



**het
visserij
blad**

VRIJDAG 4 NOVEMBER 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 42 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS



- Oliedruk omkeerkoppelingen zonder en met vertraging
- Onder alle omstandigheden betrouwbare kwaliteitsprodukten gebaseerd op een meer dan 60-jarige ervaring.

Agente voor de Belgische Visserij :

B. V. BREVO

S. V. S C A P

Amsterdam. N.

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 70.87.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

(7948V)

**OSTEND STORES
& ROPEWORKS**



Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie :

Tel : (059) 70.55.81 (5 lijnen)

Telex : 810.28

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Tel. (059) 70.15.42

(059) 70.14.41

(059) 70.70.33

**HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN
MECHANISCHE FABRICAGE VAN AFSCHERM- EN VEILIGHEIDSNETTEN
NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWERK en NETTEN**

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :

Manila, sisal, nylon, polyethylene
en polypropylene trawltwine
Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :

Sisal bindgaren

Pick-up garens

VOOR DE NIJVERHEID :

Inpakgarens in sisal
en polypropylene

SPORT :

Allerlei netten

TAPIJTEN

(7898V)

het visserijblad

Vrijdag 4 november 1977 — Nr. 42

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 132 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

DEFICITAIRE UITBATING VAN ZEEBRUGSE VISSERSHAVEN TEN LASTE VAN BEDRIJF ?

REDERSCENTRALE ZOU HIERMEE AKKOORD GAAN ?

Volgens de jongste Brugse gemeenteraadszitting zou de begroting van de uitbating van de vissershaven in 1976 sluiten met een verlies van 4.113.791 fr. Het gemeentebestuur zou deze rekening nu graag sluitend maken voor de toekomst door een verhoging van de mijnrechten en van de taksen op handel en een verhoging van de huurgelden van de pakhuizen. In de vismijn wil men aldus nieuwe taksen leggen op het bedrijf ten bedrage van 12 miljoen !

Volgens een raadslid van de meerderheid zou de CVP hiermede niet volledig akkoord gaan, omdat dit wel eens aanleiding zou kunnen geven tot een verhuis van de rederijen naar een andere haven, zodat men dan in een vicieuze kring zou kunnen terecht komen, dat wil zeggen minder inkomsten en dan maar terug hogere taksen enz.....

DE REDERSCENTRALE AKKOORD ?

Volgens schepen Leys gaat het nog maar om vooruitzichten en plannen en moet alles nog definitief vastgelegd worden. Dit zou gebeuren in volledig overleg met de Rederscentrale die met de vooropgezette hervormingen volledig (?) akkoord zou gaan !

Er zouden dus nieuwe taksen gelegd worden ten laste van de vissers en de kopers, alsof er nog niet genoeg rechten dienen betaald te worden door de rederijen ! Het zou in ieder geval onaannemelijk zijn vanwege de Rederscentrale zo deze haar fiat zou geven aan een opvoeren van de rechten ten laste van reders en vissers. Deze laatsten kunnen inderdaad deze bijkomende kosten niet in de verkoop van hun produkten realiseren vermits dat het de kopers zijn die de verkoopprijs bepalen al naar gelang de wet op de «Vraag en Aanbod».

Indien er verhoging van rechten dient te gebeuren dan zou men toch een aannemelijke en wettelijke formule dienen te vinden die deze op de handel legt, zonder natuurlijk deze laatste in dergelijke mate te bezwaren dat dit eveneens een rem zou worden op de afzet.

In ieder geval menen we dat, voor wat de producent betreft de bodem van het haalbare is bereikt en er zeker geen nieuwe lasten op de rederijen en vissers mogen gelegd worden. Anderzijds rekent men altijd met cijfers die juist maar de weerspiegeling zijn van het budget zelf van de mijnuitbating, maar vergeet de taksen en inkomsten bij te rekenen die de Stad zich verzekert via de verwerkingsbedrijven, de herstellingsbedrijven, de persoonlijke belasting enz..... Moest men door een onmogelijke verhoging en aanpassing van de rechten, het bedrijf zelf kelderen, dan zou men maar eerst gewaar worden hoeveel meer inkomsten men eigenlijk zou deren buiten de rechtstreekse inningen die in de afslag en de vismijn zelf gebeuren. Volgens schepen Leys worden de nieuwe tarieven door de hogere overheid opgelegd. We gaan hier niet mede akkoord, toch niet in de zin die schepen Leys er aan wenst te geven. De gemeentebesturen moeten wel een zeker niveau van belastingen kunnen inbaar stellen zoniet zouden ze van sommige tussenkomsten niet meer kunnen genieten, maar dit moet nu zeker niet specifiek gebeuren ten laste van de visserij, dat wil zeggen van een bedrijf dat door allerlei tegenslagen, zoals de beperking op bepaalde visvangsten, de kwoteringen, de kolossale verhoging van de brandstoffenprijs (één van de voornaamste uitbatingkosten) zo zwaar getroffen werd. In de regio van Brugge zijn er daarentegen nog altijd bedrijven die het goed stellen en bevoorrecht zijn. We menen dat men daar wel een compensatie kan gaan zoeken voor de minderbedeelden. Men heeft toch in de laatste tijd de mond vol over nivellering en solidariteit. Dat het stadsbestuur van Brugge hier dan ook maar eens het voorbeeld geeft. In ieder geval hopen we dat de visserij eens spektakulair van leer trekt en haar tanden toont.

Verbod trekken mosselzaad te Nieuwpoort

Bij een schrijven van 19 oktober 1977 werd door het Bestuur van Waterwegen van Oostende een brief gericht aan het stadsbestuur van Nieuwpoort waarbij het trekken van eetbare mosselen geschorst en verboden wordt in de haven van Nieuwpoort en aanhorigheden. Deze brief luidt tekstueel :

«Telkenjare worden door mijn dienst aan particulieren vergunningen afgeleverd voor het trekken van mosselen (voor eigen gebruik). Deze vergunningen zijn persoonlijk en geldig voor één jaar (1.10 tot 30.9).

Uit een verslag van mijn dienst blijkt dat deze toegelaten mosselvangst, waarbij nog de «wilde mosselvangst» dient gevoegd (d.i. de mosselvangst door personen die geen toelatingskaart bezitten) ten gevolge van nieuwe werkwijzen, gebruikt bij de vangst, grote schade aanrichten aan de mosselstand van staketsels en lage havendammen in de haven te Nieuwpoort.

Er werd vastgesteld dat bepaalde lieden (soms ganse families) mosselen trekken :

— op eigen initiatief ten einde verder te verkopen;

— in opdracht van handelaars, enz...

Bij dit mossel trekken in grote hoeveelheden wordt geen onderscheid gemaakt tussen de zgn. eetbare mosselen en het mosselzaad. Dit mosselzaad, eerste vereiste voor het in stand houden van de mosselstand, wordt tezamen met de andere mosselen van de kunstwerken afgestoken (met schop, spade of rakel) en naderhand afgescheiden en weggegooid (in de havengeul of op een stortplaats). Het mosselzaad wordt aldus onherroepelijk vernield.

Een sterke achteruitgang van de mosselstand te Nieuwpoort is hiervan het gevolg.

Om hieraan te verhelpen, heb ik beslist in uitvoering van het Koninklijk Besluit dd. 25.1.1951, waarbij het zoeken en het trekken van mosselen, mosselzaad, schelpslakken en andere zeeprodukten op de werken van de kust en van de

kusthavens geregeld wordt, het trekken van eetbare mosselen te schorsen en te verbieden in de haven van Nieuwpoort en aanhorigheden.

Dit verbod wordt, ten titel van proef, ingesteld vanaf 1.10.1977 voor de periode van één jaar. De evolutie van de toestand zal nadien mijn verdere houding bepalen.

Ik doe hierbij beroep op uw medewerking en vraag U de stedelijke politie opdracht te geven gebeurlijke overtredingen vast te stellen en de overtreders te verbaliseren ».

We vinden het jammer dat er altijd mensen gevonden worden die misbruik maken van een gedogenheid en toelating om er een niet goed te keuren handel van te maken. Inderdaad vormde het mossel trekken een attractie op zichzelf voor veel toeristen die een portie zelfgetrokken mosselen met fierheid naar huis brachten. Deze mensen behoren tot de categorie van wilde mosselvangsters, die in feite wel over geen toelating beschikten om mosselen te trekken, maar van een zekere gedogenheid profiteerden. Samen met diegenen die over een toelating beschikten maar hiervan slechts een matig gebruik maakten, worden zij het slachtoffer van diegenen die er een regelrechte kommercie van maken.

De maatregelen genomen door het Bestuur der Waterwegen treffen op zekere manier iedereen, ook diegenen die niet schuldig zijn aan de grote schade aangericht aan de mosselstand van staketsels en lage havendammen, in de haven van Nieuwpoort, maar men kan moeilijk de dagelijkse wacht gaan optrekken, zodat het ingrijpen door de bevoegde dienst ten slotte zeer aannemelijk is en wellicht noodzakelijk.

Anderzijds valt het ons echter toch op dat men slechts spreekt om het trekken van EETBARE MOSSELEN te schorsen en te verbieden, zodat we toch menen dat het uitgevaardigd verbod niet volledig is en het trekken van mosselzaad niet ekspleciet verboden wordt, niettegenstaande dit feit juist de grote oorzaak van het kwaad is.

KORTE BERICHTEN

TOEKOMST VOOR KRABVISSERIJ IN GROOT-BRITANNIE

Volgens bioloog Dr. Eric Edwards is er een grote mogelijkheid voor uitbreiding van de krabbenvisserij in verscheidene kustgebieden van Groot-Britannië. De huidige aanvoerwaarde van de krabben schat men op zowat 130 miljoen B. fr. en deze zou nog aanzienlijk kunnen opgevoerd worden. Dit zou wellicht een uitkomst zijn voor sommige vissers die elders in hun mogelijkheden getroffen werden. Zelfde marine-expert beschreef eveneens de biologie van de krab. Het krabwijfje trekt in de paarperiode het mannetje aan door het afscheiden van een aantrekkingsvocht. Het mannetje blijft ongeveer 20 dagen bij het wijfje gedurende de verveltdijd waarna de paring plaats grijpt. Naderhand wordt het wijfje nog een paar dagen beschermd door haar partner mede voor haar weke schaal. Een wijfje van 10 tot 15 cm. kan tot 3 miljoen eitjes aan de onderzijde van

de buik mede dragen en dit voor een periode van 7 tot 8 maanden. Krabben blijven ook niet ter plaatse en kunnen afstanden afleggen van 100 tot 200 mijl, dit in een tijdperk van maksimum anderhalf jaar. Vrouwelijke krabben uit Yorkshire vond men terug in Northumberland en Schotland, dus in noordelijke richting. De krabben uit het kanaal gaan westwaarts uit. De mannetjes-krabben blijven doorgaans ter plaatse. Volgens bioloog Dr. Edwards zijn er nog duidelijke mogelijkheden voor krabbenvisserij in bepaalde gebieden langs de Britse kust en zijn de krabbenstocks nog voldoende om een intensiever bevissing toe te laten. Vooral voor de kusten van Wales en van West-Schotland worden de krabbenstocks praktisch niet aangeoerd. Wel zou voorafgaandelijk een krabbenverwerkingsbedrijf dienen opgericht om in bepaalde gebieden tot het vissen van krabben aan te zetten. Inderdaad houden de huisvrouwen er niet aan om een krab open te trekken en het eetbare er uit te puren. Wel is men doorgaans bereid een blikje krabvlees open te ma-

ken. Hiervoor is echter een verwerkingsbedrijf noodzakelijk.

DRIE BRITSE VISSERS GESCHORST WEGENS DESSERTIE

Drie matroos-vissers uit Grimsby die beschuldigd werden van dessertie aan boord van een middenslagtreiler de „Ross Zebra” toen deze in de haven van Lerwick lag liepen een zware schorsing op.

De tuchtraad van de haven van Grimsby sprak voor twee der matrozen een maand schorsing uit en voor de derde twee maand. Ze hadden het vaartuig, zonder toelating van de schipper verlaten toen het nog niet eens gemeerd lag. Te Lerwick zelf werden reeds twee van de matrozen veroordeeld tot 50 Pond boete wegens beledigingen aan de plaatselijke havenautoriteiten.

GRIMSBY-REDERIJ SCHAFT DEENSE ANKER-SEINERS AAN

De Grimsby-rederij Champar & Zonen, heeft een vijfde Deense traditionele anker-seiner aangekocht. Alle vijf eenheden van zowat 40 tot 50 Brt. werden in Esberg weggevoerd. De resultaten van de vorige

Deense ankerseiners waren inderdaad veelbelovend en in ieder geval heel wat beter dan de resultaten van de plaatselijke Grimsbyvaartuigen. De uitrusting en de manier van vissen van de Deense vaartuigen zit er wel voor iets tussen. Intussen werd het plaatselijke rekord van de brutobesomming in de beschouwde klasse vaartuigen reeds verscheidene malen verbeterd door de ex-Deense vaartuigen.

PREMIES VOOR INBRENGEN VAN GEMERKTE VIS VERDUBBELD IN ENGELAND

De premies voor het inbrengen van gemerkte vis werden in Groot-Britannië op 1 Pond gebracht, hetzij zo ongeveer 63 B. fr. Het is voldoende dat men het merkteken inbrengt met enkele inlichtingen zoals datum en plaats van het vangen, grootte, gewicht, enz. Indien men de vis zelf ook opstuurt, bekomt men terzelfdertijd de marktwaarde hiervan. De vissen dienen voor Engeland te Lowestoft en voor Schotland te Aberdeen binnengebracht of naar deze plaatsen opgestuurd, ten ware een bureel van de betrokken dienst ter plaatse aanwezig is.

NIEUWE AUTOMATISCHE OPBLAASBARE REDDINGSVLOTTEN BIJ S. C. A. P.

Vanaf heden kan men bij de rederskoöperatieve SCAP opnieuw automatisch opblaasbare reddingsvloten verkrijgen en zal ook het nazicht van dit nieuwe merk daar door bevoegde vakmensen kunnen geschieden.



Deze vloten zijn te verkrijgen bij S.C.A.P.
H. Baelskaai 27, Oostende — Telefoon : 70.29.51

De jaarlijkse inspecties hebben uitgewezen dat de opstelling van de pneumatische vloten 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 vloten, verpakt in container, mogen met geen zeildoek of een ander bekledingsstuk overtrokken worden.
3. pneumatische vloten, 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 sliphaak zoals door de fabrikant van de vloten wordt voorgeschreven en zoals die door de erkende Service-Stationen worden geleverd.

RAADGEVINGEN VOOR VERZORGING EN GEBRUIK VAN AUTOMATISCHE OPBLAASBARE VLOTTEN

1. Plaats het vlot, verpakt in valies of container, buiten het bereik van uitlaatgassen, mors geen olie of mazout op het vlot, bekladder het ook niet met verf. Sommige samenstellingen van verf beschadigen zowel de glasfiber als de valies verpakking. Bij vervoer en aan boord plaatsen de verpakking niet beschadigen, opdat geen water in de verpakking dringt en het vlot en uitrusting niet beschadigd worden. (Een opgeblazen vlot kan maanden aan de woeligste zee weerstaan, maar gedenk dat het vlot eerst na een jaar uit de verpakking wordt genomen). Indien de verpakking beschadigd is, breng het dan direkt naar het Service-Station voor herstelling.
- DRAAG ZORG VOOR UW PNEUMATISCH REDDINGVLOT, HET ZAL IN GEVAL VAN NOOD ZEKER VOOR U ZORGEN.
2. De vanglijn van een vlot moet steeds aan het schip bevestigd zijn. DOE DIT DIREKT VAN ZODRA HET VLOT AAN BOORD WORDT GEPLAATST. Mocht U ingeval van nood het vlot overboord zetten en de vanglijn zit niet vast aan het schip dan zal het vlot wegdrijven zonder zich op te blazen en is van geen enkel-nut meer.
3. VERWIJDER NOOIT de bouten of SNIJ NOOIT de dichtingsband door van de container waarin het vlot verpakt is. Indien het vlot in een valies verpakt is NOOIT HET SLUITTOUW DOORSNIJDEN. Zet het vlot met verpakking en al over boord.
4. Tracht nooit het vlot aan boord op te blazen door de vanglijn geheel uit te trekken, het vlot zou kunnen gekneld geraken en zeer moeilijk of niet meer in het water kunnen gezet worden.

(5049N—5048V)

VRAAGSTUKKEN VAN DE 200 MIJLGRENZEN EN DE WERELDVOORTBRENGST

UITVERKOOP

De Nieuwzeelandse minister van Landbouw en Zeevisserij, die zelf een boer is, is naar Engeland gevlogen en onderweg naar allerlande naties, die zouden kunnen belangstelling hebben voor de 200 mijlsvisserijgrenzen van zijn eigen land. Het is evenwel geen schoon schouwspel voor de vissers die ginder achtergebleven zijn en nu met lede ogen bekijken hoe Russen en Japanners hun vistuig klaarmaken om in hun viswateren de buit vóór de neus te komen wegplukken.

De strijd van alle visserijnerheden over geheel de wereld in hoeverre ze ook maar kunnen ontwikkeld zijn, is eigenlijk geheel ongelijk want ze vechten tegen de algemene belangen (economische en politieke dan) van hun eigen land. Vanzelfsprekend is elke natie veel meer bezorgd om zijn algemene economische en politieke belangen dan om een onderdeel, zoals de zeevisserij in de meeste gevallen is!

Bescherming en aanmoediging van een kleine industrie komt dan maar eerst veel later.

Binnenin de „Europese Economische Gemeenschap” hebben de rederijen van Groot-Brittannië lang genoeg last gehad van deze treurige werkelijkheid. In de kleinere landen zoals België, is dit nog een dagelijkse vaststelling en men moet zich niet verwachten aan een vlugge verbetering als er inderdaad enigszins sprake kan zijn van verbetering. Dit zijn feiten welke men noemt : de economische wetenschap.

En nu zien we de uitverkoop van de visserijbelangen in Nieuw Zeeland. We zien ook de uitverkoop van visserijbelangen in nog vele andere landen, die nu meester zijn over reusachtige visserijgebieden maar zelf niet beschikken over de nodige middelen. Middelen als materiaal, uitrusting maar ook mankracht en wetenschap, techniek. Uitwisseling met andere landen is dan ook voor hen de enige oplossing. Maar niet iedereen neemt dit. Voor wat Nieuw Zeeland aangaat, dit land kan wel onderhandelen met haar partners waarmee ze reeds sedert jaar en dag handel drijft en dit zijn dan de landen die betrokken zijn bij haar uitvoer van landbouwproducten, een primaire industrie eveneens, zoals de zeevisserij.

KADO

Voor ontwikkelingslanden is dat allemaal veel erger. Het geval van Mauritanië is daar een flagrant voorbeeld van. Het is een natie die helemaal niet van de grond geraakt en die nochtans over de rijkste visgronden van de wereld beschikt. Ze werden onlangs uitgebreid tot 200 zee-mijlen. Dit land wenst vanzelfsprekend, dat haar zeevisserij wat opbrengt en ze is meteen eveneens begonnen aan de uitverkoop. Rusland mag er komen vissen en ook Japan. Om maar een voorbeeld te geven want er zijn nog heel wat andere landen, die er zeer veel van houden in de rijke wateren van West Afrika te gaan vissen. Japan heeft als compensatie aangeboden aan de Mauritaniers hen een zeevisserijsschool te schenken en een opleidingsschip. Een mooi kado inderdaad. Maar daarmee is de kous ook af. De Mauritaniers zelf beschikken niet eens over de nodige geschoolde krachten om de zeevisserij te leiden laat staan te bedrijven en vergaat daarbij in de armoede. Sovjet Rusland heeft het nog maar wat mooier gemaakt : ze hebben een kannonneerboot geschonken ! Waarmee de Mauritaniers dan maar de andere liefhebbers en stropers van hun vis op afstand moeten houden. Om de Russen meteen alle bescherming, zelfs militaire te verlenen.

SLIM

Nu bedelven Rusland en Japan Nieuw Zeeland met allerhande voorstellen waarin economische voordelen gekoppeld zijn aan allerhande politieke voorstellen.

Een afgevaardigde van de regering van Nieuw Zeeland heeft het in Londen eens definitief uit de doeken gedaan. Hij zegde dat Japan en Rusland grote behoefte hebben aan dierlijke eiwitten doordat de uitbreiding van de 200 mijlszone over geheel de wereld ook hun mogelijkheden lelijk aftapte. Veel van deze verloren vis zal nu moeten gevist worden in de wateren van Nieuw Zeeland en zoveel andere naties met uitgebreide visserijgronden. Maar Nieuw Zeeland zou eventueel ook..... vlees kunnen leveren. En daar knelt het schoentje. Rusland, en in mindere mate Japan, werpen, als eventuele kopers van veeteeltproducten, nu al schaduwen over de belangen van de Nieuw Zeelandse zeevisserijnerheid. Deze beide landen zouden doodgraag diep in de Nieuwzeelandse wateren gaan vissen en in de loop naar de beleggingen zal het vermoedelijk zo zijn, dat de veeteelt het zal halen.

De veeteelt is een solidaire groep in Nieuw Zeeland, sterk vertegenwoordigd in het parlement, en nu al wordt er in deze middens druk gepraat over de betrekkelijkheid van de zeevisserij, gezien in het kader van de nationale economie. Meteen zal dit een grote invloed uitoefenen op de onderhandelingen in de loop van de volgende maanden.

Het opbod is evenwel begonnen. Geruggesteund door slimme, hoge aankopen van Nieuw Zeelands vlees, hebben de Russen grootse voorstellen gedaan aan dewelke de regering van Nieuw Zeeland moeilijk zal kunnen weerstaan. In een welbepaald geval wensen de Russen een fabriekschip als basis voor een groot aantal vissersvaartuigen in Nieuw Zeelands zuidelijke eilandwateren te ankeren. Al werd het eerste voorstel beleefd van de hand gewezen, toch hebben nieuwe gebeurtenissen en politieke overwegingen de bevoegde minister aangespoord om het Russisch voorstel te bekijken als een „heel mild voorstel voor gemakken, opleiding en vorsing met de mogelijkheid van opleiding van de Nieuw Zeelandse bemanningen.....”

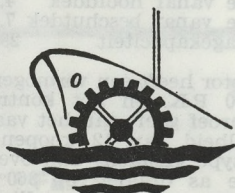
HINDERPAAL

Andere voorstellen werden ingebracht door Japan, Zuid-Korea, Spanje, Joegoslavië en Polen. Een heel speciale overeenkomst werd gedaan voor de tonijnvangst door de Amerikaanse „Star Kist” handelsmaatschappij.

De portefeuille van „Landbouw en Zeevisserij” zal in een land waar de ontwikkeling van de ene industrie de andere zal beïnvloeden, speciaal in de uitvoermarkten, onvermijdelijk een hoop tegenstrijdige belangen doen ontstaan. Men zou nu zelfs al kunnen zeggen, dat een grote hinderpaal naar de ontwikkeling van de eigen zeevisserij-industrie zal ontstaan !

Nu al kan men met zekerheid zeggen, dat heel wat overeenkomsten die zagezegd voor korte termijn werden afgesloten, uitgebreid zullen worden tot blijvende bedrijvigheden. Het is trouwens, dat staat nagenoeg vast, een aanvang van intensieve bevissing van de wateren en van de plaatselijke industrie. Maar — en dit is erger — het wordt een overname door vreemde landen en vreemde belangen. Het is inderdaad heel moeilijk te voorzien naar wat anders, in het geval van Nieuw Zeeland, de visserijovereenkomsten kunnen leiden.

(Vervolg blz. 4)



van de Sande Breskens

Scheepswerf — Machinefabriek

- Service-onderdelenleverancier van „INDUSTRIE” dieselmotoren.
- Voor alle reparaties aan visserij-schepen, alle merken motoren en viswinches.
- Nieuwbouw, specialiteit garnalenkotters.
- Verbouwing van viskotters voor de pelagische en semi-pelagische visserij.
- Hydrauliek en pneumatiek.

Tel. 01172—1765
na 16.30 uur 1569—1590

(8008V)

KAPITAAL

Steeds maar komt men terug op de overbevissing en de vermindering van het wereldkapitaal dat VIS noemt. Meestal is iedereen ervan overtuigd, dat de uitputting van de visstapel nabij is en in sommige gevallen kan men al spreken van echte paniek. Nu, het is ook zo, dat we de laatste jaren steeds in alle bladen, wetenschappelijke en andere, sombere dingen voorgespiegeld kregen. Toch schijnt men hier en daar terug te komen op deze fel verspreide mening en men gaat nu zelfs zover te vertellen, dat in plaats van uitputting van de visstapel, men bij machte kan zijn de jaarlijkse voortbrengst van de wereldzee te verdubbelen ! Op het einde weet men helemaal niet meer waar men aan toe is.

De nieuwste schattingen van het kapitaal vis in de wereld reikt van 240 tot 455 miljoen ton en zelfs meer per jaar. En dat is heel wat meer dan de huidige gissing van 70 miljoen ton per jaar.

Hoeveel er kan opgehaald worden van deze ontzaglijke hoeveelheid vis, is alleen maar de zaak van de regeringen van de verschillende landen. Uitdaging en gelegenheid zijn de twee grote slagwoorden. Men kan geredelijk aannemen, dat naar de 130 miljoen kan worden gemikt tegen het jaar 2000 en dit is ongeveer het dubbele van nu. Er wordt dan ook meteen uitgerekend dat een belegging van 30 duizend miljoen dollar tussen de jaren van nu en 2000 zal nodig zijn om deze vis uit het water te halen. Dit maakt een kapitaal van 1.500 miljoen dollar per jaar gedurende 20 jaren.

Ongelukkig wordt daar allemaal niet aan toegevoegd over welke vissoorten het gaat en wellicht gaat het om alle soorten bestjes die ver verwijderd staan in smaak, uitzicht en in kwaliteit van onze lekkere vissoorten, die we nu langzaam maar zeker van vóór de deur zien verdwijnen. Wellicht zullen we in de toekomst vispap eten. En als dit die fameuze voorraad is die nu nog in de zee steekt, en die we zoveel keren kunnen verdubbelen, welnu merci. Het is een magere troost !

OUD

De veteranen van de wereldvloot hebben ze weergevonden in de oudste en ook de ernstigste shipping index „Lloyds Register” die in Londen verschijnt. En daarin staat zelfs, „dat schepen, zoals oude soldaten, nooit sterven. Zij verdwijnen gewoon”. Onder de 55.000 schepen die in het „Lloyds International Register opgetekend staan, zijn er niet minder dan 165 die in de 1800 jaren op de wereld gekomen zijn. De grote eer komt toe aan een oud Zweeds vaartuig, een 154 ton motorschip met een ijzeren romp „Soten” gedoopt. Het werd in Zweden gebouwd in 1868 en dit vrachtscheepje heeft vele eigenaars en bemanningen gekend en heeft ook vele namen gedragen. Ten huidige dage doet het schip nog de kustvaart langs Zweden met passagiers en vracht !

Na deze onverwoestbare globetrotter komt een Turkse oude vaarder de „Demirhiser”. Dit schip werd in 1873 gebouwd in Schotland en sedert 1938 vaart het met Istanbul als thuishaven als gewone vrachtaarder. Zoals de „Soten” is de „Demirhiser” een schip dat meer dan een eeuw geleden werd gebouwd.

Ook Spanje bezit een heel boeiend oud scheepje. Gebouwd in Barcelona in 1855, is de „Herman Cortes”, het oudst gekende schip dat nog in actieve handelsdienst is. Nu vaart het nog met toeristen naar het eiland Ibiza.

En zo staan de naties opglijnd voor wat hun negentiende eeuwse schepen aangaat : Noorwegen heeft er 35, Spanje 23 en Zweden 22. De Verenigde Staten hebben er nog 19 in de vaart en Groot-Brittannië 9.

Van de 165 nog bedrijvige oude schepen die bij Lloyds ingeschreven zijn, heeft Engeland er de meeste gebouwd t.t.z. 59. Van deze schepen zijn er nog 25 kolenbranders. De meeste zijn van geringe tonnemaat. Weinige gaan over de 1000 ton. Ze worden over het algemeen gebruikt als kusters, ferryboten en sleepboten. En dat kun je nu geloven of niet, maar zes van de 100 jaar oude schepen staan ingeschreven als..... olietankers.

Een polyvalent vissersvaartuig

We hebben er reeds verscheidene malen op gewezen dat men doorgaans het type vissersvaartuig tracht te bouwen aangepast aan de veranderde visserij-omstandigheden. Zo hebben we ook kunnen vaststellen dat de zware gestegen brandstofprijzen onmiddellijk hun weerslag vonden in een nieuwbouw waarin men het aksent legde of

trachtte te leggen op een motor met verminderd brandstofgebruik. Het is dan ook niet te verwonderen dat men thans een type vissersvaartuig ontworpen heeft aangepast aan de voor bepaalde landen of gemeenschappen nog toegankelijke visserijgronden mede aan de opgelegde beperkingen, kwotaregelingen en seizoensvisserijen.

Een Noorse firma heeft het dan ook op zich genomen de verkoop te benaastigen van een polyvalent vaartuig en dit in samenwerking met verscheidene fabrieken die elk afzonderlijk in de bouw betrokken zijn, hetzij voor de rompbouw, voor de uitrusting, voor de voortstuwing, enz.....

Een zeer diepgaande studie heeft

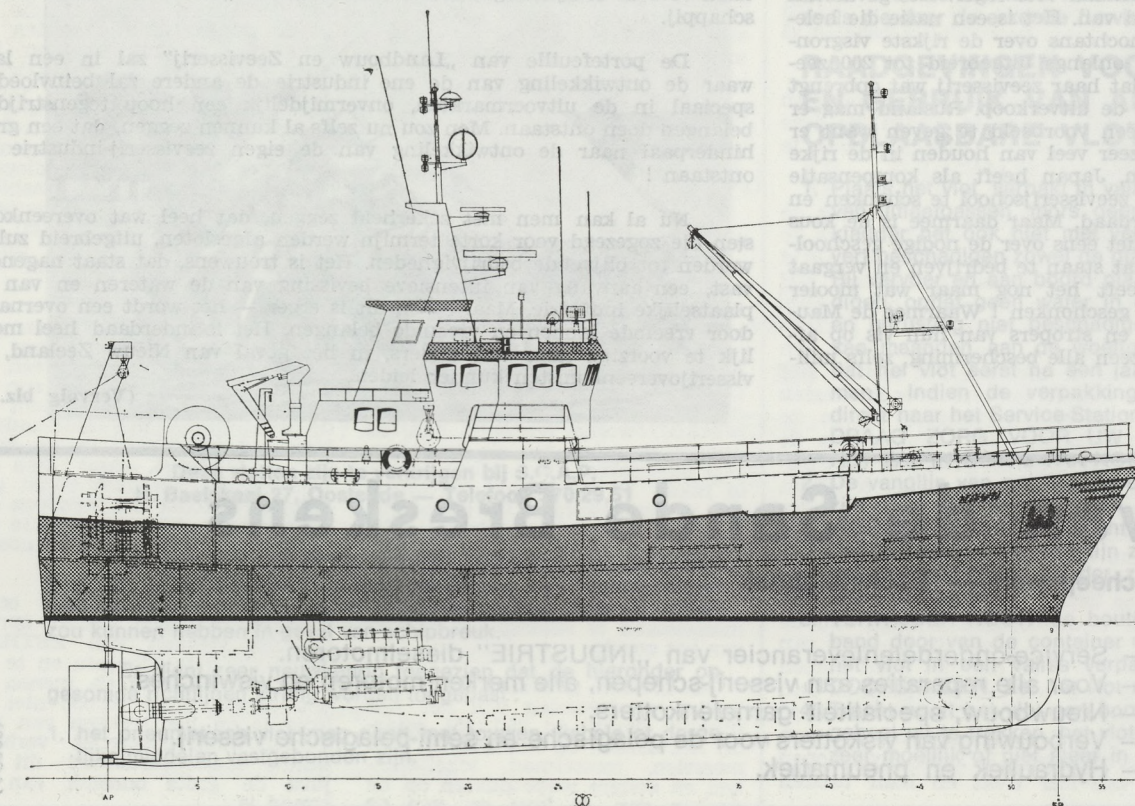
tot resultaat gegeven een polyvalent vaartuig, de zogeheten „Multi-purpose fishing vessel” dat, dank zij een ingenieus opgevat plan, kan klaar gemaakt worden voor praktisch elke soort visserij, hetzij voor het treilersnet, voor de bokkenvisserij, voor de pelagische visserij, voor het seinenet enz..... Het konventioneel type van vissersvaartuig is gewoonlijk goed uitgerust voor één enkele bepaalde visserij en wanneer men op een andere vorm van visserij wil overschakelen, kan men niet op een maximum rendement vissen omdat het vaartuig hiervoor niet gebouwd is en niet uitgerust. Deze nadelen werden nu opgevangen door de bouw van een vaartuig met verwisselbare achtersektie, al naar gelang de aard en manier van visserij. De vervanging van de achtersektie gebeurt bij middel van een kraan. Men is dus, naar gelang de visserij die men wil bedrijven, volledig uitgerust voor deze visserij met als gevolg een normaal maximum rendement.

De afmetingen van dit multipurpose vaartuig zijn de volgende :

- lengte over alles 30,40 m.
- lengte tussen loodlijnen 26,30 m.
- breedte 8,00 m.
- diepte vanaf hoofddek 4,85 m.
- diepte vanaf beschutdek 7,15 m.
- stockagecapaciteit 295 m³.

De motor heeft een vermogen van 1100/1200 P.K. en het controleerbaar schroef geeft aan het vaartuig een snelheid van 12 knopen. Het schroeftype «Liaaen» kan over een verticale as draaien op 360°. Die reeds een grote belangstelling ge zijn kracht uitoefenen hetgeen natuurlijk de operationele mogelijkheden van het vaartuig verhoogt.

Dit multipurpose-vaartuig heeft reeds een grote belangstelling gekend binst een makettentoonstelling in Canada.



OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een verkoopdag minder deze week. Vis genoeg nochtans want sommige soorten bleven redelijk goedkoop. De kleinste gulsoorten werden evenwel gretig opgekocht voor de uitvoer, de prijs hiervoor steeg tot 26 F. Minder goed verging het de platvisvangst van de O.33. Tientallen manden moesten opgevangen worden zodat het wel voor een tijdje zal zijn eer we dat vaartuig nog eens op de Oostendse markt zien. Met de prijzen die hier betaald werden kan immers geen renderende opbrengst bereikt worden.

Voor de IJslandse vissoorten werden maandag weer flinke noteringen geboekt. Rode zeebaars steeg tot 32 F en blauwe leng kreeg tot 53 F net kg. De koolvisprijs bleef nagenoeg op hetzelfde peil van de voorgaande weken, 32 F. Kabeljauw en gul noteerden tussen 35 en 38 F terwijl schelvis sterk uiteenlopende prijzen noteerde met de grote sortering veel duurder dan de midden- en kleine soorten. Behoorlijke resultaten voor de beide schepen. Schotse schol was niet even duur bij beide vangsten en zakte van 25 naar 18 F. De Monkey Bankers bleven redelijke prijzen krijgen voor de verschillende door hen aangevoerde soorten. Vooral vlaswijting, zeeewolf, grote schelvis en leng bleven duur. Grote prijsverschillen ook bij de steenschorsorteringen en schol dat een erg flauwe prijs kreeg. De Westschepen moesten het weer in hoofdzaak hebben van de kleine gul. Ook de kustvaartuigen blijven redelijk grote vangsten kleine gul binnenbrengen. Aangezien de prijzen nog steeds op een behoorlijk peil drijven en woensdag

zelfs stegen, blijven de meeste resultaten hier renderend.

De garnaalschepen moeten het met steeds kleinere vangsten doen. Vandaar steeds hogere prijzen die woensdag reeds tot 135 F opliepen. De vangsten zijn echter zodanig klein dat ook met dergelijke prijzen amper een behoorlijke opbrengst kan bereikt worden.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 4 NOVEMBER 1977
KANAAL : O.275 (280 m., t.t.z. 10 kab., 140 gul, 90 wijting, 40 platvis);
MONKEY BANK : O.141 (250 m., t.t.z. 50 gul, 160 schelvis-totten, 10 varia).
WEST : O.306 (300 m., t.t.z. 150 gul, 90 wijting, 60 grondvis).

MAANDAG 7 NOVEMBER 1977
IJSLAND : O.81 (1.350 m., t.t.z. 175 kools, 375 leng, 10 heilbot, 75 kab-gul, 650 bonen, 75 varia).
O.334 (800 m., t.t.z. 100 kools, 250 leng, 100 kab-gul, 320 bonen, 30 varia).
MONKEY BANK : Z.62, O.243;
WEST : O.123, O.229, O.285, N.45, O.206, O.66.

DINSDAG 8 NOVEMBER 1977
WEST : N.719, N.736, O.279;
MONKEY BANK : N.706.

WOENSDAG 9 NOVEMBER 1977
WEST : N.40.
NOORDZEE : O.26.

NIEUWE MODERNE SLIPWAY IN DE ACHTERHAVEN TE ZEEBRUGGE

Onlangs startte het Ministerie van Openbare Werken in het Prins Philipsdok in de achterhaven te Zeebrugge de bouw van een nieuwe slipway voor schepen tot 1000 ton. De nuttige wieglengte en -breedte

ervan bedragen respectievelijk 80 m en 17 m.

Bovendien wordt er naast deze slipway een transferzone (waarop de schepen lateraal kunnen verplaatst worden, af of op de slipway) met een lengte van 70 m en een breedte van 23 m aangelegd, wat een maximaal gebruik ervan mogelijk maakt. Hij is daardoor tevens geschikt als scheepswerf en een aantrekkingspunt voor de vestiging van scheepsconstructiebedrijven.

Naast de nieuwe slipway wordt ook een bedieningsgebouw opgetrokken waarin o.m. een machinekamer, een hoogspannings- en laagspanningslokaal, een refter en sanitair voorzien is. De slipway moet in gebruik zijn tegen de eerste helft van 1980. Hij kost ruim 152 miljoen fr. De aannemer is NV M. Delens van Brussel.

DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1978

Op 15 december verschijnt onze Belgische Nederlandse Zeemansalmanak voor 1978, waarin talrijke nieuwe rubrieken zijn opgenomen en ook de Nieuwe Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee.

De prijs is gesteld op 700 fr. plus 42 fr. B.T.W en 60 fr. verzendingskosten.

Daar het aantal exemplaren beperkt is, mag dit bedrag van nu af reeds gestort worden op PCR 000-0418987-74.

OOSTENDE

VRIJDAG 28 OKTOBER 1977

MONKEY BANK				
O.128	14	285	—	390.895
KANAAL				
Z.502	20	140	4160	535.220
WEST				
Z.38	9	430	—	480.510
O.35	9	295	—	232.340
O.127-O.303	4	385	—	384.776

MAANDAG 31 OKTOBER 1977

IJSLAND				
O.202	18	830	—	1.417.844
O.236	17	780	—	1.161.590
KANAAL				
O.118	16	260	—	450.914
O.114	16	160	3000	462.425
O.181	16	160	2900	437.245
O.180	17	200	2000	534.582
MONKEY BANK				
O.135	11	350	—	463.474
O.309	10	280	—	366.398
WEST				
N.41	9	350	—	280.784
N.709	7	450	—	423.210
N.752	9	500	—	527.979
O.282	4	270	—	271.770
N.715	5	165	—	—
NOORD				
Z.209-Z.509	12	650	—	1.005.960

WOENSDAG 2 NOVEMBER 1977

NOORDZEE				
O.33	10	570	—	682.650
WEST				
O.37	10	150	—	185.010
N.720	5	135	—	165.780
KUST				
O.127-Z.303	2	135	—	141.620
MONKEY BANK				
O.232	14	365	—	494.750

OOSTENDE DOVER/FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 6 tot 12 november 1977.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Alle dagen te 7.35 10.05 14.40.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 8.15 20.15.

Op 6 november bijkomende afvaart te 23.15.

Op 7, 8, 9, 10 en 11 november bijkomende afvaarten te 2.15 23.15.

Op 12 november bijkomende afvaart te 2.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Alle dagen te 1.30 19.30.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Alle dagen te 11.40 15.45 19.05.

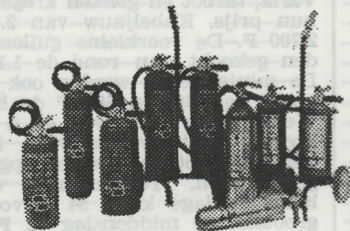
Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20 12.20.

Op 7, 8, 9, 10, 11 en 12 november bijkomende afvaarten te 3.20 en 6.20.

Afvaarten uit Folkestone :

Alle dagen te 0.05 19.00.



Ille Industriezone
9440 EREMBODEGEM
Tel. (053) 70 32 32
Telex 12376

snelblussers — brandweerpостen — detektie & melding — veiligheidsmateriaal — brandwerende deuren — allerhande kasten — materieel voor openbare en private brandweerkorpsen.



(8040V)

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabrick
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
00-31-4180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
00-31-1150-94117

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

(5728V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

28-10			2.258.013			
31-10			7.816.890			
1-11			2.440.400			
2-11			12.515.303			

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

27-10	2	828	5.190			
28-10	5	15.233	273.237			
31-10	8	33.540	798.199			
2-10	4	11.235	468.297			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

27-10	2	147	11.926	80,—	83,—
28-10	2	121	10.405	84,—	89,—
29-10	2	126	12.669	97,—	104,—
31-10	3	216	26.403	110,—	128,—

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

hoogte 37,5 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER : ± 50 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 53,5 cm.

wendt U tot :

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27
OOSTENDE
TEL. (059) 70.29.51

(5051N-8050V)

NIEUWPOORT

VRIJDAG 28 OKTOBER 1977

N.700	43.535 + RC	16.015
N.761	115.217 + RC	2.651
N.172	42.525 + RC	6.219
N.78	42.525 + RC	6.219
N.470	11.873 + RC	5.379
N.590	11.873 + RC	5.379

De vrijdagmarkt kreeg 15.250 kg vis te verkopen. Buiten de spanvis-sers, die hun gullen en wijtingen losten, was er een vaarttuig van de West met wat andere soorten. De tongen werden gekocht aan 181 tot 208 F voor de 5 soorten en voor de kleine werd 143 F gegeven. Tong-schar werd verkocht aan 82 F de kg voor de grootste, middenslag 52 F, de kleine 20 F de kg. Roggen kregen voor moers en hengsten rond de 60 F de kg. Andere rogsorten kregen ook een goede prijs. Weinig platvis, die van 40 à 50 F kreeg. Kabeljauw (slechts enkele bennen) werden gekocht aan 2500 en 2700 F de benne. Gullen 2400 à 2100 F. De voorklein waren, buiten verwachting, in trek en kregen 1200 F de benne. De mini's 800 F. Grote wijting rond de 900 F de benne, kleine wijting 650 en opvangen ! Het eindcijfer bedroeg 273.237 F.

MAANDAG 31 OKTOBER 1977

N.788	22.595 + RC	2.114
N.172	22.595 + RC	2.144
N.470	41.454 + RC	13.304
N.590	41.454 + RC	13.304
N.345	129.510 + RC	2.335
N.738	118.632 + RC	1.752
Z.12	231.102 + RC	867
N.700	29.515 + RC	19.562
N.346	156.573	
N.349	4.130	

Deze vaartuigen losten 33.540 kg met inbegrip van 1.000 kg tongen. Varia, tarbot en grieten kregen nog hun prijs. Kabeljauw van 2.500 à 2.700 F. De voorkleine gullen werden gekocht aan rond de 1.100 F. De minigulletjes werden ook opgekocht aan 650 en 680 F de benne. Weinig platvis die van 40 à 50 F kregen. Grote wijting 980, kleine van 700 à 650 en moesten opgevangen worden. Tongscharren waren langs de lage kant, 54 F voor de grootste, de middenslag 32 F, de kleinste soort slechts 10 F de kg. Rogsoorten van 40 à 60 F. St Jacobsschelpen werden gekocht aan 2.200 F voor 100 stuks, Zeehonden 1.320 en voor de zandschullen werd 1.100 F gegeven voor de grootste soort, de kleine 670 F.

Het eindcijfer was 798.199 F.

WOENSDAG 2 NOVEMBER 1977

N.579	120.524
N.700	19.458
N.3	260.425
N.172	33.945
N.788	33.945

De woensdag, Allerzielen, werd er 11.235 kg vis gelost met inbegrip van ongeveer 1.800 kg tongen van twee bokkevisseren. De N.3 had koopjes tarbot, griet, zonnevis, robaard, enz. De tongen kregen niet de verwachte prijzen en werden verkocht aan 161 F voor de lappen, de 2e 168 à 161, de 3e 177, de 4e van 166 en gezakt naar 145 F, de 5e van 138 à 126 F en de kleine vielen ook van 104 F naar 96 F de kg. Tarbot van 240 à 150 F, grieten 110 F, zonnevis 135 F. Robaard liep langs de goedkope kant : de grootste slechts 20 F, middenslag 18 F en kleine robaardjes 500 F de benne of 10 F.

Kabeljauw en gullen waren beter in trek : zo kreeg kabeljauw 3.250 F de benne, de gullen van 2.600 à 2.400 F. de voorkleine gulletjes van 1.100

tot 1.300 F, de mini's 710 F de benne. Grote wijting 1.000 F, de kleine 770 F. Weinig rogsorten die tussen de 60 en 50 F de kg verkocht werden. Platvis van 30 à 36 F, maar slechts enkele halve bennen op de markt. Tong-schar werd laag gequoteerd : voor de drie soorten : 40 F, 30 F en 11 F de kg. Zo verliep de woensdagmarkt, met «zielige» prijzen. Het eindcijfer was 468.297 F.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 27 OKTOBER 1977

WEST				
O.313	2000	250	9	549.360
Z.510	1000	40	10	364.144
Z.568	750	90	7	280.136
KREEFTENPUT				
Z.581	—	130	9	386.155
KUST				
Z.481	—	30	2	43.205
				1.623.000

VRIJDAG 28 OKTOBER 1977

KUST				
Z.99	1800	200	10	504.431
WEST				
Z.507	600	50	7	242.340
Z.564	1000	50	11	362.896
Z.505	500	35	—	160.303
KREEFTENPUT				
Z.427	—	95	10	294.525
Z.533	—	85	11	253.637
GUL				
Z.468-Z.601				130.058
Z.554-Z.538				143.102
Z.437-Z.558				202.294
Z.403-Z.520				112.710
Z.201-Z.560				96.842
				2.503.138

MAANDAG 31 OKTOBER 1977

KUST				
Z.576	300	30	4	138.050
Z.331	2000	260	13	624.088
Z.497	1100	200	12	488.554
Z.321	1000	50	9	346.416
Z.537	700	100	9	252.786
Z.512	400	100	6	197.929
Z.580	800	80	9	225.019
Z.567	200	55	6	100.258
Z.55	900	45	8	250.450
Z.481	—	20	1	28.620
KREEFTENPUT				
Z.563	—	110	9	253.983
Z.600	—	100	10	242.323
WEST				
Z.583	1500	200	12	562.322
GUL				
Z.601-Z.468				168.238
Z.554-Z.538				183.920
Z.403-Z.520				182.670
Z.201-Z.560				171.660
				5.799.637

WOENSDAG 2 NOVEMBER 1977

WEST				
Z.525	300	25	4	91.870
Z.571	2400	240	10	747.190
Z.14	1900	150	9	403.802
NOORD				
Z.431	2000	200	11	547.403
Z.518	300	180	13	295.280
Z.176	400	250	12	452.281
KUST				
Z.126	1800	150	12	505.691
KANAAL				
Z.19	4000	330	18	914.461
GUL				
Z.558-Z.437				187.420
				4.145.398

LIJST VAN VISSERS- VAARTUIGEN 1977

Deze lijsten zijn nog steeds te bekomen in onze drukkerij, mits voorafgaande storting van een bedrag van 125 fr. BTW inbegrepen.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	31-10-1977	2-11-1977	31-10-1977	2-11-1977	31-10-1977	2-11-1977	31-10-1977	2-11-1977	31-10-1977	2-11-1977	31-10-1977	2-11-1977	31-10-1977	2-11-1977
Tarbot . groot (123)	175	-191	189	—					270	—	230	—		
middel (123)	103	-135	125	-158					150	—	150	—		
klein (123)	78	—	93	-119					115	—	110	—		
Griet : groot (123)	68	-107							90	—	105	—		
middel (123)	55	—	60	—										
klein (123)	35	—												
Schelvis : groot	53	-64,40	34,60	-57,20										
middel	35	-42,60	25	-33										
klein	24	-26	16	-25,60										
Heek : groot	80	-97												
middel	64	-72												
klein	43	-55												
Lom														
Leng	42	—	38,60	-40										
Rog (I)	8,40	-38												
Keilrog (123)	39,40	-46												
Rog (23)									60	—	60	—		
Tilten (23)									50	—	50	—		
Scherpstaart (23)									54	—	52	—		
Halve mans (23)									42	—	40	—		
Teelt (2)														
Katrog (2)														
Kabeljauw	39,40	-46,80	35	-39,60					54	—	65	—		
Gul (groot)	26	-47,40	13,60	-45					45	—	40	-53		
Gul (middel)														
Gul (klein)														
Hozemondhamme	129	-149	83,60	-136										
Wijting : groot	13	-16,40							19	—	21	—		
klein	6	-12	7	-12					13	-14	16	—		
Schar	9,40	-89,20	13	-32					14	-25	20	-40		
Steeschol	16	-23	21,40	-26					12	—				
Zeehaai	9	-13	27,60	—										
Hondshaai														
Doornhaai														
Pieterman														
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekeeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal	8	-31												
Schartong														
Volle haring														
Ijle haring														
Haringshaai														
Steenholk			8,80	-12										
Heilbot														
Koolvis														
Steur														
Zeewolf	39,20	-50	40	-42,60										
Pollak	38	-46	33	-45,40										
Zonnevis														
Koningsvis			100	—										
Vlaswijting														
Zeeduivel														
Schotse schol														
Zeehond									26	—	27	—		
Bot														
Rode Poon (roobaard)	16	-24,60							22	—	18	-24		
Grauwe Poon (knorh.)									14	—	10	—		
Rode Knorhaan	6	-31,60												
Posten														
Langoesten (midden)														
(klein)														

Lees "HET VISSERIJBLAD"

	31-10-1977		
Schelvis grote	48,—60,—		
Schelvis midden	26,—37,—		
Schelvis klein	17,40,—		
Kabeljauw	35,80-39,20		
Gul	31,40-36,—		
Wijting	26,60,—		
Schaat	55,60,—		
Zeebaars	31,—33,40		
Leng	40,—52,60		
Schar tong	8,—25 40		
Heilbot	141 -160		
Koolvis	31,60-33,—		
Rondstong	28,20,—		
Zeevolf			
Staat			

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	31-10-1977	1-11-1977	2-11-1977
Lappen	169 -195		
Grote	163 -172		
3/4	169 -180		
Blok	152 -170		
Voor-kleine	139 -149		
Kleine	95,—110		
Slips			

Zeebrugge

Grote
Blok
Fruut
Schone kleine
Kleine
Tout petit
Slips

NIET MEEGEDEELD

Nieuwpoort

	31-10-1977	1-11-1977	2-11-1977
Tong I	162 —,—		161 —,—
Tong II	178 —,—		165 —,—
Tong III	170 —,—		177 —,—
Tong IV	168 —,—		160 —,—
Tong V	136 —,—		130 —,—
Kleine	110 —,—		96,—104

PLADIJS

Oostende

	31-10-1977	1-11-1977	2-11-1977
Grote	33,60-35,80		18 80-25,60
Grote iek	26,80,—		18,80,—
Kleine iek	27,—,—		18,80,—
Derde slag	18,60,—		18,80-19,60
Platjes	16,—,—		16,—19,—

Zeebrugge

I
II
III
IV
V

NIET MEEGEDEELD

Nieuwpoort

	31-10-1977	1-11-1977	2-11-1977
Moeten	43,—,—		35,—,—
Grote pladijs	45,—,—		32,—,—
Drielingen	50,—,—		30,—,—
Platjes			

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

Aan de woensdagmarkt van 28 oktober werd aangevoerd : 3 kg. heilbot, 867 kisten kabeljauw; 305 kisten wijting, 28 kisten schol, 91 kisten schar, 22 kisten makreel, 10 kisten diversen.

Prijzen in guldens : Per 1 kg. : heilbot 15,00.

Per 40 kg. : kabeljauw twee 160-146; kabeljauw drie 162-152; kabeljauw vier 128-118; kabeljauw vijf 108-49; schol drie 130; schol vier 114-76; wijting drie 60-32,40; makreel twee 62-45; schar 67-30; bot 26-20.

De besommingen waren : SCH.36 + UK.23 f 15.300; UK.17 + UK.18 f 6.960; UK.47 + UK.132 f 12.400; UK.48 + UK.78 f 6.200; UK.135 + UK.145 f 4.860; VD.20 + YE.25 f 2.410; VD.77 + WR.70 f 4.740; UK.208 + TX.29 f 6.200; WR.98 f 3.100; LJM.27 f 3.220; UK.234 f 2.160.

Aan de donderdagmarkt van 27 oktober werd aangevoerd : 565 kg. tong; 737 kisten kabeljauw; 206 kisten wijting; 137 kisten schol; 102 kisten schar; 15 kisten makreel en 30 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : grote tong 13,83; groot middel tong 13,01; klein middel tong 12,22-12,19; tong één 8,77-8,70; tong twee 7,55-7,33.

Per 40 kg. : tarbot 340-168; griet 182-81; kabeljauw één 168-164; kabeljauw twee 188-160; kabeljauw drie 162-132; kabeljauw vier 140-120; kabeljauw vijf 104-54; schol één 122; schol twee 116-110; schol drie 110-84; schol vier 88-59; wijting drie 76-32,40; makreel twee 57-40; schar 65-45; bot 20-12; rode poon 134-71.

De besommingen waren : SCH.36 + UK.23 f 5.020; UK.17 + UK.18 f 5.920; UK.48 + UK.78 f 4.760; UK.135 + UK.145 f 10.600; VD.20 + YE.25 f 4.620; VD.77 + WR.70 f 1.700; LJM.18 f 6.600; LJM.27 f 1.420. Verder waren er 4 Texelaars en een Goederes schip met een totaalbesomming van f 40.000.

Aan de vrijdagmarkt van 28 oktober werd aangevoerd : 11.950 kg. tong; 145 kisten tarbot en griet; 1.521 kisten kabeljauw; 856 kisten

koolvis; 79 kisten schelvis; 539 kisten wijting; 1.044 kisten schol; 130 kisten schar; 79 kisten makreel en 97 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : griet 12,12-9,51; tarbot 12,69-11,51; grote tong 13,50-12,92; grootmiddel tong 12,52-12,18; kleinmiddel tong 11,05-10,67; tong één 8,42-7,93; tong twee 7,51-7,02.

Per 40 kg. : krab 34-26; kleine kreeft 170-158; hake 224; hammen met kop 136-96; leng 94-75; witte koolvis één 84; lommen 69; tarbot 348-146; griet 160-50; kabeljauw één 150-100; kabeljauw twee 178-136; kabeljauw drie 154-96; kabeljauw vier 142-104; kabeljauw vijf 94-45; koolvis één 89; koolvis twee 87-89; koolvis drie 80-76; koolvis vier 65-57; schelvis één 140; schelvis twee 70; schelvis drie 96; schelvis vier 84-48; schol één 76-72; schol twee 78-66; schol drie 92-57; schol vier 92-57; wijting drie 66-53; maakreel twee 48-32; schar 66-29; tongschar 80-60.

De besommingen waren : HL.79 f 21.400; KW.24 f 56.700; UK.138 f 27.700; UK.200 f 1.400; UK.234 f 3.500; LJM. 30 f 63.500; LJM.57 f 69.500; LJM.115 f 12.500; LJM.154 f 22.900. Spanvissers : SCH.36 + UK.23 f 9.000; UK.17 + UK.18 f 4.200; UK.48 + UK.78 f 6.300; UK.135 + UK.145 f 4.700. Verder waren er 6 kotters uit Texel en één uit Goederede met een totaal van 106.000 gulden aan besomming.

REDERS

LEEST UW VAKBLAD

Visaanvoer te Den Helder

Door 92 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

64.657 kg	TONG	f 667,178,56	van 13,94 tot 7,09
25.237 kg	TARBOT	f 154.131,94	van 13,18 tot 2,94
219.795 kg	SCHOL	f 344.652,50	van 3,11 tot 0,94
48.575 kg	KABELJAUW	f 65.855,97	van 3,90 tot 0,86
6.947 kg	GRIET	f 13.191,64	van 3,64 tot 1,02
11.310 kg	SCHAR	f 9.757,37	van 1,35 tot 0,50
21.510 kg	WIJTING	f 18.234,88	van 1,11 tot 0,68
1.285 kg	MAKREEL	f 738,64	van 0,79 tot 0,48
945 kg	POON	f 990,00	van 1,80 tot 0,50
685 kg	TONGSCHAR	f 1.454,32	van 4,31 tot 1,48
576 kg	KREEFT	f 2.101,59	van 3,97 tot 3,22
415 kg	HAM	f 2.947,05	van 7,41 tot 5,80
395 kg	SHELVIS	f 457,50	van 1,91 tot 0,84
341 kg	HOZEMOND	f 583,41	van 2,52 tot 0,67
235 kg	PALING	f 2.763,00	van 12,00 tot 11,50
5.326 kg	DIVERSEN	f 4.502,89	
408.234 kg		f 1.289.541,26	



HULP in MOED

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex: hunood 812.29



Gedekte risico's:

eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig



Meer dan 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

