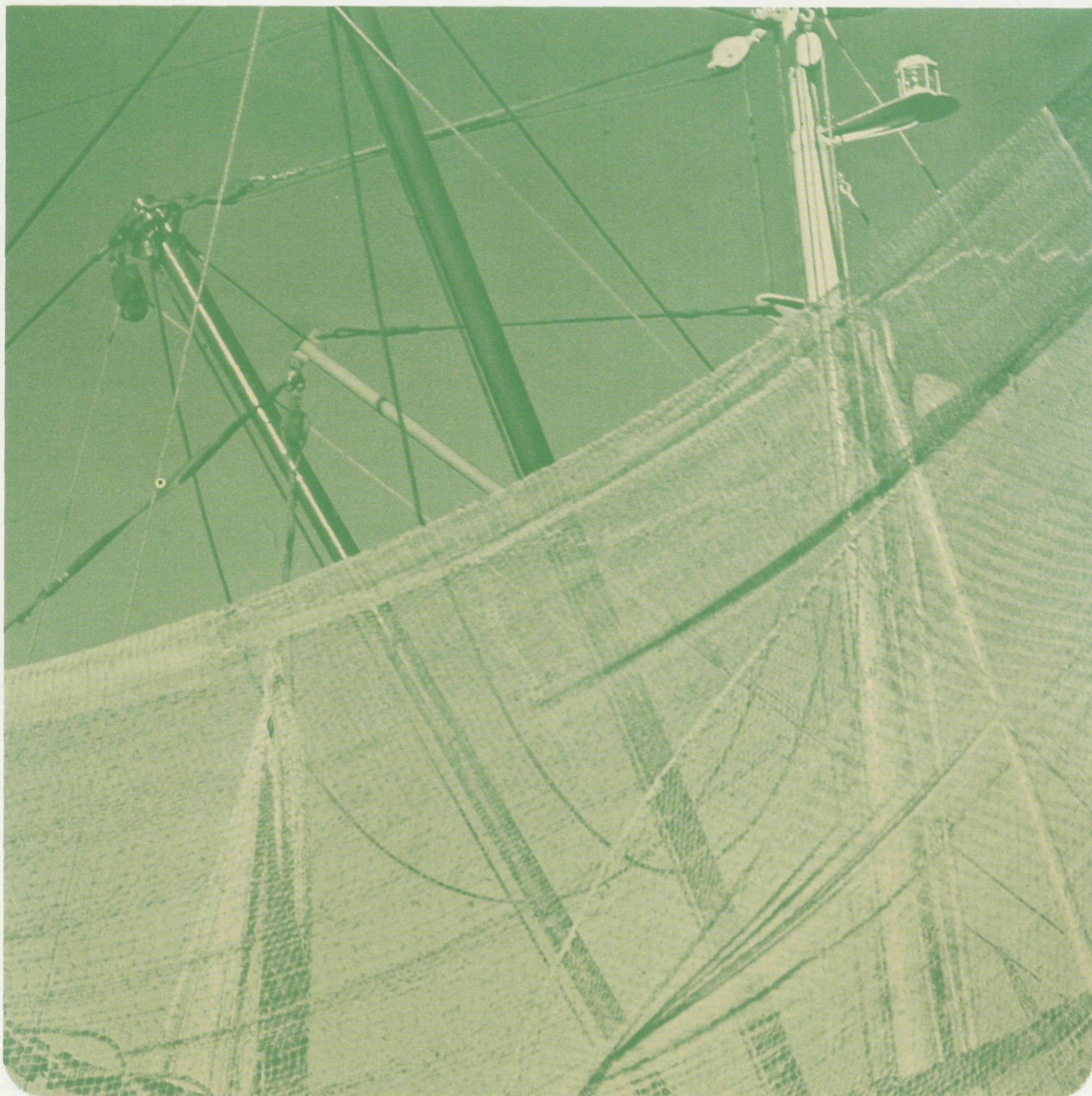


het  
visserij  
blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

VRIJDAG 11 OKTOBER 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 40 — 41e JAAR



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

Beroepsvereniging

## HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80.11.01  
(7390V)

---

# REDERS, LEEST UW VAKBLAD

---

## 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 360 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 300 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)

Hoofdvertegenwoordiger  
„INDUSTRIE”  
**dieselmotoren**

### SPECIALITEIT

verbouwing van  
viskotters voor  
de pelagische- en  
semi-pelagische visserij  
Reeds verbouwd O.236,  
diverse opdrachten in  
uitvoering

**alle reparaties aan**  
visserijschepen  
motoren  
viswinches

REDERS,  
Bedrijfszekerheid; kracht en zuinigheid zijn kenmerkend,  
vraag het de reders met „INDUSTRIE”-motoren: O.128, O.129, O.134, O.217, O.236,  
O.275, Z.16, Z.27, Z.183, Z.196, Z.331, Z.431.

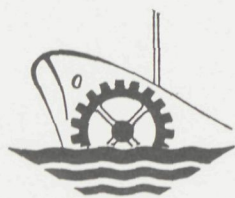
We maken U gaarne vrijblijvend offerte.

Wij staan met een snelle service dag en nacht voor U klaar.

Wij leveren U goed en snel werk en kunnen desgewenst ter plaatse repareren.

Binnen afzienbare tijd DWARSHELLING geschikt voor visserijschepen tot ± 40 m.

## MACHINEFABRIEK VAN DE SANDE



**BRESKENS  
NEDERLAND**

TELEFOON (1172) - 1765

NA 16.30 uur 1569 - 1590

(7629V)

# De werkgroep Zeebrugge en de visserijbelangen

De werkgroep zeevisserijbedrijf Zeebrugge werd verleden week ontvangen op het departement van Openbare Werken door big boss secretaris-generaal Verschaeve, deze gewezen Oostendenaar, die het van directeur van de kust gebracht heeft tot de allerhoogste job — kwatongen bewerken : tot het allerhoogste gezag.

Een woordvoerder van de werkgroep verklaarde ons dat ze buitengewoon vriendelijk werden ontvangen. Het tegendeel zou ons hebben verwonderd. Hun voorstellen om van de vissershaven van Zeebrugge iets blijvends leefbaar te maken werden ernstig besproken en dat de wederzijdse alternatieven minstens de zekerheid hebben verwekt dat de zeevisserij aan de oostkust NIET zal moeten verhuizen naar Oostende.

Ook in andere middens, zowel politieke, sociale als economische, zou de laatste weken kunnen vastgesteld worden dat er een mentaliteitsverandering plaats grijpt inzake Zeebrugge, zodat we gemeend hebben in een paar artikels te moeten schetsen wat de oostkust aan mogelijkheden heeft, wat er reeds werd verkanseld en waarvoor er dient geijverd, zodoende meewerkende met deze werkgroep, die nog enorm veel moeilijkheden zal ondervinden vooraleer op concrete verwezenlijkingen te kunnen terugblikken.

Dat we bepaalde Brugse figuren voor het hoofd zullen stoten moge tot gevolg hebben dat deze hun politieke beloften eindelijk eens in daden zouden omzetten en de werkgroep zouden steunen.

In Oostende denkt men anderszids te simplistisch dat er weinig of geen rekening moet gehouden worden met Zeebrugge, omdat men overtuigd is binnen afzienbare tijd de Zeebrugse vloot in het nieuwe visserijdok te Oostende te zullen herbergen; een oplossing voor de Oostkust moge die groeperingen en individuen, die zichzelf tot visserijprominenten uitroepen, doen inzien hoe node zij hun specifiek eigenbelang moeten vergeten en hoe nodig een nationale visserijpolitiek, juist omwille van de Oostkust en met de steun van de Oostkust, van de grond moet komen.

## HET POLITIEK HAVENBELEID IN BELGIE

In dit blad hebben wij in de zestiger jaren vaak genoeg de pogingen van burgemeester Vandamme bekampt die, op kosten van de staat, een passagierlijn Dover—Zeebrugge wilde realiseren, wat wij een rechtstreekse concurrentie noemden van de Oostende—Doverlijn, uitgebaat door ons eigen Ministerie van Verkeerswezen. Toen reeds schreven we dat er voor onze visserij geen frank te vinden is bij onze politiciërs, maar dat men wel miljoenen durfde besteden om ons eigen maritiem transport te bekonkurreren. Lang heeft geweest minister Bertrand onze mening gedeeld, maar uiteindelijk heeft hij moeten bezwijken voor de partijpolitiek en werd er een gloednieuwe kaai gebouwd voor de Townsend, die een Engelse maatschappij is en daarenboven de klientele van de (mailboten) zou afsnoepen.

Wat we toen onzinnig noemden, lijkt vandaag nog altijd even onverantwoord : in 1970 had Oostende 2.133.000 passagiers en Zeebrugge 496.000 (in 1973 wordt het voor Zeebrugge 780.000).

De Brugse autoriteiten noemden ons chauvinistisch, zoals ze ook Antwerpen beschimpen, die vecht tegen **EEN UITBREIDING VAN ZEEBRUGGE TEN NADELE VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN**, die gevestigde industrieën bezit, infrastructuur, werkgelegenheid, enz., waar Zeebrugge momenteel een totaal vacuum is.

We kunnen ons niet mengen in een debat van deskundigen, waarvan de enen de verzanding van Antwerpen voorspellen en de anderen wijzen op de groeiende evolutie. We willen niet eens betwisten dat voor containervervoer Zeebrugge bv. een toekomst zou hebben, maar of de wereldhaven Zeebrugge op heden al enig noemenswaardige werkgelegenheid zou geboden hebben, durven wij in vraag stellen.

Daarna is het politieke spel be-

gonnen voor een grote zeeluis op de afleidingsvaarten van Heist en heeft minister De Saeger 16 miljard toegezegd voor de ontsluiting van Zeebrugge, die reeds in 1976 een 150.000 ton sluis zou mogen inhuldigen.

Dat het intussen blijkbaar 1986 zal worden, kan hier of daar worden betreurd en even erg worden aangeklaagd, terwijl toch ook hier alles achter gesloten politieke deuren werd bekostigd en terwijl de Oostkust enerzijds wordt in slaap gewiegd met een toeristisch schouderklopje, maar de Westvlaamse Economische Raad (WER) anderzijds alle mogelijke inspanningen levert om alle mogelijke industrieën aan te trekken.

Het klinkt aangenaam in de oren te horen verkondigen dat er in Zeebrugge geen milieuvervuiling en geen milieubelastende industrieën mogen ingeplant worden, maar het klinkt al minder aangenaam als men weet dat er niet eens normen bestaan omtrent deze vervuiling. En het klinkt kakofonisch als men intussen reeds een gasfabriek aan het bouwen is en de implanting van een kerncentrale wordt overwogen. Mijnheer Vanneste, directeur van de WER en beheerder van de MBZ mag persoonlijk overtuigd zijn dat er een tekort is aan electriciteit. Hij mag zelfs bewijzen dat kerncentrales niet bezoedelend zijn. Hij kan in elk geval niet doen geloven dat het geloosde warm water geen invloed zou hebben op de fauna en flora van de kustwateren en al evenmin doen aanvaarden dat het toeristisch milieu en het polderlandschap in waarde en aantrekkelijkheid zal stijgen met de oprichting van tientallen meters hoge ijzeren gevaarten, die de hoogspanningskabels moeten torsen. De burgemeester van Nieuwpoort schrijft deze week ten andere onomwonden dat men de kerncentrales maar moet aan de Oostkust optrekken, want dat de Oostkust toch gedoemd is totaal ge-industrialiseerd te worden.

In een verantwoording nopens de financiële consequenties van een grote zeeluis, schreef schepen Traen, in 1969, dat ons land 22 miljoen ton ruwe olie verwerkt en dat, moest gans dit kwantum via Zeebrugge komen, de werken te Zeebrugge zouden renderend zijn. Der-

gelijke halve waarheden doen ons geloven dat enorme tankers zouden bereid zijn doorheen een sluis te Zeebrugge te kruipen en willen doen vergeten dat Zeebrugge in 1973 slechts 6.750.000 ton ruwe olie heeft gekregen. We aanvaarden natuurlijk dat dit kwantum enorm kan stijgen als er te Zeebrugge een paar raffinaderijen worden opgericht !

En om maar heel zeker te zijn dat deze zeeluis totaal overbodig wordt en dat de handelsactiviteit van de haven Zeebrugge geen expansie mag krijgen, doet ons land zijn uiterste best Zeebrugge wereldbekend te maken als DE haven voor explosieven en wapentransporten, alsof dit niet voldoende ware, wordt Zeebrugge daarenboven een militaire haven waar de Belgische Zeemacht wordt gemeerd in een splinternieuw dok, met een eigen slipway, nieuwe kazernes, enz. Een goochelen met miljarden, een willen verenigen van totaal tegengestelde bedoelingen, maar de politiek zwijgt en de zeevisserij sterft.

Bepaalde politiciërs uit het Brugse moeten zich met fierheid kunnen in de spiegel bekijken om wat ze van Zeebrugge konden maken :

- 1) en oorlogshaven;
- 2) een handelshaven voor containers, passagiers, wol en ruwe olie (morgen komt daar bij erts en metaan);
- 3) een jauchthaven;
- 4) een vissershaven;
- 5) een zeemachthaven.

Welk land kan een dergelijke verscheidenheid bergen in één haven... van een voorschot groot ?

Met deze zeer summier beschouwingen geven wij de werkgroep zeevisserijbedrijf Zeebrugge reeds een politiek inzicht (!) om de politiciërs, die zo graag op een foto staan met een of ander visser, politiek te verplichten eensgezind op te komen voor de zeevisserij aan de Oostkust, die NIETS kreeg en nochtans gaan diepgang vindt, aan rottende stegers moeten aanleggen, op de kuisbank de vaartuigen moet laten omvallen, sinds 10 jaar een slipway beloofd worden, die men straks op de grote markt van Brugge zal bouwen...

Met ons volgend nummer hopen wij de werkgroep ook enkele sociale en economische wapens te kunnen leveren om hun politiciërs murm te maken. PV

# Berichten van de Rederscentrale

## DE NIEUWE REGLEMENTERING INZAKE ZEEVAARTINSPECTIE

Naar aanleiding van het verschijnen van de nieuwe wet van 5 juni 1972 inzake zeevaartinspectie en van het Koninklijk Besluit van 20 juli 1973, hebben wij ter gelegenheid reeds op een aantal wijzigingen gewezen o.a. bv. in verband met de beschikkingen ten aanzien van de vlotten.

In zopas genoemd K.B. wordt in tal van artikels verwezen naar een nadere bepaling vast te leggen door het Districtshoofd en dit krachtens artikel 160, waarbij bepaald wordt dat „het Districtshoofd algemene aanwijzingen kan geven ter bevordering en juiste naleving van het bepaalde in dit besluit”.

Door de diensten van het Districtshoofd, de heer Depaep, zullen regelmatig dienstorders worden opgemaakt ter uitvoering van hogervermeld artikel. In samenspraak met het Districtshoofd zullen wij na ontvangst ervan deze gegevens publiceren.

In verband met de toepassing van deze reglementen wordt trouwens regelmatig contact gehouden met de Zeevaartinspectie en grijpen dienaangaande ook onderhandelingen plaats.

Hieronder volgen de eerste gegevens :

### I. REDDINGMIDDELEN

#### 1. Reddingordel :

Eén per opvarende (zie lijst der goedgekeurde reddingordels)

#### 2. Reddingboei :

##### Kleiner dan 200 BRT :

2 w.o. : 1 met een drijvende lijn van 27,5 m lengte en 1 met een gecombineerd licht- en rooksignaal (zie lijst der goedgekeurde licht- en rooksignalen).

N.B. : Schepen die uitsluitend de dagvisserij uitoefenen : twee boeien waarvan één voorzien van een zelfontbrandend licht (Holmeslicht) en één voorzien van een drijvende lijn 27,5 m lengte.

##### Groter dan 200 - kleiner dan 500 BRT :

4 w.o. : 1 met een drijvende lijn van 27,5 m lengte en 1 met een zelfontbrandend licht en 1 met een gecombineerd licht- en rooksignaal. (zie lijst der goedgekeurde licht- en rooksignalen).

##### Groter dan 500 BRT :

6 w.o. : 2 (één aan SB en één aan BB) met een drijvende lijn van 27,5 m lengte en 3 met een zelfontbrandend licht waarvan 2 met een gecombineerd licht- en rooksignaal (zie lijst der goedgekeurde licht- en rooksignalen).

#### 3. Reddingboten - reddingvlotten - drijvende toestellen :

##### Kleiner dan 500 BRT :

a) een reddingsboot of reddingvlot groot genoeg om alle opvarenden op te nemen.

b) drijvend toestel groot genoeg om alle opvarenden op te nemen. (reddingboten, reddingvlotten en drijvende toestellen moeten aan beide zijden te water kunnen gela en worden).

##### Groter dan 500 BRT :

a) één of meer reddingboten en/of reddingvlotten per zijde voldoende groot om alle opvarenden op te nemen.

b) Indien reddingboten aan boord zijn opgesteld : automatisch opblaasbare reddingvlotten groot genoeg om 25 pct van het totale aantal personen waarvoor plaatsruimte in de reddingboten beschikbaar is, op te nemen.

c) Indien automatisch opblaasbare vlotten aan boord zijn opgesteld : aanvullende drijvende toestellen groot genoeg om 25 pct van het totale aantal personen waarvoor plaatsruimte in de reddingvlotten beschikbaar is, drijvend te houden.

De automatische opblaasbare vlotten en drijvende toestellen vermeld sub b) en c) moeten aan beide zijden van het schip te water kunnen gebracht worden.

#### 4. Instructiekaart voor gebruik van automatisch opblaasbare vlotten :

2 vochtbestendige platen waarop een beknopte en duidelijke omschrijving betreffende de plaatsing en het te water laten brengen der

reddingvlotten is gegeven, verduidelijkt met de nodige tekeningen en foto's (één op de brug en één in de verblijven).

### 5. Alarminrichting :

Nodige middelen die op de brug in werking kunnen worden gesteld waarmee de bemanning in alle plaatsen van het vaartuig waar bemanning normaal aanwezig is kan worden gewaarschuwd dat men op het punt staat het schip te verlaten. (niet vereist op schepen die dagvisserij bedrijven).

Op vaartuigen groter dan 45 m moet de alarminrichting voldoen aan art. 54 van het KB 20.7.1973.

### II. VEILIGHEIDSMIDDELEN

#### 1. Noodsignalen :

a) vissersvaartuigen die de visserij bedrijven binnen de 15 mijl zone uit de kust in het gebied begrensd door de Hoek van Holland en Cap Gris Nez : 3 valschermsignalen (zie lijst der goedgekeurde pyrotechnische signalen).

b) Vissersschepen van minder dan 500 BRT die de visserij bedrijven buiten het gebied bepaald sub a) : 6 valschermsignalen (zie lijst der goedgekeurde pyrotechnische signalen).

c) Vissersschepen van meer dan 500 BRT die de visserij beoefenen buiten het gebied bepaald sub a) : 12 valschermsignalen (zie lijst der goedgekeurde pyrotechnische signalen).

d) Vissersschepen die niet conventionele visserijgronden bevissen in de onbepaalde visserij : Ieder geval zal afzonderlijk onderzocht en vastgesteld worden.

#### 2. Lijnwerptoestel :

Vissersschepen van meer dan 500 BRT dienen uitgerust met een lijnwerptoestel van een goedgekeurd model + 4 ontstekingspatronen, 4 projectielen en 4 lijnen.

Een duidelijke gebruiksaanwijzing moet bij het toestel aangebracht.

#### 3. Gereedschap en materiaal :

Zie nota ZI/73/art. 74/110 dd 18.4.74.

#### 4. Genees- en heelkundige middelen :

Verbandkist type C of type D (uitsluitend voor vissersschepen in dagvisserij).

#### 5. Brandblusmiddelen :

Zie dienstnota ZI/73/art. 23/V/29 dd 21.1.1974.

#### 6. Brandblusinstallatie :

1 brandkraan, 1 brandslang met straalpijp waarmee elk deel van het vaartuig dat gedurende de vaart voor de bemanning toegankelijk is kan worden bereikt (uitsluitend voor nieuwe vaartuigen).

### III. HULPMIDDELEN BIJ NAVIGATIE

#### 1. Zeekaarten :

Zie dienstnota ZI/73/art. 78/5 dd 7.1.1974.

#### 2. Zeemansgidsen, lichtenlijsten, stroomatlassen, getijtafels, zeevaarkundige tafels :

Al deze gegevens zijn vervat in de Visserij Almanak.

De IMCO publicatie : scheepsroutering en verkeersscheidingsystemen. (Niet vereist op schepen die uitsluitend dagvisserij bedrijven).

(Vervolg bz. 3)

(Vervolg van blz. 2)

### 3. Een parallellinaal of een stel van 2 navigatiedriehoeken.

(Niet vereist op schepen die uitsluitend dagvisserij bedrijven).

### 4. 2 passers.

(Niet vereist op schepen die uitsluitend dagvisserij bedrijven).

### 5. Kompas :

a) Vissersschepen van minder dan 200 BRT : één magnetisch kompas opgesteld op een vaste plaats waarop zowel kan worden gepeild als gestuurd en als reserve een verwisselbare complete kompasketel. (Uitsluitend op nieuwe vaartuigen).

b) Vissersschepen van meer dan 200 BRT : twee vast opgestelde magnetische kompassen (op het standaard kompas moet kunnen gepeild en op het stuurkompas moet kunnen gestuurd worden).

Het stuurkompas mag vervangen worden door een gyrokompas indien op het standaardkompas kan worden gepeild.

N.B. : Vissersschepen die uitsluitend de dagvisserij beoefenen dienen enkel uitgerust met een magnetisch kompas.

### 6. Deugdelijk uurwerk.

### 7. Deugdelijke kijker.

### 8. Barometer.

### 9. Handlood met gemerkte lijn van minimum 20 vadem.

### 10. Richtingszoeker :

Op vissersschepen van meer dan 500 BRT.

### 11. Lijst der reddingseinen :

Op de brug.

### 12. Dageinlamp :

Op de vissersschepen van meer dan 150 BRT. (uitsluitend op nieuwe vaartuigen).

### 13. Seinvlaggen :

a) Vissersschepen van minder dan 500 BRT :  
N C vlag - blauwe vlag - gele vlag - 2 nationale vlaggen - T vlag (spanvisserij).

b) Vissersschepen van meer dan 500 BRT :  
Een volledig stel seinvlaggen.

## 14. Internationaal seinboek :

Op vissersschepen van meer dan 150 BRT (uitsluitend op nieuwe vaartuigen).

## IV. MIDDELEN TER VOORKOMING VAN AANVARINGEN

1. Een volledig stel elektrische lichten zoals voorgeschreven door het Internationaal Aanvaringsreglement.

2. Een volledig stel petroleumlichten tenzij de inrichting zodanig is dat steeds op elektrische verlichting kan worden gerekend (voor de inrichting en voorschriften zie bijlage VI art. 12 KB 20.7.1973).

3. Mistbel: met een  $\sigma$  van minimum 30 cm op vaartuigen groter dan 20 m o.a. en een  $\sigma$  van minimum 20 cm op vaartuigen tussen 12 m en 20 m.

4. Luchtfluit of sirene.

5. Zwarte bal : 3 met een minimum  $\sigma$  61 cm op vissersschepen met een lengte groter dan 19,80 m en 1 op vissersschepen kleiner dan 19,80 m.

6. Zwarte diablo met een grondvlak van minimum 61 cm en een minimum totale hoogte van 122 cm op vissersschepen groter dan 19,80 m.

6. Zwarte diablo met een grondvlak van minimum 61 cm en een minimum totale hoogte van 122 cm op vissersschepen groter dan 19,80 m. Op vissersschepen kleiner dan 19,80 m mag een vismand gebruikt worden.

7. Ankers en kettingen volgens de voorschriften van de erkende klassifikatiemaatschappijen.

## V. RADIOINRICHTINGEN

### Radiotelefoonstation :

Op vissersschepen van meer dan 25 BRT.

## VI. NIET VOORGESCHREVEN UITRUSTING

### Deugdelijkheid van de niet voorgeschreven uitrusting : (art. 80)

De eigenaar van een schip moet kennis geven aan het distrikthoofd indien het schip wordt uitgerust met brandblusapparaten, reddingsmiddelen, veiligheidsmiddelen, hulpmiddelen bij de navigatie, al dan niet elektronische toestellen zijnde, hulpmiddelen ter voorkoming van aanvaringen en radioinrichtingen die niet in dit hoofdstuk zijn voorgeschreven.

Voor zover het middelen of inrichtingen betreft die in het besluit met name zijn genoemd, moeten zij voldoen aan alle daarvoor in dit besluit omschreven eisen en in deugdelijke toestand verkeren; voor zover zij niet met name zijn genoemd dienen zij naar het oordeel van het distrikthoofd voor het doel geschikt te zijn en in deugdelijke toestand te verkeren.

P.S. : Onder nieuwe vaartuigen wordt verstaan visservaartuigen waarvan de aanvraag tot nieuwbouw de dienst heeft bereikt na 22.1.1974 of visservaartuigen die na voornoemde datum onder Belgische vlag worden gebracht.

# De sprot- en ijle haringkampanje

Zoals vorige week gemeld grijpen onderhandelingen plaats met de Franse autoriteiten tot het bekomen van vergunningen voor onze sprotvangers voor het nieuwe seizoen. De Rederscentrale kon reeds het principiële akkoord bekomen dat de vergunningen die vorig seizoen werden toegekend automatisch zullen worden verlengd. Nochtans zal dienen rekening gehouden met de beperkingen die de Franse overheid zal uitvaardigen. Krachtens het EEG-verdrag heeft een lidstaat immers te houden. Wij kunnen bepalen binnen zijn territoriale wateren. Deze reglementering is dan ook voor IJDEREEN van kracht, dus ook voor de eigen vissers. Genoemde onderhandelingen hebben dan precies tot doel deze reglementering binnen aanvaardbare normen te houden. Wij kunnen bovendien steunen op een Frans-Belgisch akkoord krachtens hetwelk onze sprotvangers (tot en met 200 PK) de kampanje mogen beoefenen binnen de Franse driemijlengrens. Er blijkt echter een neiging te be-

staan in sommige Franse middelen om die zone voor iedereen gesloten te houden. De zone tussen de drie en zes mijl zou dan worden toegelaten aan vaartuigen tot 60 BT of 400 PK en vanaf de zes mijl is de visserij vrij. Een dergelijke regeling zou nochtans het basisprincipe van het akkoord van 1954 ontwrichten.

Hoe dan ook, de Raad van Beheer van de Rederscentrale heeft geoordeeld dat de rechten van de kleine sprotvangers voor wie destijds het akkoord werd afgesloten, behouden moeten blijven, dus dat zij de mogelijkheid moeten blijven hebben de sprotvisserij binnen de drie mijl te beoefenen. De beperking inzake PK kan behouden blijven, mits een zekere aanpassing van bv. 200 naar 250 PK.

Het gebied van de Franse wateren gelegen tussen de drie en de zes mijl zou dan voorbehouden worden aan de vaartuigen tot 60 BT of 400 PK terwijl zoals steeds de visserij buiten de zes mijl vrij is.

Hetgeen zeer redelijk is. Onze ad-

ministratie oordeelt hierover ook zo, zodat dit standpunt thans aan de Franse overheid zal worden overgemaakt.

## ALLEEN SPANVISSERIJ

Herinneren we er nog aan dat betreffende regeling geldt — zoals steeds — voor de *spanvisserij*. De visserij op sprot- en ijle haring binnen de Franse voorbehouden visserijgrenzen per afzonderlijk vaartuig is niet toegelaten.

Melden we tenslotte dat, ondanks het aanvaardde principe van automatische verlenging, iedereen die bij de Rederscentrale zijn aanvraag tot het bekomen van een vergunning heeft ingediend, verzocht zal worden deze aanvraag op een speciaal formulier te tekenen.

Betreffend formulier dient op verzoek van de Franse overheid aan bepaalde normen voldoen. In afwachting blijven de vorig jaar toe-

gelaten vergunningen geldig. Deze formulieren zullen via de Rederscentrale rechtstreeks aan betrokken reders worden toegestuurd. Deze worden *dringend* verzocht ze ingevuld en ondertekend ONMIDDELIJK aan het secretariaat van de Rederscentrale terug te sturen om zonder problemen gebeurlijk op 15 oktober te kunnen starten.

Voor Zeebrugge kunnen ze worden afgegeven op ons bureau aldaar (bij M. Frank Vanhulle) en te Nieuwpoort bij vismijndirecteur J. Verbanck die ze aan ons dan zullen doorsturen.

Het al dan niet toekennen van de vergunningen voor nieuwe aanvragers zal afhangen van de beslissing die de Franse overheid zal nemen ten aanzien van ons (verantwoord) standpunt.

Met de kampanje kan begonnen worden vanaf 15 oktober voor het gebied Duinkerke en 15 november voor de streek van Boulogne.

# E.E.G.-PRIJSREGELING VANAF HEDEN

## TOT 31 DECEMBER 1974

### (BEHOUDENS ONVOORZIENE WIJZIGINGEN)

Elders in het blad worden de nieuwe minimumprijzen afgedrukt. De verhoging schommelt tussen de 5 à 6 %.

Ze gelden tot 31 december a.s. Het sekretariaat van de Rederscentrale werkt thans een voorstel uit voor verhoogde prijzen vanaf 1 januari a.s. en zulks in samenspraak met de andere nationale producentenorganisaties via het kanaal van Europêche. De prijzen voor de beschermde vissoorten zijn inderdaad een EEG-aangelegenheid en niet meer een nationale. Tot onze eigen bevoegdheid — mijs melding ervan aan de EEG-autoriteiten — behoort wel de aangelegenheid van de minimumprijzen voor de overige (niet beschermde) vissoorten die voor 100 % gefinancierd worden door de producentenorganisatie. Ook hiervoor zal binnenkort een voorstel aan de Raad worden voorgelegd tot verhoging. Meldenswaardig is toch wel het feit dat tot op heden de nieuwe EEG-minimumprijzen niet zijn verschenen in het officieel verordeningsblad alhoewel ze reeds moesten worden toegepast ! Bij de publikatie ervan zal de terugwerkende kracht worden voorzien. Dit is niet de eerste keer dat zulks gebeurt... Dit is nu eenmaal „administratie“.

Aan de andere kant — het moet worden toegegeven — verdient onze eigen administratie — de zeevisserijdienst — alle lof voor de snelle „achterhaling“ van de nieuwe prijzen dewelke dan in een rekordtempo in samenwerking met ons sekretariaat werden opgesteld (het vraagt nl. ingewikkelde en vele berekeningen) en omgezet van rekeneenheden (Europese „munt“) in Belgische frank, zodat de nieuwe regeling onmiddellijk kon worden toegepast.

## DE VERZEKERING TEGEN OORLOGSRISIKO

Deze week verscheen in het Belgisch Staatsblad (BS 5-10-74) het Koninklijk Besluit waarbij de jaarlijkse bijdrage aan VOZOR verlaagd wordt van 1 tot 1/4 per mille van de verzekerde waarde. Deze bijdragevermindering treedt in met terugwerkende kracht tot 1 juli '74.

In de Beheerraadszitting van vorige vrijdag werd de VOZOR-aangelegenheid ook behandeld, waarbij in eerste instantie de vraag diende gesteld of er nog een oorlogsrisico te verzekeren valt. Het antwoord hierop is bevestigend en niet zolang geleden ondervonden (opvissen van een mijn bv.) in dit geval stelt zich dan de

vraag : moet de verplichting tot verzekering bij VOZOR worden gehandhaafd? Op die vraag was de Raad van oordeel dat bij de bevoegde overheid zou moeten worden aangedrongen dat de verplichting zich bij VOZOR te verzekeren zou moeten worden opgeheven zodat iedere reder vrij is zich tegen dergelijke risico's te verzekeren waar hij wilt, hetzij bij VOZOR, hetzij op de vrije markt.

Afwachten dus wat het antwoord is van de overheid. Inmiddels zal in elk geval de verlaging van de bijdrage tot één vierde per duizend zeker genoeg doen.

## DE ONGERECHTVAARDIGDE ZWARE PREMIES VOOR DE ONGEVALLenVERZEKERING

Vorige week maakten wij andermaal melding van de werkelijke schandalige houding van de verantwoordelijke overheid inzake de ongevallenpremie waarvan de reders van kustvaartuigen het slachtoffer zijn.

Deze aanklacht blijkt wel zijn vruchten te zullen afwerpen. In elk geval komt heden vrijdag het technisch comité van het Fonds voor Arbeidsongevallen (voorzitter Dries Claeyns) bijeen om de aan gelegenheid te behandelen.

Vorige week hadden wij ons afgevraagd of het wel verstandig was nog langer te weigeren bijeen te komen uit protest tegen het uitblijven van enige reactie.

Misschien zal ook Minister Depaep van Sociale Voorzorg zich verwaardigen spoed (?) achter de zaak te zetten.

Anderzijds had de Rederscentrale een plan om voorlopig de zaak aan te passen. Onmiddellijk hebben het Zeewezen en het waterschoutsambt niet enkel begrip voor de on-

rechtvaardige toestand opgebracht maar bovendien ook hun principieelakkoord met ons voorstel bevestigd. Zoals alles echter heeft ook huidig voorstel — als voorlopige oplossing waarover we veiligheids halve momenteel niet wensen uit te weiden — zijn voor en nadelen. In elk geval moet de uitzondering die onze kustvissers- en reders inzake aan- en afmonstering genieten behouden blijven. De oplossing — en ook de enig mogelijke — brengt dit op bepaalde punten in gevaar. Daarom besliste de Raad eerst de overheid een laatste maal te raadplegen hoeveel tijd zij nog voorziet om een ernstige en voor iedereen rechtvaardige wettelijke oplossing aan het probleem te geven. Nu schot in de zaak schijnt te komen zou het inderdaad onverstandig zijn een voorlopige regeling waaraan ook bepaalde bezwaren zijn verbonden in het leven te roepen wanneer binnenkort toch een gezonde wetgeving tot stand zou komen.

Volgende week hopen wij dus beter nieuws te melden.

Vissoort	Maten (kg)	Presentatievorm (1)	Vershediklasse	Ophoudprijs Bfr./kg.
<b>Kabeljauw</b>				
1	7 kg en meer	G NG	Ex, A, B Ex, A B	13,42 13,42 9,70
2	van 4 tot — 7	G NG NG	Ex, A, B Ex, A B	13,42 13,42 9,70
3	van 2 tot — 4	G NG NG	Ex, A, B Ex, A B	13,42 13,42 9,70
4	van 1 tot — 2	G NG G NG	Ex, A Ex, A B B	9,70 8,89 8,89 6,47
5	minder dan 1	G NG G NG	Ex, A Ex, A B B	8,89 6,47 6,47 6,47
alle grootten		overige	Ex, A, B	6,47
<b>Schelvis</b>				
1	1 of meer	G NG NG	Ex, A, B Ex, A B	8,66 8,66 5,41
2	van 0,4 tot — 1	G NG NG	Ex, A, B Ex, A B	8,66 8,66 5,41
3	van 0,25 tot — 0,4	G NG NG	Ex, A, B Ex, A, B B	8,66 5,41 5,41
4	minder dan 0,250	G G NG	Ex, A B Ex, A, B	7,58 5,41 5,41
alle grootten		overige	Ex, A, B	5,41
<b>Noorse schelvis</b>				
1	2 kg of meer	NG	Ex, A, B	15,44
2	minder dan 2	NG overige	Ex, A, B Ex, A, B	15,44 15,44
<b>Haring</b>				
1	0,125 of meer	NG	Ex, A, B	7,43
2	van 0,085 tot — 0,125	NG	Ex, A, B	7,—
3	minder dan 0,085	NG	Ex, A, B	6,12
alle grootten		overige	Ex, A, B	6,12
<b>Koolvis</b>				
1	5 kg of meer	G NG NG	Ex, A, B Ex, A B	8,20 8,20 6,84
2	van 3 tot — 5	G NG NG	Ex, A, B Ex, A B	8,20 8,20 6,84
3	van 1,5 tot — 3	G NG NG	Ex, A, B Ex, A B	8,20 8,20 6,84
4	minder dan 1,5	G G NG	Ex, A B Ex, A, B	6,84 5,01 5,01
alle grootten		overige	Ex, A, B	5,01
<b>Wijting</b>				
1	0,500 of meer	G NG NG	Ex, A, B Ex, A B	9,53 9,53 7,28
2	van 0,35 tot 0,5	G NG NG	Ex, A, B Ex, A B	9,53 9,53 7,28
3	van 0,2 tot — 0,35	G G NG NG	Ex, A B Ex, A B	9,53 8,60 8,60 7,28
4	minder dan 0,2	G NG G NG	Ex, A Ex, A B B	7,28 7,28 5,29 5,29
alle grootten		overige	Ex, A, B	5,29
<b>Schol</b>				
1	0,600 en meer	G NG	Ex, A, B Ex, A, B	11,88 8,76
2	van 0,4 tot — 0,6	G NG	Ex, A, B Ex, A, B	11,88 8,76
3	van 0,3 tot — 0,4	G NG	Ex, A, B Ex, A, B	11,88 8,76
4	minder dan 0,3	G G NG	Ex, A B Ex, A, B	10,25 8,76 8,76
alle grootten		overige	Ex, A, B	8,76
<b>Makreel</b>				
1	0,5 of meer	NG	Ex, A, B	7,59
2	van 0,2 tot — 0,5	NG NG	Ex, A B	7,59 6,69
3	van 0,1 tot — 0,2	NG NG NG	Ex A B	7,59 6,69 6,25
4	minder dan 0,1	NG NG	Ex A, B	6,25 4,91
alle grootten		overige	Ex, A, B	4,91

(1) presentatievorm : G = gegut — NG = niet gegut.

# De Ierse visserijlimieten **REDERS OPGEPAST!**

Krachtens het Visserijverdrag van Londen 1964 worden de visserijzones gemeten vanaf de basislijn net zoals voor het meten van de territoriale grens.

Deze basislijn wordt gevormd door de laagwaterlijn of door rechte basislijnen van punt tot punt. Het is echter zo dat ook vanaf eilanden die buiten de rechte basislijn liggen een visserijzone wordt gemeten, zoals dit bv. het geval is bij Tory Island en Fasnet.

Bovendien, en hierop vestigen wij dan de speciale aandacht, worden de visserijgrenzen ook gemeten vanaf «droogvallende bodemverheffingen» buiten de rechte basislijn en gelegen nabij het vasteland of een eiland, op voorwaarde dat de afstand tot het vasteland of het eiland niet meer bedraagt dan de breedte van de territoriale zone. Dit ingevolge het Verdrag (inzake de territoriale zee en de aansluitende zones) opgemaakt te Genève op 20 april 1958. Dit verdrag, dat in onze wetgeving werd ingebracht door de wet van 29 juli 1971 (Belg. Staatsblad van 2 februari 1972) zegt nl. in artikel 11 wat verstaan wordt door een «bij eb droogvallende bodemverheffing».

De Ierse interpretatie van deze bepaling is dat vreemde vissersvaartuigen met deze bodemverheffing rekening moeten houden en wanneer ze historische of andere rechten bezitten die hen toelaten tot op 3 mijl van de territoriale zee te komen vissen, dienen ze ermede rekening te houden dat ze in ieder geval terzelfdertijd ook op minstens 6 mijl van genoemde bodemverheffing moeten blijven.

Genoemde Conventie legt aan de oeverstaat — in case de Ierse Republiek — geenszins de verplichting op een lijstje op te maken van de bodemverheffingen die op een afstand liggen die niet groter is dan de breedte van de territoriale zee. Het is nochtans onbetwistbaar dat deze bodemverheffingen op alle kaarten duidelijk aangeduid worden. Het is bijgevolg de taak van de schipper deze plaatsen goed te indentificeren, voornamelijk uit veiligheidsoverwegingen, gezien deze plaatsen bij laag tij droog komen te liggen en dat er dus aldaar o.m. gevaar voor stranding bestaat.

De Ierse autoriteiten hebben wel de nadruk gelegd op het feit dat alle vreemde vissers op minstens 6 mijl moeten blijven van alle op de zee kaarten aangeduide bodemverheffingen die op minder dan 3 mijl gelegen zijn van een plaats die in aanmerking kwam voor de berekening van de breedte van de territoriale zee.

Dit is ondermeer het geval nabij Coningbeg aan de Ierse Zuid-oostkust. De rechte basislijn aldaar loopt over het zuidpunt van het eiland Great Saltee, doch de visserijgrenzen vertonen ter plaatse een uitsprong doordat de visserijzone ook wordt gemeten vanaf de droogvalling Coningbeg, die ongeveer 2,5 mijl ten zuiden van Great Saltee eiland ligt. M.a.w. Coningbeg is een bij eb droogvallende bodemverheffing gelegen op minder dan 3 mijl van Great Saltee Island : bijgevolg wordt op deze plaats de laagwaterlijn als basislijn voor het meten van de territoriale zee. Het is trouwens in dit gebied dat onlangs twee onzer vaartuigen werden opgebracht omdat ze hier geen rekening hadden mee gehouden.

Zoals vorige week gemeld werd naar aanleiding van het verslag over het 25-jarig bestaan van de W.E.F.C., werden door tussenkomst van de Rederscentrale betrokken reders vrijgesproken. Het ligt echter voor de hand dat voortaan iedereen hiertoe stipt zal moeten rekening houden en dat vrijspraken van dergelijke aard niet meer zullen voorvallen.

Deze redenering moet trouwens worden gevoerd voor alle gelijkaardige situaties.

Betreffende punten stonden vroeger niet op de zee kaarten maar sedert dit jaar wel, nl. op detailkaart nr. 2738.

Tenslotte laten wij hieronder de visserijzone omheen de kust van de Ierse republiek verschijnen : zoals ze ons door de Zeevisserijdienst werden medegedeeld :

- Het visserijgebied langs de kust van de Ierse Republiek omvat een zone van 12 mijl.
- De zone van 12 mijl wordt berekend vanaf basislijnen, waarvan de lijst o.m. opgenomen wordt in de «Belgische-Nederlandse Zeealmanak», uitgave 1974, blz. J 42 en J 43.
- Binnen de aldus vastgestelde 12-mijl-zone, kunnen de Belgische vissersvaartuigen de visserij uitoefenen in de zone begrepen tussen 6 en 12 mijl, binnen de hierna beschreven wateren, en mits rekening te houden met de opgegeven beperkingen :
  - 1 — tussen Carrickakin, Achill Island (referentienummer 16, positie positie 53° 58' 3" N en 10° 16' 5" W) en Kerry Head (referentienummer 27, positie 52° 25' 2" N en 9° 56' 8" W)
    - toegelaten visserijen : demersale soorten, haring en langoestine.
  - 2 — tussen Great Foze Rock (referentienummer 33, positie 52° 01' 3" N — en 10° 41' 3" W) en Power Head (geen referentienummer positie 51° 47' 1" N en 8° 10' 6" W)
    - toegelaten visserijen : demersale soorten, haring en langoestine
  - 3 — tussen Power Head (geen referentienummer, positie 51° 47' 1" N en 8° 10' 6" W) en Carnsore Point (geen referentienummer, positie 52° 10' 3" N en 6° 21' 8" W)
    - toegelatenvisserijen : op alle soorten.

4 — tussen Carnsore Point (geen referentienummer, positie 52° 10' 3" N en 6° 21' 8" W) en Haulbowline Rock (geen referentienummer, positie 54° 01' 2" N en 6° 04' 7" W).

— toegelaten visserijen : op alle vissoorten, behalve schaal- en weekdieren (shellfish).

— De trawlvisserij op haring vanaf 's zaterdags 08.00 u. tot 's maandag 8.00 u., plaatselijke tijd, is verboden in de gehele 12-mijl-visserijzone langsheen de zuidoostkust van de Ierse Republiek. De zone die onder deze maatregel valt, wordt aan de oostkust begrensd door de breedtegraad 52° 30' NB en in het westen door de lengtegraad 09° 00' wL.

Voor de Belgische vissersvaartuigen betekent dit, dat tijdens de weekeinden geen haringvisserij mag worden uitgeoefend in de genoemde zone, ook niet in het gebied waar de traditionele rechten gelden.

## SI VIS PACEM PARA BELLUM

*Wie vrede wil mag allerm minst ontwapenen.*

*Nee, ik zal het niet hebben over de mirages die al of niet door Vanden Boeynants zullen aangekocht worden. Nu zeker niet, nadat ik de eerste minister heb horen verklaren dat we niet zo geweldig moeten roepen over die 30 miljard atombomvliegtuigen, want dat de leverancier van deze lieverdjes zich zal verbinden om in België de onderdelen van die gevechtsvliegtuigen te laten bouwen zodat we er straks geld zullen aan overhouden. Ik begrijp niet waarom we slechts voor 30 miljard zouden bestellen! Als we er toch geld aan overhouden zou ik opteren voor 100 miljard.*

*Natuurlijk hebben we Nato-verplichtingen en moeten we uiterst waakzaam zijn opdat nonkel Amerika niet kwaad wordt op ons. Doch welke commodore met zijn blauwe marinearm vol gouden strepen zou durven loochenen dat onze vissersvaartuigen, in het Duinkerke van 1940, de geallieerde legers duizendmaal meer geholpen hebben dan onze ganse Belgische zee-macht? En juist over deze vissersvaartuigen in Nato-verband, zou ik het hier willen hebben.*

*Onze vissersvloot zal om en nabij anderhalf miljard investeringswaarde hebben, zorgt intussen voor een aanvoer van 1 miljard frank per jaar waarvoor de Belgische staat aan BTW reeds 60 miljoen ontvangt, verschaft 3000 mensen rechtstreeks werk, wat een minder uitgave aan werklozensteun betekent van 120 miljoen, wat 300 miljoen frank RMZ opbrengt, 10 miljoen vismijnrechten, enz. Zet daarnaast wat onze marionette-zeemacht aan ons land kost, de wedde van kapitein-ter-zee, prins Albert niet meege-rekend, en ge komt tot een vergelijking die ons tien keer luider doet vloeken dan een tierende opleidingssergeant.*

*ken dan een tierende opleidingssergeant. van om het even welke minister zijn dat nog veel meer. En voor het minste dat ge over dit nutteloze kostelijke leger durft zeggen of schrijven, springen ministers en gamelleboefers verontwaardigd recht om te protesteren tegen de geuite verdachtmakingen, om ons te beschuldigen van subversieve akties en uiteindelijk, na de gedemocratiseerde kiezer overroepen te hebben, zodat hij versuft zit, kunnen de heren hun lukratieve zaakjes verder beredderen.*

*Intussen is er iets ernstigs gegroeid : de beroepsmilitair zoekt zich sindikaal te wapenen en kan morgen in staking gaan om hogere lonen te bekomen..... staken, betogen, kontesteren, op straat komen.....*

*Als wij destijds betoogden hadden we hoogsten wat beurse tomaten om te smijten ; als de boeren Brussel te lijf gingen, hadden ze hun vuisten en hier en daar een riek. Maar als onze heren landsverdedigers op straat zullen komen bezitten ze alles, tot atoomwapens toe, om ons vlug in onze schulp te doen kruipen en dan is op slag de gedemocratiseerde kiezer een eerbiedwaardig lid geworden van een politiestaat. Wie zegt dat zulks nog niet zo rap zal gebeuren, kan morgen reeds met zijn 10 grijpertjes aan het prikkelraad hangen.*

*Wie de vrede lief heeft moet zich gevechtssklaar houden.....*

*Dat is het wat ik je wilde meegeven. Het kan nog. Het kan nog omdat onze kolonels morgen nog niet het gezag zullen grijpen. Het kan nog, maar het kan niet eeuwig worden uitgesteld. Nu, vandaag, moeten we reageren want de mazout kost te duur, onze vangsten worden beperkt, de kopers willen ons geen prijs geven, onze havens worden ontoegankelijk, de administratie beslist wat we mogen en wat we moeten, een praalhans die zich zeevaart-inspekteur noemt klopt ons het bloed van onder de vingernagels..... Nu kunnen we onze zeemacht kapen en in de grond boren, nu kunnen we de haven blokkeren, nu nog kunnen we de minister belachelijk maken als hij weigert te luisteren.....*

*We kunnen ook in ons bed kruipen achter moeder's warme rug en verzuchten dat we er niets kunnen aan verhelpen, geeuwen, en lid van het slaven-volk blijven.*

*Nochtans, si vis pacem.....*

*De minister, zelfs de minister van defensie, is veel banger voor ons dan dat wij schrik van hem moeten hebben. Nu! Morgen kan het best te laa zijn. De kolonels blijven niet slapen.*

HORATIUS

## BRIEVENBUS

# Komt er een kooperatief Vishandelsbedrijf?

Alle viskleinhandelaars over het ganse land kregen een circulaire toegestuurd van één door bepaalde reders gestichte of te stichten coöperatief vishandelsbedrijf en waarin om inlichtingen gevraagd wordt nopens hun afzet, de soorten die ze verkopen, of ze voorstander zijn van voorverpakte vis, eventueel van bevroren vis en of ze zelf de vis naar het bedrijf zouden komen afhalen of indien deze moet verzonden worden.

Het revolutionaire in dit geval is het feit dat het initiatief uitgaat van reders! Van een rederscoöperatieve!

### HEEFT EEN DERGELIJK EEDRIJF KANS TOT WELSLAGEN?

Zoals het rondschriven het voorstelt, zou dit bedrijf min of meer het werk overnemen dat nu gedaan wordt door de vishandelaar, namelijk het kuisen, fileteren en verpakken van de vis. In feite zou de kleinhandelaar teruggebracht worden tot een soort registratiebediende met of zonder aflevering van de voorverpakte vis aan zijn eigen cliënteel.

Dit zou natuurlijk wel een besparing van tijd uitmaken en men is ook wel de overtuiging toegedaan dat de behandeling in een modern groot visbedrijf sneller kan gebeuren en in goede voorwaarden van hygiëne, maar wat zal dit kosten? Anderzijds geven de handelaars niet graag hun zelfstandigheid prijs, want in die optie bekijken veien het.

Men is vooral bang dat het coöperatief vishandelsbedrijf een machtspositie kan of zal verwerven zodanig dat het eigenmachtig wetten zou kunnen stellen, die natuurlijk ingegeven zouden zijn door het eigenbelang van het bedrijf. Inderdaad maken verscheidenen zich ongerust dat het juist producenten zijn die handelaar wensen te spelen of waaraan de handelaars hun onafhankelijkheid zouden verliezen. Er zal dus op zijn minst een afwachtende houding aangenomen worden door de kleinhandel en dan in het bijzonder door de kleinhandelaars die zich hier regelmatig op de afslag komen aanbieden. We herhalen dat het hier tenslotte een kwestie zal worden voor de kleinhandel van «waar ligt mijn profijt?» Het is duidelijk, zo het bedrijf de kleinhandelaar kan doen profiteren, dat deze van dit profijt gebruik zullen wensen te maken, alhoewel dan nog altijd het gevaar voorligt van de verworven machtspositie van het bedrijf en de kans dat men tenslotte zou kunnen overwegen de kleinhandelaar zelf op zijn beurt te passeren.

Naar we vernamen, kreeg de groothandel het rondschriven niet toegestuurd zodat we alleen hieruit reeds kunnen besluiten dat het coöperatief vishandelsbedrijf als een konkurrent van de groothandel op de markt komt. Men kan inderdaad niet vooropstellen te leveren aan de kleinhandel in het ganse bedrijf.

zonder in het vaarwater van de groothandel te komen. Gaan we dus naar een strijd tussen de gevestigde groothandel en het coöperatief vishandelsbedrijf? Gaan de groot-handelaars en middengroothandelaars zich hiertegen gezamenlijk of afzonderlijk verweren? We veronderstellen dat de groothandel eerst de kat uit de boom zal kijken om dan tegenover de realiteit tegenmaatregelen te overwegen. Een ding is duidelijk: het nieuwe vishandelsbedrijf zal een konkurrentiepositie moeten verwerven om de anderen weg te krijgen. We weten niet tot wat dit zal leiden, maar een feitenmonopolium in handen van één enkel bedrijf, is voor de handel en dan vooral voor de kleinhandel toch geen geruststellende zekerheid.

### DE VERZEKERDE BEVOORRADING

Daar waar het nieuw bedrijf beweert, dat de reders aldus bij machte zullen zijn een rationele marktbevoorrading uit te werken, aangepast aan de wekelijkse behoeften van de markt, wordt toch ook in het midden gebracht, dat de bevoorrading in vis niet alleen afhangt van een coördinatie onder reders maar in de eerste plaats van de vangmogelijkheden. Anderen gaan zover zich af te vragen waarom die coördinatie voor een rationele marktbevoorrading moet afdrogen van het coöperatief visbedrijf en waarom deze coördinatie ook nu zelfs niet eerder gebeurde. Het is toch ook de visser die belang heeft aan een rationele marktbevoorrading zodat het niet meer zou voorkomen dat er te veel vis op één enkele dag of week binnengebracht wordt.

### EEN MAKSIMUM GARANTIE WAT BETREFT DE KWALITEIT EN VERSHEIDSGRAAD

Men neemt graag aan dat een hypermodern nieuwgebouwd bedrijf uitgerust met de meest perfectioneerde machines wel een waarborg is voor zuiverheid en hygiëne. Het argument dat de verwerking onmiddellijk zal kunnen beginnen bij aankomst en reeds gedurende het lossen meent men niet afhankelijk te zijn van het coöperatief vishandelsbedrijf. Inderdaad veronderstelt de werkwijze de voorafname, met andere woorden de aankoop van vis voorafgaandelijk aan het in de markt zetten. De prijs wordt dan bepaald aan de hand van hetgeen werkelijk in de afslag verkocht wordt. Welnu menen sommige van onze sprekers, dat ook de gevestigde groothandel tot een voorafname bereid is en dus tot een onmiddellijke verwerking van de vis vanaf het lossen.

We tekenden eveneens de aanmerkingen van sommigen op dat het nieuw visbedrijf liefst zou uitzien naar betere aanwending en promotie van sommige vissoorten die op bepaalde marktdagen opgevangen worden. Volgens hen behoort de bestaande groothandel niet gekonkurreerd te worden, maar zou

het een grote verdienste zijn ten opzichte van de reders, moest men een afzet kunnen in het leven roepen voor filets van platjes, wijting, totten, enz... Zich in de plaats stellen van anderen brengt volgens die meningen geen baat bij voor de visserij, noch voor de handel.

Anderzijds zal men eveneens met een probleem opgescheept geraken van vrije pakhuizen, ten minste in de veronderstelling dat het nieuw coöperatief vishandelsbedrijf de plaats zou innemen van heel wat gevestigde groothandelaars. Ten slotte zou de vismijn — altijd in de veronderstelling van een revolutionaire doorbraak van het gepland vishandelsbedrijf — herleid worden tot een soort loskaai met voor het merendeel leegstaande pakhuizen. Een niet zeer aantrekkelijk toekomstbeeld én voor de Stad Oostende én voor de belastingbetaler.

### «Sprokkel»

NOTA DER REDACTIE: Het is aan ons niet dit initiatief goed of af te keuren. Aan de handel te tonen waartoe zij in staat is evenals de nieuwe promotors.

Voor de visserij komt het er alleen op aan de hoogste prijs en een groter verbruik, dank zij prijs en kwaliteit van wie het ook moge komen. De tijd is rijp voor revoluties en... faillissementen.

## OP HET VOEDINGSSALON TE BRUSSEL Wansmakelijke bevroren vis

Er zijn op het voedingssalon allerlei voedingsprodukten, waaronder ook diepvries- en visserijprodukten, verkocht.

Een bepaalde diepvriesfirma bracht er ook diepvriestongen naar voor welke verkocht werden aan 225 fr. per kg.

We vragen ons af of er op dat salon geen controlekommissie is en hoe het mogelijk is dergelijk produkt in diepvriestoes and volledig geel en wansmakelijk mag voorged worden als een „lekkere tong”. Dergelijke vis zou bij ons in de vuilbak gaan en afgekeurd worden.

En wie dergelijk produkt ont-dood zal gegeten hebben zal nooit meer van vis willen weten.

Waar is de voedingsinspektie of kennen zij niets van vis keuren?

Anderzijds zagen we er een stand met viskroketen van een Oostendse visfirma die geluk mag gewent worden niet alleen voor de wijze waarop hij zijn stand heeft versierd, maar voor de prachtige kwaliteit van de geleverde vis en viskroketen.

Proficiat mijnheer Debruycker, dat is propaganda

● Te koop aangeboden: VISKOTER. Lang 25 m., breed 5,60 m. Bouwjaar 1969. Kromhout dieselmotor type 6FD 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)

## LEON SAVELS SCHIELIJK OVERLEDEN

Hooguit twee uur nadat Leon Savels, aan boord van zijn kloeke treiler Z.525 «Golfbreker», de Britse haven van Newhaven had verlaten is hij overleden. Ookzaak van zijn afsterven is vooralsnog niet gekend. Maandag had de «Golfbreker» voornoemde haven verlaten met bestemming naar de thuisnaven Drie mijl ten zuiden van Newhaven kreeg het vaartuig plots met motordefekt af te rekenen. Anderhalf uur vergde de herstelling waarop Leon Savels zich naar het stuurhuis begaf, om de positie te bepalen. Hij verkeerde inderdaad in de waan dat zijn vaartuig was afgedreven. Omdat hij niet terug kwam begaf een varensgezel zich naar de brug. Daar werd de ongelukkige schipper dood aangetroffen.

Meerdere biezonderheden zijn aan dit overlijden te koppelen. Zo overleed de ongelukkige visser de dag waarop hij normaal in de thuisnaven moest aanleggen, zou hij zijn zilveren jubileum vieren, was zijn zoon jarig en vaarde hij gedurende 37 jaren op zee. Het was trouwens alsof hij een voorgevoel had van hetgeen zou gebeuren. De dag van de afvaart wilde hij nog eens tonen waar alle boordpapieren lagen; «voor het geval er iets zou gebeuren...» had hij nog gezegd.

Leon Savels was in de visserijmiddens van de Oosthoek een gekend en gewaardeerd figuur. Sinds

november 1969 was hij eigenaar van de Z.525 «Golfbreker». Vroeger was hij o.m. visser aan boord van de H.93 van reder Jef Dobbelaere en later op de Z.504 van de Emile Dobbelaere. Met dit schip verdiende hij wat men pleegt te noemen een «schone frank» en werd zelfs mede-eigenaar.

Onmiddellijk bleek iedereen in de Oosthoek bereid hulp te verlenen. Verschijnsel dat overigens niet vreemd is in de visserijmiddens. Reder Francois Devooght, die het gebeurde via de radio versam zette onmiddellijk koers naar Newhaven en behulpzaam was bij het verlossen van de 10 mannel en t.o.v. de autoriteiten. Hierop voer hij terug naar de visgronden voor een paar dagen maar hoopt zaterdag opnieuw Newhaven binnen te lopen en het stoffelijk overschot van zijn kollega-visser over te brengen. Intussen werden te Zeebrugge schipper Jan Vlietinck en motorist Roger Linskens dadelijk bereid gevonden nog diezelfde avond naar Engeland af te reizen en er de Z.525 af te halen. Linskens bracht inderdaad enkele dagen verlof door en juist daardoor werd de ongelukkige Leon Savels als schipper-motorist aangemonsterd. In een minimum van tijd werd op het Heistse gemeentebestuur de nodige administratie vervuld en om 18 u. konden beiden afvaren.

# Blijft de Oosterschelde toch vrij voor mossel en oesterkultuur?

De Rijksplanologische commissie heeft aan de ministers Westertop en Gruijters advies uitgebracht over de afsluiting van de Oosterschelde. De EPC, het advieslichaam van de hoogste ambtenaren bij de betrokken ministeries, meent dat de bouw van een getij-in-stand-latende caissondam in de Oosterschelde technisch heel goed te doen is en dat daarmee ook voldaan zou worden aan de doelstellingen van behoud van visserij en milieu in de Oosterschelde.

Nu het kabinet op zijn verzoek door de RPC is geadviseerd kunnen definitieve besluiten over de toekomst van de Oosterschelde spoedig volgen. Vorige week vergaderde de Raad voor de ruimtelijke ordening, een onderraad uit de ministerraad, over het advies van de RPC. Verwacht wordt dat het kabinet binnenkort een definitief standpunt zal formuleren.

De RPC is het intern niet eens kunnen worden over de vraag of de caissondam een permanent of voorlopig karakter moet hebben. Rijkswaterstaat heeft gevraagd hem extra tijd (circa 1½ jaar) te gunnen voor detailstudies. Uitgaande van een caissondam zou dan worden uit-

gezocht of in de caissondam een stormvloedkering moet worden gebouwd of dat een open caissondam als zodanig voldoende garanties biedt. In het laatste geval zouden de dijken langs de Oosterschelde moeten worden verbeterd en zou tevens de Deltawet worden gewijzigd.

Rijkswaterstaat stelt van zijn kant ook voor bij de caissondam basaltzuigers klaar te leggen die in geval van calamiteiten of verzakkingen van de caissons, de caissons vol zand zouden spuiten. Het gevolg daarvan zou zijn dat de Oosterschelde alsnog dicht gaat, zonder dat het mogelijk is opnieuw tot een waterdoorlatende constructie te komen.

## MOSSELCULTURES

Binnen de Rijksplanologische commissie bestaat overeenstemming over het afwijzen van de dam, dwars door de Oosterschelde, staat gepropageerde Wemeldingede. De RPC vindt dat daardoor aan het milieu en aan de mossel- en oestercultures, zeer grote schade zou worden gedaan. Voorgesteld wordt twee binnendammen te leggen n.l. de Philipsdam, tussen St-Philipsland en Schouwen-Duiveland en de Oosterdam in het uiterste oosten van de Oosterschelde.

Omdat rekening moet worden gehouden met waterverontreiniging door de Rijn en door afvalwater uit Noord-Brabant, wordt tevens de mogelijkheid van de bouw van een spuikanaal (tegelijktijd scheepvaartkanaal) door de Hals van Zuid-Beveland (bij Waarde) geopperd.

Onze Benelux partners zijn, zoals we zien nog steeds op zoek naar de goede formule.

## TELEURSTELLENDSE SEPTEMBERMAAND VOOR OOSTENDSE GARNAALVISSERS

Twee oorzaken zijn er schuld van geweest dat de Oostendse garnaalvissers een erg teleurstellende maand achter de rug hebben. Eerst en vooral was daar het feit van de kleinere vangsten en verder was het slechte weer er oorzaak van dat er veel minder dan normaal kon uitgevaren worden. Uiteindelijk gaf dat als resultaat een teruggang van de aanvoer met niet minder dan 52.647 kg waardoor slechts 19.130 kg garnaal op de Oostendse markt terecht kwamen. Verleden jaar waren dat er nog 71.777 kg. Toen was het echter een uitzonderlijk jaar en werden er vangsten van 500 kg en meer aangevoerd. Dat is nu helemaal niet het geval. De gemiddelde vangst is dan ook teruggezaakt tot 106 kg tegen 261 kg verleden jaar. De totale opbrengst verminderde van 2.245.749 fr naar 1.174.323 fr en dit ondanks een prijsstijging van 31,20 fr naar 61,35 fr. Garnaal wat dus zowat dubbel zo duur als verleden jaar. Wat zeker nodig was om aan dezelfde opbrengst te geraken. Die opbrengst lag echter toch nog een heel stuk onder het peil van verleden jaar en verminderde van 8.170 naar 6.590 fr.

### MEER VANGSTEN MAAR MINDER GARNAAL NA 9 MAANDEN

In 1974 werden tot einde september 2187 vangsten van garnaalschepen verkocht. Verleden jaar waren het er 2007. Toch daalde de aanvoer vooral door de zeer sterke teruggang van de laatste maanden, van 212.311 kg naar 206.849 kg. De gemiddelde prijs lag wel hoger en steeg van 53,60 fr naar 68,90 fr. Hierdoor bleef de totale opbrengst uiteindelijk nog een flink stuk boven die van verleden jaar. Na 9 maanden werd inderdaad 14.276.442 fr bereikt tegen 11.391.537 fr verleden jaar in dezelfde periode. De gemiddelde vangst lag niet zoveel lager dan verleden jaar maar daalde toch van 105 naar 94 kg. Het ziet er niet naar uit dat tijdens de komende maand betere resultaten mogen verwacht worden. De slechte weersomstandigheden blijven de visserij immers sterk belemmeren.

De vangsten zelf zijn wel iets groter geworden maar blijven ver onder het peil van verleden jaar.

## ZELDZAME VANGST TE ZEEBRUGGE

Door de bemanning van het vissersvaartuig Z.460 St Christoffel, werd een haringhaai of latour gevangen van ruim 100 kg. Deze zeldzame vis wordt meestal aangetroffen in de onmiddellijke omgeving waar haring voorkomt. De vis werd aangekocht door de firma Debra, uit Zeebrugge, voor 6.370 fr.

# Opbrengst in Oostendse vismijn bleef nagenoeg in september gelijk

Onze vissers hebben wat de opbrengst betreft, in september niets moeten toegeven aan dezelfde maand van verleden jaar. De opbrengst is lichtjes gestegen en bedroeg dit jaar 51 miljoen 840.839 fr tegen 51 miljoen 577.492 fr verleden jaar. Aangezien de garnaalvissers ruim 1 miljoen moesten toegeven t.o.v. september 1973 en dat ook de opbrengst van de vreemde vis met meer dan 1,5 miljoen terugliep, was het nodig dat de visopbrengst hoger lag en dat ook de opbrengst van de geschatte vis hoger lag. De visopbrengst steeg inderdaad van 46 miljoen 895.021 fr naar 49 miljoen 903.126 fr terwijl de waarde van de geschatte vis opliep van 286.190 fr naar 307.220 fr.

Een aanzienlijke teruggang voor wat de opbrengst van de verkoop van vreemde vis betreft. Alleen een Frans in span vissend paar schepen kwamen hier een paar keer met een vangst makreel op de Het werd een complete teleurstelling aangezien geen prijs bekomen werd voor deze, zij het niet al te grote, toch wel mooie kwaliteitsmakreel. Daarmee was het experiment afgelopen. Geen enkele IJslandse treiler kwam in september naar Oostende en daardoor werd op deze post (vreemde vis) een achteruitgang geboekt die verliep van 1.788.717 fr naar 118.760 fr.

Wat de eigen aanvoer betreft, deze bestond ook in september 1974

nog altijd voor het grootste gedeelte uit IJslandse vissoorten.

Bij die soorten speelden koolvis, rode zeebaars, gul en schlvvis samen met leng de voornaamste rlo. Met de nadruk op koolvis en rode zeebaars. Soorten die doorgaans wel goed verkocht werden; de vangsten van deze schepen waren niet altijd erg omvangrijk vooral niet nu het slechte weer vroeger zijn intrede deed dan traditioneel het geval pleegt te zijn. De spanvissers hadden tijdens de voorbije maand al veel minder in de pap te brokken dan de voorgaande maanden, ook al kwamen er soms erg omvangrijke vangsten op de markt. Van het Kanaal was de aanvoer niet erg groot, doorgaans dus nog steeds weinig tong en rog. Er werd een nieuw soort visgrond bezocht en de vangsten die van voor de Deense kust en het Skagerrak aangevoerd werden waren zeker niet te versmaden. Er werden dan ook flinke resultaten geboekt, die bovendien erg gunstig afstaken bij deze gelukt door de schepen die op de Noord bleven vissen. Al met al een flinke herneming na de flauwe maanden juli en augustus.

### OPBRENGST LIGT BIJNA 51 MJLJOEN HOGER DAN IN 1973

Al werd er dan behoorlijk wat minder vis aangevoerd na de eerste 9 maanden van dit jaar toch ligt de totale opbrengst nu al bijna 51 miljoen fr. hoger dan na de ¾ van 1973. Iets wat uiteraard minder prettig zal geweest zijn voor de vishandelaar en de verbruiker. Men kan echter nog altijd beter zijn geld steken in een goed stuk vis, je gezondheid heeft er alvast niet onder te lijden. Dat blijken nog altijd veel mensen te doen in dit land wat pleit voor hun gezond verstand. Dat laatste neemt trouwens toe naarmate men meer vis gaat eten. Normaal zou het vis verbruik dus moeten blijven toenemen, waaruit we dan voor de vissers een gunstige konklusie kunnen trekken: dat de prijzen nog niet zo gauw zullen gaan dalen.

De totale opbrengst bedroeg einde september '74: 485.610.703 fr tegen 434.646.127 fr na dezelfde periode in 1973. Te noteren: de belangrijke daling van de verkoop van vreemde vis: van 12.078.037 fr verleden jaar naar 4.416.783 fr dit jaar.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Steeds veel slecht weer op de visgronden. Toch nog een aanvoer van meer dan 9000 bennen vis en 8500 kg tong op de Oostendse markt. Daarbij dan een 1000 bennen vis aangevoerd door een IJslandse treiler. Die vangst van de VE.2 kreeg echter geen te beste prijzen, iets waar de kwaliteit «B» de oorzaak van was. De partij rode zeebaars ging immers nog vlot weg, terwijl ook de kabeljauw een behoorlijke prijs kreeg. Schelvis, koolvis en leng waren echter veel goedkoper dan normaal. De vangsten van de eigen schepen waren maandag duur verkocht, ook al beston-

## BOKKENVISSERIJ!

den die dan voor het grootste gedeelte uit koolvis. Een ruime partij rode zeebaars werd gelost door de O.81. In het geheel toch een veel kleiner aanvoer van «bonen» dan verleden week. De prijs van de schelvis was ook maandag niet zo best, wat dan wel veroorzaakt werd door de verwachte aanvoer dinsdag van een partij schelvis door de IJslandse treiler. De kwaliteit viel echter nogal tegen.

Een redelijk gevarieerde aanvoer overigens van de andere visgronden. Van de Noordzee bestaan de vangsten grotendeels uit gul, totten, vlaswijting en schol, terwijl de Kanaalschepen vooral voor heek, hondshaai, wijting, rog en tong zorgden. De tongen kregen trouwens geen beter prijzen dan verleden week. Alleen de kleine sortering was iets duurder en steeg tot rond de 90 fr.

De meeste visprijzen bleven renderend met kabeljauw stijgend van 38 naar 47 fr, de gullen variërend tussen 20 en 40 fr en haai die verkocht werd tussen 650 en 900 fr de ben. Voor wijting lag de prijs iets lager dan verleden week, vooral de kleine sortering deed het minder goed. Ook de kleine totten waren niet zo duur als gewoonlijk. Voor platvissoorten als schol, steenschol en iek bleven de prijzen eveneens op een zeer behoorlijk peil.

Deze week is ook de kustvisserij begonnen met de spanvisserij op gul. Mits betere weersomstandigheden die niet alleen regelmatig uitvaren maar ook regelmatige visserij moeten mogelijk maken, moeten hier flinke resultaten mogelijk zijn. De garnalvisserij konden ook dit keer maar af en toe in zee. Dinsdag lagen de vangsten redelijk goed en werden door 8 schepen tch 1317 kg gelost. De totale aan-

voer voor de ganse week bestond echter maar uit 3970 kg. De prijzen schommelden tussen 39 en 88 fr het kg waarbij zaterdag de hoogste prijs betaald werd. Het is duidelijk zichtbaar dat mits betere weersomstandigheden de garnaalaanvoer veel groter zou zijn. Geen moed verloren dus en blijven hopen op beter weer.

## KOOLVIS VOOR DE IJSLANDERS

Een 4.950 bennen IJslandvis voor de ganse week met maandag 3.900 B. vis van die gronden. Die werden dan aangevoerd door de eigen schepen. Flinker vangsten voor de verschillende schepen met toch een uitschieter voor de O.202 die het tot 1.420 bennen bracht en hiermee dan ook 1.639.000 fr. bereikte. Dit niettegenstaande de vangst voor het overgrote gedeelte (1.000 bennen) koolvis bestond. De grote sortering koolvis bleef echter duur en noteerde van 1.040 naar 1.070 fr. per ben. De middensortering kreeg gewoonlijk van 870 naar 920 fr. Een zeer goede prijs dus rekening houdend met het feit dat praktisch alleen de uitvoer deze koolvis opkoopt. Rode zeebaars was minder op de markt dan verleden week. De prijs lag dan ook geenszins la-

## HODI STRAALBUIZEN ZALTBOMMEL

tel. 00-31-4180-2654

ger dan die van voorgaande week en schommelde tussen 1.260 en 1.400 fr. de ben. Schelvis werd vooral door de IJslandse treiler gebracht, de kwaliteit liet hier echter te wensen over zodat de prijs slechts tussen 1.000 en 750 fr. lag. De «Belgische» schelvis kreeg van 20 naar 33 fr. op de maandagmarkt. Ook leng was duidelijk goedkoper en zakte van 1.750 naar 1.040 fr. op de tweede verkoopdag. Blauwe leng steeg maandag van 1.950 naar 2.200 fr. de ben. Voor heilbot werden maandag heel goede prijzen betaald, die lagen toen tussen 72 en 111 fr., dinsdag werd voor heilbot van twijfelachtige kwaliteit tussen 28 en 78 fr. het kg. betaald. Staartvis, een enkel schip zette rond de 12 bennen in de markt. Die moesten weer in twee keer verkocht worden. Iets

wat zeker niet normaal is, gezien de hoge prijs. Er werd tot 116 fr. betaald voor de grote en ruim 100 fr. voor de middensortering. Dezelfde dag werden tongen van 85 fr. het kg. per ben verkocht. De uiteindelijke opbrengsten van de IJslanders waren begrepen tussen 771.000 fr. voor de O.129 en 1.639.000 fr. voor de O.202.

## ZEER DURE ROGGEN

Van het Kanaal werden deze week een viertal vangsten aangevoerd. Dat betekende zowat 560 B. vis en 8.000 kg. tong. Roggen werden zeer duur verkocht en kregen dinsdag zelfs tot 54 fr. het kg. Keilrog noteerde toen tot bij de 60 fr. en meer. Te noteren dat we dinsdag voor het eerst sedert lang nog eens een vangst keilrog zagen lossen van meer dan 20 bennen. Ook een mooie partij heek voor de O.123, heek die zeer verkocht werd en tussen 20 en 60 fr. noteerde. Steenschol kreeg van 30 naar 55 fr. en schotse schol van 18 naar 37 fr. Voor tongen werd van 75 tot 140 fr. gegeven met dinsdag dalende prijzen voor de grote en middensorteringen. Voor tarbot werd gewoonlijk tussen 85 en 160 fr. betaald en grieten kregen van 45 naar 85 fr.

## HOGЕ PRIJZEN VOOR WESTVIS

Met in korte tijd bijeengeviste vangsten die meteen van uitstekende kwaliteit bleken te zijn, kwamen de westschepen deze week naar de afslag. De prijzen waren zeer goed met vooral kabeljauw, grote gul, rog en schol aan flinke prijzen. Minder hoog dan verleden week was de prijs voor kleine wijting en kleine schelvis.

De schepen die in de Noordzee een vangst bijeenvissten kregen er ook flinke prijzen voor. Vooral de vangsten die van bij de Deense kust gebracht werden gingen vlot weg. Hier waren vooral vlaswijting, schol, schelvis, kabeljauw en gul redelijk duur. Flinker resultaten voor deze schepen waarbij die van de O.274 het hoogst uitviel: 581.120 fr.

## MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

### Marktoverzicht Zeebrugge

De aanvoer was merkkelijk groter dan de vorige week. Alle soorten waren vertegenwoordigd op de markt, in hoofdzaak dan pladijs. Iets grotere tongenaanvoer dan anders gaf geen aanleiding tot hogere

prijzen, wel integendeel. Op de dinsdagmarkt werd een dalende prijs geboekt voor praktisch al de soorten. De verschillende soorten over gans de week bekwamen, van 122 tot 144 fr voor de grote, de fruits van 124 tot 156 fr. De middensorteren schommelden tussen de 89 en de 145 fr en de kleinste slag van 67 tot 93 fr. De tarbot en de grietsoorten waren eveneens goed vertegenwoordigd op de markt. De afnameprijzen waren goed van 110 tot 190 en van 70 tot 104 fr. De pladijssoorten werden vrij vlot gelost, de afname lag tussen de 16 en de 34 fr het kg. Naarmate de week vorderde verhoogden de afnameprijzen vooral dan pladijs 2 en 3. Kabeljauw en gulsoorten waren er niet bijzonder veel aan de afslag. De prijzen schommelden tussen de 23 en de 39 fr het kg. Nu zijn er reeds een drietal spanvisserij klaar om de gullenvangsten te beoefenen voor de kust, doch de minder gunstige weersomstandigheden zijn er de oorzaak van dat er niet regelmatig kon uitgevaren worden. Roggevis was ook deze week een zeldzaamheid, daardoor waren de prijzen bijzonder renderend. Voor grote naar kleine bekwamen ze van 28 tot 56 fr het kg. De wijtingsoorten schommelden tussen de 14 en de 25 fr het kg. Kanaalsoorten zoals steenschol, schotse schol gingen vlot van de hand. De zeeuivels eveneens van 68 tot 125 fr het kg. Slechts 730 kg kreeftjes haalden een gemiddelde prijs van 61,61 fr het kg. Ruim 13.000 kg garnalen haalden prijzen die schommelden tussen 15 en 110 fr het kg.

## Gevolgen van een Tijdok

Onlangs is in het tijdok op onverklaarbare wijze het Zeebrugse vissersvaartuig Z.459 Brabo aan de balken van de Rederskaai blijven hangen. Ondertussen is ook de Z.431 Judith op dezelfde wijze blijven steken, zij het dan niet op een zo spektakulaire wijze. Dit zijn voorvallen die zich alleen maar in een tijdok kunnen voordoen. Is hier inderdaad niets aan te verhelpen? Wanneer men sommigen mag geloven, ware dit wel oplosbaar. Men bedoelt hier de toegang langs de vaargeul gewoonweg dichtmaken en een andere uitweg voor de vissersvaartuigen aanleggen via het grondgebied Heist met een sas. Op die manier zou men ook niet meer hoeven te wachten totdat de vaargeul weer open is na het in- of uitlopen van een zeeschip, dat soms duur voor de vissers uitvalt. Denken we maar aan het missen van sommige markten. Of heeft men voor de Zeebrugse visserij niets meer over?

## VORDAP

### SCHEEPSSCHROEVEN

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

4-10	3	30.300	776.446			
7-10	16	303.900	7.955.458			
8-10	16	93.000	2.685.363			
9-10	8	43.060	1.203.630			
	43	470.260	12.620.897			

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

2-10	7	547	33.033	43,—	72,—	
3-10	10	1.298	62.222	42,—	65,—	
4-10	9	540	31.671	39,—	73,—	
5-10	3	268	21.694	69,—	88,—	
8-10	8	1.317	78.474	49,—	74,—	

### VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

4-10	11	30.395	1.073.070			35,30
7-10	9	42.532	1.655.080			38,91
8-10	9	46.079	1.938.477			42,06

### KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE

7-10		731	45.040			61,61
------	--	-----	--------	--	--	-------

### GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

3-10	20	4.246	196.312	18,—	84,—	
4-10	13	2.143	127.966	30,—	94,—	
7-10	6	1.874	134.687	52,—	110,—	
8-10	18	6.483	279.049	15,—	90,—	

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

3-10	1	214	8.504	36,—	44,—	
7-10	1	309	10.939	35,—	39,—	
8-10	4	801	28.598	30,—	40,—	

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

4-10	3	3.980	115.366			
7-10	11	23.310	769.328			
9-10	3	7.400	211.396			

## Afvaarten Oostendse Haven

#### DONDERDAG 3-10-1974

O.288, IJsland  
O.229, Noord

#### VRIJDAG 4-10-1974

O.236, IJsland  
O.198, Kanaal  
Z.19, Kanaal

#### ZATERDAG 5-10-1974

N.45, Noord  
O.254, Kanaal  
O.72, Kanaal  
O.118, Kanaal  
Z.162, Kanaal  
O.309, West  
O.120, West  
O.284, West

#### MAANDAG 7-10-1974

O.134, Noordzee  
O.217, Noordzee  
N.159, Kanaal

#### DINSDAG 8-10-1974

O.181, Kanaal  
N.720, West  
N.715, West

#### WOENSDAG 9-10-1974

O.303, Noordzee

O.127, Noordzee  
O.243, Noord  
O.114, Noord  
O.274, Noord  
O.312, West  
O.279, West  
N.705, West  
N.719, West  
O.303, West  
O.127, West

**N.V. PESCATOR**  
in vereffening  
Maatschappelijke zetel :  
H. Baelskaai 14 te Oostende  
Handelsregister van Oostende  
nr. 175

De heren aandeelhouders worden verzocht deel te nemen aan de algemene vergadering op zaterdag 26 oktober 1974 te 11 uur, ten maatschappelijke zetel.

Dagorde :

1 Verslag van de vereffenaars  
2 Toestand einde boekjaar.

De aandelen moeten neergelegd worden ten maatschappelijke zetel, of bij de Bank van Brussel, bijhuis Oostende, vijf dagen vóór de vergadering.

(7643V)

## OOSTENDE

#### VRIJDAG 4-10-1974

NOOP HEAD			
O.217	18	215	— 187.716
NOORD			
O.134	14	343	— 510.525
WEST			
N.159	4	20	— 30.770
KUST			
O.150	1	12	— 16.940
O.142-116	1	11	— 10.670
O.111	1	5	— 8.060

#### MAANDAG 7-10-1974

IJSLAND			
O.81	19	1120	— 1.450.217
O.202	18	1420	— 1.639.560
O.282	18	750	— 882.266
O.129	18	640	— 771.750

KANAAL			
Z.499	18	200	3200 607.110
NOORD			
O.274	14	370	— 581.120
O.114	12	300	— 462.550
O.243	10	270	— 270.405
O.151	10	200	— 161.060
WEST			
O.69	4	110	— 158.880
N.720	6	110	— 150.000
N.715	5	40	— 66.400
O.312	6	120	— 170.460
N.719	6	140	— 190.500
O.192	5	40	— 55.050
N.705	7	200	— 240.190

#### DINSDAG 8-10-1974

IJSLAND			
VE. 2	14	1020	— 1.029.594
KANAAL			
Z. 34	16	80	2600 428.850
O.123	15	190	— 339.675

NOORD			
O.232	12	240	— 238.320
WEST			
N.736	3	106	— 174.310
O.172	6	45	— 61.940
KUST			
O.127-303	3	60	— 120.970
O.104-N.700	1	42	— 71.450
O. 20-628	1	14	— 21.800
O.116-142	1	24	— 39.450
O.150	1	9	— 12.520
O.100	1	8	— 15.720

#### WOENSDAG 9-10-1974

KANAAL			
O.180	16	100	1900 319.280

NOOP HEAD			
Z. 4	15	170	— 167.085

NOORDZEE			
O.306-N.706	11	270	— 313.710

WEST			
N.752	8	180	— 229.380
N.422	4	50	— 50.890

KUST			
O.150	1	5	— 4.680
O.737	1	5	— 4.890
O.100	1	6	— 8.285
O.127-303	1	65	— 93.560

## NIEUWPOORT

#### VRIJDAG 4 OKTOBER 1974

N.700	17.072	O.104	17.072
N.470	20.125	N.710	20.125
N.730	20.486	N.788	20.486

Drie koppels gullevisers, met samen 80 bennen vis, natuurlijk meest gullesoorten, enkele bennen wijting, makreel en kleine varia. Kabeljauw kreeg van 1.900 à 2.170 fr. de benne. De gullen van 1.750 à 1.500 fr. Wijting : grote 1.100 fr.,

kleine 700. Platvis kwam aan 30 tot 23 fr. de kg. Makreel 680 tot 750 fr. de benne

#### MAANDAG 7 OKTOBER 1974

N.346	73.150	N.762	50.987
N.345	45.467	N.738	55.170
N.761	38.179	N.765	60.726
N.543	163.629	N.590	91.935
N.723	84.221	N.591	91.714
N.349	14.150		

Deze vaartuigen losten 420 bennen vis, en 2.000 kg. tongen. Slechts enkele vaartuigen hadden hun reis volledig kunnen uitvoeren, wijl de andere na 2 à 3 dagen terug binnen moesten vluchten door de slechte weersomstandigheden. De markt was dan ook ruimschoots voorzien, en keus was er genoeg. Rare vis, tarbot, griet, zonnevis werd goed verkocht. De platvis kreeg 1.040 fr. voor de «moers». Groot platvis 1.100, drielingen van 1.150 à 1.350 fr. Kleine platvis van 800 à 700 fr. Grote wijting 1.200 en 1.350 fr., kleine van 800 à 1.100 fr. Rogsoorten : moers 2.350, tilten 2.000 fr. Zandschullen : grote 1.000 fr., kleine rond de 600 fr. de benne. Robaard, de benne : grote 2.000, middensoort 1.600 en kleine 850 fr. de benne. Zeehonden 1.280 fr. Speerhaaien waren er niet, wijl de zandhaaien slechts 500 fr. en 250 fr. kregen. De tongen kregen niet meer de «gekende» zomerprijzen, en schommelden geweldig in kg. prijs, de ene vangst bij de andere. Uit deze reden geven we liever de minimum en maximum-prijzen op, dit per soort : 1ste soort of de grootste : 116 à 128, de 2de 127 à 140, de 3de 135 à 154, de 4de 126 tot 149, de 5de 107 tot 112, de kleine van 79 tot 85 fr. Zo was de maandagmarkt.

#### WOENSDAG 9 OKTOBER 1974

N.730	38.085	N.788	38.085
N.710	32.930	N.470	32.930
N.45	69.366		

Twee koppels gullevisers, en een onderbroken reis van N.45, waren de drie vangsten voor de woensdag. Alles samen 140 bennen. Kabeljauw werd gekocht aan 1.900 tot 2.200 fr. De andere gullesoorten van 1.800 tot 1.500 fr. de benne. Platvis : grote 1.400, de drielingen tot 1.450, visjes van 1.120 tot 1.500 fr. Rondschullen 25 fr. Grote wijting : 1.200 à 1.250, kleine 500 à 610. Keilroggen kregen 50 fr., moers 45 en de tilten 41 fr. de kg.

## OOSTENDE · DOVER / ZEEVAARTLIJNEN FOLKESTONE Uurtabel der overvaarten

Voor de week van 13-10-1974 tot 19-10-1974.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :  
Alle dagen te 07u30 (x), te 10u15 en te 14u45 (x).

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Alle dagen te 13u00 (x), te 10u30 (x) en te 19u30 (x)  
Op 13 en 19-10-1974 bijkomende afvaart te 13u30 (x)

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

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

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

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

Op 13 en 10.10.1974 bijkomende afvaart te 18u30 (x).

Afvaarten uit Folkestone :

Alle dagen te 07u45 (x) en te 23u45 (x).

(x) Nemen ook voertuigen.

## IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	7-10-1974	8-10-1974
Schelvis		
Groot	33, —, —	20, —, —
Middel	20,40-25,40	15, —15,80
Klein	11,80-14,60	14, —15,60
Kabeljauw	24,60-32, —	28,20-32, —
Gul	20,80-30, —	28, —, —
Wijting	23,80-27,80	
Schaat	32, —58, —	
Zeebaars	24, —27,40	22,80-24,80
Leng	25,40-44, —	20,40, —
Schartong	24,20-26, —	
Hellbot	72, —111, —	28, —78, —
Koolvis	15,40-21,40	14, —15,80
Hondstong	12,60-25,80	
Zeeewolf	30, —, —	
Staat	102 -116	

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

Soorten	7-10-1974	8-10-1974	9-10-1974
Lappen	122,4, —	126, —, —	106, —, —
Grote	130,8-133,8	127, —, —	114 -118,8
3/4	140 -140,6	136,6-140,8	126,8-128,6
Blok	127,8-133	126 -126,6	111 -112,8
voor-kleine	106, —, —	105,4-107,8	96, —100
kleine	88,40, —	85,40, —	86, —, —
slips	83,80, —	84,60, —	84,40, —

#### Zeebrugge

Soorten	7-10-1974	8-10-1974
grote	128 -134	120 -126
blok	140 -144	122 -132
fruit	146 -156	124 -136
schone kleine	138 -146	110 -128
kleine	96, -112	89, -98, —
tout petit	86, -93, —	75, -85, —
slips	84, -90, —	65, -75, —

#### Nieuwpoort

Soorten	7-10-1974	8-10-1974
Tong I	116 -128	
Tong II	137 -141	
Tong III	138 -154	
Tong IV	126 -149	
Tong V	107 -112	
Kleine	80, -85, —	

### PLADIJS

#### Oostende

Soorten	7-10-1974	8-10-1974	9-10-1974
Grote	29,60-31, —		29,80-30,20
grote iek	30, —, —		29,80, —
kleine iek	27, —30,80		35,20, —
derde slag			33,80-35,40
platjes			16, —21,40

#### Zeebrugge

Soorten	7-10-1974	8-10-1974
I	23, —24, —	28, —30, —
II	22, —24, —	28, —30, —
III	23, —27, —	30, —34, —
V	21, —26, —	30, —34, —
IV	16, —19, —	26, —, —

#### Nieuwpoort

Soorten	7-10-1974	8-10-1974
Moelen	22, —, —	32, —, —
grote pladijs	26, —, —	30, —, —
drielingen	14, —20, —	30, —, —
platjes		

## ZEEBRUGGE

### WOENSDAG 2 OKTOBER 1974

NOORD				
Z.547	5	100	10	54.170
Z.592	8	500	40	218.050
Z.176	10	300	180	367.090
KREETENPUT				
Z.569	11	—	350	321.340
Z.549	10	—	250	297.590
KANAAL				
Z.418	17	3000	280	600.840
KUST				
Z.468-601	2	—	110	197.440
TOTAAL				2.056.520

### DONDERDAG 3 OKTOBER 1974

NOORD				
Z.570	3	100	30	84.240
Z.429	3	800	40	234.310
TOTAAL				v18.550

### VRIDAG 4 OKTOBER 1974

NOORD				
Z.596	5	300	30	62.280
Z.405	10	300	170	275.890
Z.599	2	—	30	24.570
KUST				
Z.468-601	2	—	70	148.260
Z.560-201	2	—	60	129.990
Z.554-538	2	—	50	113.530
TOTAAL				754.520

### MAANDAG 7 OKTOBER 1974

NOORD				
Z.580	6	150	30	96.840
Z.526	9	—	280	433.850
Z.431	2	200	10	72.980
KREETENPUT				
Z.581	10	—	120	144.280
WEST				
Z.465	7	400	20	109.040
Z.578	7	350	50	148.930
Z.588	7	700	20	162.110
Z.442	7	500	20	101.110
KANAAL				
Z.108	15	1000	100	385.940
TOTAAL				1.655.080

### DINSDAG 8 OKTOBER 1974

NOORD				
Z.505	7	500	20	129.920
Z.512	7	500	20	172.410
Z.408	4	400	20	140.900
Z.574	8	600	30	172.440
Z.484	8	700	30	197.490
Z.424	8	500	50	180.400
Z.564	8	1000	40	248.550
KANAAL				
Z.331	15	1700	180	486.687
WEST				
Z.563	8	—	140	209.680
TOTAAL				1.938.477

## Benoemingen

Bij Koninklijke besluiten van 14 augustus 1974:

is de heer De Wolf, F. (Nederlandse taalrol), bestuursdirecteur bij het Bestuur van het Vervoer, van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

is de heer Smeesters, P. (Nederlandse taalrol), rechtskundig adviseur bij de Diensten van de Secretaris-generaal, bevorderd tot de graad van bestuursdirecteur bij deze diensten;

zijn de heren Vanden Bosch, M. (Nederlandse taalrol), directeur en De Paep, H.M.L. (Nederlandse taalrol), eerstaanwezend ingenieur bij het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, bevorderd respectievelijk tot de graad van bestuursdirecteur en tot deze van hoofdingenieur-directeur bij dit bestuur;

zijn de heren Magdaleyns, M.T. en Poppe, J.C. (Nederlandse taalrol), adjunct-adviseurs bij het bestuur van het Vervoer, bevorderd tot de graad van directeur bij dit bestuur.

## VERWACHTINGEN

### VRIDAG 11-10-1974

NOORDZEE: Z.509-209 (350 b. waarvan 25 schelfcod, 25 kab., 200 gul, 55 schelvis en totten, 20 haai + varia).

Z.38-O.135 (320 bennen, waarvan 120 gul, 80 schelvis en totten, 120 haai).

N.709-709 (220 b. waarvan 25 schelfcod, 100 gul, 40 schelvis en totten, 15 grondvis, 40 haai).

Kreeftenput: Z.452, 25 kreeft, 50 vis.

### MAANDAG 14-10-1974

IJSLAND: O.137, 1.000 b. waarvan 700 gr. kools, 300 vis, O.334, 700 b.

NOORDZEE: N.40-41, Z.562-Z.262.

KANAAL: O.206, O.83, O.275, O.135, Z.597.

NOORD: O.128, O.26, O.94, O.285.

WEST: O.66, O.120, N.3, N.45, N.579.

### DINSDAG 15-10-1974

KANAAL: O.141.

NOORDZEE: O.231.

NOORD: O.229.

WEST: O.309, O.284.

### WOENSDAG 16-10-1974

WEST: O.312, N.159, N.705, N.715, N.720.

## DE TERUGGAVE VOOR MAZOUT

Deze week werd aangevangen met de teruggave van de 0,50 fr per liter gasol voor het eerste kwartaal nl. april tot en met 30 juni.

Na ingewonnen inlichtingen zijn er op de 255 reders nog maar 90 die in regel zijn en zullen uitbetaald worden.

Meer dan 150 reders hebben nog hun staten niet ingediend, terwijl een bedrag van tien miljoen frank te wachten ligt om uitbetaald te worden.

Zij die hun facturen van 1 juli tot 30 september voldaan hebben, mogen nu reeds hun kwartaalstaat indienen op dezelfde wijze zoals ze het gedaan hebben voor de periode april juli 1974.

Al de leden van SCAP en Hand in Hand Zeebrugge mogen hun formulieren laten invullen in deze burelen.

Men stelt ons de vraag hoe het komt dat er nog zoveel zijn, die hun staten niet ingediend hebben.

Is het nalatigheid of is het een feit dat zij ze niet indienen omdat ze hun facturen nog niet betaald hebben.

### EN IN HOLLAND ?

Onlangs meldten we dat de Nederlandse reders een teruggave ontvingen van 0,75 fr per liter.

Dit is onjuist.

De werkelijkheid is dat ze nog steeds kredieten mogen halen op een bank om hun facturen van brandstof te betalen en dat ze op de bankinteressen van de Staat, waarschijnlijk een ristourne van 0,75 fr op de te betalen intresten zullen ontvangen.

Dat is veel minder interessant dan het stelsel in België toegepast.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	
	7-10-1974	7-10-1974	8-10-1974	8-10-1974	9-10-1974	9-10-1974	7-10-1945	9-10-1945
Tarbot: groot (123)	154,6-173,4	154 -190	110 —,—	160 -180	150 —,—	—,—	—,—	—,—
middel (123)	121 —,—	110 -124	100 —,—	85, -110	129 —,—	—,—	170 —,—	—,—
klein (123)	85,—93,—	84,—90,—	90,—,—	60,—84,—	94,—,—	—,—	140 —,—	130 —,—
Griet: groot (123)	85,40 —,—	100 -104	80,—,—	89,—,—	65,—,—	—,—	100 —,—	—,—
middel (123)	—,—	74,—82,—	72,—,—	70,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein (123)	—,—	65,—70,—	—,—	60,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schelvis: groot	25,—35,—	—,—	—,—	30,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel	22,20-26,—	—,—	23,40 —,—	38,—,—	19,—21,—	—,—	—,—	—,—
klein	8,60-17,—	—,—	7,60-13,40	30,—,—	8,20-16,—	—,—	—,—	—,—
Heek: groot	61,—,—	—,—	60,40 —,—	—,—	46,—,—	—,—	—,—	—,—
middel	44,—52,—	19,—60,—	32,—54,—	—,—	38,—,—	—,—	—,—	—,—
klein	28,—33,—	—,—	20,60-31,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Lom	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Leng	31,60 —,—	—,—	—,—	—,—	28,—31,—	—,—	—,—	—,—
Rog (I)	32,—50,—	—,—	36,—54,—	—,—	18,—56,20	—,—	—,—	—,—
Keilrog (123)	59,80 —,—	—,—	57,—61,60	—,—	—,—	—,—	50,—,—	—,—
Rog (23)	—,—	50,—56,—	—,—	45,—52,—	—,—	—,—	45,—48,—	45,—48,—
Tilten (23)	—,—	39,—41,—	—,—	48,—,—	—,—	—,—	40,—,—	41,—,—
Scherpstaart (23)	—,—	38,—48,—	—,—	27,—38,—	—,—	—,—	35,—40,—	40,—,—
Halve mans (23)	—,—	28,—29,—	—,—	23,—30,—	—,—	—,—	35,—,—	37,—,—
Teelt (2)	—,—	28,—29,—	—,—	8,—17,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Katrog (2)	—,—	13,—16,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kabeljauw	28,—41,80	39,—,—	35,40-47,80	36,—,—	33,—46,—	—,—	40,—,—	40,—43,—
Gul (groot)	—,—	37,—,—	—,—	36,—38,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Gul (middel)	20,—35,60	36,—,—	19,60-38,60	33,—35,—	14,80-38,—	—,—	28,—36,—	30,—38,—
Gul (klein)	—,—	23,—,—	—,—	25,—28,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Hozemondhamme	84,—112	—,—	60,—112	—,—	60,—113	—,—	—,—	—,—
Wijting: groot	26,20 —,—	—,—	27,60 —,—	20,—25,—	23,40 —,—	—,—	25,—,—	24,—,—
klein	12,60 —,—	—,—	13,60 —,—	14,—,—	9,60 —,—	—,—	16,—20,—	10,—14,—
Schar	9,40-16,60	—,—	—,—	10,—22,—	—,—	—,—	12,—22,—	24,—28,—
Steenhol	31,80-56,20	—,—	38,—63,80	35,—54,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeehaal	7,60-23,—	—,—	16,—22,80	—,—	15,60-16,20	—,—	25,—30,—	25,—,—
Hondshaal	9,80-17,—	—,—	14,20-16,—	—,—	6,80 —,—	—,—	—,—	—,—
Doornhaal	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pieterman	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	90,—100	—,—
Makreef	13,40 —,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Horsmakreef	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeekeeft	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schaat	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeebaars (klipvis)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kongernaal	8,—22,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schartong	16,80-43,40	—,—	21,—37,80	—,—	22,—45,—	—,—	—,—	—,—
Volle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
IJle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Haringshaal	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steenholk	12,—16,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Helbot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koolvis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steur	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeewolf	23,60-36,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Poillak	27,90-32,—	—,—	36,60-38,40	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zonnevis	—,—	—,—	33,—78,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koningsvis	—,—	—,—	78,—99,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Vlaswijting	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeeuivel	—,—	68,—125,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schotse schof	—,—	—,—	—,—	15,—35,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeehond	—,—	8,—10,—	—,—	7,—9,—	—,—	—,—	25,—,—	—,—
Bot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	7,—,—
Rode Poon (roobaard)	14,80-51,—	30,—,—	—,—	10,—,—	—,—	—,—	28,—35,—	—,—
Grauwe Poon (knorh.)	13,80-14,40	14,—,—	15,40 —,—	16,—,—	4,80-10,—	—,—	10,—,—	16,—,—
Rode Knorhaan	30,—40,80	—,—	18,—46,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Posten	—,—	10,—,—	—,—	9,—10,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Langoesten (midden)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
(klein)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—

**Lees "HET VISSERIJBLAD,"**

# BINNENLAND

## HET DD5-DOCUMENT IS BIJ VERKOOP IN DE VREEMDE VERPLICHTEND

Wij menen er goed aan te doen reders en schippers te herinneren aan het nut van het aan boord hebben van een voorraad DD5-formulieren.

In het Publicatieblad van de EEG is trouwens hieromtrent een nieuwe beschikking verschenen.

Dit certificaat dient om aan te tonen dat de door vaartuigen van een lidstaat gevangen visserijproducten van oorsprong zijn uit de lidstaat waartoe het vaartuig behoort waarmede deze producten zijn gevangen en waaruit blijkt dat het EEG-partners zijn.

Dit certificaat inzake goederenverkeer wordt dus o.m. gebruikt wanneer vis door het vaartuig waarmede ze wordt gevangen van de visgrond naar een andere lidstaat dan die waartoe dit vaartuig be-

hoort, wordt vervoerd; dus wanneer een Belgisch vaartuig zijn vangst bv. gaat verkopen in een buitenlandse haven. Een boekje met formulieren kan worden bekomen, zoals herhaaldelijk gemeld, op het douanekantoor.

Bij de afgifte van dit boekje vullen bedoelde douane-autoriteiten op alle formulieren ervan het gedeelte in dit is aangeduid als «verklaring van de douane».

De schipper van het vaartuig vult het gedeelte in dat is aangeduid als «verklaringen van de kapitein», tevens wanneer de gevangen visproducten in een buitenlandse haven worden aangevoerd.

Dit DD5-dokument moet tenslotte worden overgemaakt aan de douane autoriteiten van de lidstaat waar wordt aangevoerd.

## EEN VISSERIJZONE VAN 50 MIJL IN NOORWEGEN

De Noorse regering heeft woensdag grote verlagingen van de inkomstenbelasting beloofd, een billijker belastingheffing en een kortere werkweek voor arbeiders in ploegdienst.

In een troonrede, uitgesproken door koning Olaf bij de opening van de nieuwe zitting van het parlement, beloofde de regering ook maatregelen tot beteugeling van de inflatie en beperking van de overheidsuitgaven.

Wat de verlaging van de belasting betreft, loopt de regering volgens waarnemers vooruit op haar inkomsten uit de oliewinning op de

Noordzee.

Noorwegen zal streven naar een «economische zone» van 200 mijl op de zerechtenconferentie. Zolang die maatregel niet is aanvaard en uitgevoerd, zullen stappen worden gedaan om het bestaan te verzekeren van de kustbevolking die afhankelijk is van de visserij. Vorige week kondigde de Noorse regering aan, dat zij volgend jaar een visserijzone van 50 mijl zal instellen.

De hulp aan ontwikkelingslanden en vluchtelingen zal worden vergroot. De hulpverlening aan nationalistische bewegingen in Zuidelijk Afrika zal worden voortgezet.

## VERANDERINGEN IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN SEPTEMBER 1974

### INBOUW NIEUWE MOTOR

Z.496 «Damar» eigendom van Pauwaert Constant, Ridder de Vriestraat 25, 8390 Knokke-Heist. Motor Deutz, 550 pk, nr 5251649, bouwjaar 1973. Zeebrief 12.9.1974.

### NIEUWE VAARTUIGEN

Z.209. O.P.I.A. Onedin. Bt. 113,47, Nt 43,50. Bouwjaar 1961. Werf 62. Staal. Motor Deutz, 350 pk. Nr 1858. Bouwjaar 1960. Navigatie-instrumenten R.F., R., DN, DNP, 2 US, OP, VHF. Eigendom : Rederij «De Wielingen» pvba, Aaishove 3, 8390 Knokke-Heist 2. Zeebrief 11.9.1974.

Z.62 «Topaze». O.P.C.J. Bt 133,27. Nt 52,14. Bouwjaar 1962. Werf 64. Staal. Motor Deutz, 375 pk. Nr 3174901/06. Navigatie-instrumenten 2 R.F., R., DN, DNP, 2 US, 2 OP, DF. Eigendom Rederij Bonny-Bailluy, Driehoeksplein 1 8390 Knokke-Heist. Zeebrief 26.9.1974.

### BIJVOEGEN OP BLZ. 59 :

62. N.V. Zaandamse Scheepsbouw

### Maatschappij, Zaandam, Nl.

63. Boot N.V. «De Industrie», Alphen a/Rijn. Nl.

### VERANDERING VAN EIGENAAR:

Z.4 «Pluto». Eigendom : Mevr. Desmedt Raymonda (echtg. Demunter R.), Duindistellaan 13, 8370 Elankenberge. Zeebrief 17.9.1974.

### VERANDERING VAN THUISSHAVEN EN EIGENAAR

O.159 «Avondster» wordt N.159 «Avondster». Eigendom : Kosters Theophiel-Vanhove, Veurnestraat 317, 8470 De Panne. Zeebrief 23.9.74  
N.805 «Zeefauna» wordt O.805 «Zeefauna». Eigendom Bogaert André, Nieuwstraat 16, 8400 Oostende. Zeebrief 27.9.1974.

### ADRESVERANDERINGEN

Z.511 «Normandie». Eigendom Van Kerschave Marcel, Moerkerkesteeweg 807, 8310 St Kruis Brugge 3.  
Z.460 «St Christoffel». Eigenaar Rappe Gerard-Dewaele, Pannestraat

# NEDERLAND

## VAN DAG TOT DAG

Aan de maandagmarkt van 7 oktober werd te IJmuiden aangevoerd 31.190 kg tong; 157 kisten tarbot en griet; 1076 kisten kabeljauw; 1167 kisten koolvis; 840 kisten schelvis; 598 kisten wijting; 1753 kisten schol; 157 kisten schar; 1228 kisten haring; 600 kisten makreel en 492 kisten diversen.

74; schelvis twee 112-74; schelvis drie 104-64; schelvis vier 73-55; schol één 92-79; schol twee 92-76; schol drie 80-70; schol vier 66-47; wijting drie 77-52; wijting vier 67-58; haring één 40,60-31; makreel twee 28-16,40; makreel één 44,80-40,60; schar 57-30.

### PRIJZEN IN GULDENS :

Per 1 kg.: gr. tong 9,99-9,15; gr. m. tong 9,36-8,59; kl. m. tong 8,55-8,22; tong één 6,14-5,82; tong twee 5,20-4,96; tarbot 12,06-10,80.

Per 40 kg.: brasem 45; bot 14; harders 144-88; steenbolk 56-52; rode poon twee 76-70; rode poon drie 38-15; haai 61; horsmakreel 17-11; poontjes 32-22; krabbepoten 52; tongschar 120-84; leng één 63; tarbot 412-104; griet 158-80; kabeljauw vier 102-86; kabeljauw vijf 82-52; koolvis twee 68; koolvis drie 70-66; koolvis vier 42-34; schelvis één 100-

### BESOMMINGEN :

KW 4 f11.400; 22 f25.000; 24 f25.000; 25 f27.900; 51 f14.890; 81 f20.000; 87 f12.600; 88 f22.800; 106 f12.500; 113 f12.000; 121 f18.500; 141 f16.900; 145 f28.000; 149 f13.400; 150 f14.400; 152 f10.700; 174 f16.000; 175 f12.700; 185 f18.400; 189 f21.000; 195 f15.900; 213 f15.600; 214 f21.800; 217 f8.000; 221 f21.700; 226 f11.300; SCH 117 f21.900; 171 f13.800; 256 f17.000; VL 7 f2.600; WR 57 f20.300; 45 f8.500; BU 152 f5.600; UK 35 f10.600; IJM 4 f2.080; 9 f68.900; 94 f4.500; 115 f34.900.

## Visaanvoer te Den Helder

Dat de weersomstandigheden eindelijk weer eens zodanig waren dat er de gehele week kon worden gevist, zowel door de grote als door de kleinere kotters, blijkt duidelijk uit de totaalcijfers van de aanvoer.

Ruim 400.000 kg. vis, waarvan naast 170 ton schol, maar liefst ruim 110.000 kg. tong werd aangevoerd.

Hoewel op zich zelf een verheugend feit dat de vangst voor een zeer groot gedeelte uit de kleinste soorten bestond, voor de vissers was het zeer te betreuren dat de beide kleinste soorten voor een ongekend lage prijs moesten worden verkocht.

Zo voerde de hoogste besommer van de afgelopen week maar liefst 7.224 kg. vis aan, waarvan 3.496 kg. tong, voor een voor deze hoeveelheid toch erg tegenvallende besomming van ruim f 29.600,—. Hoofdzakelijk veroorzaakt door de gemiddelde prijs van de tong, die voor deze kotter f 6,58 bedroeg maar voor verschillende andere kotters, afhankelijk van de aangevoerde sortering soms teruglopend tot ruim 6,20.

Met op zaterdag een tongaanvoer van ruim 72.500 kg., door 37 kotters is wel duidelijk dat over het algemeen alle grote kotters redelijke of zeer goede tongvangsten wisten te boeken.

Ondanks de tegenvallende tongprijzen, wisten door de over het algemeen goede vangsten nog een 12-tal kotters een besomming boven de f 25.000,— te maken, terwijl van de 37 kotters een twintigtal méér besomde van f 20.000,—.

### Aanvoerbericht van 30-9 tot 3-10 1974

Door 115 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Vissoort	Hoeveelh. in kg.	Opbrengst	Prijs per kg.
TONG	110.093	767.090,32	van f 12,29 - f 4,83
TARBOT	18.530	100.772,48	van f 14,40 - f 2,10
GRIET	3.390	8.811,96	van f 4,27 - f 1,99
SCHOL	170.620	252.083,59	van f 2,30 - f 0,98
SCHAR	13.160	10.677,22	van f 1,55 - f 0,45
WIJTING	19.770	18.962,46	van f 1,75 - f 0,58
KABELJAUW	37.165	68.123,15	van f 2,83 - f 1,33
POON	5.650	1.922,99	van f 1,20 - f 0,18
BOT	20.340	10.959,31	van f 0,66 - f 0,18
MAKREEL	1.580	861,13	van f 1,23 - f 0,51
STEENBOLK	1.135	935,88	van f 1,06 - f 0,60
TONGSCHAR	953	2.448,32	van f 2,74 - f 1,72
SHELVIS	875	1.554,38	van f 2,10 - f 1,14
	1.514	2.865,50	van f - f
	404.575	1.248.068,67	

# REDERS

NU SEDERT 1 JANUARI 1974

## PNEUMATISCHE VLOTTEN

VERPLICHTEND ZIJN, WENDT U TOT

**S. C. A. P.** H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE — TEL. 059/70.29.51

OF TOT

**HAND IN HAND** TIJDOKSTRAAT TE ZEEBRUGGE — TEL. 050/54.41.17

## BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :  
Een punt is ÉÉN FRANK waard !

KNIELAARS	225 pt.	250 fr.	JUMPERS blauw goed		
LAARS gevoerd met wol	385 pt.	385 fr.	small en medium	215 pt.	245 fr.
DIJLAARS vr.	545 pt.	595 fr.	large	220 pt.	250 fr.
HEUPLAARS vr.	575 pt.	625 fr.	extra-large	230 pt.	260 fr.
OVERALL blauw goed - maat 50 tot 56	440 pt.	485 fr.	ZUIDWESTER (lange kap)	165 pt.	190 fr.
maat 58	510 pt.	555 fr.	OLIE-HEMD zonder kap	570 pt.	640 fr.
BROEK blauw goed	220 pt.	245 fr.	met kap	670 pt.	760 fr.
VEST blauw goed - maat 48 tot 56	235 pt.	260 fr.	OLIESCHORT	290 pt.	325 fr.
maat 58	250 pt.	275 fr.	OLIEBROEK met bretels	365 pt.	420 fr.
BROEK met borststuk - maat 48 tot 56	275 pt.	305 fr.	GUTTERS	50 pt.	60 fr.
maat 58	315 pt.	350 fr.	AIRCOAT BROEKEN		
			broeken met bretel		
			maat 42 - 56	565 fr.	615 fr.
			58 - 60	620 pt.	675 fr.
			JUMPERS aircoat	425 pt.	455 fr.

Deze punten zijn ALLEEN om te zetten bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, bij HAND IN HAND ZEEBRUGGE, of ten kantore van de REDERSCENTRALE ter vismijn van Nieuwpoort.

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

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE  
Tel. 059/70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

**HAND IN HAND**

REDERSKAAI, ZEEBRUGGE  
Tel. 050/54.41.17

# hulp in nood s v

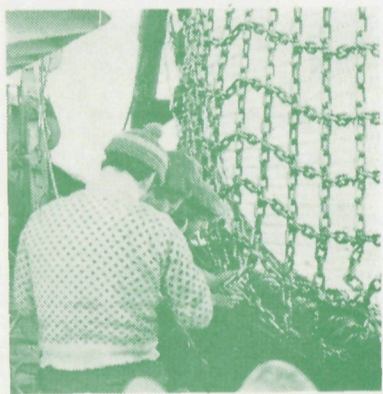
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

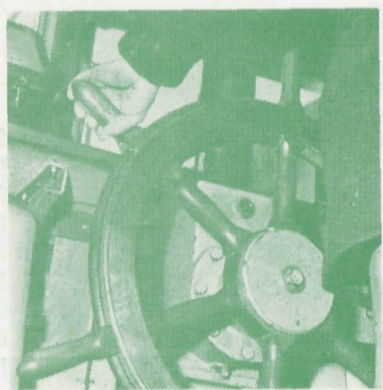
oostende

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.