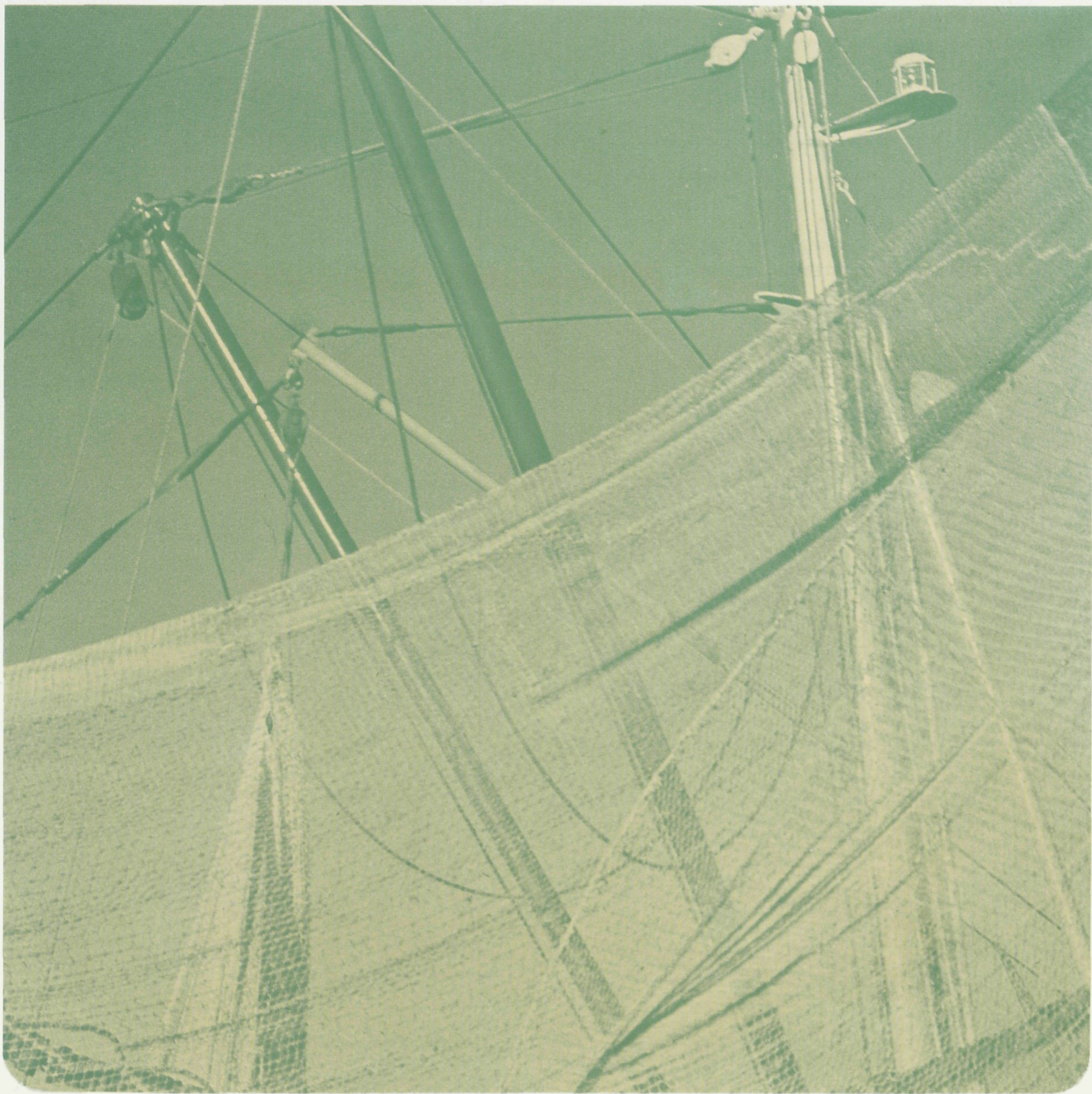


het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

VRIJDAG 25 OKTOBER 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 42 — 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)

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)

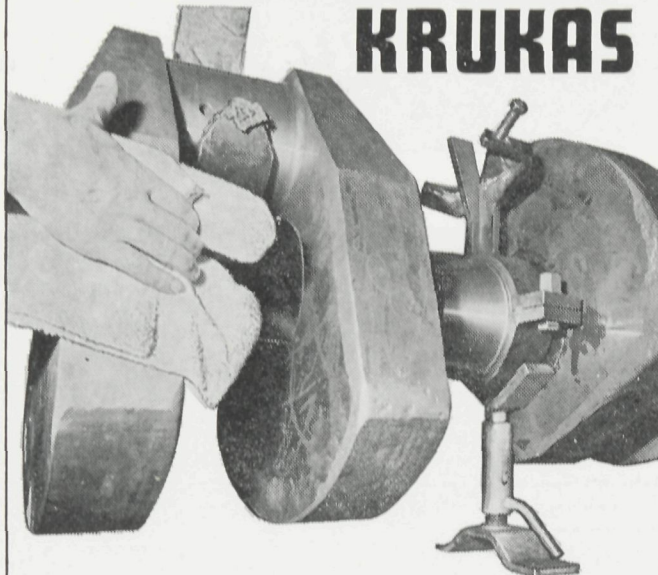
1. KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
2. ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 30 F. portkosten.

(668SW—7937N—7436V)

REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD

BOLNES MOTOREN HEBBEN EEN OPGEBOUWDE KRUKAS



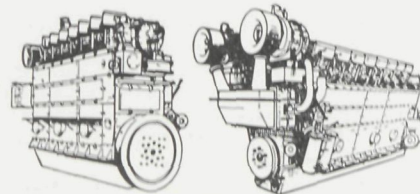
De krukas van een Bolnes dieselmotor is opgebouwd uit hoogwaardig smeedstalen krukstukken met daarin gekrompen astappen. De samengestelde krukas met standaard krukstukken, geeft de mogelijkheid tot vervanging per kruk dus een groot economisch voordeel. Van beide einden van de krukas kan het volle vermogen afgenomen worden.

BOLNESMOTORENFABRIEK BV

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



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



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

Hoofdvertegenwoordiger voor de Belgische visserij

Fa. s.v. SCAP

H. Baelskaai 27, Oostende
Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32, na 18 uur : 70.45.32

het visserijblad

Vrijdag 25 oktober 1974 — Nr. 42

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

België en Nederland

Onder deze titel verscheen in de Nederlandse „De Visserijwereld” nr 42 van 17 oktober jl. een artikel dat wij, omwille van de merkwaardigheid en de vergelijking tussen de Nederlandse en Belgische visserij, bekeken vanuit het oogpunt van onze noorderburen overnemen.

Het is een merkwaardig verschijnsel, dat ondanks zovele jaren Benelux en vervolgens EEG het naar elkaar toegroeien van België en Nederland zich in zulk een langzaam tempa voltrekt, al krijgen we soms de indruk dat de tendens daartoe wat sterker wordt. Dit wellicht als gevolg van een toenemend besef, dat samenwerking van de kleine staten in de EEG tegenover de grote zeker gewenst is, en dat tenslotte België en Nederland niet zoveel van elkaar verschillen. Geldt dit al in het algemeen, nog sterker geldt dit voor de visserij, die in België een zuiver Vlaamse aangelegenheid is, zodat er tevens de band is van dezelfde taal.

Daar komt nog bij, dat steeds meer blijkt, dat België en Nederland, ondanks karakteristieke verschillen, toch dezelfde visserijbelangen hebben. Een dier verschillen is, dat België is betrokken bij de visserij bij IJsland, terwijl Nederland in dat visserigebied in de laatste halve eeuw nauwelijks enige activiteit heeft ontplooid. Anderzijds is de Nederlandse visserij, voorzover het de rederijen betreft, sterk geïnteresseerd in de haringvisserij, vooral ter zoute en dit terrein is van Belgische zijde vrijwel geheel prijsgegeven.

Maar behoudens deze verschillen ligt in beide landen het zwaartepunt bij de kottervisserij en dit bepaalt in aanzienlijke mate het aanvoerbeeld, te weten platvis en garnalen. Dit is mede een gevolg van de overeenkomst in de kustwateren, waar schol, tong en schaaldieren bijzonder goed gedijen. Ook het vistuig is vrijwel identiek, zoals de boomkor, de garnalenkor en het bordnet.

ZELFDE PROBLEMEN

Met de kustvisserij en de kleine zeevisserij en zelfs met wat de Engelsen „middle water”-visserij noemen hebben Belgen en Nederlanders dezelfde problemen. Geen van beiden hebben in het verleden gevoeld voor uitbreiding van visserijzones en te dien aanzien is er voor beiden aanleiding de toekomst met grote zorg tegemoet te zien. De moderne verre visserij is er niet van de grond gekomen en onze vissers hebben gemeen, dat ze bij voorkeur niet naar verafgelegen wateren gaan. De visserij met grote vriestrawlers ligt hen minder dan de grote rederijen in Engeland, de Duitse Bondsrepubliek en Spanje. Hun domein is het aanvoeren van verse vis en dan speciaal vis voor menselijke consumptie. Voor het bemachtigen van deze verse vis zwerfen zij wel over de Noordzee en de Ierse Zee en daarom is de tendens tot het uitbreiden van de visserijzones een directe aanslag op hun natuurlijk werkterrein. Een verdeling van het continentaal plat overeenkomstig die voor de bodenrijkdommen zou voor hen niet minder dan een ramp betekenen, ook al zou Nederland er in dit geval door de veel langere kustlijn beter afkomen dan België. In zoverre is het gelukkig, dat beide staten niet in de eerste plaats afhankelijk zijn van wat op de komende zeerechtconferentie in Wenen zal worden besloten. Immers België en Nederland zijn eerst en vooral lid van de EEG, die behoudens de dubieuze houding van Engeland, vasthoudt aan het grondbeginsel, dat toegang tot een vrije markt met zich mee behoort te brengen vrije toegang tot de zeegebieden van de lidstaten. Uitgaande van dit grondbeginsel zouden sommigen het toejuichen, indien zou worden besloten tot 200 mijlszone, want daardoor zouden Noordzee en Ierse Zee als het ware een EEG-binnenzee zijn, reikend tot het gebied, waarop Noordwegen zijn rechten zou kunnen doen gelden. Anderen daarentegen voelen meer voor regelingen in het kader van de Noord-Oost Atlantische visserijconventie, maatregelen met een duidelijk de visstand beschermend karakter in dit grotere gebied. Maar welke kant men echter ook opgaat, zeker is het gewenst, dat België en Nederland bij de niet eenvoudige problematiek, die welk stelsel dan ook veroorzaakt hun belangen coördineren, willen zij niet door politiek sterkere landen in de hoek worden gedreven.

HET HEDEN

Is de kwestie van de visserijgebieden er één van de naaste toekomst, de kosten-opbrengst situatie van de visserij is er één van het heden. Vis-

serijmarkten, zoals die van beide landen, liggen zo dicht bij elkaar, dat beïnvloeding van de prijsvorming over en weer niet te vermijden valt. Wanneer, zoals de laatste tijd, de druk op de visprijzen als gevolg van de situatie op de markt van de dierlijke eiwitten aanhoudt terwijl de kosten o.m. als gevolg van de sterk gestegen aardolieprijzen nog steeds oplopen, dan kan het niet anders dan dat het exploitatie-overschot van de visserijbedrijven in beide landen — zo dat er nog is — als sneeuw voor de zon zal verdwijnen. Daarbij zal het weinig verschil uitmaken of Nederland een exportland van vis is en België een importland. Een relatief te veel in verhouding tot de produktiekosten zorgt nu eenmaal voor een prijsdaling, die tot verliezen leidt.

Relatief heeft de Belgische vloot het voordeel van een gemiddeld lager motorvermogen per schip. Nu de kosten op een duurzaam hoger peil zijn gekomen en de prijzen op de vismarkt geen neiging tot verhoging tonen, ziet het er naar uit dat de kotters met de grootste motorvermogens het het moeilijkst krijgen, vooral omdat in Nederland de financiering van kotters zonder enige hulp van de overheid geschiedt. De hoge rentestanden van het moment treffen daardoor de nieuwste en dus de meest krachtige kotters het zwaarst. Voorzover de Belgische Staat de visserij geholpen heeft, is dat gebeurd door middel van rentesubsidies, een vorm die juist onder deze omstandigheden de meest effectieve is.

VERHOUDING

IMPORT-EXPORT

Nederland is vanouds een visexporterend land. Binnen het Europa van de zee was het zelfs het enige land met een exportoverschot. Na de toetreding van de drie moet het zijn plaats als visexporteur vooral met Denemarken delen. Voorzover de Nederlandse export op België gericht is bestaat dit ten dele uit een aantal produkten, die niet concurrerend werken. Dit betreft allereerst de sector van de mosselen en oesters, waarvan de Belgen geen culturen bezitten. Tot op zekere hoogte geldt dat ook voor de haring en zeker voor de gezouten haring. Ook voorzover rondvis uit Nederland naar zouterijen in België wordt gezonden bestaat er geen probleem, aangezien er in Nederland geen zouterijen bestaan en het er in deze gevallen dus om gaat dat de Belgische industrie van grondstof wordt voorzien. Niettemin blijft het een feit, dat België een sterk visimporteren land is. Gaat men uit van de totale visimport, dan is deze tussen de drie en vier maal zo hoog als de visexport. Beperkt men zich uitsluitend tot de verse vis, dan zijn de verhoudingen minder ongunstig, doch dan bedraagt het bedrag van de import nog altijd het dubbele van de export. Toch bestaat de indruk, dat met name de platvissector er met een toenemende export van Belgische zijde moet worden gerekend. Zo werd in 1972 aan tong voor een bedrag van bijna 139 miljoen Belgische frank uitgevoerd, welk exportbedrag toenam tot ruim 231 miljoen in 1973. Bij schol steeg de export in de zelfde jaren van 5½ tot 42 miljoen B. frs. Nu is het duidelijk dat de verhoudingen van het ene jaar op het andere niet maatgevend behoeven te zijn voor een lange reeks van jaren. De gang van zaken in de platvissector wijst er echter wel op, dat de Belgische en de Nederlandse visserij tezamen in sterke mate afhankelijk zijn van de prijsvorming van tong en schol op de Westeuropese markt. Daarom zullen gebeurtenissen als de importbeperkingen van Italië en ook de gang van zaken in Frankrijk op de kottervisserij in beide landen een sterke invloed hebben. Dit moge een reden te meer zijn tot meer overleg tussen de beide buurlanden, zowel bij de overheid als bij het bedrijfsleven. Dit geldt te meer nu ons allerlei internationale regelingen te wachten staan, waarbij — wij herhalen het — de belangen van de kleine staten maar al te licht in het gedrang kunnen komen. Ook dreigt nog steeds een opnieuw starten van onderhandelingen over de verhouding Groot-Brittannië-EEG, zo dat land, indien Labour een absolute meerderheid verwerft, zelfs niet uit de EEG zal stappen. Zonder twijfel zullen de Britten opnieuw de visserijzones aan de orde stellen en omdat de visserij in alle EEG-landen slechts van beperkt politiek belang is in de totale economische macht van de aangesloten landen, zal alles in het werk moeten worden gesteld om speciaal de kleine landen niet de dupe te laten worden.

Tot voor deze bijdrage waaromtrent wij ons voornemen bij een volgende gelegenheid daarop in te haken.

BERICHTEN EN INFORMATIES VAN DE REDERSCENTRALE

JACHT ONDER WATER

In haar antwoord op een schriftelijke vraag van een lid van het Europese Parlement betreffende de bedreiging van de visstand door JACHT ONDER WATER antwoordt de Europese Commissie dat de visstand vooral wordt bedreigd door de visserij op grote schaal van de vloten in de gehele wereld en niet door een beperkt aantal onderwaterjagers die vismetoden gebruiken welke ogjektiv gezien een elementair karakter dragen. Niettemin hebben bepaalde internationale organisaties op het gebied van de natuurbescherming gevraagd om het behoud van sommige zeediersoorten waarop onder water wordt gejaagd en die dreigen uit te sterven. Sommige lid-staten hebben maatregelen getroffen, met name om redenen van veiligheid, om het jagen onder water in bepaalde kustgebieden waar veel wordt gezwommen, te verbieden. Zij hebben in enkele gevallen tevens het gebruik van ademhalingsapparaten (zuurstofflessen) bij het uitoefenen van de jacht onderwater, verboden.

PROTEST TEGEN KERNCENTRALES

De Raad van Beheer van de Rederscentrale heeft in een brief gericht aan de Minister voor Leefmilieu, dhr. Poma, geprotesteerd tegen een gebeurlijke inplanting van kerncentrales aan de kust, zowel in zee of aan wal.

Gewezen wordt op de mogelijke gevolgen ervan voor de fauna en flora en derhalve ook voor de visstand op onze kust, waarvan toch geweten is dat er zich op belangrijke broed- en paaiplaatsen bevinden.

Het is ons bekend dat wetenschappelijke kringen ook deze mening delen.

Dit protest geldt overigens niet enkel voor de bouw van kerncentrales maar voor alle vormen van exploratie of exploitatie op ons kontinentaal plateau (zoals bv. zandwinning e.d.m.), gezien de mogelijke gevolgen ervan voor onze visserij en de nadelige effecten ervan op de fauna en flora.

De exploitatie van ons kontinentaal plat wordt geregeld door de wet van 13 juni 1969.

Krachtens deze wet moet men in het bezit zijn van een vergunning om op het kontinentaal plateau aan onderzoeken te doen of een exploitatie te vestigen.

De uitvoeringsbesluiten van deze wet zijn evenwel nog niet vastgelegd. Dit heeft o.m. tot gevolg dat „voorlopige” vergunningen worden toegekend zoals dit het geval is voor de zandwinning. Er duurt echter niets langer dan „voorlopig”.

Momenteel is men bezig bij wijze van „proef” (?) zand te winnen voor onze kust op een oppervlakte van 100 ha. op de Kwintebank. Deze proef bestaat erin één put van 5 meter diep over een oppervlakte van 100 ha. te trekken op vernoemd gebied.

Ook hiertegen heeft de Rederscentrale destijds geprotesteerd maar er werd van overheidswege op het feit gewezen dat volgens wetenschappelijke informatie er op genoemde plaats geen nadelige gevolgen voor de visserij op de visstand zullen optreden. We betwijfelen dit nochtans omdat geen vaststaande argumenten naar voren kunnen worden gebracht en het er duidelijk de schijn van heeft dat hier aan toegevingen werd gedaan ten „voorlopige titel”...

Anderzijds dient opgemerkt dat de verdeling van het kontinentaal plateau tussen de verschillende landen die aan de Noordzee grenzen wordt bepaald door de overeenkomst van Genève van 29 april 1958. Ons land heeft deze Konventie NIET wettelijk bekrachtigd.

Nochtans regelt voornoemde Belgische wet van 13 juni 1969 de grenzen van het kontinentaal plat en geeft zij aan ons land het recht soeverein rechten uit te oefenen over dit gedeelte.

Hoe dan ook, het mag niet zijn dat zonder voorafgaandelijk onderzoek op onze kust wordt geëxploiteerd of zelfs ook maar proefnemingen worden gedaan.

Het moet wetenschappelijk vaststaan dat iedere vorm van exploitatie, het weze nu zandwinning, oliewinning of wat ook, noch hinder noch nadelige gevolgen kennen zal op de visstand, de fauna en de flora in het algemeen.

Het principe van de vrijheid van de volle zee blijkt thans tot het verleden te behoren. De visvangst, die oorspronkelijk de enige bron van activiteiten in onze wateren was, wordt nu bedreigd door tal van andere activiteiten.

Bovendien, en dat is dan nog het belangrijkste, worden tal van vangstbeperkende maatregelen aan de reders opgelegd. Er is reeds de quotaregeling voor haring. Straks komt deze in voege voor tong en platvis, schelvis, kabeljauw en wijting en ook de andere soorten zullen onvermijdelijk volgen.

Het zou dan ook een aanfluiting van de logica zijn indien de reders beperkt worden in hun activiteiten met de financiële, economische en sociale gevolgen vandien, onder de mom van de visstand, terwijl machtige firma's en ondernemingen toegelaten zouden worden diezelfde visstand te vernietigen.

De Rederscentrale heeft dan ook naar aanleiding van het protest bij de Minister van Leefmilieu, bij alle andere betrokken Departementen alsmede bij de Provincie aangedrongen haar standpunt te verdedigen.

DE QUOTARREGELINGEN

Deze week vrijdag komt de Bedrijfsraad andermaal bijeen om de quotaregelingen te bespreken. Deze keer gaat het over een voorstel van de Noordoost Atlantische Visserijkonventie omtrent de schelvis, kabeljauw en wijting.

De Raad van Beheer van de Rederscentrale heeft een aantal deskundigen aangesteld om deze bespreking bij te wonen. Over het voorstel zelf is voorlopig niets meer bekend. Wij komen hierop volgende week terug.

Omtrent de quota voor tong en schol, die reeds het voorwerp van bespreking in de Bedrijfsraad heeft uitgemaakt, is op internationaal vlak nog niets beslist. Op verzoek van de E.E.G. is de stemming in het raam van de Noordoost Atlantische Visserijkonventie nog niet doorgegaan.

De E.E.G. komt op 28 oktober a.s. bijeen om deze aangelegenheid verder te bespreken. Toch mag worden verwacht dat men zich aan een quotaregeling zal houden en het is waarschijnlijk dat dit stelsel zowel voor tong, schol als voor kabeljauw, schelvis en wijting, reeds in de LOOP VAN VOLGEND JAAR zal worden opgelegd.

DE TOENEMENDE VANGSTBEPERKINGEN EN DE NIEUWBOUW

Zoals vorige week medegedeeld kwam de Raad van Beheer van de Rederscentrale VZWO vrijdag 11. bijeen met als hoofdpunt op de dagorde de aangelegenheid van de nieuwbouw bekeken in het licht van de huidige en de te verwachten vangstbeperkingen.

Door de steeds kleiner wordende vangstmogelijkheden en de beperkingen die de reders langs alle zijden worden opgelegd, wordt een renderende exploitatie voor de reders meer en meer onmogelijk, met de nadelige gevolgen ervan mede voor de bemanning en allen die van het visje moeten leven.

De koek die derhalve onder de eenheden van de vloot moet worden verdeeld, wordt daardoor kleiner en derhalve ook het gedeelte van de koek voor ieder vaartuig.

Benevens de vele aspecten van financiële, economische en sociale aard dringt zich ook nog het probleem op van het te voeren nieuwbouwbeleid. Men kan zich inderdaad afvragen of de nieuwbouw onbeperkt kan voortgaan dan wel of er op één of andere manier een rem moet worden opgezet. Zoals dit met alle problemen het geval is zijn er pro's en contra's omtrent eventuele nieuwbouwbeperkende maatregelen.

In elk geval is het zo dat het gedeelte van de te verdelen koek kleiner zal worden wanneer het aantal eenheden aangroeit.

Eén en ander werd dan ook uitvoerig besproken in de Raad van Beheer van de Rederscentrale, maar een beslissing daaromtrent werd nog niet genomen. Het betrof een eerste gedachtenwisseling.

Het probleem verdient inderdaad ernstige overweging en iedere overhaaste beslissing zou belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben.

Het is echter goed geweest van de zaak in te leiden, vooral ook omdat onze vertegenwoordiger in het Technisch Komitee voor Scheepskrediet moet weten waaraan zich te houden en welk standpunt hij moet verdedigen.

In dit verband dient trouwens onderlijnd dat in genoemd Technisch Komitee enkel economisch advies wordt uitgebracht en dat uiteindelijk de Minister omtrent de toekenning van de kredieten en de mate van de tussenkomst in de rentelast beslist. Steeds i.v.m. de vangstbeperkingen bereidt het sekretariaat van de Rederscentrale een plan voor om een oplossing te vinden voor de vele gevolgen daarvan teneinde de concurrentiepositie van onze zeevisserij te handhaven.

Wij komen ter gelegenheid op een en ander uitvoeriger terug.

BETERE SORTERING GEWENST

De beschermde vissoorten worden in opdracht van de E.E.G. ingedeeld in grootteklassen. Dit belet niet dat binnenin één en dezelfde grootteklasse, alnaargelang de vroegere gewoonte, een nog grotere sortering wordt doorgevoerd, op voorwaarde dan dat al deze sorteringen dezelfde kenmerken dragen van de grootteklasse waartoe ze behoren. Kabeljauw van grootteklasse 1, bv. is van 4 tot — 7 kg. Welnu, het is toegelaten dat die grootteklasse 2 nog in onderverdelingen wordt gesorteerd, bv. kabeljauw van 4 tot 5, van 5 tot 6 en van 6 tot 7 kg., maar deze drie bijkomende sorteringen moeten alle het E.E.G.-kenmerk dragen van grootteklasse 2. Deze bijkomende sorteringen zijn krachtens gewoonte gehandhaafd geworden en zijn in feite een dienst voor de handelaars, op wiens verzoek al deze klasseringen werden ingevoerd.

Nochtans stellen wij vast dat wanneer deze sorteringen niet goed zijn uitgevoerd ze een nadeel ondergaan op de verkoopprijs.

Wij raden de reders daarom aan de nodige opdrachten te geven opdat deze bijkomende sorteringen zo goed mogelijk zou worden uitgevoerd en dit in hun eigen belang.

De Werkgroep Zeebrugge en de visserijbelangen

Repliek van volksvertegenwoordiger Vandamme

In verband met onze reeks bijdragen over de „Werkgroep Zeebrugge en de Visserijbelangen” ontvingen wij van het Brugse kamerlid Fernand Vandamme een schrijven waarin hij o.m. stelt dat bepaalde zaken onvolledig werden voorgesteld. Omwille van de objectiviteit laten wij onderstaand bedoeld schrijven volgen :

Geachte Heer Hoofdredakteur,
In het hoofdartikel van Uw uitgave van 11 dezer onder de titel „De Werkgroep Zeebrugge en de Visserijbelangen” trekt U hard van leer tegen „bepaalde politiciers uit het Brugse”.

Jammer dat U niet preciseerd wie U concreet bedoelt. Die kan zich dan ook verdedigen.

Ter vervollediging van de informatie acht ik het mijn plicht enkele opmerkingen naar voren te brengen.

1 De uitbouw van Zeebrugge is niet bedoeld noch tegen Oostende noch tegen Antwerpen. U zult willen erkennen dat de Townslandvestiging te Zeebrugge de verantwoordelijken voor de lijn Oostende-Dover tot een dynamischer aanpak prikkelde. Dit kwam de verbruiker en uiteindelijk ook Oostende ten goede.

2 De beperkte munitietransport te Zeebrugge maakt er geen oorlogshaven van. Hij bewijst hoe Zeebrugge voor zeer uiteenlopende trafieken zeer goed geschikt is: van de vredelievende wol uit Australië tot de bikkelharde munitie vanuit Amerika.

3 Zeebrugge mag het leefmilieu van de Kustzone niet schaden. Sedert meer dan 15 jaar hebben het Stadsbestuur en de M.B.Z. beslist geen raffinaderijen noch andere bezoedelende bedrijven in Zeebrugge toe te laten. Aldus mocht Texaco te Zeebrugge petroleum lossen maar geen raffinaderij bouwen.

4 U schrijft dat Zeebrugge een gasfabriek aan het uitbouwen is. U zijt onjuist ingelicht. Via Zeebrugge zal aardgas worden ingevoerd. Net zoals petroleum wordt ingevoerd. Dit is niet bezoedelend.

5 U schrijft dat de inplanting van een kerncentrale wordt overwogen. Ter vervollediging moet onderlijnd dat de gemeenteraad eenparig de beslissing goedkeurde om voor een mogelijke kerncentrale geen bouwvergunning af te leveren.

6 Uw scepticisme tegenover de politiek van werkverschaffing in het Brugse en meer specifiek in de havenzone is niet gewettigd. Om in 20 jaar tijd uit te groeien van een arrondissement met een jaarlijkse belangrijke uitwijking tot een arrondissement, waarheen de uitgewekenen terugkomen, moet toch een en ander zijn

verwezenlijkt. Het arrondissement Brugge en meer in het bijzonder het ganse havengebied behoort tot de meest expansieve van het ganse land.

7 De vissershaven wordt niet vergeten. De verkoopcijfers in de Zeebrugse vismijn bewijzen de groei van de Zeebrugse visserij. De Minister van Openbare Werken heeft de uitvoering toegezegd van belangrijke werken, waardoor de vissershaven meer

mogelijkheden zal bieden. Er wordt verdiept en er komt verbetering van de kaaimuren. Ook de slipway komt er.

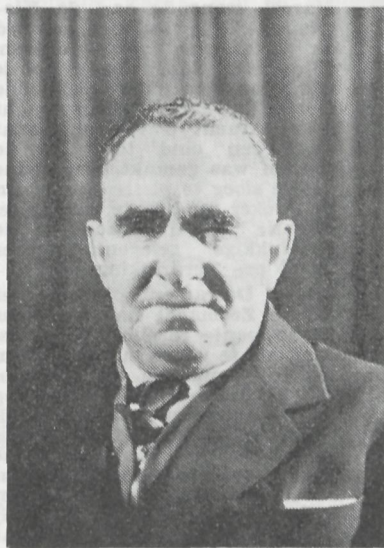
Zeebrugge groeit van jaar tot jaar tot meer welzijn van de velen, die er hun brood verdienen. Hij wil ook in de ekonomie van ons land een steeds belangrijker rol spelen.

Wij verhopan dat deze enkele bedenkingen ook in Uw geëerd blad een plaats zullen vinden. Een eerlijke konfrontatie van opvattingen kan slechts leiden tot een betere verstandhouding. Het is het enige dat wij met dit schrijven bestrachten.

Totdaar de h. Vandamme.

IN MEMORIAM:

JULES RAGAERT UIT ZEEBRUGGE



Wijlen Jules Ragaert.

Kort geleden vernamen we met leedwezen het overlijden van Jules Ragaert, na een pijnlijke ziekte in de ouderdom van 78 jaar. Jules stamt uit een sterk ras en is een Zeebrugenaar die een hele brok geschiedenis achter de rug had. In juli 1961 ging Jules op rust na een lange zware loopbaan aan boord van twee boten waar hij meer dan de helft van een volle eeuw van zijn leven versleet: precies gerekend 53 jaar. Het was in de maand september van het jaar 1908 dat Jules als zogenoemde «mousse» aan boord kwam van de zandzuiger «Yproise», van de maatschappij der Brugsche Zeevaart Inrichtingen. Aan boord van dit schip verbleef hij twee jaar lang.

In 1912 werd hij aangemonsterd op de «IMB I».

Toen wereldoorlog I uitbrak, verliet Jules met ditzelfde schip de haven van Zeebrugge met bestemming Kales. Juist zeven weken later nam hij de wijk naar Engeland. Aldaar moest hij in het Belgisch Leger dienst nemen en werd naar het front gezonden in 1915.

In 1918, na de oorlog kwam hij terug naar Zeebrugge wonen. De MBZ I nam hem opnieuw in dienst ditmaal als toezienaar bij de baggerwerken. Het was in 1922 dat Jules bij de baggerfirma Decloedt in Zeebrugge terecht kwam. Daar bracht hij het tot kapitein aan boord van en der grootste zandzuigers van de firma. Na 53 jaren trouwe dienst in de haven van Zeebrugge nam hij dan in 1961 welverdiende rust. Jules zag Zeebrugge ontstaan, tweemaal vernietigen en heropbouwen. Jules was dus oudstrijder en houder van diverse eretekens. Ingevolge een besluit van het Kommissariaat Generaal voor de bevordering van de Arbeid, was hij gemachtigd de gesp te dragen in miniatuurvorm van de Guden Medalje van de Orde van Leopold II. Hij was verder houder van het ereteken Ridder in de Kroonorde, het oorlogskruis, het vuurkruis, de herinneringsmedalje, de Overwinningsmedalje alsook Arbeids-eretekens Laureaat van de Arbeid Iste en 2de Klasse. Tijdens de jongste wereldoorlog werd zijn zoon Georges François door de Koning van Engeland op Buckingham Palace ontvangen, waar hem het D.S.C. (Distinguished Service Cross) overhandigd werd voor het overbrengen van 400 Britse soldaten uit de hel van Duinkerken, in de meidagen van 1940. Jules vierde op 22 maart 1970 zijn gouden huwelijksjubileum.

VINGERS GEPLET

Tijdens werkzaamheden in de thuishaven aan boord van de N345 Fine sterre van nde gebroeders Legein is de matroos Jozef Vanden Abeele met de linkerhand tussen de visplank en de reling terechtgekomen. De linkerwijsvinger en de middenvinger werden hierbij verpletterd.

VISSER BREEKT VOET

Bij het lossen van de visvangst in de thuishaven van Nieuwpoort is de visser Walter Tjaeckx, matroos aan boord van de N579 Karine van de rederij PVBA Westhoek, aan boord uitgediend met het gevolg dat hij een breuk aan de linkervoet opliep.

FIRMA DE PAEPE IN FALING

Door de koophandelsrechtbank van Brugge werd de pvba gebroeders Depaape uit Zeebrugge, zakenkantoor dat in de vismijn van Zeebrugge sinds vele jaren gevestigd was, in faling verklaard. Sinds enkele tijd was een begin gemaakt met de likwidatie van de firma.

Wegens bepaalde onenigheden werd nu de faling uitgesproken.

OOSTENDE - DOVER / ZEEVAARTLIJNEN FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten

voor de week van 27 oktober tot 2 november 1974

Dover Western Docks :

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

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Alle dagen te 12u00 (x), te 15u50 en te 18u35 (x)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Alle dagen te 01u30 (x), te 11u30 (x) en te 19u30 (x)

Op 27-10-1974 bijkomende afvaart te 14u30 (x)

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

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

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

09u30 (x) en te 15u30 (x)

Alle dagen te 00u30 (x), te Op 27 oktober 1974 bijkomende afvaart te 18u30 (x).

Afvaarten uit Folkestone :

Alle dagen te 07u45 (x) en te 22u45 (x)

(x) Nemen ook voertuigen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Naar een afschaffing van de taks op jacht- en pleziervaartuigen ?

In zijn hoedanigheid van provinciaal raadslid hield de Oostendse schepen Dumarey gistermiddag in de zitting van de Westvlaamse provincieraad een interpellatie in verband met de thans vigerende voorschriften inzake de taks op jacht- en pleziervaartuigen.

Desbetreffende liet voornoemde zich als volgt uit :

Naar aanleiding van de besprekingen der begroting 1975 had ik een verzoek ingediend om tussen te komen in verband met de taks op jacht- en plezierboten.

De heer Député Gillon heeft inmiddels in de commissie aangekondigd dat de bestendige deputatie in de buitengewone zitting van december een voorstel zal doen om gebeurlijk deze taks af te schaffen, nadat de zaak onderzocht werd.

Daarmede heeft de Bestendige Deputatie reeds een belangrijke stap gedaan aan mijn herhaaldelijk verzoek tot afschaffing gebeurlijk gevolg te geven, waarbij mijn dank bij voorbaat.

Weze het mij nochtans toegelaten U enkele zaken naar voor te brengen die pleiten voor een afschaffing van deze taks, dit na 2 jaar bestaan en de toepassing ervan.

De bedoeling van deze taks was vooral gericht tegen de luxueuze jachten en boten, die minstens 15 dagen gedurende het jaar in gebruik zijn.

Thans blijkt dat het juist deze boten en jachten zijn die niet betalen, maar wel de kleinere. Inderdaad, moet iedere eigenaar van een vaartuig een spontane aangifte doen bij het Ontvangstkantoor der belastingen, hetgeen betekent dat vooral de residentiële en buitenlandse jachten, die gedurende het seizoen aan onze kust komen, zulks gewoon niet doen en derhalve ontsnappen aan de betaling.

De vastgestelde periode van 14 dagen per jaar (al of niet onderbroken) bij gebruik van het vaartuig aan de kust, havens en bevaarbare waterlopen is niet te controleren en geeft aanleiding tot belastingontduiking.

Zelfs de controle van het vereffenen van de kwestieuze taks is onmogelijk gezien men niet kan nagaan indien het vaartuig reeds 14 dagen in gebruik genomen werd gedurende het jaar en de eigenaars vanzelfsprekend verklaren, ingeval van controle, dat het de eerste dag is dat ze het vaartuig gebruiken. Voor de inning van de provinciale belasting op de pleziervaartuigen is het dus praktisch onmogelijk een degelijke controle uit te oefenen op de inkomende jachten welke aan de installaties van de verschillende jachtclubs komen meren. Deze controle zal wel efficiënt kunnen gebeuren voor de jachten welke de stadsjachthaven zullen aandoen, omdat deze door de sluisen moeten binnenvaren met het logisch gevolg dat steeds minder jachten in de stadsjachthaven zullen aanleggen.

Hierdoor zullen de gemeentebesturen die grote financiële lasten hebben gedragen en miljoenen hebben geïnvesteerd voor de infrastructuur van de jachthaven, hun inspanning zien teloor gaan.

Hierna volgen enkele cijfers over het jaar 1973 die duidelijk bewijzen dat de grote jachten en boten niet betalen en deze belastingen bijna uitsluitend de kleinere en sportvaartuigen betreft.

Wij zien dat in zeer grote mate er 3 categorieën vaartuigen zijn die de totale opbrengst van 1 miljoen 961.000 fr aan belastingen betalen, namelijk :

Cat. 1 : (boot van 4,80 m tot 5 m) 235 boten - taks 500 fr.

Cat. 2 : (boot van 5 m tot 7,5 m) 339 boten - taks 1.500 fr.

Cat. 3 : (boot van 7,5 m tot 10 m) 202 boten - taks 2.500 fr.

Dan zien wij verder dat er slechts enkele boten of jachten zijn die een taks betalen van 5.000 fr, 10.000 fr, 15.000 fr en 25.000 fr.

In het jaar 1973 was het aantal bezoekende buitenlandse vaartuigen ten opzichte van 1972 verminderd met 45 pct.

Dit jaar is de teruggang nog groter, gezien het bestaan van deze belastingen thans algemeen bekend gemaakt werd in de internationale pers en bij de jachtclubs in Engeland, waarvan ik reeds aan de Deputatie persknipsels liet geworden; een teruggang die 65 pct belooft.

Voor 1974 verwacht men dan ook een minder inkomsten, geschat op 1.500.000 fr.

Ik stel mij dan ook de vraag indien een belastingontvangst van 1.500.000 fr voor de provincie wel opweegt tegen het groot nadeel dat het toerisme aan de kust ondervindt en die zeker meer draagt dan hetgeen het opbrengt. Bekijken wij nu de weerslag van deze taks op de kleinzeilerij, bvb de boten van 4,00 tot 5 m (laagste categorie : 500 fr).

Deze tak van de zeilsport wordt beoefend door mensen die op het water een vorm van vrijetijdsbesteding vinden of door sportmannen die er het competitie-element in zoeken. Het spreekt vanzelf dat de jeugd zich hiertoe aangetrokken voelt.

Door de gemeentebesturen wordt deze nog nieuwe vorm van ontspanning zeer in de hand gewerkt. Ook het BLOSO en de plaatselijke zeilverenigingen brengen van de zeilsport die vroeger ken een lans voor de democratisering alleen door de meer gefortuneerden werd beoefend en trachten een behoorlijke infra-structuur in te richten.

Op deze sport nu een provinciale belasting heffen staat gelijk met deze initiatieven het hoofd in te drukken.

De geleverde inspanningen door de clubs, de gemeentebesturen en het BLOSO die miljoenen frank vertegenwoordigen worden niet beloond.

De Stad Oostende zal thans twee jachtdokken in het centrum

der Stad gelegen uitrusten, doch vreest dat de provinciale taks de boten zouden kunnen afstoten.

Het is daarbij nog een uitgemakte zaak dat het toerisme, een belangrijke inkomstenbron voor onze kust, daarmee niet wordt geïnd. Het aantal bezoekers bij onze jachtclubs is sterk gedaald.

Is dat de bedoeling van de Provincieraad ? Zekerlijk niet !

Samengevat kunnen wij vaststellen :

— deze taks is zeer zwaar en treft bijna uitsluitend de kleinere oude boten (gewezen reddingsboten) van de gevestigde zeilclubs en ten) die gebruikt worden voor sportvisserij.

— het toerisme wordt geschaad.

— deze taks is een aanslag op de democratisering van de water-

sport;
— deze taks in een hinder om de watersport toegankelijk te maken voor de jeugd;
— deze taks is prohibitief en brengt de watersport en het toerisme in een moeilijke situatie t.o.v. de ons omringende landen waar dergelijke taks niet bestaat;
— deze taks is een kaakslag voor de gemeentebesturen, het BLOSO en de zeilclub die reeds miljoenen frank hebben geïnvesteerd door de democratisering van de watersport.

— inning zeer moeilijk, men kan altijd beweren dat men de boot maar 14 dagen gebruikt en buitenlandse doen geen spontane aangifte ofwel geven geen gevolg aan eventueel verzoek tot betaling.

Wij mogen toch de klok niet terugzetten wat betreft de popularisering van de watersport.

Om deze redenen, verzoek ik de deputatie met aandrang deze belastingen volledig af te schaffen en bij de eerstvolgende buitengewone zitting in december van 1974 een voorstel in die zin aan de Raad voor te leggen.

Totdaar dhr. Dumarey !

EERSTE STORM, EERSTE SLACHTOFFER !

De eerste najaarstorm die dinsdag in de late namiddag onze kust teisterde heeft meteen ook een slachtoffer geëist, met name de 43-jarige Decramer Marcel, wonende aan de Kievitstraat 25 te Oostende, gehuwd en vader van vier kinderen. Zijn 5 m. lange open bootje werd door een plots opkomende storm, die aanzwol van kracht 3 tot kracht 8 verrast, nadat eerst een eind touw in de schroef was geraakt. Het kleine bootje sloeg te pletter tegen een golfbreker ter hoogte van de residentie „Royal Palace” en de ongelukkige gelegenheidsvisser stierf een verdrinkingsdood.

Marcel Decramer, adjudant-chef bij de Zeemacht had overigens de gewoonte regelmatig ter visserij uit te varen met zijn klein bootje. Vooral de garnalvisserij lag hem zodat de zee nog weinig geheimen voor hem had. Toch is het hem fataal geworden; uiteraard door een plotse samenloop van omstandigheden maar ook wel deels door eigen onvoorzichtigheid. Zo droeg hij o.m. geen zwemvest en dat was toch wel een essentiële vereiste geweest.

De verdrinken gelegenheidsvisser was reeds 's morgens in zee gestoken. Het weer was toen goed en de zee betrekkelijk kalm. Omstreeks 14 u. kwam er op de Loods- en Reddingsdiensten der kust evenwel een bericht binnen dat een klein bootje op het strand was vastgelopen ter hoogte van voornoemde residentie. Onmiddellijk werd er een redeboot op af gestuurd en spoedig kregen de twee opvarenden het bootje in zicht. Er bleek evenwel niets aan de hand. Het bootje zat vast op het strand en een persoon vermoedelijk de eigenaar Decramer, stond tot aan de knieën in het water. Vast overtuigd dat er geen onheil aan de hand was voer het redebootje terug

binnen. Kwart voor vier evenwel kreeg de Loodsenwacht weer een oproep van een inwoner van de residentie „Royal Palace” dat een bootje in nood verkeerde. Nogmaals voer de redeboot uit en bemerkte nu het kleine scheepje met aan boord een opvarende. Het garnaalbootje was ondertussen door de opkomende tij en de enorme branding die op dit ogenblik heerste los geslagen en dreef gevaarlijk af in de richting van een golfbreker. Ondertussen werd ook de heliflight van Koksijde ingeschakeld terwijl de Oostendse brandweer en de dienst 900 eveneens ter plaatse kwamen.

Stukgeslagen

Ingevolge de plots aanwellende storm van kracht 3 tot kracht 8 uit noordelijke richting, en mede door de opkomende tij, stond er een enorme branding zodat het nageen onmogelijk bleek het kleine bootje te naderen. Niettemin slaagde men er een touw te schieten en het garnaalbootje op sleeptouw te nemen. Marcel Decramer bevond zich toen nog steeds rechtopstaande in zijn scheepje. Plots evenwel is hij over boord geslagen en kwam in een bezonder woelige zee terecht. Onmiddellijk werd de sleeptouw gekapt en begon men te zoeken naar de drenkeling die zwemmend pogde zijn leven veilig te stellen. Kort hierop verdween hij evenwel in de golven nadat hij het redebootje tot op vijftig meter was genaderd. De drenkeling dreef nog een tijdje op de rug en verdween toen in de golven. Korte tijd nadien spoelde zijn staffelijk overschot aan op het strand ter hoogte van „Zeezicht”.

In hoeverre staan de reddingsdiensten van de kust paraat ?

In verband met de paraatheid van het reddingsapparaat aan onze kust ingeval van ongevallen en hulpverleningen stelde kamerlid De Vlies onlangs een parlementaire vraag aan de minister van Verkeerswezen .Bedoelde vraag luidde als volgt :

Begin september is er in de pers heel wat geschreven over het sterke stijgend aantal ongevallen en hulpverleningen van de reddingsdiensten aan de kust.

Tevens zouden er onlangs twee nieuwe vaartuigen voor loods- en reddingsdiensten aan de kust in gebruik genomen zijn.

Kan de heer Minister mij antwoorden op volgende vragen :

1. Welke zijn de specifieke hulpverleningen en aan welke categorieën van schepen werden ze uitgevoerd door de reddingsvaartuigen (opgave afzonderlijk voor Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge) met uitsluiting van de tussenkomst van de loodsboden, per jaar en dit vanaf 1970 ?

2. Hoelang duurt het vooraleer een reddingsvaartuig (niet loodsboot) de haven verlaat na het binnenkomen van een noodoproep ? Volgens onze inlichtingen zouden alleen bij stormweler de bemanning dezer boten in een gebouw van het loodswezen aanwezig zijn, dit zonder gemotoriseerde verplaatsingsmogelijkheden naar de loods waar de specifieke reddingsvaartuigen hoog en droog geborgen hangen.

3. Wetend dat voorkomen beter is dan genezen, veronderstellen wij dat er een samenwerking en een preventieve voorlichting over veiligheid tussen de reddingsdiensten en de plaatselijke jachthavens bestaat. Welke vorm neemt

deze samenwerking ?

4. Betreffende het in gebruikneming van twee nieuwe reddingsvaartuigen, zouden wij willen vragen waar zij zich bevinden en of hiermede reeds regelmatig oefeningen met pleziervaartuigen gebeurd of gepland zijn ?

5. Wat is het lot van de oude reddingsvaartuigen, welke te Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge «hoog en droog» in loodsen hangen, en welk is de bestemming van de loodsen ervoor gebruikt ? Kan hier geen substantiële besparing gebeuren ?

6. In Nederland, o.m. te Breda, waar de Javazee als internationaal bekend reddingsvaartuig over de veiligheid van de Scheldemonding waakt, zijn de jachthavenmeesters tevens schipper op de reddingsvaartuigen. Op deze manier staan deze veel dichterbij de pleziervaart, kennen beter de vaartuigen en hun bemanning en uitrusting, en is ook de bewaking 's zomers en 's winters van de jachthavens beter verzekerd. Het is bekend dat de laatste tijd wel meer diefstal en schade in de jachthavens voorkomt. Hoe ziet de heer Minister een betere bewaking van onze havens o.m. in verband met de functie van jachthavenmeesters ?

7. Hoe is de bemanning van de reddingsboten samengesteld ? Wordt zij vergoed ?

HET ANTWOORD VAN DE MINISTER

Via het bulletin „Vragen en Antwoorden” liet de betrokken minister volgend antwoord kennen.

Het geacht lid gelieve hierna het antwoord op de gestelde vragen te willen vinden.

1. Het aantal en soort hulpverleningen over de jaren 1970 tot en met 1973, uitgevoerd door de reddingsvaartuigen in de stations Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge, wordt in bijgaande statistiek opgegeven.

Inbegrepen zijn vanzelfsprekend de hulpverleningen uitgevoerd door de redeboden, ingezet als reddingsvaartuig.

2. De gemiddelde tijdsduur tussen oproep en zee kiedenis van de reddingsvaartuigen is als volgt :

a) Reddingsboten
Stations Oostende en Zeebrugge : ca 5 minuten

Station Nieuwpoort : 10 minuten.

b) Redeboden (fungerend als reddingsvaartuig)

Stations Oostende en Zeebrugge : hoogstens 2 minuten .

Station Nieuwpoort : ca 5 minuten.

c) Hoogzeesleepboot te Oostende (permanent bemand) : ca 5 minuten.

Bij stormweer ligt in de drie stations de reddingsboot te water of hangt (te Nieuwpoort en Zeebrugge) buiten de loods gereed om afgevoerd te worden.

3. Jachtmen en zeevarenden in het algemeen zijn geïnformeerd op welke wijze hulp kan ingeroepen worden (signalen, radio-

telefonie, telefonisch, enz.). Per «Dringend bericht aan Zeevarenden» of «Information to Shipping» worden de zeevarenden over verdrijven van boeien en opduikende gevaren voor de scheepvaart ingelicht.

Bij plots opkomend slecht weer worden de redeboden onmiddellijk uitgezonden om kleine boten, jachtmen, enz. te waarschuwen en zo nodig te assisteren.

4. De twee nieuwe snelle redeboden (ca. 20 knopen), tevens ingericht (compartimentage, flottabiliteit, enz.) als reddingsboten, werden resp. gestationeerd te Zeebrugge en te Oostende.

De bemanning is volkomen vertrouwd met het manoeuvreren en het gebruik van de reddingsmiddelen.

5. De reddingsboten Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge zijn nog steeds operationeel.

Ter bescherming van de houten romp worden deze boten wanneer niet in gebruik, in een hangar ondergebracht. Dit is overal ter wereld gebruikelijk.

6. In België is het reddingswezen een staatsdienst. De personeelsleden zijn staatsambtenaren. De verschillende jachthaveninstallaties zijn eigendom van de Staat, doch worden beheerd door privé-jachtclubs.

In Nederland liggen de zaken juist andersom. De reddingsdienst is een privaatsysteem. Zo behoort Javazee aan de «Koninklijke Zuid-Hollandsche Reddingsmaatschappij» en wordt schipper en bemanning bezoldigd door deze privé-maatschappij.

Anderzijds worden in Nederland de jachthavens beheerd door Staat of stad en is de jachthavenmeester een ambtenaar.

De jachthavenmeesters in België zijn aangesteld en bezoldigd door de privé-jachtclubs.

7. De samenstelling van de bemanning van de reddingsboten is als volgt :

een schipper;
een stuurman;
twee matrozen;
een motorist.

Allen behoren tot het personeel van het loodswezen.

Bij oproep en verblijf in permanentie of in actie worden ze als volgt betaald :

1. Vier uur forfaitair bij oproep;
2. Alle werkelijk gepresteerde uren;

3. De overblijvende tijd, gedurende dewelke het personeel aanwezig is, doch niet presteert komt voor één derde in aanmerking. Op zon- en wettelijke feestdagen worden de uren dubbel verrekend.

Zij hadden pech...

— Op de visserijgronden werd de Z.542 Angelus van schipper Fr. Devooght opgeroepen door de Z.525 Golfbreker, die met motorpech had af te rekenen. Gezien de herstelling aan boord van de Golfbreker niet ter plaatse kon worden uitgevoerd, nam de Z.542 de Z.525 op sleep naar Newhaven. Daar kon een Brits werktuigkundige de pech aan de motor herstellen.

— De Z.547 Saturnus van schipper Fr. Claeys moest de visserij staken wegens storm waarop koers gezet werd naar Grimsby. In de haven aldaar is de Saturnus wegens de wind afgedreven en kwam tegen het Brits schip Damar terecht. Beide schepen botsten met hun voorsteven tegen elkander. Aan het Britse schip werd een stuk bandijzer van 1 m lang losgerukt. De zaak werd in der minne geregeld en met de betaling van een som van 50 Pond geregeld, zodat de Z.457 daarna koers naar Zeebrugge zette.

— In de vissershavens werd de Noordkaper die op zijn gewone aanlegplaats lag tegenover de vismijn, aangevaren door de Z.42. De Z.42 raakte de Noordkaper vrij hard aan de voorzijde langs bakboordzijde. Er werden benevens enkele berghouten ook meerdere plaatsen aan de linkerzijde van de brug ingedeukt.

— De vaartuigen Z.538 en Z.554 waren samen uit Zeebrugge vertrokken om de spanvisserij te bedrijven. Op visserijgrond 104 kreeg de Z.538 een oproep van de Z.554 die om sleephulp vroeg gezien hij een stuk net in de schroef kreeg. Na akkoord werd het defekte schip naar Zeebrugge gesleept.

— De Z.576 van schipper Eric Deschrijver lag gemeer dlangsheen de Tijdokkaai in de Zeebrugse vissershaven. De Z.459 wilde eveneens aldaar meren. Tijdens deze manoeuvres kwam de Z.459 met de voorsteven tegen de voorsteven van de Z.576 waardoor de top en de reling afbraken.

— Bij het binnenhalen van de boeien aan boord van de Z.576, werd schade veroorzaakt aan een uit van het stuurhuis. Dit gebeurde met de stuurboordboel en op een ogenblik dat het schip tamelijk hard slingerde. De ruit werd verbrijzeld. Men besloot naar Grimsby te varen om de vangst te verkopen.

Ter visserij hoorde men aan boord van de Z.429 Kontiki een naderhand als een breuk van de verdacht geluid in de motor, wat turbo bleek te zijn. De visserij werd stilgelegd op 3 mijl ten westen van de Bulloch Bankboel. De terugreis werd op halve kracht aangevangen. Onderweg kon dan weer op volle kracht koers gezet worden.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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 bevoorreding 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 :

PLAATSING EN ONMIDDELLIJKE BESCHIKBAARHEID VAN AUTOMATISCHE OPBLAASBARE REDDINGVLOTTEN

De jaarlijkse inspecties hebben uitgewezen dat de opstelling van de pneumatische vlotten aan boord van vissersschepen veel te wensen overlaat en in sommige gevallen fatale gevolgen zou kunnen hebben in geval van schipbreuk.

Er dient zeer nauwkeurig toegezien dat de hieronder opgesomde richtlijnen streng worden toegepast :

1. het pneumatisch vlot mag nooit met touwen, kabels of dergelijke middelen vastgebonden zijn.
2. pneumatische vlotten, verpakt in container, mogen met geen zeildoek of een ander bekledingsstuk overtrokken worden.
3. pneumatische vlotten, verpakt in valies en opgesteld in een houten bak, mogen niet vastgebonden liggen met touwen of kabels en de houten bak mag met geen enkel slot gesloten zijn.

De vastmaking van een pneumatisch vlot dient uitsluitend uitgevoerd met de originele vasthechtingsbanden en slijphaak zoals door de fabrikant van de vlotten wordt voorgeschreven en zoals die door de erkende servicestations worden geleverd.

GEREEDSCHAP EN MATERIAAL VOOR UIT TE VOEREN HERSTELLINGEN, AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIGEN

Volgende reservedelen, gereedschappen en voorraden moeten steeds aan boord zijn van vissersvaartuigen;

1. Voor schepen die uitsluitend de dagvisserij uitoefenen dit is minder dan 24 uur op zee blijven :

Reservedelen :

- 1 verstuiverhouder met verstuiver compleet cilinders.

Gereedschappen en voorraden :

- Sleutels voor alle moeren
- 1 Stillson of gelijkwaardige sleutel
- Benodigde oogbouten
- 2 Bankhamers en 1 voorhamer
- 3 platte en 2 kantbeitels enige vijlen
- 1 buigtang
- Schroevendraaiers
- 1 elektrische zaklantaarn
- voldoende pakking en voegen

enig rood koperdraad
enige stukken staal- en koperplaat
enige tapeinden, bouten, moeren en rondellen.

2. Voor schepen die binnen het vaargebied begrensd ten noorden door de Lijn Great Yarmouth — Den Helder en ten westen door de Lijn Starpoint — Brest varen :

Reservedelen voor voortstuwingsmotor :

- 1 inlaatklep compleet
- 1 uitlaatklep compleet
- 1 verstuiverhouder met verstuiver compleet stel kleppen en veren voor de koelwaterpomp
- 1 stel kleppen en veren voor de lenspomp (indien beide pompen gelijk Waar redelijk en mogelijk -1 stalen werkbank met bankschroef (hout zijn is 1 stel kleppen en veren voldoende).
- 1 perspijp van de brandstofpomp naar de verstuiver per groep van 3
- 1 stel kleppen en veren voor de koelwaterpomp cilinders.
- 1 stel drijfstaangbouten
- 1 stel krukpenmetalen voor de hoofdmotor

Gereedschappen en voorraden :

- stel kleppen en veren voor de lenspomp (indien beide pompen gelijk is 1 stel kleppen en veren voldoende).
- 1 perspijp van de brandstofpomp naar de verstuivers per groep van 3
- 1 stel afdichtingsvoegen voor 1 cilinder toegelaten a/b van houten schepen)
- Sleutels voor alle moeren
- 1 Stillson of gelijkwaardige sleutel
- Benodigde oogbouten
- 1 raccagnac met diverse boren en een boorbeuge
- 2 bankhamers en 1 voorhamer
- 3 platte, 2 kant- en 1 olieloopbeitel
- enige vijlen
- 1 buigtang
- schroevendraaiers
- 1 elektrische zaklantaarn
- voldoende pakking en voegen
- Enig rood koperdraad
- Enige stukken staal- en koperplaat
- Enige tapeinden, bouten, moeren en rondellen.

- 3 Voor schepen die binnen het vaargebied begrensd in het zuiden door de breedtegraad 48°28' N van Ouessant; in het westen door de 10e graad westerlengte van Greenwich tot aan de zuid-westkust van Ierland op 51°35' N; in de Ierse Zee door de breedtegraad 55° N; in de Noordzee door de breedtegraad 60° N, 4e graad westerlengte van Greenwich vanaf de noordkust van Groot-Brittannië en de 10e graad oosterlengte van Greenwich (dit is het vaargebied bepaald voor het brevet schipper 2e kl.)

Reservedelen voor voortstuwingsmotor :

- 1 inlaatklep compleet
- 1 uitlaatplek compleet
- 1 verstuiverbrander met verstuiver compleet
- 1 complete brandstofpomp indien elke cilinder een eigen brandstofpomp heeft. Indien een gemeenschappelijke blok brandstofpomp aanwezig is dan alle onderdelen die betrekking hebben op 1 cilinder.
- 1 stel zuigerveren per groep van 3 cilinders.
- 1 stel zuigerveren voor de luchtspoelpomp
- 1 half stel kleppen voor de luchtspoelpomp
- 1 stel kompressorkleppen, zittingen en veren
- 1 stel kleppen of stalen kogels voor de smeeroliepomp indien geen hulpsmeeroliepomp aan boord is.
- 1 stel kleppen en veren voor de koelwaterpomp
- 1 stel kleppen en veren voor de lenspomp (indien beide pompen gelijk zijn is 1 stel kleppen en veren voldoende)
- 1 perspijp van de brandstofpomp naar de verstuivers per groep van 3 cilinders.
- 1 stel krukpenmetalen voor de hoofdmotor
- 1 stel krukpenmetalen voor de compressor

(Vervolg op blz. 7)

(Vervolg van blz. 6)

- 1 stel krukpenmetalen voor de luchtspoelpomp
- 1 stel drijfstaangbouten
- 1 stel hoofdaslagerbouten
- 1 half stel koppelingsbouten van elke soort voor de schroefas.
- 1 stel afdichtingsvoegen voor 1 cilinder.

Reservedelen voor de hulpmotor

- 1 stel zuigerveren
- 1 complete brandstofpomp indien elke cilinder een eigen brandstofpomp heeft. Indien een gemeenschappelijke blok brandstofpomp aanwezig is dan de nodige elementen bestaande uit bus, plunjer, kleppen en veren voor 1 cilinder.
- 1 inlaatklep
- 1 complete uitlaatklep
- 1 stel kleppen en veren voor de koelwaterpomp
- 1 verstuiverhouder met verstuiver compleet
- 1 perspijp van de brandstofpomp naar de verstuivers
- 1 stel krukpenmetalen met bouten

Gereedschap en voorraden :

- 1 stalen werkbank met bankschroef (hout toegelaten a/b van houten schepen)
- Sleutels voor alle moeren
- 1 Stillson of gelijkwaardige sleutel
- Benodigde oogbouten
- Enig tap- en snijgereedschap
- 1 take type Weston of gelijkwaardig met afmetingen te bepalen naar de grootte van de motor
- 1 raccagnac met diverse boren en met een boorbeugel
- 2 bankhamers en 1 voorhamer
- 3 platte, 2 kant- en 1 olieloopeitel
- Enige vijlen
- 1 buigtang
- Schroevendraaiers
- 1 elektrische zaklantaarn
- Voldoende pakking en voegen
- Enig rood koperdraad
- Enige stukken staal- en koperdraad
- Enige tapeinden, bouten, moeren en rondellen.

4 Voor schepen die buiten het sub 3 vermeld vaargebied varen.

Benevens de reservedelen, gereedschappen en voorraden opgelegd voor de vorige categorieën van schepen, moeten de schepen van deze categorie nog volgend aan boord hebben :

Reservedelen :

- 1 cilinderdeksel voor hoofdmotor
- 1 extra verstuivernaald met bus per 3 cilinders
- 1 decompressieklep voor hoofd- en hulpmotor

Gereedschappen en voorraden :

Een inrichting voor het beproeven van brandstofverstuivers van hoofd- en hulpmotoren.
De reserve brandstofpomp mag hiervoor gebruikt worden.

Alle vissersvaartuigen voorzien van elektrische aanzetinrichtingen ten behoeve van de voortstuwingsmotor moeten volgende reservedelen voor de startinstallatie aan boord hebben : (art. 21 bijl. VI K.B. 20.7.'73).

- 1. een complete startmotor
 - 2. een stel koolborstels voor de startmotor en voor de laadgenerator, zomede een laadautomaat voor deze.
- De reservedelen moeten in goede staat en degelijk opgeborgen zijn.

Het gereedschap moet van goede kwaliteit en goed onderhouden zijn.

De dienstnorm nr. 1 dd 25.3.1959 is niet meer van toepassing voor vissersvaartuigen.

ZEEKAARTEN AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIGEN

In toepassing van het nieuw zeevaartinspektiereglement zullen alle vissersvaartuigen de hieronder opgesomde zeekaarten dienen aan boord te hebben :

1. VAARTUIGEN DIE DE DAGVISSERIJ (Max. 24 u.) BEOEFENEN :

Kaart Vlaamse Banken of kaart nr. 1871 Dunkerque to Flushing.

2. VAARTUIGEN DIE DE VISSERIJ BEOEFENEN IN DE ZONE BEGRENSD TEN NOORDEN DOOR DE LIJN GREAT-YARMOUTH — DEN HELDER EN TEN WESTEN TOT START POINT :

- kaart Vlaamse Banken of 1872 Dunkerque to Flushing.
- 1895 Dover Strait
- 1610 ord Foreland to Orfordeness, including entrance of the Thames
- 1408 Harwich to Terschelling and Cromer to Rotterdam
- 1406 Dover and Calais to Orfordeness and Scheveningen
- 3371 Gabbard and Galloper banks to Hook of Holland
- 2451 Newhaven to Calais
- 2675 English Channel Eastern Portion

3. VAARTUIGEN DIE DE VISSERIJ BEOEFENEN IN DE IERSE ZEE EN LIVERPOOL BAY (volgorde trajekt Oostende - Zeebrugge naar visgronden) :

- Kaart Vlaamse Banken of 1872 Dunkerque to Flushing
- 1895 Dover Strait
- 2451 Newhaven to Calais
- 2675 English Channel — eastern portion
- 2649 English Channel — western portion
- 2565 Trevore Head to Dodman point including the Scilly Isles
- 1179 Bristol channel
- 1123 South coast of Ireland to Lands End
- 1410 Carnsore point to Braich-y-pwll
- 1411 Braich-y-Pwll to Clogher head
- 1826 Burrow head to Liverpool
- 45 Clogher head to Burrow head.

4. VAARTUIGEN DIE DE VISSERIJ BEOEFENEN IN DE ZONE BEGRENSD DOOR 59° 00 N. :

- Kaart Vlaamse Banken of 1872 Dunkerque to Flushing
- 1610 Nord Foreland to Orfordeness, including entrance of the Thames
- 3371 Gabbard and Galloper banks to Hook of Holland
- 1408 Harwich to Terschelling and Cromer to Rotterdam
- 1504 Cromer to Harwich
- 1503 Wills to Haisborough with the offlying shoals between Outer Dowsing and Smith Knoll.
- 1190 Blakey to Flamborough head
- 1191 Flamborough head to River Tyne
- 109 Entrance to River Humber (Grimsby)
- 1192 River Tyne to St Abbs head
- 2182 a North Sea southern sheet
- 2182 b North Sea central sheet

5. VAARTUIGEN DIE DE VISSERIJ BEOEFENEN OP IJSLAND OF FAROE GRONDEN :

- Kaart Vlaamse Banken of 1872
- 1895 Dover Strait
- 3371 Gabbard and Galloper banks to Hook of Holland
- 1408 Harwich to Terschelling and Cromer to Rotterdam
- 2182 a North Sea southern sheet
- 2182 b North Sea central sheet
- 1942 Fair Isle to Wick with the Ordney Islands
- 2162 Pentland Firth and approaches
- 2182 c North Sea northern sheet
- 245 Scotland to Iceland
- 117 Faeroer Island
- 565 Iceland

(Vervolg volgende week)

LEES " HET VISSERIJBLAD "

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

BOKKENVISSERIJ!

Geen 9000 B. vis deze week en toch dalende prijzen voor de meeste soorten vanaf de dinsdagmarkt. Vooral kleine schelvis, gul, platvis (schol) en wijting moesten het ontgelden. De tongen bleven even goedkoop als verleden week met alleen de middensorteringen boven de 100 fr. Roggen zijn iets duurder geweest dan verleden week maar kenden dinsdag toch ook een gevoelige prijsdaling. Een minder gelukte week dus ondanks het feit dat de aanvoer helemaal niet groot was. Er werd echter behoorlijk wat vis ingevoerd uit Denemarken terwijl de vraag naar tong uit Frankrijk erg klein is momenteel gezien het grote aanbod van de Nederlanders. Uitvoer naar Italië schijnt bijna onmogelijk gezien de hoge financiële eisen die gesteld worden. Met de weken van 1 november en 11 november in het verschiet geen prettige vooruitzichten dus voor de visserij en voor de vishandel. Het schijnt dat in de week van 1 november de mensen geen geld hebben om vis te kopen gezien de sommen die zij moeten uitleggen voor bloempotten. Daar kan misschien wel iets inzitten maar bloemen kunnen toch niet geëeten worden. Waarschijnlijk komen er dan eieren op tafel in de plaats van vis. Voor 11 november, een maandag, ziet het er ook niet best uit. Er is immers geen verkoop van de eigen aanvoer voorzien in de Oostendse vismijn. Er zal echter wel een verkoop zijn van ingevoerde vis waardoor onze reders de dinsdag zeker schade zullen lijden. De meeste leurers kunnen immers niet wachten en moeten reeds een gedeelte van hun vis kopen op de maandag, anders komen ze niet tijdig klaar. Aangezien er geen vis van eigen schepen kan aangeboden worden omdat er niet mag verkocht worden, moeten zij vreemde vis kopen, die wel mag verkocht worden. Het zou dan ook maar logisch zijn dat er de maandag wel verkoop is. De syndikaten schijnen daar iets op tegen te hebben, alhoewel het grootste gedeelte van het personeel maandag wel op post zal zijn. In de meeste pakhuizen zal immers gewerkt worden. Een wandeling door de vismijn op maandag zal dat bewijzen.

Wat deze week betreft, een in zijn geheel genomen toch nog niet zo'n slechte week met een paar opbrengsten boven het miljoen van IJsland en een paar fraaie resultaten voor schepen die in de Noord-

zee visten. Dinsdag kregen die reders van Noordzeeschepen echter een dikke streep door de rekening toen al hun aangelande vis stukken goedkoper verkocht werd. Dat is nu eenmaal vismarkt.

Haring hebben we alleen verleden week donderdag gezien toen de O.127 en de O.303 het seizoen tamelijk onverwacht inzetten. Van dan af echter geen haring meer gezien in de vismijn ondanks het feit dat er toch al een viertal koppels op jacht gingen en er evenveel bijna klaar zijn. De prijs was ondertussen wel een tegenvaller maar

dat werd dan in de hand gewerkt door het feit dat de eerste vangst op een donderdag aangeboden werd.

GARNAALVISSERS GEREMD

Evenals de garnaalvissers moesten ook de kustvissers deze week niet veel uitvaren. De laatste garnaal werd inderdaad zaterdag aangevoerd. In totaal van woensdag tot en met zaterdag toch nog 4717 kg garnaal voor een bedrag van 219.793fr. De gemiddelde prijs lag tamelijk laag en varieerde rond de 45 fr. De gemiddelde vangst liep weer terug naar 121 kg. De prijzen schommelden tussen 31 en 79 fr.

IJSLANDVIS WERD VLOT VERKOCHT

Vijf IJslanders zorgden voor bijna 3950 B. vis, het grootste gedeelte daarvan was rode zeebaars en koolvis. Rode zeebaars kreeg tussen 1030 en 1270 fr per mand,

koolvis ging weg tussen 890 en 1100 fr de ben. Grote koolvis ging bijna uitsluitend naar de uitvoer rode zeebaars werd verkocht voor de binnenlandse handel. De rest van de vangsten bestond groten-deels uit leng, kabeljauw, gul en wijting. Toch wel iets grotere wijtingvangsten dan gewoonlijk, de prijs daalde van 1220 naar 900 fr. Blauwe leng zakke van 2040 naar 1780 fr., witte leng kreeg doorgaans rond de 1500 fr. Voor schotse schol lag de prijs ook redelijk hoog (26 fr) terwijl hondstong tussen 20 en 35 fr. kreeg.

KLEINE TONG VAN HET KANAAL

Dat was dan meteen een handicap voor de kanaalschepen want die kleine tong kreeg eigenlijk helemaal geen prijs die aangepast is aan de leurre van de andere producten. Waar tong toch als en eluksevis mag aanzien worden werd er voor de kleine soort slechts van 70 naar 80 fr het kg betaald. Dan zijn gullenrepen en rogvlugels in verhouding veel duurder. Waar de mensen sedert een paar jaar de gewoonte van het tongen eten verloren hebben (omdat ze schrikken van mensen kosten) zouden ze die gewoonte nu terug kunnen opnemen, ook al zal een kg tong in de winkel nog hel wat meer kosten dan 80 fr. Het kan ook moeilijk anders. Toch moet er een merkbaar prijsverschil merkbaar zijn in vergelijking met enkele maanden terug. In elk geval werden het geen te beste resultaten voor de kanaalschepen die gelukkig wel een grotere hoeveelheid tong lossen. De bijvangst werd vooral maandag en bij het begin van de dinsdagmarkt duur verkocht. Schol, rog en gul kenden op die tweede verkoopdag een nogal forse prijsdaling. Van daar geen te beste resultaten.

VISSER DEED VAL

Ter hoogte van de vismijn is de genaamde Joseph Vantorre, motorist aan boord van de Z.445 Marina, met zijn bromfiets geslipt. Het slachtoffer viel op zijn achterhoofd en liep een lichte hersenschudding op waardoor hij een drietal weken zijn bezigheden moet staken.

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

HODI STRAALBUIZEN

ZALTBOMMEL

tel. 00-31-4180-2654

Kantoor van Richard Heinkens, Gerechtsdeurwaarder,
Steenhouwersdijk 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 Tijdok-
straat rechtover de Café Rembrandt te Zeebrugge.

Op contant en zonder kosten.

Het lastenboek ligt ter inzage in het kantoor van de
Gerechtsdeurwaarder.

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

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

18-10	6	24.950	621.070			
21-10	18	297.800	7.610.865			
22-10	9	97.650	2.590.140			
23-10	2	28.100	848.240			
	35	458.500	11.670.315			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

16-10	11	1.617	69.525	39.—	59.—	
17-10	10	1.386	63.981	34.—	55.—	
18-10	13	1.401	65.647	31.—	60.—	
19-10	5	313	20.590	61.—	79.—	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

17-10	24	67.946	1.684.651			24,79
21-10	15	63.955	2.094.165			32,74
22-10	9	85.505	2.026.615			23,70

WAARVAN TONGEN

17-10	6	3.398	375.600			110,53
21-10	13	8.826	893.960			101,88
22-10	8	7.717	713.410			92,44

KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE

17-10	2	2.343	132.180			56,41
21-10	1	1.096	67.910			61,96

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

17-10	19	4.444	215.758	24.—	83.—	
18-10	19	3.960	199.526	27.—	77.—	
21-10	1	71	6.548	86.—	95.—	
22-10	5	1.359	86.539	45.—	96.—	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

17-10	4	795	28.488	30.—	45.—	
18-10	3	371	19.049	41.—	56.—	
22-10	1	165	10.956	65.—	68.—	
23-10	1	51	3.825	75.—	75.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

18-10	1	2.270	89.457			
21-10	10	20.527	509.197			
23-10	5	4.675	120.629			

ZEEBRUGGE

WOENSDAG 16 OKTOBER 1974

NOORD						
Z.408	3	10	200	7.6690		
Z.518	10	210	200	267.441		
Z.429	10	50	700	218.740		
Z.176	10	190	400	314.390		
KANAAL						
Z.459	15	150	2000	328.420		
Z.189	17	100	1800	289.550		
WEST						
Z.582	8	60	—	101.773		
Z.580	6	50	400	120.640		
KREEFTENPUT						
Z.569	9	120	—	184.160		
KUST						
Z.403-559	2	70	—	110.170		
Z.430-477	2	50	—	81.710		
Z.548-55	2	70	—	102.340		
Z.201-560	2	100	—	127.054		
Z.602-550	2	40	—	52.960		
Z.554-538	2	40	—	88.230		
Z.471-472	2	40	—	87.710		
Z.469-601	2	120	—	126.380		
TOTAAL				2.678.558		

VRIJDAG 18 OKTOBER 1974

NOORD						
Z.588	7	50	150	123.044		
Z.596	9	200	300	287.630		
Z.592	7	70	600	179.121		
Z.512	7	70	500	184.899		
Z.488-601	9	80	—	102.590		
KREEFTENPUT						
Z.427	9	100	—	129.637		
Z.402	9	130	—	140.586		
KUST						
Z.201-560	2	80	—	92.880		
Z.548-55	2	40	—	50.450		
Z.602-550	2	30	—	28.660		
Z.430-477	2	60	—	66.520		
Z.554-538	2	60	—	69.130		
Z.471-472	2	40	—	42.620		
Z.403-558	2	70	—	84.320		
TOTAAL				1.582.087		

MAANDAG 21 OKTOBER 1974

NOORD						
Z.570	3	20	100	43.200		
Z.442	7	20	450	101.760		
Z.505	7	40	750	149.040		
Z.578	3	20	500	67.310		
Z.262	2	10	100	58.010		
Z.496	4	30	300	120.220		
Z.568	8	80	300	141.340		
Z.465	10	140	500	265.833		
Z.424	10	180	500	250.610		
WEST						
Z.581	4	50	—	41.800		
Z.563	8	80	—	97.410		
Z.257	2	60	—	81.020		
KREEFTENPUT						
Z.600	10	100	100	140.050		
KANAAL						
Z.19	18	250	2800	536.562		
TOTAAL				2.094.165		

DINSDAG 22 OKTOBER 1974

KANAAL						
Z.200	16	150	2400	399.650		
NOORD						
Z.510	9	90	500	208.770		
Z.526	10	270	—	326.082		
Z.431	10	150	800	280.310		
Z.574	10	190	600	272.679		
Z.484	10	180	600	223.110		
Z.175	11	120	—	143.913		
WEST						
Z.460	10	80	—	88.605		
Z.533	8	70	—	85.496		
TOTAAL				2.028.615		

WOENSDAG 23 OKTOBER

Z.492	7	700	70	182.190		
Z.162	17	7.000	260	919.917		
Z.599	7	—	40	75.389		
Z.506	12	300	200	280.864		
Z.564	10	700	40	216.944		
Z.30	12	200	190	275.373		
Z.547	8	100	70	104.800		
Z.559	12	500	110	212.955		
B.601-468	1	—	40	26.550		
Z.403-558	1	—	20	17.120		
Z.257-437	1	—	50	34.700		
Z.430-477	1	—	40	27.510		
Z.548-55	1	—	20	10.930		
				2.385.242		

DONDERDAG 24 OKTOBER

Z.24	7	150	40	56.810		
Z.598	7	150	50	57.695		
				114.505		

MARKTOVERZICHT

ZEEBRUGGE

De aanvoer was vrij groot, alle vissoorten uitgezonderd ronde vissoorten, waren goed vertegenwoordigd. Door de minder gunstige weersomstandigheden ontbraken de gullenvangers op het appel. De tongensoorten zowel deze van de Noord als van het Kanaal, waren niet bijzonder in trek. De afnameprijzen lagen werkelijk beneden alles. Voor de grotere soorten werd van 94 tot 120 fr geboekt, de fruits bekwamen van 118 tot 132 fr. De middensoorten behaalden van 78 tot 127 fr. De kleinste slag met Tp en slips bekwamen slechts van 67 tot 82 fr het kg. Tarbot en grietsoorten waren eveneens vrij laag in prijs, de grotere soorten haalden van 106 tot 140 fr en de grietsoorten van 48 tot 72 fr. De pladijsafname was eveneens aan de lage kant. Volgens sortering bekwamen deze van 10 tot 28 fr en er werden zelfs minimumprijzen geboekt voor de pladijs (4). Veel ronde vis was er niet aan de afslag, de afnameprijzen bekwamen van 32 tot 38 voor de kabeljauw en de gulsoorten van 16 tot 39 fr. Van de wijtingsoorten waren alleen de grotere soorten in trek. Van de zeehaaien en de zeehonden werd alleen een vlotte afname geboekt van de haaien. Veel roggevis was er niet aan de markt en toch waren de afnameprijzen niet bijzonder hoog, er werd zelfs een prijsdaling vastgesteld naarmate de verkoopdagen vorderden. De verschillende soorten bekwamen van 20 tot 48 fr voor de grotere en van 4,80 tot 25 fr voor de kleinere. Vlaswijting van Kanaal bekwam van 17 tot 31 fr, de steenschol en de schotse schol van 18 tot 48 fr. Slechts een 2.000 kg kreeftjes die een gemiddelde prijs haalden van ruim 65 fr het kg. De ongunstige weersomstandigheden lieten geen normale uitvaart toe van de garnaalvangers, die slechts een kleine 1800 kg haalden. Prijzen van 45 tot 96 fr.

VERWACHTINGEN

MAANDAG 28-10-1974

IJsland: O.81 (900 m., 600 boon, 200 gul, 85 kools, 25 leng, 12 heilbot, 50 varia), O.129, O.202, O.282.

Kanaal: O.181 (100 m. vis + 3.800 tong), Z.34, Z.499, O.232.

Noordzee: N.3, O.94, O.229, Z.62, Z.562.

West: O.192, N.723, N.720.

DINSDAG 29-10-1974

Noordzee: O.26, O.285.

Noord: O.151.

West: N.715.

WOENSDAG 30-10-1974

West: O.284.

Noordzee: O.128, Z.597 (vermoedelijk).

Kanaal: O.180 (vermoedelijk).

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 17 OKTOBER

O.334, IJsland
Z.62, Noordzee
O.285, Noordzee
O.128, Noordzee
Z.597, Noordzee
O.26, Noordzee
O.206, Kanaal
O.275, Kanaal

VRIJDAG 18 OKTOBER

O.141, Noordzee
O.151, Noord
O.83, Kanaal
O.66, Kanaal
N.715, West
N.720, West

ZATERDAG 19 OKTOBER

O.82, Kanaal

ZONDAG 20 OKTOBER

Z.502, Kanaal
O.284, West

MAANDAG 21 OKTOBER

O.231, Noordzee
O.312, West

DINSDAG 22 OKTOBER

O.279, West

WOENSDAG 23 OKTOBER

O.288, IJsland
O.316, IJsland
O.318, IJsland

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis	21-10-1974	43.—55.60
Groot	25.—28.20	8.60-21.40
Middel	28.—32.—	26.—28.20
Klein	14.20-24.—	23.—58.—
Kabeljauw	20.60-25.40	18.20-40.60
Gul	6.—29.60	6.—111.0
Wijting	17.80-22.—	15.—36.—
Schaat	31.—	—110.0
Zeebaars		
Leng		
Schartong		
Heilbot		
Koolvis		
Hondstong		
Zeeewolf		
Staart		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	21-10-1974	22-10-1974	23-10-1974
Lappen	104 —,—	102 -104	103 —,—
Grote	107,2 —,—	102 -108,2	104 —,—
3/4	123 —,—	120,2-133,4	124,4 —,—
Blok	110,2 —,—	111,4-115,8	106,2-107,8
voor-kleine	90,60-92,80	89,60-95,40	80,—80,60
kleine	80,—	72,60,—	68,20-71,60
slips	73,60,—	71,—,—	133 —,—

Zeebrugge

Soorten	94,—98,—	96,—101	
grote	110 -120	110 -115	
blok	122 -132	118 -122	
fruit	108 -127	105 -173	
schone kleine	85,—92,—	78,—94,—	
kleine	76,—82,—	70,—82,—	
tout petit	70,—72,—	67,—72,—	
slips			

Nieuwpoort

Soorten	95,—		119 —,—
Tong I	120 —,—		119 —,—
Tong II	129 —,—		119 —,—
Tong III	131 —,—		119 —,—
Tong IV	123 —,—		119 —,—
Tong V	118 —,—		119 —,—
Kleine			

PLADIJS

Oostende

Soorten	21-10-1974	22-10-1974	23-10-1974
Grote	30,—	21,60-29,40	20,—
grote iek	32,—	18,60-28,—	18,—19,—
kleine iek	33,40,—	17,60-25,40	19,40-20,20
derde slag	32,—	17,60-25,80	15,80-16,—
platjes	14,—21,40	10,—14,40	13,20,—

Zeebrugge

Soorten	21,—23,—	20,—21,—	
I	22,—24,—	22,—23,—	
II	22,—28,—	20,—22,—	
III	20,—24,—	15,—19,—	
V	13,—17,—	10,25-14,—	

Nieuwpoort

Soorten	22,—		35,—
Moeien	28,—		35,—
grote pladijs	22,—35,—		40,—
drielingen			
platjes			

OOSTENDE

VRIJDAG 18-10-1974

NOORDZEE	O.309	14	325	—	412.240
WEST	O.312	10	135	—	143.950
KUST	O. 20-628	1	27	—	38.270
	O.116-142	1	12	—	18.010
MAANDAG 21-10-1974					
IJSLAND	O.318	17	700	—	913.380
	O.288	16	860	—	1.004.260
	O.316	17	950	—	1.141.570
	O.182	17	680	—	737.750
	O.236	17	730	—	870.540

NOORDZEE	O.217	12	400	—	433.470
	O. 35-Z.38	6	160	—	222.580
WEST	O.243	9	200	—	199.970
	N.736	7	140	—	146.515
	O.279	8	200	—	277.180
	N.719	7	100	—	159.130
	N.705	10	150	—	180.080
	O. 69	8	120	—	241.900
	N.422	6	80	—	59.840
	N.752	7	160	—	182.340

KANAAL	O.198	17	150	3300	528.810
WEST	N.159	12	110	100	177.950

DINSDAG 22-10-1974

KANAAL	O.254	14	130	3300	477.600
	O.118	16	250	300	273.400
NOORDZEE	O.134	15	320	—	437.560
	O.114	13	370	—	372.305
	O.274	13	280	—	314.815
WEST	N.706	9	180	—	205.460
	N.579	9	150	550	269.370
	N. 45	8	120	—	157.290
	O.120	4	70	—	56.940

WOENSDAG 23-10-1974

KANAAL	O. 72	17	100	3100	355.310
NOORDZEE	O.239	12	335	—	379.430
KUST	O.116-142	1	24	—	37.150
	O.150	1	6	—	9.110
	O.737	1	8	—	10.290
	O. 20-628	1	27	—	40.490

NIEUWPOORT

VRIJDAG 18-10-1974

N.591 89.457
 En vaartuig van de West, met 100 kg tongen en 25 bennen ander /is: gullen, roggen, wijting. De tongen werden verkocht aan 105 fr, oor de le soort, 120 fr voor de 2e, de 3e en 4e 138-140 fr, de 5e 131 fr en 90 fr voor de kleine. De gullen an 1600 fr tot 1300 fr de ben. toggen: moers 1720 fr, tilten 1500 r. Wijting: grote 610 fr, kleine 480 r. Een paar bennen zeehonden kregen 800 fr en 700 fr werd gegeven oor speerhaaien. Dit waren de prijzen voor de vangst van N.521.

MAANDAG 21-10-1974

N.345	35.734	N.346	44.130
N.761	42.604	N.738	53.611
N.590	48.110	N.723	44.518
N.349	6.070	N.710	47.150
N.470	47.150	N.730	27.175
N.788	27.175	N.700	42.885
O.104	42.885		

Zes vangsten van «Westvissers» en drie koppels gullevangers losten samen 20.525 kg vis. Kabeljauw en gullen waren de hoofdbrok op de markt. De varia's van de Westvissers werden goed verkocht. Slechts 250 kg tongen op de markt, welke voor de grootste soort slechts 95 fr kregen, de andere soorten van 120 tot 131 fr de gb. Weinig platvis, welke 1100 en 1400 fr kreeg voor grote en drielingen. Een paar bennen kleine platjes van de gullevissers kreeg 1700 fr. Zandschullen 1200 en 650 fr de ben, dit voor grote en kleine soort. Wijting: grote van 800 tot 970 fr, kleine van 500 tot 67 fr de ben. Rogsoorten waren langs de goedkope kant: moers 1900 fr., tilten 1650 fr., en scherpstaarten can 1500 fr (kleine) tot 1650 fr voor de grootste! Speerhaaien rezen in prijs naar het laatst van de markt: van 870 naar 950 fr. en zelfs 1000 fr. de benne! Ongesorteerde makreel werd gekocht aan 980 fr de ben. Rode soldaten (2e soort) 1350 fr en ook de 2e soort robaard kreeg deze prijs! Zo was de maandagmarkt met de vraag: wanneer zullen de vaartuigen toch eens kunnen een «volledige» reis uitvissen, zonder naar de thuishaven te moeten vluchten door stormweer!?

WOENSDAG 23-10-1974

N.349	5.920	N.700	5.595
O.104	5.595	N.730	9.870
N.788	9.870	N.470	6.230
N.710	6.230	O.156	71.319

Eén vangst van de West, en kleine vangsten van de gullevissers, welke na enkele uren vissen, terug moesten binenvluchten. Alle andere visvangsten waren dinsdagmorgen ook uitgevaren, maar, weer hetzelfde liedje, allen terug naar de haven moeten vluchten..... voor de zoveelste maal stormweer, en dan nog stormweer om niet te lachen! De kabeljauw en gullen van 2000 r tot 1500 fr de ben. De weinige platvis duur verkocht. Grote wijting 950 fr, kleine 800 fr. Speerhaaien kregen 1100 fr evenals de zeehonden. Rode soldaten 1700 fr en 1400 fr. Geen tongen van betekenis!

Publiciteit in
HET VISSERIJBLAD
 doet Uw
 zakencijfer stijgen

GEVRAAGD voor Zaïre
SCHIPPER TER KUSTVISSERIJ
 Interessante voorwaarden
 Z.w. bureel blad onder nr 173N—7646V.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	
	21-10-1974	21-10-1974	22-10-1974	22-10-1974	23-10-1974	23-10-1974	21-10-1974	23-10-1974
Tarbot : groot (123)	127 -132	140 —,—	123 -146,6	140 —,—	133 —,—	.....	150 —,—	.....
middel (123)	110 —,—	85,—106	96,—110	90,—110	110 —,—	.....	120 —,—	135 —,—
klein (123)	82, —,—	56,—58,—	45,—75,40	53,—60,—	.....	.....	90,—	100 —,—
Griet : groot (123)	77,40-80,—	65,—75,—	56,—60,—	60,—72,—	60,—	.....	80,—	.....
middel (123)	65,—	48,—55,—	51,60,—	49,—56,—	.....	.....	.....	.....
klein (123)	46,—	23,—27,—	35,—	21,—28,—	45,40,—	.....	.....	.....
Schelvis : groot	32,—	.....	26,—	.....	35,—	.....	.....	.....
middel	26,—	.....	22,—	.....	19,—25,40	.....	.....	.....
klein	10,60-21,60	.....	10,—	.....	10,—17,40	.....	.....	.....
Heek : groot	52,—61,—	.....	53,—58,40	.....	.....	.....	.....	.....
middel	35,—46,—	28,—45,—	31,40-43,—	.....	.....	.....	.....	.....
klein	21,—30,—	.....	21,40-27,—	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	31,40,—	.....	29,80,—	.....	25,80,—	.....	.....	.....
Rog (1)	28,—46,—	.....	19,—43,20	.....	18,—32,—	.....	.....	.....
Keilrog (123)	.....	.....	.....	48,—	40,—	.....	.....	.....
Rog (23)	.....	28,—36,—	.....	27,—42,—	.....	.....	38,—43,—	45,—
Tilten (23)	.....	20,—37,—	.....	20,—28,—	.....	.....	33,—	42,—
Scherpstaart (23)	.....	20,—34,—	.....	20,—35,—	.....	.....	33,—	40,—
Halve mans (23)	.....	16,—25,—	.....	11,—14,—	.....	.....	30,—	37,—
Teelt (2)	.....	15,—28,—	.....	12,—15,—	.....	.....	.....	.....
Katrog (2)	.....	6,—14,—	.....	4,80-7,—	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	27,—35,40	36,—38,—	25,80-33,—	32,—36,—	21,80-40,—	.....	34,—36,—	36,—40,—
Gul (groot)	.....	29,—39,—	.....	29,—31,—	.....	.....	.....	.....
Gul (middel)	15,—34,40	25,—31,—	15,60-31,60	26,—30,—	12,20-35,—	.....	26,—32,—	30,—35,—
Gul (klein)	.....	16,—	.....	17,—28,—	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	56,60-121	.....	54,20-111,4	.....	53,—95,80	.....	.....	.....
Wijting : groot	21,40,—	20,—19,—	18,40,—	17,—	22,80,—	.....	16,—20,—	18,—20,—
klein	9,20,—	7,20-12,—	10,20,—	10,—11,—	9,80,—	.....	10,—14,—	16,—
Schar	13,—20,40	7,—13,—	10,—16,40	.....	16,—31,—	.....	14,—25,—	25,—
Stearschol	26,—52,80	25,—47,—	32,—63,20	.....	28,—51,40	.....	.....	.....
Zeehaai	9,40-25,—	20,—24,—	19,60-26,—	.....	.....	.....	20,—	22,—
Hondshaai	17,20,—	.....	12,—15,60	.....	13,20,—	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	72,—	.....	.....	.....	.....	.....
Makreef	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreef	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	21,—32,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	8,—	.....	7,40-8,40	.....	13,60,—	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	11,80-20,80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	19,40-27,—	.....	20,—23,—	.....	.....	.....
Poilak	31,—33,—	.....	14,60-31,40	.....	28,—30,60	.....	.....	.....
Zonnevis	62,20-72,20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	96,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	17,—31,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	68,—105	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	18,—37,—	.....	28,—47,—	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	6,—	.....	.....	.....	.....	24,—	21,—
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,—
Rode Poon (roobaard)	15,—33,—	8,—12,—	9,80-27,—	.....	10,—	.....	20,—25,—	24,—30,—
Grauwe Poon (knorh.)	.....	8,—	.....	.....	.....	.....	15,—	22,—
Rode Knorhaan	8,—37,80	.....	10,—17,40	.....	8,—	.....	.....	.....
Posten	.....	5,—6,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
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 maandagmarkt, 21 oktober, werd aangevoerd : 30.770 kg. tong; 222 kisten tarbot en griet; 416 kisten kabeljauw; 1224 kisten koolvis; 1628 kisten schelvis; 1064 wijting; 1977 kisten schol; 200 kisten schar; 1560 kisten haring; 343 kisten makreel; 396 kisten varia.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : gr. tong 7,41-7,02, grm. tong 8,15-7,58; klm. tong 7,31-6,91; tong één 5,68-5,37; tong twee 5,38-4,95; tarbot, 8,36-7,50; zalm 12,40-7,50.

Per 40 kg. : kleine kreeft 100-57; bot 14; steenbolk 28-11; pootjes 34-24; krab 35-29; tongschar 112-96; leng 85-76; tarbot, 281-72; griet 136-60; kabeljauw één 102-90; kabeljauw twee 142-104; kabeljauw drie 114-94; kabeljauw vijf 82-34; witte koolvis twee 84; witte koolvis drie 88-70; koolvis twee 67; koolvis drie 76-68; koolvis vier 50-30; schelvis één 102-71; schelvis twee 104-74; schelvis drie 110-37; schelvis vier 64-23; schol één 71-60; schol twee 70-60; schol drie 70-50; schol vier 61-47; wijting drie 44-26; wijting vier 38-20; haring één 44,80-26; makreel één 38-31; makreel twee 26,40-18,60; schar 39-16.

De besommingen waren : KW.21 f 26.000; KW.24 f 16.600; KW.25 f 26.500; KW.29 f 14.300; KW.34 f 16.000; KW.51 f 6.200; KW.87 f 9.500; KW.88 f 21.00; KW.106 f 9.000; KW.113 f 11.800; KW.117 f 22.400; KW.121 f 15.600; KW.123 f 47.000; KW.144 f 14.000; KW.145 f 23.000; KW.150 f 10.600; KW.174 f 9.500; KW.175 f 24.500; KW.185 f 8.900; KW.187 f 14.500; KW.189 f 21.900; KW.213 f 4.300; KW.214 f 10.900; KW.215 f 9.700; KW.217 f 5.100; KW.221 f 12.900; KW.226 f 8.200; KW.4 f 7.100; IJM.20 f 10.000; IJM.115 f 25.000; IJM.154 f 16.800; SCH.117 f 14.600; SCH.256 f 16.700; WR.45 f 4.600; WR.57 f 18.000; VL.7 f 5.100; VL.131 f 21.800; VL.153 9.700.

Aan de dinsdagmarkt, 22 oktober werd aangevoerd : 40 kg. tong; 2 kisten tarbot en griet; 255 kisten kabeljauw; 515 kisten koolvis; 149 kisten schelvis; 348 kisten wijting; 16 kisten schol; 17 kisten schar; 1390 kisten haring; 614 kisten makreel; 27 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg. : gr. tong 6,80; grm. tong 7,80; klm. tong 6,80; tong één 6,00; tong twee 5,40; zalm 10,40.

Per 40 kg. : haai 60-44; lever 47-45; bot 18; fint 30; steenbolk 57; baars 39; tarbot 176-136; griet 112-96; kabeljauw één 102-90; kabeljauw twee 138-98; kabeljauw drie 108-92; kabeljauw vier 108-92; kabeljauw vijf 98-34; koolvis twee 68; koolvis drie 72; koolvis vier 43-31; schol twee 80-60; schol drie 62; schol vier 90-43; wijting drie 50-26; schelvis twee 80-37; schelvis drie 40-24; haring één 45-36 60; makreel één 57; makreel twee 38-20; schar 77-12; pilchards 17,40.

De besommingen waren : VL.103 f 23.000; SCH.81 50.000; KW.74 f 8.000; WR.68 3.900; BU.152 f 2.400 EB.28 f 0,80; UK.208 en UK.236 12.900; UK.17 en UK.56 4.800; UK.81 en UK.115 f 5.700; UK.23 en UK.48 f 6.900.

UIT HET BUITENLAND

Eerste tewaterlating te Boulogne van een plastieken kustvissersvaartuig

Te Boulogne kwam het eerste vissersvaartuig in plastic gegoten van de werf. Het gaat hier om een kleine eenheid van 10,60 m lang op 4 meter breed. Voor de „moule” werd vertrokken van een bestaand vissersschip. De nieuwe plastieke romp weegt 5 ton want men wenste geen risico te nemen en de wanden van het plastiekvaartuig zijn 4 cm dik.

Voor dit prototype bestaat er langs de kust van Noord-Frankrijk grote belangstelling in de kleine visserij. De meeste vissers wensen echter eerst de resultaten van het in bedrijf nemen van het nieuwe vaartuig af te wachten vooraleer zich aan de nieuwe konstruktie te riskeren.

Grote aanvoer van Hollandse tongen op de markt van Parijs

In de laatste weken van september kende de visprijzen op de markten van de Franse hoofdstad een zekere opleving, voor de meeste soorten. De tongen bleven echter een relatief matige prijs houden als gevolg van de grote Hollandse invoer. Het is ongeveer hetzelfde verschijnsel op de Oostendse en Zeebrugse markt waar de tongen vanaf de blokkers en naar de kleine toe, één voor het tijdperk van het jaar relatief lage prijs kennen. Ook de Hollandse aanvoer van kleine tongen ligt hier aan de oorsprong. Dit bewijst nogmaals dat de markt niet meer lokaal noch zelf nationaal maar internationaal is en de prijzen nog al dikwijls in het buitenland bepaald worden.

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

Week van 14 tot en met 19 oktober 1974

Zoals al enkele weken verwacht werd, kwam er binnen enkele dagen een einde aan de aanwezigheid van de vis dicht onder de kust.

Een normaal verschijnsel voor de tijd van het jaar, maar wel een vrij grote handicap voor de kleinere kotters, die als regel deze visgronden intensief exploreren.

De visserij op kabeljauw, hoewel al verschillende kleinere kotters hierop hebben overgeschakeld in de afgelopen week, heeft nog niet die vangsten gebracht, die voor de tijd van het jaar mochten worden verwacht.

Dit had tot gevolg dat, hoewel er alle dagen nog wel enige aanvoer was, het in de voorweek tamelijk stil was in de vishal, met de grote aanvoerdrukke op vrijdag en zaterdag.

Met over het algemeen goede vangsten van de grote kotters, zowel voor de kotters die overwegend op tong hadden gevist, als voor de kotters die deze week voor de schoj kozen, werden er redelijke besommingen gemaakt.

Met over het algemeen redelijk goede scholprijzen, en ondanks de vrij grote tongaanvoer de bekende tongprijzen, die zelfs een tendens vertoonden om iets aan te trekken.

De hoogse besommer maakte voor 16.105 kg vis, waarvan slechts 492 kg. tong met een gemiddelde prijs van f 6,83 per kg, en 12.520 kg. schol, een besomming van ruim f 35.200,—.

De hoogste tongvanger voerde al op vrijdag 3.400 kg tong aan, gem. pr. f 6,34, en nog 2200 kg andere vis, voor een besomming van ruim f 26.900,—.

Al met al was het mede door de weersomstandigheden een vrijwel normale visweek, met een «normale» omzet van bijna f 1.200.000,—

Door 106 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

95.821 kg	TONG	f 602.106,08	van f	821 f	486
20.810 kg	TARBOT	f 100.798,00	van f	892 f	208
5.157 kg	GRIET	f 9.907,58	van f	341 f	124
211.675 kg	SCHOL	f 324.621,96	van f	219 f	101
11.465 kg	SCHAR	f 8.620,04	van f	160 f	055
34.650 kg	WIJTING	f 26.841,93	van f	112 f	050
53.103 kg	KABELJAUW	f 92.945,63	van f	416 f	106
13.205 kg	MAKREEL	f 6.491,60	van f	090 f	012
4.600 kg	HORSMAKREEL	f 219,50	van f	014 f	005
2.900 kg	BOT	f 1.267,69	van f	049 f	015
2.175 kg	TONGSCHAR	f 4.900,04	van f	256 f	082
2.090 kg	STEENBOLK	f 1.038,52	van f	068 f	037
1.830 kg	SCHIELVIS	f 2.464,52	van f	222 f	113
1.645 kg	HAAI	f 1.814,38	van f	122 f	026
4.835 kg	DIVERSEN	f 9.694,92	van f		f
466,161		1.193.732,59			

NIEUWE ZEEKAARTEN DER VLAAMSE BANKEN

De nieuwe zeekaarten der Vlaamse Banken zijn verschenen.

Ze zijn vanaf heden verkrijgbaar tegen compacte betaling ter drukkerij van

HET VISSERIJBLAD

H. Baelskaai 30, Oostende

NOORDZEE BOEKHANDEL
Vindictivelaan 22, Oostende

BURELEN HAND IN HAND
Zeebrugge

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		ZUIDWESTER (lange kap)	165 pt.	190 fr.
	440 pt.	485 fr.	OLIE-HEMD zonder kap	570 pt.	640 fr.
	maat 58		met kap	670 pt.	760 fr.
	510 pt.	555 fr.	OLIESCHORT	290 pt.	325 fr.
BROEK blauw goed	220 pt.	245 fr.	OLIEBROEK met bretels	365 pt.	420 fr.
VEST blauw goed - maat 48 tot	56		GUTTERS	50 pt.	60 fr.
	235 pt.	260 fr.	AIRCOAT BROEKEN		
	maat 58		broeken met bretel		
	250 pt.	275 fr.	maat 42 - 56	565 fr.	615 fr.
BROEK met borststuk - maat 48 tot 56	275 pt.	305 fr.	58 - 60	620 pt.	675 fr.
	315 pt.	350 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

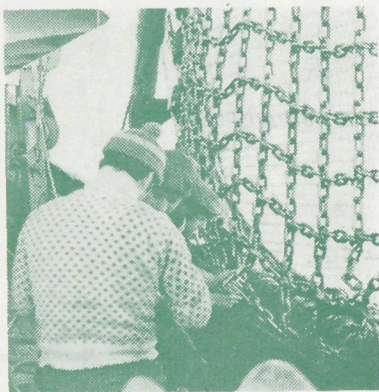
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

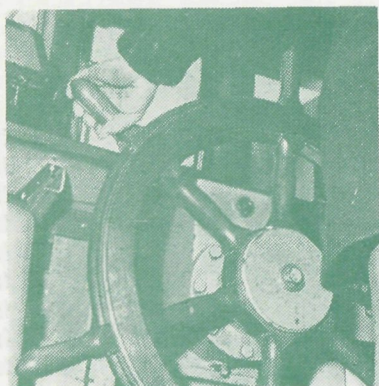
oostende

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.