

*Op het eind kan niet worden uitgemaakt of we er nu beter aan toe zijn met of zonder ministers. Maar we zijn een ras van optimisten en gezien de ministers besloten om terug te keren, is in ons opnieuw hoop opgeflekterd dat het zal veranderen, dat het zal verbeteren. Nu we terug kapitein, stuurman, bootsman, chef en telegrafist aan boord hebben, is ons schip niet langer stuurlaars en kunnen we hopen op een goede behouden vaart.*

*In de week van 15 augustus, het vloeit uit mijn pen als geschiedschrijving, heeft de unie, Pros Vandenberghe alle verschuldigde eer betuigend, de verzoenende hand van rederscentrale afgewezen en, als een principieusverklaring, zichzelf uitgeroepen als de nieuwe baken waarop het visserij-schip zich kan richten. Vandaar mijn verzoek aan de unie. (Men moet kloppen waar er wordt opgedaan.)*

*De unie zou tegen 15 september de minister van landbouw om een teruggave op gasoil moeten vragen van minimum 1,50 fr. per liter, en dan betalen we nog een frank te veel; tegen 20 september moet de ongevallenkas gekuist zijn en dienen daar vooral de belangen van de garnalreders behartigd, die totaal gediskrimineerd worden; tegen 30 september dient de minister van de rnz zich te verantwoorden of dient hij af te treden wegens het verkrachten van de paritaire commissie en het toepassen van een ongeoorloofde verhoging.*

*En dan hebben we nog 3 maanden voor het nieuwjaar is. 3 maanden om intens te werken teneinde een normale prijs te krijgen voor de vis.*

*In augustus konden vaartuigen 10 à 20.000 kg. vis aanvoeren, prachtige pladijs, stijfverse wijting, droomgullen enz. van een 8-daagse zeereis, en er een gemiddelde prijs voor krijgen van 16 fr. per kg.*

*Daar is een schandaal. Mijn vrienden kopers huilen, tieren, schreien, briesen wanneer enkele onzer reders hun vangst in Engeland aanvoeren. Mijn vrienden kopers schrijven brieven naar de minister om de reders aan te klagen, die staatskredieten ontvangen maar de eigen belgische nijveraars laten stikken.*

*Maar mijn vrienden kopers zijn niet in staat of niet bereid méér dan 15 fr te betalen voor levendverse, lekkere vis, die in de viswinkel hoeveel wordt verkocht?*

*Jongens van de Unie, waar wacht je op ! Toch niet op Pros zeker ? Vlieg vlug naar Brussel, vraag een controle op de visprijzen, eis een controle, maak zelf een controle.*

*Zorg er voor dat rederscentrale je niet voor is; zorg er voor dat de prijs van de vis een normale prijs wordt. Zorg er voor dat de vrouw van de minister, die zachtjes is teruggekomen, de zeevis goedkoper kan kopen die nochtans aan de reder duurder wordt aangekocht.*

Horatius.

tissement van zijn vaartuig, een schip te bouwen.

Bij ons is er geen gezaghebbend lichaam, die het aanzien en de financiële steun aan de visserij, tot het uiterste bewerkt.

Men houdt zich bezig met futuliteiten waar grote financiële vraagstukken, zoals het taksvrij stellen, totdat alle schulden afbetaald zijn, de tussenkomst van 25 t.h. bij de bouw, het vrijgeven van 5 t.h. zo men in tien jaar zijn schulden afbetaalt, zijn zoveel zaken zonder te spreken van de sociale verplichtingen, welke bij ons niet kordaat aangepakt en tot een goed einde geleid worden.

Integendeel onze Rederscentrale en Unie, zijn instellingen waar alleen nog show schering en inslag zijn.

En als er dan nog een 18 miljoen uit de departementale begroting losgelaten wordt, dan denkt men dat er iets voor onze visserij is gedaan op een ogenblik dat meer dan ooit zal mogen getwijfeld aan een winstgevende uitbating.

Mocht wat we hier neerpennen, een vingervijzing zijn voor het departement, de politiekers en zij die er in het bedrijf bij betrokken zijn, dan zou men vaststellen dat onze visserij stiefmoederlijk geleid wordt en men vooral vergeet dat een sterke moderne vloot, voor miljarden deviezen kan aanbrengen in 't belang van 's lands handel, nijverheid en volk.

P. VANDENBERGHE

## WAT GEBEURT ER MET DE OPGEVANGEN VIS ?

Naar aanleiding van het artikel vorige week hieromtrent verschenen, ontvingen we enkele brieven van handelaars en belanghebbenden, waarvan enkele alleen persoonlijke kritiek uitoefenen op het toezicht in de Rederscentrale en over de praktijken van diegenen die de vis toevertrouwd werden.

Wij hebben gemeend deze niet te moeten weergeven omdat sommige mensen de moed niet hebben, wat ze beweren met hun naam te onderteekenen.

Het gaat er voor ons niet om toezichten persoonlijk te zien aanvallen, maar om onaanvaardbare praktijken aan de kaak te stellen en niet te dulden dit in 't belang van alle reders en handelaars.

Zoals we reeds schreven, is het zeer gevaarlijk vis voor dierenvoeding te bestemmen zonder ernstige controle.

Een vismeelfabriek deelt ons verder mede :

**U deelt tot besluit van uw artikel mede, dat voortaan formol zou gebruikt worden voor het denatureren, in plaats van eosine.**

**Tegen het gebruik van formol hebben wij echter bezwaar, gezien dit produkt schadelijk is voor het eindprodukt van onze fabricatie, nl. het vismeel.**

**Eosine is voor vismeel onschadelijk, en heeft voor degenen die moeten toezien op het denatureren, het voordeel dat dit zichtbaar is door de hoogrode kleur, terwijl de toepassing van formol niet zichtbaar is.**

**Wij hopen op uw gewaardeerde medewerking te mogen rekenen om het gebruik van formol voor denaturatie te vermijden en U bij voorbaat dankend voor de te nemen moeite, groeten wij U.**

Totdaar dit schrijven. Onze jarenlange ondervinding laat ons toe te zeggen, dat we volledig akkoord zijn met deze zienswijze en dat de Overheid en de Rederscentrale dit ook weten. Het is ten andere een feit dat toen Animalia de opgevangen vis werd toevertrouwd zij deze onmiddellijk van in de bennen in haar kamion goot en met eosine overgoot. Waarom nu de firma aan wie ze voor dierenvoeding toevertrouwd werd het anders mocht doen en zelfs de bennen geladen naar zijn instellingen mocht meenemen, noemen we een grove fout van het sekretariaat van de Rederscentrale waar na onderzoek we moeten toegeven, dat er een volledig gebrek aan toezicht is geweest, in zoverre, dat de stadsdiensten wier rol het niet is, de onaanvaardbare praktijken hebben vastgesteld en zijn tussengekomen.

Firma gevestigd in Antwerpen  
WENST AAN TE WERVEN

**TECHNICO-COMMERCIEEL  
bediende**

niveau A2 Electronica,  
voor sector binnenvaart.

**Belangstellenden dienen schriftelijk hun kandidatuur te zenden aan bureel blad.**

(7626V)

## DOOR SNEL EN DOELTREFFEND OPTREDEN VAN REDDINGSDIENSTEN TREILER Z.262 „THETIS” VAN ZINKEN GERED

Het heeft dinsdag bitter weinig gescheeld of de Zeebrugse treiler Z.262 „Thetis” van de rederij Claeys & Savels uit Zeebrugge was naar de haaien. Enkel het bijzonder snel en doeltreffend optreden van de reddingsdiensten der Kust hebben het vissersvaartuig van een nagenoeg zeker zinken gered.

In de nacht van maandag op dinsdag hield een felle zuidwesterstorm huis over de Noordzee met windkracht tien. Op dat ogenblik bevond zich het Zeebrugse vissersvaartuig Z.262 „Thetis” van de Rederij Haerincx-Claeys uit Zeebrugge, vroeger de O.262, zich op de terugreis van de visserijgronden. Vermoedelijk tengevolge het uiterst ruwe weer, sloeg het schip lek ter hoogte van de waterlijn. Radio Oostende werd opgeroepen en zond de sleepboot Zeetijger ter hulp, gezien de Z.262 zich in hachelijke omstandigheden bevond door het binnendringende water, dat op zeker ogenblik in het logies tot op tafelhoogte was gestegen. Omstreeks 5.30 uur dinsdagmorgen had de Zeetijger het schip op sleeptouw en bevond zich toen op ongeveer 50 mijlen van Zeebrugge. Terwijl de „Thetis” met eigen materiaal het zeewater te keer ging, zette de Zeetijger volle kracht koers naar Zeebrugge. Rond de middag bevond de sleep zich op 5 mijlen van de Zeebrugse haven. Een helikopter van Koksijde bleef in de buurt hangen voor alle eventualiteiten. De volledige bemanning bestaande uit schipper Chantal Meyers, motorist Frederik Meyers en de matrozen Robert Pierrard, Johnny Moens en Willy Gilden bleven aan boord van hun schip. Toen de sleep nabij de Zeebrugse vuurtoren kwam, wilde men de haven niet binnenvaren, wellicht uit veiligheidsredenen. Ondertussen was ook de staatsleper Zeemeuw ter assistentie gekomen en ook de Zeebrugse reddingsdiensten voeren uit. Bij het leegpompen van de Z.262 van aan boord van de

Zeemeuw, braken de pompen tot driemaal toe. Aan boord van de Zeebrugse loodsboot werden door de Zeebrugse brandweer kleine pompen geplaatst, om het lekgeslagen schip drijvende te houden. Kikvorsmannen van de brandweer gingen ook aan boord van de Z.262 terwijl de Zeebrugse reddingsboot met schipper Eereboudt, kwartiermeester Harry Dugardijn, stuurman Vermote en motorist Kuypers ook aan de hulpaktie deelnamen. Met vereende krachten kon het schip leeggepompt worden en later op de kuisbank gemeerd worden.

De bemanning bestaande uit schipper Chantal Meyers uit Heist, machinist Frederic Meyers uit Heist, stuurman Robert Pierrard uit Zeebrugge en de matrozen Johnny Moens uit Zeebrugge en Willy Gilden uit Heist hielpen mee om het water uit hun schuit te houden.

Hier dient hulde gebracht aan het kranig werk van schipper en bemanning, loods- en reddingsdiensten en aan de vliegbasis van Koksijde, die uitstekend werk leverden samen met de Brugse brandweer.

De Z.262 is de vroegere O.262, welke in 1962 toebehoorde aan reder Robert Beyen en daarna overgenomen werd door de Rederij Raym. Claeys.

Het vaartuig werd in 1945 gebouwd in hout op de werf SABARN te Brugge, meet 94 Bruto Ton en was voorzien van een motor ABC van 375 PK daterend van het jaar 1963.

Het was verzekerd voor de som van 3.600.000 fr voor partikuliere averij en voor 1,5 miljoen frank voor totaal verlies.

## COMPENSATIE VERGOEDING VOOR GASOIL IN DE VISSERIJ

Kamerlid Van Steenkiste (VU) heeft de minister van Landbouw gevraagd of de teruggave van gasoil voor de visserij zou kunnen verlengd worden.

Het komt ons voor dat dit kamerlid zeer slecht schijnt voorgelicht of onwetend moet zijn, dat sedert meer dan twee maanden de visserij door de minister in kennis werd gesteld dat een teruggave van 0,50 fr per liter tot einde december is vastgesteld, en voorlopig een teruggave van 0,30 fr van 1 januari 1975 tot 31 maart.

Het ministerieel Besluit is sedertdien al uitgevaardigd, zodat we ons de vraag stellen of het op die manier is dat onze volksvertegenwoordigers de belangen van de visserij volgen.

Of is het om te zeggen dat men

ook iets voor de visserij doet?

Wij hebben het recht zo te denken, daar de ondervinding ons geleerd heeft dat veel van onze volksvertegenwoordigers zich alleen bezig houden met allerlei prullen en juist maar brievenbussen zijn om de administratie wat werk te verschaffen.

De grote wolven zullen immers mekaar niet opeten.

**TE KOOP :**  
**Stalen**  
**VISSERSVAARTUIG**  
O.249  
Bouwjaar 1957  
Tel. (059) 70 95 88  
(9908N - 7614V)

## DE VLUCHT VAN TREILER LAGA IN IJMUIDEN

Dat er over de vlucht door de IJmuidersluizen van een aan de ketting gelegde treiler «Laga» in de Nederlandse pers al veel inkt is gevloeid, valt te begrijpen, als men weet welke fout hier door het verantwoordelijk personeel is gemaakt. Zoals we in ons vorig nummer mededeelden, lag het schip buiten de territoriale wateren op 4 mijl afstand op bevoorrading van brandstof en eten te wachten en had de rechterlijke autoriteit aldaar de lef te melden dat wie het schip, dus ook de bemanning zou bevoorraden, gerechtelijk zou vervolgd worden.

Dergelijke bedreiging stond gelijk met mensen in nood, desnoods te laten sterven, zo ze niet terugkerden.

Dat tegen dergelijk besluit heftig in internationale opinies is tekeer gegaan, hoeft geen betoog, temeer dat de mensen aan boord geen misdadigers zijn, het schip buiten de territoriale wateren in reglementaire maritieme voorwaarden verbleef en tenslotte het hier ging om een financieel geschil omtrent de al dan niet betaling van schulden, waarvoor weliswaar bewaard beslag was bekomen, maar waarin de verantwoordelijke maritieme autoriteiten alleen foutief zijn gebleken bij het door de sluisen laten gaan van het schip, welke finisse de eigenaars ook hebben aangewend.

Het Handelsblad van Rotterdam schrijft daaromtrent nog het volgende :

**Treiler Laga met onbekend doel vertrokken.**

De onder het beslag uitgevaren treiler Laga heeft vorige week woensdag zijn ligplaats tussen de radioschepen Veronica en Noordzee verlaten en is in westelijke richting vertrokken. Waarheen is niet bekend.

De rijkspolitie te water, noch de officier van justitie mr. Pieters maakt zich daarvoor erg druk. Commentaar van laatstgenoemde : «We moeten gewoon afwachten waar de Laga heenvaart. Als het schip eenmaal in een buitenlandse haven ligt kunnen de schuldeisers proberen opnieuw beslag op het schip te laten leggen».

De rijkspolitie : «Het is in feite een civiele kwestie tussen de reder Olijhoek en de kapitein Bootsma, twee kompanjons die aan elkaar gewaagd zijn. Zij beschuldigen elkaar van diefstal. Wij vinden deze hele zaak voor ons van weinig belang».

Voordat de treiler woensdag wegvoer, probeerde een sleepboot uit Scheveningen aan de Laga vast te maken. Maar de boot verdween snel, toen de mijnveger Drunen die «toevallig» in de buurt was, een kijkje kwam nemen, aldus een woordvoerder van de marine.

Tot daar dit blad.

Wij kunnen er alleen aan toevoegen dat wanneer deze treiler in een ander land komt, de procedure van in beslagname opnieuw voor die rechtbank dient begonnen, voor zover de eisers de schulden van de eigenaars van de «Laga» zullen kunnen bewijzen, die beweert zijn schulden betaald te hebben.

## ZAL IJSLAND VISSERIJGREN OP 200 MIJL BRENGEN ?

De nieuwe IJslandse premier, Geir Hallgrímsson, heeft voor het parlement gezegd dat zijn kabinet onmiddellijk een aanvang zal maken met de voorbereidingen voor een uitbreiding van de visserijgrens van 50 tot 200 mijl. Het is de bedoeling deze uitbreiding volgend jaar te verwezenlijken.

Hallgrímsson zei verder dat de veiligheid van IJsland binnen de Noordatlantische verdragsorganisatie gewaarborgd dient te blijven. De Verenigde Staten zullen hun rechten op de NATO-basis Keflavik op IJsland behouden.

Wel zullen de onderhandelingen voortgezet worden om de basis een nieuw statuut te geven. Een wezenlijk deel van de werkzaamheden dient door IJslanders verricht te worden, terwijl alle Amerikaanse militairen binnen het gebied van de basis gestationeerd moeten zijn. Tussen het burgerlijk en militair personeel van Keflavik moet een duidelijke lijn getrokken worden.

De IJslandse kroon werd vorige week vrijdag gedevalueerd met 17 t.h.

De transakties in buitenlands geld waren sedert tien dagen opgeschort in afwachting van de devaluatie. Ze zullen volgende maandag worden hervat.

Onderzussen blijkt uit door ons ingewonnen inlichtingen bij bevoegdheden, dat de rechten van de traditionele visserijlanden die in deze wateren visten, zoals Engeland, België en Duitsland zullen geëerbiedigd worden.

Het is voor deze en zoveel andere

redenen dat het geen zin heeft, IJslandse treilers om het even wanneer van de week en voor om het even welke reden, de verkoop van hun vis in onze havens te weigeren.

Het blijft voor ons een geruststelling daar te kunnen vissen met een 20-tal treilers.

Als de IJslanders hetzelfde op eisen voor zichzelf om hier te mogen verkopen, is dit normaal te noemen, schept het een markt en is het veel beter dat onze handelaars zich hier rechtstreeks voldeende kunnen bevoorraden, dan op een invoerder aangewezen te worden, die geen enkel mijn- noch sluis noch dokrecht heeft, daarmee niemand werk verschafft en noch vislössers noch handelaars noch nijveraars bate bij hebben.

Aan onze stedelijke autoriteiten en in 't bijzonder schepen Dumarey zich aan al deze chantagemiddelen niet meer te laten vangen met commissies samen te roepen van uitsluitend belanghebbenden die alleen hun persoonlijk zaakje bekijken en niet de algemene belangen van visserij en vishandel en al of niet akkoord gaan vreemde schepen te laten markten naargelang hun schip, hun kamions de haven of markt aandoen.

Het belang van de ganse visserij en vishandel elst zoveel mogelijk vis ter vismijn te hebben. De kwestie, van het rendebaar maken of houden van het bedrijf dient met andere middelen opgelost en die liggen voor de hand.

**P. VANDENBERGHE**

## INTERNATIONAAL MIJNENBESTRIJDINGSSMALDEEL TE OOSTENDE

Voor het eerst sedert februari van dit jaar zal het permanente internationale mijnenbestrijdings-smaldeel «standing naval force channel» van 9 tot 15 september een bezoek brengen aan Oostende.

Het staat sedert zijn oprichting op 11 mei 73 onder het bevel van fregatkapitein F.J.M. Van Begin van de Belgische Zeemacht.

De huidige samenstelling van het smaldeel is als volgt:

— De Belgische hoogzeemijnen-veger-jager Breydel onder het bevel van Luitenant-ter-Zee eerste Klasse R.F.E. Boehme;

— De engelse kustmijnenjager Hubbertson onder het bevel van Lieutenant M. Harwood;

— De nederlandse kustmijnenveger Hoogezand onder bevel van Luitenant-ter-Zee Tweede Klasse oudste categorie A.L. Maas;

— de duitse kustmijnenveger Lindau onder het bevel van kapitein Lieutenant HO Lehmann.

De schepen zullen op maandag 9 september om 16 uur Oostende binnenvaren en afmeren in de vlotdok. Op woensdag 11 en donderdag 12 september zullen de schepen van 14 tot 16 uur opengesteld worden voor het publiek.

## 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)

## STERKE TERUGGANG VOOR DE GARNAALVISSERS IN AUGUSTUS

Nadat het de Oostendse garnaalvisserij tijdens de voorbije maanden van 1974 nog behoorlijk had meegezeten werd het in augustus een tegenvaller. De aanvoer was inderdaad heel wat kleiner dan verleden jaar en verminderde van 45.500 kg naar 24.353 kg, dat is dus bijna een terugval tot de helft. Het is vanzelfsprekend dat om een normale aanvoer te kunnen bereiken de weersomstandigheden moeten meewerken. Dat hebben ze, zeker in de eerste helft van de maand, niet gedaan. Er was veel slecht weer waardoor «garnaallose dagen» geen uitzondering waren. Toch zijn ook de vangsten zelf van groot belang en ook deze waren aan de lage kant in vergelijking met verleden jaar. De gemiddelde vangst per schip spreekt hieromtrent meer dan duidelijke taal: 80 kg in plaats van 132. De hogere gemiddelde prijs heeft de schade maar gedeeltelijk kunnen goedmaken. De totale opbrengst daalde immers van 2.279.879 fr tot 1.691.664 fr. De gemiddelde prijs steeg van 50,10 fr naar 69,40 fr. Een prijs die toch wel een renderende

uitbating toeliet, ook al zakte de gemiddelde opbrengst van 6.659 fr. naar 5.620 fr.

In acht maanden tijd kregen we te Oostende toch al 187.719 kg garnaal in de officiële markt, verleden jaar slechts 140.534 kg. Dat is toch nog altijd een meer-aanvoer van 47.685 kg. Toch blijft het mogelijk dat die voorsprong wordt teniet gedaan. In september zullen de vangsten immers waarschijnlijk ook onder het peil van verleden jaar blijven. Als dan daarbij nog komt dat de weersomstandigheden tegenvallen, zoals tot nu toe het geval was, dan zijn 47 ton rap ingehaald. De totale opbrengst van de garnaal aanvoer na acht maanden bedraagt dit jaar 13.102.119 fr tegen 9.145.788 fr verleden jaar. Hier dus nog een meer-opbrengst van bijna 4 miljoen. Over gans het jaar is de gemiddelde prijs niet zo heel erg gestegen, slechts met een 4 fr. Als de aanvoer laag blijft zoals de laatste weken dan is het mogelijk dat die gemiddelde prijs nog een stuk gaat stijgen al is de beste tijd voor de garnaalverkoop dan waarschijnlijk wel weer voorbij.

## Tijdschriften

### DE BLAUWE WIMPEL

Zelfs indien de zomermaanden en in de vakantieperiode blijft „De Blauwe Wimpel” de scheepvaart- en havenactiviteiten op de voet volgen. Zo zijn o.m. in de juni-juli-augustus nummers volgende belangwekkende bijdragen terug te vinden: de ondergang van het m/s „Poelau Bras”; de oude én de nieuwe garde van Rottumeroog; dure „lantaarnpalen” voor de Nieuwe Waterweg; van Routeren en routeerders, of staan de beste stuurlied dan toch aan de wal? een interessant artikel over de Livestock Express, zijnde een vloot van vreeschepen; portret van een modelbouwer; aandacht voor de vele activiteiten van de U.S. Coast Guard; het leven van een coasterkapitein; houten Amerikaanse scheepsbouw; Lijdensweg van een schip, en diensmeer.

Dit zijn slechts de hoofdartikelen, knap en degelijk geïllustreerd.

Alles wordt omlijst door de vaste rubrieken Werven, Sleepvaart en Berging, Nieuwe orders- én, niet te vergeten, op de middenpagina's — reproducties van de gekende Britse zee- en scheepsschilder Keith A. Griffin.

„De Blauwe Wimpel” — maandblad voor scheepvaart en scheepsbouw — wordt in ons land verspreid door de Uitgeverij De Branding — het Belgisch Maritiem Centrum — Korte Winkelstraat 13-15 te 2000 Antwerpen. Jaarabonnementen van 12 nummers kosten slechts 425 fr. Losse nummers zijn verkrijgbaar aan 50 fr.

## INTERNATIONALE TENTOONSTELLING VAN VISSERIJ IN SCHOTLAND

Van 11 tot 17 september heeft te Inverness (Schotland) de derde Schotse Visserijtentoonstelling plaats. De Schotse visserijvloot heeft immers op het huidige ogenblik een waarde van ongeveer 135 miljoen pond, 't zij 13 miljard Belgische frank.

Jaarlijks wordt er voor 46 miljoen pond sterling vis aangevoerd, en het mag gezegd worden dat deze vloot een van de grootste en meest moderne geworden is van de Europese visserij.

Inverness behoort geographisch gezien tot de centrale visserij industrieplaatsen en gemakkelijk bereikbaar bij baan, trein of vliegtuig.

Talrijke standen van Belgische, Franse, Deense, Duitse fabrieken, zonder te spreken van Canada en de Ver. Staten, zullen er waarschijnlijk het beste van hun kunnen vertonen.

Waar Trondheim (Noorwegen) waarover we het vorige week hadden, ons op technisch gebied niets nieuws heeft gegeven, maar wel op gebied van visverkoop, verpakking en kwaliteit, zijn we overtuigd hier veel meer leerzaams op wetenschappelijk en technisch gebied te vinden. De moderne visserij en electronica en het visserij proces inzake vistuig, radar, diepvriesinstallaties, visbennen of «boxes», enz. zijn zoveel aangelegenheden welke toelaten een interessante kijk te hebben over de vorderingen welke er op technisch en wetenschappelijk vlak gemaakt zijn inzake visserij.

## NIEUWSJES UIT FRANKRIJK DOORBRAAK VAN DE OVERDEKTE WERKPLAATS BIJ DE KLEINE EN MIDDEN HEKTREILER

In Frankrijk werden we reeds gekonfronteerd met verscheidene uitvoeringsversies bij de hektreilerskonstrukties. Nochtans kregen we slechts een langzame aanloop tot de totale overdekking van het voordek. De laatste versie heeft deze evolutie gekonfirmeerd en men kan nu zeggen dat de kleine hektreilers, waarvan we het hier meer in het bijzonder over het 24 m. type hebben, een compleet overdekt voordek hebben waaronder de bemanning de vis bewerkt. De na-jaarsstormen van het vorige jaar hebben het grote nut van een overdekte werkplaats bewezen waardoor tevens het rendement van de bemanning gevoelig zal verhogen.

Vanaf de punt van de boeg tot aan de stuurhut is een bovendeck doorgetrokken, een soort superstructuur. Daaronder is de werkplaats voor de bewerking van de vis met op zijn beurt daaronder het visruim. Onder de stuurhut bevindt zich de bemanningsruimte. Deze laatste conceptie is het resultaat van een ongeveer twaalfjarige evolutie in de bouw van de kleine en middenhektreilers, waar men slechts zeer langzaam en eerder terughoudend tot de volledige bo-

venbouw gekomen is.

### KOSTPRIJS VAN EEN 24 METER HEKTREILER MET GESLOTEN BOVENBOUW

De laatste versie zoals hierboven beschreven volledig varensklaar vergt een investering van nagenoeg 16 miljoen in onze munt op de Franse werven. De karakteristieken van deze eenheid zijn:

- Lengte over alles: 24 m.
  - Lengte tussen loodlijnen 20 m.
  - Lengte ter hoogte waterlijn: 21,37 m.
  - Breedte over alles: 6,70 m.
  - Holte: 3,54 m.
  - Diepte: 2,75 m.
  - Volume voor gas-oil: 40.800 l.
  - Motor: 600 PK.
  - Bemanningsakkomodatie: 7 man
  - Voorzien van een hefportiek, 2 winchen, een oprokambour. Bovendeck overbouwd over een lengte van de drie-vierden van het vaartuig.
- Dezelfde versie in hout gebouwd kost ongeveer 10 % minder, hetzij iets meer dan veertien miljoen frank. Van deze slalen eenheden zijn er reeds 6 in bestelling voor 1975!

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Samen met de eerste septemberdagen, de eerste najaarstorm en de eerste schooldagen, zijn in de Oostendse vismijn ook de eerste kabeljauw, gul en schelvis kenden hoge prijzen teruggekeerd. Vooral aanzienlijke prijsstijgingen. Roggen waren al duur voordien en ook tarbot, griet, tong en zonnevis gingen duur weg. De IJslandse soorten kregen kennelijk genade in de ogen van de handel want rode zeebaars, blauwe en witte leng, schotse schol en schelvis gingen steil de hoogte in. Een minder gelukke week nog voor kleine wijting, hier werd soms de minimumprijs niet bereikt. De grote sortering echter steeg tot 27 fr. Voor de verschillende categorieën schepen waren de

## VOOR MEER TREKKRACHT

resultaten meteen veel beter dan de voorgaande weken. Het was trouwens nodig. Een span bereikte dinsdag ruim de 7 cijfers, de Noordschepen geraakten aan 300.000 fr en meer. Voor de N.45 werd het een rekordopbrengst met 291.170 fr of zowaar het dubbele van de voorgaande reis met dezelfde vangst. Een puike opbrengst, ook voor de O.66 die het dinsdag tot 313.000 fr bracht, dit met 175 bennen, meest zonnevis, vlaswijting en andere veel gewilde soorten.

Meteen is het duidelijk dat de handel weer bijna op volle toeren draait. Deze week was de aanvoer wel redelijk klein maar toch was er duidelijk veel meer belangstelling dan de voorgaande weken. De tijd van kabeljauw aan minder dan 20 fr lijkt dus wel voor een tijdje voorbij. Iets waar de visser zeker niet om zal huilen. Trouwens stijgende prijzen wijzen op een grotere vraag en een grotere vraag geeft een groter verkoopprijs voor de handel. Dus ook die zijn gebaat met betere prijzen, de meesten althans.

Een totale aanvoer die eigenlijk nogal klein was en dat is dan vooral te wijten aan de sterke vermindering van het aantal IJslandse vangsten en aan de veel minder talrijk verkopende spanvissers. Het zal nu echter wel zo zijn dat van nu af weer een regelmatige aanvoer mag verwacht worden al zullen de weersomstandigheden nu weer meer gaan optreden als spelbreker.

Daar was trouwens reeds het geval deze week voor de kustvisserij.

Die kon verleden week flink aan de kost komen, deze week was het echter veel minder. Maandag helemaal geen garnaal en dinsdag een aanvoer die normaal veel hoger had moeten zijn. Waar de prijzen verleden week stilaan gingen dalen liepen ze deze week weer aanzienlijk op en bereikten dinsdag weer bijna 90 fr. Toch zijn ook de garnaalvissers gebaat met grotere vangsten en lagere prijzen. Het staat echter al vast dat we de cijfers van verleden jaar nooit zullen bereiken. In augustus daalde de garnaalaanvoer immers al met 21 ton. Voor een garnaalhaventje als Oostende een daling van betekenis.

## ZEER WEINIG IJSLANDVIS

Een vangst van 620 bennen IJslandvis was duidelijk niet genoeg om de vraag te doen voldoen. Vooral niet nu de vishandel weer normaal gaat werken. De rode zeebaars werd dan ook een stuk opgewaardeerd en steeg van 740 fr. verleden week tot 1.730 fr. De lengen kregen tot 1.600 fr. nadat verleden week minder dan 20 fr. de kg. betaald geworden was. Blauwe leng bleef slechts even onder de 40 fr. wat ook een prijsstijging betekent van 15 fr. het kg. Scharotong

## EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

sprong van 590 naar 1.180 fr. en koolvis zakte slechts bij uitzondering onder de 20 fr. Kabeljauw en gul deden het hier nog niet zo goed en noteerden tussen 24 en 27 fr. Voor schelvis lag de zaak weer anders, grote sortering klom naar 36 fr., middensortering kreeg van 16 naar 25 fr. en kleine van 17 naar 19 fr. Voor de schaars aangevoerde zeewolf werd tot 34 fr. gegeven.

Voor de O.334 werd het ondanks de nogal kleine vangst toch nog een opbrengst van 774.200 fr.

## SCHAARSE TONGEN

Twee vangsten tong in één week en één op vrijdag kunnen moe-

lijk aanleiding geven tot marktinzinkingen. Tongen waren dan ook doorgaans duurder dan verleden week. Vooral de kleine sortering ging maandag stijgen toen de prijs van 90 opliep naar 102 fr., nadien toch weer teruglopend tot 95 fr. De lappen noteerden tussen 106 en 112 fr. en grote tong kon tot bij de 140 fr. noteren. Driekwart-sortering bleef de duurste met prijzen die boven de 150 fr. zweefden. De bloktongen geraakten niet aan 140 fr., terwijl voor/kleine sortering rond de 125 fr. schommelde. Kleine tong kreeg zoals gezegd tussen 90 en 102 fr. met maandag veruit de beste prijzen.

De bijvangst kunnen we moeilijk groot noemen, wat rog, platvis, schotse schol en hondshaai. Schotse schol die wel duur bleek en rond de 36 fr. haalde. Ook roggengelen bleken duur, dit vooral op de maandagmarkt en de dinsdagmarkt. Staart was uitzonderlijk schaars en liep op tot 129 fr. Ook grote tarbot was niet veel te bekennen, de prijs steeg ook hier tot 150 fr. en meer. Ondanks de niet grote vangsten werden er opbrengsten geboekt die tussen 224.710 fr. en 387.687 fr.

## MEER VIS VOOR DE NOORDSCHEPEN

Het schijnt eindelijk wat te beteren voor de Noordschepen. De vangsten waren alleszins groter en waar ook de prijzen niet ten achter bleven liepen de opbrengsten hoger op dan we de laatste maanden gewoon geworden waren. Gul, totten, wijting en kabeljauw werden veel duurder verkocht dan voorheen. Kabeljauw steeg maandag zelfs tot 40 fr. en gul varieerde tussen 25 en 36 fr. De totten waren veel duurder dan verleden week met het verschijnsel dat de kleinste sortering de hoogste prijzen haalden. Grote totten haalden dinsdag echter ook tot 25 fr., grote wijting tot 26 fr. Steenschol kreeg van 18 tot 52 fr.

## HODI STRAALBUIZEN ZALTBOMMEL

tel. 00-31-4180-2654

## 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)

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

## LOOPJONGEN

Zich wenden burelen  
tussen 10 en 12 uur

(966SW -9835N -7608V)

## REDERS

## LEEST UW

## VAKBLAD

## MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was wel iets groter dan de vorige week, met vooral veel pladijs aan de markt. De afnameprijzen bleven vrij stabiel over gans de week, de verschillende pladijssoorten schommelden tussen de 16 en de 22 fr het kg. De tongenaanvoer was opnieuw aan de lage kant, daardoor waren de afnameprijzen vrij hoog, voor de verschillende soorten werden prijzen geboekt van 114 tot 160 fr voor de grotere soorten en van 120 tot 148 fr het kg. De kleinste slag bekwam van 88 tot 98 fr. Wanneer de verschillende ronde vissoorten werden aangeboden was er vooral belangstelling voor de kabeljauw en de gulsoorten. Deze bekwamen in afname van 21 tot 43 fr het kg. Van de wijtingsoorten waren alleen de grotere soorten in trek, van 18 tot 23 fr. Ook was er zeer grote vraag naar roggevissoorten, de aanvoer was echter zeer gering, zodat eveneens topprijzen werden geboekt, van 26 tot 58 fr het kg. Van zeehaaien en zeehonden was er eveneens weinig sprake op de markt, daardoor werden eveneens zeer mooie afnameprijzen geboekt door deze vissoorten.

De weinige steenschol bekwam eveneens mooie resultaten in afname. Groot was eveneens de aanvoer van kreeftjes afkomstig van de Kreeftenput, de afname schommelde tussen de 1500 en de 1770 fr voor de grotere, van 1100 tot 1300 fr voor de middensoorten en van 1050 tot 1150 fr voor de kleinste slag.

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

30-8	7	75.850	1.498.610			
2-9	14	146.900	4.122.457			
3-9	5	72.750	2.073.200			
4-9	6	64.000	1.794.660			
	32	359.500	9.488.927			

### GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

28-8	14	1.351	83.851	50.—	84.—	
29-8	15	1.423	83.860	39.—	88.—	
30-8	14	1.258	70.946	44.—	82.—	
31-8	13	1.011	60.372	40.—	88.—	
7-9	9	485	41.300	76.—	90.—	

### VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

28-8	5	43.513	1.256.265			30,96
29-8	6	32.105	1.322.227			41,59
30-8	3	24.631	823.580			33,10
2-9	10	94.766	2.469.955			26,06
3-9	8	54.574	1.639.850			30,26

### KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE

29-8	2	7.833	395.260			50,36
30-8	1	3.735	214.240			57,13
2-9	2	13.095	388.010			29,63
3-9	2	8.922	403.790			45,23

### GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

29-8	30	6.390	329.480	22.—	103.—	
30-8	31	6.659	401.408	22.—	104.—	
2-9	23	6.768	385.444	20.—	120.—	
3-9	9	1.462	99.039	35.—	111.—	

### GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

29-8	4	292	13.845	39.—	62.—	
30-8	4	280	15.772	48.—	66.—	
3-9	1	35	3.290	94.—	94.—	

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

30-8	2	1.947	88.981			
2-9	6	17.187	423.224			
4-9	4	5.100	157.570			

## Afvaarten Oostendse Haven

29-8	O.202, IJsland	O.285, Noordzee
	O.282, IJsland	O.239, Noordzee
	O.129, IJsland	N.720, Noord
	O.94, Noordzee	O.172, Noord
	O.232, Noordzee	Z.502, Kanaal
	O.127, Noordzee	31 8
	O.303, Noordzee	O.229, Noord
	N.706, Noordzee	O.118, Noord
	O.306, Noordzee	2-9?
	N.708, Noordzee	O.134, Noord
	N.709, Noordzee	O.26, Noord
	O.123, Noord	3-9
	N.40, Noord	O.309, Noordzee
	N.41, Noord	O.135, Noordzee
	O.180, Kanaal	4-9
	Z.34, Kanaal	O.83, Kanaal
30-8	O.317, IJsland	N.3, Kanaal
		Z.452, Kreeftenput

## OOSTENDE

### VRIJDAG 30-8-1974

KANAAL					
O. 83	16	100	1350	224.710	

NOORDZEE					
O.312-Z.452	13	300	—	255.250	
O.135-309	13	490	—	482.380	

NOORD					
O. 26	14	220	—	224.890	
O.134	14	280	—	280.370	

### MAANDAG 2-9-1974

IJSLAND					
O.334	17	620	—	774.200	

KANAAL					
O. 82	17	100	2150	387.687	
O.182	17	100	1250	317.450	
O. 69	11	115	—	213.480	

NOORDZEE					
O.206-275	14	450	—	568.290	

WEST					
O.192	9	45	—	58.440	
O.156	9	105	—	101.110	
N.422	8	70	—	101.270	

NOORD					
O.114	14	250	—	268.590	
O.151	12	120	—	128.860	
O.274	14	285	—	409.440	
N. 3	14	315	—	396.270	
O.243	13	295	—	300.530	

### DINSDAG 3-9-1974

NOORDZEE					
O.141-369	14	900	—	1.276.120	

WEST					
O.120	8	120	—	158.070	
O. 66	12	175	—	313.720	
N. 45	7	260	—	291.170	

### WOENSDAG 4-9-1974

NOORDZEE					
O.279-Z.597	12	465	—	619.860	
N.705-719	10	410	—	592.080	

WEST					
N.752	8	230	—	316.090	
O.123	6	175	—	258.810	

### ROUWDIENST VOOR OVERLEDEN VISSER

Voor visser Roland Lingier, die voor twee weken overleed aan boord van de diepzee-reisler O.316 „Belgian Skipper” en ondertussen in IJsland werd begraven zal zaterdag a.s. te 10 u. door reder Van Lul een rouwdienst opgedragen worden in de St.-Jan Baptistkerk te Oostende.

## NIEUWPOORT

### VRIJDAG 30 AUG. 1974

N.346 81.781 N.349 7.200  
Deze vrijdag verkocht de N.346 zijn vangst, welke 400 kg. tong en slechts 15 bennen vis bevatte. De tongen kregen 139 voor de eerste soort, 162 de 2de, 176 de 3de, 172 fr. voor de 4den, 147 fr. voor de 5d en 88 fr. de kg. voor de kleinste soort. De platvis 1.670 en 1.770 voor de drielingen, de visjes 570 fr. de benne, Enkele bennen rogen : 2.300 de moers, en 2.160 de tilten. Koopjes tarbot en grieten werden, net als heel de vangst, door de winkeliers opgekocht !

### MAANDAG 2 SEPTEMBER 1974

N.710	79.036	N.736	86.086
N.738	66.590	N.730	94.900
N.345	55.320	N.590	41.292

Deze zes vangsten bevatten 17.200 kg. vis, waaronder slechts 250 kg. tongen waren.

Het betrof vangsten met gullen, wijting, speerhaaien, roggren, en wat andere varia in kleine hoeveelheid. Er was een algemene prijsstijging waar te nemen op alle soorten. Weliswaar geen grote stijging maar toch beter dan de augustus prijzen. Deze stijging zal geleidelijk wel nog toenemen, naarmate de zekere vraag van 't binnenland, en tevens de export, daar de vakantieperiode overal gedaan is, en zowel bij ons, als in 't buitenland, vooral Frankrijk, iedereen terug aan 't werk is, en alles terug op zijn „werkplooi” zal komen. De tongen werden gekocht aan 95 fr. voor de kleine soort, wijl de andere soorten van 140 tot 165 fr. kregen. Kabeljauw kreeg 1.700 en 1.800 fr. de benne. De gullesoorten van 1.500 tot 1.200 fr. ! Grote wijting 1.100 en 1.200 fr., kleine 700 fr. de benne. Moerroggen en tilten 2.250 en 2.100 fr. Speerhaaien 1.100 tot 1.200 fr. de benne, evenals de zeehonden.

Weinig platvis welke gekocht werden aan 1.500 en 1.600 fr. voor grote en drielingen, de platvisjes 800 fr. Rode soldaten 1.800 en 1.900 voor de grote en 1.450 voor de kleine. Voor de knorhaan was men kieskeurig op de grote; sommige bennen werden verkocht aan 800 fr., andere slechts de opvangprijs Zandschullen 800 fr., kleine rond de 500 fr. de ben. De koopjes rare vis : tarbot, grieten, zonnevis en robaard werden heel goed opgekocht. Zo was de maandagmarkt !

### WOENSDAG 4 SEPTEMBER 1974

N.715	64.820	N.543	42.826
N.720	34.700	N.700	15.224

Vier kleine vangsten, gevolge het stormweer : gebroken reizen.

Andere Westvissers, welke vandaag moesten mark'ten, zijn in Engelse havens moeten schuilen ook door 't stormweer. De 100 bennen welke vandaag op de markt stonden, kenden dan ook een prijsstijging, daar er meer vraag dan aanbod was. Zo kregen enkele kopen kabeljauw van 2.000 à 1.800 fr. De andere gulleitjes van 1.700 tot 1.500 fr. de ben. Wijting van 1.250 à 1.300, kleine 670 à 500 fr. De tongen van 150 à 173fr., de kleine zelf 138 fr. de kg.

# VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

**IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE**

	2-9-1974
Schelvis	21.—35.40
Groot	16.20-17.20
Middel	17.60-19.60
Klein	24.—26.—
Kabeljauw	24.—
Gul	23.—
Wijting	.....
Schaat	33.40-34.60
Zeebaars	31.40-39.40
Leng	22.—23.60
Schartong	100.0—
Heilbot	19.80-21.40
Koolvis	41.—
Hondstong	29.40-34.—
Zeewolf	.....
Staart	.....

**Tong- en pladijsprijzen**

**TONG**

	Oostende	2-9-1974	3-9-1974	4-9-1974
Soorten	.....	112,6-119	.....	.....
Lappen	.....	127,8-129,8	.....	.....
Grote	.....	152 -153,2	.....	.....
3/4	.....	137 -137,4	.....	.....
Blok	.....	122,2-125,4	.....	.....
voor-kleine	.....	101 —,—	.....	.....
kleine	.....	93,40 —,—	.....	.....
slips	.....	.....	.....	.....

**Zeebrugge**

Soorten	.....	114 —,—	117 —,—	.....
grote	.....	136 -137	136 -139	.....
blok	.....	152 -156	159 —,—	.....
fruit	.....	144 -148	143 —,—	.....
schone kleine	.....	120 -126	130 —,—	.....
kleine	.....	98 —,—	92 —,—	.....
tout petit	.....	88 —,—	89 —,—	.....
slips	.....	.....	.....	.....

**Nieuwpoort**

Soorten	.....	139 —,—	.....	150 —,—
Tong I	.....	163 —,—	.....	158 —,—
Tong II	.....	164 —,—	.....	165 —,—
Tong III	.....	159 —,—	.....	175 —,—
Tong IV	.....	142 —,—	.....	168 —,—
Tong V	.....	92,—102	.....	138 —,—
Kleine	.....	.....	.....	.....

**PLADIJS**

	Oostende	2-9-1974	3-9-1974	4-9-1974
Soorten	.....	20,—29,40	.....	.....
Grote	.....	21,40-28,40	29,—,—	.....
grote iek	.....	.....	.....	.....
kleine iek	.....	24,40-26,60	.....	.....
derde slag	.....	10,—28,—	.....	.....
platies	.....	.....	.....	.....

**Zeebrugge**

Soorten	.....	18,—20,—	19,—20,—	.....
I	.....	18,—19,—	20,—21,—	.....
II	.....	20,—22,—	21,—22,—	.....
III	.....	17,—21,—	20,—21,—	.....
V	.....	16,—18,—	16,—17,—	.....
IV	.....	.....	.....	.....

**Nieuwpoort**

Soorten	.....	32,—,—	.....	33,—,—
Moelen	.....	32,—,—	.....	36,—,—
grote pladijs	.....	16,—,—	.....	34,—42,—
drielingen	.....	.....	.....	.....
platies	.....	.....	.....	.....

**VERWACHTINGEN**

**Vrijdag 6 september 1974**

IJSLAND : O.316 met 700 bennen, t.t.z. 200 b. koolvis, 10 b. schelvis en totten, 100 b. varia, 275 b. bonen en 25 b. blauwe lengen.

**Maandag 9 september 1974**

IJSLAND : O.318 met 775 bennen, t.t.z. 50 b. kabeljauw en gulen, 450 b. koolvis, 70 b. rode bonen, 100 b. schotse schol en mieten, 80 b. blauwe lengen en 25 b. varia.

O.81 met 750 bennen, t.t.z. 400 b. rode bonen en 350 b. varia. O.288.

KANAAL : O.181 met 1.350 kg. tongen en 200 bennen, t.t.z. 15 b. ronde vis, 125 b. roggen en 60 b. varia.

Z.499, O.254, O.151, O.198.

NOORDZEE : O.35 met Z.38, N.708 met N.709, N.706 met O.306.

NOORD : Z.189, N.752, O.114.

WEST : N.736.

NOOP HEAD : O.217 (maandag of dinsdag).

**Dinsdag 10 september 1974**

NOORD : O.128, N.40 met N.41.  
NOORDZEE : O.94 met O.232, O.127 met O.303.

**Woensdag 11 september 1974**

NOORD : N.720 met O.172, O.118 met O.229.  
NOORDZEE : O.285 met O.239.

**Maandag of dinsdag (vermoedelijk)**

IJSLAND : O.236.

**WORDEN DE BRANDSTOFFPRIJZEN NOG VERHOOGD ?**

Zoals we reeds verschillende malen geschreven hebben wordt er rond dit vraagstuk allerlei praat geschreven. Velen hebben reeds geroepen van verlaging der prijzen, van concurrentie, enz.....

Niets is minder waar. De Opec ministers welke vorige week zaterdag bijeenkwamen zijn tot de konklusie gekomen dat in plaats van een verlaging, een verhoging voor het laatste kwartaal gewettigd zou zijn.

Zeggen we terstond dat zolang de olieproducerende landen niet op de ene of andere wijze kunnen aan banden gelegd worden, wij van verlaging niet zullen spreken en dat voor wat de grote oliemaatschappijen betreft, deze niet beter vragen aldus hun winsten fel kunnen de opdrijven.

We mogen ons dus met oktober aan een verhoging van 10 à 20 centiemeren voor gasol en lichte fuel verwachten en een evenredige verlaging van de benzineprijs, daar in de winter hiervan een veel lager verbruik bestaat.

**ZEEBRUGGE**

**DONDERDAG 29-8-1974**

Z.459	8	90	—	116.060
Z.14	8	90	1500	344.880
Z.600	10	250	—	226.961
Z.533	10	170	—	194.315
Z.512	9	80	200	165.880
Z.542	16	90	1200	274.151

**VRIJDAG 30-8-1974**

Z.497	9	100	400	169.280
Z.599	9	150	—	233.520
Z.196	9	900	300	420.780

**MAANDAG 2-9-1974**

Z.484	10	260	200	264.925
Z.5	17	370	300	424.880
Z.442	7	20	600	96.600
Z.864	10	50	800	209.930
B.604-Z.581	9	150	—	218.660
Z.592	9	100	500	192.940
Z.30	9	350	500	546.810
Z.427	9	290	—	277.840
Z.599	9	240	—	237.370

**DINSDAG 3-9-1974**

Z.560	5	20	—	35.060
Z.578	3	20	150	41.140
Z.570	5	30	150	69.660
Z.424	14	230	300	308.900
Z.516	7	30	600	173.840
Z.924	14	410	500	550.630
Z.569	7	200	—	209.540
Z.549	7	240	—	251.080

**WOENSDAG 4-9-1974**

Z.537	8	600	70	152.240
Z.262	8	300	80	177.177
Z.465	8	100	190	245.980
Z.518	9	700	150	238.530
Z.431	9	600	160	278.060
Z.547	9	600	80	228.420
Z.402	9	—	280	210.690
Z.307	9	—	300	243.141
				1.875.978

**DONDERDAG 5-9-1974**

Z.568	3	150	20	53.370
Z.573	9	—	250	259.810
Z.580	3	300	20	61.180
Z.429	10	1.200	60	276.650
Z.588	10	500	30	133.890
Z.510	8	500	40	184.340
				969.240

**DOOP VAN EEN VISSERSVAARTUIG**

De Belgische vloot is opnieuw 'n vissersvaartuig rijker geworden. Het vaartuig werd enkele weken geleden in Holland (IJmuiden) gekocht en is 27,62 m. kiellengte, 6,42 m. breed en 3,01 m. diep. Het is gebouwd in 1961.

Het is voorzien van een motor Bolnes 7 cyl. van 420 PK van hetzelfde jaar en een Brevo keerkoppeling van 2/1.

De doop heeft heden zaterdag te 15 uur plaats ter Oostendse vissershaven voor de instellingen van SCAP, H. Baelskaal.

Als meter is het mevrouw Wilboorts, geboren Vlietinck en als peter Prosper Vandenbergh.

Het vaartuig zal met de Z.509 de paarvisserij uitoefenen en is zoals de Z.509 eigendom van de rederij « De Wielingen ».

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

6.060  
4.860  
6.961  
4.315  
5.880  
4.151  
  
9.280  
3.520  
0.780  
  
4.925  
4.880  
6.600  
9.930  
8.660  
2.940  
5.810  
7.840  
7.370  
  
5.060  
1.140  
3.660  
3.900  
3.840  
1.630  
3.540  
1.080  
  
2.240  
7.177  
5.980  
3.530  
3.050  
3.420  
1.690  
3.141  
5.978  
  
3.370  
3.810  
1.180  
1.650  
3.890  
3.340  
2.240  
  
7.11  
ien.  
ken  
ge-  
6,42  
is

	Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Nieuwpoort	
	2-9-1974	2-9-1974	3-9-1974	3-9-1974	4-9-1974	4-9-1974	2-9-1974	2-9-1974	4-9-1974	4-9-1974	2-9-1974	2-9-1974	4-9-1974	4-9-1974
Tarbot : groot (123)	143 -155	160 —	145 —	158 —	—	—	165 —	170 —	—	—	—	—	—	—
middel (123)	95, —103	80, —100	111 —	100 -105	—	—	130 —	130 —	—	—	—	—	—	—
klein (123)	70, —76, —	60, —	—	65, —	—	—	120 —	120 —	—	—	—	—	—	—
Griet : groot (123)	74, —	80, —86, —	—	80, —84, —	—	—	120 —	120 —	—	—	—	—	—	—
middel (123)	42, —	70, —75, —	—	68, —72, —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein (123)	25,60-30,20	60, —64, —	—	58, —62, —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schelvis : groot	16,20-23,40	30, —	28, —34,60	—	27, —37,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	11,40-29,60	22, —	26, —30, —	—	23, —24,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	50, —61, —	—	25, —28,60	—	15,80-24, —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	43, —	—	62, —	—	53, —56,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	21,40-35, —	—	30, —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	30, —39,40	—	26,80	—	30,60-31, —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (1)	30, —54,20	—	37, —56,60	—	42,80-62, —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Keilrog (123)	44,20-58,50	—	61, —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (23)	—	54, —	—	58, —	—	—	44, —	45, —	—	—	—	—	—	—
Tilten (23)	—	48, —	—	56, —	—	—	42, —	43, —	—	—	—	—	—	—
Scherpstaart (23)	—	40, —45, —	—	48, —56, —	—	—	41, —	39, —	—	—	—	—	—	—
Halve mans (23)	—	35, —	—	40, —	—	—	38, —	38, —	—	—	—	—	—	—
Teelt (2)	—	32, —	—	40, —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Katrog (2)	—	28, —	—	26, —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kabeljauw	23,60-40, —	25, —	25,80-35,60	—	43, —	27,80-38, —	36, —	38, —40, —	—	—	—	—	—	—
Gul (groot)	—	36, —	—	33, —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gul (middel)	13,80-33,80	28, —30, —	20, —33,40	32, —34, —	25,60-34,40	—	24, —30, —	30, —36, —	—	—	—	—	—	—
Gul (klein)	—	21, —	—	19, —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hozemondhamme	58, —129,5	—	110 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wijting : groot	25,40 —	20, —23, —	26,80 —	18, —20, —	27,60 —	—	22, —	26, —	—	—	—	—	—	—
klein	9,40 —	8,50-12, —	11,40 —	8, —14, —	12, —	—	14, —	12, —	—	—	—	—	—	—
Schar	10,80-17,80	8, —10, —	13, —17,80	7, —10, —	—	—	9, —16, —	12, —29, —	—	—	—	—	—	—
Steenschol	16,40-55, —	23, —42, —	22, —52,40	24, —48, —	22, —56,20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehaai	17,80-28,40	22, —24, —	21, —27,60	—	16,40-23, —	—	18, —23, —	24, —	—	—	—	—	—	—
Hondshaai	11,80 —	—	17,40 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreef	14, —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreef	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekeeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	15,20 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	18,60-40,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	10, —12, —	—	15,60 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	29,40-35,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	32, —36, —	—	32, —36,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	63,20-66,40	—	66, —69,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	—	—	—	—	20, —	24, —	—	—	—	—	—	—
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Poon (roobaard)	17,40-30,60	—	—	—	—	—	32, —	—	—	—	—	—	—	—
Grauwe Poon (knorh.)	4,80 —	8, —	12, —15, —	—	5,40- 6,80	—	5, —16, —	16, —	—	—	—	—	—	—
Rode Knorhaan	4,80-36,60	—	45, —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Posten	—	7, —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 28 oogst werd aangevoerd: 970 kg tong, 8 kisten tarbot en griet, 2 kisten kabeljauw, 497 kisten wijting, 93 kisten schol, 31 kisten schar, 47 kisten makreel, 2 kisten haring en 22 kisten diversen.

Prijzen in guldens:  
Per 1 kg: grote tong 8.60-8.03, grm. tong 10.15-9.50, klm. tong 9.71-9.13, tong 1 9.82-9.15, tong 2 5.85-9.33, tarbot 10.86-10.64.

Per 40 kg: tarbot 357-148, griet 216-131, kabeljauw 3 en 4 132, ka-

beljauw 5 84, schol 1 112-90, schol 2 112-82, schol 3 96-90, schol 4 73-60, wijting 4 40-19.20, makreel 1 68, makreel 3 25-20.20, haring 1 41, schar 50-27, bot 15-10, kleine kreeft 124, rode poon 68-50, poontjes 13-7.20.

De besommingen waren: KW.174 f 14.640, EB.28 f 4.560, UK.18 f 2710, UK.56 f 4920, VD.15 f 3.960, VD.20 f 3.450, VD.25 f 3.570, Won.61 f 130.

Donderdag 29 oogst werd aangevoerd: 3.310 kg tong, 38 kisten tarbot en griet, 162 kisten kabeljauw, 469 kisten koolvis, 233 kisten schel-

vis, 114 kisten wijting, 581 kisten schol, 117 kisten schar, 5310 kisten haring, 421 kisten makreel, 28 kisten pilchards en 153 kisten diversen.

Prijzen in guldens:  
Per 1 kg: heilbot 9.05, tarbot 12.98-11.19, grote tong 9.04-8.07, grm. tong 9.89-8.70, klm. tong 9.49-8.59, tong 1 8.67-8.15, tong 2 5.42-4.80.

Per 40 kg: bot 21-10, pilchards 16.40-15.60, tongschar 104-76, horsmakreel 7.60-7.20, schar 45-17, makreel 2 44.80-17.60, makreel 3 23.60-17.60, haring 1 33.20-24.—, wijting 3 42, wijting 4 52-46, schelvis 1 53, schelvis 2 56-54, schelvis 3 72-35, schol 1 81-67, schol 2 82-66, schol 3 76-62, schol 4 75-52, tarbot 333-150, griet 237-120, kabeljauw 1 83-77, kabeljauw 2 83-73, kabeljauw 3 146-98, kabeljauw 4 144-112, kabeljauw 5 82-65, koolvis 1 47-43, koolvis 3 52-50, koolvis 4 41-22.

makreel 2 50-18, schar 38-14.

De besommingen in IJmuiden waren: KW.24 f 28.000, KW.25 f 22.000, KW.29 f 16.000, KW.34 f 14.000, KW.51 f 11.000, KW.87 f 12.000, KW.88 f 21.700, KW.106 f 6.600, KW.113 f 12.800, KW.113 f 12.800, KW.121 f 8.800, KW.145 f 22.900, KW.149 f 15.000, KW.150 f 11.400, KW.152 f 13.600, KW.175 f 26.700, KW.187 f 14.900, KW.195 f 12.000, KW.214 f 25.000, KW.215 f 12.000, KW.217 f 11.000, KW.226 f 12.800, KW.178 f 6.000, KW.120 f 8.500, KW.215 f 12.500, SCH.256 f 15.600, VL.153 f 2.600, IJM.20 f 10.000, IJM.23 f 18.800, IJM.44 f 25.000, IJM.94 f 7.900, IJM.115 f 32.000, IJM.154 f 15.500, IJM.211 f 2.090.

Spanvissers: IJM.207-209 f 2.900, IJM.29-30 f 10.400, KW.44-85 f 21.500, KW.42-135 f 41.000.

## Visaanvoer te Den Helder

Ook in de afgelopen week kon de visserij dicht onder de wal onbemerd door de kleinere kotters worden uitgeoefend, en wat meer was, met over het algemeen voor deze schepen redelijke uitkomsten.

Met alle dagen een twintigtal kotters aan de markt, kon ook de handel alle kanten op en waren de prijzen die voor de vis betaald werden over het algemeen goed.

Mede door de zeer hoge bedrijfskosten, lijkt de vrijdag als aanvoerdag de laatste weken wat in het gedrang te komen, kwam er voorheen ook op vrijdag altijd een behoorlijk aantal grote kotters aan de markt, de afgelopen weken was een duidelijke verschuiving naar de zaterdagmarkt merkbaar.

Dit was ook deze week het geval, met maar liefst veertig kotters aan de markt, was het zaterdag passen en meten om alles in goede banen te houden, te meer omdat de vangsten van deze grote kotters een duidelijke opleving vertoonden bij de voorgaande week.

Zo moest alleen op zaterdag al ruim 216.000 kg vis worden verwerkt, waarvan ruim 126.000 kg schol en 56.000 kg tong.

Zowel de tong als de scholprijzen bleven op een behoorlijk peil, al is het te betreuren dat voor de kleinere soort tong de prijs om de ruim f 5,— per kilogram blijft schommelen.

Hierdoor ontstonden dan ook zeer uiteenlopende gemiddelde prijzen per aangevoerde kilogram tong, waren er vissers die «maar» 10 t.h. tong aanvoerden en derhalve een gemiddelde konden maken van f 8,75 per kg, er waren ook kotters waarvan de tongaanvoer voor meer dan 50 t.h. uit kleine tong bestond, waardoor het gemiddelde terecht kwam op f 6,35 per kg gemiddelde.

Mede door de veel betere tongvangsten dan de voorgaande week, konden toch over het algemeen redelijke besommingen worden gemaakt.

De hoogste besommer, tevens de grootste scholaanvoerder, maakte voor o.a. ruim 15.000 kg schol en slechts 45 kg tong, een besomming van ruim f 33.800,— terwijl de hoogste tongvanger voor o.a. ruim 3300 kg tong en slechts 2500 kg schol, toch ook nog f 30.215,— wist te maken.

Dat de besommingen over het algemeen aanmerkelijk beter waren dan de voorgaande week blijkt wel uit het feit dat de 20 hoogste besommers, samen voor ruim f 511.000,— vis aanvoerden, waardoor de gemiddelde besomming van deze 20 grote kotters toch nog f 25.500,— per vaartuig kon worden.

Door 120 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

77.261 kg	TONG	f 598.807,27	van f 1069	f 456
15.305 kg	TARBOT	f 92.080,52	van f 1140	f 250
2.058 kg	GRIET	f 6.523,32	van f 452	f 126
172.830 kg	SCHOL	f 279.597,79	van f 223	f 127
12.865 kg	SCHAR	f 9.216,41	van f 117	f 032
2.265 kg	WIJTING	f 2.147,01	van f 144	f 078
31.485 kg	KABELJAUW	f 52.616,45	van f 328	f 090
3.280 kg	POON	f 1.410,56	van f 104	f 018
2.790 kg	BOT	f 610,39	van f 026	f 018
1.070 kg	SHELVIS	f 1.583,38	van f 173	f 131
933 kg	TONGSCHAR	f 1.647,27	van f 209	f 152
635 kg	STEENBOLK	f 445,38	van f 114	f 041
152 kg	HARDER	f 379,36	van f 250	f 234
199 kg	HAM	f 848,79	van f 457	f 350
359 kg	DIVERSEN	f 511,09	van f	f
323.487		1.048.424,99		

Aan de maandagmarkt 2 september werd aangevoerd 15.280 kg tong, 193 kisten tarbot en griet, 561 kisten kabeljauw, 213 kisten koolvis, 3982 kisten wijting, 323 kisten schelvis, 2951 kisten schol, 118 kisten schar, 2625 kisten haring, 404 kisten makreel, 171 kisten diversen.

Prijzen in guldens:  
Per 1 kg: grote tong 8.36-8.—, grm. tong 9.45-8.62, klm. tong 9.19-8.28, tong 1 8.42-7.95, tong 2 5.40-4.78, tarbot 10.04-9.07.

Per 40 kg: hake 134, ham 174-164, ham met kop 90, leng 64, tongschar 116-60, haal 92-61, krab 28-15, tarbot 332-126, griet 213-101, kabeljauw 1 120-101, kabeljauw 2 134-108, kabeljauw 3 128-88, kabeljauw 4 116-88, kabeljauw 5 94-56, koolvis 3 84-81, koolvis 4 41-30, schelvis 1 100-73, schelvis 2 94-65, schelvis 3 79-66, schelvis 4 71-47, wijting 3 38-22.30, wijting 4 30-19.20, haring 1 34.80-24.20, makreel 1 47,

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

### De kaart der VLAAMSE BANKEN MET DECCA

is te verkrijgen:

1) DRUKKERIJ  
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”  
H. Baelskaal 30, Oostende  
Tel. 70.77.13 - 14

2) STADSBUUREL  
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. Baelskaal 30, Oostende.

LEDERS 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)

## 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)

## MACHINEFABRIEK PADMOS b.v.

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

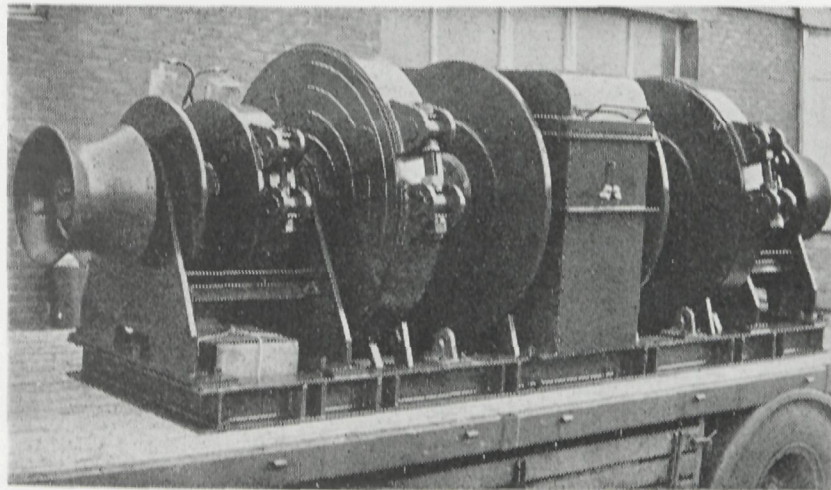
Deltahaven  
Stellendam NL.  
Tel. 01879/1766-1792

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 viswinches, 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)

# hulp in nood s v

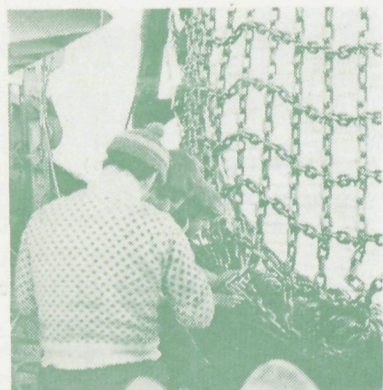
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

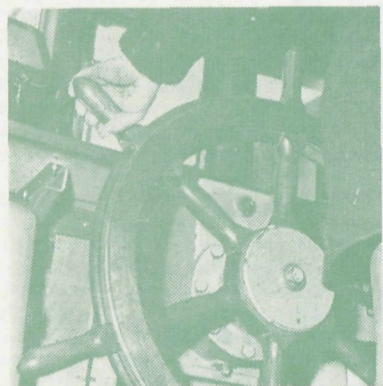
oostende

Tel. (059) 70.16.89

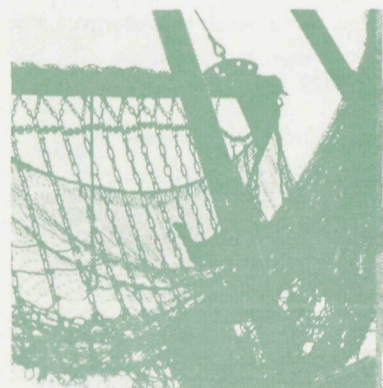
Telex: hunood 192.29



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.