

HET VISSERIJBLAD

35e jaargang — Nr. 51 — Vrijdag 19 dec. 1969 — Verschijnt wekelijks — Prijs 20 fr.



CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB
„LA CHAMPAGNE”
 ZATERDAG 20 DECEMBER
 van 22 uur af
 ZONDAG 21 DECEMBER
 the-dansant
 van 16 tot 19 uur
 en van 22 uur af :

JUDITH
MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA
Franz André :
 piano

**EINDEJAARS-
 FEESTEN**
NIGHT-CLUB

„LA CHAMPAGNE”
 WOENSDAG 24 DECEMBER
 te 21 uur :

KERSTREVEILLON
 Met
FRANK FERNANDEL
MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA
Franz André :
 piano

„CASINO-BUFFET”
„SPECIALITEITEN VAN DE
5 CONTINENTEN” !
 300 fr. per persoon -
 inclusief dienst

**AMBASSADEURS-
 ZAAL**

WOENSDAG 31 DECEMBER
 te 21 uur :

**NIEUWJAARS-
 REVEILLON**

Thema :
„GRINZING
BEI WEIN”
GALADINER

Menu

L'apéritif «Schönbrunn»
 —
Les truffes en surprise
«Danube bleu»
 —
L'oxtail clair en tasse
 —
Les fines Belons en coquillage
«Bonne Bouche»
 —
La noix de ris de veau
aux morilles du «Wienerwald»
parfumées au vin jaune
 —
Le seigneur des fjords
«St Sylvestre»
 —
La vasque glacée
«Comtesse Maritza»

750 fr. per persoon
 Voor een stemmige sfeer zorgt

NICO GOMEZ
 en zijn groot orkest
 ALS ATTRAKTIE :
**„DAS SCHRAMMELN-
 ORCHESTER**
d'GRINZINGER”

VOOR BEIDE FEESTAVONDEN :

— AVONDKLEDIJ VERPLICHT
 — Champagne niet verplicht
 — Geschenken - Cotillons
PLAATSBESPREKING :
 door storting op P.R. 17.98
 van de n.v. „A.M.B.C.K.O.”,
 Casino-Kursaal Oostende

VOOR ALLE INLICHTINGEN :

Casino-Kursaal
 Tél. : (059) 751.11
 (6341W—4274N—6810V)

REDERS en
VISSERS,
 voor uw

SOCIALE LASTEN
 en **BOEKHOUDING**

wendt U in volle
 vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

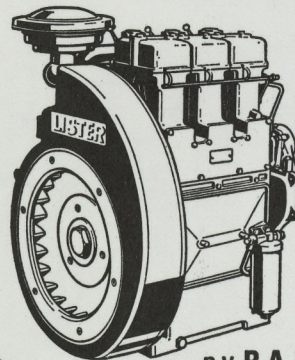
O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 721.73

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

LISTER BLACKSTONE

**DIESEL MOTOREN VOOR ALLE
 INDUSTRIELE EN MARINE TOEPASSINGEN**
 van 3 tot 2000 p.k.



Raadpleeg ons voor :
 Generatoren - Autotruck -
 Industriële tractoren -
 Motorpompen - laders -
 elevatoren - Transpaletten.

A HAWKER SIDDELEY COMPANY

n.v. R.A. LISTER

51, Pepijnstraat - Landen
 Tel. : 011/820.35 - 829.96

VOOR
 NIEUWBOUW
 EN
 HERSTELLINGEN
 VAN
 SCHEPEN

N.V.

BELIARD- MURDOCH

(5007V)

DRANKZUCHTIGEN

Voor U is nog redding

Alkoholisten en/of hun familie-
 leden die wensen inlichtingen te
 verkrijgen over de A.A. werking,
 kunnen zich ofwel persoonlijk wen-
 den ofwel schriftelijk tot :
 A.A., Wapenplein 15, Oostende
 Voor het kustgebied :

Alle inlichtingen te Knokke in
 de Fincentlaan 10, van 18 tot 19
 uur, alsook Postbus 10, Knokke.

Voor Blankenberge : Groep A.A.
 Postbus Uitkerke 1.

Alle inlichtingen worden gege-
 ven in volstrekte geheimhouding.

(3653W—9805N—6319V)

SCHEEPSKREDIETEN IN SUKKELSTRAATJE

In de laatste twee jaar heeft de visserij opnieuw met een tiental faillissementen af te rekenen, gevolg van een gebrek aan visserijpolitiek en het zeer lichtzinnig verschaffen van kredieten om NIET de visserij te dienen, maar soms werven kunstmatig in het leven te houden of sommige onbekwamen, onbezonnen een avontuur te laten aangaan.

We begrijpen echt niet waarom werkwijze, interpretatie en modaliteiten inzake scheepskredieten regelmatig worden gewijzigd, om dusdoende misbruiken in de hand te werken, misverstanden in het leven te roepen en bij de reders verwarring te stichten.

We weten allemaal dat de NMKN verplicht is de wettelijke rentevoet toe te passen terwijl de Minister van Verkeerswezen (naar believen?) een staatsstusenkost kan verlenen van maksimum 3% per jaar, terwijl er anderzijds de mogelijkheid bestaat dat het gevraagde krediet voor de helft kan verleend worden door het FONDS en waardoor de verschuldigde rente aanzienlijk lager komt te liggen dan bij kredieten zonder tusenkost van het FONDS.

Om de verwarring totaal te maken kan men van de NMKN dan ook nog kredieten bekomen, zon-

der staatswaarborg, maar waarvoor men de volle pot aan interest dient te betalen. Aldus kan men vandaag "geld krijgen van de Staat", zoals dat wordt genoemd, tegen een interest aan 9 % of 4,50 % of van 3 % of van 2,50 %.

WAAROM VERSCHEIDENE MATEN EN GEWICHTEN ?

Als we het goed voor hebben heeft de wet van 1948 met de kredietverlening het in stand houden en het uitbreiden van onze vissersvloot beoogd.

Grif kunnen we toegeven dat deze wet onze visserij en onze vissers bijzonder heeft geholpen. Wanneer onze vloot werd gemoderniseerd is het hoofdzakelijk daaraan te danken, en een eenvoudig afschaffen van de wet van 1948 zou dan ook uiterst betreurenwaardig zijn en zouden wij tegen eventuele desbetreffende bedoelingen steeds tekeer gaan.

Dit mag ons echter niet beletten bepaalde werkwijzen en interpretaties te laken.

Een normaal krediet voor nieuwbouw, verleend onder staatswaarborg en mét tusenkost van het FONDS (van het ministerie van Verkeerswezen) kan worden toegestaan à 2,50% interest, wanneer in het visruim een koelinstallatie wordt ingebouwd, en à 3% wanneer de kandidaat-reder van oordeel is betere kwaliteit aan te voeren als hij géén "frigo" plaatst. Wij weten dat de CTWOZ heeft geopteerd voor koelinstallaties, waaraan het wellicht te wijten is dat men thans een niet te versmaden geschenk à 0,50% interest krijgt; maar wij weten ook dat de CTWOZ enkele jaren terug niet zo geweldig entoesiast was voor deze koelinstallaties, zodat reders die 5 jaar, of langer, geleden bouwden van dit geschenk gespend bleven.

Daarnaast hebben wij de tusenkost van het FONDS, dat blijkbaar niet kan worden aangesproken wanneer men een krediet vraagt voor het vervangen van een motor. Ook dat lijkt ons niet logisch. Reders die noodgedwongen hun schip moeten moderniseren en daarvoor soms een investering dienen te doen van 2 à 3 miljoen, kunnen geen beroep doen op het fonds en dienen daardoor 2% 's jaars meer inte-

rest te betalen. Het vervangen van een te lichte of versleten of in stukken gesprongen motor beantwoordt o. i. volledig aan de doelstelling : het in stand houden van de vloot.

DE FINANCIËLE WAARBORGEN

Er zijn al duizenden woorden de nek gekraakt over de vraag of niet-reders, niet-vissers al of niet zouden mogen genieten van de wet van 1948. Ons standpunt in deze is voldoende gekend, zodat we hierover geen verdere commentaar hoeven te geven, en zeker niet zolang er niet in een of andere vorm een vestigingwet verschijnt, waarbij wordt gereglementeerd wie kan reder worden en/of blijven. (Blijft nog de vraag of het bedrijf door dergelijke vestigingwet zou geholpen zijn.)

Tenandere, dergelijke reglementering lijkt ons al te gemakkelijk te ontwijken, gezien men zelfs nu reeds - om de zogenaamde beroepsbekwaamheid van de aanvrager te motiveren - een of ander stuurman in een pvba of nv opneemt, zonder dat hij één frank bezit en zonder dat hij ooit iets zal te vertellen hebben.

Het moet ons dan ook van het hart dat het ontstellend en opvallend is hoe aanvragen, voor nieuwbouw op bepaalde werven, zoveel gemakkelijker en vlotter worden behandeld dan op andere. Ontstellend dat aanvragen, ongunstig geadviseerd door het beperkt Comité, toch door het Ministerie van Verkeerswezen worden goedgekeurd, waar gunstige adviezen van de NMKN door Verkeerswezen worden van de hand gewezen en ongunstige adviezen van het Comité, zonder Staatswaarborg door het NMKN worden aanvaard, om ze achteraf naar een failliet te leiden

De ene werf schijnt dus wél invloedrijker te zijn dan de andere, terwijl de finantieel slechte of zwakke toestand van de ene soms toch gunstiger wordt beoordeeld dan de finantieel gezonde toestand van een ander.

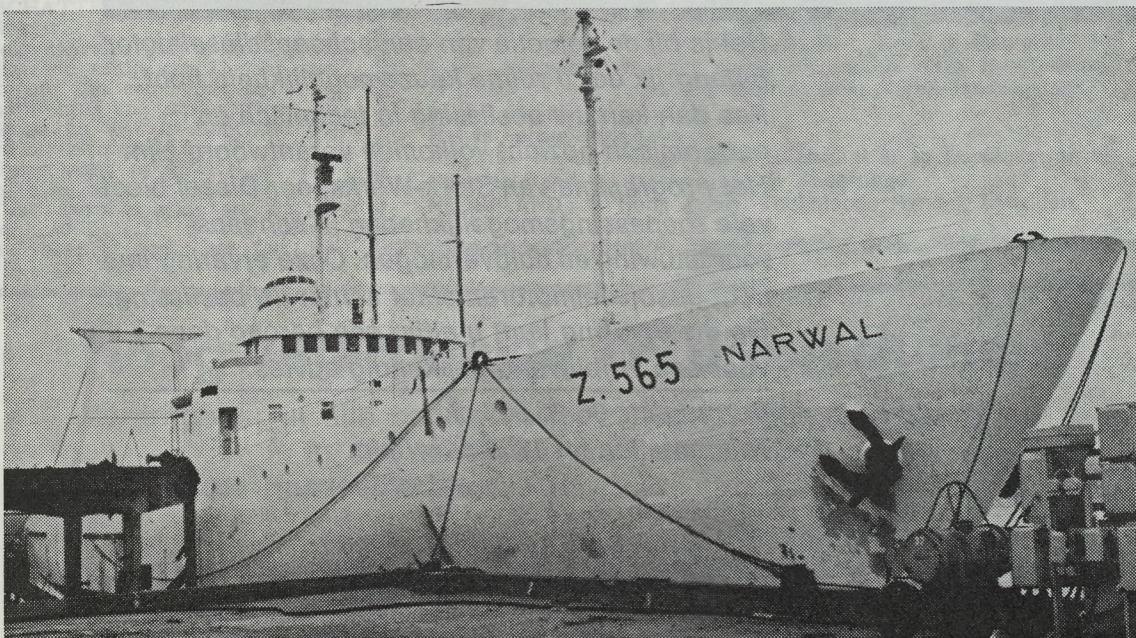
We laten dan nog in het midden dat de ene aanvrager veel meer borg moet verlenen dan de andere, want anders zouden we ons moeten afvragen of de eigenaars van de NARWAL eveneens, zoals onze gewone kleine reders, al hun persoonlijke bezittingen hebben moeten verpanden en wat daarvan geworden is.

Want over die toestand zwijgt men als vermoord.

HOE TE SANEREN ?

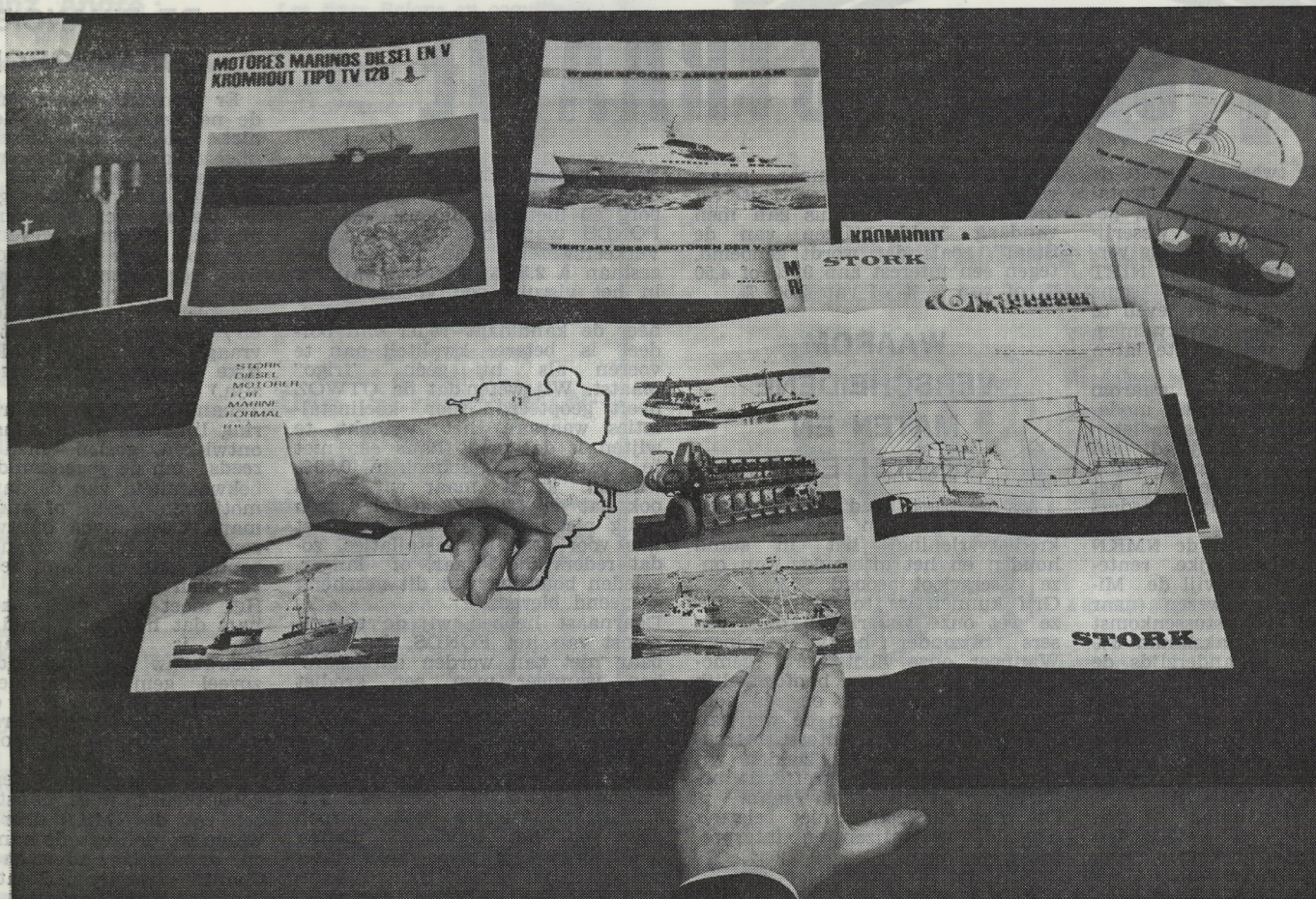
Het moet toch mogelijk zijn, nadat een aanvraag een zekere tijd is ingediend, te kunnen vernemen hoe ver het met de aanvraag staat. Men is uiteraard aangewezen op de NMKN, maar

(vervolgd blz 3)



Een miljoeneninvestering die uitliep op een miljoenverlies. Een doorn in het oog...

ruime keus uit een breed programma betrouwbare scheepsdieselmotoren



Het is bij de selectie van een scheepsdieselmotor belangrijk dat u ruime keuzemogelijkheid hebt. Pas dan kan uw beslissing in technisch en economisch opzicht volkomen verantwoord zijn. Het programma van Stork-Werkspoor Diesel biedt vele toepassingsmogelijkheden in scheepsvortstuwing en hulpvermogen. Onze ervaring met scheepsdieselmotoren staat achter uw beslissing. Op die ervaring kunt u altijd een beroep doen voor een vrijblijvend deskundig advies.

Vermogens 36-36.000 pk.

Toerentallen tot 1800 omw/min.

STORK-WERKSPOOR DIESEL

Postbus 4196 - Amsterdam - Telefoon (020) 2166 21 - Telex 14321 - Telegramadres: Storkwerkdiesel

Officiële verdelers in België: „Mekanica” - Kielbankstraat 5 - Zeebrugge - Telefoon 5 44 97

(vervolg van blz 1)

daar verneemt men slechts dat de waarborgverklaring van de minister nog niet binnen is, zodat niets definitiefs kan worden gezegd; op het departement van Verkeerswezen "vermoedt" men dat het dossier op het kabinet is; op het kabinet weet men niet of het departement het dossier reeds heeft doorgestuurd, tenzij men "vermoedt" dat de zaak bij de inspekteur van Financiën blijft hangen, totdat een politieker op een avond aan de deur van de aanvrager belt, om mede te delen, dat de aanvraag - door zijn tussenkomst - in kannen en in kruiken is, dank zij ongeoorloofde invloeden van scheepsbouwers of procentenjagers die de brave politieker ook bij het ootje genomen hebben.

EEN SCHANDAAL

Op het huidig ogenblik en vorig jaar worden aanvragen voor kredieten ingediend, waarvan de bouw op de ene werf minstens anderhalf miljoen frank hoger ligt dan op andere werven, die even goed en even sterk bouwen. En dit wordt toegestaan! Het Comité voor Kredieten houdt daar allemaal geen rekening mee en is dan verwonderd, dat de eigenaars van die schepen na enkele tijd niet meer in de mogelijkheid verkeren hun schulden af te betalen.

Niet de minste controle geschiedt op de echtheid van bouwkontrakten waarvan de prijzen van 10 à 20 % opgedreven worden. Is het niet schandalig dat de NMKN aast op het bezit van een schamel reder, onbekwaam om 'n rederij uit te baten om, wanneer hij aan zijn verplichtingen tekort komt, hem eenvoudig failliet te laten verklaren en hem al zijn andere private bezittingen ontnemen.

Het volstaat twee type-voorbeelden te nemen:

nl. die van de N. 819 en de O. 351. De reder van de N. 819 kocht een jaar geleden een schip dat 22 jaar oud is voor 800.000 fr., betaalt de verkoper 650.000 fr. en heeft de rest nodig om dit schip in orde te brengen.

Hij bezit geen frank, maar heeft een huise, welke een minimum GESCHATTE waarde heeft van 800.000 fr.

Gevolg daarvan: hij krijgt 800.000 fr. om een schip van 22 jaar aan te kopen, ziet een eerste hypothek op zijn huis en schip nemen en is thans na wat in Engeland gebeurd is, geruineerd!

Koelweg komt de NMKN en verkoopt huis, have en goed om terug in het bezit te zijn van de geleende 800.000 fr. en zij houdt geen rekening met het feit dat

een vrouw met drie kinders, die veel gedaan heeft om een eigen huise te hebben, thans op straat staat.

Zij houdt ook geen rekening met het feit dat bewuste reder onder-tussen bij leveranciers 2 à 300 duizend frank schulden heeft gemaakt, zonder de duizend frank welke hij nog schuldig is aan de verkoper. Zij heeft immers de eerste hypothek en is hier gedeekt aan een interest van 7 % zonder Staatstussenkomst. Waarom gaf het NMKN geld

voor een schip van 22 jaar oud? Wat de O. 351 betreft, werd anderhalf jaar geleden hiervoor krediet gevraagd. Elkeen buiten de NMKN en Verkeerswezen, wisten dat die reder geen frank bezat. Wat gebeurde er? In plaats van een bouw aanvraag te doen met een normale prijs, verhoogt men de waarde van de bouw voor 20 %, krijgt men 70% krediet op een bouw waarde die veel hoger geschat is dan de werkelijkheid en de NMKN noch het Zeewezen vragen zich af, of ze hier bedro-

gen werden omdat zekere invloeden werken voor bepaalde wer-ven of procentenjagers! Het resultaat daarvan is, dat de NMKN op dit schip een overdreven krediet gaf, de nieuwe reder er niets bij verliest, wanneer hij failliet gaat en zulks na elf maanden reeds werkelijkheid is. Het scheepje dat een zogezegde waarde had van 4.500.000 fr., kost hoogstens 3.500.000 fr., de NMKN heeft er een tegoed op van 2.750.000 fr. en moest het thans voor 1.400.000 fr. openbaar zien verkopen wanneer het pas één jaar oud is met een verlies van 1.350.000 fr. en ook al de andere schuldeisers mogen de boeken sluiten.

Meer nog: de nieuwe reder kan hierop met al de waarborgen welke hij heeft, slechts krediet krijgen aan 9%, maar zijn voorganger die geen cent bezat, betaalde slechts 3%.

En zo kunnen we nu verder gaan en de kaarten op tafel leggen van wat er gebeurd is met de O.317, de O. 316 en de O. 318 zonder te spreken van de Narwal, die zoals de andere hierboven genoemd geen of slechts één % interest hoefde te betalen. Voor deze schepen waren er minstens nog groter finessen achter de schermen gebeurd, dan voor de kleine man.

WANTOESTAND MOET BEËINDIGD

We zullen hier voorlopig niet verder in detail gaan; we zullen niet vragen waarom politiekers in het Technisch Comité zetelen; we willen niet vermoeden waarom de ene werf schijnbaar bevoordelgd wordt tegenover een ander, maar we durven met aandrang vragen dat er een vaste lijn zou worden gevolgd, dat het bedrijf officieel zou worden ingelicht over de modaliteiten en de mogelijkheden, dat het hangend blijven van een aanvraag tot het strikt minimum zou worden beperkt, dat iedereen over dezelfde kam zou worden geschoren en dat één persoon of één organisme of één dienst zou gemachtigd en bevoegd zijn om alle inlichtingen te verstrekken over de stand van zaken, om alle argumenten naar voor te brengen en onze argumenten te kunnen en te mogen beoordelen en grondig onderzoeken.

Er moet in elk geval en absoluut worden gekuist in het huis van de vriendjes-politiek én in het huis van de paraplu-dragers.

En waarom toelaten aan de NMKN, lichtzinniger dan ooit te werk te gaan? Waarom worden allerlei zaakjes achter de schermen „geflikt”, waarvan talrijke leveranciers zelfs het slachtoffer worden? Waarom geld geven aan sommige reders of vissers, van wie nooit mag verwacht worden, dat ze hun MILJOENEN-zaak, kunnen behe- ren zoals het hoort?

Of dient met dit alles in 't belang van enkele s/jacheraars geen rekening gehouden?

Zou de NMKN ons kunnen zeggen hoeveel miljoenen bij haar in de visserij zijn verloren gegaan, tengevolge van hun onbezonnen en onverantwoord optreden?

Waarom blijft de „Narwal” onverkoopbaar?

Voor wie en waarom werd hier tachtig miljoen en meer verloren? Is het de Belgische gemeenschap niet die dergelijke onverantwoorde beslissingen, betaalt?

En mag dit alles zo maar administratief en straffeloos geschieden? Hoe lang dus nog zo'n wantoestand? P. Vandenberghe

DE BELGISCH - NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1970 IS VERSCHENEN

Zopas verscheen de Belgisch - Nederlandse Zeemansalmanak 1970. In jaren uitgerekend is dit meteen de 32ste editie geworden. Het is toch wel biezonder hoopgevend als wij kunnen vaststellen dat bedoeld werk, dat zowel thuishoort op de brug van ieder bevelvoerder als op het kantoor van elk maritiem bedrijf dat zichzelf respecteert, doorheen de jaren een enorme evolutie heeft ondergaan. Van het verzorgde maar eerder bescheiden jaarboek, is dit vade-mecum voor alles wat handelsvaart en zeevisserij aanbelangt, uitgegroeid tot een lijvig en vooral up-to-date naslagwerk.

De heer Bentein, rijkskommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Zeevaart maakte tijdens de jongste zitting terzake overigens een door ons biezonder gewaardeerd compliment.

"SCHIPPER", zo zei voornoemde, "HAD GIJ OOK MAAR EEN-MAAL DE ZEEMANSALMANAK GERAADPLEEGD, DAN ZOUTD GIJ U VOLLEDIG HEBBEN KUNNEN INLICHTEN NOPENS DE NAVIGATIEVOORWAARDEN EN DE BESCHIKBARE KONSULAI-RE RAADGEVER IN DE VREEMDE. DIT ZEER NUTTIG BOEKWERK HAD U IN EEN MINIMUM VAN TIJD ALLE NODIGE INLICHTINGEN KUNNEN VERSCHAFFEN".

Een beter hulde aan onze langdurige en delikate arbeid kunnen wij onszelf moeilijker wensen. Dit geeft ons echter de voldoening te weten dat onze "BELGISCH - NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK" is uitgegroeid tot een onmisbaar attribuut voor ieder zeeman.

Traditiegetrouw hebben ook in de jongste editie alle rubrieken opnieuw een grondige controle en, daar waar nodig, een aanpassing ondergaan. Wij aanzien het als een plicht de zeeman, in vaak zeer moeilijke omstandigheden, een hulp te zijn. Het moet hem toelaten in een minimum van tijd de juiste gegevens op te zoeken en snel en doeltreffend te handelen. Dit is de bedoeling van onze «BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK» en dit zal ook steeds onder betrachtning zijn.

Bedoeld boekwerk is verkrijgbaar door voorafgaandelijke storting van 400 F (plus 33 F verzendingskosten) op postrekening nr 41.89.87 van «HET VISSERIJBLAD», Hendrik Baelskaai 30, 8400 - Oostende of door overschrijving op onze bankrekening nr 2050 bij de Oostendse Kredietbank, Karel Janssenslaan 1, 8400 - Oostende.

Het is verder verkrijgbaar:

BELGIE: bij onze uitgeverij H. Baelskaai 30 te Oostende, en bij Hand in Hand, Tijdokstraat 34 te Zeebrugge.

NEDERLAND: F. Henk Zwart, Technische Handel, IJmuiden.

Hoogwaterboekje 1970 verschenen

Verkrijgbaar in alle boekwinkels, bij alle dagbladverkopers en in de Yachtclubs van onze kust.

Voor grote hoeveelheden:

Zich wenden:

Nieuwsblad VAN DE KUST

H. Baelskaai, 30

Oostende

Tel. (059) 777.13 - 14

Publiek, letter en publiciteit: HENDRIK BAELSKAAI 30 OOSTENDE TEL. 777.13 - 777.14 - FAX 777.15

Deelname bij voorverkoop

Kostprijs: 12 fr.

De scheve koers van schipper Pylyser te Great Yarmouth

**„WIJ DRONKEN ELK DRIE GLAZEN BIER
MAAR WAREN NIET DRONKEN”,
ALDUS EERSTE GETUIGENISSEN**

De jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende is — het lag in de lijn der verwachtingen — een maratonzitting geworden.

Onder de zeven te behandelen zaken kwam inderdaad de scheve koers voor die de N.819 „Stijn Streuvels”, op 16 augustus jl. in de havengeul van Great Yarmouth liep en er, na vele miswijzingen, ook zonk. Tussendoor vond voorzitter Vandercruyssen nog de tijd om haastig twee vonnissen uit te spreken. De overige zaken werden naar een latere datum verschoven.

De feiten die zich op deze fameuze augustusmaand voordeden liggen overigens nog allen fris in het geheugen. Nadat de N.819 „Stijn Streuvels” wegens een kor in de schroef naar Great Yarmouth werd opgesleept voor reparatie, wilde schipper-eigenaar Pylyser Herman omstreeks 23 uur de haven uitvaren. Op dit ogenblik was het opkomende tij zodat er een stevige stroming heerste. Men spreekt — en het zijn terzake bevoegde mensen — van 3 tot 4 mijl.

Schipper Herman Pylyser, wiens vaartuig gemeerd lag met stroom mee, vond er dan niet beter op de voor- en achtereinden ineens los te gooien en vooruit koers te lopen. De bedoeling was in de havengeul rond te zwaaien en tegenstrooms naar buiten toe te varen.

Het vaartuig werd evenwel gegrepen door de inlopende tij en haveninwaarts gedreven. Volgens getuige Pylyser zou hierbij dan nog de keerkoppeling geweigerd hebben op achterruit te slaan. Eerst werden twee gemeerde jachten geramd, waarop pardoes tegen de havenbrug werd aangevaren. Ingevolge lekkage zond de „Stijn Streuvels”.

**„IK WAS BANG OM MET
UITLOPENDE TIJ
AF TE VAREN”,
zegt schipper**

Meteen kon de Raad deze biezonder scheefzittende zaak aannemen, waarbij Pylyser Herman (vooralsnog) als getuige wordt onderhoord.

„Ik was bevreesd om met de uitgaande tij de haven te verlaten”, zegt hij. „Ik was niet in het minst vertrouwd met de haven, die ik vóór twee jaar slechts éénmaal als bevelvoerder was binnengevaren. Anderzijds was ik niet gehaast om Great Yarmouth te verlaten. De reis was uit en ik wilde niet te vroeg te Oostende aankomen om misschien een gunstiger verkoopbeurt te treffen.

„Nadat de duiker het touw uit de schroef had verwijderd, hebben wij samen allerlei karweitjes aan boord opgeknapt, en maakten na het avondeten een wandeling in de binnenstad. Wij bezochten twee drankgelegenheden en dronken in totaal ieder drie glazen bier. Matroos Gunst betaalde alles. Hij had slechts tien shilling op zak”.

Omstreeks 23 uur was de bemanning opnieuw aan boord en werd

afgevaren. Hier wordt door een raadslid opgemerkt dat het verkeer was onmiddellijk af te varen, gezien amper één uur later de vloed haar top zou bereikt hebben en er op dit ogenblik zonder tij veilig kon vertrokken worden. Nu werd bij hevig inlopende tij vertrokken, waarbij nog de fout werd gemaakt de voor- en achtereinden inééns los te gooien waardoor de „Stijn Streuvels” onvermijdelijk door de stroom werd gegrepen, met de gekende gevolgen.

**„FLES WHISKY VOOR
EEN POOSJE VIS”
verklaart Pylyser Herman**

„Op de visgronden werd bijgedraaid voor het overmaken van een poosje vis aan een Engelse kustvaarder. Hiervoor kregen wij in ruil een fles Whisky”, weet getuige te vertellen. „Toen wij binnengesleept werden te Great Yarmouth door de N.763 was de fles nog halfvol”.

Hoe het dan komt dat in het verslag van de Norfolk Joint Police melding gemaakt wordt van een lege whiskyfles? Deze kan volgens getuige zijn omgestoten door de slag bij de aanvaring. De andere fles evenals een lege bak bier zijn afkomstig van een vorige reis.

„Overigens is het zo” zegt getuige Pylyser dat niemand van de bemanningsleden bedronken was”.

Overigens protesteerde getuige in een aanvullend verslag tegen de verdachtmakingen die gepubliceerd werden in een Britse krant (en over-

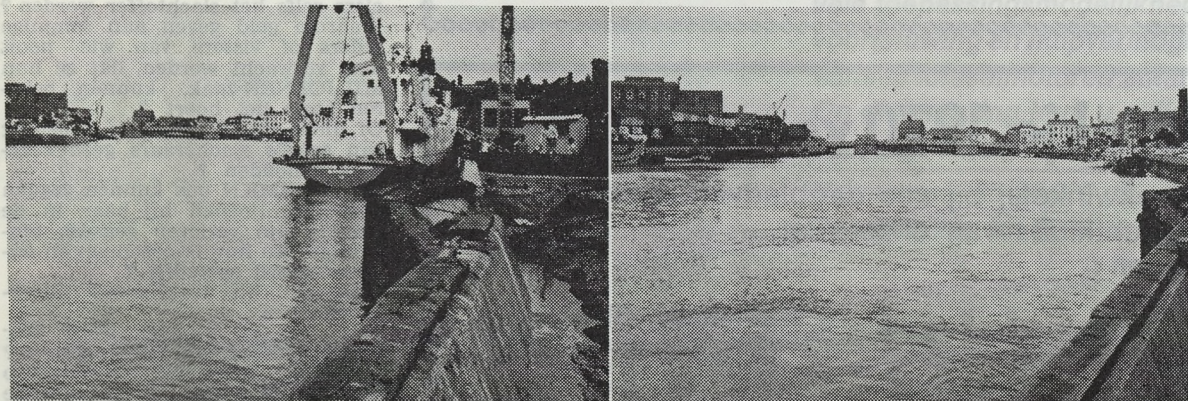
genomen door een Belgisch dagblad) onder de titel „Schipper Herman en zijn zingende metgezellen”. Hierbij wordt o.m. melding gemaakt van harde woorden tussen opvarenden van de gezonken treiler en late wandelaars te Great Yarmouth.

„Er is nooit geen kabaal geweest” zegt schipper Pylyser. „Toen de plaatselijke politie aan boord kwam, werden wij verzocht het schip te verlaten en werden wij in een politiewagen overgebracht naar een bewaarplaats in het politiekantoor waar wij (opgesloten) werden ondergebracht in afwachting dat wij (met een tolk) zouden onderhoord worden. Toen ik bovenkwam (ik kwam uit de motorkamer waar ik tevergeefs poogde de motor in gang te brengen) zaten de andere bemanningsleden reeds in de politiewagen. Er zijn nooit discussies geweest en er werd zeker niet gezongen op ons vaartuig”.

Verder wordt schipper Pylyser andermaal onderhoord nopens het verloop van de (verkeerde) manoeuvres die werden uitgevoerd om de haven uit te varen. Hij sloeg (met meelopende tij) vooruit om verderop in de geul te zwaaien. In de loop van de namiddag werd de keerkoppeling nog nagezien en alles bleek toen in orde, alhoewel men hiermede vroeger reeds moeilijkheden had ondervonden. Op het fatale ogenblik weigerde de koppeling op achterruit. De aandrijvingshefboom kon wel ten einde geduwd worden maar weigerde te grijpen. Hij verklaart verder nog niets te hebben opgemerkt van de aanvaring met de jachten, hetgeen door de Raad echter sterk betwijfeld wordt.

**MATROOS GUNST WILDE
SLIMMERIK UITHANGEN**

De tweede getuige in deze zaak was matroos Gunst Gilbert. Een man die blijk gaf van een biezonder kort geheugen en voortdurend, schouderophalend beweerde dat hij zich niets meer herinnerde. Tot voorzitter Vandercruyssen hem opmerkzaam maakte dat het nu stilaan genoeg was en hij voortaan maar een octaaf lager moest zingen. Vanaf dit ogenblik ging het pianissimo. Hij was het overigens die de kosten voor het herbergbezoek betaalde met een bankbiljet van 10 shilling. Dit wordt echter door de



Twee opnamen die duidelijk de scheve koers van de „Stijn Streuvels” aantonen. Foto links, werd genomen vanop de meerplaats van het vaartuig vóór de afvaart. Foto rechts, genomen vlak voorbij het vaartuig dat op foto links zichtbaar is. De pachten zijn duidelijk zichtbaar. De afstand van het vertrekpunt tot de brug (op achtergrond) bedroeg ruim 500 m.

(vervolg blz 6)



Waarom **Styropor**[®]

gebruiken om uw vis te verzenden?

**Omdat uw verse vis langer
zijn onberispelijke kwaliteit
blijft behouden**

**Omdat uw gerookte vis* langer
zijn mooie gouden kleur
bewaart**

**Omdat uw vis tijdens het
transport minder gewicht
verliest**

**Omdat Styropor[®]-verpakking
net en licht is**

**Omdat Styropor[®] het aandeel
eerste keus-vis verhoogt**

*** Afgekoeld vóór het verpakken tot maximum 6°C**

® Gedeponiseerd merk.

BASF CHEMIE N.V.

Marsveldplein 5 1050 BRUSSEL

TEL. 02/110660

® Styropor BASF

(vervolg van blz 4)

Raad in twiifel getrokken. want een dergelijk bedrag is onvoldoende om 12 glazen bier te betalen.

Van achteraan in de zaal maakte schipper Pylser de Raad echter diets dat ook de scheepsjongen nog wat geld op zak had. Getuige Gunst houdt staande dat hij zelf niet meer op zak had terwijl geen vis werd verkocht om aan geld te geraken.

Gunst, die op de voorplecht stond, heeft wel kunnen vaststellen dat de jachten werden aangevaren, maar sprak hierover niet met zijn schipper omdat hij meende dat Pylser dit ook had opgemerkt. Toen de politie ter plaatse kwam bevond iedereen zich — zij het wel onder de indruk — in normale toestand, aldus getuige.

Totdaar een eerste onderhoor in deze zeer ingewikkelde zaak waarin de Raad alles in het werk stelt om klaarheid te brengen, maar waarbij de getuigen (vooralnog) het been stijf houden.

TWEE VONNISSEN

In diezelfde zitting werden ook twee vonnissen geveld. Een eerste zaak betrof de aanvaring die zich op 25 november 1968 voordeed in de Nieuwpoortse haven tussen de N.737 „André Lucienne” en de N.722 „Aline”. In deze zaak werden respectievelijk schipper Gonzales en matroos-motorist Desaever van de N.722 „Aline” betrokken. De oorzaak van deze aanvaring dient gezocht in een onbeheerd roer-maneuver van de onbevoegde matroos-motorist Desaever. Schipper Gonzales had aan de Zeevaartpolitie te Oostende verklaard dat hij de reis had meegemaakt, hetgeen niet het geval was. Hij had zijn vaartuig naar zee gestuurd zonder een bevoegde leiding. In zijn plaats maakte een niet aangemonsterd persoon de reis mee. Beiden krijgen derhalve een vermaning uitgesproken en ieder voor de helft verwezen in de kosten.

Een tweede zaak betrof de aanvaring die zich op 26 december

1968 voordeed tussen de O.250 „Deo Juvente” en het Deense M.S. „Grimaldi”. Matroos Dekeyzer Willy, die zich op het ogenblik der feiten als wacht op de brug bevond, werd terzake betrokken.

Volgens de Raad heeft betrokkene nagelaten een voldoende uitkijk te houden. Bij slechte zichtbaarheid had hij de snelheid moeten aanpassen en zijn schipper tijdig inlichten. Betrokkene wordt derhalve veroordeeld tot een schorsing van zijn certificaat van bekendheid voor de duur van drie weken.

Berichten aan alle jollenvissers

We vernemen dat in het raam van de reglementering van de zeevaartinspektie, strenger toezicht zal worden uitgeoefend betreffende het aanvoeren van garnaal die niet in de mijn verkocht wordt.

Anderzijds werd aan alle eigenaars van jollen een bericht vanwege de stedelijke vismijndirectie toegestuurd waarbij de aandacht wordt gevestigd op de bepalingen van art. 154 G.a. van het Algemeen Politie-reglement, dat betrekking heeft op de verkoop van aangevoerde garnaal. Volgens dit artikel moet alle garnaal aangevoerd voor verkoop op het grondgebied Oostende, officieel verkocht worden in de vismijn of in de garnaalmarkt aan het Montgomerydok.

Prijsvraag voor afname van opgevangen vis bestemd voor dierenvoeding

Belanghebbenden worden er op attent gemaakt dat op het sekretariaat van de Rederscentrale, de offertes worden ingewacht tot woensdag 24 december 1969 te 17 u. voor de wederafname van opgevangen vis bestemd voor dierenvoeding gedurende de eerste trimester 1970.

De daartoe bestemde formulieren kunnen kosteloos worden bekomen op het sekretariaat, H. Baelskaai 25, Oostende.



Zo lag de «Stijn Streuvels» gezonken in de havengeul. Op de achtergrond de havenbrug waar tegenaan werd gevaren.

MINDER GARNAAL IN NOVEMBER 1969



Slechte weersomstandigheden hielden de garnaalvloot teveel aan de kaai.

Niettegenstaande de aanzienlijke stijging van de gemiddelde vangst per schip zijn onze garnaalvissers er niet in geslaagd meer garnaal aan te voeren dan verleden jaar in november. Het stormachtig weer is hiervan de oorzaak geweest. Het aantal uitvaarten daalde inderdaad aanzienlijk en wel van 366 naar 186. De dagen dat er kon gevestigd worden waren de resultaten gelukkig zeer gunstig zodat we toch nog aan 34.933 kg. garnaal geraakten. Een groot gedeelte hiervan werd dit keer niet in de garnaal — maar wel in de vismijn verkocht. De eerste drie dagen van de week vooral kwamen telkens veel schepen in de vismijn hun kans wagen. Ze moeten het zich zeker niet beklagen want de prijzen waren er doorgaans hoger dan in de garnaalmarkt. Ondanks de ruime vangsten toch een achteruitgang in aanvoer met 6.151 kilogram. Waar er minstens tien dagen minder uitgevaren werd dan verleden jaar kan men zich voorstellen wat een aanvoer er zou geweest zijn ware er minder storm geweest. Dit zou ongetwijfeld de prijzen nog lager hebben gedrukt en deze waren nu al ver van schitterend aangezien een gemiddelde van slechts 26,60 fr. werd bereikt. Dat is zelfs minder dan verleden jaar toen er 35,75 fr. betaald werd.

De kleinere aanvoer en de aanzienlijk gedaalde prijs waren er oorzaak van dat de totale opbrengst lager uitviel dan die van verleden jaar. We geraakten dit keer niet aan de zeven cijfers maar moesten ons tevreden stellen met 929.437 fr. Verleden jaar werd de aanvoer verkocht voor 1.468.091 fr. De vangsten waren ruim dit jaar, de gemiddelde vangst steeg dan ook van 112 kg. verleden jaar naar 185 kg. Hierdoor werd uitein-

delijk toch een hoger gemiddelde opbrengst bereikt dan verleden jaar vermits we nu aan 4.997 fr. geraakten, tegen slechts 4.011 fr. verleden jaar. Het zal dan ook niemand verwonderen dat onze garnaalvissers de sprotkorre voorlopig nog in het pakhuis hebben laten liggen.

TOTALE AANVOER STEEG BOVEN DE 300.000 KG.

Voor het eerst in de geschiedenis van de garnaalmarkt werd een aanvoercijfer bereikt dat boven de 300.000 kg. steeg. En dit op ruim één maand van het jaareinde. Alhoewel de totale opbrengst die verleden jaar bereikt werd op eind december nog niet was voorbijgestreefd staat het toch reeds vast dat op 31 dec. ook een nieuw rekordopbrengstcijfer zal kunnen genoteerd worden. Op het einde van immers reeds met 12.047.639 fr. waar verleden jaar op hetzelfde tijdstip voor 11.283.210 fr. was verkocht. Al is de opbrengst dan ook niet in dezelfde verhouding gestegen als de aanvoer toch mogen we ook dit jaar spreken van een aanzienlijke vooruitgang. En dit niettegenstaande een niet onaanzienlijke prijsdaling die verliep van 51,20 fr. naar 39 fr. Dat is dus ruim 12 fr. per kg. minder. Op een aanvoer van 300.000 kg. wil dat al wat zeggen. De gemiddelde vangst is dit jaar gestegen tot 100 kg. nadat verleden jaar een gemiddelde van 67 kg. was bereikt. De gemiddelde opbrengst is evenens opgelopen en dit van 3441 naar 3.914 fr. Het aantal vangsten was kleiner maar dit moet zeker niet worden toegeschreven aan een geringere belangstelling wel aan ongunstiger weersomstandigheden. Een 200 vangsten minder op 11 maanden tijd is uiteindelijk ook geen zo'n slechte achteruitgang.

Het wetsvoorstel Dries Claeys voor een vervroegd visserspensioen

Vroeger hebben wij reeds gewezen op het feit dat het Oostends Kamerlid Dries Claeys een wetsvoorstel heeft ingediend, strekkende tot het verlenen van een vervroegde opruststelling van de zeevisser. Momenteel is bedoeld wetsvoorstel nog altijd in bespreking. Niettemin achten wij het nuttig de memorie van toelichting te publiceren. Hierin legt Volksvertegenwoordiger Dries Claeys, overigens met kennis van zaken, de bijzondere nadruk op het zeer harde en omzeggens ononderbroken werk, die de visser wacht, eenmaal de vertrouwde haven is uitgevaren.

Wij menen derhalve dat de heer Dries Claeys hier andermaal heeft bewezen dat hij de enige parlementair uit onze gewesten is, die zich daadwerkelijk inspant om de noden van ons zeevisserij, tot in Brussel te laten doordringen.

DE MEMORIE VAN TOELICHTING

In zijn memorie laat de heer Claeys zich als volgt uit:

Meerdere Eerste Ministers en Ministers belast met de Sociale coördinatie alsmede meerdere Ministers van Sociale Voorzorg hebben aan ondergetekende hun instemming betuigd om een stelsel van vervroegd pensioen voor zeevissers tot stand te brengen. Tot op heden is dit evenwel niet gebeurd.

Herhaaldelijk hebben wij Ministers, gewezen Ministers en Parlementairen uitgenodigd om eens mee in zee te gaan met een visserij-schip. Meerdere zijn op die uitnodiging ingegaan. Telkens hebben wij getracht om gedurende die "uitstap-in-zee" alle bewerkingen te doen uitvoeren zoals ze gebeuren gedurende een normale vaart. Zo werden dan op een modern uitgeruste zee-treiler, twee tot drie maal de netten in zee gebracht, terug opgehaald, de vis aan dek gebracht, gegut, gewassen, het vuil over boord gezet, de eventuele scheuren in het net hersteld en het net terug overboord gezet...

Alle parlementairen stonden versted van de zware lichamelijke inspanningen die van de vissers gevegd worden alsmede van het gevaar waaraan deze blootstaan.

Zij konden zich niet voorstellen dat zoiets ook moet gebeuren bij zwaar weer, wanneer het schip heen en weer geslingerd wordt en de golven meters hoog oplopen. Wanneer zij dan vernamen dat deze uitzonderlijke lastige taak met de regelmaat van een klok om de drie uur, dag en nacht zonder onderbreking werd doorgezet, ook in de ijselijke koude van de oostelijke vrieswind op de Noordzee en rond IJsland, vroeg iedereen zich af: "Hoe houden zij dat uit?"

Het is bovendien geen uitzondering vissers te ontmoeten die, zoniet bestendig, dan toch regel-

matig onderhevig zijn aan zeeziekte. Maar toch moet het werk doorgaan.

Het uitputtende, het ongewoon ruwe en harde werk van de zeevisser komt vooral door de veelvuldigheid van de onophoudelijke inspanningen. Vanaf het ogenblik dat men op de visgronden is aangekomen wordt het grote net met de erbij behorende zware gewichten — uiterst zware visboden, verhandelen van velerlei kabels — overboord gezet om de visvangst te beginnen. Dan wordt het dagenlang, dag en nacht een ononderbroken rythme van inhalen, repareren, weer uitzetten, gutten, wassen en spoelen, wegbergen en van ijs voorzien. Tussenin moet dan nog wacht gehouden worden (het schip moet toch bestuurd worden) en wordt er ook wat gegeten en geslapen.

Dat de dagelijkse arbeidsduur derhalve van 16 tot 20 uur kan bedragen, zal niemand verwonderen.

Dat bovendien een visser zelden meer dan twee uur ononderbroken slapen kan, mag velen ongeloflijk schijnen. Nochtans is het zo, gezien in de regel om de drie uur "gewonden" wordt, d.w.z. het net opgehaald met al het werk dat daarop volgt en waarbij de zorg om de goede kwaliteit van de aan te voeren vis een grote rol speelt.

Aldus zal het voor iedereen duidelijk worden dat de zeevissers dit intense arbeidsleven niet tot op 65-jarige leeftijd kunnen volhouden. Sedert jaren werd vooropgesteld dat men een regeling zou moeten tot stand brengen dat een rustpensioen verleent aan de zeevissers op 55-jarige leeftijd, des te meer daar vanaf die ouderdom veel zeevissers ten laste vallen van de werkloosheids- of ziekteverzekering.

Ondanks herhaalde beloften is daarvan nog niets terecht gekomen.

Sedert meerdere jaren hebben wij onderhandelingen en besprekingen gevoerd met de achtereenvolgende Ministers van Sociale Voorzorg met het oog op de praktische realisatie van een vervroegd pensioen. De algemene indruk was dat er een algemene consensus was om de leeftijdsgrens op 60

jaar te brengen. Het bevoegde Nationaal Paritair Comité werd daarover geraadpleegd en ook daar kwam een zekere overeenstemming tot uiting tussen werkgevers en werknemers, m.b.t. de wederzijdse bijdrage-aanpassing die met deze vervroeging moet gepaard gaan.

Wij stellen echter vast dat er evenwel geen vordering gemaakt wordt. Derhalve achten wij het noodzakelijk dit voorstel in te dienen om de wetgever toe te laten, deze bij uitstek sociale maatregel voor een door iedereen gewaardeerde groep harde werkers, te realiseren.

Daartoe bevat het hiernavolgend wetsvoorstel een aantal wijzigingen en aanvullingen van het koninklijk besluit nr. 50 van 24 okt. 1967. In dit koninklijk besluit werd reeds voorzien dat een vervroegd pensioenregeling ook mogelijk wordt gemaakt voor de bijzonder "ruwe beroepen". Door deze aanvulling op de pensioenwet van 1955 werd ontegensprekelijk het beroep zeevisser bedoeld.

Wij hebben geoordeeld dat wij in ons voorstel rekening moesten houden met de besprekingen die werden gevoerd in het Nationaal Paritair Comité voor de zeevisserij, ten einde de pensioenleeftijd stelselmatig te verlagen zodat op 1 jan. 1973 het pensioen zal kunnen ingaan op de leeftijd van 60 jaar.

Ongetwijfeld zullen wij hiervoor op de actieve medewerking van alle parlementairen kunnen rekenen.

HET WETSVORSTEL

Artikel 1.

Artikel 4 van het koninklijk besluit nr. 50 van 24 okt. 1967 betreffende het rust- en overlevingspensioen voor werknemers wordt aangevuld met een 4^o, luidend als volgt:

"4^o indien het een rustpensioen betreft om reden van een tewerkstelling als zeevisser: de eerste dag van de maand volgend op deze tijdens welke de belanghebbende de normale pensioenleeftijd bereikt:

a) 63 jaar zo het pensioen effectief en voor de eerste maal na 31 dec. 1969 en vóór 1 jan. 1971 ingaat;

b) 62 jaar zo het pensioen effectief en voor de eerste maal na 31 dec. 1970 en vóór 1 jan. 1972 ingaat;

c) 61 jaar zo het pensioen effectief en voor de eerste maal na 31 dec. 1971 en vóór 1 jan. 1973 ingaat;

d) 60 jaar zo het pensioen effectief en voor de eerste maal na 31 dec. 1972 ingaat."

Artikel 2.

In artikel 10, § 2, van hetzelfde koninklijk besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) het 1^o worden de woorden "als mijnwerker" telkens vervangen door de woorden "als mijnwerker of als zeevisser";

b) in het voorlaatste lid van het 2^o worden de woorden "als mijnwerker of als zeevarende" vervangen door de woorden "respektievelijk hetzij als mijnwerker hetzij als zeevarende of zeevisser".

Artikel 3.

§ 1. — Een aanvullende bijdrage is verschuldigd voor een tewerkstelling als zeevisser. De aanvullende bijdrage wordt berekend op het bedrag van het loon dat in aanmerking wordt genomen voor de toepassing van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 dec. 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders.

§ 2. — De aanvullende bijdrage bedraagt:

1^o voor de zeevisser: over de periode van 1 jan. 1970 tot 30 juni 1970 0,50%; over de periode van 1 juli 1970 tot 31 dec. 1970 0,25%; over het jaar 1971 0,75%; over het jaar 1972 1% en van 1 jan. 1973 af 1,25%.

2^o voor de werkgever van de zeevisser: over de periode van 1 jan. 1970 tot 30 juni 1970 en over het jaar 1971 0,50%; over het jaar 1972 1% en van 1 jan. 1973 af 1,25%.

§ 3. — De aanvullende bijdrage van de zeevisser wordt door de werkgever bij iedere uitbetaling van het loon ingehouden. Deze is aan de Rijksdienst voor werknemerspensioenen die aanvullende bijdrage verschuldigd, samen met de zijne.

De Koning stelt de nadere bepalingen inzake inning en invordering van de aanvullende bijdragen vast.

De burgerlijke en strafrechtelijke sankties bepaald in de voormelde wet van 27 juni 1969 kunnen hierbij worden toegepast.

Wij komen hierop nader terug in een volgende bijdrage.

SINTERKLAASFEEST OP IBIS

Wellicht een tikje laattijdig maar met des te meer geestdrift werd Sinterklaas op zaterdag 13 december uitbundig onthaald door het jonge volkje van het Koninklijk Werk IBIS.

Ter ere van de Sint en de talrijke genodigden, waaronder het Bestuur van het Peterschap, Mevrouw A Lacourt, de Heer Jean Jacques Declodt het Bestuur van de Paul Harriskring van Oostende Mevr. G. Fischer Fonteyne e a voerden de jongens achtereenvolgens een keurig toneelwerkje op 'Kareltje gaat naar zee' waarna een uitbeeling van 'Jungle Book' werd ten beste gebracht. De prachtig uitgebeelde olifanten met Kolonel Hathi, de apen met King Louie, Bagheera, Shere Khan en Baloe, de bruine beer, wedijverden om ter meest met Mowgli en oogstten veel sukses. Directeur Caestecker had in zijn slotwoord dan ook een heel bijzonder woord van dank voor alle medewerkers onder het personeel die dit enig stukje wisten te bewerkstelligen. Hij dankte ook heel speciaal de Heer Gilbert Vanden Bussche van Radio T.V. 'Carad' die volkomen kosteloos een buitengewoon verzorgde klankinstallatie ter beschikking stelde. Nadat alle 90 IBIS jongens en de 27 kinderen van het Personeel bedacht werden met geschenken door de goede Sint, besloot een gezellige koffietafel dit geslaagd kinderfeest.



Gebrekkige (en vaak brutale) doorgang naar Zeewezengebouw te Oostende

Deze week kwam op onze redactie een schrijven van een verontwaardigd reder toe. Een schrijven waarin bedoelde persoon zijn verbolgenheid uitdrukte tegen het brutale optreden van de verantwoordelijke persoon aan de „gates" naar het Oostendse Zeewezengebouw. Sedert enkele tijd inderdaad wordt een selectie doorgevoerd aan bedoelde doorgang om de te kleine parking niet te overlasten. Deze reder schreef o.m. het volgende :

„Mijnheer,

Als eigenaar van een vissersvaartuig moet ik regelmatig op het kantoor van het waterschoutsambt zijn. Dit was ook deze week het geval. Ik was echter ten zeerste verwonderd toen mij aan de afsluiting de doorgang werd geweigerd alhoewel er nog plaats was op de parking voor de bezoekers. Dit geschiedde dan nog door de verantwoordelijke persoon op een bijzonder onbeschofte en brutale manier. Dergelijke grofheden neem ik niet, temeer daar deze persoon zich de moeite niet getrooste even te zien of er wel degelijk plaats was. Ik meen dat de leiding van deze burelen wel zou mogen zorgen voor een beter opgevoede persoon, die de bezoekers, die er nodig moeten zijn, op een beleefder manier kan te woord staan. Het is al erg genoeg dat wij ons van de vissershaven moeten verplaatsen naar het centrum van de stad om de papieren in orde te brengen, wat altijd met veel tijdverlies gepaard gaat. Wij kunnen onze auto niet vele honderden meters verder zetten. Onze tijd is zo al beperkt genoeg." Een verontwaardigd reder.

N.v.d. Redactie

Wij zijn het volledig eens met het standpunt dat door de reder werd ingenomen. Een korrekte behandeling van de bezoekers is een elementaire vereiste. Wij nemen gaarne aan dat de veel te kleine parking, die dan nog voor een groot deel is ingenomen door voorbehouden parkeerterreinen, vlot moet kunnen ingenomen en verlaten worden. Dit zou echter niet mogen geschieden ten koste van de vele den. Dit zou echter niet mogen personen die er dagelijks administratieve verplichtingen hebben te vervullen en die daarenboven in de meeste gevallen zeer gehaast zijn. „Time is money" voor dergelijke lui.

Dit kan niet gezegd worden van de betrokken „gatesman", die zich maar al te vaak binnenhoks houdt (vrees voor de koude) en daarenboven weinig beleefdheid aan de dag legt.

Scheepsbouwnieuws

Op de Scheepswerf Degrauwe zijn thans nog twee eenheden in aanbouw. De Z.510 „Zeemanstrik II" van reder Pauwaert uit Heist zal vermoedelijk in de eerste week van januari 1970 gedoopt worden. De Z.583 „Angeline" van de rederij Hertsens uit Heist zal, zo de weeromstandigheden zulks zullen toelaten, omstreeks half januari 1970 te watergelaten worden.

BELGISCHE ATLAS VOOR DE ZEEVISSERIJ VERSCHENEN

NUTTIG EN

INTERESSANT WERK

Vorige week verscheen de Belgische Atlas voor de zeevisserij 1968.

Deze tot in het buitenland belangwekkende atlas wordt jaarlijks sedert 1957 opgemaakt door het Rijksstation voor de Zeevisserij in 't raam van de activiteiten van de Commissie voor Toegepaste Wetenschappelijk Onderzoek in de zeevisserij, waarvan de heer F. Lievens, Directeur-Generaal bij het Ministerie van Landbouw, voorzitter is.

Betreffende jaaratlanten hebben betrekking op vijf vissoorten, te weten: kabeljauw, schelvis, wijting, schol en tong.

Aan ieder dezer vissoorten worden 13 kaarten gewijd, namelijk 12 maandelijks (voor ieder maand) en 1 jaarlijkse (voor het totaal).

In totaal omvat de atlas aldus 65 aanschouwelijke kaarten.

Deze kaarten tonen de vangsthoeveelheden aan alsmede de gebieden waar de betreffende soorten worden gevangen.

Over het verloop van 1 jaar kan men aldus per maand nagaan waar, welke soort en hoeveel van deze soort werd gevangen.

Alhoewel het hier jaaratlanten betreft waarin slechts de uitslagen over één jaar worden weergegeven, en de evolutie van de vangsten in tijd en ruimte aldus op deze kaarten niet te zien zijn, wordt deze leemte aangevuld door voor elke vissoort een tabel in te lassen met de gegevens over de vijf voorgaande jaren. Aan de hand van deze tabellen kan de evolutie aldus worden nagegaan.

Zo kan men bijvoorbeeld duidelijk vaststellen hoe onze Belgische vissers op nauwkeurige wijze hun vissersrijaktiviteiten verleggen naar gelang de migratie van de betrokken vissoorten.

Een andere tabel duidt de jaarlijkse evolutie aan van de belangrijkheid van onze vloot (aantal vaartuigen en drijfkracht) gedurende de jaren 1964-1968 en dit voor ieder van de zes scheepsklassen afzonderlijk.

In de merkwaardige atlas worden tenslotte per vissoort, ook nog 4 figuren ingelast die de jaarlijkse schommelingen van de vangst met de veranderingen in de belangrijkheid van de vloot konfronteren.

Het valt net te ontkenmen dat dergelijke atlas interessant, leerrijk en nuttig is, zulks niet alleen voor biologen en andere wetenschapsmensen, maar evenzeer voor reders en vissers.

Dit werk wordt daarom ten zeerste aanbevolen.

Het is kosteloos te bekomen op het Rijksstation voor de Zeevisserij, 4-de verdieping van het stadhuis te Oostende, zolang de voorraad strekt.

PRAKTISEREN

NIEUWJAAR

En nu we er verleden week toch aan begonnen waren, aan het geprakkezeer over de nieuwjaar- en de kerstdagen, en de kerstbomen en de schone lichtjes en de muziek in de straten en de drukke mensen met hun opgewonden gezichten voor de schitterende uitstalramen en de grote carroussel van de auto's, alsmaar rond draaiend de stad om, straat in straat uit, een enorme autoscooter, nu we er toch aan begonnen waren, gaan we ermee door.

We zijn niet van dit «slach» van burgers die het zo maar opgeven. Koppig als wij zijn gaan we er maar mee door met dat geprakkezeer.

Nu het jaar zo naar z'n (vrolijk) einde hebt, hebben jullie ook allemaal de onomstootbare indruk dat het vlug gaat. Alsmaar vlugger. Hoe ouder men wordt hoe rapper de tijd passeert «t Schijnt alles zo ver», zei hij nog verleden jaar aan die tijd, onze nonkel, een klein vinnig ventje, globetrotter in zijn tijd, «t schijnt alles zo ver af», zei hij, «maar 't is toch alles zo dichtbij».

Nu is hij er niet meer, nonkel Leon, een vinnig mannetje. We hadden hem een gelukkig nieuwjaar gewenst, en nog vele jaren en 'n goeie gezondheid.

«En dat hij er zo goed uitzag, en flink en een gezonde kleur».

«Honderd jaar wordt ge, nonkeltje»

't Schijnt ver, maar 't is toch allemaal toch zo nabij.

Hij heeft verstek laten gaan, is er niet meer bij vandejare, maar ja, hij was ook tachtig jaar...

RAP (1)

En dat het zoveel vlugger gaat, hoe ouder ge wordt hoe rapper de tijd passeert. Wij denken altijd diep over allemaal deze dingen na. Feitelijk is dit een wiskundig juist verschijnsel. Ik weet niet of jullie ook allemaal zulke flinke rekenknobbels hadden maar in ieder geval wij waren bij de «goeie» Bescheidenheid is een van onze betere karaktertrekken, anders zouden we u eens vertellen hoeveel punten we steeds hadden voor de (oude) wiskunde.

Wiskundig bewezen verschijnsel, zeiden we, die jaren die zo rap gaan. Inderdaad — span nu versterkte geest eens in — veronderstellen we dat we, zoals die goeie vinnige nonkel Leon zaliger, dood en bij de Here, tachtig jaar oud worden. (Wij willen daarvoor tekenen) Als men tien jaar oud is, dan blijven er 70 (lange) jaren over en 't is niet moeilijk om te vatten dat iedere dag van die zeventig-jaren-voor-de-boeg lange dagen zijn.

RAP (2)

Maar helaas, traag of snel, de tijd gaat voorbij.

Als men 40 jaar oud geworden is dan blijven er nog 40 jaren over, dat is de helft van uw problematisch bestaan.

Die helft gaat vanzelfsprekend vlugger voorbij dan uw gehele leven van tachtig jaar.

TEMPUS FUGIT

Veronderstel nu dat ge 60 wordt, dan blijft er nog maar een vierde van dat (heerlijke) leven over. 't Is toch normaal dat een vierde korter is dan een helft en veel korter dan een geheel.

En als u dan 't geluk te beurt valt zeventig te worden dan hebt ge de zeven tienden van uw levensdraad opgeweven. Het tiende deel dat overblijft wel beste mensen, is een klein deeltje van uw leven waarin de dagen alleen nog open en toe gaan.

't Is niet zo ingewikkeld — ontroest uw luie geest — om te vatten dat iedere dag van die weinige jaartjes eveneens korter wordt.

Steeds korter wordt mijn, uw, hun levenstijd, steeds vlugger gaan de dagen om uiteindelijk zelfs een keer geen hele dag meer te halen.

Dan wordt het nul.

Het niets, LE NEANT»

Gaat het voor jullie ook altijd maar vlugger ?

Ons gaan de dagen open en dicht

Ge ziet er anders goed uit. Zalig Kerstfeest

Prosit, met de wens van 't-jaar, en nog vele jaren.

We spelen mee, konformist als we zijn.

We spelen mee, tot het bittere einde.

VOORBIJ (1)

De werkelijkheid van iedere visdag blijft daarom niet minder werkelijk. Al gaan de dagen «open en toe». En vooraleer verder te hollen naar de nieuwe start, deze van 1970, kijken we nog even om naar hetgeen ons zo beroerde sedert de beste wensen en nu al in de nevelen van de tijd verdwijnt. In het niets achter ons.

Noodsignalen gingen de lucht in voor het pijnlijke bemanningsprobleem. «Argentinië, Kongo, Ghana, Zeewezen zijn al te gretige afnemers van onze beste kwaliteitsmensen» roept de Rederscentrale, die het kan weten.

Kreten in de oceaan. Door eigen aktie van deze beroepsvereniging wordt de afvloeiing even geremd. Maar toch nog 187 scheepjongens tekort.

Enorm

Een cursus werd ingericht door het «International Council for the exploration of the sea» voor het gebruik van elektronische visopsporingsapparatuur. Daaraan namen 18 landen deel. Belangwekkende gebeurtenis de wereld van de zeevisserij met de vloot van afgedankte vissersvaartuigen werd een nieuwe vissende groep geboren. De hobby-korders.

Waar eindigt het (kommercieel) beroepsvissen, waar begint het (ontspannende) hobby-vissen.

Zwarte markt ?

Als het hobby-vissen kommercieel wordt is het geen hobby meer.

Alle vis die verkocht wordt moet langs de mijn passeren.

In 't afgelopen jaar deed een senator ook eens een tussenkomst ten voordele van de Belgische Zeevisserij. Roerend.

VOORBIJ (2)

Daarbij leerden wij, door de opengetrapte poorten, dat de uitbatingskosten stijgen, dat de onkosten jaarlijks met 10 % de lucht ingaan, dat de aanvoerprijzen voor bodemvis 8 % lager liggen en dat de Belgische Zeevisserij behoefte heeft aan structuurbeleid en dat een gemeenschappelijke visserijbeleid moet worden gevoerd.

Tot Doctor in de landbouwkundige wetenschappen werd gepromoveerd de Heer Vyncke van het Zeevisserijstation. We kennen er zoveel van als een haring met de ketten spelen kan, maar we vermoeden dat hij niet, zoals wij natte wanten, z'n kostbare vervliegende tijd in ledigheid doorbracht. Hij kan met een gerust hart op 1969 terugblikken. Gij ook ?

Als uw netten de voorgeschreven maaswijdte niet hebben kan 100 pond boete worden opgelegd. Het was in het verlopen jaar nodig er de visserijvarenden op te wijzen dat in Engeland nipte controle wordt gedaan. Als ge wilt «zeuren» doe het dan goed.

Z.775 zonk nadat ze zichzelf leksloeg. Alle vier de bemanningsleden werden gered.

VOORBIJ (3)

De tussenkomsten waren weer eens talloos in de Kamer of aan de top van de verschillende ministeries. En in 't Visserijblad lezen we alleen maar alles wat visserij aangaat. Voeg daarbij dan nog de stappen die deze onvermoeibare werker doet naar duizend en één andere officiële zaken en ge ziet in de achtergrond van dit bestaan een berg werk. Over de persoonlijke tussenkomsten wordt uiteraard niet geschreven, maar we vermoeden dat het aanzienlijk deel uitmaakt van de bedrijvigheid van deze (bescheiden) volksvertegenwoordiger.

Ook gij hebt uw tijd niet in ledigheid gesleten. Het kan niet anders of uw saldo is batig. Met u hebben wij, zonneklopers die het Gods water aan Gods akker laten lopen, alleen maar gemeen dat we naar het einde van het jaar toesnellen.

En 't visserspensioen krijgt hij erdoor maar we moeten eerst de nieuwe rit aanvangen, binnen weinige dagen.

VOORBIJ (4)

De Rederscentrale bracht een bezoek aan het Urkse visserijbedrijf. Reizen om te leren.

Daar het enige en beste Zeevisserijblad werd, zoals gewoonlijk zonder blad voor de mond, in koelen bloede, gevraagd aan het Ministerie van Arbeid en Tewerkstelling of het slaapt... Een vrij vervelende vraag die ons zelve uit onze zalige sluimer opwekt. We verkeren verder in de onwetendheid, was de schok hard genoeg om slapende ministeries te wekken of werd ondertussen de dommel reeds hervat ? Stouterik die P.V. Matroos Dyserinck keerde in 1969 niet terug van de vlakke rond IJsland. Gezagvoerder Degroote bleef in de Noordzee. Voor beiden een jaar zonder einde. Wij denken aan deze zwoegers-van-de-zee met een ijl gevoel onder de maag. Onze gedachten zijn met hun gezinnen.

Maar door de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs werden nuttige besluiten gewonnen in 1969. Zonden ze bijdragen tot een betere veiligheid van onze beste Vlaamse onverschrokken zeevaarders ?

„Het water van de zee is altijd zout hoe men de suikerpot ook mag hanteren”, zei Buddine.

Maar we moeten vooruit.

Santéé, op 1970, en nog vele jaren,

met de wens van 't jaar !

Dokter Philippe BAUWENS ;
De Heer en Mevrouw Raymond BAUWENS ;
Mevrouw Marcel VANDENDAELEN ;

haar kinderen

De Heer en Mevrouw Jean-Pierre DUQUENNE en kinderen ;
De Heer en Mevrouw Guy de MEUSE en kinderen ;
De Heer en Mevrouw Jean-Jacques DE CLOEDT en kinderen ;
De Heer en Mevrouw Yves BERNAERT en kinderen ;
De Heer en Mevrouw Jean-Marie VANDENDAELEN en dochter ;
haar kleinkinderen en achterkleinkinderen

De Familie ;
Haar trouwe verzorgsters,
melden met diepe droefheid het afsterven van

MEVROUW

John BAUWENS

geboren Gabrielle VAN WYNENDAELE

overleden te Oostende op 14 december 1969 in de leeftijd van 95 jaar, voorzien van de laatste H. Sacramenten.

De plechtige lijkdienst had plaats op woensdag 17 december 1969, om 11 uur, in de parochiale kerk van de H. Jozef te Oostende.

Dit bericht geldt als enige kennisgeving.

8400 Oostende, IJzerramp, 33.

Begraaf. Lucas, Oostende.

(4294N—6813V)

De Heer August Vandenberghe

haar echtgenoot

De Heer en Mevrouw Prosper Vandenberghe-Bollinne
Mevrouw Weduwe Willems-Vandenberghe
De Heer en Mevrouw Julien Brussee-Vandenberghe

haar kinderen

Juffrouw Ann Vandenberghe
Jongheer Peter Vandenberghe
Juffrouw Martine Vandenberghe
De Heer en Mevrouw Frank Willems-De Coen en kind Caroline
Jongheer Steven Brussee
Jongheer Lieven Brussee

haar kleinkinderen en
achterkleinkind

De familie VANDENBERGHE — DAVID — BRUSSEEL en
WILLEMS

melden met diepe droefheid het afsterven van

Mevrouw ROSALIE MARIE DAVID

Geboren te Bredene op 23 december 1887.

Volgens de wens van de overledene had de begrafenisplechtigheid maandag 15 december in enge familiekring plaats.

Dit bericht dient als enige kennisgeving.

Vindictivelaan 22, Oostende.

(4276N—6811V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

— Tel. 767.07 —

— O —

HET KOUDSTE

HET BEST BEWERKBAAR

(6080V)

Berichten van de Rederscentrale

RAAD VAN BEHEER VAN DE REDERSCENTRALE

Naar jaarlijkse gewoonte wordt op het einde van het jaar een bijeenkomst belegd van de beheerraad van de Rederscentrale. Deze bijeenkomst is voorzien voor vrijdag, 26 december e.k. te 10u30. Als hoofdbrok op de dagorde kunnen vermeld: jaaroverzicht en formulieren van de vooruitzichten voor het nieuwe jaar.

WERKGROEP „STEUNVERLENGING ZEEVISSERIJ”.

Ook op donderdag 18 dezer, in de namiddag dan, komt de nationale werkgroep „Steunverlening Zeevisserij”, andermaal bijeen. In de vorige zittingen werd een akkoord bereikt omtrent twee voorstellen van de Rederscentrale, vervat in een memorandum, te weten, dit omtrent een slooppremieregeling zonder nieuwbouwverplichting, en het voorstel omtrent het verlenen van een rechtstreekse tussenkomst in de kosten voor modernisering van het vaartuig en van het vistuig.

Het is nu de bedoeling van de eerstkomende vergadering de tekst te bespreken die aan de bevoegde overheid zal worden overgemaakt en inhoudende de betreffende voorstellen.

Hopen we dat het eindelijk zo ver is en dat zo spoedig mogelijk een gunstig gevolg aan de voorgestelde - noodzakelijke - structuurmaatregelen wordt gegeven.

WERKGROEP „BEHANDELING VIS”.

Vermelden we tenslotte dat op vrijdag 19 dezer, de onderwerkgroep „Behandeling Vis” van de Kommissie T.W.O.Z. bijeenkomt.

BEPERKTE VISSERSHAVENKOMMISSIE TE OOSTENDE

Op donderdag 18 dezer grijpt een eerste bijeenkomst plaats van het beperkt comité van de Oostendse Vissershavenkommissie. Tot bijeenroeping van dit comité werd beslist in de plenaire Vissershavenkommissie van 20 nov. ll. De werkgroep zal o.m. het probleem van de spreiding van de markt en een ontwerp van nieuw vismijnreglement bespreken. Ook hierop komen we terug.

O.132

„CHRISTOFFEL COLOMBUS”

MAAKTE WATER

ONDER BIJSTAND VAN „ZEETIJGER” VEILIG IN THUISSHAVEN

Woensdagmorgen verkeerde de Oostendse treiler O.132 „Christoffel Columbus” in nood op ongeveer 7 mijl van de Noordhinder.

Aan boord werd vastgesteld dat het vaartuig water maakte aan de voorsteven. Onmiddellijk werden de pompen in werking gesteld terwijl via Oostende Radio om hulp werd verzocht.

Onmiddellijk werd het reddingsapparaat in werking gesteld. De „Zeetijger” voer af naar de plaats van het onheil, terwijl ook een helikopter van de basis van Koksijde opsteeg om eventueel de bemanning op te pikken. Ook een andere treiler, de O.156 „Diane-Lucie” die de noodseinen had opgevangen, kwam ter plaatse.

Door voortdurend pompen kon het vaartuig vlottend gehouden worden, en bereikte diezelfde dag omstreeks de middag de thuishaven.

Ons Kerstfeest voor Godtschalck en Ibis

Onze jaarlijkse steunactie, gericht tot het verlenen van een vreedevol kerstfeest voor de kostgangers van respectievelijk het Zeemanstehuis Godtschalck en de Ibis, blijft voortdurend groeien. Opnieuw hebben verscheidene bedrijven of private personen een belangrijke financiële bijdrage verleend, derwijze dat het totaal momenteel reeds de 26.000 fr. benadert.

Dit moet ons toelaten aan de hogervernoemde begunstigden een beetje feestvreugde te brengen; hen ook te laten meeleven in die typische kerstfeer die toch nog altijd een bijzonder familiaal en intiem karakter heeft.

Zij die nog geen tijd vonden of zij die tot nog toe niet overtuigd waren durven wij vragen: DOE MEE AAN ONZE AKTIE! HET IS VOOR EEN GOED WERK!

Uw bijdrage, hoe klein ook, zien wij dankbaar tegemoet door storting op onze postrekening nr. 41.89.87 van „Het Nieuwsblad van de Kust” of op onze bankrekening nr. 2050 bij de Oostendse Krediet-

bank, Karel Janssenslaan, 1 te Oostende.

Animalia	1000 fr.
Banl. Credit Ostendais	1000 fr.
Bank van Brussel	1000 fr.
Rederscentrale	3000 fr.
Hulp in Nood	2000 fr.
S.C.A.P.	2000 fr.
Onderlinge Visafslag Oostende	2000 fr.

Kustvissersvereniging	
Hand in Hand Oostende	2000 fr.
Verbond Kustvissersreders	1000 fr.
Henri Boudolf, aannemer	2000 fr.
Hand in Hand Zeebrugge	1000 fr.
Het Nieuwsblad van de Kust	500 fr.
Rederij „De Wandelaar”	500 fr.
Verzekeringen Zeekust	1000 fr.
Leon Billiau	200 fr.
Royal Tours	200 fr.
Ostend Stores en Ropeworks	1000 fr.

Mandenmakerij Ch. Desmidt	200 fr.
Morbu Sylvain	500 fr.
Chevron Oil Belge	2000 fr.
Rederscentrale Oostkust	1000 fr.
N.V. Kredietbank Oostende	200 fr.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

We hebben deze week in de vismijn duidelijk kunnen merken dat de feestweken in aantocht zijn. De belangstelling was veel flauwer dan gewoonlijk, hetgeen dan gepaard ging met dalende, soms sterk dalende, prijzen. Vooral roggen moesten er aan geloven dit keer. De overvloedige invoer zorgde er verder voor dat voor soorten waarvoor normaal wel belangstelling geweest ware, nu eveneens dalende prijzen betaald werden. We denken aan kabeljauw, die nooti duurder was dan 19 fr. en veelal zelfs onder de 15 fr. noteerde. Er was deze week zelfs kabeljauw die de tien frank niet haalde. Gullen waren merklijk goedkoper dan verleden week, terwijl platvis gedeeltelijk moest worden opgevangen. Haaien moesten zelfs in grote hoeveelheden opgevangen worden, terwijl totten eens te meer in zeer grote hoeveelheden aangevoerd werden en minimumprijzen kregen.

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

In feite kregen de IJslandse soorten de minst slechte prijzen. Sommige soorten waren hier zelfs nog duur, o.m. rode zeebaars, blauwe leng, schotse schol en hondstong. Schelvis die aanhoudend schaars blijft kreeg eveneens goede noteringen. De fijne vissoorten die normaal prijsstijgingen kennen in deze weken kenden dit keer dalende prijzen. Ook tarbot was in lange tijd niet meer zo goedkoop als deze week. Zodoende was heilbot dit keer de best verkochte vissort met 95 fr. en meer per kilo. Opmerkelijk ook de zeer lage prijzen die betaald werden voor staartvis. Kennelijk dus ook minder vraag uit Frankrijk.

De resultaten zijn voor verschillende schepen te laag uitgevallen. Reizen van minder dan 100.000 fr. zijn immers verloren reizen. De Kanaalschepen brachten het er evenmin steeds goed af, gelukkig werden verleden week woensdag enkele korte reizen gemaakt hetgeen de markt deze week ontlaste.

Veel meer Westschepen deze week, vooral op de maandagmarkt. Doorgaans echter weinig renderende vangsten gezien de lage prijzen die betaald werden voor de meeste door deze schepen aangevoerde soorten.

Niettegenstaande het ongunstig weer tijdens de nacht van maandag op dinsdag waren er toch zeven Nederlandse haringkoppels aan de afslag die voor ruim 90 ton haring zorgden. De haringprijs was echter al zo flauw als de rest en lag slechts even boven de 5 fr. per kilo. Ook voor deze schepen een weinig renderende visserij.

De sprotmarkt kende eind van verleden week een spektakulaire maar weinig interessante inzinking. De sprot die gewoonlijk nog rond de 7 fr. opbrengt, daalde plots naar 2 en 1 fr. per kilo. Alleen voor zeer mooie sprot werd nog belangstelling getoond. Het spreekt vanzelf dat tijdens de komende weken die prijzen zeker niet zullen stijgen gezien tijdens voorgaande jaren de opvangregeling niet funktioneerde tijdens die weken en wel omdat er geen belangstelling was vanwege de

handel.

De garnaalaanvoer was nogal schommelend wegens de wisselende weersomstandigheden. De prijzen blijven echter aan de lage kant met vrijdag zelfs minder dan 20 fr. per kilo maar zaterdag toch tot 28 fr. De vangsten zijn kleiner geworden dan een paar weken geleden zodat de opbrengsten niet meer zo gunstig uitvallen.

De totale aanvoer deze week bedroeg 11.800 B. vis, 18.000 kg. tong en 138.540 kg. haring. Er kwamen 72 schepen verkopen, zij besomden in totaal 8.370.895 fr.

NIET ZO SLECHT VAN IJSLAND

De IJslanders hebben het er in feite nog het best afgebracht deze week. Zij zorgden voor ongeveer 4.000 bennen vis, meest leng, kabeljauw, gul, koolvis en wijting. Schelvis, schotse schol, hondstong en heilbot waren schaars terwijl rode zeebaars meer op de markt werd gebracht dan verleden week. Vandaar voor die soort ook dalende prijzen die evenwel nog schommelden van 10 naar 17 fr. per kg. Blauwe leng kende dinsdag betere prijzen dan maandag en steeg toen naar 21 fr. Maandag kreeg die soort 17 fr. terwijl de witte leng rond de 9 à 10 fr. kreeg. Wijting werd tamelijk vlot verkocht, voor de grote sortering

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

noteerden we inderdaad tussen 10 en 12 fr., dinsdag lag die prijs lager en viel terug naar 9 fr. per kg. Kabeljauw deed het niet te best, toch werd er minstens zoveel voor gegeven als voor de noordzee - kabeljauw. De gullen varieerden tussen 2 en 12 fr. en deden het dus lang niet slecht. Toch ook maandag duurere gullen dan dinsdag. Schelvis was zeer duur en kreeg tussen 18 en 31 fr. per kg. Ook heilbot was zeer gewild en noteerde van 38 naar 96 fr. per kilo. Staartvis daarentegen viel door de mand en kreeg slechts tussen 30 en 45 fr. Schotse schol was dan weer duur en kreeg tot 18 fr., hondstong deed het nog beter en kreeg tot 26 fr. per kg. Voor schaat is de belangstelling aanzienlijk verflauwd. Koolvis deed het in tegenstelling tot de verwachtingen beter dan verleden week, er werd tot 11 fr. gegeven voor de grote sortering en middensortering kreeg tot 9 fr. Nog bevreemdende resultaten voor deze schepen.

SLECHTE TIJD VOOR NOORDSCHEPEN

De vaartuigen welke de visserij op de Noord bedrijven moeten het de laatste weken met heel wat minder stellen dan verleden maand. Er ligt inderdaad een nogal aanzienlijke gaping tussen de prijzen die toen en nu betaald werden voor totten, gul en kabeljauw. Zelfs steenschol, rog en platvis moesten het deze week ontgelden en gingen steil bergaf in prijs. De totten kregen deze

week praktisch nog enkel minimumprijzen. De gullen schommelden tussen 7 en 13 fr. hetgeen ook een heel verschil uitmaakt bij verleden week zelfs. Kabeljauw kreeg amper van 13 naar 19 fr. en steenschol schommelde van 20 naar 40 fr. De roggen kregen van 8 naar 18 fr. en platvis werd verkocht tussen 7 en 12 fr. per kg. Uiteindelijk, en aangezien het merendeel van de geloste vangsten voor het grootste deel uit totten bestond werden het dijkwijs misereabele resultaten die vaak zelfs onder de 100.000 fr. bleven. De hoogste uitslag was voor de O. 275 met 163.610 fr.

OOK VEEL GOEDKOPERE KANAALSOORTEN

De kanaalschepen die verleden week woensdag kwamen verkopen hebben een goede beslissing genomen met die dag op de markt te komen. De visprijzen waren toen immers nog heel wat gunstiger dan deze week. Vooral rog, platvis, wijting, steenschol en keilrog kregen betere prijzen. De tongen waren deze week maandag iets duurder maar kenden dinsdag een nieuwe prijsinzinking. De lappen kregen rond de 57 fr., grote tong kreeg zowat 65 fr. en driekwart-tong varieerde tussen 71 en 75 fr. per kg. De bloktong kreeg maandag op zeker ogenblik tot 80 fr., nadien zakte die prijs naar 70 fr. De voor/kleine sortering kreeg tussen 70 en 63 fr. en kleine tong schommelde tussen 49 en 56 fr. per kg. De slips kregen rond de 43 fr. per kg.

Aanzienlijke prijsdaling voor tarbot en griet. De tarbot kreeg tussen 90 en 50 fr., de grieten tussen 20 en 35 fr. per kg. Schotse schol noteerde tussen 10 en 17 fr. en rode knorhaan kreeg van 4 naar 22 fr. De grote sortering zakte echter dinsdag tot 10 fr. per kg. Platvis

se schol was aanzienlijk goedkoper dan gewoonlijk en kreeg van 10 naar 23 fr.

MEER WESTSCHEPEN

Alhoewel het zeker geen overrompeling werd van de West kregen we toch aanzienlijk meer schepen van deze visgrond dan de voorgaande weken. Vijftien vangsten en een aanvoer van nagenoeg 1.300 B. vis en 2.500 kg. tong. Toch doorgaans maar lage opbrengsten gezien ook hier de meeste soorten nogal goedkoop verkocht werden. Een paar schepen met tong brachten het er beter af zij dat het ook niet briljant was. Rode knorhaan, rog, totten, wijting en gul waren de meest gebrachte vissoorten.

GOEDKOPE HARING

Vorige week vrijdag nog een kleine haringvangst, dinsdag dan weer de gebruikelijke grotere aanvoer. Toch wel iets minder haring dan verleden week wegens de ongunstiger weersomstandigheden. De grootste vangst dinsdag bevatte 395 bennen. In totaal toch iets meer dan 1.800 bennen haring hetgeen een succes mag heten als we het weer in aanmerking dat in de nacht van maandag op dinsdag boven de Noordzee heerste. De prijzen kunnen we minder succesvol noemen aangezien de gemiddelde prijs amper 5 fr. per kg. bedroeg. Het was weer in hoofdzaak de uitvoer die belangstelling betoonde.

VAN VOORDEN

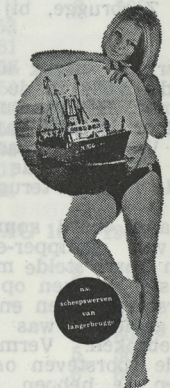
Zaltbommel n.v.

(5723V)

werd gedeeltelijk opgevangen, dit was eveneens het geval voor haai, roggen en kongeraal. Roggen kregen tussen 5 en 23 fr. met de kleine soorten aan minimumprijzen. Keilrog zakte van 30 naar 19 fr. en wijting kreeg rond de 6 fr. per kg. Geen te beste resultaten voor deze schepen die nochtans mooie vangsten aanvoerden. De beste uitslag werd vrijdag geboekt door de Z. 543 die 309.000 fr. besomde.

KABELJAUW, GUL EN HAAI VAN NOOP HEAD

Waar we doorgaans slechts één vangst van Noop Head per week krijgen, werden er deze week vier dergelijke vangsten aangevoerd. In totaal zowat 2.000 bennen vis. Het grootste gedeelte kabeljauw, gul, haai en schotse schol. Geen van die soorten deed het zodat ook geen enkel mooi resultaat werd genoteerd. Kabeljauw kreeg hier tussen 9 en 14 fr. en gullen schommelden tussen 8 en 13 fr. Haai werd verkocht van 280 naar 370 fr. per ben. Een groot gedeelte moest worden opgevangen. Schot-



De bemanning is vol vertrouwen! Hun schip is een garantie voor een veilige vaart en voor... hoge paalen.

Raadpleeg de N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Rodenhuize, Gent 2. Tel.: (09) 78 04 01 Een waarborg voor de hoogste besommingen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was bijzonder groot, vooral van ronde vis en pladijs. De overgrote meerderheid van de vaartuigen waren afkomstig van de Noord en boden hun vangsten aan in het begin van de week.

De 4200 kgr tongsoorten werden afgenomen aan prijzen die schommelden tussen de 61 en de 87 fr. het kgr., de middensoorten van 60 tot 89 en de kleinste slag van 45 tot 62 fr. In tegenstelling met vorige week waren de tongsoorten stijgend naar mate de markt vorderde, de overgrote meerderheid der tongaanvoer was afkomstig van de Noord en de Witte Bank. Het waren vooral de grote en de middensoorten welke in prijs toenamen. De tarbot en grietsoorten blijven duur in afnameprijs.

Buiten verwachting was de aanvoer pladijs zeer groot vooral dan van de 3de slag, de afname schommelde tussen de 7 en de 8 fr. voor de grote en middenslag, de 3de slag van 8 tot 10 en de kleinere soorten welke zeer weinig verschil haalden, van 6 tot 10 fr. De pladijssoorten waren van goede kwaliteit en waren geschikt voor de fileermachine en het gewoon verbruik. Zeer groot tekort aan kabeljauw en gulsoorten, de prijzen voor deze vissoor-

ten waren bijzonder renderend voor de grote gullen en kabeljauw van 15 tot 22 fr. en de gulsoorten van 9 tot 17 fr. volgens sortering. Zeer weinig prijsverschil in de verschillende wijtingssoorten, van 4 tot 7 fr. in afname.

Zeer weinig roggevis, de prijzen in aanmerking genomen meer dan voldoende, ze waren zelfs dalend naar mate de week vorderde, van 16 tot 27 fr. voor de grote en van 4 tot 8 fr. voor de kleinere.

Vrij grote partijen zeehaaien werden er gelost van de West, doch de afname lag ver beneden het gemiddelde van andere weken, van 8 tot 11 fr. door elkaar genomen volgens sortering.

In vergelijking met de vorige weken was er zeer weinig belangstelling voor de schelvis en de totten, deze bekwamen slechts van 4 tot 9 fr. volgens sortering. Een weinig steenschollen behaalden van 20 tot 36 fr.

De sprotaanvoer was vrij groot, 41.600 kgr werden er gelost, de prijs schommelde tussen de 1.— en de 6,60 fr. het kgr.

Betere prijzen en hogere opbrengsten lieten echter geen normale uitvaart toe.

ZIJ HADDEN PECH...

— De Z.403 van schipper-eigenaar Oscar Creyf was Zeebrugge uitgevaren om samen met de Z.558 de spanvisserij te bedrijven op visvak 104. Bij het inhalen van de korre is deze in de schroef terechtgekomen en men poogde vruchteloos deze te klaren. Via de radio werd om sleep hulp verzocht bij de Z.558 en dit werd dan ook uitgevoerd naar Zeebrugge, bij onstui- mige zee.

— Ter visserij op visvak 404 is de korre van de Z.584 in de schroef terechtgekomen. Het vaartuig werd opgesleept door de Z.600 van schipper Gerard Van Torre naar Heli- goland. De Z.584 keerde daarna naar dezelfde visgrond terug.

— Bij het aan boord komen van de Z.176 van schipper-eigenaar Amedee Van Torre stelde men vast dat er een stel planken op de bak van de voorsteven lagen en dat de bakleuning geplooid was en de voorstaf gebroken. Vermoedelijk door met de voorsteven oader de kaai gezeten te hebben. Iemand

van de Z.411 had aan de achter- steven een kabel vastgemaakt om de Z.176 weer van onder de kaai- muur te trekken. Daarbij werden vier vermoldde balken van de kaaimuur gebroken.

— Bij het inhalen van de korre tij- dens slecht weder is de korreboel van de Z.505 van schipper-eigenaar Albert Moens overgeslagen. De beschermkap van de radar is over- lams de omtrek gebroken en de radar kon niet meer gebruikt worden. De schipper besloot daarop de haven van Duinkerken aan te doen voor herstelling.

— Men wilde de Z.518 van schipper mede eigenaar Louis Adams op de kuisbank plaats. Bij deze op- poging is de Z.518 in oostelijke richting afgedreven en met de schroef op de blokken terecht gekomen. Drie toppen waren afgerukt en een stuk van de nabijgelegen 420 gebroken.

— De Z.570 van schipper Frans Depaep bevond zich op visvak 204 en diende deze te staken. Gekomen op 2 mijl NNW van Zeebrugge voelde men een harde kloep op het achterschip. Op de kuisbank stelde men vast dat een blad van de schroef gekraakt werd.

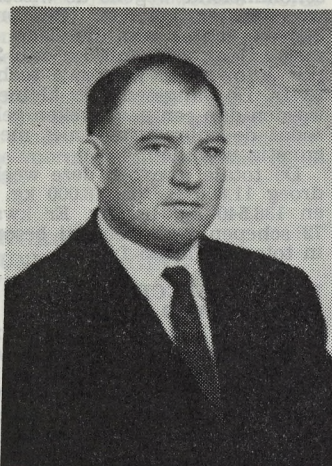
VISMIJN TE NIEUWPOORT

Tijdens de maand november 1969 werd in de stedelijke vismijn te Nieuwpoort volgende aanvoer ge- boekt :

	kgr.	fr.
vis	149.405	2.864.255
garnaal	11.156	249.871
haring	32.293	397.710
sprot	5.835	84.528
Totaal	198.689	3.596.364

Op de achttien verkoopdagen werd de grootste aanvoer geno- teerd op 24 november, toen voor 606.715 fr. zeevisprodukten werden verkocht. De aanvoerwaarde voor de maand november 3.596.364 fr. Rekent men hierbij de verschillen- de lasten dan komt men tot een verkoopwaarde van 3.974.079 fr.

RENE DE GROOTE JAMMERLIJK VERDRONKEN



Opnieuw oneindige onstel- tenis in de Zeebrugse visserij. Vrijdagmorgen lag de „Pax“ Z.199 met de vlag halfstok in de haven, binnengevaren zonder schipper : reder René De Groot was op zee gebleven.

Wie kan er beseffen wat er is omgegaan in het ge- moed van deze jonge men- sen, die het ganse drama hebben meegemaakt. Wie zal er ooit vermoeden, welke te- kens er gegrift werden in de geest van de 17-jarige Pa- trick De Groot, zoon van René, die het ganse tragi- sche gebeuren heeft mee- geleefd !

Wie kan er de levensangst vertolken van iemand die in zee geslingerd wordt er zijn reddingsmogelijkheden verliest ?

We hebben René ons ganse leven gekend; zijn ganse leven is hij zich zelf gebleven : woordkarig, bewust van zijn verant- woordelijkheid, een goed zeeman, een betrouwbaar reder.

Het leven heeft hem nochtans niet altijd met koekebroodjes verwend. Zeer vroeg verloor hij zijn jonge vrouw, Jeannette Vantorre, die hem een zoon, Patrick, achterliet. Toen hij ach- teraf, in 1963, de Z.199 kocht, zag hij zich al vrij spoedig ver- plicht een nieuwe motor in te bouwen en dus opnieuw van nul te beginnen.

Thans, wanneer hij zijn capaciteiten had bewezen, wanneer zijn zoon Patrick in zijn voetstappen kwam gaan, wanneer zijn vrouw, Julienne Elias en zijn twee kinderen uit dit huwelijk, hem nog zo broodnodig hebben, is hij op 5 december voor het laatst uitgevaren.

In de avond van 11 december, bij het binnenzetten van de korre, is René De Groot over boord geslingerd. De hem toegeworpen boei, de „lenter“ die hij heeft vastgeklampt, de pogingen van zijn bemanning, waarvan iemand hem zelfs één ogenblik heeft vastgehouden, noch het uitzetten van het reddingsvlot, hebben nut gehad. René, wellicht belemmerd door zijn kledij, maar waarschijnlijk te erg bevangen door het koude zeewater, is in de golven verdwenen.

Een rechtschapen mens, een onmisbare vader, een goed zeeman en een trouwe vriend is het zoveelste slachtoffer van de zee geworden.

Wij staan machteloos. Wij kunnen zijn diepbedroefde vrouw en kinderen onze traditionele deelneming betuigen, en voor de rest hopen, in de naaste toekomst zijn jong gezin nog ergens dien- stig te kunnen zijn.

De aangemonsterde bemanning was voor die reis : Serie Frans, motorist; Calus Gilbert, matroos; De Groot Patrick, lichtma- troos.

STRUKTUURMAATREGELEN IN NEDERLAND

Zoals bekend houdt één van de door de Rederscentrale voorgesteld structuurmaatregelen een verzoek in tot het Ministerie van Land- bouw tot het toekennen van een rechtstreekse tussenkomst in de kosten voor modernisatie aan boord van vissersvaartuigen of van het materieel er van.

Voor dergelijke moderniserings- werken is tans een tegemoetkoming, maar deze bestaat in een tussen- komst in de rentelast hetgeen we- nig bevrediging schenkt.

Het verzoek van een direkte tus- senkomst in de kosten is gesteund op het Nederlandse en Duitse voor- beeld, alwaar 12,6 en 70 miljoen fr. op de respektievelijke begrotingen van landbouw en visserij zijn voor- zien. Bij ons staat daarvoor 300.000

fr. ter beschikking...

We hadden reeds de gelegenheid de lijst af te drukken van de wer- ken en aankopen die in Nederland in aanmerking komen voor de fi- nanciële tussenkomst.

Thans vernemen we dat een bij- komende (gunstige) maatregel werd getroffen. De Minister van Land- bouw en Visserij zal namelijk een vast bijdrage van 3000 fl. (ca 45.000 B.fr.) in de aanschaffingskosten van een zg. spoelsortermachine ver- lenen.

Dit apparaat zou ca 120.000 B.fr. kosten, waaruit blijkt dat de tus- senkomst bijna 40 % van de aan- koopwaarde bedraagt. Met deze spoelsortermachine worden na het spoelen de uitgesorteerde jonge gar- nalen en jonge platvis levend in zee teruggezet.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

12-12	5	17.820	411.370			
15-12	24	364.300	4.501.530			
16-12	27	270.060	2.570.428			
17-12	16	98.490	887.567			
	72	760.670	8.370.895			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

9-12	12	1.342	46.546	23.—	50.—	
10-12	15	3.617	78.373	20.—	32.—	
11-12	8	1.358	37.956	20.—	32.—	
12-12	13	2.263	44.398	12.—	25.—	
13-12	9	1.468	37.148	18.—	29.—	
16-12	3	54	2.989	53.—	61.—	

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

11-12	14	25.930	201.341	1.—	12.20	
12-12	10	14.000	37.360	1.—	7.—	
16-12	2	840	6.320			7,80
15-12	4	1.750	11.890			6,75

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

12-12	19	54.006	563.930			10.40
15-12	38	128.399	2.065.020			16.08
16-12	13	65.689	1.316.400			20.03
17-12	7	37.261	865.690			23.23

WAARVAN TONG

12-12	3	2.795	180.230			64.48
15-12	18	16.429	998.900			60.80
16-12	13	13.143	801.510			60,98
17-12	7	8.373	560.290			66,91

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

12-12	13	4.784	107.106	10.—	49.—	
15-12	2	254	12.877	41.—	52.—	
16-12	2	196	11.140	54.—	59.—	
17-12	7	1.767	76.911	33.—	59.—	

SPROTAANVOER TE ZEEBRUGGE

13-12	8	37.880	87.160	1.—	6.60	
15-12	2	3.720	4.840	1.—	1.90	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

11-12	5	2.268	24.350			
15-12	12	35.863	618.582			
17-12	4		179.385			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

11-12	2	209	8.488	39.—	42.—	40.—
12-12	5	983	24.611	21.—	29.—	25.—
17-12	1	38	1.900	50.—	50.—	50.—

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

11-12	7	17.925	102.294	5.35	6.00	5.70
12-12	9	26.200	167.617	5.45	6.85	6.40
13-12	7	4.540	30.469	5.90	7.00	6.70
16-12	6	3.050	17.298	5.35	7.80	5.60

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

11-12	7	12.405	134.683	7.05	12.—	10.85
12-12	9	27.605	143.309	2.95	8.85	5.20
13-12	7	15.035	74.985	3.95	5.65	5.—
17-12	7	6.875	63.477	4.85	11.70	9.20

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 11-12-1969

IJsland : O.334.
Noord : O.37.
Kanaal : O.134 — O.160 — O.306
— Z.597 — O.127 — Z.527
Wst : O.15 — N.715.

VRIJDAG 12-12-1969

IJsland : O.316 — O.331.
Noord : O.279 — O.537.
Kanaal : O.312 — O.243 — O.274
— O.284 — O.189.
West : N.185 — O.148.

ZATERDAG 13-12-1969

Noord : O.94.
Kanaal : O.35 — O.69 — Z.502
— Z.499.

MAANDAG 15-12-1969

Kanaal : O.309.
West : N.470.

DINSDAG 16-12-1969

Noord : O.35.
West : N.346 — N.736 — N.720
— N.723 — N.345.

WOENSDAG 17-12-1969

IJsland : O.129 — O.224 — O.324.
Noord : O.275 — O.159.
Kanaal : O.180 — O.307.
West : N.715 — O.267 — Z.417
— Z.509.
Noop Head : O.182.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	15-12-1969	16-12-1969	
Schelvis	30,40-31,40	29,—,—	
Groot	19,80-26,20		
Middel	12,—18,40	11,60,—	
Klein	11,40-14,—	9,—11,—	
Kabeljauw	11,—14,—	9,60-11,20	
Gul	10,80-12,60	7,— 9,—	
Witting	19,—23,—	13,20-19,—	
Schaat	10,60-17,60	15,40,—	
Zeebaars	9,40-18,80	9,20-21,60	
Leng	8,—17,40	9,—15,—	
Schantong	38,—95,—	71,—93,—	
Heilbot	7,40-11,—	9,80-10,40	
Koolvis	8,—30,—	8,20-28,—	
Hondstong	9,—12,40		
Zeeewolf	32,—46,—	31,—46,—	
Platen	7,80,—		

1. OOSTENDE

VRIJDAG 12 DECEMBER 1969

KANAAL			
Z.543	14	110	4.300 T 309.770
KUST			
SL.7-42	1	25	5.450 H 42.380
O.18-O.327	1	7	970 8.950
MAANDAG 15 DECEMBER 1969			
O.317	16	1.350	— 850.290
O.129	17	650	— 409.816
O.224	17	460	— 284.690
O.324	17	850	— 481.640

NOOP HEAD

O.231	15	660	— 271.464
-------	----	-----	-----------

KANAAL

O.180	14	160	1.600 T 227.450
O.29	16	260	1.200 300.140
O.307	15	170	1.700 234.710

NOORD

O.159	10	200	— 97.970
O.275	6	520	— 163.610
N.723	8	350	—
O.26	12	300	— 129.890
O.66	7	240	— 114.210

WEST

N.346	5	110	200 T 74.250
N.470	4	70	200 75.380
O.142	5	80	— 54.050
O.147	7	80	500 100.970
N.345	6	90	— 46.760
Z.417	9	150	— 101.150
N.738	7	80	— 49.195
N.736	7	80	— 49.000
N.720	8	100	— 55.180
N.715	7	120	— 48.600
O.267	7	40	400 59.020

DINSDAG 16 DECEMBER 1969

IJSLAND

Z.418	17	620 B	— 352.970
NOOP HEAD			
O.182	12	350 B	— 176.070
O.305	14	420	— 182.450

KANAAL

Z.176	16	50	3.000 T 238.200
O.151	15	300	700 175.160
O.72	12	200	— 163.370
Z.405	15	140	1.200 T 173.660

NOORD

O.329	10	250	— 67.170
O.285	8	260	— 121.520
O.123	10	320	— 65.830
O.141	9	250	— 89.120

WEST

Z.509	6	50	1.000 T 88.450
KRP			
O.286	10	150	800 T 111.880

KUST

TX.25-38	1	8	19.350 104.242
TX.36-37	1	11	10.200 54.550
HD.18-24	1	15	6.000 36.590
TX.9-29	1	38	19.750 109.070
TX.77-94	1	18	10.950 58.676
TX.33-42	1	17	12.100 61.656
TX.48-49	1	21	11.850 63.014

WOENSDAG 17 DECEMBER 1969

NOOP HEAD

O.250	13	600	— 319.218
KANAAL			
O.118	12	150	1.100 T 181.190

WEST

O.214	9	100	— 49.080
O.192	6	70	— 34.750

KUST

TX.25-38	1	16	8.350 H 47.290
TX.33-42	1	7	10.900 62.926
TX.48-49	1	7	8.840 51.498
HD.18-24	1	8	7.250 43.550
TX.77-94	1	5	5.000 29.120

2. ZEEBRUGGE

DONDERDAG 11-12-1969

Z.459	10	1000	90	132.900
Z.24	8	700	70	97.290
Z.603	5	150	35	52.850
Z.541-410				59.850
Z.481-548				22.010
Z.450-54				16.490
Z.472-471				68.630
Z.432-233				68.630
Z.477-553				58.560

MAANDAG 15-12-1969

Z.199	7	600	60	69.140
Z.573	8	700	110	122.460
Z.484	10	3000	180	253.970
Z.589	10	2000	200	246.080
Z.465	14	800	100	133.380
Z.562	8	1000	70	127.100
Z.400	10	700	80	94.350
Z.594	6	500	50	68.350
Z.578	6	500	70	75.510
Z.442	6	500	60	64.630
Z.108	12	1500	200	181.780
Z.469	2	80	10	14.850
Z.445	8	100	130	103.480
Z.545	8	650	90	81.410
Z.411	4	1100	40	80.910
Z.407	4	200	60	49.250
Z.560	3	150	10	36.160
Z.599	8	300	60	58.120
Z.477-553				23.490
Z.548-481				24.210
Z.538-554				47.220
Z.602-550				18.310
Z.432-233				25.010
Z.403-658				12.460
Z.544-201				33.170
Z.468-601</				

3. NIEUWPOORT

DONDERDAG 11 DECEMBER 1969

N.708	30.601	N.700	31.466
N.709	30.601	N.807	31.466
N.209	4.820	N.779	12.845
N.734	4.820	N.702	12.845
N.3	21.984	N.788	17.709
N.36	21.984	N.805	17.709
N.728	11.237		
N.750	11.237		

Door deze spanvissers werd aangevoerd: 12.405 kg. sprot, aan prijzen van 7,05 fr. à 12 fr. met een gemiddelde van 10,85 fr. De grootste partijen waren sprot van uiterst goede kwaliteit, 40 à 50 stuks in 1 kg.!

Haring kreeg de volgende prijzen: van 5,35 à 6 fr. met een gemiddelde van 5,70 fr. en er was een aanvoer van 18.000 kg. De mist welke van 's avonds opkwam en dit voor een gedeelte van de nacht, was natuurlijk de grote spelbreker geweest!

VRIJDAG 12 DECEMBER 1969

N.498	10.386	N.817	15.689
N.414	10.386	N.721	15.689
N.702	9.624	N.708	46.554
N.779	9.624	N.709	46.554
N.3	19.811	N.700	27.600
N.36	19.811	N.807	27.600
N.805	23.930	N.728	11.272
N.788	23.930	N.750	11.272
N.209	1.750		
N.734	1.750		

De aanvoer van sprot en haring was praktisch voor elk de helft: haring: 26.200 kg. aan 5,45 fr. tot 6,85, gemiddelde prijs: 6,40 fr.

Sprot: 27.605 kg. aan 2,95 tot 8,85 fr., gemiddelde prijs: 5,20 fr.

Deze prijzen zijn tot nu toe nog tamelijk goed te vernoemen, alhoewel het „vervoer“ tegenwoordig een grote rol speelt, en dat de bestemming ook niet tegen de deur ligt! De enige ongeluksvogel was de N.734, welke moest opgesleept worden met... krukasbreuk.

ZATERDAG 13 DECEMBER 1969

N.702	710	N.728	2.864
N.779	710	N.750	2.864
N.700	12.102	N.817	4.227
N.807	12.102	N.721	4.227
N.805	13.968	N.3	8.645
N.788	13.968	N.36	8.645
Z.494	11.993		
Z.505	11.993		

Weinig haring werd aangevoerd: 4.500 kg. welke afzet vond aan: 5,90 à 7 fr. Gemiddelde: 6,70 fr. Sprot 15.000 kg aan 3,95 tot 5,65 met een gemiddelde van 5 fr. Buiten verwachting waren dit heel goede prijzen, in acht genomen voor een zaterdagverkoop, waar groothandelaars voor en tegen de zaterdagverkoop waren. De beperkte aanvoer, slechts 4.500 kg. haring en 15.000 kg sprot hebben zeker ook iets in het voordeel van deze prijzen!

MAANDAG 15 DECEMBER 1969

N.209	13.560	N.750	7.318
N.734	13.560	N.728	7.318
N.3	3.973		
N.36	3.973		

N.800	179.610	N.703	54.128
N.740	54.481	N.737	43.772
N.762	34.878	N.730	18.261
N.704	121.024	N.491	29.439
N.276	30.207		

Negen visvangers en drie koppels spanvissers welke nog hun gullen op de markt brachten ' Twee „bokkers“ hadden een mooie vangst tongen welke 64 fr. gemiddeld kregen. De andere vis, meest platvis, kende een geweldige inzinking, en zowel grote platen, drielingen en kleine platvis moest opgevangen worden. Roggen en gullen kregen middelmatige prijzen.

WOENSDAG 17 DECEMBER 1969

N.419	47.231	N.765	49.214
N.761	47.628	N.763	34.612
N.721	3.525	N.708	6.455
N.817	3.525	N.709	6.455
Z.505	5.118	N.3	5.036
Z.494	5.118	N.36	5.036
N.700	9.257	N.788	8.918
N.807	9.257	N.805	8.918
N.728	6.222		
N.750	6.222		

De vangsten welke samen 250 bennen bedroegen met 800 kg. tongen, werden door deze 4 vaartuigen op de markt gebracht.

De tongen kregen tussen de 60 en 70 fr. Zelfs 4den kregen 74 fr., dit voor het eerste vaartuig. Groot platvis moest opgevangen worden door de Rederscentrale. Drielingen 470 en 450 fr. Kleine platvis, maar heel weinig op de markt, kregen 310 à 250 fr. de ben. Roggen: Moers 880 à 640. Tiltten 600 fr. Grote wijting 400 en kleine 280 à 220 de ben. De weinige tarbot en griet kregen echter goede prijzen (tarbot 105 fr., grieten 55 à 45 fr.)

De spanvissers hadden maar kleine vangstjes mee, samen 6.875 kg. sprot aan een gemiddelde prijs van 9,20 fr. en haring 3.050 kg. aan een gemiddelde prijs van 5,60 fr. De twee dagen stormweer hebben geen voordeel bijgebracht voor deze visserij!

VERWACHTINGEN

MAANDAG 22.12.1969

IJSLAND: O.236 met 850 ben ttz 15 kabeljauw/gul — 150 kools — 20 schaten — 240 bonen — 225 schotse schol — 125 mieten — 75 leng.
KANAAL: O.128, O.229, Z.34, O.369, O.181, O.247
NOORD: O.239, O.206, N.706, O.198, O.37.
WEST: O.156, O.15, N.719, N.346, N.736.

DINSDAG 23.12.1969

IJSLAND: O.237
KANAAL: Z.38, O.120, O.114, O.195, O.268.
NOORD: O.301, O.279, O.537.
WEST: N.720, N.723, N.345, N.715, O.267.

WOENSDAG 24.12.1969.

KANAAL: O.249
OOST: Z.509.
WEST: O.147, O.142, N.765, N.762

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

DONDERDAG 11 DECEMBER 1969

Span	Aanvoer in kg.	Totale opbrengst	Min.-Max. prijs
Z.403 - Z.588	7.340	65.686	8,92 9,—
O.263 - O.404	5.100	54.060	10,60
SL.7 - 42	1.850	22.080	10,80 12,20
TX.9 - 29	2.350	25.380	10,80
TX.36 - 37	800	7.200	9,—
O.116 - O.818	5.440	8.865	1,— 2,—
O.177 - O.628	3.050	18.070	1,— 7,80
	25.930	201.341	7,37

VRIJDAG 12 DECEMBER 1969

SL.7 - 42	2.450	4.900	2,—
O.18 - 327	2.500	5.000	2,—
O.111 - O.58	2.100	2.100	1,—
Z.403 - 588	3.700	10.360	2,80
O.177 - O.628	3.250	15.000	1,— 7,—
	14.000	37.360	2,66

MAANDAG 15 DECEMBER 1969

O.116 - O.818	250	1.450	5,80
O.18 - O.327	1.500	10.440	1,— 7,60
	1.750	11.890	6,75

DINSDAG 16 DECEMBER 1969

HD.18 - 24	840	6.320	7,40
------------	-----	-------	------

HARINGAANVOER TE OOSTENDE

DONDERDAG 11 DECEMBER 1969

Span	Aanvoer in kg.	Totale opbrengst	Min.-Max. prijs
SL.7 - 42	3.600	23.604	6,44 6,60
TX.9 - 29	5.650	33.940	5,60 6,06
	9.250	57.544	6,22

VRIJDAG 12 DECEMBER 1969

SL.7 - 42	5.450	32.700	6,—
O.18 - O.327	970	6.540	6,60
O.52 - O.718	250	1.500	6,—
	6.670	40.740	6,10

DINSDAG 16 DECEMBER 1969

TX.25 - 38	19.350	102.332	5,12 6,20
TX.36 - 37	10.200	51.700	4,90 5,60
HD.18 - 24	6.000	32.050	4,94 6,20
TX.9 - 29	19.750	99.020	4,88 5,40
TX.77 - 94	10.950	54.116	4,88 5,—
TX.33 - 42	12.100	58.296	4,84 5,60
TX.48 - 49	11.850	56.874	4,78 4,80
	90.200	454.388	5,05

WOENSDAG 17 DECEMBER 1969

TX.25 - 38	8.350	41.750	5,—
TX.33 - 42	10.900	60.476	5,54 5,60
TX.48 - 49	8.840	49.028	5,46 5,80
HD.18 - 24	7.250	40.210	5,52 5,80
TX.77 - 94	5.000	27.000	5,40
TX.36 - 37	8.000	44.800	5,60
	48.340	263.264	5,44

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		
	15-12-1969	15-12-1969	16-12-1969	16-12-1969	17-12-1969	17-12-1969	15-12-1969	17-12-1969	15-12-1969	17-12-1969	15-12-1969	17-12-1969	15-12-1969	17-12-1969	
Tong groot (1 à 2 st/kg)	54,40-79,60	61,—65,—	57,20-66,—	61,—68,—	60,40-70,20	64,—78,—	58,—60,—	60,—64,—	68,—74,80	70,—75,—	63,40-70,20	56,—61,—	63,40,—	56,—62,—	62,—,—
bloks (3 st/kg)	68,—74,80	70,—74,—	71,40-75,—	68,—74,—	72,60-75,—	76,—87,—	62,—,—	65,—68,—	70,—79,60	71,—75,—	65,—70,—	55,—58,—	49,80-56,40	54,—55,—	57,—,—
fruits (4 st/kg)	70,—79,60	71,—75,—	70,—76,—	69,—71,—	77,—,—	76,—89,—	68,—66,—	74,—87,—	schone kleine (5 st/kg)	63,60-70,40	65,—70,—	60,—71,—	74,—76,—	67,—76,—	64,—66,—
slips (alleen zeebr.)	52,80-58,40	55,—58,—	49,80-56,40	56,—61,—	63,40,—	56,—62,—	62,—,—	55,—59,—	Tarbot groot (1-2-3)	80,—96,—	84,—90,—	60,—62,40	80,—89,—	89,—,—	95,—,—
Tarbot groot (1-2-3)	80,—96,—	84,—90,—	60,—62,40	80,—89,—	89,—,—	89,—94,—	95,—,—	105,—,—	Tarbot middel (1-2-3)	70,—,—	55,—63,—	60,—62,40	50,—65,—	58,—68,—	80,—,—
Tarbot klein (1-2-3)	50,—53,—	40,—62,—	30,—46,—	35,—49,—	—,—,—	35,—54,—	60,—,—	80,—,—	Tarbot klein (1-2-3)	50,—53,—	40,—62,—	30,—46,—	39,—45,—	35,—54,—	60,—,—
Griet groot (1-2-3)	—,—,—	45,—50,—	—,—,—	30,—36,—	—,—,—	35,—40,—	—,—,—	—,—,—	Griet middel (1-2-3)	—,—,—	40,—43,—	—,—,—	—,—,—	41,—48,—	50,—,—
Griet klein (1-2-3)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Schol (plad.) (1-2-3)	8,—16,—	7,—8,—	9,—12,—	7,—8,—	7,—8,—	7,—,—
Schol (plad.) (1-2-3)	8,—16,—	7,—8,—	9,—12,—	7,—8,—	8,—,—	7,—8,—	7,—,—	7,—,—	Gr. iek (1-2-3)	8,—11,40	7,—8,—	7,—8,—	7,—8,—	7,—,—	7,—,—
Gr. iek (1-2-3)	8,—11,40	7,—8,—	7,—8,—	7,—8,—	14,20,—	7,—8,—	6,—5,—	9,—,—	kl. iek (middenplad) (1)	8,—9,—	8,—9,—	7,—12,—	8,—9,—	8,—10,—	3,—,—
kl. iek (middenplad) (1)	8,—9,—	8,—9,—	7,—12,—	8,—9,—	—,—,—	8,—10,—	3,—,—	6,—5,—	Iek 3de sl. (deelvis) (1-2)	9,—11,60	8,—9,—	6,—9,60	7,—9,—	9,—10,—	—,—,—
Iek 3de sl. (deelvis) (1-2)	9,—11,60	8,—9,—	6,—9,60	7,—9,—	—,—,—	7,—8,—	—,—,—	—,—,—	platjes (meyers) (1-2)	6,—9,—	7,—8,—	5,20-6,60	6,—7,—	7,—8,—	—,—,—
platjes (meyers) (1-2)	6,—9,—	7,—8,—	5,20-6,60	6,—7,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Schelvis groot (1-2)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Schelvis groot (1-2)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Schelvis middel (1)	—,—,—	6,—8,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Schelvis middel (1)	—,—,—	6,—8,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Schelvis klein (1-2)	3,60-13,—	4,—6,—	2,40-5,40	4,—5,—	—,—,—	—,—,—
Schelvis klein (1-2)	3,60-13,—	4,—6,—	2,40-5,40	4,—5,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Heek groot (1)	44,—,—	—,—,—	38,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Heek groot (1)	44,—,—	—,—,—	38,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Middel (1)	33,60,—	—,—,—	2 34,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Middel (1)	33,60,—	—,—,—	2 34,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Heek klein (1)	6,—22,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Heek klein (1)	6,—22,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	lom	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
lom	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	leng	8,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
leng	8,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Rog (1)	10,—23,—	—,—,—	5,—18,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Rog (1)	10,—23,—	—,—,—	5,—18,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Rog (2-3)	21,—30,—	—,—,—	18,—24,—	22,—24,—	22,—,—	—,—,—
Rog (2-3)	21,—30,—	—,—,—	18,—24,—	22,—24,—	22,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Keilrog (1-2-3)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Keilrog (1-2-3)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Rog (2-3)	—,—,—	16,—20,—	—,—,—	21,—20,—	24,—27,—	22,—,—
Rog (2-3)	—,—,—	16,—20,—	—,—,—	21,—20,—	22,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Tilten (2-3)	—,—,—	15,—16,—	—,—,—	15,—17,—	18,—19,—	16,—,—
Tilten (2-3)	—,—,—	15,—16,—	—,—,—	15,—17,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Scherpstaart (2-3)	—,—,—	13,—18,—	—,—,—	15,—19,—	15,—22,—	18,—,—
Scherpstaart (2-3)	—,—,—	13,—18,—	—,—,—	15,—19,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Halve mans (2-3)	—,—,—	10,—12,—	—,—,—	7,—12,—	10,—12,—	14,—,—
Halve mans (2-3)	—,—,—	10,—12,—	—,—,—	7,—12,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Teelt (2)	—,—,—	7,—8,—	—,—,—	6,—8,—	7,—9,—	—,—,—
Teelt (2)	—,—,—	7,—8,—	—,—,—	6,—8,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Katrog (2)	—,—,—	4,—5,—	—,—,—	4,—5,—	4,—6,—	—,—,—
Katrog (2)	—,—,—	4,—5,—	—,—,—	4,—5,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Kabeljauw (1-2-3)	9,20-19,—	16,—18,—	10,—17,—	18,—19,—	12,—15,—	20,—22,—
Kabeljauw (1-2-3)	9,20-19,—	16,—18,—	10,—17,—	18,—19,—	12,—15,—	20,—22,—	21,—,—	22,—,—	Gul groot (1-2-3)	10,60-15,40	13,—17,—	6,—16,—	14,—17,—	13,—13,40	15,—19,—
Gul groot (1-2-3)	10,60-15,40	13,—17,—	6,—16,—	14,—17,—	13,—13,40	15,—19,—	18,—12,—	18,—12,—	gul (middel)	—,—,—	13,—15,—	—,—,—	14,—18,—	14,—15,—	—,—,—
gul (middel)	—,—,—	13,—15,—	—,—,—	14,—18,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	gul (klein)	—,—,—	10,—12,—	—,—,—	9,—12,—	10,—11,—	—,—,—
gul (klein)	—,—,—	10,—12,—	—,—,—	9,—12,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Hozemondhamme (1)	23,60-52,—	—,—,—	20,—42,50	—,—,—	24,—38,—	—,—,—
Hozemondhamme (1)	23,60-52,—	—,—,—	20,—42,50	—,—,—	24,—38,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Wijting groot (1-2-3)	6,60-10,—	5,—8,—	3,60-8,—	5,—6,—	5,—6,20	5,—7,—
Wijting groot (1-2-3)	6,60-10,—	5,—8,—	3,60-8,—	5,—6,—	5,—6,20	5,—7,—	8,—7,—	8,—,—	klein (1-2-3)	—,—,—	4,—6,—	—,—,—	5,—,—	4,—5,—	4,—,—
klein (1-2-3)	—,—,—	4,—6,—	—,—,—	5,—,—	—,—,—	—,—,—	4,—5,—	6,—4,—	Schar (1-2-3)	5,—7,—	—,—,—	5,80-9,40	5,—6,—	5,—7,—	12,—10,—
Schar (1-2-3)	5,—7,—	—,—,—	5,80-9,40	5,—6,—	—,—,—	—,—,—	5,—7,—	14,—10,—	Steeschol (1-2)	20,60-42,—	—,—,—	17,20-41,40	—,—,—	21,80-37,40	—,—,—
Steeschol (1-2)	20,60-42,—	—,—,—	17,20-41,40	—,—,—	21,80-37,40	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Zeehaai (1-3)	5,60-8,20	9,—12,—	5,40-7,—	8,—9,—	5,60-7,—	8,—9,—
Zeehaai (1-3)	5,60-8,20	9,—12,—	5,40-7,—	8,—9,—	5,60-7,—	8,—9,—	13,—,—	7,—,—	Hondshaai (1)	—,—,—	—,—,—	4,20-5,60	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Hondshaai (1)	—,—,—	—,—,—	4,20-5,60	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Doornhaai (2)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Doornhaai (2)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Pieterman (1-2-3)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Pieterman (1-2-3)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Makreel (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Makreel (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Horsmakreel (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Horsmakreel (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Zeekreeft (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Zeekreeft (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Schaat (1)	15,—26,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Schaat (1)	15,—26,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Zeebaars (klipvis) (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Zeebaars (klipvis) (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Kongeraal (1-2)	6,—8,—	—,—,—	6,—8,—	6,—9,—	—,—,—	—,—,—
Kongeraal (1-2)	6,—8,—	—,—,—	6,—8,—	6,—9,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Schartong (1)	14,—25,40	—,—,—	11,60-27,—	13,—29,—	—,—,—	—,—,—
Schartong (1)	14,—25,40	—,—,—	11,60-27,—	13,—29,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Steeschol (2)	—,—,—	20,—35,—	—,—,—	21,—35,—	21,—30,—	—,—,—
Steeschol (2)	—,—,—	20,—35,—	—,—,—	21,—35,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Volle haring (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Volle haring (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	IJle haring (1)	—,—,—	—,—,—	4,60-6,20	—,—,—	5,48-5,80	—,—,—
IJle haring (1)	—,—,—	—,—,—	4,60-6,20	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Haringshaai (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Haringshaai (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Steenholk (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Steenholk (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Heilbot (1)	64,—87,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	49,—70,—	—,—,—
Heilbot (1)	64,—87,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Koolvis (1-2)	8,—10,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	8,—,—	—,—,—
Koolvis (1-2)	8,—10,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Steur (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Steur (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Zeewolf (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Zeewolf (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Pollak (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Pollak (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Zonnevis (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Zonnevis (1)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Koningsvis (1)	50,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Koningsvis (1)	50,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Vlaswijting (2)	—,—,—	8,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Vlaswijting (2)	—,—,—	8,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Zeeduivel (2)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	60,—25,—	50,—48,—	—,—,—
Zeeduivel (2)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	60,—25,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Schotse schol (2)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Schotse schol (2)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Zeehond (2-3)	—,—,—	8,—10,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Zeehond (2-3)	—,—,—	8,—10,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Bot (3)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Bot (3)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	R. Poon Roob (1-2-3)	—,—,—	10,—12,—	6,—8,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
R. Poon Roob (1-2-3)	—,—,—	10,—12,—	6,—8,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	—,—,—	8,—10,—	4,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	—,—,—	8,—10,—	4,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	Rode knorhaan (1-2)	6,—29,—	—,—,—	4,—17,80	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Rode knorhaan (1-2)	6,—29,—	—,—,—	4,—17,80	—,—,—	—,—,—										

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Donderdag 11 december werden in IJmuiden in totaal 1550 kisten vis aangevoerd waarvan 178 tong en tarbot, 145 schol, 11 schar, 230 haring, 32 schelvis, 470 wijting, 462 kabeljauw en gul en 22 diversen.

Prijzen per kg, in guldens: gr. tong 5.20-5.16, grm. tong 5.33-5.18, klm. tong 5.13-4.97, kl. tong 1 4.53-4.31, kl. tong 2 4.24-4.09, tarbot 1 6-5.50, zalm 8.

Per 50 kg: tarbot 2 200-180, grote en grm. schol 45-41, klm. en kleine schol 46-41, kleine schol 2 60-48, schar 59-50, verse haring 30.80-28, kleine schelvis 1 52-45, kleine schelvis 2 35-32, wijting 24-17, grote gul 47-40, middel gul 46-40, kleine gul 40-36.

Per 125 kg: grote kabeljauw 172-130.

Besommingen: KW.197 f 8270; KW.109 en UK.116 f 1280, VL.103 f 6.400.

Vrijdag 12 december werden in totaal 4620 kisten vis aangevoerd, waarvan 361 kisten tong en tarbot, 415 schol, 18 schar, 1530 haring, 50 makreel, 120 schelvis, 210 wijting, 5510 kabeljauw en gul, 3 leng, 1380 koolvis en 23 diversen.

Prijzen per kilogram in guldens: gr. tong 5.20-4.97, grm. tong 5.17-5.02, klm. tong 4.92-4.65, kl. tong I 4.36-4.27, kl. tong II 3.88-3.74, tarbot I 6.00-5.40.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 180-100, gr. koolvis zw. 44, gr. koolvis wit 110, gr. leng 98.

Per 50 kilogram: grm. schol 54-45, kl. schol I 54-50, kl. schol II 54-45, schar 44-38, kl. zw. koolvis 18-15, verse haring 40-22.60, makreel 56-32, kl. schelvis 42-38, kl. schelvis I 35-21, wijting 26-16, gr. gul 46-39, mid. gul 46-40, kl. gul 36-22, kl. leng 25.

Opsommingen in guldens: KW 136-6370, KW 98-4110, KW 220-5020, KW 109 en UK 116-615, KW 160-5310, IJM 3-3680, VL 16-6840.

Maandag 15 december werden in totaal 12.550 kisten vis aangevoerd, waarvan 900 tong en tarbot, 1210 schol, 22 schar, 3525 haring, 255 makreel, 1650 schelvis, 380 wijting, 715 kabeljauw en gul, 5 leng, 80 haai, 3750 koolvis en 58 diversen.

Prijzen per kilogram in guldens: gr. tong 5.23-5.07, grm. tong 5.20-4.82, klm. tong 4.84-4.72, kl. tong I 4.32-3.82, kl. tong II 3.81-3.67, tarbot I 5.70-5.10.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 216-114, gr. koolvis zw. 62-46, gr. koolvis wit 144, gr. leng 94.

Per 50 kilogram: tarbot II 184-92, gr. schol en grm. schol 45-39, klm. schol en kl. schol I 43-36, kl. schol II 42-34, schar 38-32, verse haring 24-20, makreel 62-24, gr. schelvis 76-67, grm. schelvis 63, klm. schelvis 39-38, kl. schelvis I 32-27, kl. schelvis II 32-17, wijting 34-17, gr. gul 62-50, mid. gul 56-45, kl. gul 32-24, kl. leng 30, kl. haai 26-18, kl. koolvis zw. 24-15, kl. koolvis wit 47.

Besommingen in guldens: KW 173-7330, 226-13.870, 200-4660, 194-2000, 90-4670, 152-6.110, 197-3210, 103-7260, 162-3820, 137, 6870, 130-6400, 173-8080, 83-6450, 193-4860, 146-5410, 166-5530, 195-7210, 206-7960, 34-15.150, 145-11.390, 174-8060, 63-4610, 110-4450, 218-11.370, 144-14.120, KW 167 en KW 190-7470, IJM 46-5670, IJM 45-4960, IJM 154-7840.

Dinsdagmorgen 16 december werden door 38 vaartuigen aangevoerd: 7980 kisten en 4970 kleine kisten vis, 32500 kg. tong en 280 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren: 120

kisten en 740 kleine kisten schelvis, 160 kisten en 40 kleine kisten wijting, 80 kisten gul en kabeljauw, 5210 kisten en 4120 kleine kisten haring, 70 kleine kisten makreel, 1480 kisten schol, 70 kisten tarbot en 210 kisten varia.

Prijzen per kilogram in guldens: tarbot 5.50-5.10, gr. tong 5.24-5.11, grm. tong 5.10-4.91, klm. tong 4.84-4.75, tong I 4.44-4.30, tong II 3.95-3.75.

Per 125 kilogram: gr. en mid. kabeljauw 128-100.

Per tien stuks: gr. kabeljauw 108-88, mid. kabeljauw 47-44.

Per 50 kilogram: schelvis I 44-32, schelvis II 28-20, kabeljauw I 58-47, kabeljauw II 58-44, kabeljauw III 47-17, gr. schol 33-30, schol I 35-28, schol II 34-28, schol III 45-28, schar 39, bot 17-5, gestr. wijting 21-17, dichte wijting 35-12, haring 21-16, tarbot 220-90, griet 80-60, lever 20.

Woensdagmorgen 17 december werden door 28 vaartuigen aangevoerd: 3360 kisten en 1065 kleine kisten vis, 10.000 kg. tong en 500 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren: 380 kisten en 4 kleine kisten schelvis, 110 kisten en 11 kisten wijting, 380 kisten gul en kabeljauw, 1350 kisten koolvis, 200 kisten en 870 kleine kisten haring, 180 kleine kisten makreel, 250 kisten sprot en 350 kisten schol.

Prijzen per kilogram in guldens: tarbot 7-5.60, gr. tong 5.63-5.17, grm. tong 5.54-4.98, klm. tong 5.67-4.97, tong I 4.97-4.60, tong II 4.32-3.92, zalm 9-8.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 118-90, mid. koolvis 61-54, gr. leng 76.

Per tien stuks: gr. kabeljauw 82-71, mid. kabeljauw 56-45.

Per hoop: vleet 67.

Per 50 kilogram: schelvis I 25-17, kabeljauw I 53-41, kabeljauw II 49-40, kabeljauw III 34-17, koolvis I 24-18, koolvis II 17-16, witte koolvis I 36, gr. schol 35-28, schol I 39-29, schol II 39-30, schol III 48-32, schar 45-35, poon 50, haai 30-20, gestrip. wijting 32-17, dichte wijting 25-17, tarbot 212-106, griet 54-48, haring 27-20, makreel 60-11.50.

SCHEVENINGEN

Zaterdagmorgen 13 december werden in Scheveningen aangevoerd en geveild: 350 kisten en 250 kleine kisten schelvis, 200 kisten en 150 kleine kisten wijting, 250 kisten gul, 700 kisten en 250 kleine kisten verse haring, 600 kisten schol, 100 kisten diversen en 25.000 kg. tong.

De aanvoer bestond dinsdagmorgen 16 december uit: 30 kisten schelvis, 100 wijting, 30 gul en kabeljauw, 2800 kisten en 200 kleine kisten haring en 30 kisten schar.

De aanvoer bestond woensdagmorgen 17 december uit 150 kisten schelvis, 250 kisten wijting, 150 kisten gul en kabeljauw, 1000 kisten en 780 kleine kisten haring, 350 kisten sprot en 50 kisten schar.

URK

Maandag 15 december werden door 57 vaartuigen aangevoerd (in kilogrammen) en geveild (in guldens): 93.246 tong, 3.72-5.10; 11.285 tarbot, 1.50-5.26; 562 griet, 0.82-1.15; 130.000 schol, 0.52-0.75; 12.000 kabeljauw, 0.47-0.85; 1260 wijting, 0.34-0.65; 700 schar, 0.59-0.70, 34.000 schelvis 0.45-0.57.

Van 8 tot en met 13 december werden in Urk 383.772 kg. Noordzeevis ter waarde van f 734.957,34 aangevoerd.

PUBLICITEIT

IN

het visserijblad

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

Korren bleven haken

DE HA 35 „AURORA”

WERD OMGETROKKEN

De Kommissie Binnenvaartram-penwet heeft een onderzoek ingesteld naar het kapseizen en zinken van de HA 35 „Aurora” op 13 november 1967 op de Waddenzee ter hoogte van Terschelling. Tijdens het garnaalvissen bleven de korren haken achter een obstakel onder water. De beide opvarenden, de schipper en zijn schoonzoon, konden worden gered.

Volgens de kommissie voer de HA 35 met een zeer sterke stroom mee en bovendien met draaiende motor zodat er veel kracht op de vislijn stond, waardoor het schip bij het vastraken van een kor terstond werd omgetrokken. De schipper had dan ook volgens de Kommissie direct de motor dienen te stoppen. Het is de Kommissie bekend dat in de laatste jaren wel heel veel soortgelijke ongelukken bij de boomkorvisserij zijn voorgevallen. Daarom is in juni 1969 een bekendmaking aan de scheepvaart afgekomen betreffende de veiligheidsmaatregelen bij boomkorvisserij.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van: 8 t.m. 13 - 12 - 1969

Door 110 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
49.279 kg.	Tong	f 119.355,04	van f 5,33 tot f 3,62 per kg.
7.189 kg.	Tarbot	f 18.127,06	van f 5,57 tot f 1,18 per kg.
1.203 kg.	Griet	f 1.024,01	van f 1,20 tot f 0,57 per kg.
69.780 kg.	Schol	f 54.181,82	van f 1,15 tot f 0,70 per kg.
970 kg.	Schar	f 603,69	van f 1,08 tot f 0,20 per kg.
17.390 kg.	Wijting	f 5.826,80	van f 0,85 tot f 0,20 per kg.
75.165 kg.	Kabeljauw	f 65.002,65	van f 1,80 tot f 0,34 per kg.
5.253 kg.	Paling	f 32.246,24	van f 7,42 tot f 1,82 per kg.
37.075 kg.	Schelvis	f 13.219,13	van f 0,78 tot f 0,20 per kg.
4.070 kg.	Lever/Kuit	f 2.256,21	van f 1,15 tot f 0,45 per kg.
3.190 kg.	Sardien	f 2.960,63	van f 1,05 tot f 0,70 per kg.
370 kg.	Diversen	f 207,—	

270.934 kg. f 415.010,38

In het begin van de week vooral waren het de meestal kleinere kotters, die in spanvisserij op kabeljauw visten, die het merendeel van de aanvoer moesten verzorgen, omdat de grote kotters gezien de redelijke weersomstandigheden de gehele week konden vissen en in dat geval eerst vrijdag of zaterdag aan de markt komen.

Door deze spannen werden enkele malen zeer goede besommingen gemaakt.

De tongaanvoeren van de grote kotters vielen over het algemeen ook nogal mee, de hoogste besommer voerde ruim 2.900 kg. tong aan voor een totaal-besomming van ruim f 18.500,—, de vangsten van de andere kotters bewogen zich allemaal zo'n beetje rond de 2.000 kg. tong.

Het was de afgelopen week opmerkelijk dat bijna alle kotters een grote hoeveelheid andere vis eveneens aanvoerden, die op de schelvis na nog voor goede prijzen van de hand ging.

Bewoog de gemiddelde tongprijs zich in het weekeinde rond de f 4,40 - f 4,60 per aangevoerde kg., ook de scholprijs was zeer behoorlijk, meestal rond de f 30,— voor een kist van 40 kg.

De grote vangsten van blijvis worden wel het beste geïllustreerd door het feit dat van de bijna 271.000 kg. vis die werden aangevoerd, slechts ruim 49.000 kg. kon worden gewogen.

De Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak 1970

is verkrijgbaar door storting van het bedrag van 400 fr. of 29 gulden plus 33 fr. of 4 gulden verzendingskosten op postcheckrekening nr. 41.89.87 van de drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust”, Oostende.

Het is ook verkrijgbaar :

IN BELGIE

1. Ter drukkerij van „Het Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, Oostende.
2. Hand in Hand, Tijdokstraat 34, Zeebrugge.

IN HOLLAND

Bij de firma Henk Zwart, Machinefabriek en Techn. Handel, IJmuiden.

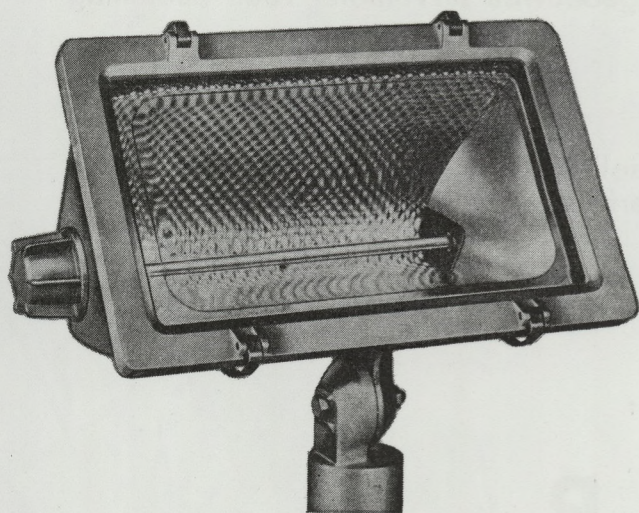
VISWASMACHINES

TOEKOMST DOOR KWALITEIT

ALLEENVERTEGENWOORDIGING :

HAND IN HAND ZEEBRUGGE

(6681V)



Voor inlichtingen :

S. V. S C A P

afd. Werkhuizen
Ed. Anseelelaan
OOSTENDE

Tel. (059) 808.20 / 787.79

(6761V)

BREVO

Hydraulische omkeerkoppelingen zonder of met vertraging voor enkel of meervoudige aandrijving op één uitgaande as en voor 2 of meer snelheden.

Hydraulische frictiekoppelingen zonder of met vertraging voor enkel of meervoudige aandrijving op één uitgaande as eventueel met ingebouwde servomotor voor bediening verstelbare schroef.

Reductors met versprongen assen of assen in lijn.

Alle door ons gefabriceerde apparatuur is van solide, nauwkeurig getolereerde en ruim bemeten constructie berekend op bedrijfszekerheid onder alle omstandigheden en lange levensduur.

Fabrikante sinds 1909.

Agente voor de Belgische Visserij :

S. V. S C A P

Werkhuizen : Ed. Anseelelaan Oostende Tel. 787 79

Burelen : H. Baelskaai 27, Oostende Tel. 729 51 - 709 31 - 709 32

N.V. BREVO AMSTERDAM - N

Telefoon 68765 (4 lijnen)
Telegramadres Brevo-Amsterdam
Telex 12539