

het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

VRIJDAG 18 OKTOBER 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 41 — 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)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70.67.07

- HET KOUDSTE
- HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij

Drukkerij P.V.B.A.

„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”

H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 - 14

BUREEL

VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

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

Het gamma omvat volgende mappen

A. VISSERIJMAPPEN à 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)

MACHINEFABRIEK PADMOS b.v.

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

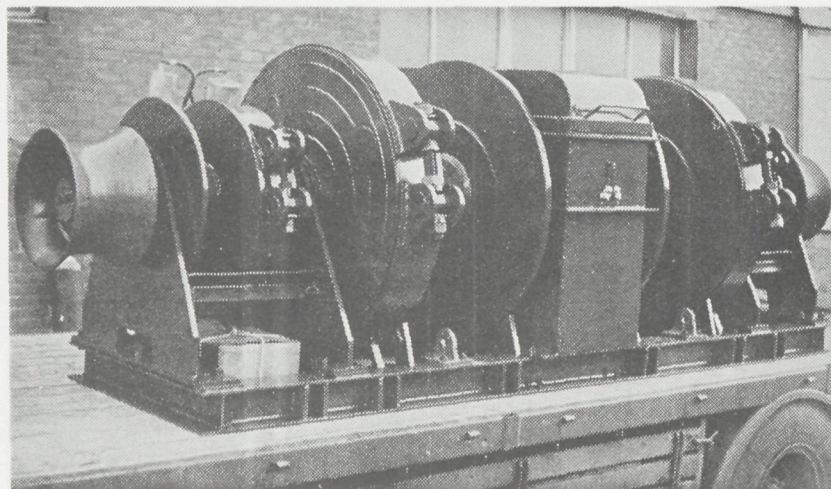
Alleenvertegenwoordiger voor België en Z.W. Nederland van :

RIDDERINKHOF LIEREN voor de zeevisserij

De meest verkochte vislier in Nederland

Reeds ingebruikgesteld op de Z.14

Deltahaven
Stellendam NL.
Tel. 01879/1766-1792



- ① Pneumatisch bedienbare 4, 6 en 8-trommel viswinches, zowel vanaf de brug als bij de winch te bedienen.
- ② Eenvoudige bediening
- ③ Gesloten frictiekoppelingen
- ④ Regelbare remkracht
- ⑤ Leverbaar voor elektrische - hydraulische - en riemaandrijving
- ⑥ Te leveren in 3 types, nl. :
Type E160, aandrijving met 100 pk. electromotor, trekkracht 2 x 6.000 kg.
Type E170, aandrijving met 120 pk. electromotor, trekkracht 2 x 7.000 kg.
Type E200 aandrijving met 145 of 185 pk. electromotor, trekkracht 2 x 8.500 kg.

(7547V)

het visserijblad

Vrijdag 18 oktober 1974 — Nr. 41

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1000 FR. — 6 MAANDEN 500 FR. — 3 MAANDEN 250 FR. — BUITENLAND 1100 FR. — HOLLAND 70 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELS-
KAAI 30, OOSTENDE — TEL 70.77.13/70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

De werkgroep Zeebrugge en de visserijbelangen

Sinds ons artikel van verleden week gebeurde er een en ander. De minister van Openbare Werken kwam naar Brugge met een portefeuille beloften en de rechtbank schijnt een beslissing genomen te hebben nopens de bronbemaling van de nieuwe zeeluis.

Naar verluidt zou nog eens de slipway beloofd zijn geworden, terwijl de aannemers van de sluis door de rechtbank in het gelijk gesteld zijn ten laste van Openbare Werken.

Aan de sluis wordt dus eerstdaags definitief begonnen al zou er twijfel blijven bestaan over de juiste inplantingsplaats, en de slipway komt er zeker; zeker in het prins Filipisdok.

Wij willen niet onvriendelijk zijn en de werkgroep Zeebrugge niet ontmoedigen, integendeel. We juichen de aktie van de werkgroep voor de vissershaven toe, maar we moeten er die mensen te Zeebrugge toch op wijzen dat ze reeds een antwoord, die een kaakslag is, gekregen hebben van de minister van Openbare Werken. Ze moeten voortalsnog te Zeebrugge niet de moed verliezen, maar o.i. zal harder gewerkt en nijdiger gevochten moeten worden om enig resultaat te bekomen.

EEN «SLIP» ACHTER DE SPOORWEG

Na misschien 10 «laatste» aantekende verwittigingen ontvangen te hebben van Openbare Werken om zijn helling af te breken, kan Bocher in de handen wrijven, want zijn broodje blijft gebakken nu zijn slipway mag blijven. Wij misgunnen het hem niet al is die helling ontoereikend geworden voor de grotere vaartuigen. De ambtenaren van de kust, die een aanbesteding kant en klaar hebben, op bevel van Brussel, voor een helling op de huidige kuisbank, hebben nodeloos het geld van de gemeenschap verprutst, want de aanbesteding gaat niet door. Minister Defraigne heeft immers in Brugge beslist Van Maele een kado te doen met een slipway in het Filipisdok, waar de MBZ zijn tankers zal kunnen laten herstellen.

We weten dat daartegen bezwaar gerezen is vanwege de visserij, niet alleen omdat deze plaats niet bereikbaar is voor de herstelbedrijven tenzij tegen enorme kosten, die de visserij uiteindelijk zal moeten betalen. Maar vooral bezwaar omdat een vaartuig pas op die «slip» zal kunnen, na versas te hebben, wetende dat op het tweede sluishoofd een spoorbrug ligt, die met veel moeite wordt geopend en al te vaak geblokkeerd wordt door de trein, want die heeft voorrang.

Het afdoende antwoord, van hen die beslissen, luidt dat die spoorbaan daar niet eeuwig zal blijven, want dat de spoorverbinding Knokke-Brugge langs Dudzele zal wor-

den omgeleid. We leven echter in België, waar alles mogelijk blijkt, en derhalve verzwijgt men dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen kategoriek weigert langs Dudzele te rijden en in eigen schoot beslist heeft een tunnel te bouwen onder de nieuwe zeeluis, en dus niet weggaat. Rara, wie dit dispuut zal winnen, Openbare Werken die al meer in het gedrang is gekomen, of de Spoorwegen die, niettegenstaande een jaarlijks deficit, een staat in de staat blijft?

Die spoorbaan zal er in elk geval nog een 5 à 10 jaar blijven liggen, zodat de slipway, die er achter komt praktisch onbereikbaar zal zijn voor onze vaartuigen. In elk geval onnuttig en onnodig. Zodat we ons afvragen waarom die moderne grote slipway er dan toch moet komen, tegen het gedacht van de mensen die deze zouden moeten gebruiken. Zou het dan toch waar zijn dat men een scheepswerf uit 't binnenland met alle mogelijke middelen wil helpen? Daarom wordt het plan van de werkgroep niet aangenomen, waarom zijn de Brugse politiciers zo laks, of zien ze in de visserij geen toekomst?

WAARDE VAN DE ZEEVISSERIJ

Horatius schreef reeds verleden week wat de Belgische zeevisserij in cijfers te betekenen heeft.

Hij zei niet hoe weinig waarde deze cijfers blijkbaar hebben voor de Brugse leiders. Want wie heeft een pretieuze, erg storende en onnuttige jachthaven in de Zeebrugse visserijhaven toegelaten en alle mogelijke akkomodatie verleend? Wie heeft de noordkant van de vissershaven, de Rederskaai (!), laten volbouwen met appartementsgebouwen, restaurants, privéclubs, enz.? Dat men vlug die naam verandere in Baronskaai of in Gangsterstraat. Wie liet thans toe dat het mooiste deel van de kaai met ligplaats werd voorbehouden aan een plezierboot, die er dan nog een ponton met trap bijkreeg? Die ponton ligt aan het uiterste punt van een steiger, waarop op bevel van Openbare Werken geen kamions of kranen mogen rijden om vaartuigen behulpzaam te zijn, maar waarop de afgelopen zomer meermaals drie tot vier volgeladen bussen reden met toeristen bestemd voor die plezierboot. Wie belet er dat onze visserij scholen gefusioneerd worden en een

internaat krijgen voor de jeugd uit het binnenland? We mengen ons niet in een schooloorlog, maar begripen niet waarom de belangen van de bisschop zouden primeren op de visserijbelangen, temeer dat de scholen zelf akkoord zijn met deze noodzakelijke fusie!

Iedere verkiezing laten de grootste kwibussen, die het verschil niet kennen tussen een visplank en een korrestok, zich fotograferen met een visser aan hun zij, terwijl ze na de verkiezingen alles en iedereen, die iets met de visserij te maken heeft, schaamteloos verkopen en verkwanselen. En die visser loopt er dan telkens nog in ook! Daarnaast zijn er organisaties en vooral vishandelaars die oordelen dat slechts één vissershaven én voor de bodemprijs én voor de werkorganisatie én voor zowel de kostenbekrimping als voor het rendement veruit te verkiezen valt, vooral op een kust van nauwelijks 60 km.

Maar als het te verkiezen valt dat deze onbelangrijke visserij in één schuilhoekje wordt verstopt dan kan er slechts één mogelijkheid overwogen worden: Zeebrugge. Want Oostende verliest én bemanning én besomming én vaartuigen. Met of zonder spijt moeten we toegeven dat Zeebrugge sinds jaren vóór gaat inzake nieuwbouw, het best het personeelspeel handhaaft, de piloot was voor de bokkenvisserij, enz. Als er zou gepleit worden voor één haven dan zou Oostende zichzelf moeten opheffen. Al zijn wij daar persoonlijk niet voor gewonnen. We blijven integendeel beweren dat de visserij het best en het verst komt met de huidige verscheidenheid.

IS EEN VISSERIJ AAN DE OOSTKUST NOODZAKELIJK?

Ik zou de vraag moeten anders stellen en vragen of er een Belgische visserij noodzakelijk blijft. Welke politiekeur durft er hierop negatief antwoorden? Voor zijn moed zouden we hem bewonderen en om hem te helpen kunnen we argumenteren dat ook Zwitserland leeft en goed leeft zonder zeevisserij. Dat er dan echter 3000 gezinnen zullen moeten gerekonverseerd worden, en ik zie niet hoe, dat dit ook buiten elk economisch belang een verlies aan historisch patrimonium zou betekenen en dat de Belgische staat al meer dan genoeg voor maar 300 of voor zelfs arbeidsplaatsen miljarden te grabbel gooit, zijn dan weer andere argumenten.

En het zou waarlijk economisch beter zijn moest alles in één haven worden gecentraliseerd? Mensen, die zich blind staren op statistieken, zullen daar wellicht voorstander van zijn en in dit verband kan het wellicht nuttig zijn moest de Zeevisserijdienst hierin een standpunt bepalen, of is dit een opdracht voor de minister van Economische Zaken?

Maar centralisatie of niet, alles samenbrengen in één vissershaven betekent onvermijdelijk het teleurgaan van de ganse visserij. Welke ouders immers zullen hun kind laten visserijschool lopen in Heist met het vooruitzicht dat hun jongen jaren later zal moeten zwalpen in Oostende, of omgekeerd. Welke families zullen er toe besluiten met hun hebben en houden te verhuizen, honkvast als ze zijn en met hun Vlaamse aard, die hen bindt aan het eigen huis, de eigen straat en de geuur? Natuurlijk kun je pendelen..... als je maar 8 uur per dag moet werken, als je niet in een winternacht in een onbekende haven aankomt en nog even naar moeder wil, als je niet iedere dag aan boord moet zijn om te ermenen of het weder goed genoeg is om uit te varen, als je vrouw akkoord gaat dat je na 14 dagen afwezigheid nog een dag en een nacht — of omgekeerd — in Zeebrugge blijft hangen, omdat er geen tram meer reed.

Welke politiekeur durft er in zijn kiespamfletten schrijven dat hij voorstander is van de pendel voor wie 's nachts aan boord moet om te varen, om te lossen, om het schip op het droge zetten, om het vaartuig van de helling te halen.....

Wat de ekonomen ook maar kunnen bewijzen, we zijn zonder enig sentiment overtuigd dat een mobiliteit invoeren tegen alle tradities in, noch min noch meer het verdwijnen van de Belgische zeevisserij voor gevolg zal hebben.

BLIJFT EEN VISSERIJ AAN DE OOSTKUST MOGELIJK?

In de huidige omstandigheden zeg ik: nee. En we zouden er te Oostende moeten van overtuigd geraken dat we, wanneer Zeebrugge als vissershaven verdwijnt, ons dit geen baat zal brengen, doch dat we mede zullen tenonder gaan. Met straks 75 vaartuigen en een 350 vissers zou ook Oostende een folkloriebedrijf worden, dat bij een verkiezing kan nuttig zijn, maar

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

onherroepelijk zal onttakeld gera- ken.

Maar een visserij aan de Oost- kust blijft slechts mogelijk als de Oostkust nieuwe kansen krijgt. De Oostkust vraagt een sluis om van de huidige tijhaven een dok te ma- ken, waardoor wat meer ligplaats zou vrijkomen ook al doordat de in de weg liggende jachten zouden dienen te verdwijnen, en wat voor- al een voldoende blijvende diepgang zou waarborgen. Misschien ware dit wel DE oplossing. Maar met een zeemacht aan de voordeur kan dit o.i. slechts een voorlopige oplossing zijn. Binnen 10 jaar, binnen 15 jaar, als de havenbeweging blijft groeien worden onze vissersvaartui- gen een nog groter hinder voor de scheepvaart dan de jachten nu zijn voor de visserij.

Daarom zou nu reeds moeten aangedrongen worden opdat de werkhaven, voorzien voor de bouw van de strekdammen aan de nieu- we sluis, na beëindiging der wer- ken, zou aangewend worden als vissershaven. Aan het huidige tem- po zal dit ook wel een 15 jaar aan- slepen. Ruimte zal er voldoende zijn, want er kan zoveel grond op de zee gewonnen worden als men verkiest, waardoor ene-ganse in frastruktuur voor vismijn, herstel- bedrijven, vishandelaars, enz. kan voorzien worden. En deze werkhav- en schijnt ettelijke keren groter te zullen zijn dan de huidige vis- sershaven, dus.....

Sommigen noemen dit futuris- tisch, maar had men in België re- gelmatig wat vooruitziender ge- weest dan zou bv. Brugge niet moe- ten klagen dat ze 50 jaar te laat hun sluis krijgen! Het is wanneer men bezig is, wanneer de werken aan gang zijn, wanneer de plannen niet onder stof bedolven liggen maar op een werkburo elke dag worden aangepast, dat men er in slaagt, politiek en finantieel, een lijntje bijgetekend te krijgen, een miljard- je bijgerekend. Achteraf komt er toch weer niets van, en zal alles vergaan in jarenlange palabbers.

Intussen zit de Oostkust natuur- lijk verzand en kunnen de nieu- ste vaartuigen van 34 m. zich slechts een paar uur per dag bewe- gen, op gevaar af dan nog slijp op te zuigen en bodemvuiligheid in de schroef te draaien. Daarom kunnen we de werkgroep begrijpen die eist dat er dadelijk iets gedaan wordt. Dat iets is echter niet de bouw van een onbereikbare slipway. Die moet men afschrijven, die moet niet ge- bouwd worden, dit geld kan veel beter gebruikt! Tenandere, als men in Zeebrugge die slipway van mijn- heer Defraigne of van mijnheer Van Maele aanvaardt, dan zal de toestand gekonsolideerd worden, dan is iedere andere vraag daar- van afhankelijk en is de Oostkust veroordeeld om te stikken in slijk, in jachtmiserie, in zeemachtorders en in te gevaarlijke haventrafiek.

De door de werkgroep gevraagde sluis IS een oplossing. Zelfs al moet die maar 15 jaar meegaan, dan is die nog verantwoord. In deze pe- riode zal ze ruim afgeschreven zijn en in elk beter verantwoord en met een groter rendement zijn ge- bruikt geworden dan de sluis, die aan het station wordt gebouwd om burgemeester Piers plezier te doen en die slechts zal dienen om 4 jachten door te laten en de Mer- cator.

Mocht deze bijdrage de werk- groep Zeebrugge aansporen verder te vechten om datgene te verkrij- gen, dat niemand betwisten kan, voor het hoogste aantal vaartuigen, de grootste besommingen, het sterk- ste arbeidspotentieel en de meest zekere evolutie van de Belgische Zeevisserij. PV

IDENTIFICATIE VAN PLEZIERVAARTUIGEN

Door Senator Coppieters werd de bevoegde minister in verband hier- mede een zeer belangrijke vraag gesteld welk antwoord niemand kan bevredigen gezien de vele yachts- men, die voor het leiden van een vaartuig volstrekt onbekwaam zijn en een bestendig gevaar voor de zeevaart betekenen.

Dit betekent niet dat wij er tegen zijn. Maar het is een feit dat, waar men zo streng optreedt tegenover vissers, wat normaal is, men even streng tegenover yachtsmen moet zijn.

Weliswaar is yachting een sport, maar ook hier kunnen mensenle- ven in gevaar verkeren.

De vraag van senator Coppieters luidt:

In binnen- en buitenland doen er zich regelmatig moeilijkheden voor bij de identificatie van pleziervaar- tuigen die opgespoord worden (bv. voor assistentie, ongeval, of wan- neer het vermoeden bestaat dat het vaartuig over tijd of vermist is). Identificatiemoeilijkheden bestaan eveneens voor de havendiensten welke het in- en uitvaren van onze havens bewaken.

Voor zover wij weten is elk vaar- tuig verplicht de scheepsnaam en de thuishaven op de spiegel te dra- gen. Bij ons bezoek aan de havens is het ons opgevallen dat minstens een derde van de aldaar gemeerd liggende binnen- of buitenlandse jachten geen enkele aanwijzing ver- tonen.

In nabuurlanden is het dikwijls de regel dat naast voornoemde ver- plichtingen de scheepsnaam aan beide zijden op doek geschilders aan de zeeregeling bevestigd is, zo- dat identificatie vanop afstand mo- gelijk is.

Ook dit jaar hadden Belgische schepjes moeilijkheden en hoorden wij oproepen via de Nederlandse Alarmcentrale, via France-Inter, of de Engelse Coast Guard. Telkens waren er identificatieproblemen.

Mogen wij daarom volgende vra- gen stellen:

1 Waarom doet de zeevaartpoli- tie of havendirectie het verplicht vermelden van de scheepsnaam en de thuishaven op de spiegel niet naleven?

2 Bestaat er in de verschillende havens een bijgehouden register over het in- en uitvaren van zee- gaande jachten (zwaardboten uit- gezonderd), en waaruit bij een op- sporing kan nagegaan worden waar en wanneer een vaartuig voor het laatst gezien werd?

3 Waar en hoe kan een alarm- centrale of analoge dienst uit het binnenland of buitenland zich ten allen tijde (ook 's nachts) melden om bv. voor een noodsituatie de identificatie van Belgische bewoon- bare pleziervaartuigen te raadple- gen? In aanvulling: welke gege-vens bevat dit register, en bevat het een volledige lijst van de Belgische pleziervaartuigen?

Het antwoord van de Minister:

1 Artikel 4 van het ministerieel besluit van 16 maart 1966 betref- fende de vlaggebrievens en de uit- rusting van de pleziervaartuigen en artikel 3, §3, van het koninklijk besluit van 31 mei 1968 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de

Belgische kust, houden verplichtin- gen in op het achterschip van elk pleziervaartuig in duidelijke letters zijn naam en thuishaven aan te brengen.

Eerstvernoemd besluit geldt ech- ter alleen voor pleziervaartuigen voorzien van een vlaggebrief.

Aan de hand van de verslagen opgemaakt over de activiteiten van de waterschoutskantoren van de kust, kan uitgemaakt worden dat de volgende controles verricht wer- den:

Oostende:

1972: 736 jachten, waaronder 139 vreemde met hun 3.630 opvarenden
1973: 615 jachten, waaronder 496 vreemde, met hun 2.760 opvarenden

Zeebrugge:

1972: 163 jachten, 538 opvarenden
1973: 260 jachten, 895 opvarenden

Nieuwpoort:

1973 208 Belgische jachten en 67 vreemde jachten.

Tijdens deze controleverrichtin- gen werden, op enkele uitzonderin- gen na, alle pleziervaartuigen, in alle opzichten, in orde bevonden. De overtreders werden verzocht zich onmiddellijk in regel te stel- len hetgeen, gezien de nodige maat- regelen dadelijk getroffen werden, geen aanleiding heeft gegeven tot het opmaken van enig proces-ver- baal.

2 De beweging van alle schepen wordt, bij in- en uitvaart, geno- teerd door de tijseiners aan het oosterhoofd van het staketsel te Oostende of de uitkijzers van het

loodswezen te Zeebrugge en Nieuw- poort en ingeschreven in het daar- toe bestemde register.

Deze inlichtingen, a.o. de beweging van de pleziervaartuigen, worden dan medegedeeld aan de zeevaart- politie onder vorm van dagelijkse «Lijst der in- en uitgaande jachten»

3 Er bestaat geen wettelijke ver- plichting tot registratie van al de bestaande Belgische pleziervaartui- gen en derhalve ook geen dienst waar een register bijgehouden wordt waarin deze vaartuigen voor- komen.

Voor eventuele identificatie van een Belgische pleziervaartuig kan echter navraag gedaan worden bij:

- de hoofdwaterschout te Oosten- de bij wie een 1.800-tal fiches van door de zeevaartpolitie ge- controleerde pleziervaartuigen berusten en die er dag en nacht kunnen geraadpleegd worden;

- het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart te Brussel (bij dag) waar zich ong. 2.500 dossiers bevinden van plezier- vaartuigen voorzien van 'n vlag- gebrief;

- de Radiomaritieme Diensten te Oostende die dag en nacht in- lichteningen kunnen verstrekken aangaande pleziervaartuigen in het bezit van een roepnaam;

- de Belgische jachtclubs (ong. 80) die een lijst hebben van de aan- gesloten eigenaars van een ple- ziervaartuig (ong. 10.000).

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND OCEANEXPO 1974 TE BORDEAUX

Deze week hebben een duizend- tal wetenschapsmensen, ingenieurs, techniekers, zeelieden en vertegen- woordigers van de handel zich te Bordeaux gebogen over de proble- men van de zeeën en oceanen. Deze internationale manifestatie heeft om de drie jaar plaats en bestudeert alles wat betrekking heeft met de activiteiten ter zee. De waterkul- turen, de petroleumuitbating, de im- planting van kerncentrales, de vooruitgang der marinetechnieken komen meer aan de orde van de dag. In ieder geval kan men uit deze bijeenkomst duidelijk maken dat de visserij het kind van de re- kering is of wordt.

Voorrang kreeg de petroleumuit- bating en dit in het bijzonder in verband met de energiekrisis en de aandrang der West-Europese landen om onafhankelijk te kunnen wor- den van de olie-exporterende lan- den.

Niettegenstaande prins Bernard van de Nederlanden en de minister voor ontwikkeling Galley het ak-

sent legde op de uitbating van de levende rijkdommen van de zee en op de bescherming van de wa- teren, ging de hoofdinteresse toch naar „petroleum” en de bouw van kerncentrales waarvan er voor 1975 alleen reeds 15 inplantingen langs de franse kust voorzien zijn en dit zonde reigenlijk goed te weten welk effect de verwarming van de kust- wateren zal hebben op de flora en fauna van de zee. De grote belangen van de multinationals wegen nog altijd het zwaarst alhoewel voor sommigen het toch reeds hoopge- vend is, dat het probleem van de pollutie op dergelijke zittingen eveneens aangeoerd wordt.

In verband met de voorziene in- planting van 15 kerncentrales langs de franse kust, wijzen wij eveneens op de reeds voorziene 3 inplan- tingen bij ons op een lengte van amper 67 km. Wij zouden ten slot- te de Franse uitspraak moeten be- amen dat in dit concert het visje niet zwaar weegt.

KORRUPTIE

Regelmatig komen op de redactie reacties binnen op de cursiefjes van Horatius, die zich niet durft bekend maken, die niets anders doet dan alles afbreken en zich schuldig maakt aan een totaal nihilisme.

Er zijn zo van die reacties als: maak je eens bekend, Horatius, dan zal ik je antwoorden...

Waarom, denk je, willen deze reaktionairen weten wie en wat Horatius is?

Niet om wat hij zegt en schrijft te weerleggen, want dat kunnen ze niet, maar om Horatius zelf te wegen en te testen, om na te gaan of zijn vader geen bijzit heeft, uit te pluizen of zijn zoon geen drugs gebruikt, te berekenen wat hij verdient en waar hij het geld haalt om zijn whisky's te betalen.

De heren reaktionairen schijnen nimmer kranten te lezen, want ze willen vergeten dat de meeste artikels in een dagblad ongetekend zijn, dat de voornaamste bladen en tijdschriften libelisten hebben en cursiefjes laten verschijnen, omdat de gewone lezer juist in deze speldeprikkers zijn democratische rechten verdedigd voelt. Onze voornaamste literatoren hebben er zich allemaal aan bezondigd en, als je het mij vraagt, hebben ze er allen meer plezier aan beleefd dan aan hun broodschrijverij, waarmee ze doorgaans in de lijn moeten lopen.

Of kan het jou iets schelen dat Shakespeare misschien een prins was of dat Dr Albert Goris misschien Marnix Gijsen noemt?

Maar daarenboven kan ik u de naam niet geven van Horatius, deze ironiserende dichter uit de Oudheid, omdat hij meerdere zielen heeft, verscheidene bedoelingen en zelfs niet altijd dezelfde pen gebruikt. Mijn cursiefjes zijn soms de idee van de hoofdredakteur of van de uitgever, vaak ontsproten ze op de kaai, uit het echtelijk bed van een toevallig liefje, nez., en ze bedoelen uiteindelijk altijd bepaalde zaken te relativeren, wat duisterheden te onthullen en sommige kwakers kwaad bloed te zetten. Als de uitgever beslist met Horatius te stoppen, zal ik u een blik gunnen in mijn vele zielen, zal ik u enkele van mijn betrachtingen verduidelijken en dan zullen wij de polemiek aanvaarden, waarmede mensen kunnen worden afgemaakt.

Tot zolang zal ik heilige huisjes profaneren, zal ik mijnheer de senator met zijn onwelriekende neus in zijn eigen parlementaire vergoeding van één miljoen frnak duwen en zal ik de kaaibrullers, de zalvende leverancier, de suffe kraaiende kempiaan met beide oren tussen schijn en wal hangen, opdat de werkelijkheid menselijk zou blijven.

Voor wat corrupt is, dus woordzwendel, en wie corrupt is omwille van macht of geld, dient nodig in zijn blootje gezet te worden.

Vandaag, door 2 krantenberichtjes, wordt opnieuw een van mijn zieleznaren afgeknakt. Minister Poma is niet akkoord met de kerncentrales, die men aan de kust wil bouwen, zolang men geen zekerheid heeft da de gebruikte kernstof, het afvalprodukt dus dat momenteel in de golf van Biskaje wordt gedumpt, over 50, 100 of 1000 jaar toch niet gevaarlijk zal blijken te zijn.

Voor eventuele rampen of ont-ploffingen heeft Mijnheer Poma

geen schrik en beschouwt hij als theorie; mogelijke lekken in de installatie kan men volgens hem volstrekt de baas, zodat men ook met dit gevaar geen rekening moet houden; het best zouden kerncentrales met lucht worden afgekoeld, maar de wetenschaps-lui houden het veel liever bij water, wat echter een gevaar oplevert voor onze waterlopen, waarom volgens Poma de mogelijkheid er dik in zit dat de 4 centrales aan zee zullen gevestigd zijn; hij denkt niet dat er schade kan uit voortvloeien voor het toerisme.

De minister, van leefmilieu dan nog wel, bekijkt het toerisme in elk geval anders dan wij; hij schijnt geen oog te hebben voor horizonvervuiling en geen schrik te hebben voor terroristen, die een kerncentrale kunnen bezetten; hij moet een bolleboos zijn in fauna en flora om te weten dat het koelwater, al of niet radio-actief geladen, van welke temperatuur ook, geen invloed zal hebben op de kweekgronden van onze kustwateren. Dat de uitgave van 4 kerncentrales allerminst een anti-in-

flatiemiddel kan genoemd worden, werd niet eens in ogenschouw genomen.

Inflatie en spaarideeën is mijn tweede ergernis.

Terwijl de eerste minister en zijn akolieten ons leren sparen en de riem toetrekken, ons aanmoedigen om te stempelen of failiet te gaan, en intussen dobberen, voor 30 miljard, over de bestelling in Frankrijk, Zweden of USA van onze anti-russische jets, lekte tot ons door dat de politieke partijen, per volksvertegenwoordiger en per senator, 200.000 fr zullen ontvangen om studiediensten te betalen.

En dan zijn ze in ons land verbaasd dat de jongeren links en linkser worden...

De CVP doet het anders: we zullen het straks voelen. De PVV bouwt aan een nieuw België, met bakstenen die WIJ moeten betalen; de BSP zal een zware oppositie voeren met staatsgeld voor hun stervende kranten; de VU die een zero-groei voorstelt, een blokkering van de lonen en de prijzen, grijpt al even gretig naar die miljoentjes. Inflatiebestrijding! Voor de visserij NIETS.

HET GEHELE STELSEL IS KORRUPT!

HORATIUS.

GEVRAAGD voor Zaire
SCHIPPER TER KUSTVISSERIJ
Interessante voorwaarden

Z.w. bureel blad onder nr 173N—7646V.

HULDE AAN VERDIENSTELIJK PERSONEELSLID BIJ DE FIRMA R. HUYSEUNE TE ZEEBRUGGE

De Zeebrugse visgroothandel Raphael Huyseune bracht tijdens het jongste week-end hulde aan 'n verdienstelijk personeelslid voor 25 jaar trouwe dienst. Het was de h. Daniel Verstappen, geboren op 28 juli 1932, die als laureaat van de arbeid het daarvoor bestemd ereteken op de borst werd gespeld door schepen van de vismijn, de h. Maurice Raes. Daniel kwam in dienst van de firma Huyseune in 1949 ten hij 17 jaar was. Hij begon er als chauffeur en vervulde deze taak tot 1964. Later kreeg hij andere functies toegewezen w.o.

het kopen van vis voor de firma te Oostende terwijl hij nu ook de verantwoordelijke man is voor de installaties. Ook zijn broer Georges werkt bij dezelfde firma als bureel-overste. Vader Maurice Verstappen was er 36 ½ jaar lang in dienst en ook diens vader. Dit betekent dat de firma Huyseune inderdaad een goede firma is voor zijn personeel. Mevrouw Huyseune vervult hier als het ware de rol van een goede moeder waarvoor allen naar haar opzien. Er heerst in deze firma een zeer gemoedelijke sfeer. Toen Daniel in dienst kwam werkten er

amper zes mensen. Nu telt het zowat 50 personeelsleden. Vader Maurice Verstappen, die in 1965 op rust is gegaan bij deze firma, reed tijdens de laatste oorlog ook voor de firma Huyseune. Hij deed zo maar eventjes 400 000 km met dezelfde kamion, steeds op Duinkerken en Grevelingen, waar de firma twee schepen had liggen die op de haring visten. Deze hulde werd besloten in de vergaderzaal van de vismijn met een intieme receptie, waarop zowel het personeel als de directeur van de vismijn, de h. A. Ballaert tegenwoordig was.



De gevierde Daniel Verstappen midden de directie van de firma Huyseune. Hij trad met succes in de tred van zijn vader, ook al een personeelslid van de vierende firma.

NU OOK BEPERKING OP NOORDZEE- KABELJAUW, -SCHELVIS EN -WIJTING ?

Het stemmen over het door de N.E.A.F. voorgestelde kompromisvoorstel in verband met de vangstbeperkingen op tong en schol in de Noordzee, de Ierse Zee, het Kanaal van Bristol en het Engels Kanaal is niet doorgegaan. Zoals bekend moest dit gebeuren per brief tegen uiterlijk 15 oktober jl. Wegens uiteenlopende redenen, waaronder o.m. het niet akkoord gaan door bepaalde lidstaten met de voorgestelde kwota, bleef het stemmen uit. Er staat nu een nieuwe bijeenkomst op het getouw. De diverse betrokken landen zullen een delegatie afvaardigen die begin november te Hamburg moet bijeenkomen. Ondertussen werden ook de kwota definitief vastgelegd voor wat betreft de tong- en scholvisserij in de voornoemde gebieden. Voor wat betreft tong bedraagt dit 16.300 ton en 135.150 ton voor wat de schol aangaat. België kreeg volgende kwota toegewezen: tong: 2.425 ton; schol: 5.950 ton.

Ondertussen is nu het Verenigd Koninkrijk met een nieuw voorstel voor de dag gekomen dat rechtstreeks de kabeljauw, schelvis en wijting van de Noordzee aanbelangt. De Britten zijn immers de mening toegedaan dat ook deze vissoorten tegen overbevissing dienen beschermd te worden en hebben terzake volgende kwota voorgesteld: Noordzee-kabeljauw: 220.000 ton, Noordzeeschelvis: 220.000 ton en Noordzeewijting: 120.000 ton. Onze Bedrijfsraad voor de Zeevisserij heeft zich reeds over de zaak gebogen en is momenteel druk aan het cijferen welke invloeden dit zou kunnen hebben op onze eigen visserij. Het zou wel eens kunnen gebeuren dat ook deze visserijen vanaf 1 januari a.s. beperkt worden, al hangt alles natuurlijk af van de komende bijeenkomst te Hamburg.

ZIJ HADDEN PECH...

— Na de visserij te hebben bedreven is de Z.580 Poseidon nabij het lichtschip Smith Knoll met beide boelen vastgeslagen in het slijk. Bij het winden van de boelen zijn de netten van de korrebomen gescheurd. Daar schipper Maurice Vantorre maar één enkele reservekorre aan boord had, werd de visserij gestaakt.

— In de Zeebrugse haven ter hoogte van de Kennedy-kaai is de «De Zwerfer», tijdens het uitwijken voor de Free Enterprise IV, in botsing gekomen met het M/T Sunny Fellow. De Z.596 is met zijn stuurboordbak in aanvaring gekomen met het M/T Sunny Fellow waarbij schade werd veroorzaakt.



Zondagnamiddag legde in de Zeebrugse vissershaven de Z.542 „Angelus” van reder François Devooght aan. In de voorpiek van de treiler bevond zich de lijkstaf met de op de visgronden overleden schipper-reder Leon Savels. François Devooght had de visgronden verlaten om het stoffelijk overschot van de ongelukkige visser over te brengen naar Zeebrugge. Op bovenstaande foto wordt de kist met het slachtoffer aan wal gebracht.

**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)

BESLISSING AFSLUITING OOSTERSCHELDE UITGESTELD

Het Hollands kabinet is vorige week dinsdag niet tot een besluit gekomen over de afsluiting van de Oosterschelde met een caissondam, waarin een stormvloedkering gebouwd wordt. Minister Duisenberg van Financiën wil over meer gegevens beschikken voor hij zijn standpunt bepaalt over de miljardenuitgave, die met de bouw van de dam samenhangende werken gemeeld is.

Bovendien moet het kabinet nog bezien of een uitstel van de afsluiting van de Oosterschelde met 7 jaar aanvaardbaar is. Het plan, dat de regering nu voor ogen staat, zal namelijk pas in 1985 in plaats van in 1978 geheel kunnen zijn gerealiseerd.

Minister Westerterp van Verkeer en Waterstaat, die vorige week op een CDA-bijeenkomst in Brabant verklaarde dat dinsdag een definitieve beslissing genomen zou worden, liet weten dat men nu in ieder geval in de maand oktober wil besluiten wat er met de Oosterschelde zale gebeuren. Hij was niet bereid verdere inlichtingen te geven over het plan, dat in het kabinet op dit moment de grootste voorkeur heeft.

De beslissing die de regering binnen enkele weken wil nemen, zal volgens kringen rond het kabinet niet alleen betrekking hebben op de wijze van afsluiting, maar zij zal gaan over een serie van werken.

TERUGKEER TOT DE VRIJE HANDEL IN DE OESTERTEELT

In Frankrijk werd amper een jaar geleden een dekreet genomen tot reglementering van het vrije verkeer van de platte oester werd denen van ziektebestrijding. Het verkeer van de platte oesters werd hierdoor onderworpen aan een bijzondere toelating vanwege de maritieme overheden. Volgens de oestertermiddens schaadt deze beperking ten eerste de handel evenals de onderlinge betrekkingen tussen de verscheidene oestercentra en brengt het de oesterkwekerijen in een moeilijke toestand. Op een vergadering van de betrokken middens met de heer Baudéan, algemene directeur van Maritieme Zaken van Bretagne, werd ten eerste aangedrongen op afschaffing van dit dekreet. De plaatselijke maritieme overheden hebben besloten deze afschaffing bij het centraal bestuur te verdedigen zodat meer dan waarschijnlijk een spoedige terugkeer tot het regime van het vrije verkeer kan verwacht worden.

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

UITKOMSTEN VAN DE BELGISCHE VISSERIJ OVER DE MAAND JULI

Voor de Belgische zeevisserij was de maand juli 1974, met een geringe aanvoer en een lager aanvoerwaarde een typische zomermaand.

A. AANVOER

a) algemeen

De totale aanvoer in Belgische havens door onze vaartuigen bedroeg 3.195 ton. Dit betekent een vermeerdering met 409 ton ten opzichte van het dieptepunt van de vorige maand (2.786 ton) en met 59 ton in vergelijking met de overeenstemmende maand van 1973 (3.136 ton).

b) per haven

Zoals voor de totale aanvoer zijn, ten opzichte van de maand juli 1973, geen grote schommelingen waar te nemen. De kleine aanwinst van 59 ton werd zelfs over de drie havens gespreid. Oostende voerde 14 ton meer aan (2086), Zeebrugge 26 ton (983 ton) en Nieuwpoort 19 ton (125 ton).

In alle drie de havens daalde het aantal reizen, en steeg aldus de gemiddelde aanvoer per reis t.o.v. de maand juli 1973. Die stijging was zelfs uitgesproken te Nieuwpoort, waar ze 67 % (bedroeg) 1.140 kg./reis t.o.v. 684).

OOSTENDE		2086 ton	—	561 reizen	—	3718 kg./reis
	1973	2072 ton	—	609 reizen	—	3402 kg./reis
	1972	2955 ton	—	690 reizen	—	4282 kg./reis
ZEEBRUGGE		983 ton	—	665 reizen	—	1478 kg./reis
	1973	957 ton	—	794 reizen	—	1206 kg./reis
	1972	1124 ton	—	748 reizen	—	1502 kg./reis
NIEUWPOORT		125 ton	—	110 reizen	—	1140 kg./reis
	1973	106 ton	—	155 reizen	—	684 kg./reis
	1972	238 ton	—	193 reizen	—	1233 kg./reis

c) per vissoort

— Er werd 790 ton vis aangevoerd uit IJsland en de Barendssee. Het aandeel daarin van schelvis bedroeg 151 ton, d.i. 120 ton meer dan in juli 1973; kabeljauw 155 ton (+ 66 ton), koolvis 178 ton (—86 ton) en noorse schelvis 253 ton (+ 151 ton).

— Een aanzienlijke schommeling deed zich voor in de aanvoer van „andere schelvis” en „andere kabeljauw”. Van de eerstgenoemde soort werd slechts 108 ton binnengebracht (—142 ton), terwijl van de laatstgenoemde 1066 ton werd aangevoerd (+ 334 ton).

— De aanvoer van wijting bedroeg 135 ton (d.i. + 17 ton), en deze van roggen 104 ton (—49 ton).

— Opnieuw werd er minder platvis aangeboden. De aanvoer van schol daalde met 72 ton en bedroeg nog 258 ton. Deze van tong daalde met 11 ton en bereikte amper 106 ton.

— Gevoelige daling ook voor de aanvoer van „andere demersale soorten”; 651 ton in juli 1973 tegen 435 ton in jul 1974 d.i. —216 ton.

— Er werden minder schaaldieren aangevoerd: garnaal: —57 ton en noorse kreeft: —20 ton. De aanvoer van deze soorten bedroeg nog respectievelijk 116 en 31 ton.

B. AANVOERWAARDE

De totale aanvoerwaarde van de in onze havens door Belgische vissersvaartuigen aangelande zeevisserijproducten bedroeg 90.079.787 fr. Dit is een stijging met 8.560.887 fr. t.o.v. de maand juli 1973 of 11%.

Per haven beschouwd bedroeg de aanvoerwaarde te Oostende 46,4 miljoen frank, te Zeebrugge 39,1 miljoen frank en te Nieuwpoort 4,6 miljoen frank. Voor juli 1973 bedroegen deze cijfers respectievelijk 40,8 miljoen fr., 44,8 miljoen fr. en 3,6 miljoen fr.

C. VISGRONDEN

1. aanvoer :

Algemeen kan gesteld dat de aanvoer uit de nabijgelegen visgronden weinig verschil vertoonde met deze van de vorige maand. (o.a. Kust, Wst, Oost, Noord, Kreeftenput). Dit was eveneens waar voor het kanaal (237 ton t.o.v. 258 ton) en West Schotland (47 ton t.o.v. 57 ton), maar de aanvoer uit de overige gronden verschilde grondig met deze van juni.

De aanlandingen uit de Noordzee stegen tot 592 ton (+ 183 ton) en deze uit IJsland tot 679 ton (+ 420 ton). Uit de Ierse Zee werd de aanvoer echter gehalveerd (70 ton t.o.v. 140 ton).

Ten opzichte van de overeenstemmende maand van 1973, is er slechts één grote verschuiving waar te nemen: de vangsten uit de Noord daalden met niet minder dan met 510 ton (van 900 ton in juli 1973 tot 390 ton in juli 1974), deze uit de Noordzee stegen met 365 ton (van 227 ton tot 592 ton).

Het is duidelijk dat deze verschuiving het gevolg is van een dalende activiteit op de Noord ten voordele van een intensiever bevissing van de Noordzee o.m. ten gevolge van de toepassing van het „Danish pair Trawl”-systeem.

2. aanvoerwaarde

De Noordzee boekte de grootste aanvoerwaarde met 13 miljoen frank, gevolgd door IJsland met 12,3 miljoen fr. en de Kreeftenput met 11,3 miljoen frank.

Ten opzichte van de vorige maand valt vooral op: de forse aangroei uit IJsland en de traditioneel voor de maand juli kleinere aanvoerwaarde uit de Ierse Zee (van 6 miljoen fr. tot 2,2 miljoen frank).

3. aantal reizen — zeedagen

Tijdens de maand juli 1974 werden 1336 reizen gemaakt, dat is 70 reizen minder dan in de vorige maand en 200 reizen minder dan tijdens de overeenstemmende maand van 1973.

Deze vermindering van het aantal ondernomen reizen is haast volledig te wijten aan een dalende activiteit van de garnalenvisserijvloot, ingevolge de minder gunstige weersomstandigheden.

De gemiddelde reisduur echter steeg van 2,9 ZD/reis (in juni 1974 en ook in juli 1973) tot 3,2 ZD/reis. Deze stijging van de reisduur (+ 10%) is juist te verklaren door het kleinere aantal reizen (ieder van 1 dag) gemaakt door de garnalenvisserijvloot.

4. Gemiddelde resultaten per zeedag

De gemiddelde besomming per zeedag voor de ganse vloot bedroeg 20.982 fr. Dit is t.o.v. de vorige maand een daling van 1.241 fr. per zeedag (22.223 fr.) en een stijging t.o.v. de maand juli 1973 met 2664 fr./ZD wat ongeveer 14,5% betekent.

Op verscheidene visgronden daalde de opbrengst per zeedag haast onrustwekkend: de Noord van 27,2 in juni tot 23,6 in juli), de Kreeftenput van 32,4 tot 22,5), de Witte Bank van 26,4 tot 21,7) maar vooral de Noordzee van 38,8 tot 24,9. Alleen voor de garnalenvisserij, de West, het Kanaal en IJsland lag de gemiddelde besomming/ZD hoger dan in de vorige maand.

D. PRIJZEN

Ten opzichte van de overeenstemmende maand van 1973 steeg de gemiddelde prijs voor alle visserijproducten slechts met 8%.

Toch waren er enkele soorten die, tengevolge van een beperkte aanvoer, flink duurder werden t.o.v. juli 1973. Andere Schelvis (+ 32%), koolvis (+ 57%), roggen (+40%), andere demersale soorten (+ 35%), garnaal (+ 26%) en noorse kreeft (+ 43%).

Andere werden goedkoper. Dit was onder meer het geval voor IJslandse kabeljauw (—19%) en Noorse Schelvis (—16%).

E. OPGEHOUDEN — AFGEKEURD

Tijdens de verslagmaand werd er veel vis opgehouden. Niet minder dan 85 ton diende uit de markt genomen. Het overgrote deel bestond uit Noorse schelvis (69 ton). Andere soorten die de ophoudprijs niet haalden waren: andere kabeljauw 2,5 ton, wijting 2,9 ton, schol 1,6 ton en andere demersale soorten 6,7 ton.

Er werd geen vis afgekeurd.

F. AANLANDINGEN IN VREEMDE HAVENS

De aanvoer door onze vaartuigen in vreemde havens bedroeg 222.358 kg. voor een waarde van 6.434.634 (1973: 212.195 kg. - 5.850.281 fr.). Per land beschouwd was de verdeling als volgt:

Frankrijk: 2 reizen — 27.450 kg — 448.000 fr.

Nederland: 1 reis — 8.392 kg — 248.520 fr.

Groot-Brittannië: 15 reizen — 222.358 kg — 5.768.114 fr.

De aanvoercijfers voor de maand juni bedroegen 145.548 kg. voor 3.834.825 fr.

(Vervolg van blz. 5)

G. VISSERIJ MET „DANISH PAIR TRAWL” SYSTEEM

Steeds meer aanlandingen werden genoteerd van koppels die het „Danish Pair Trawl” systeem toepassen (39 reizen), maar voor de eerste keer ook met ontgoochelende resultaten.

Volgens de officiële cijfers bedroeg de aanvraag 979 ton (vorige maand 1002 ton) voor een waarde van 21.649.446 fr. (juni - 27.859.998 fr.). De gemiddelde aanvoer per vaartuig en per reis bedroeg 12.552 kg. en de gemiddelde besomming 277.557 fr. (vorige maand 435.312 fr.). De gemiddelde reisduur bedroeg 10,9 ZD per reis.

Die cijfers bewijzen reeds ten volle de mindere resultaten. Dit wordt nog benadrukt door het kengetal opbrengst dat voor de verslag-

maand slechts 1153 bedraagt (vorige maand 2003 en voor mei 1920).

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

De gemiddelde resultaten per BT-groep en haven voor de maand juli 1974 verschilden niet zoveel van deze over de overeenstemmende maand van 1973, en maakten het wel moeilijk om een rendabele exploitatie te blijven verzekeren.

Sommige BT-groepen vertoonden een lichte stijging van de gemiddelde opbrengst per zeedag, andere een daling. Slechts één uitschieter: de BT-groep 160-200 bereikte 37.300 fr. per zeedag (juli 1973: 27.700 fr.).

BERICHTEN EN INFORMATIES VAN DE REDERSCENTRALE

REDERS EN SCHIPPERS

OPGELET !

OPNIEUW GUNSTIGE TUSSENKOMST VAN DE REDERSCENTRALE

Ondanks de vele waarschuwingen en het feit dat elkeen de Britse visserijlimieten kent, werd dinsdag jl. opnieuw een vissersvaartuig in overtreding genomen binnen de 3 mijl, in een gebied waar de 6 mijl moet worden gerespekteerd (Sterrepunt ter hoogte van Brixham).

Het betreft hier de N.159 «Avondster» van reder Th. Kusters uit De Panne.

Het vaartuig was weliswaar niet vissende maar het bevond zich toch binnen de 3 mijl en het vistuig was niet volledig ingesikkeld zoals het moet, zodat ook voor dit laatste het vaartuig in overtreding was. Het vaartuig had de terugweg naar huis aangevat en de bemanning was bezig herstellingen uit te voeren.

Het sekretariaat van de Rederscentrale werd onmiddellijk van de opleiding op de hoogte gebracht en contact werd genomen met Britse relaties, vooral met de Konsul van Plymouth, de heer Phillips. Dankzij dit optreden kon de boete, die anders tot 1.000 pond kan gaan +

het aanslaan van het vistuig en de vangst, tot een minimum worden beperkt (70 pond) en werd het vaartuig nog dezelfde dag vrijgelaten. Wij vermelden in dit verband nog dat de heer Phillips, Belgisch Konsul te Plymouth, zelf de verdediging op zich heeft genomen, zodat ook hier de advokaatkosten werden vermeden.

Dit is de tweede succesrijke tussenkomst in zeer korte tijd van het sekretariaat van de Rederscentrale in dergelijke aangelegenheid.

Toch willen wij ervoor waarschuwen dat zo iets zich niet meer mag herhalen.

Iedereen weet immers waaraan zich te houden en de buitenlandse overheid zal ingeval van herhaling zich zeker niet meer zo gemoedelijk betonen wanneer men zich niet aan de regels van het spel houdt.

Wanneer men in overtreding is dan moet men daar inderdaad de gevolgen van dragen.

Reders en schippers wezen dus gewaarschuwd.

VERGUNNINGEN VOOR SPROTVISSERIJ

Wij dringen nogmaals aan opdat zonder verdere vertraging de aanvragen voor de sprot- en ijle haringvisserij op het sekretariaat van de Rederscentrale zouden worden ingediend.

Deze aangelegenheid zal met de

Franse overheid in de loop van volgende week worden afgehandeld, zodat de reders er alle belang bij hebben de formulieren die ze toegezonden hebben gekregen behoorlijk ingevuld en ondertekend vóór donderdag a.s. op het sekretariaat te bezorgen.

TERUGGAVE OP MAZOUT

Verschillende reders stelden ons de vraag wanneer de formulieren ter beschikking zullen worden gesteld voor de tweede fase inzake teruggave op brandstof.

Zoals bekend slaat deze tweede fase op de tweede semester van 1974 en het eerste kwartaal van 1975.

Voor de laatste zes maanden van het lopend jaar is 0,50 fr per liter

teruggave voorzien en voor de eerste drie maanden van 1975 een teruggave van 0,30 fr per liter.

Wij vernemen dat het betreffend Koninklijk Besluit thans is getekend en eerlang zal verschijnen.

De Zeevisserijdienst is derhalve de formulieren aan het voorbereiden, zodat deze binnenkort ter beschikking zullen worden gesteld.

VERZET TEGEN INPLANTING VAN KERNCENTRALES

Op verzoek van de Raad van Beheer heeft de Rederscentrale zich, in een brief gericht aan de heer Poma, Staatssekretaris voor Leefmilieu, verzet tegen de inplanting van kerncentrales aan de kust, zowel aan wal of in zee.

In dit protestschrijven werd gewezen op de gevolgen daarvan op de fauna en flora en ook op de

mogelijke repercussies ervan voor de zeevisserij-activiteiten.

Hierbij werd opgemerkt dat een dergelijk verzet niet uitsluitend slaat op de inplanting van kerncentrales maar op alle vormen van exploratie en exploitatie van ons kontinentaal plateau (zandwinning, storten van industriële afval, e.d.m.).

BIJeenKOMST RAAD VAN BEHEER

Op vrijdag 18 oktober a.s. komt de Raad van Beheer van de VZWO Beroepsvereniging bijeen.

Aan de orde komt o.m. de be-

langrijke aangelegenheid van het nieuwbouwbeleid in het licht van de reeds bestaande en van de te voorzien vangstbeperkingen (quotaregelingen).

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Kantoor van Richard Heinkens, Gerechtsdeurwaarder, Steenhoudersdijk 1, Brugge — tel. 33 57 67

— 0 —

WEGENS FAILLISSEMENT

Badstad ZEEBRUGGE

OPENBARE VERKOPING van de

VISSERSBOOT Yvette-Freddy Z.417

Op DONDERDAG 31 OKTOBER 1974 te 15 uur, in de Café REMBRANDT, Tijdokstraat nr 40, te Zeebrugge.

Stalen motorvisserschip (zonder motor), bouwjaar 1957. Lengte 20 m. LOA; breedte 5,41 m.; tonnemaat 14,86 T.

Het schip wordt verkocht met al de zich aan boord bevindend tuig en toebehoorten, maar zonder motor.

TE BEZICHTIGEN de dag der verkoping DONDERDAG 31 OKTOBER 1974 van 10 tot 12 uur 's voormiddags waar het schip gemeerd ligt in de Vissershaven aan de kaai der Tijdokstraat rechtover de Café Rembrandt te Zeebrugge.

Op contant en zonder kosten.

Op verzoek van Meester Etienne Maes, advocaat te Knokke-Heist, Elisabethlaan 331, curator van de failliet der P.V.B.A. Rederij C. Devoogt, Polderstraat 69, te Knokke-Heist.

(7644V)

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 een nieuwe reeks wijzigingen :

PLANNEN EN CERTIFIKATEN IN TE STUREN VOOR HET VERKRIJGEN VAN EEN CERTIFIKAAT VAN DEUGDELIJKHEID VOOR NIEUWE VAARTUGEN

Artikel 19 van het K.B. 20.7.1973 houdend de reglementen inzake zeevaartinspectie legt op de nodige plannen voor de controle van de bouw en de inrichting van een vissersvaartuig in te dienen voor het verkrijgen van het certificaat van deugdelijkheid.

Hierna volgt de lijst van de plannen en de certificaten.

Deze lijst is **niet limitatief** en de Zeevaartinspectie kan steeds bijkomend plannen of certificaten eisen.

Op elk plan moeten de afmetingen, de gebruikte materialen, toestellen en apparaten worden vermeld.

De eigenaar of de scheepsbouwer wordt verzocht alle plannen en certificaten **zo vroeg mogelijk, in tweevoud**, in te sturen.

Een exemplaar zal zo spoedig mogelijk, voorzien van de goedkeuring of de eventuele opmerkingen, teruggezonden worden aan de afzender.

A. PLANNEN :

- 1 Lijnenplan
- 2 Algemeen langszicht
- 3 Algemeen planzicht
- 4 Algemeen konstruktieplan
- 5 Konstruktieplan bovenbouw
- 6 Schottenplan
- 7 Plan voorsterven
- 8 Plan roer en roerkoning, met sterkteberekeningen
- 9 Grootspant
- 10 Huiduitslag
- 11 Detailplan waterdichte deuren
- 12 Detailplan akkomodatie
- 13 Detailplan plaatsing navigatie- en visserijlichten.
- 14 Plan of beschrijving van de afsluitingsmiddelen van luikhoofden op vrijboorddek.
- 15 Plan van de bokkeninstallatie.
- 16 Plan inrichting motorkamer
- 17 Plan motorfundatie en reductiekeerkoppeling
- 18 Plan van brandstof-, water- en olieleidingen
- 19 Algemeen lensplan
- 20 Plan van luchtflessen en drukluchtleidingen.
- 21 Plan van asleiding
- 22 Plan van elektrische installatie (hoofd- en noodinstallatie)
- 23 Plan van waterloospoorten.
- 24 Plan van schroef

- 25 Detailplan van de galgen
- 26 Plan van stuurinrichting
- 27 Plan van kortstraalbus of schroefbescherming

B. CERTIFICATEN

- 1 Certificaat van beproeving van de luchtflessen
- 2 Certificaat van trekvastheid van het gebruikte staal voor schroefas, tussenas, roer, huisplaten en profielen.
- 3 Schroefcertificaat.
- 4 Proefstandprotokol van de voortstuwingsmotor
- 5 Certificaat van de fabrikant betreffende de torsietrillingen.
- 6 Folder met alle nodige gegevens en karakteristieken betreffende de voortstuwingsmotor, hulpmotor en reductiekeerkoppeling.
- 7 Certificaat van beproeving van alle gebruikte materialen als blokken, kabels en kettingen voor de bokkeninstallatie.

DRAAGBARE SNELBLUSSERS AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIGEN

In toepassing van de hierboven vermelde artikelen van het K.B. 20.7.73 zullen alle vissersvaartuigen dienen uitgerust met de volgende draagbare snelblussers :

A. VAARTUIGEN MET EEN VOORTSTUWINGSVERMOGEN TOT 275 PK.

1. met een **rechtstreekse** toegang van motorkamer naar verblijf :
 - 1 draagbare snelblusser in de motorkamer
 - 1 draagbare snelblusser aan de ingang van de motorkamer (kant verblijf).
 - 1 draagbare snelblusser van max. 2 kg. met een de elektrische stroom niet geleidend brandblusmiddel bij de radiotelefoniepost.
2. **geen rechtstreekse** toegang van motorkamer naar verblijf :
 - 2 draagbare snelblussers in de motorkamer waaronder één aan de ingang van de motorkamer.
 - 1 draagbare snelblusser in de keuken aan de ingang van het verblijf.
 - 1 draagbare snelblusser van maximum 2 kg met een de elektrische stroom niet geleidend brandblusmiddel bij de radiotelefoniepost.

B. VAARTUIGEN MET EEN VOORTSTUWINGSVERMOGEN GROTER DAN 275 PK :

1. met een **rechtstreekse** toegang van motorkamer naar verblijf :
 - 3 draagbare snelblussers in de motorkamer waaronder aan de ingang van de motorkamer.
 - 1 draagbare snelblusser van maximum 2 kg met een de elektrische stroom niet geleidend brandblusmiddel bij de radiotelefoniepost.
2. **geen rechtstreekse** toegang van motorkamer naar verblijf :
 - 3 draagbare snelblussers in de motorkamer waaronder één aan de ingang van de motorkamer.
 - 1 draagbare snelblusser in de keuken aan de ingang van het verblijf
 - 1 draagbare snelblusser van maximum 2 kg met een de elektrische stroom niet geleidend brandblusmiddel bij de radiotelefoniepost.

Opmerkingen :

- 1 Indien het logiest van de bemanning niet gegroepeerd is maar over het schip verspreid ligt, dient per groep van verblijven een aanvullende draagbare snelblusser ingescheept.
- 2 Indien een verwarmingsketel opgesteld staat in een afzonderlijke ruimte dient een aanvullende draagbare snelblusser ingescheept.
- 3 Alle draagbare snelblussers dienen steeds op een gemakkelijk bereikbare en duidelijk zichtbare plaats opgehangen.
- 4 Alle draagbare snelblussers dienen van een door het distrikthoofd goedgekeurd type te zijn.

(vervolg volgende week)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een zeer onregelmatig verdeelde aanvoer deze week waarin zoals gewoonlijk bijna alles aangevoerd werd op de maandagmarkt. Toch ook vrijdag een niet onbelangrijke aanvoer, toen een drietal gulvisers kwamen verkopen. Voor de dinsdag kregen we nog slechts een 550 bennen vis, terwijl woensdag dan toch weer iets meer gebracht werd. In elk geval kwam ¼ van de schepen maandag aan de afslag. Er werd verkocht tot rond 11u.30 wat natuurlijk weer

VOOR MEER TREKKRACHT

dalende prijzen voor gevolg had. Een paar schepen die achteraan lagen hadden gerust dinsdag kunnen verkopen. Een vissoort die zeer veel aangevoerd werd, en dit tamelijk onverwacht was rog. Deze roggen kregen dan ook dalende prijzen. Een verschijnsel bij rog is trouwens dat die vissoort van zodra er een paar honderd bennen op de markt zijn, zeer sterk in prijs daalt. Ook deze week was zulks weer het geval. De grote rog van goede kwaliteit zakte naar 1.100 fr. de roggen met stekkers kregen nog amper 10 fr het kg. De kleine sorteringen kregen tussen 9 en 13 fr. Voor de kanaalschepen een dikke streep door de hoger verwachte rekening. Alhoewel het wel moeilijk is voor de reders om steeds de juiste soorten aan te voeren, toch lijkt het ook niet verantwoord om de ene week amper 100 bennen rog en de andere week meer dan 1.000 bennen rog aan toe voeren. De handel is daar niet op ingesteld. Dit voor wat de rog betreft. Een andere vissoort die redelijk goedkoop was, alle verhouding in acht genomen, was tong. Deze vissoort viel terug naar 65 fr voor de slips terwijl driekwartong voor het eerste sedert maanden onder de 120 fr. daalde. Ook de lappen en de grote tongen zakten dinsdag onder de 100 fr. per kg.

Naast de goedkope soorten waren er ook nog dure soorten. Zo kreeg grote staartvis nog tot 120 fr., werd blauwe leng verkocht tussen 43 en 50 fr. en noteerden we voor rode zeebaars prijzen die varieerden tussen 37 en 39 fr het kg. Ook heilbot was duur en steenschol haalde toch weer tot bij de 60 fr.. Zonnevis, waarvan maandag door de O.66 een mooie partij aangevoerd werd, kreeg tussen 52 en 65 fr. Voor keilrog van goede kwaliteit haalden we tot 42 fr.; haal waarvan de aan-

voer wel iets kleiner was dan verleden week noteerden we tot 14,50 fr.

Schol deed het redelijk goed, de aanvoer ervan was vrijdag het grootst toen de N.579 voor een mooie vangst zorgde. Op de andere dagen werd nog maar weinig schol aangevoerd. Kleine vissoorten als schaar, hondshaai, wijting en kleine totten deden het niet te best.

De resultaten waren niet voor alle schepen even gunstig. De IJslanders geraakten wel aan een flinke uitkomst rekening houdend met de vangst die gelost werd. Voor de Noordzeeschepen werden het ook geen slechte cijfers. Minder goed was het voor de kanaalschepen die wel behoorlijk grote vangsten loste maar te lage prijzen kregen voor het grootste gedeelte van de vangst rog.

MEER SPANVISSERS

Het aantal koppels was wel groter dan verleden week. Drie zelfs op de vrijdagmarkt het een kennelijk iets teveel was. De prijs van de kabeljauw ging alleszins gevoelig dalen. Maandag werd dan weer iets meer gegeven. De gullen verfoonden hetzelfde verschijnsel met vrijdag dalende en maandag weer hogere prijzen. De meeste gul werd

EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

verkocht tussen 1.200 en 1.800 fr. per ben hetgeen toch net slecht is. Totten deden het minder goed terwijl haal van 650 naar 750 fr. noerde. De hoogste uitslag werd maandag door de Z.62 en Z.562 bereikt : 781.000 fr.

VEEL EN GOEDKOPE ROG

Zeven kanaalvangsten op de maandagmarkt, een rariteit. Rariteit die niet gewaardeerd werd door de kopers aangezien de prijzen van de meeste van deze soorten duidelijk lager lagen dan gewoonlijk. Voor de rog was dat overigens niet verwonderlijk gezien de uitzonderlijk grote aanvoer. Wel goede prijzen voor tarbot, grote griet, zonnevis, arend, schoj en tek, steenschol en gul. Die soorten werden echter niet erg veel ge-

lost. De tongen deden het ook niet schitterend met prijzen die varieerden tussen 65 en 120 fr. voor slips en driekwartsortering. De resultaten lagen hier tussen 218.560 en 869.030 fr voor de O.83 en de O.66.

GROTERE GARNAALVANGSTEN

Begin deze week werden door de Oostendse garnaalschepen veel grotere vangsten aangevoerd dan de voorgaande weken. Dinsdag zelfs vangsten van om en bij de 400 en 500 kg. Vanzelfsprekend had dit onmiddellijk prijsdalingen voor gevolg. Voor de heel/kleine garnaal zakte de prijs naar 20 fr, de mooie garnaal kreeg toen nog van 54 naar 60fr. Voor de tussenslag werd rond de 45 fr betaald. In totaal een aanvoer van 6627 kg met dinsdag alleen reeds 2700 kg. Daar er nu reeds dalende prijzen betaald werden laat vermoeden wat het zou worden zijn bij een regelmatige grote aanvoer gedurende de ganse week. Ondertussen bleven de resultaten nog vrij behoorlijk. Ook de visvangsten doen het ver van slecht. De vangsten blijven goed ondanks de concurrentie van de grote middenslagschepen die zich momenteel op hun terrein bevinden. De gemiddelde garnaalprijs bedroeg deze week 44,50 fr. De gemiddelde vangst steeg tot bij de 150 kg.

GEEN GROTE IJSLANDSE VANGSTEN

Groot is een adjectief dat deze week niet toepasselijk is op de IJslandse vangsten. De twee schepen waarbij één van de grootste van de vloot, geraakten maar aan 1.700 bennen. Het overgrote gedeelte daarvan was koolvis, grote koolvis waarvoor wel flinke prijzen betaald

HODI STRAALBUIZEN ZALTBOMMEL

tel. 00-31-4180-2654

werden. Die grote koolvis kreeg inderdaad tot 1.100 per ben wat dan toch weer iets meer is dan verleden week. Middenslag sortering noteerde rond de 1.000 fr. Ook dat is meer dan verleden week. Weinig rode zeebaars die dan ook duurder was en van 1.700 naar 1.990 fr noteerde. Een flinke prijs ook voor

kabeljauw, in verhouding dan tot wat voor kabeljauw van de andere visgronden betaald werd. Schelvis was iets duurder dan verleden week, grote sortering kreeg tot bij de 40 fr. Een flinke prijs ook voor de blauwe en witte leng. Schotse schol en hondstong waren eveneens goedkoop terwijl heilbot en staart peperduur verkocht werden. De resultaten vielen toch wel bevredigend uit : 1.237.000 en 906.000 fr dit voor de 0.317 en de 0.334.

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

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was meer dan voldoende deze week. Praktisch alle vaartuigen hebben tongsoorten gelost, zeer groot was die aanvoer nu niet en toch bleven de afnameprijzen beneden peil. De grotere soorten haalden van 88 tot 112 fr. de 3/4 van 116 tot 125 fr. De middensorten met schone kleine en kleine lagen, in afname tussen de 81 en de 114 fr. het kgr. Voor de Tp en de slips, vooral afkomstig van het Kanaal van 64 tot 88 fr. Grote prijsverschillen, tussen de tongsoorten van het Kanaal en deze van Noord, werden er niet geboekt. Tarbot, en grietsoorten werden in vrij grote mate gelost, de prijzen schommelden tussen de 86 en de 178 fr. de grietsoorten tussen de 38 en de 90 fr. Het waren vooral de middensorten grieten die deze week weinig renderende prijzen behaalden. De pladijssoorten werden niet in bijzonder grote mate gelost zodat deze toch vrij behoorlijke prijzen kregen toegevoerd, van 21 tot 38 fr. volgens sortering. Ronde vis werd vooral gelost door de spanvissers, de overgrote meerderheid waren gulsoorten, deze bekwamen van 19 tot 40 fr. het kgr. Van de wijtingsoorten waren het alleen de grotere soorten die intrek waren. De zeehonden daarentegen van het kanaal haalden slechts de minimumprijzen. De steenschol en de schotse schol eveneens van het kanaal bekwamen van 14 tot 54 fr. het kgr. Slechts een drietal Kreeftenvangers waren er aan de afslag, de afnameprijzen schommelden tussen 2.000 en de 2.080 fr voor de grote, van 1.500 tot 1.600 voor de midden en van 1.150 tot 1.250 fr. voor de kleinste slag. Ruim 11 ton garnalen bekwamen van 27 tot 97 fr. het kgr.

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

11-10	13	130.100	1.993.600			
14-10	24	342.700	8.263.149			
15-10	6	32.500	485.930			
16-10	6	34.100	824.235			
	49	539.400	11.566.914			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

9-10	3	237	16.437	64.—	73.—	
10-10	6	661	38.430	40.—	74.—	
11-10	10	1.626	70.942	38.—	60.—	
12-10	10	1.152	49.797	34.—	63.—	
13-10	1	40	1.720			43.—
14-10	2	211	15.161	71.—	74.—	
15-10	13	2.700	104.120	20.—	60.—	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

10-10	19	68.744	2.115.140			30,70
11-10	14	68.242	2.054.978			31,15
14-10	22	40.786	1.399.699			34,31
15-10	4	43.253	1.640.669			37,93

KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE

10-10	2	3.088	175.630			56,87
11-10	3	4.680	256.080			54,33
14-10	1	1.300	80.560			61,96
15-10	1	2.265	133.680			59,01

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

10-10	8	2.642	141.762	11.—	87.—	
11-10	20	6.420	272.413	20.—	84.—	
14-10	11	2.417	154.283	35.—	97.—	
15-10	20	5.077	233.585	27.—	77.—	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

11-10	3	592	27.917	39.—	61.—	
12-10	2	172	7.299	39.—	47.—	
14-10	4	725	25.837	32.—	42.—	
15-10	4	686	26.969	34.—	49.—	
16-10	4	481	21.586	39.—	49.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

11-10	5	5.850	120.338			
14-10	8	15.828	388.080			
16-10	7	16.531	346.583			

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 10 OKTOBER

IJSLAND
O.81, O.282, O.202, O.129.
NOORD
O.239
KANAAL
Z.499.
WEST
N.736.

VRIJDAG 11 OKTOBER

NOORD
O.123.
KANAAL
O.232, Z.34.
WEST
N.579, N.752, O.69, N.422.

ZATERDAG 12 OKTOBER

KANAAL
Z.418

WEST
N.706

MAANDAG 14 OKTOBER

NOORDZEE
O.35, Z.38.

KANAAL
O.180.
WEST
N.723, N.719.

DINSDAG 15 OKTOBER

NOORD
Z.584.

WOENSDAG 16 OKTOBER

IJSLAND
O.317, O.216
NOORDZEE
N.3, O.94, O.229
WEST
O.120, O.192

OOSTENDE

VRIJDAG 11-10-1974

NOORDZEE
Z.509-209 12 420 — 431.530
N.708-709 11 340 — 386.090
O. 35-Z. 38 12 380 — 389.110

KREEFTENPUT
Z.452 10 50 1080 107.620

WEST
Z.579 9 280 420 349.985

KUST
O.116-142 2 63 — 77.270
O. 20-628 1 20 — 26.620
O.225 1 13 — 12.590
O.100 1 7 — 6.960

MAANDAG 14-10-1973

IJSLAND
O.317 17 1000 — 1.237.268
O.334 17 700 — 906.680

KANAAL
Z.502 16 100 3000 339.325
O.206 15 370 1200 406.600
O. 83 16 100 1700 218.560
O.135 14 270 700 262.740
Z.597 16 140 1900 290.345
O.275 16 270 700 261.105
O. 66 15 250 — 369.080

NOORDZEE
N. 3 11 480 — 583.590
O.128 14 400 — 383.835
Z. 62-562 14 650 — 781.826

WEST
O.229 9 140 — 131.990
O. 26 14 160 — 177.680
O.120 12 170 — 128.900
N.723 9 150 — 88.490

NOORD
O. 94 14 350 — 525.930
O.285 10 420 — 545.960

NOORD
N. 40- 41 10 360 — 351.304
Z.483 3 60 — 68.770

KUST
O.127-303 2 130 — 134.070

DINSDAG 15-10-1974

KANAAL
O.141 17 250 900 357.215

KUST
O. 20-628 2 30 — 46.930
O.116-142 2 46 — 60.890
O.737 1 6 — 7.190

WOENSDAG 16-10-1974

NOORDZEE
O.231 16 270 — 352.225

WEST
N.715 5 50 — 61.310
N.720 6 70 — 88.990
O.284 9 200 — 190.510

KUST
O.148 1 22 — 21.610
O.142-116 1 9 — 13.320
O. 20-628 1 10 — 14.780
O. 18 1 5 — 5.710
O.807 1 4 — 5.460
O.127-303 1 42 — 64.780

Te koop :

Z.4

in zeer goede staat,
34,50 meter — 600 PK
Interessante prijs.
TEL. (050) 41 48 72
(7645V)

NIEUWPOORT

VRIJDAG 11 OKTOBER

N.761 33.860 N.349 12.991
N.470 19.542 N.710 19.543
N.700 1.540 O.104 1.540
N.730 15.661 N.788 15.661

Een «Westvisser» (N.761) met een klein vangstje. De andere 4 vangsten waren van de gullevisers. De tongen van de West kregen van 107 fr. voor de kleine tot 149 voor de 3e. Slechts enkele kopen met «rare» vis welke even boven de 100 fr de kg liepen voor grieten, en kleine tarbotjes. De kabeljauw en gullesoorten waren aan de lage kant. Zo kreeg kabeljauw slechts van 1650 à 1750 fr. de benne. De gullen van 1470 tot 1350 fr de benne, wat toch beneden de gemiddelde prijzen komt te liggen. Grote wijting 850, kleine 500 fr. Ongeoordeelde makreel werd gekocht aan 380 fr de benne, welke overeenstemt met de opvangprijs !

Drie bennen sprut (werkelijk de eerste dit jaar) maar van kleine kwaliteit, werd naar de vismeelfabriek verwezen ! Dus, de vrijdagmarkt kende lage prijzen !

MAANDAG 14 OKTOBER

N.345 54.487 N.590 42.663
N.738 51.388 N.346 60.545
O.156 57.035 N.710 8.336
N.470 8.336 N.788 9.455
N.730 9.455 O.104 43.190
N.700 43.190.

Ruim 300 bennen vis, met slechts 200 kg tongen werden op de markt gezet. Buiten 5 Westvisers, waren ook 3 koppels gullevisers op de markt. In een trek kunnen we de markt kenmerken : goedkope vis !

De kabeljauw werd gekocht aan 1650 tot 1800 fr de benne. De andere gullesoorten van 1600 à 1300 fr. Platvis, grote en drielingen van 1500 à 1750, kleine platjes van 700 à 1000 fr. maar slechts geringe aanvoer van platvis. Grote wijting : van 850 tot 1050 fr., kleine van 480 à 680. Rogsoorten, moers 1980, tilten 1600 fr. Robbaard kreeg slechts van 16 à 25 fr. volgens sortering.

De tongen van 109 à 149 fr de kg. Een markttdag om rap te vergeten.

WOENSDAG 16 OKTOBER

N.543 73.806 N.762 61.348
N.765 78.658 N.730 19.547
N.788 19.547 N.470 20.673
N.710 20.673 N.349 22.290
N.700 15.020 O.104 15.020

Drie westvisers, en drie koppels gullevisers losten ruim 300 bennen vis. Buiten de gullen en wijting, was er toch wat variatie. Grote tarbot kreeg zijn 160 fr de kg. grieten 85 en andere varia rond de 90 fr.

Een partij platvis werd gekocht aan 1100 fr voor de grote, drielingen 1300, en 700 à 750 voor de visjes. Speerhaalen kregen afzet aan 760 de benne. Middenslag rode sold. 950 fr de benne. Kabeljauw en gullesoorten waren aan de lage kant van 1900 à 1600 fr voor de kabeljauw, de gullen van 1500 à 1300 fr. Wijting : grote van 750 à 780, kleine aan de opvangprijs, en zelfs moesten er opvangen worden aan 480 fr de benne. Rogsoorten : moers 2100, tilten 2050. De weinige tongen van 113 à 145 fr. In het algemeen lage prijzen.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	14-10-1974
Schelvis	
Groot	28.—34.60
Middel	25.—27.40
Klein	13.—19.60
Kabeljauw	24.—31.60
Gul	26.—28.—
Wijting	13.—18.—
Schaat	32.—48.—
Zeebaars	35.80-39.80
Leng	31.40-45.60
Schartong	6.—31.20
Heilbot	69.—106.4
Koolvis	20.60-23.—
Hondstong	20.—38.40
Zeeewolf	31.—34.—
Staat	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	14-10-1974	15-10-1974	16-10-1974
Lappen	96,—98,40	92,40,—	
Grote	101 -109,6	99,—	
3/4	118 -120	121,4,—	
Blok	103 -107,4	111,4-115,2	
voor-kleine	90,—92,—	101,—	
kleine	82,60,—	87,40,—	
slips	75,—,—	85,—,—	

Zeebrugge

Soorten	14-10-1974	15-10-1974	16-10-1974
grote	103 -105	88,—101	
blok	109 -110	110 -112	
fruit	116 -119	120 -125	
schone kleine	98,—108	104 -114	
kleine	81,—90,—	81,—90,—	
tout petit	76,—81,—	71,—88,—	
slips	64,—66,—	68,—72,—	

Nieuwpoort

Soorten	14-10-1974	15-10-1974	16-10-1974
Tong I	109 —,—		113 —,—
Tong II	132 —,—		136 —,—
Tong III	149 —,—		143 —,—
Tong IV	144 —,—		145 —,—
Tong V	139 —,—		128 —,—
Kleine	120 —,—		119 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	14-10-1974	15-10-1974	16-10-1974
Grote	26,—31,—		
grote iek	23,—26,40		
kleine iek	21,—24,40	32,—,—	
derde slag	20,—23,60		30,40,—
platjes	11,40-18,—		12,40-21,—

Zeebrugge

Soorten	14-10-1974	15-10-1974	16-10-1974
I	26,—,—	30,—33,—	
II	28,—,—	32,—33,—	
III	35,—,—	35,—38,—	
V	30,—,—	30,—34,—	
IV	22,—,—	21,—28,—	

Nieuwpoort

Soorten	14-10-1974	15-10-1974	16-10-1974
Moelen	31,—,—		22,—,—
grote pladijs	35,—,—		26,—,—
drielingen	14,—20,—		15,—,—
platjes			

ZEEBRUGGE

WOENSDAG 9-10-1974

Z.510	9	40	900	230.060
Z.568	8	80	400	191.260
Z.444	9	50	900	244.490
Z.175	9	120	—	176.754
Z.559	8	150	—	226.740
Z.460	8	120	—	145.700
Z.533	7	80	—	68.890
Z.463-601	2	80	—	111.860
Z.554-538	2	80	—	111.200

DONDERDAG 10-10-1974

Z.492	10	50	900	208.241
Z.462	19	250	2000	458.744
Z.589	10	90	1500	343.483
Z.183	9	150'	—	195.295
Z.575	10	100	—	103.630
Z.573		100	—	102.850
Z.548-55	2	40	—	59.250
Z.471-472	2	70	—	69.960
Z.430-477	2	60	—	51.659
Z.403-558	2	140	—	178.160
Z.602-550	2	90	—	83.299

VRIJDAG 11-10-1974

Z.584-421	11	400	—	549.000
Z.516	11	40	700	163.597
Z.496	11	60	1400	213.958
Z.537	12	40	900	225.976
Z.525	14	40	500	127.942
Z.463	11	100	—	137.288
Z.307	11	130	—	163.640
Z.598	10	90	—	93.708
Z.507	8	30	700	178.660
Z.538-554	1	60	—	67.240
Z.601-468	1	100	—	133.880

MAANDAG 14-10-1974

Z.547	3	40	700	126.000
Z.570	4	30	100	61.590
Z.604	10	100	—	94.050
Z.500	12	100	—	134.044
Z.541	14	40	1000	178.790
B. 5	16	230	2600	454.745
Z.578	4	30	200	73.780
Z.435	2	20	—	17.070
Z.468-601	2	60	—	52.150
Z.201-560	2	40	—	37.240
Z.430-477	2	30	—	25.720
Z.471-472	2	30	—	27.520
Z.403-558	2	40	—	43.660
Z.55-548	2	40	—	45.090
Z.602-550	2	30	—	28.580

DINSDAG 15-10-1974

Z.324	16	150	2400	462.796
Z.571	16	260	4200	708.925
O.315	12	160	150	273.328
Z.549	11	150	—	195.620

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 18-10-1974 :

NOORDZEE : O.309 (350 m., t.t.z. 25 shelfcod, 30 kab., 150 gul, 50 schelvis en totten, 40 wijting).

MAANDAG 21-10-1974 :

IJSLAND : O.318 : 650 m., t.t.z. 120 kab.-gul, 220 koolvis, 30 wit-chen en schotse schol, 120 leng, 120 rode zeebaars, 20 wijting, 10 varia.

O.236 : 670 m., t.t.z. 10 shelfcod, 70 gul, 200 koolvis, 30 schelvis, 60 wijting, 100 rode zeebaars, 20 wit-chen en schotse schol, 160 leng, 20 varia.

O.182 : 625 b., t.t.z. 420 kools, 50 leng, 80 rode zeebaars, 50 gutvis, 20 kab.-gul, 5 rare vis.

O.316 : 900 b., t.t.z. 500 bonen, 80 kab.-gul, 70 bl. leng, 90 koolvis, 70 gutvis, 90 varia, 5 gr. heilbotten. O.288.

KANAAL : O.128, O.198.

NOORDZEE : O.217, O.134.

NOORD : O.243, O.114, O.274.

WEST : O.312, O.279, N.45, N.159, N.705, N.719, N.736.

DINSDAG 22-10-1974

KANAAL : O.72, O.254.

NOORD : O.123, O.239.

WEST : O.69, N.752, N.579.

WOENSDAG 23-10-1974

WEST : N.715, N.720, N.706.

SCHROEF BESCHADIGD

De Z.501 Tad Horn van schipper Eric Dobbels, was de garnaalvangst gaan beoefenen op visvak 103. Op het achterdek hoorde men een harde klop. Verondersteld werd dat men met de schroef op een hard voorwerp was terechtgekomen. De boelen werden geworden en koers naar Zeebrugge gezet. Er waren 3 schroefbladen beschadigd.

D. VERBEKE

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

Weidestraat 346

8320 BRUGGE 4 (Assebroek)

Tel. 33.80.61

(8884N—7519V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	
	14-10-1974	14-10-1974	15-10-1974	15-10-1974	16-10-1974	16-10-1974	14-10-1974	16-10-1974
Tarbot : groot (123)	130 -144	122 —,—	130 —,—	150 -178	.....	.....	175 —,—	170 —,—
midjel (123)	95,—121	80,—100	98,—,—	86,—125	.....	.....	130 —,—	130 —,—
klein (123)	75,—81,—	55,—70,—	83,—,—	35,—39,—	.....	.....	90,—,—	90,—,—
Griet : groot (123)	71,—80,—	90,—,—	70,—,—	74,—90,—	.....	.....	80,—,—	80,—,—
midjel (123)	.....	62,—,—	.....	60,—74,—	.....	.....	.....	.....
klein (123)	.....	38,—,—	55,—,—	34,—58,—	.....	.....	.....	.....
Schelvis : groot	26,—34,—	.....	.....	.....	30,40,—,—	.....	.....	.....
midjel	24,—26,20	.....	.....	.....	25,80,—,—	.....	.....	.....
klein	16,—22,40	.....	.....	.....	10,40-22,80	.....	.....	.....
Heek : groot	61,—,—	.....	54,—,—	.....	.....	.....	.....	.....
midjel	36,—44,60	25,—40,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein	18,—22,60	.....	20,—,—	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	31,40,—,—	.....	.....	.....
Leng	8,40-28,—	27,—34,—	11,40-22,60	38,—43,—	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	36,—42,80	.....	40,—42,40	.....	.....	.....	.....	47,—,—
Keilrog (123)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35,—40,—	42,—,—
Rog (23)	.....	17,—33,—	.....	32,—34,—	.....	.....	32,—,—	40,—,—
Tilten (23)	.....	18,—35,—	.....	30,—38,—	.....	.....	37,—,—	38,—,—
Scherpstaart (23)	.....	13,—32,—	.....	18,—23,—	.....	.....	30,—,—	35,—,—
Halve mans (23)	.....	12,—28,—	.....	18,—22,—	.....	.....	.....	.....
Teelt (2)	.....	4,80-14,—	.....	10,—,—	.....	.....	.....	.....
Katrog (2)	.....	.....	31,40-36,—	40,—,—	27,40-37,20	.....	36,—,—	32,—38,—
Kabeljauw	24,—36,40	33,—,—	.....	33,—,—	.....	.....	.....	.....
Gul (groot)	.....	28,—,—	19,—37,40	24,—28,—	18,60-34,80	.....	28,—32,—	25,—32,—
Gul (middel)	14,60-31,60	24,—,—	.....	19,—,—	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	.....	.....	97,—120	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	75,—120	.....	18,60,—,—	16,—,—	16,20,—,—	.....	18,—20,—	15,—17,—
Wijting : groot	21,—,—	12,—16,—	.....	9,—,—	9,60,—,—	.....	10,—14,—	9,—11,—
klein	9,40,—,—	7,30-9,50	9,80,—,—	.....	.....	.....	.....	.....
Schar	9,—18,—	14,—15,—	9,—16,—	10,—14,—	12,—18,—	.....	10,—18,—	10,—20,—
Steenschol	28,—54,20	32,—50,—	42,—60,40	31,—54,—	35,—58,—	.....	.....	.....
Zeehaai	9,—14,60	18,—,—	4,80-13,—	17,—,—	13,—17,60	.....	.....	15,—,—
Hondshaai	6,40-8,—	.....	8,—,—	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	75,—80,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreef	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreef	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	6,—9,—	.....	13,60,—,—	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	4,—8,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	98,—124	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	20,60,—,—	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf	26,—31,—	.....	.....	.....	29,—,—	.....	.....	.....
Pollak	30,—34,60	.....	.....	.....	31,40,—,—	.....	.....	.....
Zonnevis	51,—68,40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	14,—39,—	.....	15,—37,—	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	8,—,—	.....	.....	17,—24,—	20,—,—
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,—,—	3,—,—
Rode Poon (roobaard)	14,—31,20	30,—,—	.....	.....	18,20-40,—	.....	20,—25,—	22,—,—
Grauwe Poon (knorh.)	8,—11,—	14,—17,—	.....	12,—18,—	7,—,—	.....	13,—,—	12,—,—
Rode Knorhaan	16,—36,60	.....	10,20-16,—	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	6,—10,—	.....	10,—,—	.....	.....	.....	.....
Langoesten (midden)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
(klein)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD"

N E D E R L A N D

VAN DAG TOT DAG

Visaanvoer te Den Helder

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 8 oktober : 280 kg tong; 12 kisten tarbot en griet; 523 kisten kabeljauw; 546 kisten koolvis; 114 kisten schelvis; 671 kisten wijting; 270 kisten schol; 36 kisten schar; 572 kisten makreel; 101 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS :

Per 1 kg.: gr. tong 3,81; gr. m. tong 9,00-8,59; kl. m. tong 8,92-8,20; tong één 8,00-6,72; tong twee 6,00-5,81; tarbot 10,38-10,14.

Per 40 kg.: horsmakreel 14-7,80; steenbolk 29-24; bot 25-21; tong-schar 107; tarbot 371-123; griet 220-92; kabeljauw één 156-97; kabeljauw twee 136-96; kabeljauw drie 114-84; kabeljauw vier 104-84; kabeljauw vijf 90-66; koolvis twee 75-70; koolvis drie 79-75; koolvis vier 54-43; schelvis drie 94-81; schelvis vier 72-54; schol één 88-85; schol twee 92-84; schol drie 114-71; schol vier 81-53; wijting drie 57-32; wijting vier 67; makreel twee 42-20,80; makreel drie 22,20; schar 77-38; haai 56; rode poon 39; fint 14,50-13; l ever 45-27.

BESOMMINGEN :

VL 112 f38.000; 90 f13.020; KW 117 f22.100; WR 1 f2.010; 16 f100; 68 f2.100; EB 28 f2.660; UK 128 f1.680; 218 f5.460; VD 15 f1.420; 20 f1.910; 25 f2.030; UK 141 en 271 f4.810; 142 en 28 f3.360; 208 en 236 f4.620; 6 en 163 f4.160; 17 en 56 f4.730; 18 en 115 f4.100; 23 en 48 f3.500; 78 en 107 f3.890; 135 en 145 f4.800; 200 en 234 f7.780; VD 1 en 46 f4.180; 9 en 115 f2.690; KW 33 en 180 f4.520

Aan de woensdagmarkt van 9 oktober werd te IJmuiden aangevoerd : 85 kg tong, 2 kisten tarbot en griet; 326 kisten kabeljauw; 769 kisten wijting; 64 kisten schol; 53 kisten schar; 236 kisten makreel; 69 kisten pilchards; 121 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS :

Per 1 kg.: gr., gr. m. en kl. m. tong 9,61-9,51; tong één 7,34-7,14; tong twee 6,39-6,25.

Per 40 kg.: tarbot 144-140; griet 166; kabeljauw één 138-126; kabeljauw twee 152-114; kabeljauw drie 104-88; kabeljauw vier 108-74; kabeljauw vijf 96-88; schol twee en drie 104-82; schol vier 79-66; wijting drie 47-24; makreel één 36; makreel twee 28-24; makreel drie 34-22 schar 77-66; pilchards 22; bot 29-24; rode poon 50-34; steenbolk 32-54-35; fint 11-7.

BESOMMINGEN :

WR 17 f 2.200; 68 f1.300; BU 28 f2.700; EB 152 f1.300; UK 218 f2.700; VD 15 f1.100; 20 f1.300; 25 f2.000; LJM 45 f1.500; UK 141 en 271 f2.900 23 en 48 f6.200; 17 en 56 f4.400; 78 en 107 f3.500; 18 en 115 f3.100; 128 en 142 f4.000; 135 en 145 f2.400; 6 en 163 f3.000; 200 en 234 f3.300; 208 en 236 f7.900; VD 1 en 46 f2.700; 9 en 115 f2.200.

Aan de donderdagmarkt van 10 oktober werd te IJmuiden aangevoerd : 1970 kg tong; 21 kisten tarbot en griet; 344 kisten kabeljauw;

43 kisten koolvis; 243 kisten schelvis; 534 kisten wijting; 322 kisten schol; 99 kisten schar; 252 kisten makreel; 53 kisten pilchards en 141 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS :

Per 1 kg.: gr. tong 9,17-9,09; gr. m. tong 9,11-8,80; kl. m. tong 8,95-8,65; tong één 6,71-6,42; tong twee 6,00-5,66; tarbot 11,09-10,85.

Per 40 kg.: tongschar 131-125; steenbolk 34-28; rode poon 48-44; bot 27-14; krab 56-41; inktvis 52-44; lver 44-35; poontjes 7,20; haai 57-34; horsmakreel 9,80-7,40; fint 7,40; tarbot 407-136; griet 233-89; kabeljauw één 114-72; kabeljauw twee 140-82; kabeljauw drie 134-80; kabeljauw vier 110-82; kabeljauw vijf 90-65; schelvis één 57; schelvis twee 66-50; schelvis drie 49-39; schelvis vier 41-36; schol één 112-86; schol twee 104-90; schol drie 94-63; schol vier 80-52; wijting drie 52-27; makreel één 54-50; makreel twee 32-25; makreel drie 30-19,60; schar 70-41; pilchards 20,80-19.

BESOMMINGEN :

UK 141 en 271 f2.280; 208 en 236 f3.100; 6 en 163 f700; 17 en 56 f5.100 18 en 115 f1.980; 23 en 48 f2.890; 78 en 107 f910; 128 en 142 f3.470; 135 en 145 f2.060; YE 25 en ZL 6 f1.200; VL 103 f18.800; WR 68 f1.110 EB 28 f1.620; GO 20 f16.600; 24 f11.200; 26 f13.700; UK 35 f7.540; 218 f2.550; VD 15 f360; 20 f1.590; 25 f1.570.

Aan de dinsdagmarkt van 15 oktober werd te IJmuiden aangevoerd : 5.170 kg tong, 29 kisten tarbot en griet, 478 kisten kabeljauw, 228 kisten koolvis, 10 kisten schelvis, 66 kisten wijting, 61 kisten schol, 30 kisten schar, 1564 kisten haring, 75 kisten makreel, 45 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: grote tong 7,60-7,34, grootmiddel tong 7,66-7,43, klein-middel-tong 7,48-7,17, tong één 6,48-5,61, tong twee 5,82-5,22, tarbot 8,17-8,01, zalm 10,20.

Per 40 kg.: brasems 44, bot 15, lever 47-39, ham 140, tarbot 254-102, griet 147-61, kabeljauw één 126-80, kabeljauw twee 134-78, kabeljauw drie 100-84, kabeljauw vier 100-88, kabeljauw vijf 88-50, koolvis twee 63-62, koolvis drie 70-64, koolvis vier 55-53, schelvis drie 84, schelvis vier 77-76, wijting twee 49-43, wijting vier 51-26, schol één en twee 90-74, schol drie 90-80, schol vier 80-63, haring één 46-30,60, makreel één 49-30,40; makreel twee 38-28; makreel drie 35, schar 75-50.

De besommingen waren :

KW 15 f 25.400, KW 43 f 35.800, KW 170 f 18.200, WR 1 f 1.050, Wr 68 3.000, EB 28 f 2.560, UK 218 f 3.530, VD 20 f 1.800,

Spanvissers : UK 6 en UK 163 f 5.020, UK 17 en UK 56 f 6.160, UK 23 en UK 48 f 5.620, UK 78 en UK 107 f 6.000, UK 135 en UK 145 f 5.700, UK 200 en UK 234 f 2.700, VD 1 en VD 46 f 7.950, VD 9 en VD 115 f 4.650, YE 25 en ZL 6 f 4.750.

Week van 7 tot en met 12 oktober 1974

Met uitzondering van de maandag was er alje dagen een redelijke aanvoer van de kleinere kotters en zoals gebruikelijk de grote aanvoer op zaterdag, met ruim 216 ton vis, waarvan ruim 99 ton schol en 64 ton tong aangevoerd door 42 kotters.

Hoewel de vangsten over het algemeen voor de grote kotters zeer redelijk tot goed waren, werden er door de tegenvallende tongprijzen, variërende tussen f 6,20 - f 7,20 gemiddeld per kilo, geen uitschieters in de besommingen gemaakt.

De hoogste besommer maakte voor 10.000 kg vis, waarvan 5.240 kg. schol en 2816 kg tong (gem. prijs f 6,75) een besomming van ruim f 32.400,—.

In totaal wisten 25 kotters een besomming boven de f 20.000,— te maken.

Dit werd mede veroorzaakt voor de aanmerkelijke betere prijzen die voor de schol werden betaald, variërende van rond de f 90,— voor de grote soort, via f 70,— voor de tussensoorten, tot ruim f 50,— per kist voor de kleinste sortering.

Door 111 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd.

91.006 kg	TONG	f 612.283,23	van f 979	f 492
18.984 kg	TARBOT	f 98.166,41	van f 1116	f 216
4.850 kg	GRIET	f 98.166,41	van f 450	f 157
180.035 kg	SCHOL	f 289.453,93	van f 231	f 113
11.175 kg	SCHAR	f 10.478,29	van f 159	f 050
20.880 kg	WIJTING	f 15.651,68	van f 096	f 050
42.090 kg	KABELJAUW	f 77.175,12	van f 373	f 099
1.071 kg	TONGSCHAR	f 2.597,05	van f 296	f 171
12.560 kg	BOT	f 5.896,75	van f 058	f 026
2.780 kg	POON	f 1.546,88	van f 095	f 021
890 kg	STEENBOLK	f 507,00	van f 071	f 030
238 kg	SCHELVIS	f 267,45	van f 169	f 054
210 kg	HAAI	f 230,00	van f 118	f 080
263 kg	HAMMEN	f 1.125,23	van f 463	f 391
2.397 kg	DIVERSEN	f	van f	f
389.429		1.135.503,59		

HOLLANDSE MINISTERS VINDEN VERBOD TE GROTE VISVANGST ONNODIG

Het is niet nodig de vissers het vangen van meer vis dan ze aan boord kunnen verwerken te verbieden. Het komt namelijk maar zelden voor dat grote vangsten niet tijdig verwerkt kunnen worden en controle op de naleving van zo'n verbod zou uiterst moeilijk zijn. ML nister Van der Stee van Landbouw en Visserij antwoordt dit, mede namens zijn collega Boersma van Sociale Zaken, op vragen van het Tweede Kamerlid Van Wijk. (PSP).

Deze had in zijn vragen gesproken over grote hoeveelheden vis, die in de periode van 5 tot 17 augustus vernietigd zouden zijn doordat de vangsten toen zo groot waren, dat men op de schepen niet

alles kon verwerken.

Volgens het antwoord van de ministers viel dat wel mee : er werd in die tijd in de belangrijkste aanvoerhavens 3.600 ton gezouten haring 2.225 ton verse haring en 840 ton rondvis aangevoerd, en daarvan werd 36 ton verse haring en 6 ton rondvis afgekeurd voor menselijke consumptie. Het ging dus zowel bij haring als rondvis om minder dan één procent van de aanvoer.

De bemanningssterkten van vissersvaartuigen, zeggen de ministers zijn — afgezien van de eisen die daaraan ten behoeve van een veilige navigatie gesteld worden — afgestemd op de verwerkingsbehoeften bij gemiddelde vangsten.

hulp in nood s v

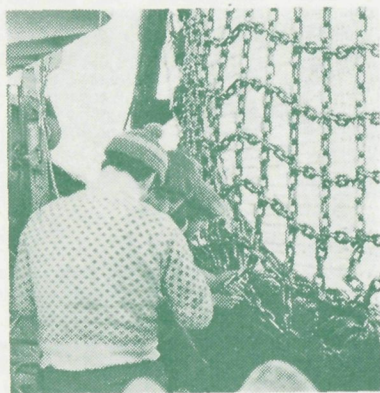
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

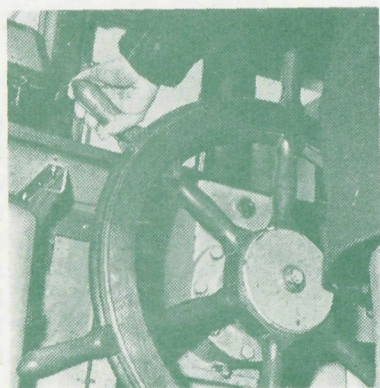
oostende

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.