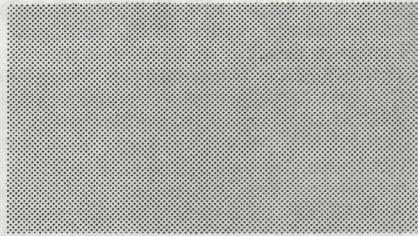
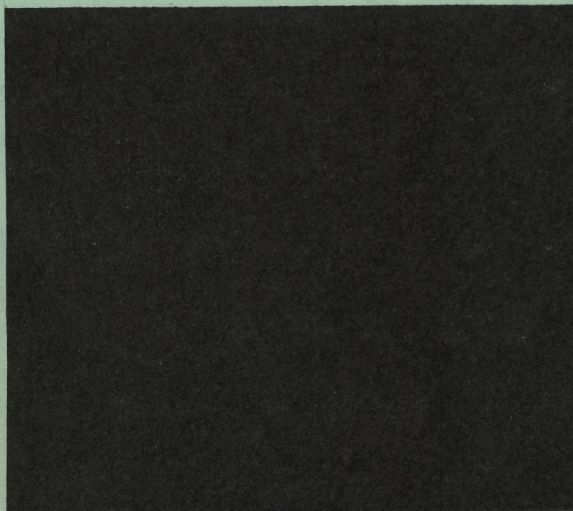
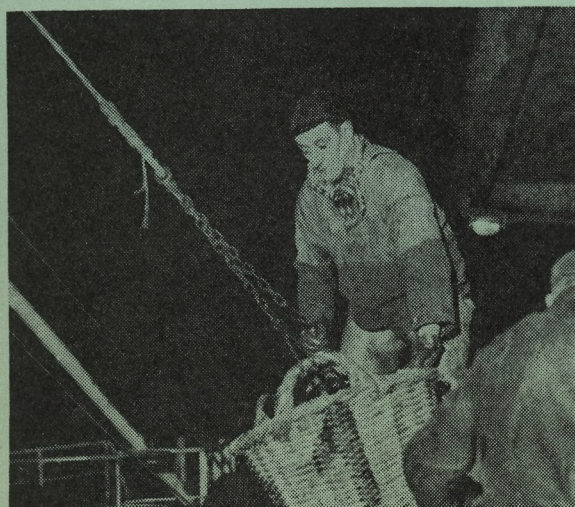
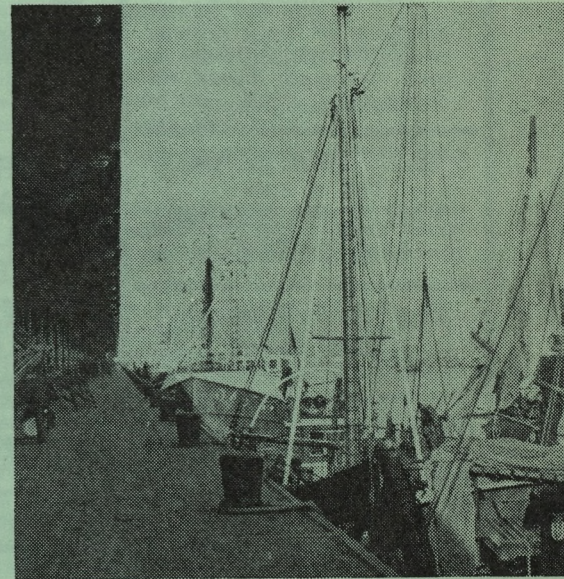
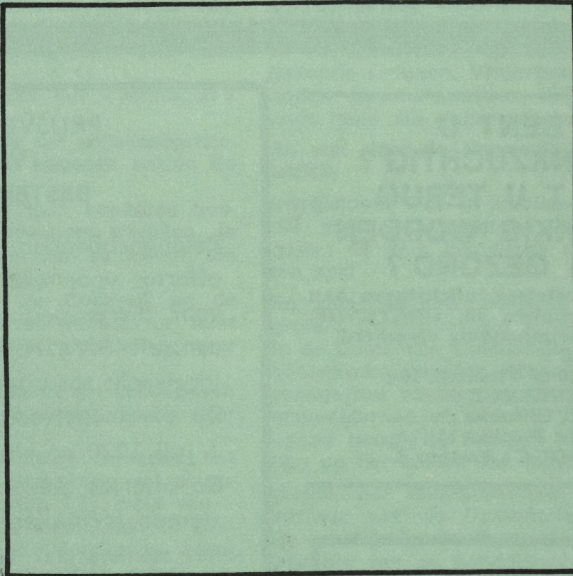
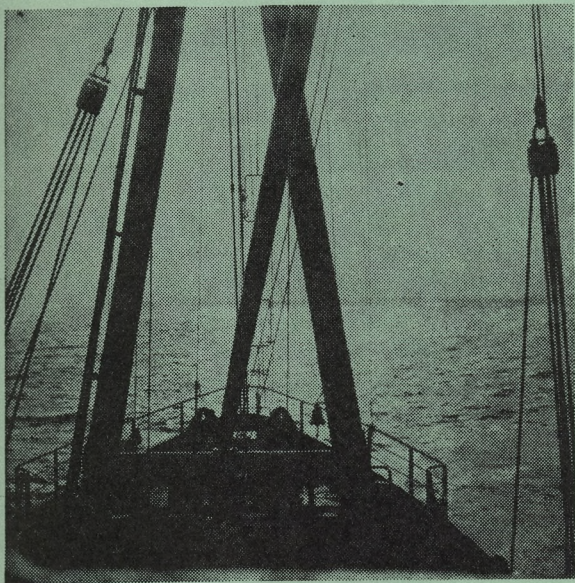


HET VISSERIJBLAD



36e jaar - Nr 25 - Vrijdag 19 juni 1970
Verschijnt wekelijks — Prijs 20 fr.



CASINO KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE”

ZATERDAG 20
en ZONDAG 21 JUNI
van 22 uur af:

MERINO COSTA

Y SU ORQUESTA

FRANZ ANDRE :

piano

Als attractie :

PASCALÉ

CONCORDE

AMBASSADEURS- ZAAL

MAANDAG 22 JUNI
te 21 uur :

BRITISH BALL

met

Merino Costa

y su Orquesta

en

THELMA CONNOR

VERKIEZING VAN

„MISS BRITISH BALL”

Toegangsprijs :

30 fr.

Consumpties :

15 fr.

(dienst inbegrepen)

MONTROSEZAAL

TOT 25 JUNI :

TENTOONSTELLING

MIA DEPREZ

Voor alle inlichtingen :

Casino-Kursaal

Tel. : (059) 751.11

(7389W—5720N—6866V)

★ Wegens gezondheidsredenen :
VISGROOTHANDEL over te ne-
men in Brussel. Schrijven bureel-
blad onder nr. 5415N—6857V.

M E T A L U N I O N

S.V.

- BETONIJSER
- POUTRELLEN
- PLATEN
- BUIZEN EN TOEBEHOORTEN
- GIETIJZER
- BOUTEN
- ZINK EN LOOD
- KOPER EN ALUMINIUM

Krakeleweg - BRUGGE

Tel. 050/150.01

(6865V—5736N)

GALERIE STAMPAERT P.V.B.A.

zal overgaan tot een

UITZONDERLIJKE OPENBARE VEILING

op VRIJDAG 26 JUNI 1970 te 19.30 uur
in de zaal

„VAN DIJCK”

Noordzandstraat 82, BRUGGE

Door het ambt van gerechtsdeurwaarder Mr. SIOEN, Verwersdijk 15, BRUGGE, zullen onderstaande voorwerpen openbaar verkocht worden aan de gewone voorwaarden: Kontante betaling + 20 % kosten.

PORSELEIN : Uitzonderlijke verzameling porselein van China, Japan, Saxe, Meissen, Dresden. Vitrinevoorwerpen zoals : beeldjes, schalen, vazen, sierborden, enz.

TAPIJEN : Een uitzonderlijke verzameling van OUDE CHINESE TAPIJEN : Pao-tou, Hsin-Kiang, Ning-Hsia, Kasghar. Een kollektie van Kaukasische tapijten „OUDE KAZAK” : Bocchera, Derbent, Chuval. Prachtige verzameling Oosterse en Chinese tapijten en karpetten Birjand, Tebriz, Meched, Tukbaff, Heriz, Bakhtiar, Hamadan, Kirman.

AFZONDERLIJKE MEUBELEN : Verscheidene grote bibliotheken met 4 en 6 deuren, stijl Régence, Victorian en Georgian. Tafels „SHERATON” leder blad en mahoniehout, 8 en 12 personen — bijpassende stoelen. Engelse hoekkasten in eik- en mahoniehout en leder, met verscheidene schuiven. Enkele staande klokken. Vitrinen L.XV in mahoniehout en inlegwerk. Kleinmeubelen met Frans inlegwerk zoals : nachttafels, bonheur-du-jour, guéridons, enz.

STOELEN : Zetels en bergèren L.XIII, L.XIV, L.XV & L.XVI. Engelse zetels en stoelen van stijl en het tijdperk, enz.

VERSCHILLENDE : Bronzen, Kartels, spiegels, kandelaars, wandlampen.

TENTOONSTELLING

Donderdag 25 juni 1970 van 10 tot 12.30 uur en van 14 tot 20 uur

Vrijdag 26 juni 1970 van 10 tot 14 uur

DESKUNDIGE

De Heer D. STAMPAERT, St. Pietersnieuwstraat 66-70, GENT

(7390W—5721N—6867V)

BENT U DRANKZUCHTIG ? WILT U TERUG GELUKKIG WORDEN EN GEZOND ?

Vraag kosteloos inlichtingen aan
A.A. Wapenplein 15, OOSTENDE.
Strikte geheimhouding verzekerd.

KNOKKE :

Postbus 10 of Vincentl. 10 ;

BLANKENBERGE :

Postbus 1, Uitkerke ;

VEURNE : Postbus 11 ;

ZEEBRUGGE : Postbus 2.

PRIJSVRAAG VOOR WEDERAFNAME VAN OPGEVANGEN VIS BESTEMD VOOR DIERENVOEDING

Belanghebbenden worden erop attent gemaakt, dat de offertes voor wederafname van opgevangen vis bestemd voor diervoeding op het sekretariaat van de Rederscentrale S.V., H. Baelskaai 25, 8400 Oostende, worden ingewacht tot uiterlijk vrijdag 26 juni 1970 te 17 uur.

De afnameperiode geldt voor drie maand, ingaand op 1 juli 1970 en eindigend op 30 september 1970.

De offertes dienen te gebeuren op speciaal daartoe bestemde formulieren die kosteloos te verkrijgen zijn op het sekretariaat van de Rederscentrale.

HET BESTUUR.

(5735N—6870V)

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

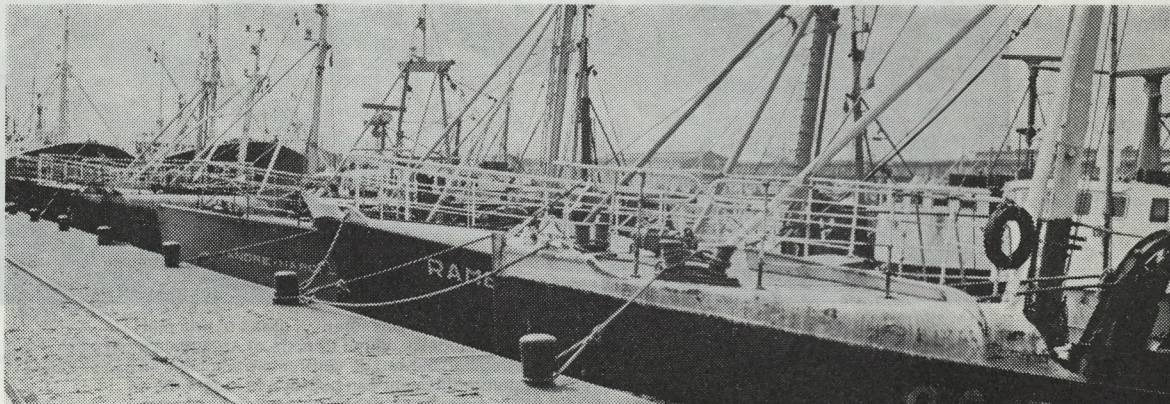
het visserijblad

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 650 FR. — 6 MAANDEN 325 FR. — 3 MAANDEN 175 FR. — BUITENLAND 700 FR. — HOLLAND 50 GULDEN. REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELS-KAAI 30, OOSTENDE — TEL. 777.13/777.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

IS ER WEL EEN «OOSTENDSE» GEMEENTERAAD ? Of «Hoe Oostendse belangen worden behandeld.»

De visserij vormt nochtans een voorname industrie in onze gewesten. Een dergelijke miljoenen-investering heeft dringend behoefte aan grotere belangstelling vanwege de bevoegde overheid.

(Foto André)



Een democratische instelling wil, dat de ingezetenen van de Stad hun leiders en verdedigers aanstellen door verkiezingen. Zeer terecht mag men dan ook van hen verlangen, dat de stedelijke belangen « naar best vermogen » worden behartigd.

De kwestie is natuurlijk « wat best » is en hoe groot het « vermogen » van de gekozenen is...

Bestaat er bij sommigen weliswaar goede wil, dan is het ontegensprekelijk zo, dat bij vele anderen bekwaamheid ontbreekt. Intussen blijven de ingezetenen met de gebroken potten zitten.

Zonder aan verkiezingspolitiek te doen, menen wij toch bepaalde houdingen die steeds ten nadele van de Oostendse inwoners uitvallen, te moeten hekelen, en we denken hier nog maar alleen aan de zaken, die van ver of van dichtbij met de visserij te maken hebben.

Dan spreken we nog niet van het verdwijnen van de Cockerill en de Zeemacht, het stoppen van de lessen in de Zeevaartschool en naar verluidt, de verhuizing van de Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling, naar Brugge.

Hoe anders, immers kan men verklaren dat de Zeemacht die economisch en sociaal van zo'n groot belang is voor de Stad Oostende, thans naar Zeebrugge zal verhuizen.

Wat men in sommige vooringenomen blaadjes ook moge beweren, het is niet van vandaag dat het geweten is, dat deze verhuizing zal plaats grijpen. De stedelijke overheden weten daar natuurlijk (?) niets van...

We moeten ons verder weer eens inspireren op de toestanden te Zeebrugge, waar we vaststellen dat daar op alle gebied vooruitgang wordt gemaakt, dat daar een werkelijke haven- en visserijpolitiek wordt gevoerd en dat daarvoor steeds de nodige gelden kunnen worden bekomen. Te Oostende duurt alles een eeuwigheid, komt er uiteindelijk niets van in huis en blijft alles beperkt tot « lap en tapwerk » zoals het duidelijk in de Commissie Modernisering voor de Vismijn te Oostende werd aangeklaagd.

Zoals bij andere gelegenheden reeds diverse malen geweest werd op de oneerlijke concurrentie die door andere havens wordt gevoerd inzake de verkoop van ondermaatse vis en verkoop buiten de openbare markt, blijven in deze havens dergelijke toestanden niet alleen voortbestaan maar worden ze blijkbaar aangemoedigd.

Dat dit op de duur enorme schade zal berokkenen aan het hele visserijbedrijf en aan allen die er hun brood moeten mee verdienen, schijnt niet iedereen te beseffen of te willen beseffen. Alhoewel niet goed te praten, is dit misschien wel menselijk omdat het okkasioneel privébelang steeds zal blijven voorgaan, maar dat een stedelijke Overheid bij dergelijke oneerlijke concurrentie lijdzaam toeziet, is niet alleen onbegrijpelijk maar onduidelbaar.

Het gaat toch immers in de eerste plaats om de belangen van haar stad en van haar inwoners.

De Oostendse vissershaven gaat ontegensprekelijk achteruit.

Vissersvaartuigen van andere havens, die gewoon waren te Oostende te verkopen, keren de Oostendse vissershaven thans de rug toe, om de gekende redenen. Vissersvaartuigen bv. van het Kanaal die anders nooit andere havens aandoen, blijven van Oostende weg. Steeds meer handelaars gaan om deze redenen in andere havens gaan kopen.

En wat doet de gemeentelijke overheid hiertegen? NIETS, HELEMAAL NIETS.

Integendeel, het is precies alsof zij zelf de ondergang van de sector, die eens de voorspoed voor Oostende betekende, tenlet willen laten gaan; de vele inkomsten die op de rug van de reders worden geind ten spijt

En dan spreken diezelfde wroede heren van maatregelen om een grotere marktspreiding te bekomen. Hoe is zulke redenering mogelijk? In de Oostendse Commissie Modernisering Vismijn, die 14 dagen geleden bijeenkwam, werden bovengenoemde toestanden aangeklaagd en werd eensgezind beslist dat een onderhoud zou worden aangevraagd met de gemeenteraad of met de Verenigde Commissies teneinde deze mensen op de hoogte te brengen van de toestand in « hun » haven en met het oog op het nemen van maatregelen daartegen.

Welnu, het onbegrijpelijke zou toch gebeuren. Naar verluidt zou dit verzoek van de Commissie zijn afgewezen. Geen onderhoud dus!!! De ernstige toestand van de vissershaven interesseert hen dus niet, zoals ook die van de handelshaven hen niet interesseert.

En de heren die van heel de zaak noch van het bedrijf iets afweten (we vragen ons af waarvan ze wel iets afweten) gaan maar door met hun snode politiek. Wanneer straks de verkiezingsrace begint, zullen zij wel noten genoeg op hun zang hebben en de hemel op aarde beloven.

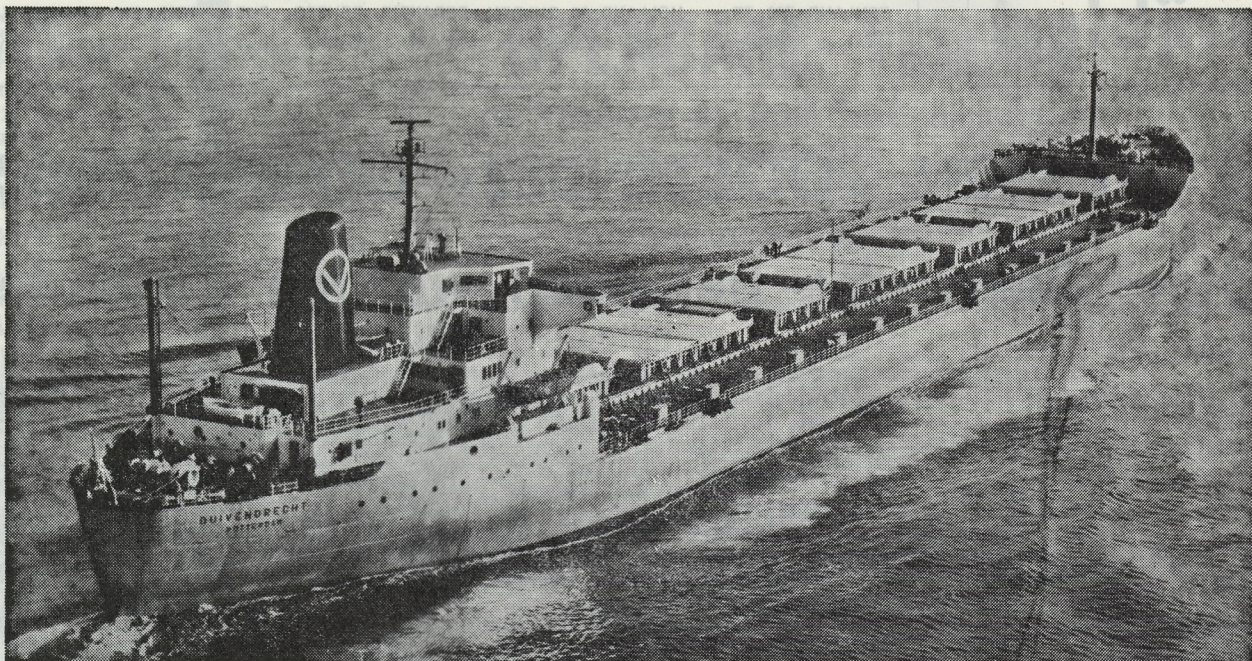
Het is een waarlijk schandalige toestand die in geen enkele andere haven te bedenken valt.

Dit doet ons voor de zoveelste maal de vraag stellen welke zin het heeft deze Commissies die nochtans door de Gemeenteraad zelf in het leven werden geroepen en die de gemeenteraadsleden van advies moeten dienen inzake de betreffende te voeren politiek, in leven te houden, wanneer nooit met hun advies rekening wordt gehouden en ze zelfs één maal in twee jaar bijeenkomen.

Het ergste hierbij is, dat de meeste gemeenteraadsleden van de hele visserij geen snars afweten, zich door allerlei duistere of onduistere machten laten beïnvloeden bij het nemen van hun beslissingen, die dan doorgaans ten nadele van het bedrijf en van de vele die er hun brood bij verdienen, uitvallen.

Erg kan het niet!

geraffineerd



Een bulkcarrier van Van Ommeren ... graan of erts met tienduizenden tonnen tegelijk. Vanaf Canada of Argentinië moet dat in „beweging” blijven: de verbruikers wachten. Dat veronderstelt raffinement aan boord; een kracht die bij voorkeur in optimale eenvoud optimale prestaties levert. Dat is de Bolnes dieselmotor. Raffinement? Gooi er „crude” in voor „super” capaciteit. Het kruishoofdsysteem verklaart alles ...

Bolnes - de drijvende kracht achter alle rendement!

- kruishoofdsysteem bij uitstek geschikt voor gebruik van zware of middelzware brandstof.
- gedoseerd cilinder smeerolie verbruik van 0,7 gr/epk/h, welk verbruik gehandhaafd blijft onafhankelijk van aantal draaiuren, en onafhankelijk van gelijkmatige dan wel sterk variërende belasting.
- eenvoudige constructie, dit maakt dus inspecties tijdens zeer korte stilligtijden mogelijk.
- gescheiden carter/verbrandingsruimte; geen vervuiling van carter-olie.
- lage vermogen/gewicht verhouding.



de bolnes dieselmotor

Vermogens 210 tot 1200 PK bij 500 omwentelingen per minuut.

Bolnes Postbus 3 - Krimpen a/d Lek Tel. 01807-4900 - Telex 22439

HOOFDVERTEGENWOORDIGER VOOR DE NEDERLANDSE EN BELGISCHE VISSERIJ :

Machinefabriek en Technische Handel H. Zwart N.V., IJmuiden, tel. 02550 - 13740 ('s avonds 02550 - 15110, 12270 en 13668).

VERKOOP EN SERVICE BELGIË, EXCLUSIEF VISSERIJ :

Power & Industry N.V., Yserlaan 66-70, Antwerpen, tel. 03/32.10.23 en 32.11.38 ('s avonds de heer A. Bollaerts, tel. 03/32.31.90).

Wordt de visserij in de Noordzee door oliewinning bedreigd ?

Het is onze lezers bekend dat op het huidige ogenblik verschillende opzoekingen met booreilanden naar gas en olie in de Noordzee verricht worden.

Naar aanleiding van de ontdekking van een nieuw omvangrijk olieveld en het daarmee gepaard gaan van het tot stand komen van opzoekingen en booreilanden in een deel van het continentale Noordzeeplateau, werd in het Noors parlement alarm geslaakt.

HET S.O.S.-SEIN IN HET NOORS PARLEMENT

De olievelen in de Noordzeebodem vormen een reusachtige bron van verontreiniging, die in grote gebieden de visstand kan vernietigen, zo heet het. De voorzitter van de visserijkommissie in genoemd parlement heeft later in een vraaggesprek met de Arbeider Bladet gezegd dat er wellicht een situatie zal ontstaan, waarin men zal moeten kiezen tussen de oliewinning en het behoud van de vis-

stand. Het gevaar zou zich niet beperken tot de onmiddellijke omgeving van de booreilanden, want als gevolg van sterke stromingen zou een eventueel lek grote gebieden kunnen besmetten.

Het eerste alarm, in de periode van de exploratie, was terecht. Bij het zo genoemde seismisch onderzoek werd ruimschoots gebruik gemaakt van springstof. Bij de explosies kwam veel vis om het leven. vissers signaleerden, eerst op het IJsselmeer en later ook op de Noordzee, enorme hoeveelheden drijvende dode vis, waarbij veel ondermaatse.

Van de zijde der Nederlandse rijksoverheid volgden vrij spoedig maatregelen. Aan een situatie waarbij (uit vissersstandpunt) «lukraak» dynamiet tot ontplofing werd gebracht zonder er rekening mee te houden dat daarbij al of niet vis in onaanvaardbaar grote getale sneuvelde, moet snel een einde worden gemaakt. De vaartuigen die het seismisch on-

derzoek verrichten kregen een visserideskundige aan boord, die uiteindelijk besliste waar wel en waar niet «geploft» mocht worden. Daarbij waren vispaaiplaatsen, kinderkamers voor vis en schaaldieren, waar het jonge goed nog moest opgroeien, alsmede gronden waar regelmatig werd gevestigd en uiteraard waarneembare grote visconcentratie taboe.

WAT GEDAAN ?

Later, bij de verdeling van de «veronderstelde» «olie- en gas-koek» kreeg elke maatschappij die een vak van het Nederlands plat was toegewezen een pakket voorwaarden mee waaraan men zich heeft te houden. Die vooraf gestelde bindende beperkende bepalingen betreffen zeer zeker ook de belangen van de visserij.

Het lijkt ondenkbaar dat een betrokken maatschappij zich niet zou houden aan de regels van het spel en niet alle mogelijke veiligheidsmaatregelen zou nemen om grote moeilijkheden en zelfs opzegging van het kontrakt te voorkomen. Immers, er zijn daarvoor te grote bedragen geïnvesteerd.

Iets anders is, dat ondanks alle denkbare voorzorg toch iets gebeurt waardoor een ramp kan volgen. In het noorden, buiten het Nederlands plat, heeft zo iets jaren geleden na een prik in de zeebodem plaatsgevonden. Overigens lijkt het, helaas, niet meer zo'n grote zeldzaamheid te worden, dat een volgeladen olietanker een ongeluk overkomt waardoor enorme drijvende olievelen op zee ontstaan.

De schade aan de voedselvoorraad voor de vissen is daarbij dikwijls nog groter dan die welke wordt veroorzaakt door de direkte of indirecte dodelijke werking op vis en vogels; vaak ook door het gebruik van sommige bestrijdingsmiddelen waarmee men de drijvende koek lokaliseert en tot zinken wil brengen.

Het is bekend, dat hard gestudeerd wordt in diverse laboratoria om tot een afdoende niet schadelijk voor de visstand zijnde bestrijdingsmethode te komen. Tot dusver lijkt men daarin nog niet geslaagd te zijn.

Staan, in het algemeen, boorinstallaties op zee bij de visserij in een kwade reuk, uit Mexico komt een positiever geluid.

In de Golf van Mexico zou door de aanwezigheid van boortorens en booreilanden in de omgeving daarvan een rekord visvangst van 270 000 ton zijn geregistreerd.

De verklaring voor dit buitenkansje is als volgt.

Staat een boortoren enige tijd in het water, dan ontstaat aan zijn stalen benen aangroeiing van plankton, koraal enzovoort. Dit oefent een aantrekkingskracht uit op kleine vissen en de aanwezigheid van grote scholen kleine vis trekt op haar beurt grotere vissen aan. Van die kringloop hebben vissers een dankbaar gebruik gemaakt.

Ook in de Noordzee, niet zo ver van de kust, is een dergelijk verschijnsel waargenomen.

De dreiging van steeds meer verontreinigd zeewater, tot nog grotere schade voor mensen, vissen, schaaldieren en vogels, duurt echter onverminderd voort en er kan niet hard genoeg naar worden gewerkt om dit te stoppen.

REDERSCENTRALE DOOR MINISTER HEGER ONTVANGEN

Maandag jl. werd een delegatie van de Rederscentrale door de heer Heger, Minister van Landbouw, ontvangen.

Het onderhoud liep over het voorstel tot oprichting van een Fonds voor Scheepsjongens en kwam mede tot stand dank zij de tussenkomst van volksvertegenwoordiger Dries Claeys. Later meer hierover.

OOK OP HET DEPARTEMENT VAN VERKEERSWEZEN

Dezelfde dag werd een delegatie van de Rederscentrale ook ontvangen door de heer Ir. Bertrand, Directeur-Generaal bij het Bestuur van het Zeewezen. Het te bespreken onderwerp betrof hier de zeevisserijkredieten en de controle bij de nieuwbouw.

Ook op deze aangelegenheid komen wij ter gelegenheid uitvoerig terug.

DE SLOOPPREMIE

Zoals vorige week medegedeeld heeft volksvertegenwoordiger Dries Claeys een wetsvoorstel ingediend strekkende tot het toekennen van een slooppremie zonder verplichting tot nieuwbouw.

ANDERE BESPREKINGEN

In de loop van vorige week en deze week hadden ook volgende besprekingen plaats.

In de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij: betreffende het jaarverslag over de toestand in de zeevisserijsector.

In de Beperkte Werkgroep Vissershavenkommissie van Oostende over een ontwerp van nieuw vismijnreglement.

Verder greep te Brussel een bijeenkomst plaats van de sekretarissen van de nationale beroepsverenigingen van de landen die deel uitmaken van de West European Fishery Conference, ter voorbereiding van de jaarlijkse bijeenkomst die dit jaar is voorzien te Aberdeen (Schotland). Op betreffende bijeenkomst werd voornamelijk de toestand van de Westeuropese visserij onder de loep genomen.

DE SPORTIEVE VISSER

Naar aanleiding van een brief van een visser, die wij vorige week publiceerden, vernemen we dat de Rederscentrale er bij de B.R.T. heeft op aangedrongen om regelmatig en op een vastgesteld uur, een samenvatting te geven van alle sportuitslagen ten behoeve van onze vissers op zee. Een dergelijke regeling is immers geen alleenstaand feit, vermits voor talrijke andere groepen dagelijks speciale berichten de eter ingaan, zoals onder meer, voor de duivenliefhebbers.

WORDT DE BOUW VAN EEN VISSERSWIJK VOOR 1971 EEN WERKELIJKHEID ?

Dinsdagvoormiddag kwam het stadsbestuur, welke vertegenwoordigd was door de heer schepen Felix, Gemeentesekretaris Vanlaere en directeur van urbanisatie, Dewulf in het Godtschalcktehuis samen met de beheerraad van deze instelling, waar ook de Heer Vandenberghe, namens de Rederscentrale was uitgenodigd voor de bespreking van zijn ontwerp omtrent het bouwen van een 50 tal moderne visserswoningen om de ontvolking van de visserij zoveel mogelijk tegen te gaan.

Na vruchtbare besprekingen tussen de drie partijen, kwam men in principe akkoord dat het stadsbestuur een voorgesteld plan van aanleg van de Opex-wijk lichtelijk zou wijzigen.

Inderdaad, de Taboralaan zou waarschijnlijk volgend jaar doorgetrokken worden tot aan de dr. Moreauxlaan, en tussen de Moreaux- en Taboralaan, zou de grond aan het Godtschalcktehuis toebehorend, gebruikt worden om deze wijk te bouwen.

De beheerraad onder voorzitterschap van de Heer L. Ghys en directeur-generaal Buysse waren het in principe ten zeerste eens om aan dit sociaal doel de voorgenomen medewerking te verlenen en de gronden eigendom van het Godtschalck-instituut daarvoor nodig, mits bepaalde zeer voordelige voorwaarden, daarvoor te laten aanwenden.

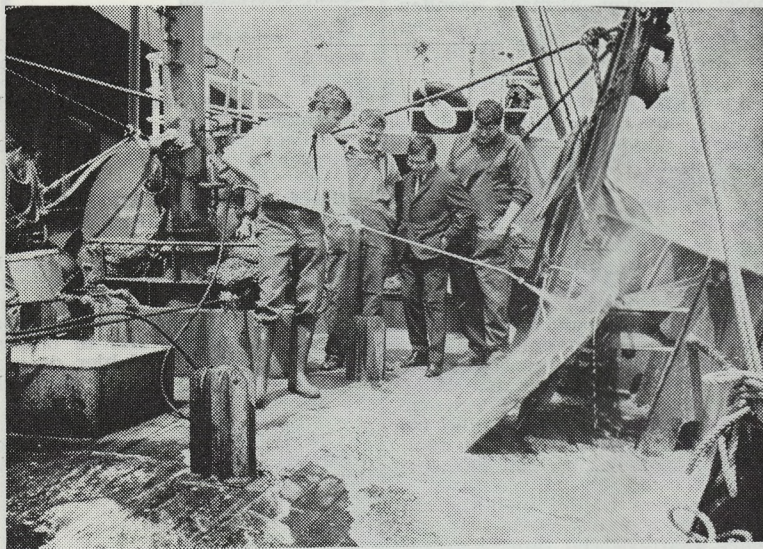
Thans komt het er nog slechts op aan, zo snel mogelijk het ontwerp te verwezenlijken en eens gepland en gebouwd zou dit zeker veel bijdragen tot verfraaiing van deze zijde van de stad, waar lucht en groen en bouwtrant typisch zouden kunnen bijdragen om de omgeving van het mooie Godtschalck-kompleks verder te verfraaien. De droom op de oude Vuurtorenwijk, thans OPEX-wijk genoemd, destijds voorgestaan door Koning Leopold II, Burgemeester Moreaux en het Godtschalcktehuis, zal waarschijnlijk door deze beslissing een werkelijkheid kunnen worden.

Men hoopt met deze woningen, 40 à 50 in getal, einde volgend jaar gereed te zijn. Mochten deze wensen in vervulling gaan, dan zal hier opnieuw nuttig werk zijn verricht.

De beheerraad van het Godtschalck-instituut, dat vertegenwoordigd was door voorzitter Ghys, ontvanger Buysse en de leden E.H. Butaye, burgemeester Albert Claeys van Bredene, dienen gelukkigewinst voor hun sociale vooruitstrevende rol, welke in het kader van dat prachtig testament tegemoetkomt aan de wens van deze die het sociaal welzijn van onze vissers beogen.

DOELTREFFENDE REINIGING VAN VISSERSVAARTUIGEN, MOTOREN EN ONDERDELEN

ENORME TIJDSBESPARING
NAAST VELE ANDERE VOORDELEN



Een beeld van de demonstraties aan boord van de O.37 « Annie ».

Het regelmatig en doeltreffende onderhoud van onze vissersvaartuigen is een probleem dat vele van onze reders kopbrekens bezorgt. Een zeer voornaam element terzake is immers het kunnen opbrengen van de nodige tijd. Nutteloos aan de kade liggen is een kankerplek voor ieder rederei en gaat tevens altijd gepaard met een belangrijk kapitaalverlies.

In de jongste tijden werden op dit stuk vele proefnemingen gedaan, werden toestellen ontworpen en demonstraties gegeven. Dit laatste was ook dinsdag jl. het geval. Aan boord van een vissersvaartuig, de O.37 « Annie » werden door de heer Van der Straeten, verkoopdirecteur van de firma n.v. Indumecan uit Vilvoorde enkele bijzondere demonstraties gegeven met het Inducat-reinigings-toestel, een volledig nieuw en modern reinigingssysteem bij middel van hoge en lage druk.

Tijdens de demonstraties is duidelijk naar voor gekomen, dat een van de voornaamste voordelen van het Inducat-reinigingssysteem — er zijn er vanzelfsprekend nog meer — het element tijdsbesparing is. In een minimum van tijd werd het dek, de verschansing en een gedeelte van de brug gereinigd en dit tot in de perfectie. In nog geen twee minuten werd een flink in het vet en olie zittende kulas tot nieuw omgetoverd. Ook de visruimen, van uitermate groot belang inzake de kwaliteit van de produktie, kregen een grondige reinigingsbeurt en ook hier was het resultaat verbluffend.

VELE VOORDELEN...

Uit deze demonstratie is duidelijk naar voor gekomen, dat het Inducat-reinigingssysteem overigens nog andere voornaamste voordelen biedt benevens de tijdsbesparing. Er zijn o.m. de grote bespa-

ringen van de reinigingskosten; het anders eerder geschuwde onderhoudskaarweitje wordt een aangename taak, gezien men niet meer in aanraking komt met de vuile onderdelen, het vergt een investering die een groot rendement waarborgt. Er is een minimum aan waterverbruik nodig en het is tenslotte een bijzonder veilige methode want brand en ongevallen zijn totaal uitgesloten.

De hoge druk reinigingsmethode vervangt op een rationele wijze de handenarbeid. Het reinigingseffekt wordt verkregen door een waterstraal onder zeer hoge druk (50 kg/cm²). Deze waterstraal dringt in het vuil en verwijdert het volkomen. De hoge druk wordt verkregen door een pomp die aangedreven wordt door een motor (elektrisch, lucht, benzine). Kortom, het is een toestel dat bijzonder geschikt is voor het reinigen van motorkamer, de brug, de koelruimten, visruimten, enz... In de jongste twee jaar werden er in de meest verscheidene takken van onze nationale industrie — er bestaat immers voor ieder soort industrie 'n aangepast apparaat — meer dan 10.000 toestellen in dienst gesteld. Het laat geen twijfel dat het Inducat-reinigingssysteem ook in de scheepvaart, meer bepaald in onze visserij, de nodige belangstelling zal genieten. De voordelen zijn al te belangrijk om ze over het hoofd te zien.

Voet gebroken

Aan boord van het Nieuwpoorts vissersvaartuig « N.700 Alex » viel schipper-reder Arthur Vanhoutte. Hij liep hierbij een breuk op van de linkervoet. Aan Tuur Vanhoutte onze beste wensen voor een spoedig en volledig herstel.

OOSTENDENAAR DIE VISSERSVAARTUIGEN SABOTEERDE VEROORDEELD

De Brugse korrektionele rechtbank heeft de Oostendenaar Fernand De Blaere veroordeeld tot twee maanden gevangenisstraf en tot een boete van 4.000 fr. De man, die als hulp op Oostendse vissersvaartuigen meevaarde, bleef eigenlijk liever thuis, naar hij zelf verklaarde, en had er niets beter op gevonden dan de elektronische navigatietoestellen onklaar te maken.

Deze elektronische navigatietoestellen moeten de vissersvaartuigen door de mist helpen of hen, in geval van nood, naar de thuishavens loodsen. Om nu te beletten dat deze boten zouden uitvaren of om hen te verplichten naar de thuishavens terug te keren, wanneer ze reeds een eind in zee waren, pleegde De Blaere sabotage aan boord van de O.148, de O.537 en de O.285.

De voorzitter van de rechtbank maakte de opmerking dat De Blaere maar beter aan wal kon blijven en dat sabotage als een ernstig misdrijf wordt aanzien.

De man die aanvankelijk de sabotage op de drie vaartuigen had bekend, trok achteraf zijn verklaring in en gaf slechts het onklaar maken van de instrumenten op de O.148 toe. De verdediging stond voor een moeilijke taak om de rechtbank ervan te overtuigen dat De Blaere onschuldig was in twee van de drie gevallen.

Hij werd tenslotte veroordeeld tot twee maanden gevangenisstraf plus een boete van 4.000 fr. of twee maanden.

HET VISSERIJ-WACHTSCHIP OP REIS

De Zinnia, onder het bevel van korvetkapitein Collard, is op een vissersrijnspektiereis tot 10 juli e.k. naar IJsland en langs de kust van Groot-Brittannië.

Het vissersrijwachtschip zal aanleggen te Reykjavik van 18 tot 22 juni en te Dundee van 3 tot 7 juli.

CHEVRON BIEDT KONKURRENTEN SCHONERE BENZINE AAN

Chevron zal de benzinetoevoeging polybuteen-amine, waarmee volgens de maatschappij de luchtverontreiniging kan worden teruggebracht ter beschikking stellen van andere benzine-maatschappijen.

Het concentraat dat in de Verenigde Staten reeds geruime tijd aan de benzine wordt toegevoegd zal vanaf 22 juni ook in West-Europa worden verwerkt in een nieuwe benzine, die de naam F-130 heeft gekregen.

Chevron claimt dat F-130 niet alleen de hoeveelheid koolmonoxyde en koolwaterstoffen in de uitlaatgassen vermindert maar dat ook de motor schoon houdt en zelfs vuile motoren schoner maakt en bovendien dat hun toevoeging beter is dan alle andere. De concurrenten op de benzinemarkt zullen de nieuwe toevoeging los kunnen kopen als de produktie van Chevron groot genoeg is.

Koop uw Chevron benzine bij SCAP, H. Baelskaai 27, Oostende.

BANK VAN BRUSSEL

Aanzienlijke stijging van de winst en van het dividend (25,5 en 20,2 %).

Gedurende het boekjaar 1969/'70 is de post „deposito's en crediteuren” — met inbegrip van de kasbons — gestegen met 14,6 %, en bereikte op 31 maart j.l. 81.667 miljoen fr.

De deposito's der bankiers en correspondenten bereiken op dezelfde datum 47.439 miljoen fr.; de aan de Bank toevertrouwde middelen bereiken aldus 129.106 miljoen fr.

Tengevolge van de zeer strenge beperkingen die de overheid oplegde i.v.m. de expansie van de kredieten aan de private sektor, kende deze post slechts een tragere aangroei. Deze ontwikkeling bracht een verhoging van de beleggingen in effecten van de openbare sector mee.

Na een buitengewone afschrijving van 251,9 miljoen fr. als waardevermindering van de portefeuille „overheidsfondsen”, bedraagt de winst over het boekjaar 632,2 miljoen fr. De toename, in vergelijking met vorig boekjaar, is 25,5 %. Rekening houdend met de overgedragen winst van 61,9 miljoen fr., bedraagt de beschikbare winst 694,1 miljoen fr.

De Beheerraad heeft, tijdens zijn vergadering van 25 mei 1970, besloten op de aanstaande Algemene Vergadering de uitbetaling van een netto dividend van 110 fr. per aandeel voor te stellen.

Als gevolg van de kapitaalverhogingen en de gratis toekenning, respectievelijk in 1968 en 1969, bereikt het netto dividend per aandeel over het boekjaar 1968/'69, aangepast om vergelijkbaar te zijn met het dividend over 1969/'70, 91,50 fr. De voorgestelde uitkering betekent dus voor de aandeelhouder een werkelijke stijging van 20,2 %.

Rekening houdend met de roerende voorheffing en het belastingkrediet, bedraagt het door de aandeelhouders — fysieke personen — aan te geven belastbaar inkomen 166,96 fr. Indien de Algemene Vergadering het voorstel van de Raad van Beheer aanvaardt, zal er een bedrag van 453,7 miljoen fr. uitgekeerd worden onder vorm van dividenden, d.i. 31,5 % meer dan vorig boekjaar.

(5722N—6869V)

Stremmingen zeesluis van Zeebrugge opgelost

Naast de aanwinst van een drukke scheepvaartlijn, veroorzaakte de aanlegplaats in de zeesluis zelf een dubbele negatieve uitwerking. Enerzijds was er het groot tijdsverlies voor het gewone scheepvaartverkeer en anderzijds de grote verkeersopstoppingen die zich voordeden, nu nog meer in de hand gewerkt door de onbruikbaarheid van de Straussbrug.

Aan deze toestanden komt dezer dagen, zij het nog niet een definitief einde, dan wel een sterke verbetering. Inderdaad, ter ontlastening van de zeesluis zullen de veerdiensten op Dover, vermoedelijk van 19 juni e.k. af, in beginsel nog enkel van de nieuwe (voorlopige) meerplaats aan de President Kennedy-kaai afvaren en aankomen. Op de glooiing van de zuidkant werd zopas een betonnen aanlegplaats gebouwd waaraan een vlot zal aansluiten. Dit slot arriveerde maandagavond 14 juni j.l. gesleept door de Nederlandse sleepboot „Temi II”. Het vlot

werd gemeerd aan de Leopold II-dam om er klaar gemaakt te worden. Slechts wanneer aan de President Kennedy-kaai tankers voor Texaco of Sinclair meren, zullen de aankomsten nog gebeuren in de zeesluis zelf. Met het oog daarop werd in de onmiddellijke nabijheid van deze nieuwe aanlegplaats een grote parkeerplaats aangelegd die op dinsdag 9 juni j.l. geasfalteerd werd door de Ets. J. Blanckaert uit Brugge.

Deze maatregel zal uiteindelijk tot gevolg hebben dat de verkeersopstoppingen rondom de zeesluis sterk zullen verminderen. Vermelden we ook nog dat de oude (kassen) New-Yorklaan op 10 juni j.l. totaal uitgedroogd werd en dat de nieuwe betonnen baan reeds in gebruik is. Al dient de definitieve aansluiting met de Pieter Troostlaan nog uitgevoerd. De treinsporen naar Sinclair en de Leopold II-dam kregen een andere bedding.

NIEUWE VOORUITGANG OP HET GEBIED VAN DE PELAGISCHE VISSERIJ

In de Noordatlantische oceaan worden thans met succes, enorme netten, ter grootte van een half voetbalveld, gebruikt. Hun gebruik is het resultaat van de merkwaardige vooruitgang gerealiseerd op het gebied van de pelagische visserij tijdens de laatste jaren.

Met deze netten worden thans onderzoeken verricht door de F.A.O. (Voedsel en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties) om hun doelmatigheid na te gaan in de ander wereldzeeën, alsmede voor de vangst van talrijke andere vissoorten. Ter gelegenheid van demonstraties in Peru en Argentinië werden met dergelijke netten belangrijke vangsten van heek en haring verzezenlijkt.

Zoals bekend, begon de « loopbaan » van het pelagische net in het begin van de zestiger jaren toen een Deense nettenfabrikant het zogenoemde « atoomnet » uitvond, dit is een net getrokken door twee vaartuigen, een methode die bijzonder geschikt leek voor de vangst van haring in de winter, als de vis « lui » blijkt te zijn.

Maar alle pogingen in de daaropvolgende jaren om de pelagische netten te gebruiken met één schip bleven zonder veel succes, uitgezonderd in uiterst gunstige omstandigheden.

Bij de eerste proeven plaatste men een klein net met grote snelheid vóór het pelagische net, maar de vis, hierdoor opgeschrikt, kon ontsnappen aan de opening van het grote net.

De oplossing voor dit probleem werd slechts vier jaar later gevonden, toen men experimenteerde met een nieuwe methode, die hierin bestond, dat men een reuzenet sleepte met beperkte snelheid. Deze netten die thans door de Duitse vissers gebruikt worden in de Atlantische oceaan voor het vissen van haring, kabeljauw, wijting en roodbaars, hebben een opening die tot 2.000 m² kan bedragen.

Het gebruik van deze netten en de controle op het gebruik ervan, werd besproken op de « Technische Conferentie over de detectie van de vis, de vangst met een seine-drijfnet en de controle van het sleepnet » die plaats had te Reykjavik (IJsland) van 24 tot 30 mei.

Deze bijeenkomst, waarvan de debatten gericht waren op de industriële problemen van de visserij, had tot taak praktische oplossingen te vinden voor de commerciële problemen van de visserij.

Meer dan 90 documenten handelend over de pelagische visnetten werden voor deze Conferentie voorbereid. Een ander te bespreken punt voor de Conferentie was de jongste evolutie op het gebied van de techniek van de bodemvisserij.

In dit verband dient vooral gehandeld over het gebruik van elektronisch echolood, dat een nieuwe manier van vissen toelaat: het « vissen per punt ». In plaats van een net te slepen op gronden waar men de vis vermoedt, wacht men tot de detectieapparaten visconcentraties aanduiden en pas dan wordt het net in het water gegooid.

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

STRANDING VAN N.276 „LAURA - DORA” : NOG ENKEL EIGENAAR BLIJFT BIJ ZIJN EERSTE VERKLARING - SCHIPPER DRAAIT BIJ

Inzake de stranding van de N.276 „Laura Dora” in september van vorig jaar houdt nog enkel de motorist-eigenaar Ryckewaert Carolus voet bij stek. Men zal zich herinneren dat de bemanning in hun zeeverslag vermeldde dat matroos Vandenaabeele op de brug stond op het ogenblik der feiten. Tijdens een eerste onderhoor van de Raad kwam ondertussen reeds aan het licht dat wel degelijk schipper Ryckewaert Henri en zijn vader Carolus op de brug stonden. Dit werd woensdag j.l. nu ook bevestigd door matroos Dujardin Charles.

In diezelfde zitting werd nu ook de eigenaar Ryckewaert Carolus onderhoord. Deze houdt echter voet bij stek: op het ogenblik van de stranding stond enkel matroos Vandenaabeele op de brug, zo beweert hij. Achteraf heeft ook schipper Ryckewaert Henri, tijdens een konfrontatie met matroos Dujardin toegegeven dat hij, samen met zijn vader op de brug stonden. Rijkskommissaris Bentein heeft het uiteindelijk niet nodig geacht de weerspannige motorist verder te onderhoren. Hij heeft voldoende elementen in het dossier om in een volgende zitting te kunnen vorderen.

Matroos Dujardin die terzake ook betrokken werd, wist te vertellen dat de roerketting pas brak, nadat het vaartuig was vastgekomen en manoeuvres werden uitgevoerd om het vaartuig vlot te krijgen. Hij geeft tenslotte ook toe dat hij zijn eerste (valse) verklaring aflegde op aandringen van de schipper.

AANVARING

Vervolgens van de Raad het onderhoor aan inzake de aanvaring die zich in jan 70 voordeed tussen de Z.431 „Judith” en de Z.481 „Firmen Lievens”. Op het ogenblik der feiten heerste er een flinke mist en was de zichtbaarheid beperkt. Hoe beperkt precies kon niet uitgemaakt worden want schipper Depaep Albert van de „Judith” spreekt van 30 à 40 meter terwijl schipper Janssens Charles van de „Firmen Lievens” het houdt bij 200 meter.

Schipper Depaep zag dat de Z.481 een vissend vaartuig was. „Zijn moordenaarstuig” stond uit, zo zegde hij, waarme hij wees op de bokkeninstallatie. Hij beweert verder mistseinen te hebben gegeven maar hoorde er geen van de tegenpartij. Toen hij zag dat er gevaar was voor aanvaring sloeg hij volle kracht achteruit, maar kwam toch in aanvaring met het ander vaartuig.

Schipper Janssens daarentegen beweert uitsluitend (het is het klassieke gedoe) volledig het tegengestelde. De zichtbaarheid bedroeg minstens 200 meter, hij gaf wel (en voortdurend) aandachtseinen maar hoorde er geen (waarom niet?) van het ander vaartuig. Hij zag het vaartuig in zijn radar en toen het binnen een kwartmijl afstand

kwam kon hij een schaduw waarnemen. Op 200 meter kon schipper Janssens het nummer lezen. Achteraf greep tussen de beide schippers - Depaep werd terzake betrokken - nog een konfrontatie plaats. Er kwam echter geen nieuw element naar voor. Hopelijk brengen volgende onderhooren een meer duidelijk beeld van de feiten.

TWEE VONNISSEN

Alvorens beide voornoemde zaken aan te vatten werden twee vonnissen uitgesproken. Een eerste zaak betrof het vergaan van de Z.775 „Zinnia” op 1 juni 1969. Het vaartuig had lekkage opgelopen nadat een blok van de bokkeninstallatie tegen de romp aan stuurboordzijde was geslagen. De bemanning kon gered worden door de Nederlandse coaster „Jell” nadat laatstvernoemd vaartuig nog gepoogd had de „Zinnia” op sleeptouw te nemen. De Raad is van oordeel dat er door schipper Savels of een zijner bemanningsleden geen beroepsfouten werden begaan.

Het tweede vonnis betrof de aanvaring die zich op 17 april 1968 in de Zeebrugse haven voordeed tussen de Z.450 „Anne-Marie-Thérèse” en de Z.348 „Bristol”. Eerstvernoemd vaartuig stond onder bevel van schipper Vantorre René terwijl het tweede vaartuig gevoerd werd door schipper Paeye Polydore. De schade was eerder gering.

De Raad komt tot de vaststelling dat beide schippers te weinig aandacht hebben besteed aan de mogelijke gevaren die hun navigatie met zich konden brengen. Zij maakten zich schuldig aan de overtreding van art. 29 van het Internationaal Aanvaringsreglement toepasselijk op de binnenwateren. Beide worden bestraft met een vermaning.

N.703 „RITA” BRANDE

In de onmiddellijke omgeving van het lichtschip „Westhinder” is in de loop van woensdag j.l. brand uitgebroken aan boord van het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.703 „Rita”. De brand zou ontstaan zijn in een van de brandstoftanks. De bemanning kon het vuur niet meester en er diende beroep gedaan op de Reddingsdiensten der kust. Spoedig kwam de „Zeearend” ter plaatse en men slaagde er in de brand te blussen. Ondertussen waren ook verscheidene vissersvaartuigen in de nabijheid gekomen, zoals o.m. de N.708 „Ruytingen” en O.141 „Don Bosco”. Ook de helikopter van de basis te Koksijde kwam ter plaatse. Het was de bedoeling dat het vaartuig zou opgesleept worden door de sleepboot, maar dit bleek niet nodig. In de vooravond liep de „Rita” de Nieuwpoortse haven binnen. Niemand van de 4 opvarenden werd gewond.

PRAKTISEREN

VERBETERING (1)

De Italiaanse minister van de koopvaardij heeft aan de havenkapiteinsdiensten laten weten in een rondschrijven, dat het vergroten van de afmetingen der vissersvaartuigen, gewenst om de voortbrengst te verhogen, begunst is door de mogelijkheden der havens, rekening gehouden met het toenemend aantal kleine en gemiddelde eenheden. In de tweede plaats kan het gebrek aan bevoegd personeel een hinderpaal zijn voor het bouwen van schepen waarvan de uitbating een dergelijk personeel vereist. Bovendien heeft de Middellandse Zee een zeer beperkt vastelandspat dat maar kleine gronden omvat geschikt voor de korrevisserij en de beschikbare mogelijkheden voor de sleepvisserij zijn zodanig uitgebaat dat men geen verhoging van de voortbrengst in dit gebied kon verwachten.

Het is dus zeer belangrijk weinig benutte bronnen op te zoeken in de diepere wateren en visserijtechnieken in dienst te nemen die aangepast zijn aan een doelmatige uitboring van deze nieuwe bronnen.

De gegevens verzameld door het ministerie bevestigen dat men zich enige uitzonderingen daar gelaten, zich naar de bouw van vissersvaartuigen die zich nog niet aangepast hebben aan een belangrijke omvorming van de zeevisserij in functie van de noden der industrialisatie, rekening gehouden namelijk met de ontwerpen van de gemeenschapspolitiek van de Europees Economische Gemeenschap.

Er moet aan herinnerd worden dat de tussenkomsten voorzien in het visserijreglement, nu onderzoekt te Brussel, elke maatregelen omvatten bestemd voor de ontwikkeling in de modernisatie van de voortbrengststructuren in verhandeling. Het reglementsvoordeel voorziet elk noodzakelijke gemeenschapsmaatregel en voor de verbetering van de voortbrengststructuren op gebied van visgronden een biologische bronnen van de zee en een reglementatie van de toegang tot de visgronden „hun uitbating en hun bescherming, zowel wat betreft de betrekkingen tussen de landen de lidstaten, als deze met derdelanden.

VERBETERING (2)

Te dien einde, voorziet het reglement een reorganisatie van de zeevisserijvloot en een technische en economische bepaling van het kader in dewelke zo zich zou moeten ontwikkelen. Om deze doelen te bereiken en om de ontwikkeling van de vloot te remmen onderwerpt het reglementsvoorstel de toekenning van hulp voor de modernisering van de vloot aan bepaalde voorwaarden rekening houdend met de verstrekte gegevens en na de vertegenwoordiger van plaatselijke rederijen en werven, coöperatieve organisaties, vakbonden en technische economische en wetenschappelijke organisaties van de streek, te hebben gehoord, zouden de havenkapiteinsdiensten de gegevens kunnen verstrekken die aanmerking moeten genomen worden om het beroep naar de meest wenselijke richting te leiden. In 't biezonder, moeten zij richtlijnen geven over volgende punten:

- 1) De types van de best aangepaste vissersvaartuigen (in hout of staal), hun tonnage, de kracht van de voortstuwingsinstallatie enz.
- 2) De vismijntechneken die mogelijk zijn in functie van de aard der gronden en hun opbrengst.
- 3) Netten en andere visserijuitrustingen waarvan de schepen moeten voorzien zijn.
- 4) De nieuwe installaties aan de wal voor de bewaring en de behandeling van vis, voor de voortbrengst van ijs en voor de vervaardiging en de herstelling der vistuigen.
- 5) De middelen voor het koeltransport der visserijprodukten.
- 6) De omvorming en de verbetering der schepen in dienst.
- 7) De noodzakelijkheid voor de plaatselijke vloot om te vissen in de wateren buiten het eigen maritieme gebied, de gemiddelde duur der reizen en de hoedanigheid en hoeveelheid der aangevoerde vis.

UITRUSTING

Sperry bezorgt de scheepvaart nu een totale navigatie-uitrusting. Vanzelfsprekend is het hoofddoel van de firma de supertankervloot, de containerschepen en de erstankers maar een groot aantal technische kenmerken zijn toepasselijk op de visserijvloot.

Het Sperry gyro kompas is trouwens genoeg gekend in de zeevisserijwereld. Een compact gyro kompas wordt nu op de markt gebracht.

De gyro-vin-stabilisator werd nu voorzien van een tankstelsel. De firma legt zich nog toe op de vervaardiging van Loran ontvanger en een Doppler Sonar voor zeer nauwkeurige meting van de scheepssnelheid. Dit laatste toeval was oorspronkelijk bedoeld voor het havenwerk met supertanker.

Zelfs kunnen daar computers bekomen worden die aan boord van moederschepen geplaatst in de nabije toekomst van groot belang zullen zijn voor de zeevisserij.

Het is nu heel gewoon geworden dat ieder schip vanaf de kleine, open boot tot aan de mammoettanker met een eigen aangepast radarapparaat kan worden uitgerust. Over 't algemeen is de prijs nu schappelijk geworden en beschikt men over een toestel van moderne technische bouw met een laag stroomverbruik. Van bijzonder belang is de kleine MK 7 duims-eenheid. Het heeft een dracht van 16 mijl met een tastantenne-ontvanger-

zenderblok voor eenvoudige kabel aansluiting en laag verbruik.

Dit kleine toestel is voorzien van alle nodige bijhorigheden zoals afstandsringen, peilschaal, enz. Sperry beschikt over 17 verschillende radarmodellen die een aanwervings-waarschuwingstelsel bevatten.

LAGER

In de Kongolese Republiek (Kinshasa, het vroegere Belgisch Kongo) is de visserijverheid voornamelijk ingesteld op de uitbating van de meren en de rivieren waarvan dit uitgestrekte land uitzonderlijk rijk is. In 1968 werd 112.000 ton vis gevangen en men schat dat 98.000 ton afkomstig was uit de binnenwateren, de rest uit de oceaan.

De zeevisserij wordt nagenoeg uitsluitend bedreven door „Société de Pêche maritime du Congo” (PEMARCO), onderneming waarvan 50% der kapitalen aan de Kongolese regering behoren. In 1968 voerde deze rederij 13.386 ton vis aan.

De rederij baat een vloot konventionele- en hektrawlers uit. De treiler „Croix du Sud”, gebouwd in Spanje, is een der 3 diepvriesschepen die de laatste jaren in dienst werden genomen. De laatste aanwinst was de „Nzadi” van 353 brutoton die in dienst kwam verleden jaar. De vloot heeft een totale tonnage van 3488 brutoton. De bemanningen zijn voor het merendeel van Kongolese nationaliteit met een Belgische staf.

De thuishaven is Matadi waar de rederij over koelhuizen beschikt. De „Société Congolaise des entrepôts frigorifique” (Congo - frigo) verzekerde de verdeling van de vangsten die aangevoerd worden door Pemarco. Het grootste deel van de aanvoer wordt evenwel in verse toestand ter markt gebracht. Men schat dat 80% van deze aanvoer door de regering aan een lage prijs belast zijn, was het tekort der inkomsten die door de rederij werd opgelopen in 1967 en 1968 kan uitleggen.

Om aan deze bedreiging te ontsnappen voorziet Pemarco een aantal seinevissers in dienst te nemen. De uitbatingskosten zou lager dan deze van treiler komen te liggen.

NIEUW

Gedurende de laatste jaren heeft de oceanografische vorsing aangetoond dat een voorname bevolking van ansjovis, in feite onuitgebaat, bestaat langs de kust van Californië en op ononderbroken wijze een visserij van ongeveer een miljoen ton per jaar zou kunnen bevoorraden moest men zich toeleggen op de vangst van deze vismassa dan zou de sardinevoorraad, waarmee deze vissoort thans in competitie is, kunnen hersteld worden. In deze zelfde streek bestaat een belangrijke voorraad van mooie meid die nog niet wordt gevestigd. Deze beide vissoorten worden hoofdzakelijk omgevormd tot vismeel. Het oceanografisch onderzoek heeft ook bevestigd dat de bevolking van chinchard's uit de specifieke kusten van Amerika, die nu 45.000 ton per jaar opleveren, veel meer zou kunnen opleveren.

Er bestaan enorme voorraden grondvis in de Behrinezee en in de golf van Alaska, evenals bevolkingen van Zeebaars, in diezelfde golf. Russische en Japanse vissers doen er reeds vangsten die meer dan een miljoen ton bedragen.

In de loop der laatste jaren heeft zich een nieuwe hoogzevisserij ontwikkeld in de Atlantiek voor de rode tonijn en de „makreel met gestreepte buik”. 't Is amper enkele jaren geleden dat men nog in de onwetendheid verkeerde over de hoeveelheden bonito-makreel, die commercieel konden worden uitgebaat.

De gehele nieuwe visserij van deze belangwekkende evenals andere tropische soorten, meer in 't zuiden van de Atlantische oceaan, zal waarschijnlijk weldra met de tonijnvisserij wedijveren in de Oostpacifiek waar de vangstwaarde geschat wordt op meer dan veertig miljoen dollar per jaar.

Men mag zich verwachten aan een nieuwe aangroei van de visserij op tonijn in de pacifiek. Al is het peil van de voorraad van „tonijn met gele vinnen” bijna gelijk aan het peil van maksimumvangst toegelaten voor het instandhouden van de stock, men zou toch nog de vangst van bonito en waarschijnlijk deze van de rode tongen kunnen opvoeren. Met het voorgaan van de onderzoekingen zal men ongetwijfeld vele nieuwe mogelijkheden ontdekken.

In de Indische Oceaan hebben de opsporingen aan het licht gebracht dat er enorme hoeveelheden tonijn aanwezig zijn evenals garnaal.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Heel wat meer vis dan tijdens de voorgaande weken. Dit viel samen met een sterk gedaalde vraag zodat we voor de eerste keer sedert lang zeer lage prijzen moesten noteren voor praktisch alle vissoorten. Alleen rode zeebaars, grote rog, tong en heilbot werden nog aan hoge prijzen verkocht. Ook haai werd gretig afgenomen. Opvallend lage prijzen voor schelvis, leng, kabeljauw en platvis. Ook zeer weinig belangstelling voor steenschol en staartvis. De gullen kregen nog behoorlijke prijzen waardoor voor de

een paar grote, waardoor de totale aanvoer steeg tot 6.200 bennen vis en bij de 10.000 kg. kreeftjes. Kreeftjes die nogal goedkoop verkocht werden en waarbij de grote sortering geen 60 fr. per kg. kon halen. De kleine sortering viel rond de 30 fr. per kg. zodat ook deze kreeftenvangsten niet te veel aarde aan de dijk brachten. De visvangsten werden nog ongunstiger verkocht met opvangprijzen voor middenslag schelvis, schartong, leng, kleine koolvis, hondstong en lom. Heilbot bleef wel duur en kreeg zelfs tot 100 fr. per kg. Staartvis daarentegen vond minder gretige afnemers dan gewoonlijk, de grote sortering zakte naar 58 fr., de middenslag naar 48 en de kleine naar 35 fr. per kg. Kabeljauw kreeg rond de 12 fr., de gullen noteerden tussen 420 en 500 fr. Grote schelvis kreeg maandag nog tot 20 fr. maar viel dinsdag terug naar 10 fr. De andere sortering kregen van 6 naar 8 fr. Schartong kreeg rond de 8 fr. maandag maar noteerde nog slechts de minimumprijs op de tweede verkoopdag. Ook een sterke prijsdaling voor hondstong die in jaren niet meer zo goedkoop is geweest en tot

dinsdag. Ook totten kregen maandag betere noteringen. Buiten genoemde soorten ook nog een behoorlijke aanvoer van wijting. Wijting die redelijk goed werd verkocht, de grote soort was zelfs duur en kreeg tot 17 fr. Steenschol, de aanvoer ervan was zeer gering, was goedkoop. De grote sortering kreeg nog amper 20 fr. per kg., de andere sorteringen kregen tussen 10 en 18 fr. Platvis was goedkoop, de prijs schommelde tussen 7 en 11 fr. met derde slag iek als meest gebrachte sortering. Niet alle opbrengsten waren hier renderend.

MINDER GOED VOOR DE KANAALSCHEPEN

Opbrengsten van meer dan 200.000 fr. waren tijdens de voorbije week eerder schaars van het Kanaal. Dat is dus een hele stap terug in vergelijking met een paar weken terug toen diezelfde schepen die vandaag verkochten gemakkelijk boven de 300.000 fr. bleven. Het verschil in aanvoer van tong was hiervan de enige oorzaak. De totale aanvoer van tong viel inderdaad terug naar 14.000 kg voor de negen schepen samen. Alleen sporadisch nog meer dan 2.000 kilo. De prijzen voor de verschillende sorteringen waren wel iets hoger dan verleden week en varieerden van 72 naar 92 fr. per kg. Bloktongen en driekwartsortering waren de meest gebrachte soorten. Voor/kleine tong ging samen met kleine en heel/kleine tongen naar de uitvoer.

De bijvangsten waren omvangrijker maar kregen zeer schamele prijzen. Alleen de roggen waren duur met de grote rog tot 22 fr. en tilten tot 18 fr. per kg. De andere soorten kregen tussen 12 en 15 fr.

Rode knorhaan deed het hier niet en zakte naar 5 fr., dit voor grote

Ter aandacht van de Maritieme Overheid

TALRIJKE ONGEVALLEN OP ZEE

Meer en meer stellen we vast dat vissersvaartuigen opgesleept moeten worden omdat ze het één of ander voorwerp welke tussen water en wind drijft in het schroef krijgen.

Het is een feit dat talrijke koopvaardij schepen zich om hun afval niet meer bekommeren en bij sommige overdeken plasticen zeilen de deklading.

Bij slecht weder gebeurt het niet zelden dat deze dekladingen veel te lijden hebben, slagzij maken en zeilen in zee terecht komen.

Deze blijven gewoonlijk tussen water en wind drijven.

Hetzelfde geldt voor afgekapte en versleten sleeptrossen van 8 tot 9 cm dik. Deze komen dan dikwijls tussen de schroeven terecht. Er wordt onwetend voortgevaren, met als gevolg schroef- en zware keerkoppelingsschaden vooral bij vissersvaartuigen, waarvan de werktuigen daar niet tegen bestand zijn.

Een keerkoppeling van een vissersvaartuig voortbewogen met een motor van 30 PK kost zeker 500 duizend frank.

Dergelijke schaden zijn voor de reders zeer zware lasten.

Is het dan niet mogelijk daarop herhaaldelijk de aandacht te vestigen van de kapitein van alle varende schepen en dit in alle talen.

De aandacht van de zeesleepboten dient ook hierop gevestigd, daar ook deze dikwijls vergeten wat hun plicht en recht is.

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

Noordschepen niet, alles verloren was. Toch was voor deze schepen de maandag veruit de beste verkoopdag.

Van IJsland was de aanvoer veel te groot in verhouding tot de vraag. Toch kregen de veel aangevoerde gullen en kabeljauw nog middelmatige prijzen. Koolvis werd aan dalende prijzen verkocht, terwijl voor schelvis de belangstelling zeer flauw was. Rode zeebaars maakte een uitzondering op de regel en bleef boven de 20 fr. per kg. betalen.

De Kanaalaanvoer was zoals verwacht minder samengesteld uit tong dan uit andere vissoorten. De tongvangsten bleven bijna steeds onder de 2.000 kg., terwijl de stijging van de prijzen niet zo sterk was. Meteen ook veel lagere resultaten voor deze schepen.

De Noordschepen brachten een ruime hoeveelheid kabeljauw, gul en kleine schelvis op de markt. Alhoewel er van opvangen nog lang geen sprake was vielen de prijzen toch aanzienlijk terug ten overstaan van de voorgaande weken. Voor shelfood kabeljauw zakte de prijs zelfs tot 12,40 fr. per kg. De kleine gullen deden het in verhouding nog zeer goed en kregen tot 12 fr. Maandag werden hier de beste opbrengsten bereikt.

Voor de Westschepen werden het niet zo'n beste reizen. Dit niettegenstaande voor de roggen en voor prima rode knorhaan flinke prijzen betaald werden. Meestal echter werden voornoemde soorten niet in voldoende mate aangevoerd opdat er renderende resultaten konden uit voortkomen.

De kustschepen blijven het zoeken bij de visvangst. Er worden weliswaar doorgaans maar kleine vangsten tong en vis gebracht, de prijzen zijn echter zeer goed, vooral dan voor de tongen die dinsdag zelfs tot 100 fr. per kg. stegen. Platvis, platjes en schar werden ook goed verkocht, terwijl de door sommige schepen aangevoerde zaadels steeds duur blijven. Meteen blijft de garnaalaanvoer erg klein en is er voorlopig van prijsdaling van deze garnaal geen spraak.

De totale aanvoer bestond deze week uit ongeveer 12.000 B. vis, 14.000 kg. tong en 10.000 kg. kreeftjes. De totale opbrengst bedroeg 8.002.230 fr.

RUIE IJSLANDSE AANVOER

Acht IJslandse vangsten, hierbij

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

7 fr. per kg. terugviel. Zeker geen renderende resultaten voor alle verkopende schepen, integendeel. Toch een opbrengst van meer dan één miljoen voor de O.81 die ondanks de ongunstige prijzen zijn eerste reis zeker niet slecht besloot. Eens de prijzen beter, kunnen we nog hogere cijfers verwachten. Voor de O.288 werd het de laagste opbrengst van dit jaar, 740.000 fr., dit niettegenstaande een gevarieerde en goed verzorgde vangst werd gelost. Wanneer echter enkel rode zeebaars een goede prijs krijgt, wordt het moeilijk om tot een renderende uitslag te geraken.

RUIE NOORDZEEVANGST

De O.334 bracht van de Noordzee en Noop Head een ruime vangst kabeljauw en gul op de markt. Iets waar de invoerders wel verveeld mee zaten. De vangst was van flinke kwaliteit maar werd goedkoop verkocht. Toch werd het nog een bevredigend resultaat van even boven de 300.000 fr. Niet alle IJslanders kunnen hierop bogen en dit na een langere reis. Voor kabeljauw in bakken noteerden we hier rond de 620 fr. De andere kabeljauw kreeg trouwens even veel en werd door de uitvoerders opgekocht. Gullen kregen rond de 9 à 10 fr. per kg. Voor schelvis en totten lag de prijs rond 't minimumpeil. De aanvoer van haai was onbeduidend, de prijs echter was zeer hoog.

TALRIJKE NOORDSCHEPEN

Deze week kwamen na even veel korte reizen tien Noordschepen verkopen. Ze zorgden voor ongeveer 3.000 bennen vis, meest kabeljauw, gul en totten. Maandag nog hogere prijzen voor kabeljauw en gul dan

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

sortering. Ook platvis, kabeljauw en gul kregen amper meer dan de minimumprijs. Wijting, rode poot en grauwe poot gingen dikwijls naar de opvangregeling.

Het lijkt er dus op dat een periode van minder goede resultaten is ingeluid. Niets alarmerend trouwens vermits dit elke zomer het geval is. Het ware dan ook te wensen dat spoedig enkele schepen aan ophingen gaan denken.

ROG EN RODE KNORHAAN VOOR DE WESTSCHEPEN

Deze beide soorten maakten het mogelijk dat toch enkele schepen van de West tot een bevredigend resultaat konden komen. Roggen die tussen 14 en 25 fr. kregen en rode knorhaan die gezien de uitstekende kwaliteit hier van 20 naar 26 fr. noteerde. Platvis kreeg hier echter een even lage prijs als van de andere visgronden, terwijl ook voor wijting, kleine schelvis en kabeljauw lage prijzen betaald werden. Haai werd te weinig gebracht opdat ze van enige invloed zou kunnen zijn op de opbrengst van deze schepen.



Voor Uw vissersschepen : Raadpleeg de

N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Rodenhuize

9020 Gent 2

Tel. : (09) 78.04.01

(6768V)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

Voor de afgelopen week noteerden we nog een ruime aanvoer van tong; ruim 33,5 Ton. Rekening houdend met diverse factoren, zoals het warme weder en de periode van het jaar. De tongprijzen schommelden globaal tussen de 103 fr. en 70 fr. Voor de grote soorten en de 3/4 noteerden we tussen de 70 en 83 fr. De middensoorten behouden de prijzen van 78 naar 103 fr., voor het kleine slag 70 à 88 fr.

Tarbot en griet waren duurder dan verleden week, zonder nochtans dat er topprijzen genoteerd werden.

Gezien de minder aanvoer van kabeljauw, gul, lagen de prijzen ietwat hoger dan de voorafgaande week.

Andermaal waren de pladijsoorten goed vertegenwoordigd, met prijzen die schommelden tussen 7 - 13 fr. voor de grote soorten, 5 - 9 fr. voor de deelvis en 5 - 11 fr. voor de meyers.

De kreeften hadden prijzen die schommelden tussen de 1800 voor de grotere soorten, 1150 fr. voor de middensoorten en 950 fr. voor de hele kleine.

Op de woensdagmarkt werden eveneens forellen verkocht waarvan de prijzen tussen de 60 à 80 fr. lagen.

Zij hadden pech...

★ De Z.593 van schipper Richard Couwhysder was uit Zeebrugge ter visserij vertrokken. Op een gegeven ogenblik sloeg men met beide boelen vast; de bakboordboel kon nogal gemakkelijk aan boord gehesen worden, doch men diende hard te winden om de stuurboordboel binnen te krijgen. Daarbij is de ketting en het wiel van de aandrijfjas verschoven en diende vernieuwd.

★ De Z.582 van schipper Gustaaf Decloedt was uit Zeebrugge vertrokken ter visserij. Al vissend voelde men een harde ruk op de stuurboordboel; men staaakte de visserij en wond de boel. Bij het winden voelde men kloppingen in de vislief en bij nazicht stelde men vast, dat er stukjes metaal in het groot tandwiel zaten. De visserij werd toen bepaald gestaakt om terug naar de thuishaven te keren.

★ De Z.465 van schipper Jozef Vandewalle uit Zeebrugge vertrokken om de visserij te bedrijven op de Falls-gronden. Tijdens de visserij heeft men de motor van de Z.465 stilgelegd daar de leiding van de luchtbak gesprongen was, met het gevolg dat er water stond op de vloer van de machiniekamer. Hulp werd gevraagd aan Oostende Radio die de sleepboot «Zeetijger» ter plaatse zond voor opsleping naar Zeebrugge.

HAVENBEWEGING IN MEI TE ZEEBRUGGE

In de maand mei 1970 zijn 395 zeeschepen, metende 1.090.119 BNT de haven van Zeebrugge binnengekomen tegen 394 zeeschepen, metende 1.018.260 BNT in de maand mei 1969. In de verdere statistiek worden de vergelijkende cijfers voor de overeenstemmende periode van verleden jaar steeds tussen haakjes vermeld.

In dit aantal zijn begrepen 70 (74) trein-ferry-schepen metende 118.409 BNT (131.022), 41 (53) containerschepen metende 112.561 BNT (134.597), 121 (93) voertuigen ferry-schepen metende 301.791 BNT (191.908); 28 (27) petroleumtankers tot 15.000 BNT, metende 21.316 BNT (12.691); 8 (11) petroleumtankers boven 15.000 BNT, metende 291.677 BNT (411.337) en 127 (136) andere zeeschepen metende 244.365 BNT (136.705).

Het goederenverkeer (in ton) bedroeg 817.215 ton (790.044) waarvan 738.447 ton (702.566) voor de invoer en 78.768 ton (87.478) voor de uitvoer.

Er waren in totaal 57.604 (30.537) passagiers, waarvan 24.421 ingescheept (13.005) en 33.183 (17.532) ontscheept.

In totaal waren er 13.950 (9.736) voertuigen waarvan 12.964 (8.707) begeleide en 986 (1.029) niet begeleide.

De eerste plaats in de rangschikking der vlaggen is in Britse handen met 278 zeeschepen, metende 772.728 BNT, gevolgd door België met 57 schepen, Nederland met 20 eenheden, Duitsland met 12 schepen benevens vijftien landen die beneden 10 schepen liggen.

Bij de binnenvaart noteerde men 145 (121) lichters metende 57.227 mt (49.957) met 36.796 ton (32.531) lading. Bij de afgevaaren lichters telde men 144 (122) eenheden, metende 55.044 mt (49.776) met 10.868 (8.446) ton lading.

De algemene goederenbeweging ziet er als volgt uit. Bij de invoer totaliseerde men 775.243 ton (735.097) waarin begrepen zijn, o.m.: 434.045 ton ruwe petroleum, 86.623 ton bouwmaterialen, 83.777 ton kolen, 51.579 ton containergoederen en 38.145 ton petroleumprodukten. Bij de uitvoer waren er in totaal 89.636 ton (95.924) waarvan o.m.: 28.166 ton containergoederen, 19.534 ton car-ferrygoederen, 11.622 ton trein-ferrygoederen, 8.741 ton kooks.

DE AANVOER VAN ONDERMAATSE VIS

Beste Sprokkel,

Dat uw artikel van 29-5-70 over de aanvoer en verkoop van ondermaatse tong nog al wat deining heeft doen ontstaan onder de garnaaalvisserij te Zeebrugge, was, geloof ik, wel te voorzien en uw artikel van 12-6-70 zal het misschien niet minder doen, aangezien U hierin de garnaaalvisserij, die toevallig kleine tong in hun netten krijgen en de nederlandsche pufvisserij over één kam scheert. Of wilt U beweren dat onze vissers zich toeleggen op het vangen van kleine tong? Zo niet, waarom haalt U de pufvisserij aan in uw artikel?

Zoon Sanders zal met de hand op het hart antwoorden op uw vraagstelling met drie vraagtekens erachter, en dit met een andere vraag. Heb ik in mijn antwoord op uw eerste artikel ergens geschreven dat men de garnaaalvisserij zou moeten toelaten zich speciaal toe te leggen op het vangen van kleine tong? Neen, sprokkel, en die mensen doen het niet en vragen niet om het te mogen doen, ze zijn zich zeer bewust van het feit dat zulks voor de visserij teveel schade zou veroorzaken. Is dit antwoord afdoende?

Dat uw zieltje in kwestieus geval sneeuw wit is geloof ik graag, maar ik doelde op het zieltje van „MEN schrijft ons...” uit uw eerste artikel.

L. Sanders

Nota der Redactie:

Men kent ons standpunt: uitroeiing zwarte markt te Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort, waar deze ook weelderig tiert: streng optreden tegen de aanvoer van ondermaatse vis. Maar dat behoort tot het domein van de Overheid die alles toelaat om schepen naar hun haven te lokken en te kunnen pronken met „rekords” en wat weten wij al. Het is maar een triestige overheid met weinig plichtsbeseft en veel pronkwoede.

Dat is het wat wij zowel van zekere gerechtelijke als burgerlijke Overheid kunnen zeggen.

Opbrengst en aanvoer in mei te Nieuwpoort

Tijdens de maand mei werden in de Nieuwpoortse vismijn 152.058 kg vis aangevoerd voor een totale waarde van 4.626.646 fr. Anderzijds loste de garnaaalvloot 4.674 kg garnaaal; deze produktie bracht 296.466 fr. op. De totale aanvoer bedroeg dus 156.732 kg. voor een waarde van 4.923.112 fr. De opbrengst aan mijnrechten voor de besproken maand beliep 149.599 fr.

De maand mei is tevens voor wat de opbrengsten te Nieuwpoort betreft biezonder gunstig verlopen. Nadat de N.706 «Ster der Zee» met een besomming van 298.176 fr. het rekord van de N.800 «Duc in Altum» had gebroken, heeft laatstvernoemde vaartuig, nauwelijks enkele dagen later, dit rekord opnieuw op zijn naam gebracht. De opbrengst bedroeg toen 354.280 fr.



**ACCUMULATOREN
NICKEL - CADMIUM**
van hoogstaande kwaliteit
vervaardigd in Zweden

**VERLICHTINGSBATTERIJEN
STARTBATTERIJEN
ZOEKLICHTEN VOOR VAARTUIGEN**

- draagbare lantaarns en zoeklichten
- signalisatielichten
- boeilichten
- flikkerlichten

ALLEMAAL UITGERUST MET DE BATTERIJEN



VRAAG INLICHTINGEN BIJ
s.v S.C.A.P.
EDW. ANSELELAAN, OOSTENDE
Tel. (059) 808.20

(6224V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

16-6	20	358.100	4.583.350
17-6	17	248.300	3.100.490
18-6	2	17.200	318.390
	39	623.600	8.002.230

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

9-6	9	631	33.183
10-6	7	522	26.111
11-6	7	659	31.654

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

11-6	7	14.200	433.460	30,53
12-6	5	20.400	548.270	26,88
15-6	16	45.250	1.496.020	33,06
16-6	11	57.350	1.971.930	34,38
17-6	14	49.650	1.384.990	27,90

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

11-6	24	2.946	88.901	5.—	55.—
12-6	17	1.973	86.324	16.—	63.—
13-6	12	1.717	92.868	39.—	77.—
15-6	20	3.276	130.624	15.—	75.—
16-6	28	3.735	145.067	9.—	62.—
17-6	22	2.418	104.746	8.—	63.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

12-6	3	3.106	106.148
15-6	8	16.852	343.606
17-6	8	17.850	461.920

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

11-6	6	220	12.147	54.—	62.—	58.—
12-6	4	121	8.446	66.—	75.—	70.—
13-6	1	54	4.014	73.—	75.—	74.—
15-6	4	232	14.936	60.—	67.—	64.—
16-6	9	414	18.971	39.—	52.—	46.—

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 11-6-1970

IJsland : O.317.
Kanaal : Z.509.

VRIJDAG 12-6-1970

IJsland : Z.418
Noordzee : O.182.
Noord : O.232 — O.274 — O.229
— O.249 — O.135 — N.706.
Kanaal : O.239.
West : O.142 — N.723 — O.15.

ZATERDAG 13-6-1970

Noord : O.134 — O.159 — Z.175
— O.301.
Kanaal : O.195 — O.198 — O.268.
West : O.267.

ZONDAG 14-6-1970

Kanaal : Z.499.

MAANDAG 15-6-1970

Noord : O.151 — O.243 — O.301
— Z.543.

DINSDAG 16-6-1970

West : O.214 — O.172.

WOENSDAG 17-6-1970

IJsland : O.81 — O.288 — O.217.
Noord : O.120 — O.141 — O.247
— O.369 — O.329 — O.279.
West : N.736 — O.69 — N.765.

PRIJZEN VOOR KOOLVIS IN DUITSLAND

De gemiddelde prijzen voor grote koolvis waren de voorbije week in Duitsland de volgende:
Vrijdag 12 juni 1970: 12,83 fr.; 12,01 fr.; 10,92 fr.
Zaterdag 13 juni 1970: 13,10 fr.; 12,83 fr.; 12,57 fr.
Maandag 15 juni 1970: 12,83 fr.; 11,74 fr.; 11,19 fr.; 10,37 fr.; 9,55 fr.;
8,19 fr.; 7,64 fr.
Dinsdag 16 juni 1970: 12,01 fr.; 11,47 fr.; 10,92 fr.; 7,64 fr.
Donderdag 18 juni 1970: 13,38 fr.; 12,83 fr.; 12,56 fr.; 12,01 fr.; 10,92 fr.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	15-6-1970	16-6-1970
Schelvis		
Groot	15.40-22.—	8.—11.60
Middel	8.20-15.40	7.— 8.80
Klein	6.80- 9.80	3.40- 5.—
Kabeljauw	10.—13.60	11.—13.40
Gul	8.20-10.80	9.40-11.—
Witting	6.—11.60	11.20-12.—
Schaat	23.40-26.—	17.—27.—
Zeebaars	19.—25.20	8.—27.60
Leng	8.20-17.—	7.40-8.40
Schartong	7.—20.40	7.— 8.20
Heilbot	36.—98.—	36.—99.—
Koolvis	5.60-10.80	3.40- 9.40
Hondstong	7.60-12.—	5.— 7.20
Zeeewolf	9.60-11.40	5.60- 7.40
Platen	41.—60.60	41.—58.—

1. OOSTENDE

MAANDAG 15-6-1970

IJSLAND					
O.250	17	700	600	367.025	
O.81	18	2000	—	1.36.020	
O.288	20	1400	—	740.800	
O.217	17	450	1500	288.610	

KANAAL

O.303	16	50	1600	199.300
O.181	17	160	600	166.640
O.275	15	300	600	212.270
O.37	16	30	2200	188.810

WEST

O.214	7	100	—	87.790
O.172	8	60	—	55.040
O.69	9	120	—	120.080
O.120	8	150	—	88.690
N.765	8	120	—	59.805
O.279	8	130	—	86.270
N.762	7	90	—	85.345
O.192	5	60	—	37.520

NOORD

O.141	9	300	—	198.050
O.369	7	400	—	207.900
O.247	9	300	—	182.585

DINSDAG 16-6-1970

IJSLAND					
O.282	18	600	1100	311.475	
O.231	18	270	2700	230.690	
Z.572	17	400	1200	222.500	
O.305	17	350	2800	239.010	

NOOP HEAD

O.334	14	700	—	328.090
-------	----	-----	---	---------

KANAAL

O.309	18	250	1900	255.955
Z.34	17	60	1200	158.740
Z.597	17	60	2100	199.445
Z.38	17	30	1800	169.580

NOORD

O.285	9	250	—	130.790
N.709	8	350	—	179.665
O.206	8	320	—	132.540
O.29	8	280	—	109.470
O.123	9	280	—	92.690
O.114	9	280	—	108.050

WEST

O.537	8	100	—	63.670
O.148	7	70	—	40.005

WOENSDAG 17-6-1970

KANAAL					
O.160	16	60	1750	180.500	

NOORD					
O.307	10	250	—	114.920	

2. ZEEBRUGGE

DONDERDAG 11-6-1970

Z.405	14	1500	40	178.230
Z.505	2	400	20	56.960
Z.442	3	300	30	38.110
Z.598	8	100	80	81.570
Z.403	2	100	10	20.990
Z.577	2	150	25	27.560
Z.594	2	150	25	30.040

VRIJDAG 12-6-1970

Z.527	12	1500	90	192.740
Z.546	10	1000	30	99.790
Z.400	10	100	100	74.470
Z.575	8	100	85	78.580
Z.516	6	700	35	102.690

MAANDAG 15-6-1970

Z.176	12	1400	40	223.800
Z.582	8	—	120	107.770
Z.556	2	200	—	44.160
Z.604	8	—	120	81.220
Z.262	9	1000	—	122.400
Z.568	4	50	10	34.970
Z.257	5	100	—	24.880
Z.584	14	3000	—	342.150
Z.578	7	500	—	62.020
Z.435	8	800	13	96.880
Z.577	2	100	12	22.170
Z.602	2	120	15	30.000
Z.594	2	100	15	19.930
Z.581	10	—	45	77.360
Z.540	8	—	100	150.650

DINSDAG 16-6-1970

Z.502	17	3200	120	328.450
Z.492	11	1200	110	214.330
Z.408	6	1000	35	144.750
Z.503	12	1700	95	189.720
Z.576	11	3800	180	467.770
Z.564	9	—	75	84.630
Z.510	5	900	30	116.670
Z.563	9	300	50	77.820
Z.579	7	800	40	115.540
Z.590	9	700	80	114.260
Z.549	9	—	60	117.990

WOENSDAG 17-6-1970

Z.596	6	1500	55	165.860
Z.431	7	1000	70	126.540
Z.505	3	200	20	34.090
B.603	10	300	65	91.330
Z.570	8	—	100	79.210
Z.592	7	800	60	132.070
Z.348	10	300	70	89.260
Z.569	10	—	80	128.290
Z.591	10	900	115	161.130
Z.463	11	—	85	91.390
Z.459	7	—	65	95.180
Z.593	4	200	25	40.180
Z.403	3	200	20	39.880
Z.429	6	1000	35	110.580

VIS ETEN IS

VERANTWOORD ETEN

3. NIEUWPOORT

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 12 JUNI 1970

N.788	32.110	N.807	38.488
N.737	35.550		

Drie kleine vaartuigen van de West, welke 's namiddags hun vangsten verkochten. Samen 950 kg. tongen, met 60 bentjes andere vis (platvis en roggen). De prijzen van de tongen waren 77 à 82 voor de twee grootste soorten, de 4den 89 à 84, de 5den 84 en 81 voor de kleine. De andere vissoorten kregen middelmatige prijzen!

MAANDAG 15 JUNI 1970

N.209	26.050	N.715	70.510
N.738	41.040	N.703	67.360
N.740	37.990	N.470	39.702
N.700	12.614	N.722	48.540

Niettegenstaande er maar 250 bentjes vis met 2.000 kg. tongen op de markt werden gezet, was er toch heel wat variatie. Rare vis, rode soldaten, platvis, roggen, zeehonden en haaien, wijting, dus naar elks goesting! De tongen beginnen de «zomerprijzen» te krijgen. Zo liepen de kleinste soorten op tot 92 fr., terwijl de grootste tot 86 fr. kregen! Rode soldaten 1.040 voor een partij, terwijl de tweede vangst reeds 1.280 fr. de benne kreeg. Gulden en kabeljauw werden goed verkocht (1.200 à 1.400 fr.). Platvis schommelde volgens kwaliteit van 570 à 710 fr. de benne voor de drie-lingen. Grote wijting 700 à 770, kleine 380 à 450. Roggen: moers 1.050, tilten 930 de benne, speurhaai 900, zeehonden 600 fr.

Het was een vaste markt!

WOENSDAG 17 JUNI 1970

N.700	11.530	N.419	140.590
N.730	44.970	N.498	7.130
N.805	28.050	N.710	50.520
N.719	101.570	N.345	76.560

Zes vaartuigen van de West, en de N.719 van de Noord. Alles samen 2.600 kg tongen, met ± 300 bennen andere vis! De N.719 had de vangst, waar de kleinhandelaars „pittig” op stonden, namelijk 40 bennen „shelcaets” en 20 bennen gullen. Deze gingen dan ook goed weg aan leurdere en winkeliere (1.300 à 1.000 fr. de benne). De tongen kregen nogmaals hoge prijzen: van 70 à 90 fr. voor de drie grootste soorten, terwijl de 4den boven de 100 fr. liepen, de 5den 90 en de kleine tot 85 fr. Platvis schommelde van 500 à 750 fr. de benne, terwijl er kleine platjes verkocht werden aan 900 fr.! Zeehonden 600 à 700 fr. Roggen 1.350 voor de moers, tilten 1.050. Wijting: grote tot 700 fr., kleine van 520 en gezakt op 't laatst van de markt tot 250 fr. de benne!

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

Aanvoerverwachtingen voor de week van 21 tot 25 juni.

VRIJDAG 19 JUNI

NOORD:

O.249 met 15 bennen gul, totten.

MAANDAG 22 JUNI

IJSLAND:

O.318 met 1500 bennen t.t.z.: 1000 kools, 3000 schelvis, totten en 150 kaib.-gul.

O.202 met 1150 bennen t.t.z.: 600 schelfood, 200 kab.-gul., 700 kools, 40 bonen en schaat, 50 witch en schol, 30 leng, 20 varia.

O.224, 900 bennen.

Z.269: 800 bennen.

O.324.

KANAAL:

O.128 O.3.2, O.35.

WEST:

O.06, N.719, O.156, O.142.

NOORD:

O.284, O.94, O.26, N.706, N.723

DINSDAG 23 JUNI

KANAAL:

O.180.

NOORD:

O.232, O.274, O.229, O.249, O.135.

WEST:

O.15, O.267, N.736, N.765

WOENSDAG 24 JUNI

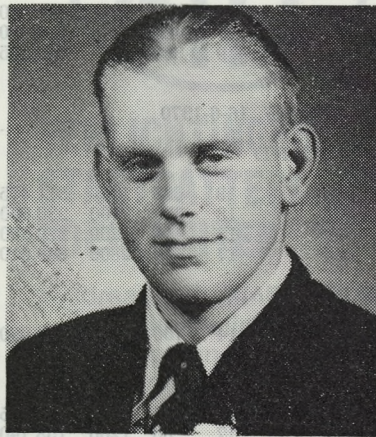
NOORD:

O.134, Z.175, O.39, O.243, Z.543

WEST:

O.124, O.172, O.69.

Visser overboord



Vrijdag is de 43-jarige visser Louis Cattoor, wonende aan de J. Demeyerestraat 9 te Blankenberge over boord geslagen van de Z.582 «Eldorado» en jammerlijk verdronken. De overige bemanningsleden hebben nog opzoekingen gedaan maar deze bleven vruchteloos.

Hoe het precies gebeurd is, zal wel niemand weten te vertellen. Rond de middag voelde Louis Cattoor zich onwel worden en begaf zich even ter ruste. Ondertussen werd het net buiten gezet voor 'n nieuwe sleep. Toen de bemanningsleden hun metgezel gingen waken voor het inhalen van de korre, bleek deze verdwenen. Onmiddellijk werden opzoekingen gedaan in visvak 301 waar de «Eldorado» viste, maar van de ongelukkige kon geen spoor meer gevonden worden. Louis Cattoor was vrijgezel en woonde bij zijn ouders te Blankenberge in.

Wedstrijd en tentoonstelling van zelfgebouwde scheepsmodellen

In het kader van haar 25-jarig bestaan organiseert de Vereniging der Staatszeelodsen in de maand september een wedstrijd en tentoonstelling van zelfgemaakte scheepsmodellen.

Deze wedstrijd wordt in de maand oktober gevolgd door een tentoonstelling die zal plaatsgrijpen te Oostende. Er zal voor een to-

taal bedrag van 10.000 fr. aan prijzen toegekend worden. Het spreekt voor zichzelf dat de bouwdoosmodellen uitgesloten zijn.

Inschrijvingen dienen te geschieden vóór 30 juni a.s. op volgend adres: Vereniging der Staatszeelodsen p/a. P. Matheeuws, Karel de Goedestraat 2, Sint-Andries.

Statutaire algemene vergadering

s. v. S. C. A. P.

Wij hebben de eer U hierbij uit te nodigen tot de Statutaire Algemene Vergadering, welke zal gehouden worden in het lokaal „EL MAR” (hoek St.-Petrus- en Paulusplein en Kaaistraat) te Oostende, op donderdag 25 juni om 15.30 uur.

DAGORDE:

1. Reden uitstel algemene vergadering
2. Verslag van de Raad van Beheer
3. Verslag van het College van Kommissarissen
4. Goedkeuring Balans en Verlies- en Winstrekening per 31-12-'69
5. Ontlasting te geven aan beheerders
6. Ontlasting te geven aan Kommissarissen
7. Vaststelling teruggaven voor 1969 en bestemming van het saldo
8. Statutaire benoemingen
9. Vaststellen vergoeding Kommissarissen
10. Vaststellen lidgeld voor 1970
11. Allerlei
12. Utdelen van de teruggaven

Na de vergadering wordt aan de leden een KOFFIE-PARTIJ aangeboden.

Gezien de belangrijkheid der dagorde, rekenen wij ten stelligste op Uw tegenwoordigheid.

Met de meeste hoogachting,

Namens de Beheerraad

De Directeur,
(get.)

P. VANDENBERGHE

N.B.: Zijn uittredend en herkiesbaar:
— Vander Veen Frans.

De Voorzitter,
(get.)

E. LAMBRECHT

(5693N—6862V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	15-6-1970	15-6-1970	16-6-1970	16-6-1970	17-6-1970	17-6-1970	15-6-1970	17-6-1970
Tong groot (1 à 2 st/kg)	74,—80,—	75,—83,—	73,80-80,20	74,—84,—	75,80-79,80	70,—80,—	76,—80,—	70,—78,—
bloks (3 st/kg)	87,20-91,40	79,—93,—	80,—88,40	78,—88,—	90,—91,40	85,—90,—	83,—86,—	88,—94,—
fruits (4 st/kg)	90,—92,—	84,—103	85,80-98,—	81,—100	95,60,—	93,—98,—	88,—92,—	100—103
schone kleine (5 st/kg)	83,80-85,—	84,—100	81,—88,20	84,—97,—	85,60,—	90,—97,—	90,—92,—	90,—100
kleine (6 st/kg)	73,20-80,80	77,—80,—	76,80-81,40	80,—84,—	69,40-79,40	84,—88,—	81,—,—	80,—93,—
slips (alleen zeebr.)	.....	70,—75,—	.....	75,—80,—	.....	80,—82,—	.....	.....
Tarbot groot (1-2-3)	72,—85,—	76,—85,—	70,—88,—	73,—85,—	85,—90,—	78,—89,—	100,—,—	100,—,—
middel (1-2-3)	60,—,—	65,—70,—	70,—,—	56,—70,—	60,—,—	70,—75,—	80,—,—	90,—,—
klein (1-2-3)	.....	42,—60,—	.....	40,—63,—	.....	30,—65,—	70,—,—	60,—,—
Griet groot (1-2-3)	.....	38,—52,—	.....	52,—58,—	.....	46,—55,—	60,—,—	46,—55,—
middel (1-2-3)	.....	33,—37,—	.....	40,—45,—	.....	40,—45,—	.....	.....
klein (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol (plad.) (1-2-3)	8,—10,60	7,—12,—	8,—10,—	7,—12,—	8,—,—	8,—10,—	12,—8,—	8,—11,—
Gr. iek (1-2-3)	7,—11,80	7,—11,—	9,20-10,—	7,—13,—	8,—,—	8,—11,—	14,—12,—	18,—,—
kl. iek (middenplad.) (1)	12,—,—	7,—12,—	9,60-11,—	7,—13,—	8,—,—	7,—10,—	8,—,—	16,—,—
Iek 3de sl. (deelvis) (1-2)	7,40-12,20	7,—9,—	9,—11,—	7,—11,—	11,80,—	6,—8,—	.....	.....
platjes (meyers) (1-2)	3,40-7,—	4,—6,—	3,20-10,—	3,—5,—	11,40-13,—	3,50-4,—	.....	.....
Schelvis groot (1-2)	.....	15,—17,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel (1)	.....	15,—18,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1-2)	7,60-9,40	7,—9,—	4,20-11,—	.....	5,40-9,—	.....	.....	.....
Heek groot (1)	.....	.....	42,—,—	.....	.....	.....	.....	.....
Middel (1)	.....	.....	34,—,—	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	8,—23,60	.....	6,—26,20	.....	17,—27,—	.....	.....	.....
Keilrog (1-2-3)	26,60-30,—	.....	36,—38,—	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (2-3)	.....	26,—27,—	.....	20,—25,50	.....	20,—23,—	20,—,—	26,—,—
Tilten (2-3)	.....	22,—24,—	.....	16,—20,—	.....	18,—21,—	18,—,—	22,—,—
Scherpstaart (2-3)	.....	21,—27,—	.....	17,—20,—	.....	17,—24,—	19,—,—	16,—19,—
Halve mans (2-3)	.....	15,—17,—	.....	13,—15,—	.....	12,—15,—	13,—,—	.....
Tælt (2)	.....	13,—15,—	.....	12,—15,—	.....	12,—13,—	.....	.....
Katrog (2)	.....	12,—13,—	.....	7,—9,—	.....	7,—8,—	.....	.....
Kabeljauw (1-2-3)	10,—17,60	16,—24,—	8,—14,40	24,—26,—	13,—17,—	24,—27,—	30,—,—	26,—,—
Gul groot (1-2-3)	6,20-13,40	14,—20,—	8,40-13,30	20,—23,—	13,20-15,—	18,—21,—	25,—14,—	15,—22,—
gul (middel)	.....	11,—15,—	.....	13,—19,—	.....	12,—17,—	.....	.....
gul (klein)	.....	9,—13,—	.....	8,—13,—	.....	8,—12,—	.....	.....
Hozemondhamme (1)	30,—62,—	.....	35,—60,—	.....	40,—60,—	.....	.....	.....
Wijting groot (1-2-3)	4,20-16,—	12,—16,—	3,60-17,—	16,—18,—	4,—7,—	12,—16,—	13,—16,—	12,—15,—
klein (1-2-3)	.....	8,—11,—	.....	10,—11,—	.....	6,—8,—	8,—9,—	6,—8,—
Schar (1-2-3)	3,—5,—	6,—8,—	4,—6,40	6,—8,—	.....	4,—6,—	12,—5,—	5,—17,—
Steenhol (1-2)	15,—29,—	.....	15,—30,80	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai (1-3)	20,—25,—	15,—18,—	20,—20,20	18,—21,—	.....	10,—18,—	18,—,—	18,—,—
Hondshaai (1)	10,—,—	.....	.....	.....	11,—,—	.....	.....	.....
Doornhaai (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman (1-2-3)	.....	.....	2,60-7,80	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (1)	5,—,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (1-2)	6,50-9,—	.....	5,—7,—	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhol (2)	.....	10,—35,—	.....	.....	.....	15,—35,—	.....	.....
Volle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringhaai (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhol (1)	2,80,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1-2)	5,40,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf (1)	17,—,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	14,—,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	44,40-48,—	.....	51,—,—	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel (2)	.....	35,—55,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schots schol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond (2-3)	.....	8,—10,—	.....	10,—12,—	.....	12,—13,—	12,—,—	18,—,—
Bot (3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
R. Poon Roob (1-2-3)	5,—21,—	10,—16,—	5,—6,—	11,—18,—	6,—,—	11,—16,—	.....	.....
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	.....	4,—7,—	.....	6,—8,—	6,40,—	8,—,—	4,—6,—	4,—,—
Rode knorhaan (1-2)	6,20-27,40	18,—25,—	4,—12,—	15,—,—	21,—,—	25,—,—	.....	.....
posten	.....	.....	.....	2,50,—	.....	.....	.....	.....
Langoustine (midden)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Langoustine (klein)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

Bezoek aan Apeldoornse nettenfabriek

Verleden week, zoals aangekondigd, reisden 32 reders van de Oostkust, Oostende en Nieuwpoort, naar het verre Apeldoorn om, op verzoek van deze fabriek, kennis te gaan maken met de manier waarop Nylon ontstaat.

Het was een bijzonder warme dag, waarop een vier uur lange busrit zich wel deed voelen, onze ouderdomsdeken en Scapvoorzitter Miel was meer dan tevreden dat we konden uitstappen.

Verwelkomd door technisch directeur Hosper en de door ons gekende vertegenwoordiger Noordhoek, kon de bezichtiging van de fabriek beginnen, een fabriek die ons weliswaar even goed polytheleen levert maar dan toch in hoofdzaak gesticht werd voor en bedrijvig blijft in het vervaardigen van «lappen» nylon netwerk.

Onze eerste verrassing was te vernemen dat Nylon afkomstig is uit... de kolenmijnen. De afvalstoffen van kolen, gespoten in verschillende diktes enkeldraad, wordt door de kolenmijnen geleverd aan touw-, weef- en nettenfabrieken? Er werd echter onmiddellijk opgemerkt dat deze afvalstoffen, die moeten nylon worden, nochtans geen vullnisbak-materiaal zijn en kosteloos zou te verkrijgen zijn. Wel integendeel; de bewerking die deze afvalstoffen moeten ondergaan is zelfs een zeer kostelijke procedure.

Verder werd ons getoond hoe deze enkeldraad in Apeldoorn op enorme machines wordt geslagen tot draad en hoe deze draad wordt verbreed tot netwerk, met of zonder knoop, in alle mogelijke diktes en in alle mogelijke en onmogelijke kleuren.

Het is werkelijk een enorme fabriek, maar wat ons het meest is opgevallen is de manier waarop het netwerk, na rekking, wordt nabewerkt. We wisten dat sommige nylon schijnbaar in een soort papje wordt gedompeld en dat deze nylon niet veel waard is. Daar vernamen we echter dat men, buiten de pap, nylon ook zijn stevigheid kan geven door ofwel te laten ultraviolet bestralen ofwel door te laten stomen in enorme ovens.

Apeldoorn heeft twee van deze ovens, waarin het netwerk «doorstoomd» wordt en, naar verluidt, niets van zijn oorspronkelijke eigenschappen verliest, waar bestraling het netwerk kan verbranden en zekerlijk de trekkracht benadelt.

Er werd werkelijk niets onverlet gelaten om ons te overtuigen dat het Apeldoornse netwerk van buitengewone kwaliteit is.

Melden we nog dat we na een zeer gewaardeerde lunch vergast werden op drie visserijfilms die ons deed de vraag stellen waarom ons ministerie niet eveneens, zoals het Nederlands ministerie, dergelijke zeer leerrijke films laat ma-

ken, die de visserij doet waarderen bij de jeugd, op congressen, enz.

Waarlijk, de uitnodiging van Apeldoorn is allen goed bevallen en nu maar hopen dat Scap en Hand in Hand een nieuw reisje in petto houdt voor het najaar.

PAKKETBOTEN OOSTENDE - DOVER/ FOLKESTONE CARFERRIES OOSTENDE - DOVER/ HARWICH

Uurtabel der overvaarten voor de week van 21-6-1970 tot 27-6-1970

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende:

- Alle dagen te 10.15 u. en te 14.45 u.
- Op 21 en 26-6-1970 bijkomende afvaart te 15.30 u. (1)
- Op 27-6-1970 bijkomende afvaarten te 00.45 u. en te 15.30 u. (1)

Afvaarten uit Dover of Folkestone

- Alle dagen te 13.00 u. en te 17.00 u.
- Op 21 en 22-6-1970 bijkomende afvaarten te 09.55 u. (2) en te 11.20 u.
- Op 23-6-1970 bijkomende afvaart te 11.20 u.
- Op 27-6-1970 bijkomende afvaarten te 01.00 u., te 09.55 u. (2) en te 11.20 u.

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende:

- Alle dagen te 09.25 u. (3)
- Op 21 en 27-6-1970 bijkomende afvaarten te 01.15 u., te 04.15 u., te 07.30 u., te 10.15 u., te 13.15 u., te 16.15 u. en te 19.15 u.
- Op 22-6-1970 bijkomende afvaarten te 01.15 u., te 10.30 u., te 13.30 u. en te 19.15 u.
- Op 23 en 24-6-1970 bijkomende afvaarten te 01.30 u., te 10.30 u., te 13.30 u. en te 19.15 u.
- Op 25-6-1970 bijkomende afvaarten te 01.30 u., te 10.30 u., te 13.30 u. en te 19.00 u.
- Op 26-6-1970 bijkomende afvaarten te 01.30 u., te 04.15 u., te 07.30 u., te 10.15 u., te 13.15 u., te 16.15 u. en te 19.15 u.

Afvaarten uit Dover of Harwich:

- Alle dagen te 00.30 u., te 12.30 u., te 15.30 u., te 15.30 u. (4) en te 18.30 u.
- Op 21, 26 en 27-6-1970 bijkomende afvaarten te 06.30 u., te 09.30 u. en te 21.30 u.

- (1) naar Folkestone
- (2) vertrek uit Folkestone
- (3) naar Harwich
- (4) vertrek uit Harwich

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

De besommingen van woensdag 10 juni waren: KW 180 332 gulden, 144 7.680; 152 800; 160 2.970; 178 3.240; VL 1 3.190, 1115 7.680, 121 900; IJM 37 4.150; 57 1.150; 3 3.210; 23 840; GO 5 6.540; OD 1 5.730; 4 6.370; SCH 44 5.600; 65 4.500; 74 4.020; TH 10 7.400; UK 147 750; VD 19 1.330; 28 1.010; 44 980.

Achttien vaartuigen hebben donderdagmorgen 11 juni in IJmuiden aangevoerd:

995 kisten en 278 kleine kisten vis, 280 stijve kabeljauwen en 7000 kilogram tong. Bij de aanvoer waren: 35 kisten en 208 kleine kisten schelvis, 10 kisten en 62 kleine kisten wijting, 25 kisten gul en kabeljauw, 15 kisten haai, 8 kleine kisten makreel, 720 kisten schol en 90 kisten varia.

Prijzen per kilogram in guldens: tarbot 5.20; grote tong 6.03-5.73; grootmiddel tong 5.90-5.65, kleinmiddel tong 7.08-6.29, tong I 7.58-6.60, tong II 7.87-6.71, zalm 7.40. Per stuk: kreeft 27.

Per tien stuks: grote kabeljauw 138-118, middel kabeljauw 76-66.

Per 50 kilogram: grote schelvis 47, midden schelvis 50, kleinmiddel schelvis 45, schelvis I 49, schelvis II 43-28, gul I 90-85, gul II 88-80, gul III 65-34, grote schol 53-45, schol I 50-42, schol II 46-43, schol III 43-31, gestrippte wijting 40-33, dichte wijting 33, schar 34-9, haai 44, tarbot 260-148, griet 198-102, makreel 42-16, rode poot 65-45, hoersmakreel 111-7.

Maandagmorgen 15 juni werden in IJmuiden door 45 vaartuigen aangevoerd: 6530 kisten en 3114 kleine kisten vis, 22.500 kilogram tong en 2.600 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren: 2110 kisten en 1840 kleine kisten schelvis, 200 kisten en 1210 kleine kisten wijting, 710 kisten gul en kabeljauw, 950 kisten koolvis, 125 kisten haring, 130 kisten en 419 kleine kisten makreel, 2450 kisten schol, 55 kleine kisten schol, 50 kisten tarbot, 255 kisten en 90 kleine kisten varia.

Prijzen per kilogram, in guldens: tarbot 6.10-5.64, heilbot 7.30-7.10, grote tong 5.84-5.62, grootmiddel tong 5.85-5.78, kleinmiddel tong 6.51-6.38, tong I 6.70-6.51.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 188-162, middel kabeljauw 174-152, middel koolvis 110-90, grote leng 180, grote heek 440.

Per tien stuks: grote kabeljauw 110-88, middel kabeljauw 68-60.

Per 50 kilogram: grote schelvis 48-46, middel schelvis 42-31, kleinmiddel schelvis 40, schelvis I 40-35, schelvis II 23-20, kabeljauw I 64-58, kabeljauw II 62-54, kabeljauw III 46-34, grote schol 55-50, schol I 54-48, schol II 42-30, schol III 30-22, schar 12-8, gestrippte wijting 36-36, dichte wijting 12, haring 40-17, makreel 50-42, tarbot 220-130, koolvis I 42-36, koolvis II 38-30, heek I 140, heek II 130.

De besommingen van dinsdag 16 juni waren (in guldens): KW: 80 14.000, 152 9.700, 205 408, 109 540, 177 300; UK: 116 310, VD: 9 1.420, 15 1.310, 19 2.170, 28 960, 89 1.070, 115 1.770; IJM 8 520, 23 1.180.

Veertien vaartuigen hebben woensdagmorgen in IJmuiden aangevoerd: 335 kisten en 370 kleine kisten vis en 2600 kilogram tong. Bij de aanvoer waren: 10 kisten en 370 kleine kisten schelvis, 40 kisten en 370 kleine kisten schelvis, 40 kisten wijting, 20 kisten gul en kabeljauw, 220 kisten schol, 3 kisten tarbot en 22 kisten varia.

Prijzen per kilogram, in guldens: tarbot 6.10-5.60, grote tong 6.08-5.68, groot middel tong 6.40-6.04, kleinmiddel tong 7.30-6.80, tong I 8.28-7.72, tong II 8.29-7.55.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 230-210.

Per 50 kilogram: schelvis II 50-34, grote schol 50-45, schol I 52-44, schol II 52-45, schol III 40-32, kabeljauw I 125-90, kabeljauw III 100-85, kabeljauw III 60-48, schar 30-22, wijting 56-36, rode poot 73-50.

SCHEVENINGEN

De aanvoer in Scheveningen bestond donderdagmorgen 11 juni uit 60 kleine kisten schelvis, 80 kisten en 15 kleine kisten wijting, 80 kisten gul en kabeljauw, 400 kisten schol, 50 kisten varia en 5500 kg. tong.

De aanvoer in Scheveningen bestond maandagmorgen uit 300 kisten en 200 kleine kisten schelvis, 80 kisten en 180 kleine kisten wijting, 80 kisten gul en kabeljauw, 405 kleine kisten haring, 540 kleine kisten makreel, 200 kisten schol, 80 kisten varia 160 stijve kabeljauwen en 6.500 kilogram tong.

De aanvoer bestond woensdagmorgen 17 juni uit: 130 kisten schelvis, 40 kisten wijting, 20 kisten gul en kabeljauw, 107 kleine kisten haring, 120 kisten schol en 800 kilogram tong.

Russische vloot bedrijvig voor Nederlandse kust

De Nederlandse vissers en heel bijzonder deze uit Scheveningen, maken zich de jongste weken grote zorgen. Voor de Nederlandse kusten werden immers een zevental treilers van Russische nationaliteit opgemerkt. Deze eenheden zijn zeer actief op ongeveer 15 mijl buiten de kust tussen Scheveningen en IJmuiden. Volgens de Nederlandse vissers zou een oorlogsbodem de vloot begeleiden en een oogje in 't zeil houden.

De Russische treilers die de haringvisserij bedrijven zijn, volgens de Nederlandse vissers, twee tot driemaal zo groot als de meeste Nederlandse hektreilers van de Scheveningse vloot.

Er zou zich zelfs reeds een klein incident hebben voorgedaan. Een Nederlandse treiler die al te dicht in de buurt van de Russische vloot kwam kreeg een groot rood licht te zien, wat betekende dat hij maar gauw weer weg moest zijn.

HAND IN HAND

Tijdokstraat 34, Zeebrugge
Tel. (050) 541.17 - 541.92

- ENIG VERTEGENWOORDIGER AAN
DE OOSTKUST VAN DE
**APELDOORNSE
NETTENFABRIEKEN
VON ZEPPELIN**

- POLYETHYLEEN
- NYLON
- GULLENKORREN

(6681V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
— Tel. 767.07 —

— O —

HET KOUDSTE
HET BEST BEWERKBAAR

(6080V)

REDERS en
VISSERS,
voor uw

SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING

wendt U in volle
vertrouwen tot de

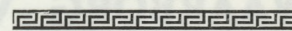
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 721.73

REDERS!

NEEMT DEEL AAN DE AKTIE
TER BEVEILIGING VAN
UW BEMANNING OP ZEE.



BIJ AANKOOP VAN EEN
R.F.D-REDDINGVLOT
KRIJGT U, INDIEN UW
VAARTUIG BIJ
„HULP IN NOOD“
VERZEKERD IS, EEN
TERUGGAVE VAN 20 %
NA AANKOOP BIJ DE

s.v. S. C. A. P.

Hendrik Baelskade, 27
8400 Oostende

Tel. (059) 729.51



Zich wenden : **HAND IN HAND**

Tijdokstraat 34, Zeebrugge
Tel. (050) 541.17 - 541.92

HULP IN NOOD

Hendrik Baelskade 27, Oostende
Tel. (059) 716.89

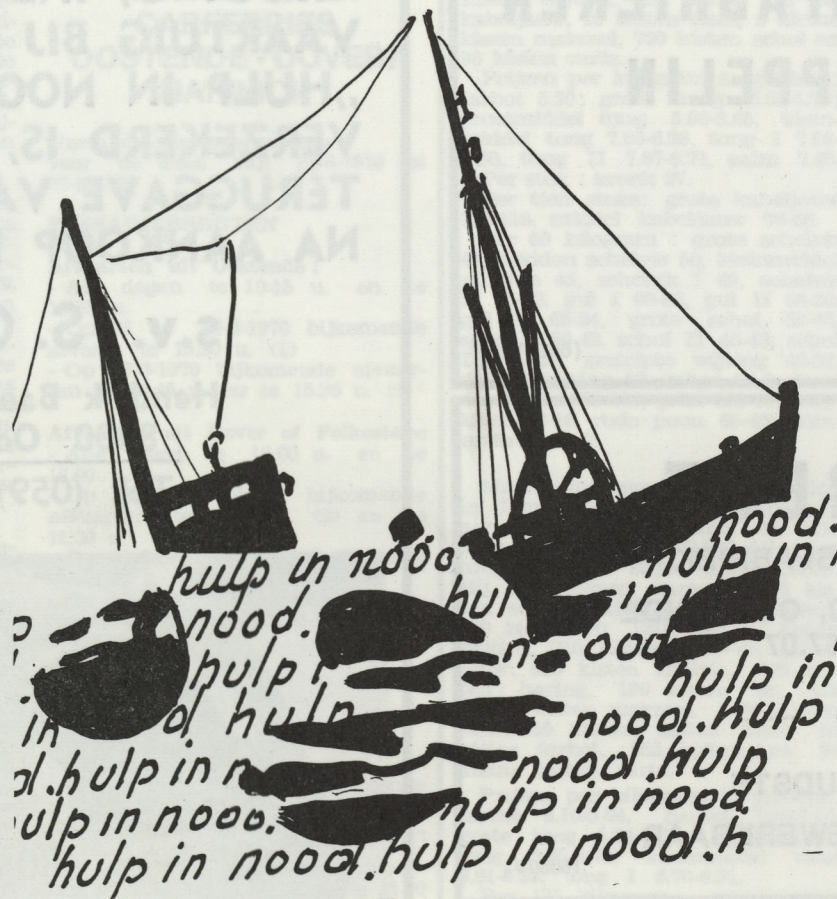
(6868V)

REDERS,

EEN GOEDE VERZEKERING IS

EEN WAARBORG VOOR DE TOEKOMST!

WENDT U DAAROM IN VOLLE VERTROUWEN TOT



H U L P I N N O O D

H. BAELSKADE, 27

TEL. (059) 716 89

OOSTENDE