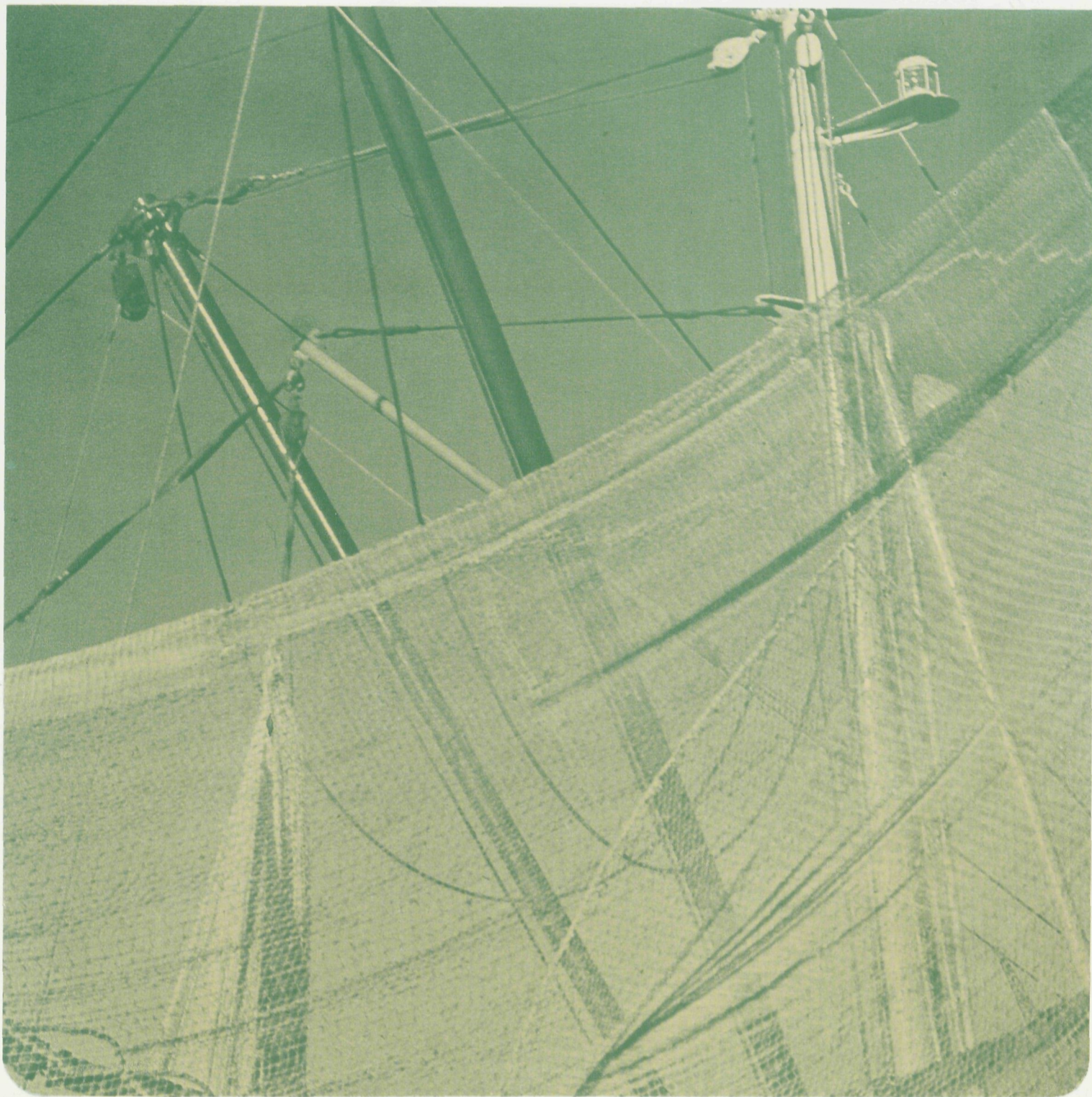


het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

VRIJDAG 8 NOVEMBER 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 44 — 41e JAAR





NU HET

WINTER

WORDT

VERSCHAF U

EEN PRACHTIGE

EN WARME

ZEER GOEDKOPE ECHTE

**ENGELSE
DUFFLECOAT**

VAN 900 TOT 1800 F.

B.T.W. niet inbegrepen

BIJ DE VISSERSCOOPERATIEVEN

S. C. A. P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

TEL. 059/729.51 - 709.31 - 32

HAND IN HAND

REDERSKAAI ZEEBRUGGE

TEL. 050/541.17

het visserijblad

Vrijdag 8 november 1974 — Nr. 44

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

Op een ogenblik dat de economie van ons land, waaronder vooral de visserij en landbouwsector zwaar getroffen worden door de hoge brandstoffenprijzen en de beperkingen in EEG-verband of de steeds geringer wordende vangsten, heeft de minister van Economische Zaken de visserij maandag de genadeslag toegebracht en alle rendeerbare visserij volledig lamgelegd, waardoor de honderden miljoenen schulden voor de bouw van schepen, inbouw van motoren, modernisering van de vloot, enz., het risico lopen naar een volledig faillissement te leiden. De hogere overheid schijnt alleen bewust en bekommerd voor stakingen, voor syndikale eisen en geeft zich geen rekenschap van het hard labeur welke de vissers elke dag voor de boeg hebben.

In het visserijbedrijf is het niet mogelijk de productie te verhogen en de prijzen te stellen. De visserij hangt af van vraag en aanbod en als men dan eens een goede reis maakt, dan spreekt men van miljoeners, alsof een vissersvaartuig dat na een reis van 15 à 18 dagen één miljoen opbrengt, rendeerbaar mag genoemd worden. Daarover uitweiden zou ons boekdelen vergen. Op 31 mei 1973 betaalde de reder nog 1,22 fr voor de mazout. De officiële prijs was 1,92 fr, waarop de coöperatieve een gemiddelde ristourne van 0,70 fr terug gaf. In enkele maanden tijd is die prijs gestegen tot wat ze nu tot 31 oktober was, 3,56 fr, waarop sedert 1 april de regering een ristourne of liever toelage verleende van 0,50 fr per liter, wetende dat nu reeds de uitbating aan die prijzen catastrophale gevolgen heeft.

Voor een vaartuig dat op IJsland 50 à 70 duizend liter per reis nodig heeft, betekent het prijsverschil tussen 31 mei 1973 en 31 oktober nu reeds alle ristournes afgetrokken zijn, 1,84 fr per liter of 70 duizend liter per reis, een 130 duizend frank van brandstof alleen zonder te spreken van het vistuig, dat insgelijks in een jaar tijd van 40 à 80 pct is gestegen.

EEN NIEUWE ONVERANTWOORDE VERHOOGING

Maandag kwam plots een nieuw bericht : PRIJSVERHOOGING van 0,30 fr per liter.

Men had ons maanden gepredikt dat er geen prijsverhoging zou zijn. Men zou de petroleumfederatie een prijsverhoging van 0,30 fr per liter toestaan maar de BTW van 14 pct op 6 pct terugbrengen.

Niemand dacht er aan en meldde ten andere dat de visserij en tuinbouwers niet onderhevig waren aan de BTW, zodat dit voor deze sectoren niet speelde en de petroleumfederatie hier 0,30 fr verhoging toepaste ALDUS ALS ENIGE SLACHTOFFERS VAN DE AKKOORDEN : VISSERIJ EN LANDBOUW MAKEND.

ONVERWACHTE PRIJSSTIJGING VAN MAZOUT

Zware en onherstelbare klap voor de visserij

KRACHTDADIG PROTEST

KRACHTDADIG PROTEST

Onmiddellijk werden door onthet Verbond der Kustvissersreders telegrammen gestuurd naar de Eerste Minister en naar de Ministers van Landbouw, Economische Zaken en Financien. En wel als volgt :

Nieuwe brandstoffenregeling ramp voor de Belgische Zeevisserij — Nieuwe verhoging van 0,30 fr per liter brengt kostprijs op 3,86 fr — In mei 1973 was deze 1,22 fr — Visserij alleen daardoor zwaar getroffen — Prijsverschil met Hollandse visserij na ristourne 3,36 fr tegen 2,69 fr. — Vragen dringend begrip voor hachelijke toestand der klei-

ne vissers en dringen aan op spoedig onderhoud.

P. VANDENBERGHE
Voorzitter Verbond
Kustvissersreders

ANDERE TUSSENKOMSTEN

Bij het ter perse gaan vernemen we ook dat telegrammen door Hand in Hand Zeebrugge en door de Rederscentrale gestuurd werden. Ook de pers ontving een nota en woensdag werd de pers door de Unie uitgenodigd.

DRIES CLAEYS IN DE WEER

Na zich grondig over de toestand ingelicht te hebben, is volks-

vertegenwoordiger Dries Claeys bij de Eerste Minister en de andere betrokken ministers gaan aankloppen om te wijzen op de hachelijke toestand en begrip te vragen voor de enorme vergissingen welke men kwam te begaan.

Hopen we dat de Eerste Minister die best de visserij kent, de zaak ter harte zal nemen en ook de Ministers van Landbouw, Economie en Financien.

Hebben we een week geduld om de zaak, die niet zo gemakkelijk op te lossen is, te zien regelen.

Ondertussen blijft eensgezindheid noodzakelijk en moet de hogere overheid bewust worden van de grove economische vergissing welke hier werd begaan en welke tussen onze eBnelux - partner een discriminatie zonder voorgaande stelt.

P. VANDENBERGHE



Mede door de betere weersomstandigheden konden onze haringvangers sedert enkele tijd weer de grote vlakke optrekken. Vandaar dat we in de jongste verkoopdagen dan toch weer haring aan de veiling kregen. Er werden met name 85.000 kg gelost ; bitter weinig in feite als men vaststelt dat dit werd gelost door zeven spannen. En de bijvangsten, voornamelijk bestaande uit makreel bleken evenmin bij machte een renderende omzet te waarborgen. De conserveindustrie bleek niet eens bereid de ophoudprijs te betalen. Spijtig voor de reder die het al biezonder moeilijk heeft om uit de kosten te geraken.

Nog steeds de gerechtvaardigde herrie rond het jacht Atalante

Onze lezers zullen zich nog herinneren dat we in ons blad van 7 december, 14 december en 21 december 1973 het hadden over het jacht «Atalante» welke in de haven van Nieuwpoort ligt en over het feit dat de eigenaar het trachtte te verkopen aan het ministerie van landsverdediging voor het mooi sommetje van dertig miljoen frank en dat na onze openbaarmaking van de zaak en het nuchter bekijk van een officier van de Zeemacht, dit mislukte en achteraf diezelfde eigenaar het dan aan Bloso trachtte te verlaten voor zowat 20 miljoen frank.

Dat gaf aanleiding tot verschillende vragen van volksvertegenwoordigers of senatoren.

Maar dat is niet alles. Voor diezelfde meneer werden er in de jachthaven van Nieuwpoort door de Staat nog andere nutteloze uitgaven gedaan, welke onlangs nog aanleiding gaven tot een, spijtig genoeg, laattijdige vraag van senator Coppieters, waarop de huidige minister antwoordde.

Wij laten hierna de vraag en het antwoord van de minister volgen, alsook onze bemerkingen dienaangaande.

DE VRAAG VAN SENATOR COPPIETERS

Bouwen en verpachten van ligplaats voor privéjacht in de rijkshaven te Nieuwpoort.

In de rijkshaven te Nieuwpoort werd rond 1968-1969 een kunstwerk gebouwd, bestaande uit drie verschillende driepikkels, ingeheld en voorzien van roestvrijstalen drijvers, op maat gemaakt voor het jacht ATALANTE, dat aldaar gemeerd ligt. Dit is een privéjacht en maakt er exclusief gebruik van.

Mogen wij de h. Minister verzoeken ons via het Bulletin van Vragen en Antwoorden ons mee te delen :

1. op wiens verzoek deze privé ligplaats gebouwd werd;
2. welke dienst het plan en bestek opmaakte en volgens welke normen (o.a. afmetingen) men het kunstwerk ontwierp;
3. welke vorm van aanbesteding werd aangenomen en wie de inschrijvers waren;
4. welke de totale kosten waren voor het uitbaggeren en het bouwen van deze ligplaats en meerpalen;
5. welke dienst deze sommen betaalde en in welk boekjaar deze werden betaald;

Betreffende het gebruik van voornoemde ligplaats zouden wij graag vernemen :

1. hoe de verpachting jaar per jaar gebeurde;
2. welke bedragen werden ervoor betaald in het jaar 1968, 69, 70, 71, 72, 73 en in 1974 en aan welke dienst werden deze overgemaakt;
3. op welke basis deze verhuurprijs betaald wordt;
4. of de BTW voldaan was in 1973 en 1974;
5. in welke omstandigheden ook andere vaartuigen van deze plaats in de rijkshaven gebruik kunnen maken ?

ANTWOORD

Als antwoord op de verschillende vragen van het geachte Lid,

wens ik eerst en vooral te verduidelijken dat het departement van Openbare Werken alle infrastructuurwerken uitvoert in de jachthavens langs de Belgische kust.

Tot de bouw van de huidige ligplaats van de «Atalante» werd besloten in 1963 bij de studie van de wederinrichting der voormalige vlootkom te Nieuwpoort als jachthaven. Op vraag van de plaatselijke jachtclub werd o.m. een ligplaats voorzien voor jachten als de «Atalante» met bijzondere afmetingen en grote manoeuvreerruimte. Terloops dient worden aangestipt dat de eigenaar reeds in 1952 door een ministeriële toezegging te Nieuwpoort voor zijn toenmalig vaartuig «Westhinder II» een voorbehouden ligplaats had bekomen en deze ligplaats zelf had uitgerust door middel van een vastankering op dode gewichten.

Het bestek en het plan werden opgemaakt door de Dienst der Kust te Oostende en behelsden het bouwen van twee dukdalven, met een tussenafstand van 32 m. In 1973 werd, wegens het verlenen van de «Atalante» met ongeveer 2,5 meter, een derde dukdalf gebouwd.

Hierbij mag niet uit het oog verloren worden dat het bedoeld privévaartuig ook staatsopdrachten uitvoert, onder meer ten behoeve van de Oceanografische Dienst van het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen de N.A.V.O. en de S.M.I.S.O. (meteorologische waarnemingen) en daartoe door de Regie der Luchtwegen speciaal werd uitgerust. Het bevat een delicate en kostbare apparatuur.

Alle werken tot het bouwen van de bedoelde ligplaats werden betaald op de begroting van Openbare Werken met de kredieten bestemd voor de verbetering van de zeehavens en de kust. De aanneemer werd aangewezen via de procedure van de openbare aanbesteding.

De totale kostprijs voor deze werken, die werden gespreid over de jaren 1963, 1969 en 1970 bedroeg 612.950 fr. Speciaal baggerwerk was hierbij niet vereist.

De vermelde kostprijs is vrij laag in vergelijking met de prijs van een «classieke» aanlegplaats met vlotsteigers. Voor een schip zoals de «Atalante» zou dergelijke aanlegplaats, volgens de eenheidsprijzen van 1959, ongeveer 770 duizend frank gekost hebben.

Wat het gebruik van de bedoelde ligplaats betreft, moet worden opgemerkt dat in de jachthavens voorts nog geen meerplaatsen verpacht worden, zodat geen enkele club of privé-eigenaar aan de Staat een huurprijs verschuldigd is.

De toestand is meestal zo dat de aanlegplaatsen door de betrokkenen zelf worden gereserveerd.

Tenslotte wil ik er nog op wijzen dat van de voormelde ligplaats alle andere grote jachten gebruik mogen maken, wanneer de «Atalante» op de vaart is.

ENKELE BEMERKINGEN

De minister tracht senator Coppieters met zijn antwoord om de

tuin te leiden of af te wijken van de werkelijkheid.

Die driepikkel, in tegenstelling met veel andere, welke als meerpalen moeten dienen, werd daar niet gebouwd op verzoek van de plaatselijke jachtclub, maar wel als vriendendienst op verzoek van de eigenaar en op een plaats voor hem alleen voorbehouden.

Toen deden immers professors van het Kon. Inst. voor Natuurwetenschappen, waaronder de heer Capart en nog andere ambtenaren, daar studiereisjes (?) mee naar verschillende voor dergelijke aangelegenheden, zeer interessante (?) oorden...

Daarvoor werden zeer kostelijke apparaten op kosten van de staat aan boord gedaan, want anders kon men die mooie zomerse reisjes op kosten van dit instituut zeggend niet doen.

En zou de minister ons kunnen zeggen, waarheen men reisde, welke de verslagen waren en de nuttige bevindingen ?

Voor welke bedragen kwam het Kon. Inst. voor Natuurwetenschappen daarin tussen, hoe dikwijls en heeft men de boekhouding daarover niet onderzocht ?

WIE beval de diensten van de kust die twee en achteraf de derde dukdalf te maken voor dat ene jacht ?

Welke waren de oorden waarheen die opdrachten toen leidden voor de Staat ?

En hoeveel waren er ?

Dit zou zeer interessant zijn om te onderzoeken en te weten !

Dat er geen speciaal baggerwerk daarvoor vereist werd, is ook onwaar. Want ter gelegenheid van het baggeren, moest daar — opdat dit jacht op die plaats zou kunnen aanleggen — speciaal MEER gebaggerd worden.

De mensen van de jachtclub en de burgemeester van Nieuwpoort zouden daar meer details kunnen over geven.

En er is meer. Voor dat ene jacht volstonden eerst twee dukdalven en toen het in 1973 verlengd werd OM PLEZIER te doen aan EEN eigenaar, dus deze van de «Atalante», een derde dukdalf bijgebouwd, waar HIJ ALLEEN MAG AANLEGGEN EN NIEMAND ANDERS.

Dat thans tengevolge van de vele klachten, naar dit jacht daar de plaats ontnemt aan veel andere, andere jachten daar zullen mogen liggen, wanneer de «Atalante» IN DE VAART IS, is een zeer naïef antwoord van de minister en bewijst dat, zo het niet weg is van Nieuwpoort, dit jacht ALLEEN daar mag liggen.

Sedert wanneer mag iemand die geen huurgeld betaalt ALLEEN het beschikkingsrecht hebben over een plaats waarop elkeen recht heeft, vermits die driepikkel in roestvrij staal gebouwd, daar (de andere niet) voor het algemeen nut van alle jachten toch zou moeten gebouwd zijn en niet voor één persoon ?...

Dit zijn zoveel vragen welke we de huidige minister moeten stellen in afwachting dat andere jachtmen en autoriteiten er nog andere zouden kunnen stellen.

P. VANDENBERGHE.

VISHANDELAARS MOGEN IN DE VISMIJN OP 11 NOVEMBER INGEVOERDE VIS VERKOPEN MAAR DE REDERS... NIET !

Door het stadsbestuur wordt steeds maar geklaagd dat de vissershaven achteruit gaat. Deze week was er een vergadering waarin natuurlijk de syndikaten eisten dat, zo er maandag verkocht wordt, de uurlonen zouden verdubbeld worden omdat zes maanden vooraf niet overeengekomen was op die dag te werken en deze te vervangen door een ander.

Maar wat de schepen syndikalist niet doet is de firma Madelein die honderdduizend kg. vis in de vismijn die dag invoert en verkoopt aan al wie er nodig heeft, te verbieden in de vismijn in te voeren en alle pakhuizen verplicht te sluiten.

Het gevolg daarvan is dat een volle vismijn die dinsdag de prijzen van meer dan 30 f.h. zal doen zakken om genoeg te doen aan het syndikaat zonder dat de knechten er profijt bij hebben en aan de vishandelaar invoerder Madelein die voor zijn ingevoerde vis geen vismijnrechten moet betalen en zelfs niet verplicht is vis openbaar in de vismijn te verkopen zoals de reders.

Reders van de Rederscentrale en de Unie, gij hebt allemaal een grote mond, maar als het er op aankomt, zijt gij lamme goedzakken.

Zijt gij dan verwonderd dat de vissershaven van Oostende naar de vaantjes gaat ?

't Is niet aan de pers dat gij uw leed moet vertellen.

Gij zelf moet handelen en ook op straat komen zoals de boeren. Alleen dan zal men voor U iets doen.

IN WERKHUIZEN S.C.A.P.

De werkhuizen SCAP hebben dinsdag afscheid genomen van een der beste vrouwelijke bedienden en medewerksters welke men nog in maatschappijen vindt, nl. Mw. Legein-Cappelaere. Ze was er na uitscheiding van het bedrijf Legein, waar ze jarenlang met haar man voor het vervoer van al wat kranen vermochten te verwerken, bedrijvig en was door gans de visserij en door veel andere bedrijven gekend als een zeer bedrijvige dame.

Thans heeft ze na vier jaar hulp en medewerking aan SCAP geboden, de rust genomen die een knap werkzaam mens verdient.

De directie, de bedienden en de werklieden brachten haar dinsdagavond hulde in de vorm van bloemen en nog bloemen.

Langs deze weg kunnen we zeggen dat alle reders die op haar beroep deden, steeds in haar een prima kracht hebben gevonden, steeds bereid om elkeen te helpen, terecht te wijzen waar ze zich vergisten en te helpen leiden waar het bedrijf diende geleid te worden.

Mevrouw Legein-Cappelaere is op rust gegaan. We zijn overtuigd dat SCAP haar zal missen en zij SCAP, waar ze steeds met hart en ziel aan verbonden was.

ONZE VISSERIJ IN EEN UITZICHTLOZE POSITIE

900 MILJOEN STAATSTOELAGE VOOR DUITSE VISSERIJ

Woensdagnamiddag hield de redersvereniging „de Unie” die een afgescheurde groep is van de reders-centrale een perskonferentie op het yacht van voorzitter en redeur Van Lul in de Oostendse haven.

Uiteraard met als hoofddoel de huidige situatie in onze visserijsector toe te lichten, gesteld in het kader van de vele problemen die deze typisch Vlaamse industrie teisteren. Want dat is wel de juiste omschrijving; in zoverre zelfs dat de woordvoerders van de Unie der Reders, met name de hh. Van Lul en Decroton durven gewagen van stakingen en havenblokkades in een zeer nabije toekomst.

Problemen zijn er overigens genoeg. In de eerste plaats: de huidige marktstructuur en de prijzenpolitiek. In voornoemd organisme waagt men inderdaad te spreken van een wanverhouding tussen de marktprijs en de verbruikersprijs. Voorbeelden werden aangehaald waar dit verschil oploopt tot 300 t.h. Van daar dat er sprake is om onder de leden van de Unie een vishandelscoöperatieve op te richten met als eerste doel het nivelleren van deze winstmarge, door middel van voorafname van bepaalde kwantiteiten die verwerkt in diepvriezen zouden gestockeerd worden.

Grootste probleem blijft vanzelfsprekend het voortdurend stijgen van de uitbatingkosten waardoor de reders in een nu wel uitzichtloze situatie komen te staan. De brandstof neemt bij de vaste kosten natuurlijk de eerste plaats in gezien deze ophiep van 6 t.h. tot 18 t.h. en daar kan de halve fr. staatsubsidie bitter weinig aan verhelpen.

Ook werd aandacht besteed aan de overbevissing en de vangstkquota. De doorn in het oog van de reders is bij dit alles het feit, dat het vangen van volwassen vis, bestemd voor menselijk verbruik aan banden wordt gelegd, terwijl in het buitenland op grote schaal aan industriële pufvisserij wordt gedaan. Daar kan men zich in betrokken middelen niet mee akkoord verklaren.

Vierde en laatste probleem dat op bedoelde perskonferentie werd toegelicht was een vraagstuk specifiek voor de garnaal- en kustvisserij, met name de zandwinning op zee en de kerncentrales, die beiden een ernstige bedreiging vormen voor de kustvisserij.

Omtrent dit alles heeft ons blad reeds dikwijls uitgeweid en de problemen aan de aandacht van de Hogere Overheid kenbaar gemaakt. Een perskonferentie zoals deze, is nuttig en geeft meer inzicht op de werkelijke problemen van de visserij.

Wat echter om te beginnen veel nuttiger ware, is het feit dat al de verschillende acties om de Overheid voor het bedrijf te winnen, ware een eensgezinde werking en dus de eenheid, welke niettegenstaande alles sedert twee jaar nog niet hersteld is met al de nadelige gevolgen vandien voor ALLE reders van klein tot groot.

P.V.



Voor onze vissers blijft de toekomst een groot vraagteken. Zullen de vele problemen die de Zeevisserij thans teisteren schepen aan de kaai houden en hun beroep in gevaar brengen? De kans is groot!

Op de begroting van de West-duitse Bondsregering is voor 1975 een bedrag van 58,9 miljoen DM voor de visserij uitgetrokken. Met inbegrip van de wegens de verhoogde energiekosten dit jaar eenmalig toegekende subsidie van 15 miljoen DM werd dit jaar door de Bondsregering een bedrag van 70,8 miljoen DM voor de visserij ter beschikking gesteld. Laat men de eenmalige subsidie buiten beschouwing, dan is het voor 1975 uitgetrokken bedrag voor de visserij ruim 3 miljoen DM hoger dan in 1974. Deze verhoging komt verschillende posten ten goede.

Zo zullen de kotterskredieten vergeleken met dit jaar met een half miljoen DM worden verhoogd tot 4,5 miljoen DM. Deze verhoging wordt volgens de begrotings-toelichting toegepast in verband met de toenemende betekenis van de kottersvisserij voor de Duitse markt van verse vis, de sterke veroudering van de kottersvloot en de verscherpte concurrentie als gevolg van de toetreding van drie belangrijke visserijlanden tot de EEG.

Boven deze 4,5 miljoen mogen komen jaar in het kader van de krediettoezeggingen verplichtingen tot 1 miljoen DM worden aangegeven, die in 1976 betaalbaar worden.

Ook de structuur- en consolideringssubsidie is met 500.000 DM verhoogd, zodat hiervoor in 1975 een bedrag van 5,5 miljoen DM beschikbaar zijn. Boven dit bedrag mogen in 1975 verplichtingen worden aangegaan tot een bedrag van 5 miljoen DM, die in 1976 en 1977 betaalbaar worden.

Voor nieuwbouwkredieten voor de grote zeevisserij en de haringvisserij is evenals op de begroting van dit jaar in 1975 14 miljoen DM uitgetrokken. Volgens de toelichting zullen de kredieten voor het programma van 15 tot 17 nieuw te bouwen schepen evenals dit jaar maximaal 4,5 miljoen DM per vaartuig bedragen.

Voor het onderhoud en de activiteiten van drie visserijpatrouilleschepen, twee onderzoeksvaartuigen en een onderzoekkotters, drie gecharterde trawlers, die in de IJslandse wateren als visserijpatrouilleschepen worden gebruikt, alsmede twee gecharterde trawlers, die naar nieuwe vanggebieden zoeken, is in totaal 29 miljoen DM uitgetrokken.

Tenslotte is er nog een bedrag van 5,8 DM voor rentesubsidie uitgetrokken, die bij kredieten voor aankoop, nieuwbouw en ombouw van visserijvaartuigen of modernisering en rationalisering van de visserijvloot wordt verleend. Van dit bedrag is ongeveer 5,4 miljoen DM bestemd als dekking van vroeger aangegane verplichtingen en 425.000 DM voor nieuwe renteverlagende subsidies in het komende jaar. Met dit bedrag kunnen in 1975 renteverlagende subsidies worden verleend, die in het eerste jaar van de looptijd van de kredieten met verlaagde rente 1,7 miljoen DM, kunnen bedragen. Met een verlaging van 3 pct voor de grote zeevisserij en 4 procent voor de kottersvisserij bedraagt het kredietvolume waarvoor rentesubsidies kunnen worden gegeven 55 miljoen DM.

De voorziene quotaregeling voor schelvis, kabeljauw en wijting

Negatief advies in bedrijfsraad

Zoals vorige week aangekondigd heeft de Bedrijfsraad een voorstel van de Noord-Oost Atlantische Visserijconventie behandeld, om ook de vangst op kabeljauw, schelvis en wijting uit de Noordzee te beperken.

Vooraf werd deze aanleggenheid door de Beheerraad van de Rederscentrale V.Z.W.O. besproken, ter gelegenheid waarvan de heer Michiels van het Ministerie van Landbouw zo bereidwillig werd gevonden de leden van de beheerraad toelichting te verschaffen omtrent de problematiek.

De Beheerraad zelf van de Rederscentrale heeft na grondige overweging uiteindelijk beslist een negatief advies uit te brengen in de Bedrijfsraad. Dit negatief advies slaat op het principe zelf van de voorgenomen quoteringen voor kabeljauw, schelvis en wijting uit de Noordzee, dus niet op de vooropgestelde quota die aan ons land zou worden toegekend. Aan de basis van deze beslissing liggen volgende overwegingen.

De voorgenomen quoteringen mogen niet afzonderlijk worden bekeken. Er is inderdaad reeds een regeling voor haring. Men mag zich verwachten aan de quotering voor tong en schol en thans is er het voorstel voor de drie andere genoemde vissoorten.

De Beheerraad van de Rederscentrale V.Z.W.O. is wel akkoord dat tegen de afname van de visstand moet worden opgetreden en dat maatregelen zich opdringen, maar vindt het middel dat thans wordt opgedrongen, nl. de quotaregelingen, niet bijzonder gelukkig.

Er zijn inderdaad andere mogelijkheden, zoals o.m. het afsluiten van de broedplaatsen of paaiplaatsen, een mogelijkheid die door onze functionarissen is verdedigd maar die niet het verdiende succes heeft gehaald. Bovendien is de Raad van oordeel dat een quotaregeling niet gelijktijdig voor de voornaamste vissoorten moet worden opgedrongen. De Raad opteert veeleer voor een geleidelijke toepassing, bv. eerst af te wachten wat de quotaregeling voor haring, tong en schol oplevert, veeleer dan meteen de strop rond de hals toe te halen van de reders door gelijktijdig de vangst te beperken voor alle belangrijke vissoorten. Dit is des te meer waar, gezien toegegeven werd dat het probleem voor de tong en schol, vnl. voor tong dan, dringerder is dan dit voor kabeljauw, schelvis of wijting.

Tenslotte dient rekening gehouden met de economische recessie waarin wij ons thans bevinden. Immers, zou normaal mogen worden verwacht, dat bij een verminderd aanbod de prijzen zouden stijgen. In een recessieperiode is dit echter niet het geval en zelfs nu reeds stellen wij vast dat de visprijzen dalen, waartegenover dan de steeds stijgende kosten staan.

Wat met de gevolgen?

Tenslotte nog een woordje over de voorgestelde quota zelf. Alhoewel de Raad zich over deze quota niet heeft uitgesproken, kunnen wij toch enkele bedenkingen maken. Van sommige zijden wordt beweerd dat deze quota „redelijk” zijn, althans wanneer men ze vergelijkt met de vangsten van 1973. Op zichzelf gezien en op het eerste zicht lijkt het inderdaad zo. Maar dit is om te beginnen al niet het geval wanneer men de gemiddelde vangsten over de laatste 10 jaar bekijkt en het is precies op deze gemiddelde vangsten, dat de quota zijn gebaseerd. Bovendien, zoals reeds in de inleiding gezegd, kunnen de quota niet afzonderlijk per vissoort worden behandeld. Wanneer immers de vangstbeperkingen op tong en schol worden doorgevoerd, zal noodgedwongen op groter schaal worden gevestigd op kabeljauw, schelvis en wijting, waardoor de gebeurlijk toegekende quota voor deze soorten ver van voldoende zullen worden. Dezelfde redenering kan worden gehouden wanneer tegen de verwachtingen van de wetenschapsmensen in, de visstand niet zo'n onrustwekkende achteruitgang vertoont, zodat deze groter vangstmogelijkheid automatisch door vangstbeperkingen zal worden belemmerd.

Het besluit terzake is dan ook, dat wij in wezen de wetenschapsmensen moeten danken voor de bezorgdheid die ze aan de dag leggen voor de verdere leefbaarheid van de visserij, maar het komt ons toch voor, dat ze de zaak te eenzijdig bekijken en niet in het minst rekening houden met de exploitatiemogelijkheden op het huidige ogenblik en met de overbrugingsmogelijkheden die de reders moeten toelaten hun bedrijf verder te zetten. Dit is natuurlijk hun zaak niet maar daar moet door elkaar mede rekening worden gehouden. Men vraagt van de reders een investering op lange termijn. In de huidige omstandigheden is het onmogelijk. Over-

heidstussenkomst dringt zich op, en derhalve stelt zich de vraag in welke mate dit zal gebeuren.

Om deze reden trouwens werd niet alleen een onderhoud aangevraagd met de betrokken Minister, maar werd bovendien aangedrongen opdat de Nationale Commissie Visserijbeleid, die onder het Voorzitterschap staat van de heer Vanden Moortel, Secretaris-Generaal van Landbouw en waarin tevens syndikaten en parlementariërs zetelen, alsmede functionarissen van de betrokken visserijdepartementen, bijeen te roepen om er de vele gevolgen van de voorziene vangstbeperkingen te behandelen en er meteen ook de ganse problematiek van ons bedrijf te bestuderen en naar oplossingen te zoeken.

Wij willen deze bijdrage beëindigen met een zekere bezorgdheid uit de weg te ruimen, nl. deze waarbij gevreesd wordt dat ingeval van quotaregeling vreemde naties, zoals Rusland, Polen, e.a. onbegrensd de beschermde vissoorten zullen bewerken.

Volgens de verklaringen van onze nationale functionarissen werd hier natuurlijk mede rekening gehouden, enerzijds doordat in de quota die aan deze landen zullen worden toegekend rekening gehouden werd met de industriële visserij (vismeel) en anderzijds doordat ook deze landen de regels van het spel zullen moeten spelen, gezien ze tevens lid zijn van de Noord-Oost Atlantische Visserijconventie.

Fonds voor scheepsjongens krijgt wettelijk karakter !

Het wetsontwerp door Volksvertegenwoordiger Dries Claeys ingediend tot wijziging van de wet van 23 september 1931 betreffende de aanwerving van personeel ter zeevisserij, werd in de Kamer op 30 oktober jl. goedgekeurd.

Reeds eerder had de Senaat het wetsontwerp aanvaard.

Wij moeten zeker niet meer uitwijken over het doel en het nut van het Fonds voor Scheepsjongens. Eenieder is van het succes ervan inmiddels overtuigd. Dit Fonds wordt gefinancierd door een redersbijdrage voor de ene helft en voor de andere helft door toelagen van het Ministerie van Landbouw en de Provincie West-Vlaanderen.

Het is evenwel zo dat tot op heden daaraan geen wettelijk karakter werd gegeven, zodat het mogelijk was dat een reder kon weigeren om zijn bijdrage aan het Fonds te betalen, zonder dat daartegenover kon worden opgetreden, tenzij dan natuurlijk de uitsluiting van de voordelen van het Fonds voor betrokken reder, nl. het feit dat hij geen scheepsjongens ten laste van het Fonds kan laten aanmonteren en derhalve ook geen teruggave krijgt van de sociale lasten die volledig, zowel werknemers- als werkgeversbijdrage, voor rekening van het Fonds wordt genomen. Het wetsvoorstel nu wil deze leemte aanvullen en voortaan de verplichting aan de reders opleggen de bijdrage aan het Fonds te betalen. Dit is trouwens ook volkomen logisch want waar aan de ene zijde de overheid bereid is dit Fonds te helpen financieren, stond daartegenover de goodwill van de reders om al dan niet hun bijdrage te storten voor een belangrijke zaak van algemeen belang.

Het wetsontwerp heeft wel een lange afstand afgelegd omdat het reeds eerder door de Kamer was goedgekeurd, maar daarna gewijzigd werd in de Senaat tengevolge van een regeringsamendement.

De uiteindelijke tekst die thans is bekrachtigd werd opgesteld in overleg tussen de Departementen van Verkeerswezen en Landbouw. Deze verplichting wordt ingeschakeld in de wet van 23 september 1931 betreffende de aanwerving van personeel ter zeevisserij, meer bepaald het artikel dat handelt over de aanwerving van scheepsjongens.

(Vervolg berichten en informaties van de Rederscentrale op blz. 5)

BERICHTEN EN INFORMATIES VAN DE REDERSCENTRALE

(vervolg van blz. 4)

Opnieuw verhoogde mazoutprijzen

Scherp protest van de Rederscentrale

Mindere vangsten. Steeds stijgende uitbatingkosten. Lagere visprijzen en besommingen. Quotaregelingen en andere in het vooruitzicht gestelde vangstbeperkingen. Ziedaar in een notedop de toestand en de problematiek in ons bedrijf.

En alsof dit nog niet voldoende is, zijn wij nu opnieuw het slachtoffer van een verhoogde mazoutprijs, niettegenstaande officieel werd aangekondigd dat de maximumprijs voor de petroleumprodukten deze zijn die voortvloeien uit de toepassing van het programma akkoord dat in juni jl. werd afgesloten tussen de Minister van Economische Zaken en de Belgische Petroleumfederatie en bevestigd werd dat ten overstaan van deze prijs voor geen enkel produkt enige toeslag zal worden ingevoerd. Integendeel, voor sommige produkten zou een vermindering worden toegepast, terwijl in de meest ongunstige gevallen de prijs van vóór 1 november zal gehandhaafd blijven.

Eens te meer blijkt dit niet het geval te zijn voor de vissersvaartuigen, waar vanaf 4 november de prijs voor de mazout met 0,30 fr per liter is verhoogd.

Dit laatste zou het gevolg zijn van een compromis tussen de Minister van Economische Zaken, de heer Oeffe, en de Belgische Petroleumfederatie, krachtens hetwelk de produkten waarop geen BTW of accijnzen wordt berekend, mogen worden verhoogd met 0,30 fr per liter.

Hoe zit de vork in de steel? Zoals bekend had de Belgische petroleumfederatie een verhoging aangevraagd met ingang van 1 november. Uiteindelijk heeft de regering beslist de accijnzen en de B.T.W. van 14 op 6% te brengen, hetgeen aldus voor de Petroleumfederatie een verminderde last betekent, waardoor derhalve onrechtstreeks voldoening werd bekomen inzake de gevraagde verhoging. Aldus handelend kon worden bekomen dat de prijs van de petroleumprodukten minstens op hetzelfde peil gehandhaafd blijft en zelfs in sommige gevallen kan worden verlaagd. Niettemin heeft dit ook tot gevolg dat de overheid zowat een 2 miljard fr aan mindere ontvangsten van BTW en accijnzen zal boeken, hetgeen uiteindelijk ook door ons, belastingbetalers, zal worden vergoed.

Daar tegenover staan dan de sektoren die geen BTW en accijnzen betalen te weten de visserij en de tuinbouw. Welnu, om daar voldoening te krijgen kwam het compromis tot stand tussen de Minister van Economische Zaken en de Petroleumfederatie, die rechtstreeks de brandstofprijs voor vissersvaartuigen met 0,30 fr per liter mag verhogen.

Volgens bekomen inlichtingen zouden wij er nog „goedkoop” vanaf komen want de prijs zou nog in grotere mate zijn gestegen indien men het programma-akkoord van juni jl. zou hebben toegepast.....

De uiteindelijke regeling is dus een tussenoplossing. Hoe dan ook, het is een zeer magere troost en eens te meer zitten wij met de gebakken peren en wordt de MAZOUTPRIJS, DIE THANS 3,86 FR. BEDRAAGT, WERKELIJK ONDRAAGLIJK.

Krachtadig protest

De Rederscentrale heeft dan ook onmiddellijk bij de Minister van Economische Zaken geprotesteerd en een onderhoud aangevraagd en ook de pers hiervan ingelicht. Ook werd de hulp ingeroepen van de bij de visserij betrokken Departementen, nl. het Ministerie van Landbouw en dit van Verkeerswezen.

Reeds eerder had de Rederscentrale aangedrongen bij de Minister van Landbouw om de teruggave per liter aangekochte mazout voor het eerste kwartaal van 1975, die op 0,30 fr per liter was gesteld, te brengen op 0,50 fr per liter, zoals dit voor de drie laatste kwartalen van het lopend jaar het geval is.

Het is verder te hopen dat de benarde toestand waarmee wij thans worden gekonfronteerd de weg zal effenen voor de eenheid in ons bedrijf, want zij die er nog aan twifelen, zullen nu toch zeker wel beginnen beseffen dat alleen eensgezindheid en krachtadig optreden de situatie enigszins kan rechtzetten.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Het vergaan van de treiler N.147 „Suzanne” is bijna uitsluitend te wijten aan een verkeerd manoeuvre en de paniekerige houding van wachtsman Jean-Pierre Legeln, nadat het vaartuig in aanvaring was gekomen met de Panamese tanker „Perama” begin vorig jaar.

Dit is gebleken uit het onderhoor van voornoemde op de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende die dinsdag bijeenkwam, onder het voorzitterschap van dhr. Vander-cruyssen. Droevig bij dit alles is natuurlijk het verdinken van matroos Jean-Pierre Gheeraert die ingevolge de aanvaring over boord sloeg en sedertdien vermist wordt. Het was overigens laatstvernoemde die op de brug stond en later zou afgelost worden door Legeln. Toen deze op de brug kwam bemerkte hij onmiddellijk het Panamese vaartuig. Hij nam aanstonds het stuurwiel over en gaf hard bakboord zonder dit manoeuvre evenwel te vergezellen van het voorgeschreven aandachtsein. Nagenoeg gelijktijdig week de „Perama” uit naar stuurboord zodat plots een gevaarsituatie ontstond. Een aanvaring kon niet meer vermeden worden. Getuige Legeln, die achteraf door de rijkskommissaris zou betrokken

worden, gaf trouwens toe dat hij in een paniekerige toestand verkeerde. Hij had noch ans voorrang op de tanker, zodat het volstond ofwel gewoon zijn koers door te lopen ofwel een stuurboordmanoeuvr uit te voeren, waardoor de aanvaring ongetwijfeld had kunnen vermeden worden. De Raad zal deze zaak op het einde van de maand verder zetten.

Verder werden ook drie zaken gevonnis. Een eerste zaak betrof de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.30 „Westhinder” en de Nederlandse treiler VD.243 „Britannia”. De Raad kwam tot het besluit, dat het hier om een gedeelde verantwoordelijkheid gaat maar dat er niettemin geen beroepsfouten kunnen te las e gelegd worden van schipper Vlietinck René van de „Westhinder”. Ook inzake het overvaren van het vistuig van het Bri'se vissersvaartuig R.351 door de Belgische treiler O.127 „Okeanos” wordt schipper Goutsmit Henri buiten zaak gesteld. En ook inzake de aanvaring tussen de Z.510 „Zeemansblik II” en het Panamese M/S „Black Eagle” wordt schipper Pauwaert Theophil van de „Zeemansblik II” buiten zaak gesteld wegens het onbreken van beroepsfouten.

DECCA INES OPENDEUR-DAG

Voorstelling van de modernste navigatie-apparaten speciaal ontworpen voor de visserij.

WANNEER : Donderdag 21 november 1974 van 10u.30 tot 16u.30

WAAR : Café « De Korre », Wandelaarstraat 2, 8380 Zeebrugge

Inlichtingen : INES (031) 28 10 32
ESA (050) 54 47 55

(7650V)

Vandalen aan het werk in

Nieuwpoortse vissershaven

Meertrossen van zeven vaartuigen losgelegd

Gisterennacht hebben tot nog toe onbekend gebleven vandalen lelijk huis gehouden in de Nieuwpoortse vissershaven. De trossen van zeven aldaar gemeerde vissersvaartuigen werden losgelegd waardoor de N.765, de N.762, de N.761, de N.579, de N.723, de N.738 en de O.156 op drift geraakten. Twee treilers, met name de N.762 en de N.765 konden gelukkig nog terug aan de kaai gemeerd worden maar de overige eenheden dreven af en raakten vast in het slijk. Men hoopt dat ze bij de opkomende tij zullen vlot komen. Het slechtst van al is er de N.738 aan toe. Dit vaartuig dreef af tegen een dijkgloling van de havengeul en maakte op het ogenblik van ter pers gaan tamelijk zware slagzij. Met man en macht wordt gewerkt om het schip opnieuw drijvende te krijgen. Ook de tros van het mazoutscheepje van de h. Robert Lambrecht werd losgelegd. Het is overigens niet de eerste keer deze week dat dergelijke baldadigheden plaats grepen. In de nacht van zondag op maandag werden de trossen van de N.498 los gelegd. Het vaartuig dreef af in de richting van de VVW-instellingen maar berokkende gelukkig geen schade en liep ook geen schade op.

Klacht tegen onbekenden werd neergelegd ; de Rijkswacht is momenteel bezig met het onderzoek.

PRAKTISEREN

BOKKEN (1)

Dat er nogal wat gepraat wordt over een en ander vooraleer een maatregel van kracht wordt, is algemeen gekend en we keren graag nog even terug naar de vertwijfelingen over en omtrent de bokkenvisserij in de Britse wateren die de Engelse vissers zoveel kwaad bloed zet. Steeds hebben ze de Nederlandse en de Vlaamse vissersvloeden met jaloezie en nijd de Britse kusten zien naderen en reden te meer toen naar doelmatiger middelen werd gegrepen om aan vis te geraken. De bokkenvisserij zou de vangsten weer lonend maken. Met angstige verbazing zagen de Britten de bokkevisserij aankomen. En toen zijn ze aan het mopperen geslagen. Tot in het parlement was de klacht hoorbaar, en zo moet het inderdaad zijn. Niet voor niets is Engeland een grote democratie. En dan kwam, lange tijd nadien toch wel, de zucht van de minister: « na volledige raadpleging en gezien de visstand nodig bescherming moet krijgen, heb ik besloten », zei hij, « dat het voorzichtig zou zijn het gebruik van de bokken te verbieden, een zeer doelmatig vistuig, binnenin de twaalf mijlsgrens totdat de instandhouding van de visstapel zal zijn beschermd door de quota's die nog zullen mogen worden gevangen bij internationale overeenkomsten ». Reglementen, die het garnaalvisserij van het verbod zullen schrappen, zullen voor het parlement worden neergelegd. Deze beslissing zal binnen de twee jaar worden herzien in het licht van de internationale maatregelen die de vangsten zullen beperken.

Aldus verklaarde de Britse minister van Landbouw, Visserij en Voeding dat het boomnet zou verboden worden binnen de twaalfmijlsgrens rond de kusten van het Verenigd Koninkrijk. Deze maatregel volgde meteen op de wetgeving die de totale lengte van de boom of de bokken beperkte tot 8 meter of 26,4 voet. Met deze maatregel moesten meteen de Hollanders en de Vlamingen buiten de limieten blijven.

BOKKEN (2)

Nog even was de nieuwe wetgeving opgeschort door de ontbinding van het parlement en de daaropvolgende geboorte van een nieuwe. Maar dergelijke wetgevingen gaan nogal gemakkelijk door de kamers en deze reglementen zouden spoedig wet worden.

De hele kwestie van de bokkenvisserij met zware wekkers was meerdere keren het onderwerp van ons prakkezeren. De tongenvoorraad in de Noordzee en in de Morecambe bay stellen wel een vraagstuk en er wordt ernstig werk gemaakt van een studie die de quota's zal moeten bepalen. Dit schijnt wel vast te staan, want de minister zei dat de bokkenvisserij wet zal worden en te herzien binnen de twee jaar, nadat zal zijn vastgesteld, hoeveel vruchten de internationale wetgevingen terzake zullen afwerpen, voor wat de tong aangaat.

Al gaat het over bokken, toch is het duidelijk dat de hele oorzaak van de palaber de wekker is, die wel tot 6 ton kan gaan wegen, in sommige gevallen eruit ziet als een « klopper » en bestaat uit « dooreengeweven ketting ». Vele vissers geloven ook dat deze wekkers schade toebrengen aan de zeebodem, maar dit werd totnogtoe niet helemaal bewezen. Kan het inderdaad geen goed gedacht zijn de zeebodem van tijd tot tijd eens onderste boven te gaan draaien? De boeren ploegen toch hun land? Het ligt voor de hand dat wanneer de bokkenvissers aan het werk gaan, er niet veel ruimte noch vis meer overblijft voor de andere kleine vaartuigen die als brave kindertjes hun speelgoednetjes over de grond gaan trekken. Maar anderzijds is de bokkenvisserij een treffend voorbeeld van wat de voortdurende perfectie van het vistuig kan aanrichten. Nadat met de gewone kor geen vis meer wordt gevangen, gaat men over tot het doelmatige bokkevisserij en dan vangt men inderdaad ineens weer vis op een normale manier; het vangstvermogen is hersteld en men vangt weer evenveel vis als voordien. Maar dan stelt men vast, dat ook met de bokken de vangsten plots gaat verminderen en men vergroot de wekkers en ziedaar opnieuw voldoende vangsten. Maar men kan de wekkers niet eeuwig verzwaren want de motor kan het helemaal niet meer trekken. En dan rest er nog het vergroten van de motorkracht..... En zo gaat het maar door. Het vissen wordt steeds duurder. De vis kost steeds meer geld en opeens zal men voor de verrassing staan, zoals dit reeds het geval is voor zovele visgronden, dat er geen vis meer zit. En ga maar eens vissen met de grootste, de beste en de duurste vistuigen als er geen vis meer zit.....!

BOKKEN (3)

Ook vele Britse vissers zijn reeds overgeschakeld naar de boomkorvisserij en wat men ook over deze visserijtechniek mag denken, men moet met deze mensen mee. Zij ook zullen buiten de twaalfmijlslimiet moeten gaan vissen ofwel zullen ze gewoon met de planken moeten vissen. Het kan een troost zijn dat ze weten dat de krachtige motoren in staat zijn een pelagisch net te slepen of een grote korre.

Niet alle bokkevisserij is evenwel uitgerust met de zware « wekkers » al zijn er nog weinig echte vissers die de boomkor gebruiken buiten de garnaalvaarders. Schelpen vissers gebruiken eveneens een boomreg. Het kan ook een troost zijn voor de vissers dat de wetgeving de pleziervisserij uitsluit, t.t.z. deze die beoefend wordt met het hele kleine bokkennet. Er wer-

den er in Engeland reeds veel verkocht. Het is weinig waarschijnlijk dat deze kleine sportvisserij enige invloed kan hebben op het voortbestaan van de visvoorraden.

De hele gebeurtenis toont evenwel aan, dat de stem van de visser in Engeland wel heel hard kan aankomen en dat er ook iets voor wordt gedaan. Daarmede wordt dan nog maar eens aangetoond hoe ontzettend belangrijk het is, dat de vakmensen verbonden blijven onder één groepering die hard kan gaan kloppen waar nodig. Iedereen afzonderlijk gaan huilen brengt vast geen aarde aan de dijk. En dan nog als het zover is, dat er groepen van belangen ontstaan, is het nodig dat ook deze zich gaan verenigen.

Met genoegen stellen we vast hoe de kleine Britse vissers in een korte sprong tot in hun parlement zijn geraakt. En dit is voorwaar geen klein bier.

BUIS (1)

De werking van de nozzle of de straalpijp achteraan het schip is betrekkelijk eenvoudig. Deze buis verzekert dat al het water dat weggestuwd wordt door de schroef naar achteren wordt geleid zonder enig verlies van kracht, naar gelijk welke kant. Het is dus verstaanbaar, dat de kracht van de schroef in de buis wordt gedrukt met een veel groter doelmatigheid. In het geval het om een vaste buis gaat, dan wordt het sturen verzekerd door een normaal roer dat achter de buis staat, die dan een zekere hoeveelheid van het water naar stuurboord of naar bakboord richt. Maar ook hier heeft de kracht van het gerichte water de eigenschap het maximum effect op het roer te geven.

Gaat het om een nozzleroer, dan wordt deze buis rond de schroef gewenteld door de normale roeruitrusting op natuurlijk zodanig gemaakt, dat er altijd een juiste afstand bestaat tussen de bladen van de schroef en de buis. In dit geval wordt het hele schroefwater naar stuur- of bakboord gestuurd en de manoeuvreerbaarheid wordt er zelfs door verbeterd. Deze kan aanzien als een groter draaivermogen voor dezelfde motorkracht of mogelijkheid om dwars van de wind te varen met minder roer.

BUIS (2)

Vele andere voordelen zijn reeds genoegzaam gekend en worden niet meer in twijfel getrokken voor wat de nozzle buis aangaat. Een daarvan en niet de geringste, is de brandstofbesparing, en zeker sedert de voortstuwingsdoelmatigheid verbeterd werd. Een ander voordeel, is de verbeterde dwars-scheepse stabiliteit, het verminderde stampen, sedert de horizontale boven en onderliggende delen van de buis dienst doen als « stabiliteitsvinnen ». De watermassa die meegetrokken wordt in de buis, heeft een aanzienlijke inertiemoment, die eveneens het stampen tegengaat.

Tenslotte wordt er nog beweerd, dat een nozzle de slip van de schroef vermindert wanneer in stormachtig weer, de schroef boven water komt. Inderdaad is de schroef veel minder blootgesteld wanneer ze boven water komt te draaien. Moet er niet gedacht worden aan het feit, dat de netten veel minder makkelijk in de schroef terecht kunnen komen? Maar anderzijds moeten we dan weeral niet vergeten, dat een kor in de straalbuis veel moeilijker te klaren is op zee, dan een kor in de gewone schroef! Maar het is juist dat dergelijke ongevallen niet ieder dag voorkomen en dat dan de kans met de straalbuis ook veel kleiner is.

Een straalbuis kan spijtig genoeg niet worden aangebracht op een schip met een bestaande schroef zonder dat er veel van haar doelmatigheid zou met vierkante toppen gebruikt. Dit stelt evenwel geen voorname vraagstuk-buis is van zeer groot belang en normaal wordt een biezonder bladprofiel verloren gaan. De afstand tussen de uiteinden van de schroefbladen en de ken want schroef en buis worden samen vervaardigd.

De keuze tussen een nozzle roer en een vaste buis hangt af van het type van vaartuig en het doel waarvoor het gebouwd werd.

WINTER

Een winter in de Noord Atlantiek is nog nooit een goed visserijseizoen geweest en het is ook voor de scheepvaart in 't algemeen geen pretje te moeten kruisen in deze jaargetijde. Zo erg is het, dat er wel altijd vaartuigen zullen verloren gaan in deze woeste eenzaamheid, zelfs moderne en veilige schepen, die we heden ten dage kennen, kunnen er verrast worden door alle soorten van weer. Op dat gebied was de vorige winter ook al geen niet erg vredelievende. In een Noorse fjord is het Britse « Ian Fleming » ten onder gegaan en dit was op Kerstdag verleden jaar. Daarbij verloren drie mensen het leven en de schipper verscheen voor de groene tafel, waar hij meteen uit zijn functies ontheven werd. Voor diegenen die het aangaat, was het een verschrikkelijk drama maar er was toch een verstaanbare uitleg voor de ramp. Dit was niet het geval met de Britse treiler « Gaul », een vriestreiler, die gewoon verdween in de maand februari ter hoogte van de Noordkaap. Er was geen spoor meer van het vaartuig. Geen wrakstukken, geen vloten, geen noodoproep..... 36 man ver-

(Vervolg blz. 7)

(Vervolg van blz. 6)

dwenen en tot nogtoe weet niemand, wat er gebeurde..... En we staan weeral voor een winter.

We hebben geen oorspronkelijke raadgevingen om te pogen dergelijke rampen te vermijden in de toekomst, maar we vinden toch dat het meenemen aan boord van een soort « zwarte doos » zoals deze aan boord van de vliegtuigen bestaat, of een radiobaken, zou moeten verplichtend gesteld worden voor deze schepen die in verre internationale wateren gaan vissen. Deze schepen hebben door de aard van hun opdracht te werken aan hun tuig in weersomstandigheden waarin anderen op de zee gaan liggen of gewoon weglipen. En dit is het wezenlijke verschil tussen de koopvaardij en de zeevisserij.

Er bestaat een dergelijke radiobaken. We menen er iets over gelezen en zelfs geschreven te hebben; over een Kanadese uitvinding die veel diensten zou kunnen bewijzen aan de scheepvaart in nood. Een « zwarte doos » zou rap kunnen worden geleverd..... Hoe vroeger iets wordt gedaan te beter. We zouden dan tenminste nog « elektronische » overlevenden kunnen vinden die dan zouden kunnen meehelpen verdere verliezen tegen te gaan.

POLITIEK (1)

Er bestaat in Kanada een nieuwe politieke strekking voor de gekontroleerde ontwikkeling van de eigen Atlantische zeevisserijvloot. Deze politiek is op niets anders gesteund, hoe eigenaardig dit ook kan klinken, op het groter deel dat de Kanadezen in de toekomst uit de Atlantiek zullen mogen vissen nadat de « grote verdeling » zal zijn gebeurd en de visserij voorts zal bedreven worden op een internationale wetgeving. En zeggen dat er zoveel landen zijn, die minder vis mogen vangen dan ze totnogtoe gewoon waren en dat het weeral de kleintjes zijn.

Er kan een belangrijk uitbreidingsprogramma worden verwacht van de Kanadese vissersvloot en daarmee zal dan vanzelfsprekend een uitbreiding gepaard gaan van de visverwerkingsinstallaties aan de wal. Het zal evenwel geen algemeen ontwikkelingsprogramma zijn, maar het zal beperkt blijven tot de zeevisserijen, die een ekstra inspanning kunnen opvangen evengoed op soorten die totnogtoe onderbevestigd waren (zoals de caplin) of op de reeds gevestigde visserijen van dewelke Kanada een groter deel verwacht dan in het verleden het geval was. De regeringshulp zal zodanig gericht zijn, dat deze politiek zal worden aangemoedigd door het bouwen van nieuwe schepen en het ombouwen van de reeds bestaande voor het beoefenen van andere visserijtechnieken.

De nieuwe politiek gaat uit naar een groter deelname van de vissers in het beheer van de visserij doorheen bijzondere komitees die dan het visserij-beheer zouden raadgeven omtrent de toekomst van de visserijtoelatingsen en de juiste uitbating van de plaatselijke visrijdommen.

POLITIEK (2)

Andere punten van deze nieuwe visserijpolitiek is o.a. de « inschrijving » van de schepen. Alle handelsvissersvaartuigen die bedrijvig zijn op de Atlantische Kust, zullen worden ingeschreven door de Zeevisserij en Marinendiensten. De vistoelatingsen: Alle schippers en diegenen die met de schepen varen, zullen worden in het bezit gesteld van een licentie. Verder zullen alle vissers van dergelijk bewijsstuk voorzien worden. Alleen maar Kanadese burgers zullen kunnen in aanmerking komen samen met de normaal ingeschreven immigranten.

Er wordt eveneens een toelatingsbewijs vereist om een visserij te bedrijven, die staat aangeschreven als tenvolle uitgebaat, nl. oesters, schelpen, zalm, haring en krab.

De meeste van deze visserijen staan reeds onder begrensde toelatingsvoorwaarden, maar daar waar de controle in het verleden niet heeft bestaan, zal voor het bekomen van de toelatingsbewijzen, het bewijs moeten worden geleverd dat de vissers reeds gedurende 5 jaar deze visserij be-dreef.

Voor wat de toelagen aangaat; deze worden alleen maar toegekend voor het ombouwen van reeds bestaande schepen om de produktiviteit te vermeerderen of om de oude schepen te vervangen.

BETER

Newfoundlands visserij bracht verleden jaar 45 miljoen dollar op! Voor dit bedrag werd 288.000 ton vis aangevoerd. De inkomsten verhoogden met 20 percent ten overstaan van 1972. En toen was nochtans de geplande hoeveelheid groter. De visprijzen gingen steeds maar naar boven sinds het jaar 1969 toen de kabeljauw nog werd verkocht aan de visverwerkers voor de prijs van 3 cent het stuk! (de lopende prijs is 11 cent). De diepgevroren kabeljauwblokken kregen onlangs een slag naar beneden op de vismarkt van Boston van 82 tot 74 cent per pond. Dit verschijnsel mag niet worden losgemaakt van het feit dat Japanse gemalen blokken worden verkocht aan 28-38 cent per pond. Ze komen zogezegd voort van wijtingresten na het maken van de repen. Normaal gebruikt de Kanadese nijverheid dit overschot voor het vervaardigen van vismeel!

De meeste kabeljauw wordt gevangen door de kustvissers waarvan er zo maar eventjes 13.000 zijn en die vaartuigen gebruiken van 25 tot 50 voet lengte. De 1850 treileremensen hebben hoofdzakelijk bot aangevoerd en daarvan was er in 1973 86.000 ton. Daarna kwam de rode baars met 54.000 ton wat ongeveer het dubbele was van het voorgaande. Andere aangevoerde soorten waren haring met 46.000 ton, Atlantische zalm 1.868 ton en inktvis 577 ton.

VOORZITTER VAN LUL OP TV

Naast de geschreven pers besteedde ook de Vlaamse televisie ruime aandacht aan de gisteren door de « Unie van Belgische Reders » belegde perskonferentie. In de nieuwsberichten van diezelfde avond nam Jacques Vandersichele een vraaggesprek af van voorzitter Van Lul die op een zeer bevattelijke manier de forse problematiek die onze zeevisserij gaande houdt uiteen zette. Wij komen hierop volgende week uitgebreid terug.

Visserstehuis „DE BOLLE” viert

Henri en Georgine BELLIGH

OPROEP AAN ALLE GEWEZEN JONGEREN VAN „DE BOLLE”

Op 1 juli 1965, — één dag vóór de eerste jeugdige visser in het tehuis werd opgenomen —, namen de Heer en Mevrouw Henri BELLIGH-CUYPERS er hun intrek als « pleegouders ».

Meer dan negen jaren zijn intussen voorbijgegaan en al die tijd, dag voor dag en jaar na jaar, hebben Henri en Georgine het beste van zichzelf gegeven om in DE BOLLE een echt huiselijke sfeer en een warme gezelligheid in stand te houden. Zij zijn voor DE BOLLE een begrip geworden, want zonder hen zou het Visserstehuis nooit uitgegroeid zijn tot wat het nu is.

Daarom zijn wij die mensen heel erg dankbaar. Nu zij, einde september 1974, afscheid namen van het visserstehuis om nog heel lang samen van een welverdiende rust te genieten, zouden wij die dankbaarheid ook heel concreet willen laten blijken.

Dit zal gebeuren op een bijeenkomst in DE BOLLE op DONDERDAG 21 NOVEMBER 1974 om 18 u. waarbij aan het echtpaar BELLIGH geschenken zullen aangeboden worden.

Benevens alle leden van de vereniging worden ook alle jongeren die ooit in het Visserstehuis verbleven uitgenodigd om, mede met ons, Georgine en Henri in de bloemetjes te zetten.

Wij rekenen op een heel talrijke opkomst en heten U bij voorbaat hartelijk welkom.

GARNAALAANVOER IN OKTOBER

OOK STERK GEDAALD TE OOSTENDE

Nadat in september reeds een zeer aanzienlijke daling van de garnalaanvoer te Oostende genoteerd werd, kon ook in oktober het peil van verleden jaar niet bereikt worden. De aanvoer verminderde zelfs van 71.852 kg tot 20.793 kg. Van een daling gesproken, die kan tellen. Het is wel zo, dat de prijs meer dan verdubbelde. Er werd 49,60 fr. het kg betaald in plaats van 23,40 fr. verleden jaar. Toch kon die hogere prijs niet beletten, dat de opbrengst nog zeer duidelijk lager uitviel dan in oktober 1973. Toen werd 2.203.244 fr. opgebracht, nu niet eens de helft: 1.030.814 fr. Redenen om deze daling te verklaren zijn er genoeg. De belangrijkste is echter de sterk gedaalde vangst per schip. We moeten er trouwens rekening mee houden dat 1973 een topjaar was dat nooit voordien gekende vangsten opleverde. Zulke jaren komen niet dikwijls voor. De vangst per schip verminderde inderdaad van 370 tot 125 kg. Een andere reden voor de sterke teruggang is zeker het vele slechte weder waardoor maar zeer

onregelmatig kon uitgevaren worden. Het aantal vangsten daalde dan ook van 250 naar 166 en dat is toch wel een belangrijk percentage. Wat er ook van zij, voor de garnaal liefhebbers is het een jaar waar ze minder aan hun trekken komen, al is de prijs die nu betaald wordt ook ver van schitterend voor de visser.

Na 10 maanden, in 1974 belooft de achterstand op 1973 wat de aanvoer betreft, reeds 77.314 kg. De opbrengst blijft echter nog hoger en steeg van 13 milj. 594.781 fr. tot 15 milj. 307.256 fr. Er werd in totaal dit jaar in de openbare afslag te Oostende reeds 227.642 kg garnalen verkocht. Wel minder dan verleden jaar, maar nog meer dan vele andere jaren vóór 1973.

Over de eerste 10 maanden van 1974, is de gemiddelde vangst teruggesakt tot 96 kg per schip. Verleden jaar was dat 135 kg na dezelfde periode. De prijs per kg steeg in dezelfde tijdspanne van 44 naar 67 fr. het kg. Toch een lichte stijging van de opbrengst: van 6.000 naar 6.500 fr.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een aanvoer die ongeveer 7.000 bennen bevatte. Daarbij dan nog 7.500 kg. tong en 85 duizend kg. haring. Veel vis is er dus weer niet geweest. Vandaag dat sommige soorten redelijk duur verkocht werden. Andere soorten, en dat was minder verwacht, kenden dalende prijzen. Hier moeten we vooral de

BOKKENVISSERIJ !

gulprijzen bij rekenen. Vooral de kleinere gulsoorten deden het na die lange periode van storm minder goed dan verwacht. Van de meeste visgronden weer erg kleine vangsten. Voor de meeste rederijen werden het dan ook eerder lage opbrengsten en dat in een periode die tot de beste van het jaar zou moeten behoren.

De tongprijzen zijn redelijk hoog geweest, toch zijn er teruglopende noteringen op de tweede verkoopdag toen de kleine tong terugviel van 120 naar 101 fr. De kleine rogsoorten deden het ook niet te best, terwijl hondshaal rond de minimumprijs noteerde. Een erg goede prijs werd betaald voor de meeste IJslandse soorten. Vooral rode zeebaars, blauwe en witte leng en koolvis gingen vlot van de hand. Voor volgende week zijn de verwachtingen voor die IJslandse visprijzen minder hoog gespannen. Er wordt niet alleen een veel groter aanvoer verwacht, maar er kan bovendien niet verkocht worden op maandag, wegens het feit van de feestdag van 11 november. Men had hier wel eens een uitzondering mogen maken en toch een verkoop inrichten. Voor de reders zal die feestdag weer duizenden, zoniet honderdduizenden franken schade betekenen, voor de vishandel (invoerders uitgezonderd) zal het een week zijn waarin ze zeer moeilijk zullen klaar komen. Vooral dan wanneer ze moeten wachten op de vis van de eigen schepen, wat ze bijna niet zullen kunnen en wat neerkomt op een verplicht kopen van ingevoerde vis en één invoerder. De meeste leuaders zullen hun vis dus dinsdag al hebben wat minder interesse zal meebrengen voor de eigen aanvoer, hetgeen weer dalende prijzen in de hand werkt. Het gaat nochtans niet zo schitterend voor de meeste reders, dat ze op die manier nog moeten benadeeld worden. Als er geen verkoop is van de eigen schepen, zou er ook geen verkoop mogen zijn van ingevoerde vis. Dat is maar logisch. Niet voor iedereen blijkaar.

De haringvisseren kwamen van een minder kale reis terug dan verleden week. Zaterdag zorgden ze voor bijna 35 ton haring en maandag werden nog eens 47,5 ton haring gelost. Als we echter zien dat dit de vangst is van 7 koppels, dan ziet het er maar triestig uit. Er werd maandag wel flink wat makreel gevangen. Daar is echter in ons land zichtbaar geen belangstelling meer voor. Zelfs de conservenfabrieken kochten niet meer aan de minimumprijs (7,60 fr.). Hopelijk gaat het de komende weken beter en kunnen groter vangsten haring gebracht worden. Het seizoen is immers nog maar begonnen.

MEER GARNAAL

De Oostendse garnalenvloot zorgde tijdens de voorbije week voor

HODI STRAALBUIZEN ZALTBOMMEL

tel. 00-31-4180-2654

nagenoeg 6.400 kg. garnaal. Dat is dan toch heel wat meer dan verleden week. De prijs was niet zo bes. En zakte zaterdag terug tot 29 fr., dinsdag werd echter gelukkig opnieuw tussen 50 en 63 fr. betaald. Ondertussen is het zo dat de vangsten veel kleiner blijven dan verleden jaar. De prijzen zijn wel hoger maar uiteindelijk blijft de garnalvisserij minder rendend uitvallen. Het is dan ook normaal dat er koppels kustvaartuigen op vis gaan varen. Die deden het trouwens helemaal niet slecht tijdens de voorbije week.

WEINIG IJSLANDVIS

Geen IJslandvis teveel op de markt. Dat bleek toch uit de prijzen die voor de meeste soorten betaald werden. Zo kreeg rode zeebaars tot 1710 fr. per ben en werd blauwe leng verkocht tegen 45 fr. het kg. Witte leng haalde tot 36 fr. Ook koolvis was redelijk duur, er werd tot 1170 fr. gegeven voor de schaarse grote sortering. Kleine koolvis kreeg tot 920 fr. Schotse schol was redelijk duur, grote sortering kreeg tot 27 fr., middensortering rond de 14 fr. Hondstong was weer duurder dan

de voorgaande weken en haalde tot 38 fr. Voor heilbot werd tussen 75 en 110 fr. gegeven. Wijting was niet zoveel op de markt, de prijs voor deze grote IJslandse soort lag dan ook rond de 30 fr. Schelvis was eveneens erg schaars, ook hiervoor flinke prijzen. De hoogste uitslag was hier voor de O317 die merend rond de 950 bennen aan 1.237.410 fr. geraakte.

KLEINE KANAALVANGSTEN

De kanaalschepen moesten het doorgaans na lange reizen met eerder beperkte vangsten doen. Rog was een van de meest gebrachte soorten, ook hondstong en wijting werden redelijk veel gelost. Gul en platvis waren redelijk schaars. Ook steenschol hebben we niet veel gezien. De rogprijs lag tussen 20 en 34 fr., voor schol werd van 33 tot 40 fr. betaald. De tongen kregen dinsdag ie's teruglopende prijzen. Zo kreeg kleine tong die dag nog maar 101 fr. nadat de eerste mand nog 110 fr. het kg. haalde. Bloktong daarentegen steeg dinsdag van 136 naar 138 fr. terwijl voor/kleine sortering steeg van 119 naar 127 fr. Maandag evenwel lagen de prijzen van die verschillende sorteringen duidelijk hoger. Toen kreeg bloktong tot 165 fr. en voor/kleine tong tot 145 fr. Voor de meeste schepen werden het geen te beste resultaten.

WEINIG GUL

Niemand kan zeggen dat er deze week veel gul aangevoerd werd. De meeste gul was bovendien van uitstekende kwaliteit. Toch kregen sommige sorteringen dalende prijzen. Dat was het geval met de middensoorten. Voor kabeljauw in bakken werd tussen 34 en 42 fr. betaald, de grootste gulsorteringen kregen tussen 32 en 36 fr. (shelcod), de andere soorten kregen van 24 naar 30 fr. Wijting kende ook teruglopende prijzen waarbij grote sortering afzakte van 1.150 naar 900 fr. Totten deden het in verhouding wel redelijk goed met de grote- en middensortering tot 24 fr. Vlaswijting bleef rond de 35 fr. noteren en voor haal lag de prijs tussen 17 en 23 fr. Een duidelijk betere prijs werd hier voor de rog betaald, die haalde hier zelfs tot 42 fr. Rode knorhaan kende nogal wisselende prijzen met grot sortering tussen 18 en 30 fr. Zonnevis kreeg van 58 naar 73 fr. en koningsvis zak e dinsdag naar 64 fr. De West- en Noordzeeschepen brachten er ook

niet erg veel van terecht. Daarvoor waren de vangsten doorgaans te klein.

BERICHT AAN DE HARINGVANGERS

De haringvangers worden verzocht tijdig te melden wanneer ze zullen binnenlopen teneinde niet alleen de handelaars tijdig te kunnen verwittigen maar ook de lossers, wegers, e.d.m. de nodige voorzorgen te laten nemen om de vangst te verwerken.

TE KOOP : Stalen VISSERSVAARTUIG

O.249
Bouwjaar 1957
Tel. (059) 70 95 88
(209N-7648V)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

Buiten de aanvoer van de gulenvangers, was er opnieuw niet te veel vis. Dit kwam vooral door het feit dat de overgrote meerderheid van de vaar uigen slechts uitgevaren waren op het einde van de vorige week. Ook waren er een drietal vaartuigen van het Kanaal aan de markt. De tongen waren dan ook vandaar afkomstig. De afnameprijzen schommelden tussen de 120 en de 145 fr. voor de grotere soorten, de middensoorten haalden van 114 tot 184 fr. en de kleinste slag met T.P. en slips van 86 tot 138 fr. Voor de tarbot en de grie soorten was er eveneens vrij grote belangstelling. De pladijsaanvoer was aan de lage kant, daardoor behaalden deze vissoorten mooie resultaten, volgens sortering van 20 tot 40 fr. het kgr. De aanvoer was, vooral dan op de maandagmarkt, vrij groot van kabeljauw en gulsoorten. Deze vissoorten werden vooral gelost door de spanvisseren. De prijzen waren goed in afname, volgens sortering van 21 tot 40 fr. De wijtingafname lag eveneens aan de hoge kant, vooral dan de grotere soorten. De roggevisprijzen bleven aan de hoge kant, ook vooral omdat er weinig van die vis was op de markt. Volgens sortering bekwamen deze van 18 tot 42 fr. Alleen de katroggen van het Kanaal kenden geen sukses. De Schotse schol evenals de steenschol kenden geen blezondere prijzen, van 14 tot 62 fr. het kg. De ruim 10.000 kgr. garnalen bekwamen prijzen van 22 tot 91 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

2-11	16	41.700	698.119			
4-11	40	323.950	6.434.296			
5-11	8	37.750	1.172.510			
6-11	12	40.750	1.504.542			
	76	444.150	9.809.467			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

31-10	7	638	44.785	64,—	81,—	
1-11	11	1.422	78.487	40,—	63,—	
2-11	12	2.176	86.318	29,—	53,—	
4-11	8	1.020	56.481	48,—	65,—	
5-11	8	1.203	79.125	50,—	63,—	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

4-11	19	85.034	2.547.510			29,88
5-11	10	47.286	1.864.000			39,41

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

4-11	18	5.816	237.601	22,—	81,—	
5-11	6	921	62.538	50,—	91,—	

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

31-10	3	676	46.776	64,—	75,—	
2-11	3	723	40.474	49,—	80,—	
4-11	4	862	38.859	39,—	55,—	
5-11	2	398	17.492	41,—	47,—	
6-11	4	506	24.736	44,—	60,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

4-11	8	24.759	626.434			
6-11	11	28.867	660.046			

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 31-10-1974

O.81, IJsland
O.202, IJsland
O.282, IJsland
O.129, IJsland
O.94, Noordzee
O.232, Noordzee
O.285, Noord
O.181, Kanaal
O.229, Kanaal
Z.597, Kanaal
O.123, Kanaal
N.736, West
O.26, West
O.66, West

VRIJDAG 1-11-1974

O.128, Noord
N.715, West

ZATERDAG 2-11-1974

Z.462, Kanaal

DINSdag 5-11-1974

N.752, West

WOENSDAG 6-11-1974

O.151, Kanaal
O.120, West
N.719, West

GANDA - POLY

de Jonghe en Robert

Mieregoedstraat 41, 9720 De Pinte, 091-22.98.64.

* bijhuis te Knokke-Heist, 050-51.14.36.

Bekleding van visruimen in Polythilène

DAKGOTEN : gespecialiseerd in het overtrekken van dakgoten in PVC. (plastiek)

EVENEENS ALLE VERANDERINGSWERKEN BINNENHUIS
o.a. rolluiken - vensterramen - deuren - plafonds - muurbekledingen e.a.

WATERDICHT MAKEN van dakgoten en platforms.

Vraagt vrijblijvend inlichtingen

10 jaar en meer waarborg op de geleverde werken.

(7640V)

OOSTENDE

MAANDAG 4-11-1974

IJSLAND						
O.317	17	980	—	1.237.410		
O.334	17	580	—	802.550		

KANAAL						
O.206	17	200	300	224.670		
O.275	17	200	—	189.640		
O.151	17	200	—	184.200		
O.312	14	150	—	153.435		

WEST						
O.69	10	120	—	140.340		
N.752	8	180	—	254.280		
N.719	6	150	—	175.110		
N.579	5	80	500	269.533		
O.279	9	200	—	262.030		
O.120	5	108	—	138.040		
N.159	7	140	—	178.820		

NOORDZEE						
O.141	15	320	—	393.170		
O.217	14	260	—	283.110		

KUST						
O.116-142	3	128	—	189.090		
O.404-807	2	62	—	88.980		
O.104-N.700	2	100	—	143.530		
O.491-737	2	41	—	66.680		
O.20-628	1	29	—	45.910		

WEST						
O.192	9	70	—	69.500		

NOORDHINDER						
O.127-303	2	54	19800	284.550		
N.708-709	2	250	13400	223.498		
Z.209-509	2	140	2750	57.896		
O.35-Z.38	1	180	1600	34.778		
N.40-41	1	144	1350	30.196		
O.135-309	1	156	1400	41.110		
O.306-N.706	1	295	7500	114.880		

ZATERDAG 2-11-1974

KUST						
O.20-628	1	70	—	119.630		

NOORDHINDER						
O.35-Z.38	1	20	4350	67.660		
O.306-N.706	1	—	8250	121.606		
O.127-303	1	10	3050	57.450		
O.135-309	1	—	6950	108.378		
N.708-709	1	14	5600	97.570		
Z.209-509	1	20	2250	52.990		
N.40-41	1	11	4000	67.250		

DINSdag 5-11-1974

NOORDZEE						
O.231	15	200	—	238.820		

KANAAL						
O.180	16	160	3800	567.875		

WEST						
N.422	5	100	—	103.195		
N.45	7	155	—	189.280		

NOORDHINDER						
O.35-Z.38	1	17	2000	36.700		

KUST						
O.491-737	1	7	—	12.920		

WOENSDAG 6-11-1974

IJSLAND						
O.216	16	540	—	610.622		

KANAAL						
O.83	16	70	3000	412.130		

NOORDZEE						
N.3	8	19	—	241.280		

WEST						
N.715	5	50	—	73.040		

KUST						
O.77-225	1	23	—	38.750		
O.116-142	1	27	—	38.090		
O.20-628	1	20	—	32.240		
O.404-807	1	17	—	16.110		

ZEEBRUGGE

MAANDAG 4-11-1974

Z.563	10	60	—	92.470		
B.5	17	200	2500	618.130		
Z.570	4	20	150	72.420		
Z.403-558	3	100	—	217.740		
Z.430-477	3	80	—	163.620		
Z.471-472	3	80	—	176.550		
Z.55-548	3	80	—	160.090		
Z.560-201	3	150	—	279.640		
Z.474-455	3	140	—	248.730		
Z.554-538	3	130	—	234.600		
Z.468-601	3	150	—	277.450		

DINSdag 5-11-1974

Z.542	17	70	1200	221.560		
Z.582	11	70	800	226.290		
Z.459	5	80	600	220.230		
Z.576	17	150	2500	507.180		
Z.581	11	60	500	223.040		
Z.510	5	50	700	209.980		
Z.257-437	2	80	—	159.780		
Z.550-602	2	60	—	96.580		

DONDERDAG 31-1-1974

Z.201-560	1	30	—	18.805		
Z.554-538	1	30	—	14.015		
Z.602-550	1	20	—	9.230		

WOENSDAG 6-4-1974

Z.568	6	50	300	127.350		
Z.571	17	240	4200	878.153		
Z.574	6	140	500	253.900		
Z.588	6	70	300	147.730		
Z.516	6	60	500	208.410		
Z.580	6	40	300	104.380		
Z.471-472	2	60	—	69.230		
Z.430-477	2	100	—	93.850		
B.601-468	2	120	—	110.460		

DONDERDAG 7-11-1974

Z.408	6	70	1000	325.340		
Z.424	7	140	700	326.130		
Z.505	6	40	400	205.960		
Z.578	6	50	350	143.340		
Z.14	6	120	2300	484.053		
Z.554-538	2	100	—	140.010		
Z.548-55	2	60	—	106.880		
Z.474-455	2	60	—	106.570		

HET GEBRUIK

VAN

NOODFREKWENTIES

Naar aanleiding van het vergaan van een vissersvaartuig is opnieuw gebleken, dat sommige schippers aan boord van vissersvaartuigen onvoldoende op de hoogte zijn van de in geval van nood te gebruiken frekwenties.

Al te vaak wordt vastgesteld dat in noodgevallen ten onrechte wordt opgeroepen op de werkfrequenties die over het algemeen bezet zijn door radiogesprekken.

In dergelijke noodgevallen, dienen de bijzondere daartoe aangegeven noodfrequenties, te worden gebruikt. Dit is dan in de eerste frekwentie 2182kHz. Ook kan worden gebruik gemaakt van het V.H.F.-kanaal 16. Tenslotte kan eventueel in radiotelegrafie worden opgeroepen op de noodfrequenties 500 kHz.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	4-11-1974	6-11-1974
Schelvis	32,—36,—	48,—
Groot	26,—29,60	30,60-38,—
Middel	23,—25,40	20,—26,—
Klein	27,—34,40	28,—35,—
Kabeljauw	26,—29,40	27,40
Gul	21,—26,—	24,—
Wijting	.....	.....
Schaat	31,80-34,—	28,20
Zeebaars	35,—47,60	34,—37,—
Leng	12,60-27,80	7,20-21,80
Schartong	83,—116,20	60,—71,—
Heilbot	17,40-23,40	17,80-22,60
Koolvis	13,—35,80	14,—33,—
Hondstong	.....	33,—
Zeewolf	.....	.....
Staart	.....	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	4-11-1974	5-11-1974	6-11-1974
Lappen	111,4-118	117 —,—	112 —,—
Grote	120 -136,6	141,4 —,—	125,4 —,—
3/4	139 -160	148 -150,6	141 -143,4
Blok	163,8-165	136 -138,2	127,8-129,8
voor-kleine	130 -145,4	119,8-127,8	106 —,—
kleine	128,6 —,—	110 —,—	96,40 —,—
slips	114 —,—	101 —,—	90,80 —,—

Zeebrugge

Soorten	4-11-1974	5-11-1974	6-11-1974
grote	120 -125	121 -125	.....
blok	136 -145	130 -135	.....
fruit	153 -175	145 -149	.....
schone kleine	153 -184	140 -149	.....
kleine	131 -143	114 -119	.....
tout petit	126 -138	100 -107	.....
slips	109 -120	86,—96,—	.....

Nieuwpoort

Soorten	4-11-1974	5-11-1974	6-11-1974
Tong I	190 —,—	.....	145 —,—
Tong II	190 —,—	.....	164 —,—
Tong III	190 —,—	.....	173 —,—
Tong IV	190 —,—	.....	176 —,—
Tong V	190 —,—	.....	164 —,—
Kleine	190 —,—	.....	131 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	4-11-1974	5-11-1974	6-11-1974
Grote	32,—33,40	36,40 —,—	38,—43,—
grote iek	34,20 —,—	38,40 —,—	40,—
kleine iek	35,—	38,—	36,—
derde slag	36,20 —,—	36,20 —,—	34,40 —,—
platjes	12,—25,80	21,—	16,60 —,—

Zeebrugge

Soorten	4-11-1974	5-11-1974	6-11-1974
I	32,—33,—	33,—35,—	.....
II	32,—34,—	32,—35,—	.....
III	35,—40,—	35,—36,—	.....
V	26,—34,—	32,—37,—	.....
IV	20,—28,—	24,—26,—	.....

Nieuwpoort

Soorten	4-11-1974	5-11-1974	6-11-1974
Moelen	40,—	.....	25,—
grote pladijs	45,—	.....	43,—
drielingen	50,—	.....	30,—
platjes	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

MAANDAG 4 NOVEMBER 1974

N.498	25.780	N.349	38.120
N.590	38.370	N.346	48.010
N.345	39.470	N.591	46.864
N.470	87.355	N.710	87.355
N.730	107.555	N.788	107.555

Drie vangsten van de West, en vijf vangsten van gullevisers. De Westvangsten, gaven niet de gekende soorten, en deze vangsten waren dan ook voor het grootste part gullen en wijting. Alles samen geteld waren er bij de 500 bennen vis op de markt. Weinig stuks tarbot, welke voor de grootste 200 fr de kg kreeg, en voor kleintjes tot 135 fr. Grieten waren ook de gevraagde soort en er werd van 100 tot 125 fr de kg voor gegeven. Slechts enkele kleine koopjes met tongen, welke door elkaar, of liever gemengd verkocht werden aan 180 en 197 fr de kg! Weinig platvis, die van 45 tot 50 fr de kg kreeg. Geen rogsoorten van betekenis, maar die rond de 47 fr gemiddeld werden. Grote zandschullen, 2.000 fr, kleine 1000 fr. Wijting: grote 1.050, kleine van 550 tot 800 fr de benne. Kabeljauw, waarvan zeker nu wel keus genoeg was kreeg van 1.900 tot 2.000 fr. Slechts een paar hopen werden gekocht aan 2.100 en 2.200 fr. De volgende soort kreeg 1.700, en alle andere gulle soorten schommelden tussen 1.600 en 1.400 fr de benne. In het algemeen beginnen de visprijzen zich aan te passen en het wordt voor vele reders meer dan tijd!

WOENSDAG 6 NOVEMBER 1974

N.762	85.630	N.723	95.682
N.761	58.363	O.156	71.160
N.765	102.097	N.738	67.004
N.498	12.880	N.349	12.810
N.710	24.135	N.470	24.135
N.700	25.710	O.104	25.710
N.730	27.365	N.788	27.365

Zes vaartuigen van de West, en vijf vangsten van de gullevisers. Alles samen 28.800 kg of 570 bennen De „Westers" zorgden voor de variatie. Tarbot kwam rond de 180 fr de grieten van 100 tot 120 fr. Grote tongschar 65 fr, kleine 40 fr. Weinig tongen waren op de markt (ong. 300 kg.) welke gekocht werden aan 131 voor de kleine tot 176 en 173 voor 4den en 3de soort. Platvis: grote 1.250, drielingen 2.100 en visjes rond de 1.500 fr. Moerroggen 1.900 fr, tilten 1.600 f. Ieder vaartuig had bovendien een 25 bennen speerhaaien welke gekocht werden aan 800 en 870 fr de benne. De gullevisers, welke vangsten hadden van slechts één nacht, kregen voor hun kabeljauw van 1.600 tot 1.800 fr de benne. De gullen van 1.550 tot 1.450 tot 1.300 fr de benne. De grote wijting welke van de Westvisers 800 tot 880 fr kreeg werd gekocht van de gullevangsters aan 970, de kleine hadden dezelfde tendens van 550 tot 670 van de gullevangsters van 650 tot 680 fr. Voor wat gullen en wijting betreft waren er geen „grote" schommelingen in de prijzen. Zo was de woensdagmarkt!

DE N.543 BEROKKENT SCHADE

Het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.543 «Voluntas Dei» toebehorende aan reder Desaevers werd woensdagnamiddag van vorige week, rond 16 uur, zo in de storm en de zware stroming welke van de Nieuwpoortse sluisen uitging, gegrepen, dat het geworpen werd tegen de Noorse kustvaarder «Bjella» aldaar ankerend met een lading, dat het hieraan schade berokkende en zelf schade opliep. De Nieuwpoortse sluisen stonden immers standvastig open om het water van het hinterland, waar overvloedige regens enorme watermassas veroorzaakten, te lozen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VERWACHTINGEN

Vrijdag 8 november 1974

KANAAL: Z.502 met 80 bennen vis en 2.500 kg. tong;
WEST: N.720;
NOORDZEE: O.114 met 250 bennen, t.t.z. 130 b gullen en 120 b schelvis, totten en wijting;
O.274 met 250 bennen t.t.z. 130 b gullen en 120 b schelvis, totten en wijting;
O.82.

Dinsdag 12 november 1974

IJSLAND: O.288 met 2.200 bennen, t.t.z. 1.200 b. koolvis, 800 b rode bonen, 200 b. varia;
O.318 met 650 bennen, t.t.z. 20 b. kabeljauw en gullen, 200 b. koolvis, 30 b. schelvis en totten, 100 b. rode bonen, 70 b. hondstong mieten en schotse schol, 200 b. blauwe lengen, 30 b. varia;
O.236 met 540 bennen, t.t.z. 250 b. koolvis, 10 b. kabeljauw en gullen, 70 b. schotse schol en mieten, 100 b. blauwe lengen, 50 b. kleine blauwe lengen, 20 b. witte lengen, 40 b. schelvis en totten;
O.316.
NOORDZEE: O.239, O.243, O.94, O.232, O.134.
NOORD: N.543.
KANAAL: O.198.
WEST: N.736, O.26, O.66.

Woensdag 13 november 1974

KANAAL: O.72, O.254.
NOORD: O.285.
WEST: N.752.

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	
	4-11-1974	4-11-1974	5-11-1974	5-11-1974	6-11-1974	6-11-1974	4-11-1974	6-11-1974
Tarbot : groot (123)	153 —,—	164 —,—	139 —,—	150 -170	123 —,—	—,—	200 —,—	180 —,—
midjel (123)	122 —,—	89,—143	125 —,—	68,—140	102 —,—	—,—	140 —,—	135 —,—
klein (123)	93,—,—	40,—,—	85,—,—	50,—67,—	81,—,—	—,—	110 —,—	110 —,—
Griet : groot (123)	—,—	73,—,—	73,80,—	60,—78,—	68,—,—	—,—	—,—	—,—
midjel (123)	—,—	63,—,—	55,40,—	50,—58,—	—,—	—,—	100 -120	95,—110
klein (123)	—,—	54,—,—	32,—,—	40,—48,—	40,—,—	—,—	—,—	—,—
Schelvis : groot	29,—41,40	—,—	47,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
midjel	25,—29,40	—,—	41,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	13,—19,—	—,—	12,60-26,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Heek : groot	61,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
midjel	45,—,—	36,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	39,20,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Lom	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Leng	26,—33,—	—,—	23,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rog (I)	21,—41,—	—,—	20,40-43,—	—,—	26,—46,20	—,—	—,—	—,—
Keilrog (123)	32,—48,—	—,—	51,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rog (23)	—,—	35,—42,—	—,—	40,—,—	—,—	—,—	45,—,—	38,—,—
Tilt (23)	—,—	30,—35,—	—,—	37,—,—	—,—	—,—	43,—,—	34,—,—
Scherpstaart (23)	—,—	25,—34,—	—,—	25,—30,—	—,—	—,—	44,—,—	36,—,—
Halve mans (23)	—,—	17,—28,—	—,—	18,—26,—	—,—	—,—	38,—,—	25,—,—
Teelt (2)	—,—	17,—28,—	—,—	17,—24,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Katrog (2)	—,—	8,—22,—	—,—	8,—11,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kabeljauw	29,—43,60	36,—40,—	29,80-39,40	35,—40,—	33,—42,—	—,—	38,—,—	—,—
Gul (groot)	—,—	28,—39,—	—,—	28,—37,—	—,—	—,—	—,—	30,—,—
Gul (middel)	23,60-35,80	29,—33,—	23,—37,80	24,—35,—	26,—36,—	—,—	28,—44,—	26,—38,—
Gul (klein)	—,—	21,—22,—	—,—	22,—23,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Hozemondhamme	105 -121	—,—	60,60-114,2	60,—111,4	—,—	—,—	—,—	—,—
Wijting : groot	22,—,—	18,—20,—	19,40,—	15,—19,—	20,—,—	—,—	21,—,—	16,—20,—
klein	13,80,—	12,—14,—	13,—,—	11,—15,—	10,40,—	—,—	12,—16,—	11,—13,—
Schar	19,—32,—	13,—,—	16,—22,—	10,—12,—	11,20-25,80	—,—	30,—40,—	25,—,—
Steenschol	36,—65,—	32,—52,—	35,—74,80	36,—62,—	30,—71,—	—,—	—,—	—,—
Zeehaai	15,40-22,—	16,—22,—	20,60-21,80	—,—	17,—20,—	—,—	—,—	16,—18,—
Hondshaai	9,60,—	—,—	8,60-13,60	—,—	7,60,—	—,—	—,—	—,—
Doornhaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pieterman	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Makreef	—,—	—,—	—,—	—,—	6,80,—	—,—	—,—	—,—
Horsmakreef	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeekreeft	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schaat	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeebaars (klipvis)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kongeraal	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schartong	18,—35,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Volle haring	10,40-17,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
IJle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Haringshaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steenholk	9,40-13,—	—,—	9,60-10,60	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Heilbot	—,—	—,—	90,—104	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koolvis	20,—21,80	—,—	25,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steur	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeewolf	—,—	—,—	43,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pollak	34,20-35,40	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zonnevis	56,—73,40	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koningsvis	—,—	—,—	64,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Vlaswijting	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeeduivel	—,—	64,—114	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schotse schol	—,—	14,—36,—	—,—	18,—33,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeehond	—,—	8,—12,—	—,—	—,—	—,—	—,—	30,—,—	25,—,—
Bot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rode Poon (roobaard)	16,—26,—	—,—	11,40-27,—	10,—,—	—,—	—,—	—,—	25,—,—
Grauwe Poon (knorh.)	12,—32,—	—,—	11,80-27,40	5,—,—	—,—	—,—	24,—,—	20,—,—
Rode Knorhaan	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Posten	—,—	9,—,—	—,—	7,—10,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Langoesten (midden)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
(klein)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

N E D E R L A N D

VAN DAG TOT DAG

Aan de woensdagmarkt van 30 oktober werd te IJmuiden aangevoerd : 254 kisten kabeljauw; 3137 kisten koolvis; 269 kisten schelvis; 205 kisten wijting; 2 kisten schol; 4 kisten schar; 27 kisten haring; 66 kisten makreel en 61 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS :

Per 1 kg.: helbot 10,20.
Per 40 kg.: hake één 252; hake drie 192; hake vier 122; bot 34-29; lever 47; ham 252-164; leng 70-65; kabeljauw één 188-88; kabeljauw twee 162-101; kabeljauw drie 138-110; kabeljauw vier 144-96; kabeljauw vijf 80-51; witte koolvis één 104; witte koolvis drie 104-90; koolvis één en twee 67-52; koolvis drie 70-56; koolvis vier 46-34; brasem 45; wijting twee 77-73; wijting vier 74-46; haring één 54; makreel twee 26,40-17,20; schar 90-68; poontjes 39-33; haai 50-14,50; schelvis één 81; schelvis twee 85-70; schelvis drie 104-65; schelvis vier 81-54.

BESOMMINGEN :

IJM 57 f93.700; KW 170 f70.700; IJM 94 f1.250.

Aan de vrijdagmarkt van 1 november werd te IJmuiden aangevoerd : 4.090 kg tong; 52 kisten tarbot; 810 kisten kabeljauw; 1.265 kisten koolvis; 48 kisten schelvis;

543 kisten wijting; 542 kisten schol; 26 kisten schar; 137 kisten makreel en 308 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS :

Per 1 kg.: gr. tong 10,96-10,20; gr. m. tong 11,30-10,60; kl. m. tong 10,19-8,80; tong één 9,30-8,22; tong twee 8,60-8,22; tarbot 11,58-10,61; hellbot 9,93.

Per 40 kg.: poontjes 26; oesters 40; haai 66-28; krab 50-34; lever 47; bot 32-27; steenbolk 46-25; tarbot 270-112; griet 184-60; kabeljauw één 140-66; kabeljauw twee 152-70; kabeljauw drie 108-84; kabeljauw vier 118-82; kabeljauw vijf 118-56; koolvis twee 74; koolvis vier 35-30; witte koolvis twee 86; schol één 86-76; schol twee 102-80; schol drie 92-71; schol vier 88-66; schelvis één 56; schelvis twee 74-68; schelvis drie 67-48; schelvis vier 66-46; wijting drie 74-38; wijting vier 68-61; makreel twee 53-33; schar 90-50.

BESOMMINGEN :

VL 121 f30.000; 131 f17.100; KW 88 f40.000; 113 f20.500; 214 f8.800; WR 68 f 1.000; GO 26 f9.400; HD 94 f7.700; UK 218 f3.600; VD 6 f7.100; 20 f860; 25 f2.200; KW 33 en 180 f8.300; YE 25 en ZL 6 f7.400; VD 1 en 46 f6.000; UK 208 en 236 f4.600; 200 en 234 f3.900; 135 en 145 f4.200; 23 en 48 f8.000; 118 en 178 f5.900; 17 en 56 f9.600; 7 en 159 f5.600; 6 en 186 f4.900.

Aan de maandagmarkt van 4 november werd te IJmuiden aangevoerd : 18.190 kg tong; 119 kisten tarbot en griet; 915 kisten kabeljauw; 1632 kisten koolvis; 147 kisten schelvis; 678 kisten wijting; 1445 kisten schol; 309 kisten schar; 11 kisten haring; 543 kisten makreel; 352 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS :

Per 1 kg.: gr. tong 9,89-9,48; gr. m. tong 9,93-9,65; kl. m. tong 9,33-8,93; tong één 8,40-7,73; tong twee 7,45-6,61; tarbot 10,30-9,32; zalm 6,53.

Per 40 kg.: bot 28-24; rode poon 61-45; krab 35-16; lever 20-18; poontjes 30; haai 55-29; tarbot 264-115; griet 148-76; kabeljauw één 126-90; kabeljauw twee 130-83; kabeljauw drie 96-80; kabeljauw vier 100-80; kabeljauw vijf 90-50; witte koolvis één en twee 120-102; koolvis één en

twee 90-50; koolvis drie 90-82; koolvis vier 56-28; schelvis één 102-90; schelvis twee 102-92; schelvis drie 106-84; schelvis vier 77-72; wijting drie 73-49; wijting vier 63-45; schol één 92-77; schol vier 70-57; makreel één 46-45; makreel twee 35-23; makreel vier 13,60; haring één 38; schar 57-20; tongschar 102-98; steenbolk 45-38.

BESOMMINGEN :

SCH 117 f18.000; 256 f14.000; IJM 23 f16.000; 44 f14.900; 115 f22.800; 154 f12.200; VL 1 f15.700; 103 f42.000; 112 f38.500; 153 f4.800; KW 22 f14.500; 25 f22.600; 29 f11.900; 34 f35.000; 51 f15.000; 87 f6.900; 106 f6.900; 117 f14.800; 121 f10.100; 145 f17.000; 149 f12.600; 150 f8.900; 152 f8.400; 175 f19.600; 187 f11.300; 189 f18.300; 214 f1.500; 217 f6.200; 221 f6.100; 226 f14.000.

VERANDERINGEN IN DE LIJST BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN

OCTOBER 1974

VERANDERING VAN THUISHAVEN + EIGENAAR + NAAM :

N.807 „DON BOSCO” wordt O.807 „PASCAL”, Eigendom : BELPAEME Diana, Rogierlaan 57, 8400 Oostende.
Zeebrief : 2.10-1974.

VERANDERING VAN EIGENAAR + NAAM :

O.77 „ANDREA” wordt O.77 „YVONNE-ANDREA”, Eigendom : HAL-LEMEERSCH Yvonne, Louisastraat 22, 8400 Oostende.
Zeebrief : 4-10-1974.

GESCHRAPT :

O.740 „HOOP EN MOED” — Eigendom : BOGAERT André, Nieuwstraat 16, 8400 Oostende.
Geschrap : 12-9-1974.

N.702 „DE MARIA” — Eigendom : BESCHUYT Julien, Theo Goedhuysplein 21, 8450 Nieuwpoort.
Geschrap : 18-10-1974.

VERANDERING VAN EIGENAAR :

O.216 „HENRI-JEANINE” — Eigendom : Rederij PINTELON p.v.b.a., H. Baelskaai 34, 8400 Oostende.
Zeebrief : 15-10-1974.

NIEUW VAARTUIG :

Z.42 — O.P.B.P. — „MIDAS” — Bt. 183,19 — NT. 58,74 — bouwjaar 1956 — werf 60 — staal — motor Deutz — 660 PK — nr. 2081545/552 — bouwjaar 1956 — navigatie-instrumenten : RF — R — DN — US — OP — VHF. Eigendom : VANDIERENDONCK André, Parksstraat 31, 8390 Knokke-Heist.
Zeebrief : 16-10-1974.

OPDRIJVEN P.K. :

Z.431 „JUDITH” — Eigendom : CATTOOR Henri - WAEGHE, Tijdokstraat 40, 8380 Zeebrugge-Brugge 5.
PK. 499 i.p.v. 330.
Zeebrief : 23.10.1974.

TERUG IN DE VAART + VERANDERING VAN THUISHAVEN, NAAM, EIGENAAR, INBOUW NIEUWE MOTOR + OPDRIJVEN VAN P.K.

ex. N.491 „CORINNE” wordt O.491 „VIVIANE” — O.P.T.M. — Bt. 44,50 — NT. 18,03 — bouwjaar 1955 — werf 6 — hout — motor Caterpillar — 236 PK. — nr. 0569 — bouwjaar 1974. Navigatie-instrumenten : RF — US — DN — OP.
Eigendom : ZWERTVAGHER Wilfried, Dr. Verhaeghesstraat 55.
Zeebrief : 24-10-1974.

ADRESVERANDERING :

Z.554 „NOORDKAAP” — Eigendom : VANTORRE Jan - DESMIDT, Graaf d'Ursellaan 30, 8390 Knokke-Heist.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 28 oktober tot en met 2 november 1974

Opnieuw een week waarin de weersomstandigheden van dien aard waren, dat vóór woensdag maar een enkele grote kotter de haven uitvoer om ondanks de harde wind te proberen de visserij uit te oefenen.

Dit weer was de oorzaak dat de kotters die op woensdag vertrokken, op zaterdag te laat waren voor de zaterdagmarkt.

Mede door de verruiming van de exportmogelijkheden naar Italië en uiteraard door de geringe aanvoer, liepen de prijzen van alle vissoorten sterk op, en konden zelfs zaterdag gemiddelde prijzen voor de tong worden genoteerd van méér dan f 10,— per aangevoerde kilogram.

Ook de schol steeg sterk in prijs, voor de grotere soorten in veel gevallen bijna f 100,— per kis.

Voor de andere vissoorten, m.n. de kabeljauw, werden eveneens hoge prijzen betaald.

Hoewel de besommingen door de korte visweek over het algemeen niet hoog waren, wist één kotter desondanks nog een besomming te maken van ruim f 39.700,—, voor een aanvoer van 7.940 kg vis, waarvan 2513 kg tong met een gem. prijs van f 9,96 per kg, en 4.000 kg schol.

Door 73 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

30.574 kg	TONG	f 302.402,16	van f 1232	f 668
7.101 kg	TARBOT	f 38.785,44	van f 1177	f 181
1.908 kg	GRIET	f 5.181,19	van f 299	f 050
98.885 kg	SCHOL	f 183.262,91	van f 300	f 239
8.210 kg	SCHAR	f 17.670,63	van f 175	f 074
16.075 kg	WIJTING	f 17.670,63	van f 175	f 074
43.690 kg	KABELJAUW	f 96.392,54	van f 410	f 135
82 kg	TONGSCHAR	f 216,71	van f 287	f 240
2.345 kg	STEENBOLK	f 1.713,88	van f 180	f 059
5.425 kg	BOT	f 3.599,14	van f 071	f 048
1.095 kg	EVER EN KUIT	f 1.221,88	van f 150	f 060
1.574 kg	HAAI	f 1.863,88	van f 130	f 090
470 kg	SCHELVIS	f 1.124,88	van f 246	f 225
535 kg	ROG	f 648,50	van f 164	f 066
606 kg	DIVERSEN	f 741,95	van f	f
218.575		662.667,34		

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

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

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

Hoofdvertegenwoordiger
„INDUSTRIE”
dieselmotoren

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

alle reparaties aan
visserijschepen
motoren
viswinches

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

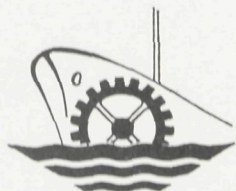
We maken U gaarne vrijblijvend offerte.

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

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

Binnen afzienbare tijd DWARSHELLING geschikt voor visserijschepen tot $\pm$ 40 m.

MACHINEFABRIEK
VAN DE SANDE



BRESKENS
NEDERLAND

TELEFOON (1172) - 1765

NA 16.30 uur 1569 - 1590

(7629V)

hulp in nood s v

onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

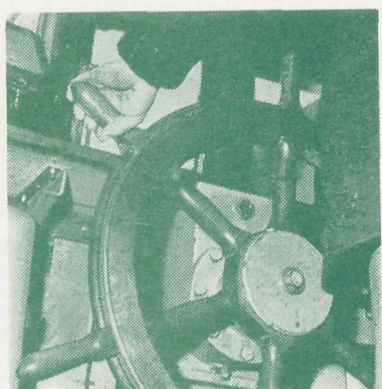
oostende

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.