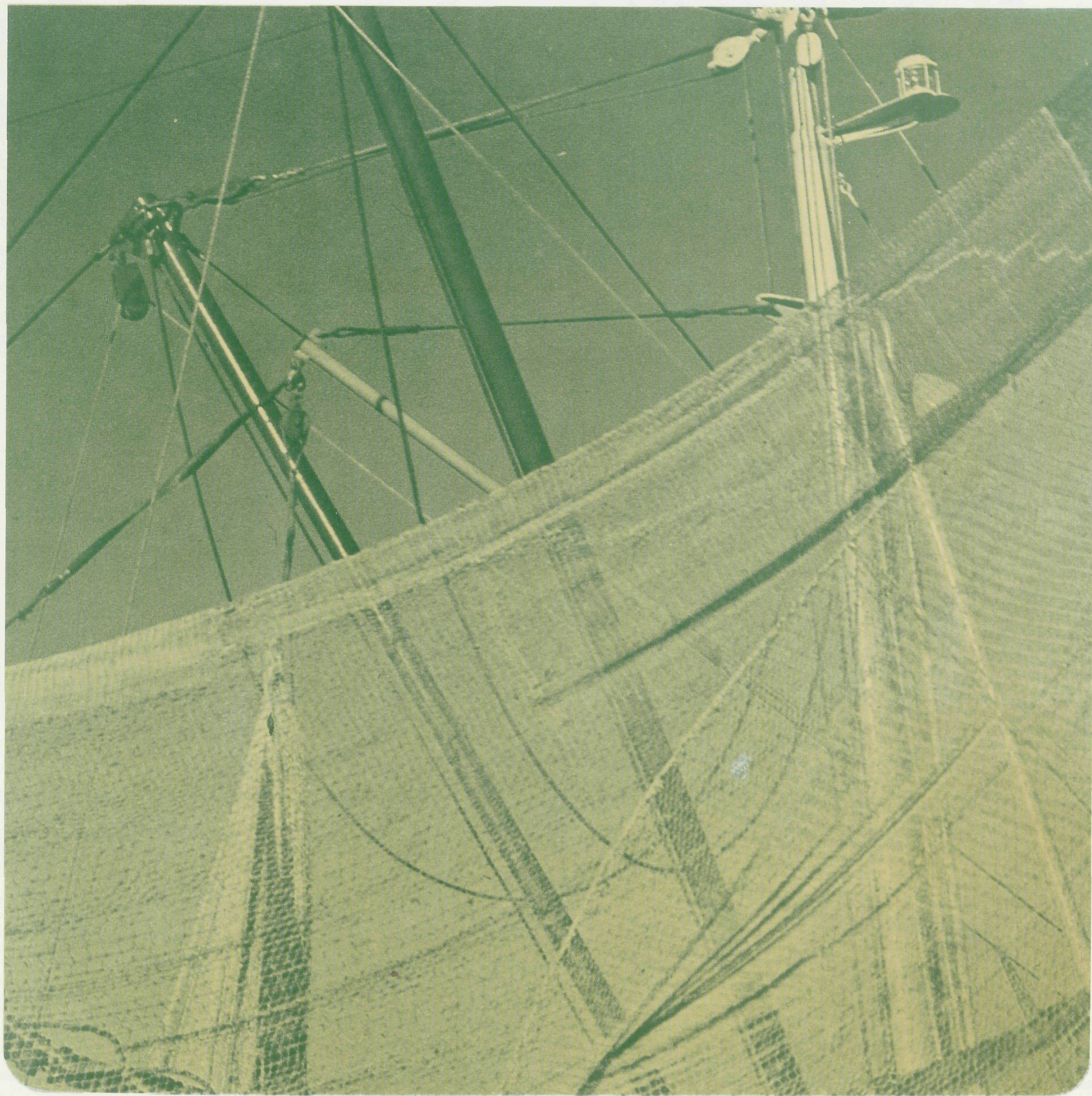


het
visserij
blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

VRIJDAG 4 OKTOBER 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 39 — 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

SPORT :

Allerlei netten

VOOR DE NIJVERHEID :

Sisal inpakgarens

Tapijtgarens

TAPIJTEN

(7501V)

DE SCHANDELIJKE TOESTAND IN DE ONGEVALLENVERZEKERING

In deze kolommen hebben wij het reeds herhaalde malen gehad over de schandelijke behandeling van de reders en INZONDERHEID DEZE VAN KLEINE vissersvaartuigen, door de verantwoordelijken van het Fonds voor Arbeidsongevallen te Brussel.

De vraag die hier inderdaad dient gesteld is of er hier werkelijk kwade opzet mee is gemoeid, dan wel of een oplossing van deze onrechtvaardige toestand belet wordt door de ongelooflijk uitermate trage werking van de administratieve diensten.

Hoe dan ook, het is onaanvaardbaar dat een dergelijke miskenning van de categorie der kleine kustvissers-reders door de bevoegde diensten bijna twee jaar aanhoudt.

Moesten ze op straat komen en banaliteiten doen, zoals de boeren of andere mistevreden stakers — doorgaans om minder belangrijke redenen — dan zou de Minister of zijn diensten wellicht reeds gewicht zijn.

Ook de politiek schijnt hier weinig resultaat te halen, want ondanks herhaalde parlementaire vragen en dito tussenkomsten, blijft alles zoals het was. Dit bewijst nog maar eens hoe kwetsbaar ons bedrijf is en hoe het politiek bekeken van gering belang is. In andere sectoren, waar de stemmen belangrijk meer doorwegen, zouden dergelijke onduidbare toestanden zeker geen ingang vinden of in elk geval vlug de kop zijn ingedrukt.

Deze overwegingen doen dan des te meer de waarde en de betekenis naar voorkomen van de vele verwezenlijkingen die de Rederscentrale reeds heeft weten te bewerkstelligen ondanks de relatief geringe belangrijkheid van ons bedrijf, athans ten aanzien van de nationale economie bekeken. Terloops mag dit ook wel even onderlijnd.

Wat nu, om verder te gaan, de ongevallenverzekering betreft, is het geweten dat vanaf het bekend maken van de nieuwe ongevallenverzekeringsregeling onmiddellijk werd gereageerd en dat de aktie niet beperkt bleef tot een gewone protestbrief, maar een konkreet voorstel ingediend werd dat meer de werkelijkheid benadert waardoor de premielast voor de ongevallenverzekering op een rechtvaardige wijze over alle reders zou worden verspreid.

Dit voorstel werd trouwens door het daartoe bevoegd Technisch Comité van het Fonds voor Arbeidsongevallen, dat onder het Voorzitterschap staat van Volksvertegenwoordiger Dries Claey, unaniem aanvaard en voor bekrachtiging doorgestuurd naar het Beheerscomité te Brussel, dat daarover moet beslissen.

Waarom dan nog steeds geen oplossing ?

Enerzijds tengevolge van de traagheid in de administratie, maar anderzijds ook tengevolge van de regeringswijzigingen die zich in de afgelopen tijd hebben voorgedaan.

De vertraging is dus zeker niet te wijten aan de Rederscentrale, die zich tenzeerste bewust is van de ernst van het probleem en die niets onverlet heeft gelaten en nog steeds alles doet om een gunstige oplossing te bekomen.

Onlangs werd nog op haar verzoek een parlementaire tussenkomst gedaan door Senator Mommerency en voordien hadden ook reeds verschillende andere Volksvertegenwoordigers en Senatoren op ons verzoek uw zaak behartigd.

(zie vervolg op blz. 3)

DE SPROT- EN IJLE HARINGVISSERIJ 1974-1975

TOEGANG TOT DE FRANSE TERRITORIALE WATEREN

Op grond van een Frans-Belgisch akkoord van 1954 ijvert de Rederscentrale ieder jaar voor het bekomen van een vergunning voor onze kustvissers-reders, welke hun toe moet laten binnen de Franse territoriale wateren de campagne op sprot- en ijle haring te bedrijven.

Sinds de EEG van kracht is, is het echter, hoe tegensprekelijk het ook moge klinken, moeilijker, vooral wat de administratieve kant betreft, om in het bezit te komen van dergelijke vergunning.

Het principe van betreffend akkoord geldt weliswaar nog steeds maar thans komen de artikels 100 en 101 van het Verdrag van Rome te pas, die aan ieder oeverstaat het recht toekennen maatregelen binnen de territoriale wateren te nemen voor eigen vissers, maar die dan ook van kracht zijn voor de vissers van de lidstaten.

Ten aanzien nu van de sprot- en ijle haringcampagne moeten de vaartuigen vanwege de Franse overheid een vergunning hebben; dus moeten ook de Belgen in het bezit zijn van dergelijke vergunning, afgeleverd door de maritieme overheidsdiensten van het gebied waar ze de visserij wensen te beoefenen, bv. Duinkerke, Boulogne e.d.m.

Waar voorheen onze reders zich beperkten tot de streek van Duinkerke, werd vorig jaar meer zuidwaarts gevist tot aan Le Touquet, dat onder de bevoegdheid valt van Boulogne.

De besprekingen voor dit jaar werden vorige week te Duinkerke aangevat, waar de Secretaris van de Rederscentrale samen met de Hoofdwaterschout, de heer Van Loo, de heer Martens van de Zeevisserijdienst en de heer Declercq van het Proefstation de belangen van onze kustvissers gingen behartigen. Er schijnen immers bepaalde moeilijkheden te rijzen welke hopelijk vrij spoedig uit de weg zullen worden geruimd.

HET PRINCIPE VAN HET AKKOORD VAN 1954

Men schijnt inderdaad te vergeten dat het akkoord van 1954 werd afgesloten om de kleine kustvissers-reders de mogelijkheid te geven binnen de 3 mijl van de Franse kust de sprot- en ijle haringvisserij te beoefenen.

Destijds was dit ook voor de sprotopvangregeling zo, waar als sprotvaartuigen werden beschouwd, eerst deze tot 25, vervolgens tot 35 en uiteindelijk tot 50 BT.

In het akkoord van 1954 is er ook een technische beperking, nl. zo dat vissersvaartuigen tot 200 PK binnen de 3 mijl mogen gaan vissen. Groter vaartuigen hebben inderdaad andere mogelijkheden.

Nu schijnt de strekking in sommige Franse middens te zijn om de 3 mijlzone af te sluiten. In dat geval zou de visserij alleen binnen bepaalde voorwaarden mogen bedreven worden tussen de 3 en de 12 mijl, gezien de Franse territoriale wateren inmiddels op 12 mijl werden gelegd.

Dit klopt echter niet met de geest en het doel van het akkoord van 1954, en slechts wanneer ook de Franse vissers zelf het verbod om binnen de 3 mijl te gaan vissen zouden worden opgelegd, zouden wij ons noodzakelijkerwijze daarbij moeten neerleggen. Het komt ons echter voor dat de Franse vissers zelf ook niet geneigd zullen zijn een dergelijk verbod toe te juichen.

Wel kan het akkoord worden aangepast, vooral voor wat betreft de beperking die op de PK gelegd is en die, zoals bekend, thans 200 PK bedraagt en dewelke, gezien de evolutie, naar omhoog toe kan worden aangepast.

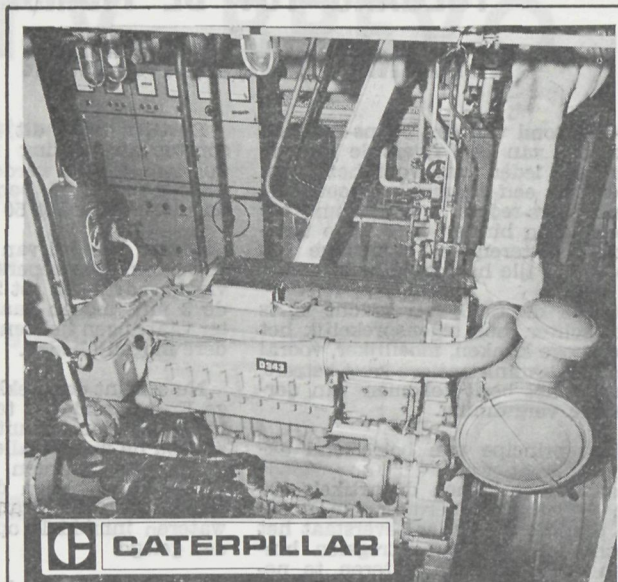
Het komt ons dan ook voor, dat er dient gestreefd naar een formule waarbij het principe van de visserij binnen de 3 mijl moet worden gehandhaafd maar voo-behouden moet blijven, zoals voorheen, voor de typische sprotvangers, die er hun broodwinning aan hebben en voor wie het akkoord destijds werd afgesloten.

Vervolgens kan dan getracht worden om tussen de 3 en de 12 mijl groter vaartuigen de campagne te laten bedrijven, hetgeen normaal in de lijn van de mogelijkheden moet liggen, maar waar in elk geval ook de Franse overheid zal aandringen om bepaalde beperkingen inzake tonnage en PK op te leggen. Anderzijds zal de Rederscentrale trachten te bekomen dat de vergunningen die vorig jaar werden toegekend automatisch zullen worden verlengd, mits in acht name van de regelin-

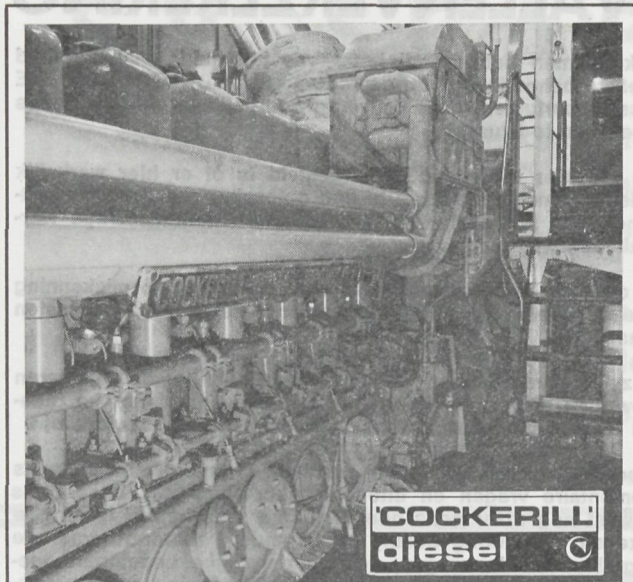
(vervolg op blz. 3)

Bewezen kwaliteit door geleverde prestaties

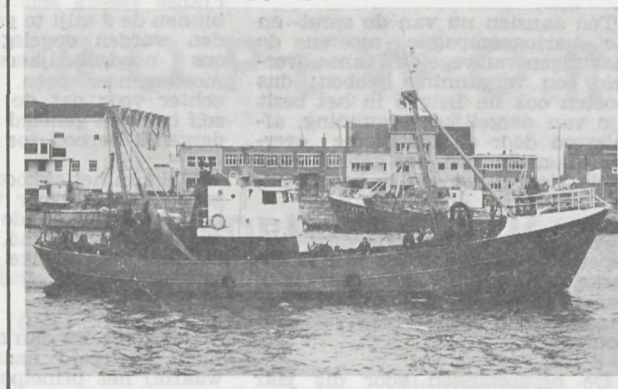
Vissersschepen - Binnenvaartschepen -
Zeeschepen - Duw- en sleepboten - Zandzuigers -
Passagiersschepen - Plezierboten.



Caterpillar voortstuwingsmotoren
en boordaggregaten tot 1125 pk



Cockerill voortstuwingsmotoren
en boordaggregaten tot 4400 pk.




TRECO N.V.



VERKOOP • WISSELSTUKKEN • SERVICE

TRECO N.V. Steenweg op Brussel 340 1900 OVERIJSE
Tel. (02) 687 60 20 Telegr. TRECOSA-BRUSSEL Telex: 23386 BRU

Speciale afgevaardigde voor de scheepvaart:
J.M. Neuville - Oostende. Tel. (059) 70 11 84

Caterpillar en  zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

DE SCHANDELIJKE TOESTAND IN DE ONGEVALLENVERZEKERING

(Vervolg van blz. 1)

Wanneer dan uiteindelijk de zaak naar een oplossing scheen te gaan brak de regeringskrisis uit en heeft de nieuwe minister, voor wie de stof onbekend was, uitstel gevraagd om de zaak te kunnen instuderen.

Dit is nu reeds weer een drietal maanden geleden en ondanks herhaalde herinneringen laat zelfs de Minister van Sociale Voorzorg, de heer Depaepe, onder wiens bevoegdheid dit probleem valt, niets meer van zich horen.

Dit verwondert ons trouwens ten zeerste, omdat in het verleden in voorgaande regeringen, toen hij aan het hoofd stond van een ander departement, de heer Depaepe steeds de visserij genegen bleek te zijn en op een verzoek voor een onderhoud steeds prompt inging.

Het kan natuurlijk ook zijn dat de heer Depaepe thans met een erflast verveeld zit van zijn voorganger, de heer Van Acker, onder wiens beleid de nieuwe ongevallenwet tot stand is gekomen en onder wiens beleid het ook meer dan een jaar heeft geduurd eer het Technisch Comité, dat de praktische problemen moet behandelen, was samengesteld, met het gevolg dat het belangrijk probleem slechts op het einde van vorig jaar is kunnen behandeld worden.

Veel ministers gebruiken veel babbelwater, maar verrichten weinig of kennen niets van hun vraagstukken!

Is de houding van het Technisch Comité wel de juiste?

Trouwens, van het Technisch Comité gesproken; zoals bekend heeft dit Comité unaniem beslist geen vergaderingen meer te houden zolang niet gereageerd wordt vanuit Brussel en inzonderheid vanwege het Beheerscomité van het Fonds voor Arbeidsongevallen aldaar, op de adviezen en voorstellen die het Technisch Comité vanuit Oostende heeft gedaan omtrent allerhande problemen. Deze houding is te begrijpen. Toch vragen we ons af, achteraf beschouwd, het weze toegegeven, of dit wel de juiste houding is, want tenslotte hebben de afwezigen of de weglopers altijd ongelijk en, in een geval zoals dit, moet men blijven hameren tot een resultaat bekomen wordt, want blijkbaar is het Beheerscomité te Brussel op zijn gemak zonder voortdurende herinneringen vanwege het „sta-kend” Comité.

Ondanks alles bleef de Rederscentrale niet bij de pakken zitten en zijn momenteel onderhandelingen aan gang met bepaalde diensten om, in afwachting dat een ernstiger regeling wettelijk op punt wordt gesteld, een methode toe te passen die de werkelijkheid benadert.

Hiervoor is echter veel goede wil van de betrokken diensten — andere dan deze van het Fonds — nodig en wij hopen dat deze er zal zijn. Het gaat hier tenslotte over een grove onrechtvaardigheid. Teneinde de onderhandelingen niet te beïnvloeden zullen wij hier voorlopig niet over uitwijden.

Nog moeilijkheden met het Fonds

Het blijkt trouwens dat het gebrekkig beheer van het Fonds voor Arbeidsongevallen niet alleen zijn weerslag op de zeevisserijsector heeft.

De toestand inzake personeel schijnt er katastrofaal te zijn: talrijke definitieve en tijdelijke agenten hebben de instelling verlaten, terwijl de te vervullen taken steeds verder groeien. Volgens bekomen inlichtingen zou ook onze sektor hierdoor getroffen zijn en vele schadegevallen of bepaalde moeilijkheden met weduwen en wezen ondervinden, onopgelost blijven.

Talrijke dossiers worden slechts met veel vertraging onderzocht door de Inspektiedienst en door de technische dienst.

Tot op heden kon geen enkele systematische financiële controle in de verzekeringsorganismen worden uitgeoefend.

Uit een syndikaal blad vernemen wij in dit verband dat het voorlopig kader dat voorgesteld werd door het Beheerscomité van het Fonds geblokkeerd blijft in het Openbaar Ambt van Minister d'Haeseleer. Het schijnt dat de toestemming om louter politieke redenen — ook hier weer — niet gegeven wordt.

In deze voorwaarden hebben de vakbonden en patronale organisaties dan ook besloten niet meer in het Beheerscomité van het F.A.O. te zetelen zolang dit vraagstuk niet geregeld wordt.

Besluit bij dit alles is noch min noch meer dat de werking van een dermate belangrijke instelling als het Fonds voor Arbeidsongevallen, dat toch één van de hoekstenen van de sociale vooruitgang zou moeten zijn, schandalig is.

DE SPROT- EN IJLE HARINGVISSERIJ 1974 - 1975

(Vervolg van blz. 1)

gen die van kracht zullen zijn binnen de 3-mijl en tussen de 3 en 12 mijl, hetgeen met zich zou kunnen meebrengen dat bepaalde vaartuigen die boven een zeker PK gaan, niet meer binnen de 3 mijl maar wel tussen de 3 en 12 mijl zullen mogen gaan vissen.

De onderhandelingen worden binnenkort voortgezet maar nu reeds kan worden gezegd dat de regeling zal starten op 15 oktober voor wat het gebied Duinkerke betreft en vanaf 15 november voor het gebied meer Zuidwaarts gelegen.

Het einde van de campagne is voorzien, zoals gewoonlijk, tegen 15 maart, met dien verstande dat,

mocht een verlenging noodzakelijk zijn, deze overwogen kan worden.

De leden worden verder ingelicht over de gang van zaken.

De gevraagde vergunningen — een 0-tal — werden inmiddels op het secretariaat van de Rederscentrale ingediend en ook aan de bevoegde overheid overgemaakt.

Wij menen tenslotte dat het gepast is onze overheidsdiensten die in het huidige stadium in de onderhandelingen betrokken werden, t.w. de Hoofdwaterschout, de Zeevisserijdienst en het Rijksstation, onze erkentelijkheid uit te drukken voor de verleende medewerking.

JANUSKOP

Wat is dat nu met het ministerie van landbouw? Sinds jaren werkt een afdeling van landbouw, onder de mooie naam van zeevisserij-dienst, te Oostende samen met reders en met redersverenigingen.

De zeevisserijdienst tracht de gebroken potten te lijmen. Ze krijgt jaarlijks de boekhouding van bijna alle reders. Ze is de motor voor de opvangregeling, de schakel tussen het bedrijf en de EEG, enz. Meer en meer is de zeevisserijdienst uitgegroeid van een mysterieus onbekend en onbemind staatslichaam tot een intens meelevend organisme, dat de visserij zowel raadpleegt als voorlicht en zodoende een van de weinige structuren is geworden, waarvan het bestaansrecht vaststaat en de gedecentraliseerde zelfstandigheid met de dag noodzakelijker wordt.

In Brussel kan men vergeten zijn welke pelgrimstocht de mensen van de zeevisserijdienst te Oostende hebben ondernomen om het scheurtje aan de Oostkust en de breuk te Oostende ongedaan te maken en iedereen opnieuw te verenigen in één rederscentrale-opvangregeling, maar in visserijmiddens zijn die inspanningen NIET vergeten en hebben de mensen van de zeevisserijdienst meer en meer aan prestige gewonnen.

Dat ze vandaag door hun minister de kop worden afgekapt, is niet alleen onduldbaar bloederig, maar tevens een beslissing die aan een januskop moet ontsproten zijn, die de vrucht is van een hoofd met twee aangezichten, van een onoprecht man, naar de bewoordingen van het woordenboek. Janus met het dubbele voorhoofd, het was ooit zowel het symbool van eergerijlike onoprechtheid als van staatkundige wijsheid of geslepenheid.

Of heeft de minister van landbouw zijn ambtenaars het leven willen sparen met hen buiten de beslissing over de kwota te houden?

Het ware in elk geval normaal geweest dat de minister zijn eigen mensen zou opgedragen hebben contact te nemen met de reders, desnoods met Unie en rederscentrale, desgewenst met West- en Oostkust, om te tasten, vast te stellen en te weten hoe het bedrijf op de beperking der vangsten zal reageren. De minister is echter NIET normaal gebleken, want hij heeft de aanvraag niet bij zijn eigen mensen gedaan, maar integendeel opgedragen aan de bedrijfsraad, die van economische zaken afhangt, wie ik niet naar het leven sta, maar waarvan weinigen het bestaan kennen en waarvan niemand de noodzakelijkheid weet.

Ik begrijp dat de minister veel miserie heeft met zijn boeren, maar de minister moet begrijpen dat hij nog veel meer miserie kan krijgen met de vissers.

Wazige ministeriële verklaringen, en nog veel minder een diktaat van een onbekende en onbeminde bedrijfsraad, helpen de reders NIET, die wél toelating krijgen van verkeerswezen om schepen van 20 miljoen fr in de vaart te brengen maar tegelijkertijd het verbod krijgen om met die schepen vis te vangen!

Natuurlijk is het probleem internationaal, natuurlijk is België klein en onmondig qua visserij, natuurlijk is het een noodmaatregel die 7 magere jaren in het vooruitzicht stelt maar noodzakelijk is om daarna 7 vette jaren te krijgen, maar het is niet de bedrijfsraad die ons zal helpen om de magere jaren door te komen.

Welke muziek België ook zal spelen in het internationaal concert, het moet minstens georkestreerd zijn in nationaal verband en daarvoor is alleen de zeevisserijdienst bij machte, die vandaag een povere 18 miljoen krijgt om onze visserij te herstructureren maar er morgen 180 miljoen zal nodig hebben om de tong- en scholvangers verder te helpen. Of twijfelt er iemand aan dat de territoriale uitbreiding van IJsland een veel kleinere weerslag heeft dan de jaarlijks strengere wordende vangstbeperkingen waaraan de middenslag zal onderworpen worden?

Ik geloof niet dat het domheid of onachtzaamheid was. Het is een janus-streek.

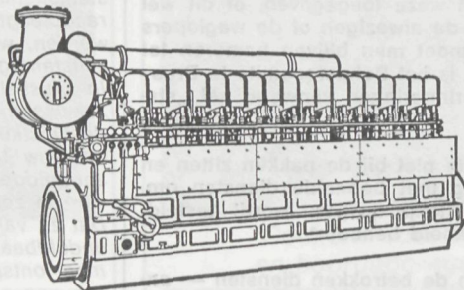
HORATIUS

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

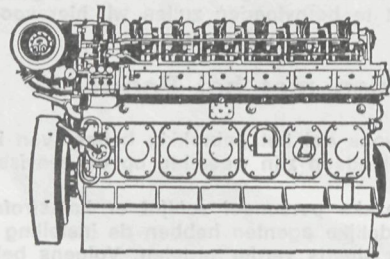
F240



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.

IJSLAND LEEFT MET EEN INFLATIE VAN 43 PROCENT

Het land met de grootste inflatie-groei voert is IJsland : 43 procent ! Verleden jaar bedroeg het percentage nog 30. In de jaren na de oorlog 10 tot 15 procent. In IJsland is men de inflatie dus gewoon. Hoe men er mee leeft, kan men moeilijk verklaren, maar het lukt. De h. Kristian Hallgrímson, economisch adviseur van de Centrale Bank van IJsland, verklaarde aan een reporter van het (Nederlandse) «Economisch Dagblad» dat men er in IJsland wel wat tegen doet — de bekende manier van werken : bevrozing van lonen, invoerbepalingen, devaluaties — maar prioriteit schijnt het probleem niet te hebben. De allereerste aandacht gaat naar volledige tewerkstelling en eigen huizenbezit. De regering van dit door 207.000 zielen bewoond land heeft er altijd voor gezorgd de nadelige gevolgen van de inflatie voor de bevolking te verzachten.

Niet alleen de lonen, ook de uitkering van de sociale verzekeringen en de pensioenen zijn in IJsland sinds de jaren veertig gekoppeld aan een indexcijfer ! Daarvoor is veel geld nodig. De regering puurt het, als er een tekort is uit belastingsverhoging en devaluaties...

In IJsland wordt bijna alles ingevoerd. Alleen vis, een onbeduidend aantal schapen en de sterk gesubsidieerde zuivelproducten, zijn niet geïmporteerd. Het overige wordt in het buitenland aangekocht en aan

de bevolking tegen hoge prijzen verkocht. Een doodgewone broek kost in Reykjavik 1.500 fr, een langspeelplaat 400 fr ! Per hoofd van de bevolking worden nergens ter wereld meer boeken uitgegeven, meer frisdranken gedronken, dan in IJsland. Jonge paartjes steken zichzelf, familie en vrienden zwaar in de schulden om een huis met vier kamers te kopen (1,5 miljoen B. fr). De hypotheek bedragen echter een vast bedrag. Hun loon gaat elk jaar een flink stuk de hoogte in, de hypotheek niet. De beste manier om de geldontwaarding tegen te gaan, is voor de IJslander dus schulden te maken...

Het is dan ook niet te verwonderen dat IJsland de verdere uitbreiding van zijn territoriale wateren beoogt.

Het is praktisch zijn enige bron van inkomen. De geweldige achteruitgang van de vangsten nopen het nemen van maatregelen, die een aangroei van de visstand beogen.

Wanneer IJslandse vissersvaartuigen hier hun vis verkopen, dan is het ook niet te verwonderen dat de bemanning een groot deel van zijn loon besteedt aan aankopen voor het huisgezin, daar alles ginds veel duurder kost.

Onze mensen daarentegen beleven een sociale welstand zonder voorgaande. Het is maar met te reizen naar het buitenland dat men dit best kan begrijpen.

WORDT UITBATING VAN DE VISMIJNKANTIELEN VERBROKEN ?

Tijdens de jongste vergadering van de raadsleden met gesloten deuren, pakte de schepen, die de «betwiste zaken» in zijn bevoegdheid heeft, met een bijzonder punt bij hoogdringendheid uit.

Inderdaad, het blijkt dat de uitbater van de vismijnkantien in het krijt staat bij de stadskas uit hoofde van achterstallige pacht. Naar verluidt draait alles thans nog rond een bedrag van om en rond de 200.000 frank.

Blijft verdere betaling nog uit, dan zou deze schuld vrij spoedig kunnen stijgen tot een half miljoen frank.

In dergelijke omstandigheden wenst de Stad zich veil te stellen, door een gerechtelijke procedure in te leiden.

Gaan we in deze voorwaarden naar een faillissement, of komt het in extremis tot een minnelijke schikking ? De vraag blijft open.

Het blijkt inmiddels dat de uitbater van de vismijnkantien een jurist onder de arm heeft genomen, om zijn rechten te verdedigen. De uitbater voert immers aan, dat hij een bijzonder hoge pacht betaalt — méér dan één miljoen per jaar — maar dat anderzijds door de stad oogluikend geduld wordt dat in het havengebied aan uitbating van privé-klubs gedaan wordt en méér nog : dat in verscheidene pakhuizen geestrijke dranken verkocht worden, wat ongetwijfeld een uitgesproken vorm van oneerlijke concurrentie is.

Men zal zich trouwens herinneren dat nopens deze aangelegenheid een uitvoerige brief werd geschreven door het Oostends Horecabestuur

naar de Heer Prokureur des Konings en dat als gevolg hiervan een uitgebreid onderzoek werd ingesteld.

Men mag zich derhalve aan een scherpe juridische strijd verwachten. De vraag is : komt het tot een vroegtijdige stopzetting van de uitbating van de vismijnkantien en zal men zo maar in een handomdraai iemand of een firma vinden, die bereid is méér dan één miljoen frank neer te tellen, daar waar men bij voorbaat weet dat het een verliespost van grote allures betreft.

Anderzijds is het een feit dat de concessie voor de verkoop van dranken en het uitbaten van een restaurant, uitsluitend aan de uitbater toebehoort en het niet openstaat op luikend de verkoop van geestrijke drankhuizen in pakhuizen door vishandelaars, die daarvoor noch toelating noch openingstaks betalen, toe te laten.

Hetzelfde geldt voor de H. Baelskaal. De uitbater heeft een concessie van een miljoen frank per jaar. Toen hij die pacht afsloot stond of moest er in de concessie staan, dat het in het ganse havengebied verboden was geestrijke dranken te verkopen, wat niet het geval was.

Dat de huidige uitbater daardoor fel benadeeld wordt, is begrijpelijk en we verstaan zelfs niet waarom hij zelf de stad voor die onwettelijkheden voor de rechtbank niet heeft gedaagd.

Alles hangt af van wat natuurlijk de pachtbrief behelst. De klachten van Horeca tegen de onwettelijke drankverkoppen op de H. Baelskaal, is een afzonderlijke aangelegenheid, welke nochtans zijn gewicht in de weegschaal kan doen werpen.

Bescherming van de zeefauna en mosselencultuur ?

Wij ontvingen van het gemeentebestuur van Knokke-Heist hiernavolgende persnota. We begrijpen niet wat dit bestuur daarmee beoogt, temeer dat ze geen besluit neemt noch voorstelt. Zolang de mosselen aan onze strandhoofden en de palen van onze staketsels niet door olie geteisterd worden, zijn ze van de hoogste kwaliteit. Het volstaat de Zeemachtbasis van Nieuwpoort te bezoeken om er zich een idee van te vormen. Prachtige mosselen, waarvan de lui van de Zeemacht best profiteren.

De mededeling van het gemeentebestuur luidt :

« Het is algemeen bekend dat » mosselen een zeer grote hoeveelheid water filteren en aldus aanzienlijk bijdragen tot het zuiveren der zeewater. Men beweert zelfs » dat een bepaalde zwemkom in een » instelling langsheen onze Belgische kust werk met zeewater, welke gefilterd wordt door een mosselbed.

» Regelmatig wordt echter vastgesteld dat schippers, meestal van » Nederlandse afkomst, met platte » schuiten aan onze strandhoofden » aanleggen en er het mosselzaad in » zeer grote hoeveelheden uitscheppen. In dit verband schreef burgemeester Desutter naar de heer » ingenieur directeur Simoen van » het Ministerie van Openbare Werken. Bestuur der Waterwegen, met » de vraag of het trekken van mosselzaad niet zou kunnen verboden » worden, zoals dit thans reeds het » geval is voor een strandhoofd » gelegen aan de Lekkerbek, waar » wel zeefauna als zee flora beschermd worden en alle aantasting of beschadiging kan bestraft » worden. In zijn uitvoerig antwoord deelt ir. dir. Simoen mede » dat het trekken van mosselen en » mosselzaad op de strandhoofden » en andere kunstwerken langs on-

» ze kust wettelijk geregeld is door » de wet van 1901 : het K.B. van » besluit.

1951 en een jaarlijks ministerieel besluit. » Hieruit blijkt dat geen mosselzaad noch mosselen mogen getrokken worden behalve mits vergunning te vragen bij het Ministerie van Openbare Werken, Dienst der Kust te Oostende.

» Vergunningen worden enkel gegeven aan mosselkwekers of mosselvisserij van beroep, dit voor een » max. periode van 1.10 tot 31 april. » Dit enkel voor bepaalde zones. » Verscheidene instanties waaronder der de politie en rijkswacht, zee-kommissarissen en beambten van » Bruggen en Wegen, zijn bevoegd » te verbaliseren in geval van overtreding.

» Dit betekent niet dat een vergunning willekeurig kan geweigerd worden. Immers de wetgeving reglementeert de mosseltrekking, » maar beschermt tevens de Belgische mosselkweek, zodat een regelmatige weigering ongetwijfeld zou » stuiten op eenparig verzet vanwege de commissie van zeevis en » mosselteelt, bestuur der zeevisserij.

» In het jaar 73-74 werden geen » vergunningen gegeven voor onze strandhoofden en er zijn nog geen » aanvragen voor vergunningen 74- » 75, zodat onze mosselen normaal » hun natuurlijk werk zullen kunnen verrichten en aldus als goedkope maar efficiënte zuiveringsmachine zullen bijdragen tot het » zuiver houden van ons zeewater. » Vermelden wij nog dat het Ministerie van Nationale Opvoeding » en Nederlandse Cultuur, Dienst Wetenschappelijk onderzoek, een » studie wijdt aan de aanwas ter strandhoofd nr 10 bij de Lekkerbek. »

Tot daar deze mededeling.

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)

De Bedrijfsraad stemt : JA De Oostkustvisserij zegt : NEE !

MIJNHEER VANDENBERGHE

In «Het Visserijblad» van 27 september schrijft u — wellicht met spijt in het hart — akkoord te zijn met de bespreking van Tong en Schol, zoals die op de bedrijfsraad te Oostende werd ter stemming gelegd. Het is duidelijk dat de ambtenarij u heeft weten te overtuigen, want u gebruikt juist dezelfde argumenten als op die fameuze bedrijfsraad werden gebruikt.

Het is uw volste recht de wetenschap te geloven (die weinig weet over de vis maar veel vermoedt) en te schrijven dat het beter is NU te bloeden i.p.v. MORGEN te moeten sterven. Maar u noch uw ambtenarij kunnen ons overtuigen dat de voorgestelde kwota voor ons aanvaardbaar zijn, terwijl niemand iets voorstelt om onze leefbaarheid te verzekeren, en het zal zeker niet de bedrijfsraad zijn die het middel zal zoeken om onze visserij rendabel te houden in een periode waarin het ons verboden wordt om tong en schol te vangen

DIE BEDRIJFSRAAD IS EEN GROTE KLUCHT

Wie moest er stemmen over de toekomst van de Zeebrugse visserij? (Noordzeetong wordt hoofdzakelijk door Zeebruggenaars gevangen). Twee ambtenaars, twee syndikalisten, en de voorzitter van de rederscentrale. De rest van de aanwezigen had geen stemrecht. Dat die ambtenaars hun minister willen helpen en het voorstel goedstemmen is nog te begrijpen. Dat de syndikalisten tegen stemden was een verrassing, maar dat is normaal als ze het loon van hun vissers willen verdedigen. De stemming was dus 2-2. En dan heeft de voorzitter van de rederscentrale ook «ja» gestemd zonder dat hij daartoe gemachtigd was door zijn leden, zonder dat hij daarvoor een vergadering had bijeengeroepen en geraadpleegd, en dit terwijl de

aanwezige reders, die op de vergadering waren toegelaten om hun voorzitter raad te geven en bij te staan, TEGEN het voorstel waren. Ofwel vaagt de voorzitter zijn... aan zijn leden, ofwel denkt hij gemachtigd te zijn te beslissen wat er met Zeebrugge zal gebeuren. Hij maakte er dus een 3-2 van. En wij, reders zaten er bij als onnozeelaars.

Wat voor een klucht is die bedrijfsraad eigenlijk? Ze nodigt de reders uit als techniekers, maar houdt geen rekening met het standpunt van de techniekers. We vinden dat de minister geen bedrijfsraad nodig heeft om de mening van de reders te kennen en dat de reders rechtstreeks moeten geraadpleegd worden.

Ik geloof niet dat een 3-2 stemming, waarbij de reders niet betrokken werden, voor de minister kan bindend zijn.

Ik geloof niet dat de Oostkust zich daar zal bij neerleggen.

Een reder van de Oostkust

NOTA DER RED. :

We hebben wel spijt over het voorstel, welke nog geen maatregel is en hebben niet gezegd dat we met het vastgesteld kwantum akkoord gaan. Onze ambtenaars hebben tijdens de internationale besprekingen getracht er het maximum uit te halen. Voor België komt het er hier op neer, dat het voorgesteld kwantum weliswaar hoger zou moeten zijn, maar wat zegt men dan van Holland, die zijn tongenaanvoer van 40 th. zal moeten verminderen. Het is voor een 3-tal jaren een noodzakelijk kwaad. Aan de regering het bedrijf zo te steunen, dat het ondertussen leefbaar kan gehouden worden.

Tien jaar geleden werd daartoe een commissie samengesteld bestaande uit de vertegenwoordigers van het bedrijf en de syndikalisten onder voorzitterschap van de huidige secretaris-generaal Van de Moortel bijgestaan door de ambtenaars. Aan het bedrijf NU al te

vragen deze commissie van het vijfjarenplan, zoals men die noemde, bijeen te roepen om de moeilijkheden welke zich straks zullen voordoen, ook voor platvis en kabeljauw, te trachten te overbruggen.

Onze regering moet dus voorlopig maar een advies uitbrengen. In de veronderstelling dat zij zich niet onderwerpt aan een internationale beslissing, dan kunnen de andere landen, die er zich wel aan onderwerpen, ons nog voor groter moeilijkheden doen komen te staan.

Met de huidige maatregel verliezen we geen enkel gewichtsverlies in het Kanaal van Bristol noch op de W. Ierse Zee. Alleen in de Noordzee zou een vangstverlies een feit zijn.

Het volstaat dat landen als Ierland en Engeland ons verbieden daar nog te vissen met onze historische rechten omdat we weigeren het akkoord te tekenen.

En waar zijn we dan?

Dat vooraleer de overheid een voorstel kan uitwerken, de beroepsmiddelen zelf de zaak nuchter onder mekaar dienen te bespreken, is een feit.

Dat ze hun gezamenlijke (?) visie moeten voorleggen, ook akkoord. Maar zal dat de gezonde visie zijn, wetende hoevelen elk het zaakje van eigen kant bekijken?

We zijn veeleer te vinden om vertrouwen te schenken aan onze vertegenwoordigers van Landbouw maar terzelfdertijd voorstander onze problemen die er uit voortvloeien voor te leggen aan de bevoegde Overheid en er dan uit te halen wat kan.

Het is aan ons niet te oordelen of het inroepen van de Bedrijfsraad goed is. Maar als de bedrijfsmensen moeten wakker geschud, wie moet het dan nog doen, gezien de verdeeldheid in het bedrijf zelf?

P.V.

HINDEREND WRAK

Het gewezen Nieuwpoorts vissersvaartuig N.276, dat volledig lek is en bij iedere hoogwaterstand onder de waterlijn verdwijnt, kreeg als bestemming de Kuisbank in afwachting van de definitieve beslissing van hogerhand om de N.276 te slopen.

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

REUZENNET OPGEVIST !

De franse treiler «Triton» heeft binst zijn laatste reis in de Ierse Zee een niet alledaagse vangst verwezenlijkt. Bij het binnenhalen van het net stelde men vast dat een vreemd net vastgenesteld zat aan het eigen vistuig. Het is slechts na een halve nacht arbeid dat de bemanning van de «Triton» er in slaagde hun eigen net vrij te maken. Eveneens aan boord gehaald, stelde men vast met een reuzennet te doen te hebben met een opening van niet minder dan... 800 meter! Het is het type net gebruikt door de russische moederscheppen.

Bij het ontschepen in de haven Loctudy had men een bijzondere kraan nodig om het net van boord te hijsen. Het net bevindt zich nu op de kade waar het vanwege zijn onnatuurlijke grote afmetingen veel bekijks heeft. Een net met 'n opening van 800 meter is praktisch niet voorstelbaar. In ieder geval pakken de russen het op een zeer grote manier aan. Van overbevising gesproken!

VERMINDERDE AANVOER IN DE FRANSE HAVENS

In de grote franse vissershavens, Lorient, Boulogne, Concarneau, en andere heeft men een verminderde gemiddelde visaanvoer per varende eenheid vastgesteld. Dit verontrust in zekere mate de betrokken kringen omdat voor sommige vaartuigen de vermindering tamelijk groot was.

Niettegenstaande de prijzen ruim vast bleven, kan dit toch de verminderde aanvoer niet compenseren, zodat men zich werkelijk begint af te vragen of dit niet het gevolg is van overbevising van de visstapel en of men inderdaad niet dringend aan een beperkende vangstregeling toe is.

VERDUBBELING VAN DE KAPACITEIT VAN DE SLIP VAN LORIENT

Men zat te Lorient ook niet welnie in de slip-wa miserie. Sinds 1929 was niets veranderd aan de installatie zodat de installatie niet meer beantwoordde aan de eisen van een moderne vissersvloot. Men heeft zich dan ook vernieuwd gezien de bestaande slip praktisch volledig om te bouwen zodanig dat de capaciteit nu verdubbeld werd en van 650 ton tot 1300 verhoogde. Ook het ophaalritme werd verhoogd en bedraagt nu het driedubbel van vooreen. Niettegenstaande de werken nog niet volledig af zijn, werd de slip toch reeds in gebruik genomen met a's eerste proefronijn de «Jeanne-d'Arc», een treiler van 700 Ton.

NAAR BILATERALE VISSERIJOVEREENKOMST VOOR DE 200 MIJLENZONE ?

De heer Thibaudau, directeur der visserijdienst in Frankrijk heeft er vorige week op gewezen, dat het instellen van een economische of zelfs territoriale zone van 200 mijlen niet meer uit de weg kan gegaan worden en dat het voor de visserij dus van enorm belang is te weten of men bilaterale overeenkomsten zou kunnen sluiten met de oeverlanden ten voordele van de nationale visserij. De heer Thibaudau deelde eveneens mede, dat de landen van de Europese Economische Gemeenschap zich in de herfst terug zullen beraden om te trachten een gemeenschappelijke positie te bepalen op de tweede sessie van de conferentie op het zeerecht die zal gehouden worden in Genève einde maart en april 1975.

Nu Noorwegen reeds zijn inzicht

heeft laten kennen om zijn territoriale wateren uit te breiden tot 50 mijl, hetgeen dan toch ook een eenzijdige beslissing zou zijn, zal dit terug een grote weerslag hebben op de traditionele visserijen van landen zoals Frankrijk, Engeland, Duitsland, Rusland om maar de voornaamste te noemen. De reders die Noorwegen zogezegd noopt tot deze unilaterale beslissing is de bescherming van de visstapel. We menen dat er minder drastische middelen bestaan om tot een bescherming te komen en daarbij zien we niet zelden, dat de overstaat die hoog oploopt met deze bescherming, dan zelf maar een onverantwoorde nationale visserij toelaat. In ieder geval staat de visserij voor een op zijn minst gezegd, onzekere toekomst.

BIJEENKOMST RAAD VAN BEHEER VAN DE REDERSCENTRALE VZWO

Heden vrijdag 4 oktober komt op verzoek van de afdeling Oostkust de Raad van de Beroepsvereniging bijeen.

Benevens een aantal punten aan de orde gebracht door de Oostkust, worden nog verschillende andere belangrijke punten besproken. De lijvige dagorde ziet er overigens als volgt uit:

Herenigingsonderhandelingen op beroepsvlak; Gemeenschappelijke projecten; Verzekering tegen oorlogsrisico's (VOZOR); Teruggave op mazout; Problemen in verband met zeevaartinspectie; Sprot- en ijle haringcampagne in Franse territoriale wateren, seizoen 1974-75; Tong- en scholquota; Vislosserskwestie te Oostende, Allerlei.

Wij komen op de standpunten daaromtrent volgende week terug.

WIJLEN LUCIEN DECROP, MEDESTICHTER

25 jaar W.E.F.C.

Het was in de jaren 1947-48 dat vier vooraanstaanden uit de internationale visserijwereld, het plan opvatten de visserijproblemen meer internationaal aan te pakken. Deze ondernemende pioniers waren de Nederlander Kiewiet de Jonge, de Brit Croft Baker, de Fransman Sarraz Bournet en onze landgenoot en welbekende wijlen Lucien Decrop, de toenmalige voorzitters der reders beroepsverenigingen der genoemde landen.

Hun streven leidde naar de geboorte van de West European Fishery Conference, de internationale vereniging der nationale beroepsverenigingen der reders uit de westeuropese visserijlanden.

De eerste werkvergadering ging door te Parijs op 22 en 23 september 1949. Ze werd bijgewoond door vertegenwoordigers der redersverenigingen uit België, Denemarken, Frankrijk, Groot-Brittannië, Nederland, Noorwegen en Zweden.

Geleidelijk sloten ook de meeste andere westeuropese landen aan zodat thans, benevens de reeds genoemde, ook nog de Duitse, Spaanse, Portugese, Schotse en Ierse nationale redersberoepsverenigingen lid zijn van deze belangrijke internationale bedrijfsorganisatie.

De groter wordende noodzaak aan internationaal overleg en de bewustwording van een breder economisch denken, los van de nationale grenzen lag aan de basis van de confrontatie van ideeën tussen de privé-beroepsorganisaties. Een beslissende stoot gaf de Overbessing Conventie van Londen 1946 die de bedrijfsmensen als het ware duidelijk maakte dat problemen met een internationaal karakter slechts in gemeen overleg gunstig kunnen worden opgelost.

Thans, we schrijven 1974, is de W.E.F.C. uitgegroeid tot een volwaardige en belangrijke internationale redersberoepsorganisatie die haar woord meepraat in internationale organisaties over de gehele wereld waar visserijangelegen in de breedste zin van het woord worden behandeld; zowel op bedrijfs-economisch, als op sociaal als op het technische vlak.

Waar mogelijk worden gemeenschappelijke standpunten ingenomen en verdedigd bij de betreffende organisaties of instellingen. Gezien de verschillende structuren der vissersvloten in de onderscheiden lidstaten is een gemeenschappelijke zienswijze niet steeds mogelijk: in dergelijke gevallen worden de hoeken en geschilpunten dan zoveel mogelijk afgerond.

De standpunten van het (internationaal) visserijbedrijf worden dan via het W.E.F.C.-sekretariaat overgemaakt aan de bevoegde instanties ofwel via de secretariaten van de nationale beroepsverenigingen aan de respectievelijke regeringen.

Het secretariaat van de W.E.F.C. wordt sedert de oprichting waargenomen door de staf van de Nederlandse redersvereniging. Het voorzitterschap daarentegen is niet per-

manent maar wordt waargenomen door de voorzitter van het land die de jaarvergadering organiseert. Zoals bekend grijpt de algemene jaarvergadering afwisselend plaats in 'n stad van een der lidstaten, zodat alle leden-staten hun beurt krijgen de aangesloten beroepsverenigingen de visserijproblemen met internationaal karakter in hun land onderling te laten behandelen. Boven dien bestaan in de schoot van de W.E.F.C. werkgroepen die afzonderlijk specifieke problemen bestuderen, zoals bv. i.v.m. de visserijgrenzen, exploitatie der zeeën, (olie- en zandwinning), zeevaartroutes, enz.....

Belangrijk actief

Het lag voor de hand dat de 25e jaarvergadering die te Stockholm op 10 en 11 september i.l., dit jaar doorging, in het teken stond van het zilveren jubileum.

De feeststemming werd evenwel overschaduwd door de talrijke en imposante problemen waarmede het zeevisserijbedrijf thans wordt geconfronteerd. Een van de meest belangrijke aangelegenheden waarover de redersvertegenwoordigers uit Denemarken, Engeland, Frankrijk, West-Duitsland, Nederland, Noorwegen, Schotland, Ierland, Spanje, Zweden en België zich bogen, was natuurlijk de conferentie van Caracas, en dan meer bepaald de visserijlimieten die daar ter sprake komen. Ook de quotaregelingen ter bescherming van de visstocks waaraan blijkbaar niet meer te ontsnappen zal vallen, werd uitvoerig behandeld. Niet minder aandacht ging naar de toenemende exploratie en exploitatie van de Noordzee en belendende waters (oliewinning, zandontginning, kerncentrales, vaartroutes, e.d.m.).

De zienswijzen der redersorganisaties omtrent al deze problemen zullen worden uitgewerkt en de nationale overheden zullen van een en ander worden ingelicht teneinde het redersbelang te helpen verdedigen.

Het is een feit dat de activiteiten van, de rol en de invloed die de W.E.F.C. speelt onvoldoende gekend zijn. Het feit alleen reeds dat minstens eens per jaar de redersverenigingen uit de meeste westeuropese visserijlanden elkaar ontmoeten gegevens uitwisselen en problemen bespreken, is op zichzelf reeds belangrijk. Wanneer bovendien dan nog gemeenschappelijke redersstandpunten worden bereikt en overgemaakt daar waar het moet, dan is het nut en de rol van een dergelijke organisatie uiterst gewichtig. In het verleden heeft de W.E.F.C. aldus een belangrijke rol gespeeld in de Noordzeeconventie van 1946 en in de N-O Atlantische Visserijconventie die eerstgenoemde conventie in 1959 verving. Verder onthouden we de rol gespeeld in harmonisatie van loonsvoorwaarden, arbeidsomstandigheden, veiligheidsnormen en sociale voorwaarden en arbeidscondities aan boord van vissersvaartuigen.

Onschatbaar is ook de rol inzake de visserijlimieten, probleem dat thans het voorwerp van alle gesprekken uitmaakt en dat aan de

visserij op wereldvlak een beslissende wending zal geven.

De W.E.F.C. houdt zich ook intens bezig met de harmonisatie van de exploitatiekosten en de marktvoorwaarden: een belangrijk resultaat ervan is ongetwijfeld de afspraak tussen de aangesloten om elkanders minimumprijzenstelsels te respecteren wanneer een vaartuig van een lidstaat zijn vangst verkoopt in een haven van een ander lidstaat.

Een zo kunnen we verder gaan, omdat alle redersproblemen met internationaal karakter er natuurlijk worden behandeld zoals op nationaal vlak de redersproblemen in de schoot van de nationale redersverenigingen aan de orde komen.

Er is echter nog meer. Door het bestendig contact en door de relaties die de secretariaten der nationale beroepsverenigingen met elkaar onderhouden, groeien deze organisaties steeds dichter naar elkaar toe, wordt een berg aan interessante gegevens gewonnen die steeds van pas komen en worden de aangesloten leden geholpen wanneer ze moeilijkheden ondervinden wanneer ze hun vangsten in de „vreemde” verkopen of met een of ander probleem aldaar worden geconfronteerd. Zo bv. werden twee onzer vissersvaartuigen, zeer onlangs nog, tegen ieders verwachting in, vrijgesproken ondanks overtreding van de Ierse wetgeving inzake visserijlimieten en zulks dank zij de tussenkomst van de Rederscentrale bij haar Ierse relaties. Het ligt voor de hand dat een dergelijke vrijspreek geen tweede keer zal voorvallen, maar intussen kwamen betrokken reders er met de schrik van af want een zware geldboete en verbeurdverklaring van vis en vistuig ging hun boven het hoofd — om niet van het tijdsverlies te spreken — en meteen ook zijn de andere reders gewaarschuwd zonder dat iemand er schade heeft onder geleden. Betrokken reders hebben trouwens hun erkentelijkheid t. o.v. de Rederscentrale hieromtrent uitgedrukt.

Wij hebben gemeend, naar aanleiding van het 25-jarig bestaan hiervan gebruik te maken om de W.E.F.C. en haar werkzaamheden in het daglicht te stellen, nu vooral meer dan ooit visserijproblemen internationaal worden behandeld en de vrijheid van de zee — en dus van de reder — nog slechts een ijdel woord schijnt te worden.

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

DE AANVOER EN DE KWOTERING VAN HARING

Wij lezen in de IJmuider Courant van Zaterdag:

Enkele grote kotters die in span naar haring hadden gevist zijn omgeschakeld op kabeljauw en wijting voor de kust. De haring had geen interesse getoond. Maar de beide andere vissoorten waren even gewild. Dat ondervonden de kleinere eenheden, die met heel wat minder vis verschenen, maar door de hoge prijzen toch niet onvoldoende hebben gewerkt.

De IJslandse makreel werd zeer matig van de hand gedaan. De inkopers waren namelijk niet zo happig op deze aanvoer omdat de makreel lange tijd in het water had gelegen en bovendien harde en zachte makreel door elkaar lagen. Daarbij kwam, dat de importeurs prachtige makreel aanboden afkomstig uit Engeland en Ierland.

Met grote belangstelling werd van de week in de hallen kennis genomen van het voornemen van de Noorse regering om het vissteritorium uit te breiden, van 12 tot 50 mijl uit haar kust, met in het achterhoofd nog een latere uitbreiding tot 200 mijl. Wanneer deze maatregel wordt doorgevoerd, zal dit onoverzienbare gevolgen hebben voor de Nederlandse schepen die in de verre noord vissen.

De kwotering van de haringvangsten voor de verschillende landen rond de Noordzee komt in een serieus stadium. Deze week werd bekend dat er nog veertien dagen doorgaan kan worden op de oude voet, maar dat daarna alleen nog maar haring verpakt mag worden binnengebracht. Hoe er verpakt mag worden is niet erg duidelijk geworden. Of dit in premiekistjes, plastic bakken, in zogenaamde noorse kisten of ander materiaal moet worden binnengebracht zal de tijd leren.

Ook wie er aan de haringvisserij deel zal mogen nemen is nog niet uit de verf gekomen. Men moet tot een strenge afbakening van taken komen. Bij een eenmaal gedane keus is het moeilijk van de haring naar de platvisserij over te stappen of andersom. De rondvisserij blijft dan het enige alternatief. Tot daar de IJmuider Courant.

Uit dien hoofde zien we eens te meer tot wat het vaststellen van beperkte kwota zal leiden.

Zoals we reeds vroeger meldden, zijn we geen voorstander van dit stelsel en zijn en blijven we van oordeel dat men veel beter gedurende bepaalde perioden van het jaar, bepaalde visgronden verbieden en voor wat de 12-mijlgrens betreft, deze voor alle vaartuigen van meer dan 50 Br. Ton te verbieden.

Zo handelend zou elkeen zich daarna kunnen schikken en zou zoals nu het geval zal zijn, bij een slecht jaar, men in volle bedrijvigheid de visserij niet moeten stoppen om op een ander visgrond met ander tuig en op andere vissoorten te gaan vissen.

De administratie zoekt hier ons inziens op internationaal vlak de maatregelen veel ingewikkelder te maken, dan nodig en nuttig. De toekomst zal zulks uitwijzen.

P.V.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een week waarin een aanvoer genoteerd werd van rond de 9500 B vis en 9000 kg tong. Vrijdag ook een 2800 kg kreeftjes. De visprijzen waren voor sommige soorten erg hoog, voor andere soorten echter ook onverwacht laag. Zo bvb voor de kleinere tongsoorten waarvoor de uitvoer slechts belangstelling toonde aan een goeie 70 fr het kg. Nederland speelde hier parten met een aanvoer van tong die nogal ruim

bleek. De gulvissers hebben het niet zo slecht gedaan en kregen zelfs hoge prijzen. Kabeljauw was niet al te duur al werd er wel tot 45 fr het kg betaald. Rekening houdend met de weersomstandigheden had het duurder kunnen zijn. Vooral haai leg de prijs ook aan de matige kant. De aanvoer ervan was redelijk ruim terwijl anderzijds ook de invoer wel zijn invloed zal hebben laten gelden. Voor grote wijting werd een nozal hoge prijs betaald, mooie kleine wijting was evenmin goedkoop. Van IJsland kregen de meeste soorten maandag betere prijzen dan dinsdag. De rode zeebaars, vooral maandag in grote hoeveelheid op de markt, hield goed zijn prijs en bleef boven de 20 fr noteren. De topprijs was hier deze week 25,70 fr. Leng, vooral de blauwe leng, was dinsdag duidelijk goedkoper en kreeg tenslotte nog 36 fr tegen 43 fr maandag. De garnaalvissers kenden, ondanks de slechte weersomstandigheden nog een redelijk gunstige week.

middelste vangst gestegen is tot 151 kg. De gemiddelde prijs lag rond de 55 fr. De totale opbrengst van de garnaal bedroeg deze week 313.703 fr.

Ook een eerste spanvisser bij de kustvissers. De O.116-O.142 zijn deze week in gang geschoten en hebben het er slecht van afgebracht. Er werd elke dag verkocht terwijl de vangst redelijk duur van de hand ging. Een bemoedigend begin alleszins.

RODE ZEEBAARS EN KOOLVIS VAN IJSLAND

Dat waren inderdaad veruit de meest gebrachte vissoorten van IJsland. Verder ook nog leng, kabeljauw, gul en schelvis maar dan in veel mindere mate. Schotse schol en hondstong waren eveneens erg schaars. Heilbot en staart vormden ook deze keer geen uitzondering op de voorgaande keren en bleven weinig te zien. De prijzen waren voor bijna alle soorten redelijk goed. Een minder hoog gemiddelde prijs dan verleden week. Dit dan door de grote aanvoer van rode zeebaars waardoor de prijs van deze vissoort ging dalen en verder ook de grote aanvoer van koolvis waarvoor toch nog tussen 870 en 1160 fr per ben betaald werd. De uitvoer had vooral belangstelling voor de grote sortering en betaalde dinsdag ook, tot 1160 fr de ben. Blauwe leng varieerde tussen 2200 en 1800 fr per ben en witte leng zakte van 1750 naar 1570 fr per ben. De resultaten waren voor de meeste schepen wel bevredigend. De hoogste uitslag was voor de O.288 die het tot 1.511.926 fr bracht.

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was opnieuw aan de lage kant. Slechts een 10-tal vaartuigen boden hun vangsten aan, daarvan waren er vijf van de Kreeftenput, twee van het Kanaal en de rest van de Noord. De tongsoorten schommelden tussen de 124 en de 145 fr voor de grotere soorten, de middensoorten van 97 tot 154 fr en de kleinste slag van 73 tot 116 fr het kg. De tarbot en de grietsoorten gingen eveneens vlug van de hand, ze schommelden tussen 74 en 190 fr. n van 56 tot 90 fr het kg. De hoofdbrok werd gevormd door de pladijsaanvoer, deze vissoort vooral gelost van de Noord, bekwaam prijzen die schommelden tussen de 11 en de 27 fr het kg. Aan ronde vis, vooral aan kabeljauw en gulsoorten, was er wel een vrij groot tekort. Daardoor waren vooral de kabeljauwprijzen nog hoog, in vergelijking met de gulsoorten waren de prijzen wel iets lager in afname, van 25 tot 36 fr. De wijtingafname lag volgens sortering tussen de 14 en de 28 fr het kg. De eerder zeldzame roggevissoorten vormden een grote aantrekking met prijzen die schommelden tussen de 21 en de 50 fr het kg. De zeehonden en de zeehaaien werden eveneens vlot afgenomen, deze van het Kanaal echter waren niet in trek. De steenschol en de schotse schol eveneens van het Kanaal, werden afgenomen tussen de 13 en de 47 fr. De kreeftenaanvoer is eveneens afgenomen van de zes kreeftenvangers werden er toch ruim 16.000 kg kreeftjes gelost, de gemiddelde prijs lag rond de 49,50 fr. De 21.300 kg garnalen bekwaamen van 8 tot 130 fr.

VOOR MEER TREKKRACHT

OOSTENDE · DOVER / ZEEVAARTLIJNEN FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten

voor de week van -10-74 tot 12-10-74
Afvaarten uit Oostende naar Dover WesternDocks :

Alle dagen te 07u30 (x), te 10u15 en te 14u45 (x).

Op 12-10-1974 bijkomende afvaart te 15u45.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Alle dagen te 13u00 (x), te 16u50 en te 19u35 (x)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Alle dagen te 01u30 (x), te 10u30 (x) en te 19u30 (x)

Op 6 en 12-10-1974 bijkomende afvaart te 13u30 (x)

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Alle dagen te 01u1-5 (x) en te 05u05 (x)

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Alle dagen te 00u30 (x), te 09u30 (x) en te 15u30 (x)

Op 6 en 12-10-1974 bijkomende afvaart te 18u30 (x)

Afvaarten uit Folkestone :

Alle dagen te 07u45 (x) en te 23u45 (x)
(x) Nemen ook voertuigen

EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

Er werden inderdaad 5893 kg garnaal aangevoerd met de grootste aanvoer van de laatste maanden op vrijdag toen 1750 kg in de markt stonden. De prijzen varieerden tussen 39 en 87 fr het kg. Iets groter wordende vangsten waardoor de ge-

WEER IJSLANDSE TREILER IN OOSTENDSE VISMIJN

Dinsdag krijgen we opnieuw een IJslandse treiler in de Oostendse vismijn. De eenheid « Surtsy » zal in totaal 1.020 manden vis in de markt zetten waaronder 70 kisten vis. De verdere vangst bestaat uit 220 manden kabeljauw, 40 manden koolvis, 420 manden schelvis, 240 manden koolvis, 80 manden leng en 20 manden varia.

HODI STRAALBUIZEN ZALTBOMMEL

tel. 00-31-4180-2654

● Te koop aangeboden : VIS-KOTTER. Lang 25 m., breed 5,60 m. Bouwjaar 1969. Kromhout dieselmotor type 6 FD 240 500 PK. Van de brug af bedienbare winch. Radar, Automatische Pilot Decca. Gekoeld Visruim. Aanvragen : L. Marijs, Schoolstraat 7, Vlissingen, tel. 01184-6193. (7640V)

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)

ZEEKAART DER VLAAMSE BANKEN

In verband met de uitputting van de Zeekaarten der Vlaamse Banken, vestigen we de aandacht der gebruikers er van, dat de oude zeekaarten geldig blijven zolang ze niet door een nieuwe editie werden vervangen. Het volstaat dat een bezitter van een zeekaart «Vlaamse Banken» zijn kaart «up to date» bijwerkt aan de hand van de «Berichten aan Zeevarenden» welke om de 14 dagen verschijnen en in Het Visserijblad opgenomen worden.

De kaart der Vlaamse Banken is te verkrijgen te Oostende in de Noordzee Boekhandel, Vindictive-laan 22 en ter drukkerij van Het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30 Oostende.

ANDERE ZEEKAARTEN

Alle andere zeekaarten zijn op dezelfde adressen verkrijgbaar mits voorafgaande betaling en binnen de 24 uur na bestelling.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

27-9	7	68.570	1.805.210			
30-9	13	295.400	7.597.946			
1-10	10	94.250	2.835.075			
2-10	5	34.960	1.101.315			
	35	493.180	13.339.546			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

25-9	1	234	19.944	85,—	86,—	
27-9	8	1.750	93.836	41,—	79,—	
28-9	8	1.137	54.246	42,—	87,—	
30-9	11	1.602	78.981	39,—	72,—	
1-10	11	1.370	66.696	40,—	62,—	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

26-27-9	5	37.671	1.626.696	43,17	---	---
30-9	6	45.954	1.837.860	39,99	---	---
1-10	2	20.974	898.430	42,83	---	---

KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE

26-27-9	1	2.622	149.810	57,12	---	---
30-9	3	5.847	303.580	51,92	---	---
1-10	2	5.353	253.940	47,43	---	---

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

26-9	1	325	29.859	43,—	130,—	---
27-9	19	5.613	286.556	11,—	112,—	---
30-9	23	7.089	274.138	8,—	90,—	---

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

27-9	4	1.016	35.652	31,—	48,—	
28-9	2	332	15.269	42,—	49,—	
30-9	3	579	17.508	25,—	33,—	
1-10	4	972	24.744	18,—	36,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

27-9	4	582	27.820			
30-9	6	3.210	153.734			
2-10	3	2.853	98.720			

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 26-9-1974

O.334, IJsland
N.40, Noordzee
N.41, Noordzee
O.123, Noord
O.83, Kanaal
O.275, Kanaal
N.752, West

VRIJDAG 27-9-1974

O.135, Noord
Z.597, Noord
O.232, Noord
Z.571, Kanaal
O.66, West

ZATERDAG 28-9-1974

N.706, Noordzee
O.306, Noordzee
Z.38, Noordzee
O.35, Noordzee
N.708, Noordzee
N.709, Noordzee
O.128, Noord
O.141, Kanaal

ZONDAG 29-9-1974

Z.562, Noordzee
Z.62, Noordzee
Z.209, Noordzee
Z.509, Noordzee
O.120, Kanaal
O.312, Kanaal
O.69, West
O.172, West
O.192, West

MAANDAG 30-9-1974

N.3, Noordzee
O.26, Noord
N.736, West
N.715, West

DINSDAG 1-10-1974

O.94, Noord
O.159, West
Z.452, Kreeftenput

WOENSDAG 2-10-1974

O.316, IJsland
O.182, IJsland
O.318, IJsland
O.231, Noordzee
O.285, Noord
N.579, West
N.422, West

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

LOOPJONGEN

Zich wenden burelen
tussen 10 en 12 uur.

(966SW—9835N—7608V)

OOSTENDE

VRIJDAG 27 SEPTEMBER 1974

IJSLAND					
O.182	19	490	---	550.520	
NOORDZEE					
O.94	11	370	---	484.510	
N.3	8	200	---	271.180	
WEST					
O.69	7	80	---	115.335	
O.120	7	32	---	48.980	
N.752	7	98	---	116.340	
KREEFTENPUT					
Z.452	9	45	2820	187.150	

MAANDAG 30 SEPTEMBER 1974

IJSLAND					
O.318	17	900	---	1.100.870	
O.316	17	1060	---	1.234.340	
O.288	18	1500	---	1.511.926	
NOORDZEE					
O.127-O.303	10	600	---	879.840	
KANAAL					
O.181	17	260	1500	571.990	
O.198	15	170	1400	466.940	
NOORD					
O.285	10	360	---	570.330	
O.229	10	240	---	278.770	
O.118	10	250	---	216.740	
NOORDZEE					
Z.19	10	450	---	592.660	
KUST					
O.116-142	60	---	---	90.510	

DINSDAG 1 OKTOBER 1974

IJSLAND					
O.236	16	750	---	871.660	
KANAAL					
O.254	16	150	1700	396.490	
O.72	17	120	1700	304.600	
O.82	17	100	2300	377.315	
NOORD					
O.309	11	285	---	287.490	
WEST					
N.45	8	157	---	249.880	
N.159	8	180	---	276.370	
KUST					
O.116-142	1	22	---	39.670	
O.111	1	4	---	6.530	
O.211	1	3	---	5.010	

WOENSDAG 2 OKTOBER 1974

WEST					
O.284	7	210	---	275.565	
N.759	6	200	460	332.440	
Z.14	7	216	700	356.750	
N.422	3	18	---	29.850	
N.736	4	26	---	56.300	
KUST					
O.225	1	6	---	9.430	

ZEEBRUGGE

WOENSDAG 25 SEPTEMBER 1974

NOORD					
Z.492	9	1700	80	33.490	
Z.30	9	250	300	530.840	
KREEFTENPUT					
Z.573	9	---	250	196.730	
Z.582	9	---	120	201.200	
WEST					
TOTAAL				1.262.260	

DONDERDAG 26 SEPTEMBER 74

KREEFTENPUT					
Z.307	7	---	150	175.210	

KANAAL					
Z.295	14	2500	160	590.550	
TOTAAL				765.760	

VRIJDAG 17 SEPTEMBER 1974

NOORD					
Z.589	8	600	50	199.789	
Z.506	9	250	300	503.587	
Z.512	8	300	40	157.560	
TOTAA				860.936	

MAANDAG 30 SEPTEMBER 1974

KREEFTENPUT					
Z.533	8	---	100	89.820	
Z.402	9	---	150	217.280	
Z.427	9	---	140	209.630	
NOORD					
Z.200	10	---	230	307.090	
Z.408	4	650	60	183.360	
KANAAL					
Z.162	16	3500	250	831.280	

DINSDAG 1 OKTOBER 1974

KANAAL					
Z.418	17	3000	300	600.840	
Z.549	10	---	2500	297.590	

NIEUWPOORT

VRIJDAG 27 SEPTEMBER 1974

N.498	3.012	N.700	10.079
N.349	5.251	N.788	9.478

Kleine vangstjes met wat tongen en platvis. De tongen van 110 à 165 fr. De platvis 1100 en 1300 fr voor grote drielingen. De kleine platjes niettegenstaande «springlevend» te zijn, kregen maar van 700 à 480 fr. de benne !

MAANDAG 30 SEPTEMBER 1974

N.345	16.060	N.346	14.320
N.761	89.092	N.700	7.162
N.788	19.059	N.349	8.041

Slechts één vaartuig N.761, met Westvis en die spijs het voorbij slecht weder, toch in zee was gebleven en een kleine vangst met wat variatie en 350 kg tongen kon op de markt zetten. De andere vaartuigen hadden slechts vangsten van één nacht vissen !

Tarbot, zowel middenslag als grote, kregen topprijzen, dit van 170 à 200 fr de kg. Andere variatie, grietjes enz., liepen ook boven de 100 fr de kg. De tongen werden verkocht aan 125 à 160 fr de kg. De kleinste soort 110 fr. Weinig «ronde» vis, en de enkele kopen gullen kregen dan ook 2500 à 2000 fr de benne. Moerroggen 2050, tilten 2000 fr. De platvis van de kustvisserij (slechts enkele bentjes) werden gekocht aan 2000 fr de benne, de kleine platjes 1900 fr. 't Lildje herhaalt zich : na stormweer weinig vis op de markt en olopendl prijzen !

WOENSDAG 2 OKTOBER 1974

O.156	16.910	N.710	25.455
N.470	25.455	N.700	15.450
O.104	15.450		

De visvangers, pas uitgevaren, zondag en maandag, zullen slechts kunnen markten maandag e.k.

Drie vangsten op een woensdagmarkt is zeker weinig. Maar hoopgevend zijn de eerste koppels «gullevisers» die het seizoen ingezet hebben. O.156 had na één nacht vissen zijn reis moeten onderbraken, defekt met de verlichting !

De gullen werdgekocht van 2.700 fr tot 2.080 fr de benne. Makreel kreeg 1200 en 1000 fr de benne. Alle andere koopjes, wijting, platvis, zandschullen enz., werden hell «goed» verkocht !

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	30-9-1974	1-10-1974
Schelvis	36.—46.40	44.40—
Groot	24.—31.—	28.—29.80
Middel	8.60-21.20	12.60-22.60
Klein	33.—46.—	39.40—
Kabeljauw	32.80-38.—	34.—37.40
Gul	15.60-25.80	15.40-21.60
Wijting	46.40—	—
Schaat	20.40-25.20	23.—23.60
Zeebaars	17.60-48.—	16.—36.—
Leng	21.40-23.60	17.—21.—
Schartong	97.—115.0	82.—117.0
Heilbot	17.40-24.—	17.80-23.20
Koolvis	20.—24.—	17.40-28.—
Hondstong	19.40-28.—	19.40-33.40
Zeewolf	—	—
Staat	—	—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	30-9-1974	1-10-1974	2-10-1974
Lappen	119 -120,6	121 -122	120,6-130
Grote	129,4-144,8	130,4-134,6	126,6-130,4
3/4	143,2-158,6	144 -147,6	150,8-154
Blok	136,6-139,4	132,2-135,6	139,4-151,4
voor-kleine	126,8-131	101,8-118	112,8-115,4
kleine	100 —,—	78,80,—	104,4 —,—
slips	88,—,—	72,20,—	100 —,—

Zeebrugge

Soorten	30-9-1974	1-10-1974	2-10-1974
grote	125 -134	124 -126	—
blok	134 -140	134 -138	—
fruit	144 -152	142 -145	—
schone kleine	141 -154	138 -140	—
kleine	97,—132	100 -104	—
tout petit	84,—116	89,—,—	—
slips	73,—102	84,—,—	—

Nieuwpoort

Soorten	30-9-1974	1-10-1974	2-10-1974
Tong I	125 —,—	—	—
Tong II	130 —,—	—	—
Tong III	150 —,—	—	—
Tong IV	156 —,—	—	—
Tong V	113 —,—	—	—
Kleine	110 —,—	—	—

PLADIJS

Oostende

Soorten	30-9-1974	1-10-1974	2-10-1974
Grote	20,20-24,40	22,—23,60	24,—26,40
grote iek	22,—25,40	21,—24,20	22,—24,80
kleine iek	22,60-25,40	23,—26,—	22,—23,80
derde slag	22,—25,—	21,80-23,40	22,80-24,80
platjes	14,20-17,60	10,—16,40	17,60-21,—

Zeebrugge

Soorten	30-9-1974	1-10-1974	2-10-1974
I	21,—23,—	22,—,—	—
II	21,—22,—	22,—,—	—
III	23,—26,—	24,—,—	—
V	24,—27,—	25,—,—	—
IV	21,—,—	11,—14,—	—

Nieuwpoort

Soorten	30-9-1974	1-10-1974	2-10-1974
Moeien	30,—37,—	—	45,—,—
grote pladijs	40,—46,—	—	48,—,—
drielingen	19,—40,—	—	44,—,—
platjes	—	—	—

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 4-10-1974

NOOP HEAD : O.217 (250 b., 35 kab-gul, 25 schelvis en totten, 100 wijting, 60 haai en knorhaan, 20 schotse schol, 10 varia).

NOORD : O.134 (250 b., 125 gul, 80 schelvis en totten, 25 platvis en steenschol, 20 varia).

MAANDAG 7-10-1974

IJSLAND : O.202 (1.420 m., 1.000 kools, 100 schelvis en totten, 50 witch schol, 100 leng, 60 kab-gul, 100 bonen, 10 varia).

O.282 (700 m., 400 kools, 150 leng, 50 bonen, 20 kab., 60 gutvis, 20 varia).

O.81, O.129.

KANAAL : Z.499,
NOORD : O.243, O.206, O.274, O.114.

NOORDZEE : N.40-41.

WEST : N.752, N.705, N.715.

DINSDAG 8-10-1974

IJSLAND : IJslands vaartuig «Surtsy» met 1.020 manden, waarvan 70 vis in kisten, 220 kab., 40 kools, 420 schelvis, 240 bonen, 80 leng, 20 varia.

KANAAL : O.180, Z.502.

NOORD : O.135, O.232, Z.597.

WEST : N.736, N.159, N.45.

NOORDZEE : N.706-O.306, N.708-709.

WOENSDAG 9-10-1974

NOORD : O.128.

KANAAL : O.151.

NOORDZEE : Z.38-35, N.3.

WEST : O.66, O.69, O.172, N.422.

NIEUWE LONEN VANAF 1 OKTOBER IN DE PAKHUIZEN DER VISMIJNEN (ingevolge indexstijgingen)

Aangezien het indexcijfer over de maand augustus en september ten opzichte van de maand juli opnieuw met meer dan 2 punten gestegen is (131,77 punten in september) moeten de werkelijke lonen vanaf 1 oktober met 2 fr per uur verhoogd worden, dit ingevolge de collectieve overeenkomst van 21 december 1973 tussen werkgevers en werknemers.

De minimumuurlonen zijn van 1 oktober :

Geschoolde arbeiders : 102 fr per uur.

Geoefende arbeiders en chauffeurs 94 fr per uur.

Ongeschoolde arbeiders : 88 fr per uur.

VISHANDEL over te laten

Wegens gezondheidsredenen.

Gelegen aan de Franse grens. — Zeer goed cliënteel.

tel. (056) 58 86 09 - 58 87 00

(7638V)

Zij hadden pech...

— Na de vissereij normaal bedreven te hebben kreeg de Z.442 Ajax een tros in de schroef, die kon vrijgemaakt worden. De motor werd terug ingeschakeld, doch bij het achteruitslaan weigerde de motor. Men ontdekte dat de remband van de koppeling gebroken was. Niettemin gelukte men er in op eigen kracht op vooruit te duiken aan te doen.

— Schipper ucien Ponjaert van de B.04 stelde trillingen vast op het achterschip. Men vermoede dat er iets in de schroef moest steken. De oorzaak bleek echter te liggen in de aanwezigheid van water in de «carter» afkomstig van de zoetwater-tank. Dit water spoot doorheen de uitlaatbuis. Het vaartuig werd met behulp van de Zeetijger naar Zeebrugge opgesleept.

— Ter visserij kreeg schipper Ronny Snauwaert van de Z.444 L'Avenir een oproep van de Z.429 Kon-Tiki met korre in de schroef. Het defekte vaartuig werd door Z.444 naar Zeebrugge gesleept.

BUITENLAND

NIEUWE KLASSIFIKATIE

DER OESTERS

Voor de vereenvoudiging heeft het interprofessioneel comité in Frankrijk het voor noodzakelijk gehouden de klassifikatie der oesters terug te brengen van 7 nummers tot enkel 4. Het nummer 1 bevat de oesters van 100 gram en meer. Nummer 2 gat van 70 gram tot en met 99 gram, nummer 3 tussen 50 en 70 gram en nummer 4 van 33 tot 50 gram. Verder zal men dan nog de speciale oester kennen die het voorwerp heeft uitgemaakt van een bijzondere kweekzorg die de oesters een betere kwaliteit geven. Deze oester krijgt dus de naam van „special” medegegeven met hierbij nog een onderverdeling tussen „witte” en „klare”.

Tegen dit nieuw klassemment zijn vele producenten echter van leer getrokken omdat deze nieuwe indeling moeilijkheden zal medebrengen in de handel en da, men vooral moet rekening houden met de verscheidene categorieën van kopers en gebruikers die zich zekere gewoon/en eigen hebben gemaakt. De producenten en kwekers zouden wel bereid gevonden worden een langzame herziening van de verscheidene klassen van indeling te aanvaarden.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort
	30-9-1974	30-9-1974	1-10-1974	1-10-1974	2-10-1974	2-10-1974	30-9-1974
Tarbot: groot (123)	164 -173,4	165 -198	160 —,—	165 —,—	170 -180	—,—	200 —,—
middel (123)	96,—111	82,—115	122 —,—	74,—110	141 -154	—,—	170 —,—
klein (123)	52,60-81,—	57,—60,—	85,—,—	38,—40,—	89,—104	—,—	115 —,—
Griet: groot (123)	92,40-96,—	90,—,—	—,—,—	86,—,—	85,60,—	—,—	—,—
middel (123)	75,—,—	72,—80,—	—,—,—	56,—,—	74,—,—	—,—	—,—
klein (123)	62,—,—	56,—60,—	—,—,—	45,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Schelvis: groot	31,—34,80	32,—,—	28,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
middel	21,60-28,60	29,—34,—	24,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
klein	12,—21,20	30,—,—	13,—21,20	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Heek: groot	67,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
middel	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
klein	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Lom	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Leng	35,20,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Rog (I)	20,20-46,40	—,—,—	21,—45,60	—,—,—	28,—47,—	—,—	—,—
Keilrog (123)	53,80,—	—,—,—	45,—54,60	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Rog (23)	—,—,—	31,—50,—	—,—,—	46,—,—	—,—,—	—,—	42,—,—
Tilten (23)	—,—,—	48,—50,—	—,—,—	32,—,—	—,—,—	—,—	40,—,—
Scherpstaart (23)	—,—,—	42,—48,—	—,—,—	30,—44,—	—,—,—	—,—	38,—,—
Halve mans (23)	—,—,—	34,—40,—	—,—,—	26,—,—	—,—,—	—,—	37,—,—
Teelt (2)	—,—,—	31,—36,—	—,—,—	27,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Katrog (2)	—,—,—	10,—21,—	—,—,—	10,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Kabeljauw	39,60-51,60	41,—48,—	40,—46,—	—,—,—	39,—45,—	—,—	54,—,—
Gul (groot)	—,—,—	36,—40,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Gul (middel)	23,—45,40	36,—,—	23,—46,40	—,—,—	16,40-37,60	—,—	38,—50,—
Gul (klein)	—,—,—	26,—28,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	40,—52,—
Hozemondhamme	46,—131	—,—,—	46,—130	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Wijting: groot	28,20,—	24,—28,—	30,20,—	24,—27,—	24,20,—	—,—	40,—,—
klein	18,60,—	17,—,—	11,60,—	14,—16,—	36,—,—	—,—	32,—,—
Schar	9,—21,40	8,—10,—	10,40-16,60	—,—,—	10,40-17,60	—,—	30,—,—
Steenschol	30,—57,40	25,—47,—	32,—60,40	18,—45,—	36,—57,80	—,—	35,—65,—
Zeehaai	14,—18,40	18,—21,—	10,40-17,80	23,—,—	9,60-15,40	—,—	20,—,—
Hondshaai	7,60-12,40	—,—,—	6,80-12,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Doornhaai	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Pieterman	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Makreef	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Horsmakreef	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Zeekeeft	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Schaat	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Zeebaars (klipvis)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Kongeraal	19,80,—	—,—,—	22,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Schartong	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Volle haring	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
IJle haring	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Haringshaai	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Steenholk	—,—,—	—,—,—	13,—17,60	—,—,—	17,—,—	—,—	—,—
Heilbot	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Koolvis	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Steur	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Zeeewolf	33,20,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Poelak	34,80-38,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Zonnevis	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Koningsvis	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Vlaswijting	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Zeeduivel	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Schotse schol	—,—,—	13,—37,—	—,—,—	18,—37,—	—,—,—	—,—	—,—
Zeehond	—,—,—	5,—6,—	—,—,—	4,80-9,—	—,—,—	—,—	30,—,—
Bot	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	6,—,—
Rode Poon (roobaard)	20,—23,80	—,—,—	11,—33,—	—,—,—	24,20-36,80	—,—	26,—32,—
Grauwe Poon (knorh.)	10,—16,—	—,—,—	9,—12,—	—,—,—	12,20-14,—	—,—	30,—,—
Rode Knorhaan	19,80-38,—	—,—,—	21,—42,60	—,—,—	—,—,—	—,—	30,—,—
Posten	—,—,—	10,—,—	—,—,—	9,—,—	—,—,—	—,—	—,—
Langoesten (midden)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—
(klein)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—	—,—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

De aanvoer in IJmuiden was dinsdag 24 september: 104 kisten kabeljauw, 1156 kisten koolvis, 145 kisten schelvis, 40 kisten wijting, 266 kisten makreel, 13 kisten varia.

Prijzen in guldens:
Per 40 kg: kabeljauw 1 92, kabeljauw 2 98-92, kabeljauw 4 90-86, kabeljauw 5 55-50, koolvis 2 77-74, koolvis 3 96-76, koolvis 4 54-38, schelvis 1 90, schelvis 2 60, schelvis 3 152-67, schelvis 4 49, wijting 2 49, makreel 2 25-17,60, makreel 3 17,80-17,60, leng 85, haai 37, poontjes 17.

De besommingen waren: VL.112 f 1.188, IJM.9 f 72.000.

Woensdag 25 september werd te IJmuiden aangevoerd door vijf schepen: 2650 kg tong, 54 kisten trbot en griet, 145 kisten kabeljauw, 44 kisten schelvis, 31 kisten wijting, 589 kisten schol, 29 kisten schar, 38 kisten varia.

Prijzen in guldens:
Per 1 kg: grote tong 10.77-10.01, midd. tong 10.90-9.94, klm. tong 9.16-8.79, tong 1 6.85-6.68, tong 2 5.53-5.25, tarbot 12.97-12.55.

Per 40 kg: tarbot 385-112, griet 234-108, kabeljauw 1 121, kabeljauw 2 168, kabeljauw 3 134-114, kabeljauw 4 148-110, kabeljauw 5 94-71, schol 1 84-70, schol 2 82-66, schol 3 108, schol 4 66-60, schelvis 1 88, schelvis 2 88-48, schelvis 3 92, schelvis 4 67-59, wijting 2 84, wijting 3 82-72, schar 87-52, krab 45, poontjes 34-17, haai 74-31, rode poon 67-64, steenbolk 73-52, schar 85.

De besommingen waren:
IJM.44 f 12.400, IJM.94 f 8.700, UK.136 f 21.000, WR.47 f 20.000.

Aan de donderdagmarkt van 26 september werd aangevoerd: 610 kg tong, 19 kisten trbot en griet, 327 kisten kabeljauw, 154 kisten wijting, 340 kisten schol, 35 kisten schar, 26 kisten makreel, 131 kisten diversen.

Prijzen in guldens:
Per 1 kg: grote tong 9.97-9.04, grm. tong 10.21-9.52, klm. tong 9.70-8.63, tong 1 8.15-6.27, tong 2 6.59-5.04, tarbot 12.37-11.52.

Per 40 kg: tarbot 383-140, griet 233-96, kabeljauw 1 174-120, kabeljauw 2 82-140, kabeljauw 3 126-112, kabeljauw 4 132-112, kabeljauw 5 120-98, schol 1 73-69, schol 2 82-69, schol 3 114-84, schol 4 100-73, wijting 3 86-62, makreel 2 48-40, makreel 3 65-38, schar 76-57, haai 67, poontjes 50, bot 28-16, horsmakreel 16-7,50, fint 20-19, lever 25, steenbolk 25, ham 224.

De besommingen waren:
BU.152 f 525, EB.28 f 2300, UK.218 f 5400, VD.19 f 5100.
Spanvissers: UK.23-48 f 7900, UK.78-107 f 7800, UK.135-145 f 2650, UK.200-234 f 3900, VD.1-46 f 9300, VD.9-115 f 5700.

Aan de vrijdagmarkt 27 september werd aangevoerd: 4460 kg tong 86 kisten tarbot en griet, 234 kisten kabeljauw, 190 kisten schelvis, 112 kisten wijting, 1345 kisten schol, 104 kisten schar, 510 kisten haring, 1255 kisten makreel en 367 kisten diversen.

Prijzen in guldens:
Per 1 kg: grote tong 10.85-10.62, grm. tong 11.22-10.42, klm. tong 10.20-9.54, tong 1 8.70-6.75, tong 2 7.10-5.29, tarbot 13.32-11.90.

Per 40 kg: haai 47-20, krab 57, bot 22-10, lever 28-26, ham 215, inktvis 54-40, rode poon 92-46, steenbolk 56-46, schar 71-39, makreel 1 39.60-37.20, makreel 2 46-23.80, makreel 3 47-44, haring 1 43.20-34.80, wijting 2 82-78, wijting 3 100-66, schol 1 85-73, schol 2 76-69, schol 3 76-66, schol 4 77-63, tarbot 392-148, griet 266-104, kabeljauw 1 168-90, kabeljauw 2 188-126, kabeljauw 3 148-84, kabeljauw 4 144-72, kabeljauw 5 122-70, schelvis 1 86, schelvis 2 84-66, schelvis 3 68-65, schelvis 4 80-52.

De besommingen waren:
KW.22 f 52000, KW 117 44000, VL.153 19300, IJM.44 7900, GO.2 f 7600, GO.7 9200, GO.20 11000, GO.21 9600, HD.75 680, UK.218 4800, VD.19 1500, SU.171 64000 IJslander.

Spanvissers: UK.6-163 f 2100, UK.23-48 f 1760, UK.78-107 f 6300, UK.200-234 f 1780, VD.1-46 f 4100, VD.9-115 f 4000.

Aan de maandagmarkt 30 september 1974 werd aangevoerd: 14050 kg tong; 92 kisten tarbot en griet; 123 kisten kabeljauw; 56 kisten koolvis; 1392 kisten schelvis; 840 kisten wijting; 1634 kisten schol; 61 kisten schar; 3312 kisten haring; 438 kisten makreel en 121 kisten varia.

Prijzen in guldens
Per 1 kg: grote tong 12.98-11.51; grootmiddel tong 11.21-10.60; kleinmiddel tong 10.72-10.12; tong één 9.78-9.31; tong twee 7.02-6.57; tarbot 5.79-5.61.

Per 40 kg: tongschar 128-100; kleine kreeft 144-126; hake twee 160-122; ham 236-200; krab 41-20; steenbolk 44; rode poon 67-49; haai 67-38; poontjes 42-3g; tarbot 388-120; griet 256-105; kabeljauw één 120-87; kabeljauw twee 148-96; kabeljauw drie 132-104; kabeljauw vier 118-96; kabeljauw vijf 94-54; koolvis één 77; koolvis twee 72; koolvis drie 92-76; koolvis vier 67-34; schelvis één 126-88; schelvis twee 112-80; schelvis drie 92-76; schelvis vier 72-50; dichte schelvis vier 48-43; schol één 94-74; schol twee 92-70; schol drie 82-76; schol vier 75-60;

wijting twee 70-62; wijting drie 68-54; wijting vier 59-41; haring één 37.50-28.80; makreel twee 40-20; schar 67-48.

De volgende besommingen werden gemaakt:

KW 4 5.800, KW 24 10.800, KW 29 23.500, KW 34 14.300, KW 41 4.900, KW 43 27.500, KW 49 11.100, KW 51 19.400, WK 87 7.700, KW 88 17.000, KW 106 6.500, KW 113 7.000, KW 121 13.000, KW 245 17.900, KW 149 12.600, KW 150 8.300, KW 152 7.000, KW 174 11.800, KW 185 20.700, KW 187 10.500, KW 189 21.000, KW 194 15.400, KW 213 5.700, KW 214 7.900, KW 215 30.000, KW 217 5.900, KW 221 17.000, KW 226 25.000, SCH 117 13.500, SCH 256 10.300, VL 7 13,4, VL 11 61.500, WR 45 8.000, IJM 23 15.000, IJM 154 16.000, IJM 115 34.000.

Aan de dinsdagmarkt 1 oktober werd aangevoerd 4425 kg tong, 18 kisten tarbot en griet, 360 kisten kabeljauw, 719 kisten koolvis, 68 kisten schelvis, 256 kisten wijting, 133 kisten schol, 39 kisten schar, 7984 kisten haring, 771 kisten makreel, 186 kisten diversen.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 23 tot en met 28 september 1974

Opnieuw werd de visserij in de afgelopen week ernstig gehandikapt door de weersomstandigheden, en het was vooral de „kleine” vloot, de kleinere kotters die hierdoor het gelag moesten betalen.

Die kleine kotters die nog kans zagen om tussen de buien in even te vissen, hadden overigens wel redelijke vangsten, die door de geringe aanvoer ook wel voor goede tot zeer goede prijzen van de hand gingen, maar over het geheel was het voor deze kotters een teleurstellende week.

De grote kotters, waarvan enkele de gehele week op zee bleven, al kon er door de storm niet regelmatig worden gevestigd, maakten het over het algemeen iets beter, zij het dan dat de resultaten niet dezelfde hoogte konden halen als de voorgaande weken.

Wel waren de prijzen die voor de vis werden betaald iets stijver, zeker voor de schol, maar de gemiddelde tongprijzen per aangevoerde kg, varieerden nog even sterk als de voorgaande periode, door de grote verschillen in sortering.

Zo kon het gebeuren dat de hoogste besommer 2.486 kg. tong aanvoerde voor een gemiddelde kiloprijs van f 9,61 en nog 2.700 kg. andere vis, voor een totaalbesomming van ruim f 33.000,—, terwijl de naasthogene maar liefst 3123 kg. tong aanbracht met een gem. kiloprijs van f 7,65 met nog 3.500 kg. andere vis, voor een totaalbesomming van ruim f 30.000,—.

Een verheugend verschijnsel was ook, dat ondanks de slechte weersomstandigheden de tongvangsten over het algemeen zeer redelijk waren te noemen, zodat op zaterdag door 38 kotters, waaronder nog een vijf'al kleinere kotters die maar een geringe vangst hadden van één of twee nachten, nog ruim 52.000 kg. tong werd aangevoerd.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 23-9 tot 28-9-1974

Door 95 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Vissoort	Hoeveelh. in kg.	Opbrenst	Prijs per kg.
TONG	67.626	541.743,96	van f 11,59 - f 5,10
TARBOT	12.347	65.216,45	van f 13,49 - f 2,66
GRIET	1.760	5.634,52	van f 3,85 - f 2,29
SCHOL	101.995	169.769,10	van f 2,29 - f 1,33
SCHAR	7.720	10.526,80	van f 1,85 - f 0,78
WIJTING	7.135	10.695,93	van f 2,12 - f 1,26
KABELJAUW	16.920	41.642,73	van f 4,93 - f 1,48
BOT	11.720	7.122,76	van f 0,69 - f 0,45
POON	5.095	3.225,19	van f 1,51 - f 0,18
STEENBOLK	925	1.017,38	van f 1,26 - f 0,88
MAKREEL	520	442,00	van f 0,85 - f
HARDER	392	1.015,14	van f 2,71 - f 2,00
ROG	160	171,00	van f 1,46 - f 0,28
DIVERSEN	1.710	4.918,49	van f - f
	236.025	863.141,45	

NEEMT FRANKRIJK RISIKO'S MET DE BOUW VAN EEN SERIE NIEUWE TREILERS ?

Te Gdansk in Polen heeft men zopas een nieuwe treiler voor de Franse visserij te water gelaten. Het handelzich om de „Jones-Bank” een hekkereiler met een 1500 PK-motor en voorzien van de modernste elektronische installatie.

De „Jones-Bank” heeft een minder krachtige motor dan zijn voorgangers waarvan de motor 2000 PK telde. Dit werd ingestudeerd om de mazoutconsumptie te verminderen daar de brandstof één van de kostbare elementen geworden is waarmede de bouwers van vaartuigen nu wel in de eerste plaats moeten rekening mede houden. De „Jones-Bank” zal aldus, tegenover zijn voorgangers van 2000 PK, ongeveer 20 % gasolie besparen voor bijna hetzelfde rendement.

De lieren van de „Jones-Bank” zullen 3.400 m. kabel kunnen opwinden, hetgeen zal toelaaten tot op 1.000 meter diepte te vissen. Na de „Jones-Bank” komt nog de „Bonaparte” en de „Drakar”. Een vierde eenheid zal te water gelaten worden tegen het einde van het jaar en zal nog gevolgd worden door negen andere. In deze onzekere tijden vragen we ons af of de bouw van zoveel nieuwe diepzee-treilers geen risico inhoudt? Waar zal de toekomst inderdaad bieden?

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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

Alleenvertegenwoordiger voor België en Z.W. Nederland van :

RIDDERINKHOF LIEREN voor de zeevisserij

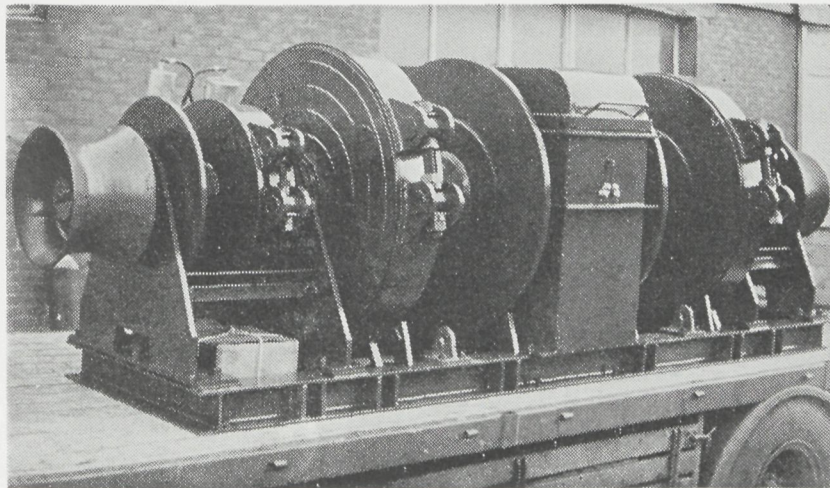
De meest verkochte vislier in Nederland

Reeds ingebruikgesteld op de Z.14

Deltahaven

Stellendam NL.

Tel. 01879/1766-1792



- ④ Pneumatisch bedienbare 4, 6 en 8-trommel viswinches, zowel vanaf de brug als bij de winch te bedienen.
- ④ Eenvoudige bediening
- ④ Gesloten frictiekoppelingen
- ④ Regelbare remkracht
- ④ Leverbaar voor elektrische - hydraulische - en riemaandrijving
- ④ 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

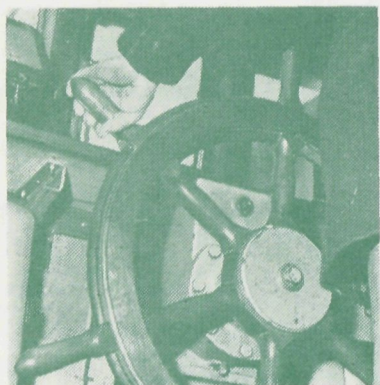
oostende

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.