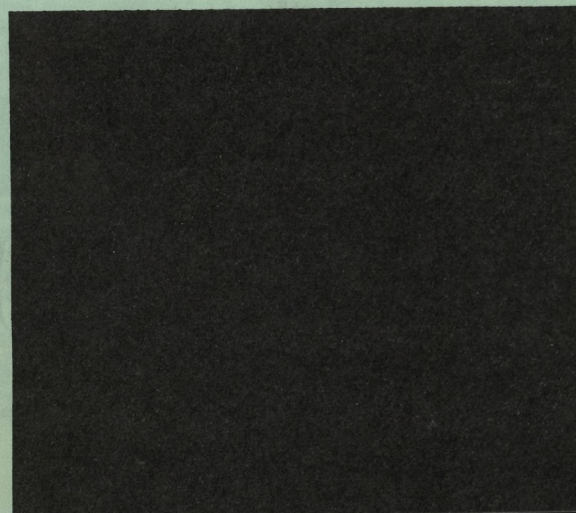
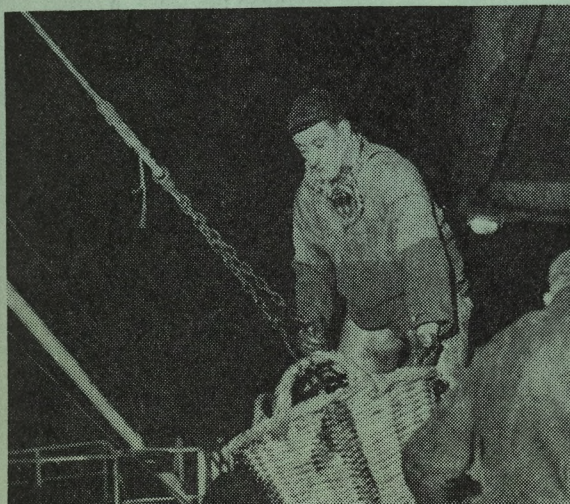
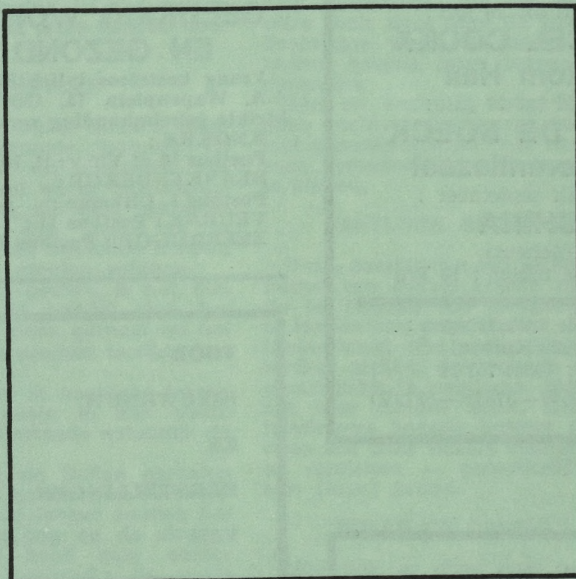
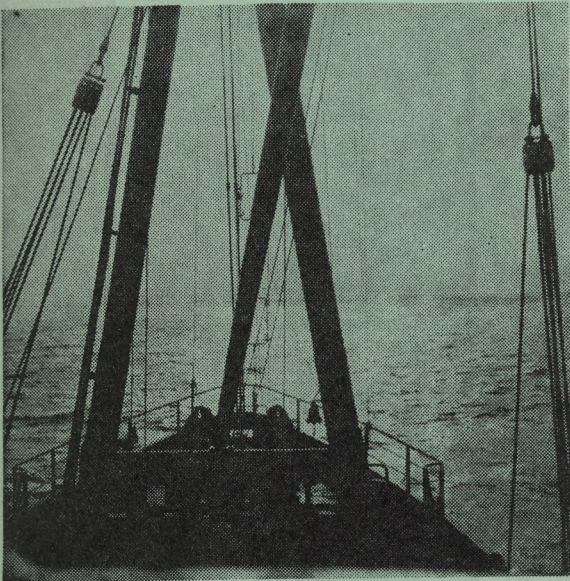


HET VISSERIJBLAD

36e jaar - Nr 26 - Vrijdag 26 juni 1970
Verschijnt wekelijks — Prijs 20 fr.



CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NOORDZEEFESTIVAL AUDITORIUM

21 uur
4 juli

De koninklijke Vlaamse Schouwburg

stelt voor :

« EEN VLO IN HET OOR »

van Georges Feydeau
Dekor : Zbynek Kolar
Regie : Frantisek Stepanek

Met

**PAULA SLEYP,
NAND BUYL,
LEO HAELTERMAN,
VIK MOEREMANS,
VERA VEROFT,**

e.a.
120 - 100 - 80 Frs

7 juli :

Concert door

DE MUZIEKKAPEL VAN DE BELGISCHE ZEEMACHT

Dir. :

Kdt GUY DUIJCK

Programma :

Sharpe, Dvorak, Ball,
Cimarosa, Duijck

Lokatie :

Casino-Kursaal van 10 tot 13 u.
en van 16 tot 19 uur.
Tel. : (059) 751 11

NIGHT-CLUB

« LA CHAMPAGNE »

Zaterdag 27

en zondag 28 juni van 22 u. af

MERINO COSTA Y SU ORQUESTA

Franz André

piano

Als attractie :

RITA DENEVE

Van 3 juli af
tot en met 30 augustus,
iedere avond van 22 uur af :

RONNY PELLER'S SATIN SOUND

en

MERINO COSTA Y SU ORQUESTA

Als attractie : 3-4-5 juli :

CECILY FORDE

AMBASSADEURS- ZAAL

Maandag 29 juli te 21 uur :

BRITISH BALL

met

MERINO COSTA Y SU ORQUESTA

en

THELMA CONNOR VERKIEZING VAN

« MISS

BRITISH BALL »

Toegangsprijs : 30 Frs

Consumpties : 15 Frs

(dienst inbegrepen)

TENTOON- STELLINGEN

Montrosezaal

27 juni tot 16 juli :

MARCEL COCKX

Inkom Hall

27 juni tot 27 juli :

FELIX DE BOECK

Conferentiezaal

Tot half september :

CHINA

(Scheut)

Algemene inkom : 10 Frs

Voor alle inlichtingen :

Casino-Kursaal

Tel. : (059) 751 11

(7445W—5763N—6872V)

**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

ER ZIJN NOG SLECHTS ENKELE

” BELGISCH - NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAKKEN 1970 ”

TEN BEHOEVE VAN DE BELANGHEBBENDEN
KUNNEN WIJ MELDEN DAT ER NOG SLECHTS
ENKELE EKSEMPLAREN VAN DE „BELGISCH-
NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1970” VER-
KRIJGBAAR ZIJN. WELDRA ZAL DE VOORRAAD
VOLLEDIG ZIJN UITGEPUT.

PERSONEN DIE VOORZIEN DAT ZIJ NOG EEN
DERGELIJK BOEKWERK MOCHTEN NODIG HEBBEN
DOEN ER GOED AAN ZO SPOEDIG MOGELIJK DE
BESTELLING DOOR TE GEVEN.

DE „BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMA-
NAK” IS VERKRIJGBAAR OP ONZE BURELEN,
HENDRIK BAELSKAAL 30, TE OOSTENDE, OF DOOR
OVERSCHRIJVING VAN DE SOM VAN 400 FR. +
33 FR. VERZENDINGSKOSTEN OP POSTREKENING
NR. 41.89.87 VAN „HET VISSERIJBLAD”.

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.

NOORDZEE VISKOTTER MET KRUISHEK TE KOOP

Geb. 1955/19 - 5.33 - 2.30 -
300 PK KROMHOUT 5 cyl.
type F 240 van 1964. Bollen
en steennetten vr. bokken vis-
serij.

Alle geldige certificaten
**BENELUX
SCHEEPVAARTBUREAU**
Terneuzenlaan 38, Gent.
Tel. (09) 51 01 04
Of Terneuzen 1150.2054.

(6871V)

Te koop Drie nieuwe BAUDOUIN MARINE MOTOREN

met reductieomkeerkoppeling
3/1 - 150 pk. bij 1.250 tr./min.
Interessante prijzen.

Te bevragen :

S. C. A. P.

H. BAELSKAAL, 27

of op het

WERKHUIS

Edw. Anseelelaan, Oostende

(6562V)

**VOOR
NIEUWBOUW**

EN

HERSTELLINGEN

VAN

SCHEPEN

N.V.

BELIARD- MURDOCH

(5007V)

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

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. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 777.13/777.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

HERRIE ROND GARNAALPRIJZEN TE ZEEBRUGGE

ZIJN MAATREGELEN MOGELIJK TE ZEEBRUGGE ? MAAR WIE ZAL ZE TOEPASSEN EN VOOR HOELANG ?

Iedereen heeft ongetwijfeld reeds voldoende gehoord en gelezen over de herrie, vrijdag in de Zeebrugse vismijn ontstaan, naar aanleiding van de belachelijke prijs die voor sommige hoeveelheden garnaal aldaar werd geboden.

Op deze gebeurtenissen zelf hoeven we niet meer terug te komen, omdat de speciale toestanden die te Zeebrugge heersen, in andere havens geen gelijke hebben.

Wel kan nog even aangestipt dat ook de Vlaamse T.V. daaraan de nodige aandacht heeft besteed, namelijk in het programma « Echo » van zaterdag, ter gelegenheid van enkele beelden over de garnaalwedstrijd die vorige week te Oostende plaatsgreep.

De kommentator merkte tijdens het programma inderdaad op, dat er een « reukje » aan de garnalen was, vermits deze in de mijn soms tot 2 fr. per kg. kunnen dalen, terwijl ze een paar honderd meter verder in de winkel, aan 80 fr. en meer worden verkocht.

DE OORZAKEN

Schande inderdaad, wanneer men beseft dat onze vissers, dag en nacht hun leven op zee riskeren en harde arbeid moeten presteren om het lekkere produkt dat garnaal is, te koop te kunnen aanbieden.

Laten we nochtans de zaken nuchter en realistisch bekijken. Wanneer een eerste ben 50 fr. of voor de daaropvolgende bennen meer per kg. van de hand gaat en slechts een belachelijke prijs van 2 fr. wordt geboden, voor zover men dat nog een « prijs » kan noemen, dan moet daarvoor toch een reden zijn.

Het is immers onaanneembaar dat de handelaar voor een gereed produkt niet méér zou kunnen geven en dat hij met een hogere prijs, zonder daarom van 30 fr. of nog meer te spreken, nog geen goede zaken zou kunnen doen.

Welke zou nu de reden van een dergelijke handelwijze kunnen zijn? Volgens ons betreft het hier een samenloop van omstandigheden. In de eerste plaats vragen we ons af of sommige vissers zelf niet reeds lang een dergelijke toestand hebben uitgelopen. Het is inderdaad

zo, dat te Zeebrugge de garnaal wordt gezift, in die zin, dat de eerste ben steeds uit grote garnalen bestaat, en de volgende bennen zijn dan de kleinere. Wanneer het aanbod niet te groot is en de vraag voldoende groot, dan haalt deze kleine garnaal ook nog een tamelijke prijs. Is het aanbod echter groot, dan gaan die kleine garnalen uiteraard veel minder. En hier komen we dan tot een tweede feit, namelijk het grote aanbod door invoer.

DE INVOER

Onze markt wordt immers overstelpt met vreemde garnaal uit Nederland, en uit Duitsland die langs Nederland wordt ingevoerd.

Nu blijkt het, dat deze garnalen tamelijk groot zijn, omdat ze in belde landen aan bepaalde normen inzake grootte moeten voldoen.

Commercieel gezien, is het dan normaal dat de handel zich bevoorraadt met deze garnaal en het eigen Belgisch produkt terzijde laat liggen.

Onze garnaal is nochtans inzake kwaliteit de beste in zijn soort. We bedoelen hiermede natuurlijk de smaak.

Nederlandse en Duitse garnalen worden harder gekookt en meer gezouten opdat ze langer zouden bewaren met het oog op de uitvoer. In Nederland heeft men echter twee soorten garnaal: de zoete garnaal (voor pellerij) en de exportgarnaal (veel meer gezouten en anders gekookt).

De belgen zijn garnaleneters en ons aangevoerd produkt wordt dus in hoofdzaak voor eigen gebruik bestemd, want het garnaalverbruik is er enorm op vooruit gegaan.

Kleine garnalen echter vinden praktisch geen afzet meer en zeker niet aan de kust, waar de toeristen uitsluitend nog grote garnalen veroveren — en praktisch niemand nog wil pellen.

Ook naar de peller vinden deze kleine garnalen dus hun weg niet meer, vermits steeds minder mensen nog tot pellen bereid worden gevonden, of dit slechts nog doen tegen hoge eisen, nl. in 't zwart betaald worden, geen sociale lasten en geen taksen. En dat gaat

niet bij een serieuze grossist.

Wellicht is nu de toestand waarmede de garnalenmarkt wordt geconfronteerd te Zeebrugge, in de combinatie van de hierboven vermelde redenen te vinden.

Te noteren valt, dat de prijzen in de andere havens wel hun normaal niveau bereikten. Natuurlijk wordt daar weliswaar niet zoveel garnaal aangevoerd, maar er dient toch opgemerkt, dat de handelwijze zoals deze door de vissers te Zeebrugge wordt toegepast in de andere havens geen ingang heeft gevonden.

Eén en ander is natuurlijk nog geen rechtvaardiging om de absoluut bespottelijke en voor onze vissers vernederende prijs van 2 fr. te bieden.

TAKTLOOS OPTREDEN

Voeg daarbij dan het taktloze optreden van enkele kopers die nog de lef hadden om in het gezicht te lachen van onze vissers, en hun leedvermaak niet onder stoelen of banken staken, dan valt de reactie gemakkelijk te verklaren. Men zou het voor minder doen. Diezelfde handelaars hoeven immers niet te doen wat onze vissers moeten doen en verdienen — gemakkelijker — hun (luke) brood.

WELKE OPLOSSING ?

Hoe ook, er dient naar een oplossing gezocht. De houding van sommige kopers is laakbaar. Dit kan men alleen maar bestempelen als « de mens voor de aap houden ». Het is niet waar dat de visser dezelfde prijs wenst te bekomen voor zijn minder grote garnaal als deze voor de « supers ». Prijzen als twee en drie frank zijn evenwel niet goed te praten.

INVOERVERBOD

Komt er in de gegeven omstandigheden veel kwaad van de invoer, dan ligt de meest voor de hand liggende oplossing natuurlijk in het invoerverbod. Dit is echter onmogelijk! De Invoer is vrij. Bovendien hebben we hier met een Beneluxland te maken, terwijl voor wat de Duitse garnaal betreft, deze via

Nederland op onze markt komt zodat we weeral een Nederlandse import hebben waartegen niets te doen valt. Onze Noorderburen hebben overigens hetzelfde probleem te bekampen. Ook hun markt wordt overspoeld door Duitse garnaal. Bovendien hebben de Nederlandse vissers zich te houden aan zekere kwaliteitsnormen, terwijl die Duitse garnaal vrijelijk en zonder normen op de markt komt. Een tweetal weken geleden hebben de Nederlanders hemel en aarde bewogen, protestbrieven aan de bevoegde overheid gericht, evenwel zonder resultaat.

MINIMUMPRIJZEN

Zoals bekend zijn de Fransen voor bepaalde vissoorten tegen dergelijke situaties beschermd met hun zg. minimumprijzen bij de invoer. Zij beschikken echter reeds lang over dit « systeem » en op grond van dit « voorgaande » kunnen zij zich in E.E.G.-verband op een clause beroepen waarbij, in geval de marktprijzen drie opeenvolgende dagen onder de vastgestelde minimumprijzen dalen, de grenzen voor deze vissoorten worden gesloten. Nederland en België beschikken en beschikken over een dergelijke regeling niet en het zou zeker een probleem zijn om dit nog te doen ingang vinden.

Een eerste vereiste is echter het vaststellen van deze minimum-invoerprijzen, en dat gaat zeker niet van vandaag op morgen.

OPVANGREGELING

Vervolgens is er de mogelijkheid van een opvangregeling voor garnaal.

De grote vraag is hier: Welke minimumprijs? Voor welke garnalen? Wat met de opgevangen garnaal en wie zal het financieren?

In Nederland is er een opvangregeling voor garnaal. De minimumprijs bedraagt 1,10 gulden, hetzij ca.15,40 fr. De in het fonds te storten bijdrage is 5 cent/per kilo, hetgeen volgens onze normen ongeveer overeenkomt met een bijdrage gelegen tussen de 2,3 à 3% op de besomming!

(vervolg blz. 2)

(vervolg van blz. 1)

Tengevolge van de grote hoeveelheden die thans worden opgevangen door bovenvermelde situatie veroorzaakt, mag men er zich eerstdaags aan verwachten dat deze bijdrage nog zal toenemen. De Nederlandse aangevoerde garnaal moet gezeefd worden met een zeefwijdte van 6,5 mm voor ten zuiden van de Waterweg (Hoek van Holland) aangevoerde, en 7 mm voor de ten noorden van Hoek van Holland aangevoerde garnaal.

Ter illustratie kunnen wij mededelen dat de gemiddelde prijs in openbare afslag op onze markt voor garnaal de volgende zijn: In 1967: 34,52 fr.; in 1968: 48,29 fr. In 1969: 37,66 fr. Het globaal gemiddelde over de laatste drie jaar bedraagt: 37,66 fr.

Onze gemiddelde prijs ligt dus dik tweemaal hoger dan de minimumprijs in Nederland. De Nederlandse produktie komt daarenboven voor meer dan 90 % op onze markt terecht. Een lage minimumprijs heeft weinig zin, een te hoge minimumprijs zou tot gevolg kunnen hebben, dat de invoer van goedkopere garnaal wordt aangemoedigd en ook vissers bij hun aanvoeren Hollandse garnaal in zee opkopen. Bij het gebeurlijk invoeren van een opvangregeling zal dan natuurlijk iedereen zich naar de regelingen moeten schikken. Er zullen kwaliteitsnormen dienen vastgesteld: alle garnalen door één zelfde zeef. En geen garnaal buiten de officiële markt verkopen? Blijft dan nog het probleem van de financiering. De garnaalesschepen beschikken over geen fonds. Zij betalen alleen een geringe financiële bijdrage ter dekking van de administratiekosten voor de werkzaamheden van algemeen belang van de Beroepsvereniging. Wanneer voor om het even wat naar Brussel of waar ook wordt gegaan, dan is dit niet voor een bepaalde categorie van schepen, maar voor de gehele vloot. We herinneren er bijvoorbeeld aan dat, toen enige jaren geleden een rechtstreekse steunverlening werd bekomen, de garnaal- en kustvaartuigen, één van de drie categorieën was, die van een dergelijke steun heeft genoten. Met de thans bestaande geringe bijdrage kan zeker geen opvangfonds in het leven worden gehouden. Zien we maar naar de bijdrage in Nederland (2,5 à 3 %). Denken we ook maar aan het sprotfonds in Nederland dat in een minimum van tiel dende opgedoekt en waarvan het «gat» naar verluidt, steeds niet is gedekt.

EN VADERTJE STAAT ?

Natuurlijk kan worden gepoogd beroep te doen op de Staat. Dit wordt overwogen, maar hiermede zouden nog niet alle problemen zijn opgelost. Het geval is te kompleks.

VERGADERD TEN STAD- HUIZE VAN HEIST

Dit was de uiteenzetting welke de heer Vandenberghe er vrijdagavond op na hield, na omtrent de vele orliven en de antwoorden van handelszide, zich een idee te hebben gevormd van de werkelijke toestand.

Na een urenleng debat, waarin de zaken riheliek overwogen werden en waarin de HH. Vandenberghe en Morbee wezen op de noodzakelijkheid niet drastisch te werken te gaan, werd in elk geval besloten:

1. zondag met de vertegenwoor-

digers van andere havens bijeen te komen:

2. maandag de garnaal te Zeebrugge aan 20 fr. op te houden;
3. Een referendum onder al de garnaalvissers uit te schrijven, welke hiernavolgende vragen bevatte:
 - 1) het invoeren van een minimumprijs voor garnaal Ja Neen
 - 2) de toepassing van een algemene zeef Ja Neen
 - 3) de vernietiging van de opgevangen garnaal en van te kleine garnaal Ja Neen
 - 4) deze toepassing zou moeten gelden voor
 - definitief
 - 1 jaar
 - 6 maand
 - 3 maand

Deze vragen moesten heden woensdag ingediend worden, waarna verder zou overlegd worden.

MAANDAG TE ZEEBRUGGE

Maandag morgen waren negen vaartuigen ter markt.

Ze voerden 1350 kg aan tegen prijzen gaande van 35 tot 45 fr.

Maandagnamiddag waren er 14 vaartuigen met een aanvoer van 2376 kg verkocht tussen 20 en 35 fr.

OPGEVANGEN

Dat er handelaars waren, die het zaakje als een lolletje opnamen,

kon men vaststellen.

Men wou de vissers op proef stellen. Maar thans werd ingegrepen. En zo komt het dat op de aangevoerde garnaal, er 5 bennen voor een gewicht van 165 kg aan 20 fr per kg werden opgevangen en ingehouden.

WAAR LIGT DE OPLOSSING

Voorlopig ligt ons inziens de oplossing bij onze vissers zelf. Dit door afstand te doen van het systeem van de «eerste ben» en door alle bennen van dezelfde kwaliteit te voorzien. De Rederscentrale heeft tijdens de diverse bijeenkomsten met garnaalvissers de nodige richtlijnen gegeven, zij werden nagevolgd. Zal het zo blijven in afwachting van een betere regeling?

Alhoewel één en ander op langere termijn moet worden bekeken kan worden gezegd dat de eerste resultaten bevredigend waren.

Intussen zoekt de Rederscentrale naar een oplossing.

Onze garnaalvissers verdienen zeker een beter lot. Hoofdverleste is, dat allen samenwerken en sommigen hun garnaal niet onwettig doen verdwijnen ten voordele van anderen.

De Belgische garnaal heeft dit vóór, dat deze garnalen voor wat smaak betreft, verult de beste zijn van Europa. Laat ons ook daarvan profiteren.

Naar een opvangregeling voor garnaal ?

In aansluiting met wat daaromtrent reeds elders in dit blad werd gezegd, kunnen we nog mededelen dat tijdens het weekeinde aan de garnaalvissers een circulaire werd overgemaakt in verband met het eventueel tot stand brengen van een opvangregeling voor garnaal.

De resultaten van deze vorm van referendum zullen met de meeste aandacht worden nagegaan samen met de resultaten van de steekproeven (Instellen van een minimumprijs) die in de loop van de week werden gedaan en nog zullen worden verricht.

Anderzijds is het zo dat in de voorzien E.E.G.-regeling, waarvan men toch mag verwachten dat ze met ingang van 1/1/70 van kracht zal worden, de garnaal ook op de lijst van de beschermde vissoorten staat. Dit wil dus zeggen dat het gemeenschappelijk opvangfonds dit produkt zal ondersteunen. Men overweegt thans op de toestand vóór te lopen, en te zoeken naar een oplossing in de richting van een minimumprijs-regeling.

Het spreekt vanzelf dat in voorkomend geval aan de garnalen kwaliteitsnormen zullen worden gesteld, voornamelijk in verband met de grootte.

Vermoedelijk zal deze aangelegenheid ook ter sprake komen ter gelegenheid van de Benelux-kommissie voor de zeevissers. Het is namelijk zo dat ondanks de vrijheid van rechtstreekse landingen in Benelux-verband, de Nederlandse de-

legatie destijds schriftelijk voorbehoud heeft gemaakt voor rechtstreekse landingen van garnaal door Belgische vaartuigen in Nederland.

Op onverklaarbare wijze zou dit schrijven op het Benelux-sekretariaat zijn blijven liggen en kwam de zaak pas aan het licht toen een Belgisch vissersvaartuig de wens uitdrukte garnaal in Nederland te gaan verkopen, maar zich wijselijk eerst tot de Rederscentrale wendde om te zien of er geen hindernissen waren.

In de vaste overtuiging dat dit het geval was, nam de Rederscentrale veiligheidshalve toch inlichtingen en werd dan op de hoogte gebracht van bovenvermeld voorbehoud. Op aandringen van de Rederscentrale zal de Benelux-kommissie in de loop van de week bijeenkomen om de zaak in het reine te trekken.

Het spreekt voor zichzelf dat, zoals steeds in geval van rechtstreekse landingen, de buitenlandse aanvoerder zich zal dienen te schikken naar de bestaande nationale reglementeringen.

Hopen we dat de aangelegenheid van de garnaalvissers zeer binnenkort een gunstige wending krijgt. De garnaal en de garnaalvissers dienen ongetwijfeld te worden beschermd. Maar ook zij zullen zich in alle havens te voegen hebben naar het reglement, wat dan ook de verkoop buiten de mijn van supergarnaal, uitsluit.

EEN KWARTIEUW BEDRIJVIGHEID... HAND IN HAND ZEEBRUGGE IN STATUTAIRE VERGADERING

Vorige week hield de Beroepsvereniging der Oostkustreders «Hand in Hand» haar statutaire algemene vergadering. Het voorzitterschap van de zitting werd waargenomen door de heer Edgard Neyts die sedert 1965 deze functie waarneemt.

Een bijzonder te vermelden feit is wel dat «Hand in Hand» dit jaar 25 jaar bedrijvigheid telt. De vereniging werd inderdaad in november 1945 oprichter door enkele vooruitstrevende reders met het doel de belangen van de kleine visserij ter harte te nemen en te verdedigen. Twee van de toenmalige stichters maken overigens thans nog steeds deel uit van de beheerraad, nl. Jan Dobbelaere en Arthur Vantorre. Een andere stichter, nl. de heer Prosper Vandenberghe vervult sedert de oprichting de functie van technisch raadgever. Een ander bijzonder verdienstelijk persoon is tenslotte voorzitter Edgard Neyts die sedert 1948 de functie van sekretaris vervult om uiteindelijk — zoals hoger vermeld — in 1965 tot voorzitter verkozen te worden.

STREVEN NAAR SAMENWERKING

Gedurende de voorbije 25 jaar heeft Hand in Hand steeds gestreefd naar het bewerkstelligen van een onderlinge samenwerking in de schoot van het bedrijf. Met de vaste overtuiging dat slechts in die omstandigheden de gezondmaking van het bedrijf mogelijk was, werd gepoogd — met succes overigens — de krachten samen te bundelen. Dank zij deze werking is Hand in Hand uitgegroeid tot een niet langer weg te denken macht aan de Oostkust.

Veel problemen hebben momenteel nog een bijzonder nefaste invloed op het visserijbedrijf. Wij zijn echter overtuigd dat Hand in Hand, bezield door een voorbeeldige werkkraacht, zeker zal bijdragen in het streven naar een sanering

KAART DER VLAAMSE BANKEN UITGEPUT

Aan onze lezers en bestellers van de Kaart der Vlaamse Banken met of zonder deca lijnen, moeten we medelen dat deze kaart uitgeput is en de nieuwe kaart slechts op 1 Augustus opnieuw zal voorradig zijn. Daar de oplage beperkt is, doet elkeen best van nu af te bestellen bij de drukkerij van

Het Visserijblad
H. Baelskaai 30
Oostende
Telefoon 777 13 - 14

of in

Noordzee Boekhandel
Vindictivelaan 22
Oostende
Telefoon : 801 93

Het vervroegd visserspension

Zoals ter gelegenheid medegedeeld keurde de Kamer van Volksvertegenwoordigers op 19 maart jl. met algemeenheid van stemmen het wetsvoorstel van volksvertegenwoordiger Dries Claeys, strekkende tot het toekennen van een vervroegd pensioen aan de visser, goed.

Volgens dit wetsvoorstel zou de visser met pensioen kunnen gaan op 60-jarige leeftijd en zou hij het hetzelfde pensioenbedrag genieten, dat hij anders op 65 jaar ontvangt.

Er is een overgangperiode voorzien tot 1/1/73. Vanaf deze datum kunnen bijgevolg de pensioenge-rechtigde vissers op 60 jaar van een rustpensioen genieten. Wanneer het ontwerp thans door de senaat wordt goedgekeurd, zou het met ingang van 1/1/70 van kracht worden.

Betreffend wetsvoorstel wordt momenteel in de senaat besproken. Inmiddels werd het reeds éénparig goedgekeurd door de senaatscommissie voor de tewerkstelling, de arbeid en de sociale voorzorg, in haar zitting van donderdag 4 juni jl. Uit het verslag van deze commissie putten wij het volgende.

GUNSTIGE REGELING

De financiering van de supplementaire last zal gebeuren door een aanvullende bijdrage voor reder en visser.

Zoals reeds eerder medegedeeld zal evenwel van overheidswege, de gemeenschap dus, een speciale inspanning worden gedaan, waardoor een gedeelte van de financiële last voor haar rekening wordt genomen.

Immers zal aan het einde van de overgangperiode de pensioenbijdrage voor werkgever en werknemer samen 16,5% bedragen. Zonder tussenkomst van overheidswege zou de financiering van het bijkomend voordeel een bijdrage vergen van ca 21%. Er is hier dus een tussenkomst van de gemeenschap van 4,5%.

In de normale pensioenregeling (pensioen op 65 jaar) zal de totale bijdrage per 1 juli e.k. 14% bedragen. In de speciale pensioenregeling voor de visser zal deze bijdrage aan het eind van de overgangperiode (vanaf 1/1/73) 16,5% bedragen, dit is dus een verhoging met slechts 2,5% voor de helft te

dragen door de reder en voor de andere helft door de visser.

De Minister van Sociale Voorzorg, de heer Depaepe, oordeelde in dit verband dat het niet billijk zou zijn geweest — rekening houdend met de voordelen toegekend aan de zeelieden ter koopvaardij — een hogere bijdragevoet in de lange periode te eisen van de zeevissers en hun werkgevers, dan van de zeelieden ter koopvaardij en hun werkgevers.

De Minister verklaarde verder dat de inkomsten uit de bijdragen lager zullen zijn dan de uitgaven, doch dat omwille van de beperkte groep waarover het gaat, het deficit door de solidariteit kan worden gedragen.

GEMENGD PENSIOEN

Een zeevisser zal dus op 60-jarige leeftijd een vervroegd niet-verminderd rustpensioen bekomen voor de jaren tewerkstelling als zeevisser.

Voor de jaren tijdens dewelke hij een ander beroep uitoefende, zal hij van het gewone stelsel genieten.

Voorbeeld: een werknemer heeft 10 jaar tewerkstelling als zeevisser, en 35 jaar als gewone werknemer. In geval hij zijn pensioen aanvraagt op 60 jaar zal hij genieten van:

— 10 jaar als zeevisser (zonder vermindering)

+ 35 jaar als gewone werknemer (voor dit laatste geval zal het pensioenbedrag worden vermindert met 5% per jaar, hetzij 25%).

Voor de jaren tewerkstelling als zeevisser zal het pensioenbedrag in veertigsten worden berekend, voor de andere jaren, in 45sten.

Herinneren we er tenslotte aan dat eens de wet door de senaat goedgekeurd, deze van toepassing zou zijn vanaf 1/1/70.

De supplementaire bijdrage zal tijdens de overgangperiode trapsgewijze worden toegepast om uiteindelijk, vanag 1/1/73, voor reder en visser, 1,25% te worden.

Deze trapsgewijze verdeling van de bijdrage hebben wij reeds gepubliceerd, wij komen daarom ter gelegenheid terug.

Ierland wenst vreemde treilers aan te kopen, maar...

De jongste tijden doen in onze vissersmiddelen geruchten de ronde waarbij Ierland met man en macht pogingen onderneemt om vissersvaartuigen te kopen in het buitenland. Dit is inderdaad zo maar hieraan zijn dan enkele bijzonder strenge voorwaarden verbonden. Dit is overigens duidelijk gebleken uit een uiteenzetting die ons toekwam vanwege de « Iris Sea Fisheries Board » te Dublin.

« Onze vereniging is inderdaad druk bezig met de uitbouw van de Ierse visserij », aldus schrijft de heer J.M. O'Connor, directeur van voornoemd organisme.

« Momenteel zijn fondsen beschikbaar voor reders die zich hetzij een nieuw, hetzij een tweedehands vissersvaartuig wensen aan te schaffen. Alvorens echter tot financiering van dergelijke onderneming over te gaan dienen bepaalde voorwaarden vervuld. In de eerste plaats mag het in de vreemde aangekochte vaartuig niet ouder dan 10 jaar zijn ».

« Er dient inderdaad aangemen », aldus de heer O'Connor dat, bij een staats tussenkomst op gelde-lijk vlak, de modige waarborgen voor handen zijn dat de reder, die van een financiering genoot in staat is het kapitaal terug te betalen. Verder stelt zich ook het probleem dat met de jaren de aldus aangekochte tweedehandsvaartuigen dienen vervangen te worden. Dit stelt dan opnieuw het probleem van de modernisatie van de vloot ».

Verder deelde directeur O'Connor mede dat, buiten de ouderdom van de vaartuigen, ook de grootte een belangrijke rol speelt. De in

aanmerking komende vaartuigen mogen inderdaad niet langer zijn dan 70 voet en niet korter dan 56 voet. De voorkeur gaat verder naar zijtrawlers voorzien van een Caterpillar, Baudouin, Gardner of Kelvin sloopmotor van 150 tot 350 PK.

TREILER OPGELEID ONDERZOEK NAAR

Dinsdag werd de Zeebrugse trailer Z. 431 « Judith » Cattoor ter hoogte van Kent gepraaid door een snelboot van de Britse kustwacht. Het vaartuig werd naar Dover overgebracht. Het vaartuig bedreef de visserij binnen de limieten.

VERDRINKINGSDOOD VAN VISSER

Begin deze week stelde onderzoeksrechter Opstaele een onderzoek in naar de omstandigheden waarin de 43-jarige matroos Louis Cattoor over boord werd geslagen op de Z. 582 « Eldorado ». Volgens kon vernomen worden was de verongelijkte visser ziek geworden, korte tijd voor hij van boord verdween.

ER ZIJN NOG SLECHTS ENKELE

"BELGISCH - NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAKKEN 1970"

TEN BEHOEVE VAN DE BELANGHEBBENDEN KUNNEN WIJ MELDEN DAT ER NOG SLECHTS ENKELE EKSEMPLAREN VAN DE „BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1970” VERKRIJGBAAR ZIJN. WELDRA ZAL DE VOORRAAD VOLLEDIG ZIJN UITGEPUT.

PERSONEN DIE VOORZIEN DAT ZIJ NOG EEN DERGELIJK BOEKWERK MOCHTEN NODIG HEBBEN DOEN ER GOED AAN ZO SPOEDIG MOGELIJK DE BESTELLING DOOR TE GEVEN.

DE „BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK” IS VERKRIJGBAAR OP ONZE BURELEN, HENDRIK BAELSKAAL 30, TE OOSTENDE, OF DOOR OVERSCHRIJVING VAN DE SOM VAN 400 FR. + 33 FR. VERZENDINGSKOSTEN OP POSTREKENING NR. 41.89.87 VAN „HET VISSERIJBLAD”.

Prijsuitreikingen in de visserij scholen

Traditiegetrouw grijpt op het einde van de maand juni in de verschillende visserij scholen aan onze kust de prijsuitreiking plaats.

Dit jaar ziet het programma er als volgt uit:

Stedelijke visserij school John Bauwens — Oostende: op zaterdag, 27 juni ek. te 15 uur.

Rijkvisserij school te Helst: op maandag 29 juni ek. te 14 uur.

Vrije Visserij school « Paster Pye » — Oostende: op dinsdag 30 juni ek. te 10 uur.

Vrije visserij school te Nieuwpoort: op zaterdag 27 juni ek. te 16 u. 30.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart TWEË MAAND GEVORDERD TEGEN MOTORIST VAN „DUC IN ALTUM”

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende heeft Rijkskommissaris Bentein twee maanden schorsing gevorderd tegen motorist Plaetevoet Joseph. Deze laatste liep wacht toen zijn vaartuig, de N.800 „Duc in Altum” in aanvaring kwam met de ongeveer 12.000 Brt me-tende Liberiaanse tanker „Damianos”.

In zijn vordering is Rijkskommissaris Bentein van oordeel dat — er bestaat weliswaar gedeelde verantwoordelijkheid — wachtdoende Plaetevoet niet ruim en bijtijds een stuurboordmaneuver heeft uitgevoerd teneinde een aanvaring te vermijden. Verder heeft hij geen aandachtseinen gegeven. Hij liet tevens na, toen bleek dat de stuur-inrichting defekt was, beroep te doen op de reserve-stuurinrichting. De Raad zal in een volgende zitting uitspraak doen.

DRIE VONNISSEN

Vooraf had de Raad drie vonnissen uitgesproken. Een eerste zaak betrof de Z.468 „Sint Petrus” die op 17 oktober van vorig jaar in aanvaring kwam met de pier te Zeebrugge tijdens een dichte mist. Terzake werd schipper Verbeke betrokken. Gedreven door sterke vloedstroom werd het vaartuig tegen de pier gedreven. De aanvaring was omzeggens frontaal. Niemand werd gekwetst en het vaartuig maakte geen water. De Raad stelt vast dat betrokkene geen beroepsfouten kunnen te laste gelegd worden en stelt hem derhalve buiten zaak.

AANVARING MET BAGGERBOOT

Vervolgens werd vonnis geveld inzake de aanvaring die zich op 4 februari van vorig jaar voordeed tussen het vissersvaartuig N.36 „Nadine” en het baggerschip, „Volkracht IV”. De feiten deden zich voor in de Nieuwpoortse havengeul toen de „Nadine” ter visserij uitvoer. Het baggerschip, dat niet in bedrijf was, vertoonde dagmerken, waarbij aangegeven werd dat het vaarwater tussen het schip en de westelijke oever vrij was. Toen de „Nadine” tot vlakbij de „Volkracht IV” genaderd was werd teken gedaan langs de oostzijde voorbij te varen. Schipper Rammeloo kon echter geen roermaneuver meer geven en kwam tegen de meerkabels terecht die tussen het baggerschip en de westelijke oever gespannen stonden. De „Nadine” botste met zijn spiegel tegen het achterschip. De Raad is van oordeel dat schipper Dugardin van de baggerboot er moet voor zorgen

dat zijn schip zover mogelijk buiten het vaarwater en in elk geval zo dat vaartuigen geen mogelijkheid hebben tussen zijn schip en de wal te sturen. Anderzijds moesten de dagmerken van een in bedrijf zijnde baggerboot gestreken worden. Hierdoor werd schipper Rammeloo van de „Nadine” volledig misleid. Schipper Dugardin wordt bestraft met een vermaning.

ONVOORZICHTIGE SCHIPPER

Tenslotte werd nog vonnis geveld inzake de aanvaring die zich op 20 september 1968 voordeed tussen de O.134 „Rosalie” en de Britse treiler „Grimsby 618”. Voor-dien was schipper Lycke de rivier van Grimsby ingevaren om er te schuilen wegens de storm. Aldaar gaf hij opdracht aan matroos Stubbe tussen de aldaar gemeerde vaartuigen te laveren terwijl hij zelf koffie ging drinken. Tijdens het laveren werd de „Rosalie” op een bepaald ogenblik door de sterke tij gegrepen en kwam met zijn stuurboordzijde terecht tegen de bakboordzijde van het Britse schip. Beide vissers waren betrokken.

Volgens de Raad ligt de rechtstreekse oorzaak van de aanvaring in een gebrek aan inzicht in de toestand of een tekort aan reflexen vanwege matroos Stubbe. De onrechtstreekse oorzaak is de foutieve houding van schipper Lycke. In de gegeven omstandigheden moest de schipper het roer niet in handen gegeven hebben van een matroos en hem alleen van wacht laten. Schipper Lycke draagt derhalve volgens de Raad de grootste verantwoordelijkheid. Deze laatste wordt bestraft met een schorsing van zijn brevet van schipper 2e klasse gedurende een maand. Matroos Stubbe wordt bestraft met een schorsing van acht dagen van zijn certificaat van bekendheid.

MOTORDEFEKT EN LEKKAGE OP O.119

„CLARA-SIMONNE”

Rijkskommissaris Bentein sprak ook een vordering uit inzake het

motordefekt en de daaropvolgende lekkage die zich op 21 maart van vorig jaar voordeed aan boord van de ondertussen uit de vloot geschrapte treiler O.119 „Clara-Simonne”. Hij wijst ondermeer op het feit dat geen controle werd uitgeoefend bij het uitvaren, naar de voorraad brandstof. Toen vanop de visgronden van het Kanaal de terugreis werd aangevat bevond zich nog 500 liter mazout in de dagtank en 2.500 liter verspreid over de vijf overige tanks. Het waren derhalve restjes. Toen de motor uitviel bleek dat de toevoer van brandstof belemmerd was. Ook de pomp om de brandstof van de tank naar de dagtank te pompen bleek buiten dienst. Motorist Zonnekeyn André en zijn schipper vonden er toen niets beters op dan de brandstof met emmers over te gieten in de dagtank. Het bezinsel dat werd meegeschept lag vanzelfsprekend aan de basis van een totale ontreddering van de motor. Verder ging het vaartuig ook water maken, zodat noodgedwongen een May-day werd uitgezonden. De „Clara-Simonne” werd uiteindelijk opgesleept door een Britse oorlogsbodem naar Cherbourg alwaar voorlopige herstellingen werden uitgevoerd. Rijkskommissaris Bentein is van oordeel dat betrokkene Zonnekeyn verscheidene beroepsfouten heeft begaan. Als verzachtende omstandigheid kan misschien ingeroepen worden dat het vaartuig in een niet volledig goede staat bevond. Niettemin wordt hij bedacht met een schorsing van zijn brevet van matroos-motorist gedurende 14 dagen. De Raad zal in een volgende zitting vonnis vellen.

VERGAAN VAN DE O.818

Tenslotte werden de onderhoren aangevat inzake het vergaan van de kusttreiler O.818 van reder Beyen Raphaël. Tijdens de garnaalvisserij in de omgeving van de Kwintenbankboei stelde de schipper Beyen Redgy, zoon van de eigenaar, vast dat de oliedruk abnormaal was. Hij stuurde de matroos naar de motorkamer maar deze kwam terug met de melding dat deze laatste reeds flink onder water zat. Schipper Beyen, die tijdens de jongste zitting onderhoord werd vertelde dat hij niets had opgemerkt van het indringende water. Hij deelde verder mede dat het water in alle compartimenten nage-nog even hoog stond. Er kon onmogelijk vastgesteld worden langswaar het water binnendrong.

BRESKENS VEERHAVEN WORDT GROTER

Begin september van dit jaar zal de aanbesteding plaatsvinden van de verruimingswerkzaamheden aan de veerhaven te Breskens. Deze werkzaamheden zijn noodzakelijk nerzijds om straks de dubbeldekkers te kunnen ontvangen, anderzijds om alle beschikbare veerbotten te kunnen inschakelen op top-uren.

180 meter. — Het meest spektakulaire is de aanleg van nieuwe pieren, die de nu bestaande haven-dammen met 180 meter gaan verlengen. De havenmond (nu 60 m. breed) wordt op 125 m. breedte gebracht. In totaal is hiermee een bedrag van circa 420 miljoen B. fr. gemoeid. Men hoop hiermede de vrijhoge kosten van uitbaggen te kunnen verminderen. Begin 1971 hoopt men te kunnen beginnen met de werkzaamheden. Het einde der verruimingswerken is voorzien eind 1972.

PROBLEMEN

De nu uit te voeren werkzaamheden zijn in wezen een onderdeel van een groot plan.

Oorspronkelijk was het plan, en eigenlijk is het dat nog, om bij Breskens een geheel nieuwe veerhaven te bouwen: daarvoor zouden o.a. een nieuwe wijk met bungalows en een sportveldenkompleks moeten verplaats worden.

Ook te Vlissingen en in Het Sloe zouden nieuwe veerhavens voor de zgn. dubbeldekkers gebouwd moeten worden.

I.v.m. de plannen voor een vaste oeververbinding tussen Zeeuws-Vlaanderen en Zuid-Beveland, heeft men dit plan voorlopig opgeschort. Maar te Breskens diende iets te gebeuren. Nu wordt het zgn. buitenhavenplan uitgevoerd.

Het regelmatig onderhoud en revisie der beschikbare veerbotten te Vlissingen en Breskens maakt het noodzakelijk om vervangende botten op dit in de zomer zeer drukke veer te kunnen inzetten.

Men denkt daarbij aan één der reusachtige dubbeldekkers die tussen Kruiningen en Perkpolderhaven varen.

Deze grote schepen, die zo'n 100 t. groter zijn dan de huidige veerbotten te Breskens, vragen voorzieningen en die zullen nu met de verbouwing der Breskensse veerhaven worden aangebracht.

Men zal dan alleen het beneden-dek van de dubbeldekkers kunnen gebruiken, maar deze hebben al een grotere capaciteit dan de huidige Breskensse veerbotten.

Men verwacht dat dit jaar in de zomermaanden met vijf veerbotten tegelijk gevaren zal moeten worden.

Dit betekent een minimumwachttijd voor de automobilisten, maar problemen voor de bemanning der veerbotten.

De grotere haven zal meer schepen tegelijkertijd kunnen verwerken. De schepen zullen ook dichter bij de havenmond kunnen wachten op hun beurt om binnen te varen.

Van januari tot april vorig jaar maakten ruim 814.000 mensen gebruik van het veer Breskens-Vlissingen; in dezelfde periode van dit jaar was het aanbod al gestegen tot ruim 830.000.

In november van dit jaar verwacht men de definitieve besluiten over de bouw van de vaste oeververbinding bij Perkpolderhaven.

PRAKTISEREN

KONTEN

« Je bent toch ook getrouwd, makker ? » Dan ga'k u eens wat vertellen : m'n grootje is naar Schotland geweest voor een hele week. Tweeënvijftig jaar was 't geleden dat z'er nog geweest was. Gefrutt voor de duitsche in 1914. En ze was gekleed gelijk een hond met vlooiën als ze vertrokken is met de maalboot. Tweeënvijftig jaar lang was ze niet weggeweest van de sissefasoiestrate !

Zijn nieuwe pet, met een popongsje bovenop, stond scheef en men kon al van verre rieken dat hij niet van de messe kwam ; nu, voor ons zonder belang ; 't zou hem noch beter noch slechter gemaakt hebben. We zijn aan deze leeftijd gekomen die 't leven in haar juiste verhoudingen begint te zien, de betrekkelijkheid van de dingen gewaar worden en daardoor begrip voor veel, zoniet alles, opbrengt. Zodat we met gesplitste aandacht naar de aangeschoten boer rechtover ons gaan luisteren. Ge moet daar eens op letten, benevelde mensen zijn niet a priori te vermijden. Dikwijls zijn ze heel wat aantrekkelijker dan vele uitgestreken papierschijters en bovendien kramen ze wel eens wat meer uit dan gewoon nonsens, larie en zotteklap.

't Zijn niet altijd nauwe konten die d'eruit komen, let daar maar eens op.

DROOM

Makker, zei hij, misschien zijt ge ook getrouwd en dan weet ge zeker wat ervan is. Maar 'k durf toch te wedden dat ge nooit hebt meegemaakt wat ik nu beleefd heb. Och ja ,zó erg is 't nu ook weeral niet, maar toch, als 't allemaal maar zo moet gaan dan zit ik nog maar best aan boord van m'n schip aan 't Engels Hoofd of in de pit van Loeiess. Een kreeftrode gelaat met reusachtige poriën, een stevige blauw aangelopen neus en effen geschoren als polletjes biljetjes in 't crêche op de kaaie.

En blauwe ogen waarin de verwondering gemengd met ontsteltenis nu veel duidelijker te zien is dan de eindeloosheid van de oceaan en de verre kimmen waarin ze hun eigen blik en vorm hebben gevonden. Ogen die al heel wat verder hebben getuurd dan de overkant van de straat, die gewoon zijn de eerlijkheid van de natuur te peilen en dan ook niets anders.

« 'k Heb haar ook vijfhonderd frank gegeven om de reis te helpen bekostigen. Hier honderd en daar honderd, op 't laatste had ze nog genoeg om haar droom in vervulling te zien gaan. Ze droomde d'er al vijftig jaar van. Pak maar een sigarette, makker ».

Blauwe rooksluizen omringen m'n toevallige gezelschap. Zo ziet men het als een schip uit de mist opdoemt « nog twee piljes, Germaintje ».

Het rode gezicht onder de zondagse klak herneemt de draad. « 't Is nog nie alles, m'n besten, maar nu is m'n grootje teruggekomen en ge kunt wel gaan peinzen dat ze opgetogen is met heur verre reize. Ze kan d'r geen minuut over zwijgen. En als de burenen en kennissen d'er niet achter vragen mag je geloven dat ze d'r zelve naartoe trekt.

Nu is ze teruggekomen en z'is gisteren thuis geweest voor 't eten, z' heeft ook maar een kleine vierduizend frank voor pensioen en daarbij hoe zouden we malkanders anders nog wel eens zien.

Maar je bent ook getrouwd, meneere ?

En met de blik van de man die gewoon is te observeren zonder enige tegenspraak te verwachten peilen de blauwe ogen m'n diepste gemoed.

SANTEE

Ewel, Grootje, heeft in 't lang en in 't breed, goed in de verf gezet haar wereldreis, naar Schotland verhaald. Wie in 's hemelsnaam doet nu zulke grote reizen !

« 'k 'n weten niet waarom maar 't stond Madeleine, m'n wuuf nie veel an. Ze zat er maar bij te kijken met een aangezicht gelijk een bescheten dankvenster. 'K 'n wisten niet waarom noch waarvoren. Nu ,makker, ge zijt ook getrouwd ! ».

« Schol, makker, op je gezondheid ». Hoog heft hij z'n pint en over z'n bovenlip loopt een streep wit schuim wanneer hij het glas met een harde klap op het marmeren blad van de tafel neerzet.

« Santee, broere » horen we onszelven zeggen.

BENAUWD

« En om voort te vertellen ; pas was m'n grootje buiten de voordeur of de wind begon van 't noorden te waaien.

Waarom kom joen moeder altijd zo late, snakte ze. Ik verschoot van heur koleire die ze nog probeerde in te houden en tengevolge waarvan ze beefde over haar hele lichaam.

Maar, Madleine, zei ik, wat kan ik eraan doen dat m'n moeder te late komt. W'hebben al zo dikwijls gezeid dat ze een beetje vroeger moet komen, maar ze kan 't niet laten. Ge weet hoe ze is, op heur gemak en achter ons trekken ze de bruggen op. Ge moet 't heur nog maar een keer zeggen ».

Wel, meneire, 'k weet dat 't toch allemaal geen avance is, 't gaat t' ene oor in, 't andere uit bij m'n Grootje. Wat wil je de mensen zijn niet allemaal zoals we ze graag zouden hebben. En, och God, ze was zie ook niet zodanig late gekomen.

Zeg het gijzelve aan uw moeder dat ze een beetje vroeger moet komen, schoot Madeleine uit.

Se makker, 'k wisten niet waar dat de hond aan gebonden was. 'k Verstond er de kloten nog van. Was da nu allemale reden voe zo lelijk te doen ?

Maar ge durft het niet zeggen hé, tegen je 'n eigen familie. Moest 't tegen mien, je vrouwe, zien 't zou niet lange deuren. Dan zie je niet benauwd. Ge kunt wel gaan peinzen, makker, dat ik van niet vele benauwd ben. Alleen maar van spoken, daar kan je niet mee vechten !

M'n pomp is beginnen kloppen en almeteens is 't bloed naar m'n kop gekropen en 'k kan je verzekeren dat 'h geen druppel bier gedronken had. Ik zal haar zeggen dat ze helemaal niet meer moet komen, zei ik nog kalm, als ze maar zo moet komen dan kan ze beter ginder blijven. Ge kunt toch wel verstaan, makker, als ge zoveel inspanning moet doen om iemand te vragen dat het niet zo erg gegund en hartelijk kan zijn. Ge zijt ook getrouwd, ge verstaat toch wel wat ik wil zeggen ?

Op z'n rode gezicht ligt plots een trek van twijfel.

KOLEIRE

Wel, van 't ene woord kwam 't andere. Hoe gaat 't allemaal. 't Kwam d'er tenslotte toch op neer dat mijn Grootje maar e gemeen wijf van de kaaie is, m'n zusters allemaal vreselijke en kwade feeksen en dat ik benauwd was van hulder allemaal.

Nu, zie ik waarlijk niet in waarom ik zou moeten schrik van hulder hebben. Ik zie ze maar een keer op een weg, ga er praktisch nooit thuis en versta me goed niet allemaal. Waarom, meneire moet je dan ruzie maken ?

En als ge goesting hebt om ook naar 't hoofd te gaan als de maalboot binnenkomt om te bakelen moet ge ook maar gaan, schreeuwde ze nog luid en bevend van koleire. 't Was of de wereld verging.

Ewel, beste kameraad, nu verstond ik er ook helemaal niks meer van, ik kon haar redenering niet meer volgen, m'n kop stond op springen en ik weet nog altijd niet waarom ik niet woest ben geworden. Wat moest ik daar allemaal op antwoorden ?

'k Heb m'n klakke gepakt en 'k zijn in een vroede koleire voortgegaan om naar m'n grootje te gaan zeggen dat ze in 't vervolg niet meer moet komen voor 't eten, dat het te moeilijk was voor Madeleine die toch zoveel werk heeft...

REDEN

Maar ik moest langs « 't kabeljouwte » en 'k ben daar eerst een pint gaan drinken. En dan heb ik maar gedacht, ik zal 't toch maar niet gaan zeggen aan grootje dat ze niet meer moet komen.

Wat moest ik 't mens feitelijk gaan zeggen ?

Dat ze telaar gekomen was ? Maar 't was nog geen twaalfenhalf, of dat ze tevele van heur reize naar Schotland verteld had ? Dat zijn toch geen redens om je Grootje de deur te verbieden ? »

De scheve klakke schudde diepzinnig de rode kop, de ogen vragend op het kille marmerblad gericht, de rechterhand met de sigaret over de andere stoelleuning. Buiten raasde het verkeer, hier hoorden we de hangklok. « Kunt ge gij d'eraan uit, makker ? »

IL NE FAUT JAMAIS ESSAYER DE COMPRENDRE, dachten wij stilletjes.

CLEVER

« Germaintje, nog twee ! »

« In de dagen die ik binnen ben hebben we alleen maar beeld gehad zonder klank. Ik kan daarop allemaal niet veel antwoorden. Misschien ben ik niet clever genoeg en dan maar liever zwijgen.

Ik zit nog best van al aan boord en verreweg, dan zijn er geen moeilijkheden tussen de korre en de galgen, 'k heb daar met niemand last » nee, dachten we stilletjes, met kracht tien op 't Engels Hoofd, waar de duivel nooit slaapt, zonder rust, in de natte en de vochtigheid, porren, winden, vieren, porren, winden, vieren, 3 weken lang. Daar heeft hij met niks en niemand last ! Hij neemt van twee kwaden de beste, dachten wij. « Daar kan ik allemaal niet op antwoorden, zei hij nog eens, en 'k voel me nog best als ik zwijg of aan boord ben. »

KLOEFFEN

En nu denkt ge zeker dat ik bezopen ben, grijnsde hij, en zette meteen de zondagse pet op de kloeke kop in een vegende achterwaartse beweging, in z'n blauwe ogen de ontsteltenis over dit verschrikkelijk gebeuren en het verlangen om het allemaal eens uitgelegd te zien.

« Trek het je niet aan, broere », zeiden wij, « achter de wolken schijnt de zon. »

« M'n « kloeffen », bromde hij.

PRAKTISEREN

KIM

De andere morgen zijn wij naar 't hoofd geweest. Om te bakelen: Hij is inderdaad uitgevaren. Driemaal heeft het schip langerekt geblazen op de mistfluit.

Voor 3 weken naar Ysland.

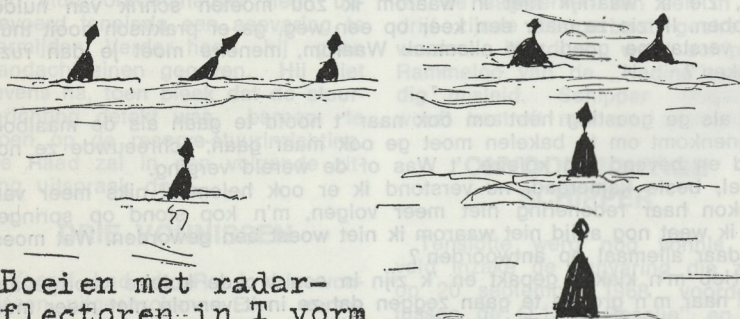
Hij stond op de bak met de benen wijdopen, het haar in de wind, de

RADAR

De richting waarin de radarstraal op een vlak terechtkomt heeft een grote invloed op de hoeveelheid teruggekaatste energie, daarom worden voor de navigatie speciale radardoelen vervaardigd. Deze radarreflectoren zijn zodanig gemaakt dat een radarstraal onmogelijk in een andere richting kan weggekaatst worden zoals dit

het geval is bij platte en gladde oppervlakten.

Metalen vlakken worden in hoekvorm aan elkaar gelast en het is duidelijk dat de radarstraal die in deze hoek terechtkomt steeds rechtstreeks naar haar punt van oorsprong, dus de tastantenne, zal terugkeren.



Boeien met radar-reflectoren in T vorm gelegd voor radar-herkenning.

In Y vorm gelegd voor herkenning.

Deze opvatting werd evenwel nog verder uitgewerkt zodanig dat men door de vereniging van verscheidene vlakken een hoekreflektor vervaardigde die onder alle omstandigheden, zowel in het horizontale als in het vertikale vlak, de energie van een radarimpuls zou terugkaatsen. Dit bleek wel nodig gezien boeien, kleine vaartuigen als jachten en houten vissersvaartuigen eerst maar op het scherm werden opgemerkt wanneer ze heel nabij waren. Hun echo was al niet veel meer dan deze van het zeesluisereffekt. In feite een gevaarlijke situatie bij mist.

De driehoeksreflektor schenkt het meest voldoende in de vernoemde gevallen wanneer ze wordt aangewend als radardoel.

Gezien boeien en kleine vaartuigen steeds in beweging zijn zal de invalstraal van de radar wel altijd de gelegenheid krijgen om op de meest doelmatige wijze de reflector te treffen, dit is namelijk zodanig dat de drie vlakken onder dezelfde hoek getroffen worden. Vanzelfsprekend gebeurt dit niet altijd, zodoende bedraagt teruggekaatste energie uit een andere invalshoek maar de helft meer van de oorspronkelijke. Nu heeft men om zeker te zijn dat het schip of de boei of enig ander voorwerp een goede

echo zal terugsturen de eenvoudige driehoeksreflektor in groepen verzameld. Zo heeft men de vijfhoekige en de achthoekige reflector.

In feite mag het onderste vlak van de gewone driehoeksreflektor niet gewoon horizontaal gemontereerd zijn. Inderdaad veegt de radarstraal voornamelijk in horizontale richting, zodanig dat om een maximum rendement te krijgen het onderste vlak eveneens een helling moet bezitten deze moet dan uiteraard naar boven of naar onder gericht zijn.

Uiteindelijk spelen dan nog de hoogte en de afmeting van de reflector een voorname rol bij de detectie maar begrijpelijkerwijze is de hoogte bij boeien beperkt om vele redenen (zeediepte o.a.). Vuurtorrens zijn slechte radardoelen en daarom worden zij in sommige gevallen eveneens voorzien van eenvoudige reflectoren die dan samengesteld zijn uit 2 vertikale platen, rechthoekig op elkaar geplaatst (in hoekvorm).

Zoals gezegd zijn houten vissersvaartuigen en jachten slechte doelen voor radar. Zij kunnen indien zij niet voorzien zijn van een reflector eerst maar, in gunstige omstan-

ruime broek flapperend, een wit hemd open aan de hals. Hij haastte zich zelfs niet toen even buiten de havenhoofden het bruiswater begon over te komen. Hij had de rug naar de wal gekeerd. We beelden ons zijn blauwe ogen als twee smalle spleten. Vermoedelijk was Grootje in de sissefasoestraat haar reis naar Schotland aan 't vertellen en werken de zusters allemaal in hun dagelijkse doening en beslommering. Madeleine, vermoeden we sterk, was bezig haar flatje op te ruimen en te poetsen. Hij was best aan boord...

Wij zijn ook onbegrijpend en sprakeloos op onze stappen teruggekeerd. Op de kim verdween nu snel de kleine stip, Ysland tegemoet.

VISSERSVAARTUIG IN DUITSE BOCHT GEKAPSEISD

IJMUIDEN — In de nacht van dinsdag op woensdag is in de Duitse Bocht een Duits vissersvaartuig gekapseisd. Een opvarende wordt vermist. Het Nederlandse vissersvaartuig „Vertrouwen" heeft volgens een nader bericht via Scheveningen Radio het gekapseide schip waargenomen. Het Duitse vaartuig was zinkende.

VOORUITZICHTEN VOOR DE HARINGVISSERIJ

De biologen van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek in IJmuiden blijken, tot dusver, niet te veel te hebben gezegd voor zover zij in de centrale Noordzee redelijke haringvangsten verwachtten; het is, zelfs nog meegevallen. Thans reeds wordt met enige spanning de volgende fase van de haringvisserij in het seizoen 1970 tegemoet gezien.

De visserij op maatjes en volle haring in de centrale Noordzee kan tot en met augustus nog redelijke resultaten hebben.

Hier moet trouwens nog aan toegevoegd worden dat houten vaartuigen in sommige weersomstandigheden helemaal geen echo geven, en dat de reflector in de mast bij ruw weer niet steeds onberispelijk haar echo naar het radarapparaat terugstuurt.

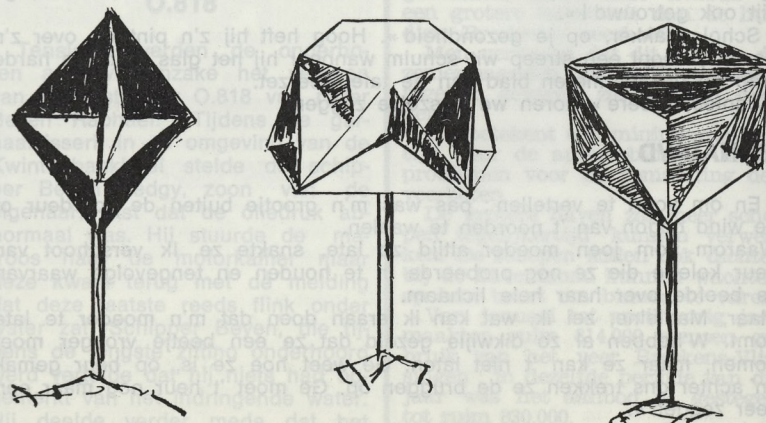
Veel pogingen werden reeds ondernomen om de identifikatie van boeien mogelijk te maken op het radarscherm. Dit is mogelijk alleen met behulp van elektronische middelen wat veel moeilijkheden en vraagstukken scheidt.

De enige mogelijkheid voor het onderkennen van bepaalde boeien bij mist op het radarscherm is de groep die een bepaalde tekening op het scherm doet verschijnen. Dit kan een reeks stippen zijn die een driehoek maken op het scherm een Y of een T bijvoorbeeld. In dit geval moeten de boeien minstens 215 meter uit elkaar liggen. Dan zullen ze op afstanden van meer dan 3 zeemijlen op het scherm de voorziene tekening maken.

Voor kortere afstanden mogen de boeien dichter bij elkaar liggen.

Daarna begint in september de visserij op de paaiplaatsen. Die visserij op kuitzieke haring is dan bij de Aberdeen Bank, de Noord-oost Bank, Flamborough-Whitby en de Doggersbank. De vooruitzichten daar zijn onzeker.

In de laatste twee maanden van het jaar is er haringvisserij in het Kanaal en in de zuidelijke Noordzee. De biologen van het RIVO verwachten van die visserij meer. Echter, indien van het gedeelte van de haring die momenteel gevangen wordt nog genoeg over is. Het zomergebied van de Kanaalharing is in de centrale Noordzee ten noordwesten van de Doggersbank. (Uit «IJmuider Courant»).



Radarreflektoren

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Vooral maandag een ruime visaanvoer te Oostende. Dinsdag werden toch ook nog een 2600 bennen vis aangevoerd. Dinsdag zelfs de grootste aanvoer van tong van de ganse week : 3500 kg. Meteen weten we dat er van tong weinig spraak is geweest tijdens de voorbije dagen. Gulpen en kabeljauw waren er des te meer, dit wegens het opnieuw toegenomen aantal kustvaartuigen. Niet alleen kabeljauw en gul werden in meer dan voldoende mate aangevoerd, ook koolvis was in zeer ruime mate voorhanden, dit even-

dere schaar en platjes blijven de prijzen inderdaad ver van slecht. Nu ook de kleine tongvangstjes aan nagenoeg 100 fr. per kg verkocht worden zijn de uitslagen voor de visvangsters beter dan voor de garnaalvisser.

De totale aanvoer bestond deze week uit ongeveer 11300 B vis, 6000 kg tong en 5500 kg kreeftjes. De opbrengst bedroeg slechts 6.401.420 fr.

RUIME IJSLANDSE VANGSTEN

Alle IJslanders welke deze week, of liever, maandag verkochten, losten meer dan 750 bennen. De grootste vangst lag even boven de 1500 bennen en werd gelost door de O.318. Dit vaartuig bereikte ook de hoogste opbrengst : 600.000 fr. De meest gebrachte vissoorten waren koolvis, kabeljauw en gul. Tamelijk veel grote en middenslagkoolvis waarvoor van 7,60 naar 8 fr. werd betaald. De kleine sortering kreeg van 5,60 fr. naar 6,40 fr. Voor kabeljauw lag de prijs hoger, hiervoor werd van 11,40 naar 14 fr. betaald terwijl de gulpen schommelden van 8,40 naar 11

voor rode knorhaan was er een ruim prijsverschil merkbaar tussen goede en minder goede kwaliteit. Toch werd hier nooit meer dan 16 fr. betaald voor deze vissoort. Keilrog was wel aan de dure kant en kreeg rond de 30 fr. per kilo. De grote roggen noteerden rond de 22 fr. en tilten kregen rond de 18 fr. Voor de andere rogsoorten werd er van 10 naar 18 fr. betaald. Kabeljauw en gul werden evenals platvis en platjes, wijting en steenholk goedkoop verkocht. Heek kreeg een middelmatige prijs waarbij de grote sortering zelfs te duur kan genoemd worden. Voor rode poom en grauwe poom werden slechts minimumprijzen genoteerd. Haai kreeg dan weer hoge prijzen gaande naar 20 fr. en meer. Steenschol was hier goedkoop en kreeg slechts van 10 naar 20 fr. Staartvis noteerde tussen 35 en 55 fr. en tarbot kreeg van 75 naar 90 fr. per kilo.

De zeer weinige tongen die er waren werden heel wat duurder verkocht dan de voorgaande weken. Alleen de O.118 zette een noemenswaardige vangst (3000 kg) in de afslag. Meteen bewijzend dat er toch nog tongen te vangen zijn in het kanaal. Voor lappen zagen we 80 fr. betalen, de grote tongen kregen rond de 90 fr. Voor de driekwartsortering steeg de prijs even boven de 100 fr. terwijl de bloktongen tot 110 fr. opliepen. Voor/kleine tongen waren weer iets goedkoper en kregen 105 tot 106 fr. De kleine tongen kregen rond de 85 fr. en slips werden verkocht aan 78 fr. per kilo.

Doorgaans lage resultaten voor deze kanaalschepen. Alleen de O.118 bereikte een renderend resultaat: 309.000 fr.

naar 13 fr., platjes kregen van 200 tot 250 fr. Wijting kreeg weinig meer dan de minimumprijs terwijl grote totten 5,60 fr. en de kleinste sortering tot 2,80 fr. terugliep. Weinig belangstelling voor steenschol waarvoor tussen 13 en 28 fr. betaald werd. Haai haalde hier tot 23 fr. en voor de zeer schaars tarbot werd tot 90 fr. bekomen. Niet voor alle schepen renderende resultaten. Voor de vangst van de Noordzee, aangevoerd door de O.182, werden zeker geen betere prijzen betaald. De vangst die iets meer dan 500 B. bevatte bracht slechts 241.000 fr. op hetgeen neerkomt op een gemiddelde prijs van zowat 9 fr. per kilo. Rekening houdend met de hoeveelheid shelfcod kabeljauw en andere kabeljauw die werd gelost een magere prijs. Stijgende kabeljauw- en gulprijzen op woensdag.

WEER WEINIG WESTSCHEPEN

Vis van de West was er niet teveel deze week. Wel teveel kabeljauw, gul en wijting, soorten die ook door de westschepen in dikwijls ruime mate gelost werden. Roggen, rode knorhaan, haai, hondshaai, staart, zonnevis, tarbot en tong kregen hier echter flinke prijzen. Grote rog kreeg tot 25 fr., tilten tot 20 fr., rode knorhaan ook tot 20 fr., tarbot tot 95 fr. en haai tot 23 fr. Zonnevis noteerde tot 53 fr. per kilo terwijl de tongen hier een vijf frank per kg. duurder waren dan van het kanaal. Wegens de meestal geringe omvang van de vangst werden het hier geen renderende reizen.

TOCH IETS MEER GARNAAL

Stilaan gaat de garnalaanvoer toch weer stijgen. Deze week een aanvoer van 3686 kilo voor een bedrag van 167.523 fr. Geen te beste prijzen dus aangezien het gemiddelde maar rond de 45,50 fr. schommelde. Met de doorgaans kleine vangsten die maar worden gebracht is deze prijs te laag. De grote aanvoer in andere havens en de ruime invoer van vreemde garnaal zijn hiervan de oorzaak.

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

wel enkel op de maandagmarkt toen alle IJslanders aan de afslag waren. Koolvis werd door de uitvoerders afgenomen zij het aan niet te schitterende prijzen die meestal onder de 8 fr. per kg bleven. Voor de midden- en kleine sortering betaalden ze rond de 6 fr., hetzij de minimumprijs. Kabeljauw werd eveneens in ruime mate door de uitvoerders opgekocht, de prijs lag hier hoger en bereikte de 12 fr. per kg. Voor shelfcod kabeljauw en kabeljauw in bennen was er praktisch geen prijsverschil. De gulpen kregen een middelmatige zomerprijs die rond de 10 fr. per kg. schommelde. Een tamelijk ruime aanvoer van kleine schelvis of totten werd aan minimumprijzen opgekocht. Wijting en platjes kregen eveneens de laagst mogelijke prijs.

Toch waren er ook weer enkele dure soorten deze week. Te beginnen met de tongen waarvoor nu weer tot 110 fr. per kgr werd betaald, dit voor de middensorteringen. Tarbot bleef rond de 80 - 90 fr. schommelen en heilbot kreeg ook weer tussen de 60 en 85 fr. Bij de gewonere vissoorten waren het de roggen die de voordeligste prijzen kregen. Ook haai en zonnevis werden zeer duur verkocht. Wat de resultaten betreft de IJslanders geraakten dank zij ruime vangsten wel uit de kosten. Minder goed deden het kanaalschepen, de vangsten vis waren zeer gering en ook de tongvangst waren miniem, één uitzondering niet te na genomen. Was het voor de noordschepen ook niet zeer schitterend, deze schepen bereikten toch dezelfde resultaten als de kanaalschepen maar dan in veel kortere tijd. Voor de volgende weken mogen we dus een verdere stijging van de gulpen en tottenaanvoer voorspellen terwijl de variatie weer uit de markt zal verdwijnen.

Zijn het voor de kustvisser geen zulke mooie resultaten meer als enkele weken geleden ze doen het toch weer niet slecht. De garnalaanvoer blijft wel aan de kleine kant, het aantal kanaalschepen nam hierdoor dan ook maar toe tot negen. De garnaalprijzen zijn niet zeer renderend en lagen tijdens de voorbije week tussen 30 en 50 fr. Zolang voor hetgeen door de op vis varende kustvisser wordt aangevoerd, renderende prijzen worden betaald, zal het aantal garnaalvisseren dan ook niet snel aangroeien. Voor horsmakreel, zaadsels en an-

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE Zaltbommelschroef

fr. Voor de drie voornoemde soorten waren de uitvoerders de voornaamste afnemers. Schelvis, waarvan de aanvoer nochtans niet zo groot was kreeg weinig interessante prijzen. De grootste soort kreeg hooguit 14 fr. terwijl de meeste andere sorteringen met de minimumprijs 5,60 fr. of 8 fr. bevreden moesten zijn. Rode zeebaars bleef weer duur en noteerde van 16 naar 22 fr. volgens de grootte. Schotse schol kreeg iets betere prijzen dan verleden week en steeg naar 11 fr., de hondstong kreeg iets betere prijzen en haalde 10 fr. als topprijs. Wijting was nogal schaars, hierdoor werd er wel een bevredigende prijs voor bekomen. Ook leng was meer gevraagd dan verleden week en steeg naar 12 fr. per kilo. Heilbot en staart kregen geen te hoge prijzen vooral staart was aan de goedkope kant. Tenslotte werden ook geen te beste prijzen betaald voor kreeftjes. De grote sortering kreeg hooguit 1500 fr. als topprijs, de kleine sortering kreeg rond de 800 fr.

SLECHTE RESULTATEN VAN HET KANAAL

Een verdere terugloop van het aantal kanaalschepen naar zeven. Waarschijnlijk krijgen we er de volgende week nog minder want wat deze welke in de voorbije week verkochten, bereikten, was niet om hoog van de toren te blazen, integendeel. Kleine tongvangst, als er dan al tong bij de vangst was, en ook kleine vangsten vis. Die visvangsten werden bovendien redelijk goedkoop verkocht, eerstens omdat ze uit goedkope soorten bestonden en verder omdat de kwaliteit ook niet steeds dat was. Vooral

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

STEEDS MEER NOORDSCHEPEN

Meestal middelgrote vangsten voor de noordschepen die tussen de 300 en 380 B. vis losten. Ook enkele vangsten van minder dan 250 bennen en dat waren meteen ook de iet renderende vangsten. Als voor shelfcod kabeljauw amper 15 fr. per kg. wordt betaald dan kan men vermoeden wat de andere kabeljauw en de gulpen zullen noteren. Shelfcod schommelde hier inderdaad tussen 690 en 820 fr. per bak. De bennenkabeljauw kreeg rond de 12 fr. per kg. Voor de gulpen werden in verhouding nog behoorlijke prijzen betaald, de kleine sortering kreeg van 500 naar 630 fr., de middensorteringen noteerden tussen 490 en 550 fr. en voor grote shelfcod gul werd rond de 650 fr. betaald. Buiten de voornoemde soorten losten deze noordschepen in hoofdzaak totten, wijting en platvis. Platvis dat nog de minst ongunstige prijzen kreeg noteerde van 10



Voor Uw vissersschepen : Raadpleeg de

N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Rodenhuize
9020 Gent 2
Tel. : (09) 78.04.01

(6768V)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer van de afgelopen week bestond voornamelijk uit platvissoorten.

Niettegenstaande het eerder ongunstig jaarseinde voor de tong werden stigt jaarsperiode voor de tong werden er toch nagenoeg 24 ton aangevoerd, met prijzen variërend van 71 à 96 fr. voor de grote tong en bloks; 94 à 116 fr. voor de fruit en schone kleine en 100 à 114 fr. voor de kleinste soorten.

De tarbotprijzen schijnen zich te stabiliseren rond de 75 à 88 fr. voor de grote soorten en 30 à 65 fr. voor de kleinere.

Zoals reeds vermeld was de aanvoer van de platvissoorten aanzienlijk, wat met zich meebracht dat de prijzen aan de lagere kant lagen en dat zelfs zekere partijen dienden opgevangen te worden.

Wijting was ook ruim aanwezig op de markt, doch doordat dit te Oostende en te Nieuwpoort eveneens het geval was dienden ook zekere partijen opgevangen te worden, dit door het feit dat de maart van deze vissoort verzadigd was.

De kreeften behaalden prijzen variërend van 1200 - 1700 fr. voor de grote en 850 - 1200 voor de kleine soorten.

VOETBAL en VISBAKKERS



Traditiegetrouw heeft dhr. Marcel Meyers, Voorzitter van «Oud-Glorien Heist», verleden zaterdag een vertegenwoordiging van de zuster-verenigingen uit Kortrijk, Blankenberge, Temse, Lint, Beigem, Schaarbeek, Rupel, Zele en Edegem ontvangen.

Een voetbaltoernooi had plaats vanaf 13 uur om te eindigen rond 17 uur.

Daarna werden de oud-voetballers met hun familieleden in de zaal Ravelingen, uitgenodigd op een maaltijd bestaande uit vers gebakken vis, brood en bier.

Het was natuurlijk de groep van de Heistse Visbakkers, die het initiatief van het bereiden in hand die het initiatief van het bereiden den had genomen. De visbakkers, stonden reeds vanaf 14 uur achter hun respectieve braadpan, terwijl de dames zich bezig hielden met het bereiden van de tafels en het smeren van het bruin brood.

Gedurende vijf volle uren sisten de vier grote braadpannen om een of

hoeveelheid van 250 kgr. platjes zonder graten, gaar te krijgen. Vanaf 19 uur werden dan ongeveer een 1.000-tal visjes, warm en vers, opgediend.

De welgemeende lofwoorden van Voorzitter Meyers en het spontaan en langdurig applaus van de overtalrijke aanwezigen in de zaal, aan het adres van een delegatie van de Heistse Visbakkers, bewees eens te meer hoe heerlijk en lekker een simpel vers in smout gebakken platje in de smaak valt van al wie in de gelegenheid gesteld wordt het eens te proeven.

Laat ons hier nogmaals wijzen op de zeer effectieve en nuttige propaganda die de Heistse Visbakkers, op een onbaatzuchtige manier, maken voor het verbruik van vis in 't algemeen en van de platvis in het bijzonder. Want — vergeet niet — in de zaal Revelingen waren mensen (verbruikers?) van niet minder dan negen Gemeenten Steden aanwezig.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Zij hadden pech...

★ De Z.295 van schipper Stanley Vantorre was op vak 101 toen de bakboordboel vast sloeg. Bij het inhalen van de korre is de staal draad van de bakboordboel onder het schip geslagen. Men wond de stuurboordboel en nadien kwam de bakboordboel eveneens vrij. Men staakte de visserij wegens een defect aan het roer en zette koers naar Zeebrugge.

★ De Z.587 bedreef de visserij op 45 mijl noord-west van Zeebrugge toen men een abnormaal geluid in de motor hoorde. In de filter vond men schilfers van ijzer. Men staakte de visserij en zette koers naar Zeebrugge.

★ De Z.520 van schipper Willy Rotsaert had pech toen, bij het aan boord winden van de korren, de motor uitviel, veroorzaakt door een breuk aan de koppeling van de mazoutpomp. De Z.501 sleepte het vaartuig naar Zeebrugge op.

★ De Z.600 van schipper-eigenaar Gerard Van Torre bedreef de visserij in Bristol Channel toen de motor plots stilviel. Dit bleek te wijten aan een stuk plastic dat vastzat in de schroef. Na deze verwijderd te hebben zette men koers naar de thuishaven.

★ De oliedruk van de keerkoppeling van de Z.201 viel uit toen men ter visserij was op vak 104. Sleephulp werd gevraagd aan de Z.554 van schipper Hubert Van Torre. Deze bracht het vaartuig naar de thuishaven.

★ De Z.554 van schipper Hubert Van Torre was op vak 104 toen het van de korre in de schroef kreeg vruchteloos pogde men de schroef te klaren. De «Zeetijger 5» bracht het vaartuig naar Zeebrugge.

TE VERWACHTEN TANKERS TE ZEEBRUGGE

Na het aanlopen dinsdagnamiddag 23 juni jl. van de Britse mt «Kara Sea» (23.307 ton), worden nog volgende supertankers aan de President Kennedy-kaai verwacht.

Op 24 juni (Zweed Frans Malmros van 60.536), 28 juni (Panamees Texaco Oregon van 26.253 ton), 28 juni (Grieks Chief Colocotronis van 52.619, eveneens ook mog op 2 juli), 1 juli (Liberiaans Chryssi P. Goulandris van 41.066 ton), 3 juli (Deens Evelyn Maersk van 53.227 ton), 6 juli (Deens A.P. Möller van 52.673 ton), tussen 5 en 10 juli (Liber. Universe Admiral van 51.320 ton), 13 juli (Liber. Ballbina van 43.450 ton), 18 juli (Brit Lanxus van 44.411 ton), 19 juli (Brit Texaco Southampton van 35.841 ton), 20 juli (Liber. Diane van 33.759 ton), 28 juli (Noors Mosli van 34.179 ton), 1 aug. (Liber. Naess Spirit van 40.468 ton).

Uitbreidingswerken voor Zeebrugse haven

Maandag jl. greep te Brugge een werkvergadering plaats die o.m. werd bijgewoond door minister De Saeger van Openbare Werken en enkele hogere ambtenaren van zijn kabinet. Verder was ook het voltallig Brugse schepenkollege aanwezig. Als voornaamste punt gold de inplanting van de zee-sluis te Zeebrugge. Er werd van gedachte gewisseld over de diverse mogelijkheden en de motieven die de definitieve keus moeten bepalen. Verwacht wordt dat de beslissing in de eerstvolgende weken moet vallen.

Het in gebruik nemen van de nieuwe Transoceanische Kontainerterminal op het westerhoofd, waarvan de vooruitgang der werken met voldoende wordt vastgesteld, was eveneens het onderwerp van bespreking. De minister beoogde dat de aanvullende werken voor spoor- en wegverbindingen aangevat zullen worden.

Goed nieuws dus voor de kontainerfabriek te Zeebrugge.

In de vissershaven te Zeebrugge wordt een slipway gebouwd met een draagvermogen van 1.000 ton.

Hiervoor wordt een krediet van 35 milj. frank nog dit jaar aangewend. Ten slotte stelde de minister de nodige gelden ter beschikking voor het openbaar entrepot te Brugge, dat aan een dringende noodzaak beantwoordt, alsook voor de uitrusting van de St. Paulusstraat.

PASSAGIERSVERKEER TE ZEEBRUGGE

Het onder Franse vlag varende passagiersschip «Renaissance» wordt op zaterdag 27 juni e.k. omstreeks 15 u. aan het Zeestation verwacht, terugkerend van een mini-cruise naar Kopenhagen. Enkele passagiers zullen ontschepen terwijl er een 150-tal een toeristische rondrit per autobus zullen ondernemen naar Brugge. Het schip vaart omstreeks 24 u. af naar Le Havre. Het komt dan op maandag 29 juni terug omstreeks 7 u. om passagiers op te nemen: afvaart

SCHEEPSJONGEN GEWOND

Op het Nieuwpoorts vissersvaartuig N.710 «Zeemansblik» van reder Hendrik Pyson kwam scheepsjongen Musselsche Wilfried op het glibberig dek uit te glijden. De jongen kwam hierbij met zijn rechterhand op uit een uitstekende nagel terecht, waardoor hij aan de palm een open wonde opliep. De scheepsjongen zal een tiental dagen werkonbekwaam blijven.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

19-6	1	6.216	67.360
22-6	18	382.410	3.907.725
23-6	11	135.000	1.645.040
24-6	6	47.600	781.295
	36	571.226	6.401.420

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

16-6	7	704	30.864
17-6	5	411	20.465
18-6	7	585	24.172
19-6	8	618	27.878
20-6	9	662	33.539
21-6	3	126	6.300
22-6	9	710	29.954
23-6	7	574	25.215

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

18-6	7	29.736	745.410	25,06
19-6	9	37.664	1.083.070	28,75
22-6	18	53.563	1.202.930	22,45
23-6	9	50.479	1.028.700	20,37
24-6	13	34.150	1.127.400	33,01

WAARVAN TONG

18-6	7	5.148	427.780	81,93
19-6	9	6.764	563.000	83,23
22-6	18	6.379	594.170	93,14
23-6	9	5.069	479.640	94,62

WAARVAN KREEFT

18-6	2	1.887	81.200	43,03
19-6	4	7.061	297.230	42,09
22-6	4	4.286	159.760	37,27
23-6	3	2.738	111.440	49,70

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

18-6	24	3.142	88.454	13,—	61,—
19-6	19	2.171	79.136	10,—	58,—
22-6	23	3.726	114.730	20,—	45,—
24-6	26	3.674	105.008	20,—	44,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

18-6	2	383	15.440
20-6	2	340	15.340
22-6	9	18.260	364.516
24-6	12	27.065	631.892

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

18-6	8	254	14.852	53,—	60,—	58,—
19-6	2	139	8.732	57,—	65,—	63,—
20-6	8	402	22.377	50,—	62,—	56,—
22-6	9	463	22.284	40,—	53,—	48,—
23-6	9	470	20.740	39,—	50,—	44,—
24-6	8	336	15.020	40,—	52,—	44,—

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 18-6-1970

IJsland : O.305 — O.237 — O.282.
 Noord : O.275 — O.181 — O.123
 — O.303.
 Kanaal : O.37.
 West : O.537 — O.192.

VRIJDAG 19-6-1970

IJsland : O.231 — O.250
 Noordzee : O.334.
 Noord : N.709 — O.285 — O.114.
 Kanaal : O.309.

ZATERDAG 20-6-1970

Noord : O.307 — O.329.
 Kanaal : Z.597.
 Witte Bank : Z.38.

MAANDAG 22-6-1970

Kanaal : O.160.
 West : O.148 — N.823.

DINSDAG 23-6-1970

IJsland : O.316 — O.129.

WOENSDAG 24-6-1970

IJsland : O.216 — O.318 — O.324
 Z.269.
 Noord : O.284 — N.706.
 Kanaal : O.312.
 West : O.66.
 Kreeftenput : Z.402.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis					22-6-1970
Groot	...	...	...	...	11.—14.40
Middel	...	...	...	...	7.—9.—
Klein	...	...	...	...	5.40-6.40
Kabeljauw	...	...	...	...	10.40-14.40
Gul	...	...	...	...	8.40-12.80
Witting	...	...	...	...	9.—14.—
Schaat	...	...	...	...	14.—23.—
Zeebaars	...	...	...	...	14.—23.—
Leng	...	...	...	...	10.20-20.60
Schartong	...	...	...	...	5.80-11.40
Heilbot	...	...	...	...	34.—88.—
Koolvis	...	...	...	...	5.60-8.—
Hondstong	...	...	...	...	4.20-10.—
Zeewolf	...	...	...	...	7.40-13.—
Platan	...	...	...	...	.....

1. OOSTENDE

VRIJDAG 19-6-1970

NOORD
 O.249 7 135 — 41.530

MAANDAG 22-6-1970

IJSLAND

O.224 16 900 400 426.855
 Z.269 16 750 — 316.840
 O.318 18 1500 150 600.685
 O.202 16 1150 1500 526.250
 O.324 17 700 2000 383.505

KANAAL

O.312 10 150 — 127.650
 O.35 14 150 — 131.865
 O.128 16 150 400 160.810
 O.127 14 200 100 177.820

NOORD

O.284 12 350 — 149.190
 N.723 8 150 — 68.415
 O.26 10 350 — 124.920
 O.94 10 380 — 176.290
 N.706 10 130 — 160.015

WEST

O.142 6 60 — 44.090
 O.156 9 100 — 67.720
 O.267 7 60 360 69.455
 O.66 12 120 — 106.250

DINSDAG 23-6-1970

NOORD

O.232 10 320 — 153.200
 O.274 10 320 — 133.600
 O.135 10 350 — 148.480
 O.229 10 350 — 136.990
 Z.175 9 250 — 90.140
 O.159 9 200 — 84.760

KANAAL

O.118 17 100 3000 309.320
 O.306 12 120 450 139.350

NOORDZEE

O.182 14 500 — 214.770

WEST

O.15 7 60 — 69.040
 O.214 6 60 — 54.670

KUST

O.31 1 1 54 6.120
 O.101 1 3 28 4.900
 O.234 1 7 36 5.990
 O.100 1 6 29 6.100
 O.22 1 7 49 9.680
 O.225 2 16 32 11.400
 O.150 1 8 54 11.350
 O.486 1 4 44 6.020
 O.628 1 2 53 6.790

WOENSDAG 24-6-1970

KANAAL

O.180 16 60 1600 187.570
 KREEFTENPUT
 Z.402 7 80 1500 143.370

NOORD

O.134 9 350 — 163.180
 O.301 9 250 — 102.380

WEST

O.172 5 70 — 50.520
 N.175 5 80 — 77.570

KUST

O.234 1 8 37 4.965
 O.100 1 12 35 10.520
 O.150 1 8 32 8.405
 O.101 1 6 83 12.620
 O.486 1 5 46 6.870
 O.555 1 — 36 3.270
 O.225 1 8 — 3.910

2. ZEEBRUGGE

DONDERDAG 18-6-1970

Z.588 4 500 30 43.530
 Z.407 9 — 110 68.480
 Z.551 9 — 80 86.090
 Z.451 10 — 50 66.660
 Z.411 5 1200 50 112.700
 Z.108 14 2500 110 293.720
 Z.283 9 — 50 74.300

VRIJDAG 19-6-1970

Z.577 1 8 10 18.000
 Z.484 13 1500 80 181.090
 Z.424 13 1500 80 213.250
 Z.497 8 1000 60 116.940
 Z.511 8 800 55 126.180
 Z.525 10 — 85 77.450
 Z.452 8 — 100 106.880
 Z.559 10 — 80 109.200
 Z.573 10 — 100 134.080

MAANDAG 22-6-1970

Z.295 7 600 55 77.670
 Z.518 8 700 45 103.500
 Z.560 7 — 50 53.680
 Z.201 4 — 30 43.720
 Z.257 7 150 15 32.830
 Z.415 11 450 85 105.290
 Z.512 10 700 90 127.540
 Z.507 10 700 90 111.340
 Z.600 5 300 15 35.460
 Z.417 11 — 110 82.330
 Z.547 5 — 70 53.550
 Z.496 5 500 25 78.160
 Z.442 4 200 15 39.170
 B.602 2 120 15 21.100
 Z.482 7 — 50 88.400
 Z.574 6 300 30 50.780
 Z.556 2 100 10 26.210
 Z.445 10 — 70 66.210

DINSDAG 23-6-1970

Z.444 9 — 100 78.070
 Z.580 10 1000 100 137.320
 Z.533 9 — 100 48.980
 Z.462 9 1000 50 154.720
 Z.427 9 — 100 97.880
 Z.437 9 — 100 82.820
 Z.460 9 100 140 107.720
 Z.526 8 1000 60 140.420
 Z.589 8 1000 65 181.370

WOENSDAG 24-6-1970

Z.599 10 — 70 66.680
 Z.516 8 750 40 131.370
 Z.587 8 750 90 148.660
 Z.422 10 — 70 94.300
 Z.577 1 50 8 20.490
 Z.176 6 400 40 109.350
 Z.593 4 200 25 45.250
 Z.420 8 200 25 45.250
 Z.546 7 800 140 153.090
 Z.500 8 — 60 90.250
 Z.429 4 700 40 98.780
 Z.500 4 300 20 40.070
 Z.411 4 200 10 30.590

**VIS ETEN IS
 VERANTWOORD ETEN**

3. NIEUWPOORT

DONDERDAG 18-6-1970			
N.700	11.490	N.414	3.950
Kustvisserij.			
ZATERDAG 20-6-1970			
N.700	9.780	N. 3	5.560
Kustvisserij.			
MAANDAG 22-6-1970			
N.704	108.517	N.740	26.874
N.734	14.710	N.720	68.374
N.750	27.873	N.761	59.670
N.788	34.040	N.807	24.968
N.700	2.470		

Er werden ongeveer 2.000 kg tongen en 300 bentjes andere vis op de markt gezet. Gevolge de warmte zijn de vishandelaars heel kieskeurig en wordt er heelwat hogere prijzen gegeven voor «verse» vis, dan voor «slappe». De tongen ondergingen heel lichte schommelingen. Zo kregen de twee grootste soorten van 76 à 84 F, de 3e 94 à 102 F. De 4e 103 à 106 F, de 5e 92 à 106 F en de kleine van 82 à 84 F. (Er moet zeker rekening gehouden worden met het verschil in kwa liteit; deze van de West, Kust en andere plaatsen, wijl het aantal zeedagen ook van belang is). Platvis kreeg gemiddeld 800 F de ben voor de drielingen. Een partij gulden van eerste kwaliteit kreeg van 1300 à 1000 F de koop. Roggen: moers 1200 F. Wijting: grote 640 à 680 F, kleine 400 F. Zeehonden 550 F. Een partij zandhaai en enkele bennen platvis moesten opgevangen worden.

WOENSDAG 24 JUNI 1970			
N.419	57.370	N.762	42.528
N.738	49.840	N.800	206.596
N.209	36.190	N.765	60.040
N.470	66.072	N.763	31.650
N.722	23.726	N.737	40.670
N.700	12.670	N.498	4.540

Ruim 3.000 kg tongen met 400 bentjes andere vis. Er was heel wat variatie op de markt. De markt bleef stevig over gans de lijn, uitgenomen voor de kleine wijting, welke daalde van 400 tot 180 F de ben. De tongen van de West kregen 80 en 90 F voor de twee grootste soorten, de 3e 100 F, de 4e 110, de 5e 108 en 95 F voor de kleine. Kanaaltongen kregen 4 à 10 F de kg minder. Rode soldaten 1100 F de grote, kleine 900 F. Roggen 1200 F voor de moers. Platvis 700 F, drielingen van 750 tot 900 F. Zeehonden 550 tot 600 F. Weinig kabeljauw en gullen op de markt, welke per koop 900 à 1100 F kregen. Er was veel belangstelling over gans de verkoop!

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 26 JUNI NOORD

Z.543 met 180 kab.-gul, 70 totten, 70 platvis.

MAANDAG 29 JUNI IJSLAND

Z.418 met 1100 bennen t.t.z. 680 kab.-gul, 350 kools, 50 bomen, 10 gutvis en 10 schelvis-totten.

KANAAL

O.239, O.195, O.198, O.268, Z.509.

NOORD

O.243, Z.543, O.120, O.141, O.237, O.369, O.329, O.279, O.275, O.181, O.123, O.303.

WEST

O.69, N.736, N.765, O.192, O.537.

DINSDAG 30 JUNI IJSLAND

O.317 met 600 bennen.

NOORD

N.709, O.285, O.114, O.307, O.329.

WEST

O.148, N.723, O.142, N.762.

WOENSDAG 1 JULI NOORDZEE

O.334 (vermoedelijk)

WEST

O.214, O.267, O.156.

NOREN VRAGEN E. E. G.

De regeringsswisseling in Engeland heeft het eventueel toetreden van dat land tot de Europese Economische Gemeenschap weer onderwerp van velerlei discussies gemaakt, ook in visserijkringen. Engeland heeft een sterke vissersvloot, er komt dus een zware partner bij.

Het gaat overigens niet alleen om Engeland. Er zijn nog drie andere landen die ook lid van de EEG willen worden, namelijk Noorwegen, Ierland en Denemarken. Genoemde vier aspirant-leden halen per jaar 5,4 miljoen ton vis uit de zee en dat is 3,2 miljoen ton meer dan de vijf EEG-landen die zich bezig houden met zeevisserij.

Men name Noorwegen - dat meer vis vangt dan alle Euromark-landen tezamen - maakt zich ongerust over de „haast” die men plotseling maakt met het opstellen van bindende bepalingen ten aanzien van een gemeenschappelijke visserij-politiek; dit zou nog voor de toetreding van nieuwe leden moeten gebeuren. Zo zouden maatregelen voor prijsstabilisatie nog dit jaar van kracht moeten worden.

De Noren voorzien dat zo iets zeer nadelige gevolgen voor hun visserij kan hebben. Daarom heeft de Noorse regering zich tot de EEG-kommissie gericht en verzocht geen visserij-politiek uit te stippelen zonder daarin Noorwegen te kennen.

Immers, wanneer - zo redeneert de regering van Noorwegen - er vier nieuwe leden bij komen, dan zou het gehele visserijprobleem binnen de EEG geheel anders moeten aangepakt worden. De plannen voor de EEG-visserij-politiek moeten dan worden gebaseerd op ander cijfermateriaal, er zullen zich vele andere problemen presenteren.

Wellicht wordt vismeel een van die nieuwe problemen binnen de EEG.

Noorwegen en Denemarken (en ook IJsland) verwerken een groot deel van hun visvangst tot vismeel.

Tot dusver hebben de visserij-naties van de EEG zich niet toegelegd op visserij ten behoeve van de vismeelindustrie. In Italië, Frankrijk en België is de vismeel-productie nooit van enige betekenis geweest en in Nederland is zij - na de brand in IJmuiden, enige jaren geleden, waarbij De Toekomst in de as werd gelegd - praktisch geheel verdwenen. Duitsland verplaatste zijn productie van vismeel bijna geheel van de

wal naar de vissersvloot: vangsten diepvriesfabriekstrawlers verwerken nu zelf de afvallen aan boord tot vismeel.

Noorwegen, Denemarken en IJsland zijn voor hun grondstof ten behoeve van de vismeelproductie voor een groot deel afhankelijk van door hun vloeten gevangen en aangevoerde haring. In feite verdween enorme hoeveelheden jonge haring, onder de maat, in de molens en dit heeft er - zoals men in deze krant heeft kunnen lezen - belangrijk toe bijgedragen dat in het algemeen de haring-vangsten van de Europese landen al een reeks van jaren steeds slechter zijn geworden.

Het is bekend, dat de vismeel-industrie in Europa (en Amerika) te kampen heeft met gebrek aan grondstoffen.

Ook in de eerste helft van dit jaar waren de vangsten niet om naar huis te schrijven. Bovendien interesseren zich ook buiten de vismeelindustrie diverse bedrijven voor vis die niet geschikt is voor menselijke consumptie en visafval, zoals de fabrikanten van honde- en kattevoer, nerts- en eendekwekerijen. Die producenten willen er ook meer geld voor geven.

Peru staat nog steeds als 's werelds grootste vismeelproducent aan de top. Maar die staat en blijft buiten de EEG.

De nieuwe leden van de Europese Economische Gemeenschap, voor zover die een belangrijke vismeelindustrie hebben, zullen ongetwijfeld verlangen dat rekening wordt gehouden met hun belangen in deze.

SPONSDIEREN EN « GREE-GREE » VISVANGST

Het vissen naar sponsdieren, dat in principe aan de meer stoumoedigen blijft voorbehouden, wordt in Griekenland, langs de Zuidkust van Kreta of tussen de eilanden van de Archipel van de Dodekanesos uitgeoefend. Het volstaat het op een akkoordje te gooien met de plaatselijke vissers die niet nalaten vreemde toeristen in te schepen.

Maar, tijdens de lange zomermaanden in de Egeïsche Zee, kunnen de bezoekers desgewenst vissen naar «gree-gree». Het is enig. Het is uitermate schilderachtig. Dit soort visvangst gebeurt aan boord van ranke schepen die met een

carbirlamp zijn uitgerust, waarvan de stralen die over de zee scheren, duizenden vissen aantrekken. Een ander toegelaten tijdverdrijf is de zeekeeftenvangst, die eveneens gebeurt met een lamp, dit met behulp van een mand die als valstrik dienst doet. En tenslotte geven de amateurvissers zich iedere nacht gedurende uren, onder de met sterren overdekte hemel van de Egeïsche Zee, over aan de jacht op inkvis, die gebeurt met behulp van een lamp en een drietand.

En waar ook, nergens wordt er ooit een of ander vergunning vereist!

ONVOORZICHTIGE ZEILERS GERED SCHERP TOEZICHT VEREIST!

Zondagnamiddag 21 juni jl. omstreeks 14.30 uur werd de Griekse supertanker «Messiniaki Tolmi» (54.863 gross-ton) door de haven-sleepboten de haven van Zeebrugge binnengebracht. In de Pas van het Zand bemerkte men plots een yacht dat midden in het vaarwater van de tanker lag, blijkbaar drijvend en mogelijk voor anker. Onmiddellijk werden de nodige voorzorgsmaatregelen getroffen, wat niet zo gemakkelijk is bij het binnenslepen van zo'n mastadont. Daar het yacht de binnenvarende tanker zo dicht genaderd was, sprongen twee mannen over boord. De tanker gooidde reddingsgordels over boord terwijl ook de sleepboten op hun beurt lijfgordels over boord gooiden. De drenkelingen konden ten slotte aan boord genomen worden van de sleepboot «Rolf Gerling» onder bevel van kapitein Jan Houtekamer. Nadien kwam men tot de vaststelling dat er nog een vrouw en twee mannen aan boord van het yacht waren. De Zeebrugse loodsboot heeft de twee drenkelingen van de sleepboot overgenomen.

Dat het allemaal uiteindelijk nog goed afgelopen is, dat is één zaak.

Doch met aandrang moet wel nogmaals gewezen worden op het blijkbaar onverantwoord zeilen in de vaargeulen bij het manoeuvreren van grote zeeschepen, die niet zo maar in een handomdraai hun koers kunnen wijzigen. Want op dergelijke ogenblikken tonen de havenseinen voldoende de scheepsbewegingen aan. Het is trouwens niet de eerste keer dat een supertanker dergelijke moeilijkheden ondervindt. We herinneren ons nog het feit toen de tanker «A.P. Möller» zich binnen de havenmuur bevond en een yacht tussen schip en sleepboot door wilde varen. We kunnen ons slechts indenken welke gevolgen er zouden zijn moest een supertanker of een ander schip daardoor uit koers geraken en stranden of tegen een kaai aanlopen.

Veeleer dan zulks te overwegen is het meer dan dringend nodig dat de havenautoriteiten en het loodswezen te Zeebrugge hetzij strenge verordeningen uitschrijven of herinneren aan de algemene reglementen voor de veiligheid op zee. Een kortade tussenkomst dringt zich beslist op!

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	22-6-1970	22-6-1970	23-6-1970	23-6-1970	24-6-1970	24-6-1970	22-6-1970	24-6-1970
Tong groot (1 à 2 st/kg)	81.—92.40	78.—87.—	72.20-92.—	.....	81.40-94.—	82.—96.—	76.—86.—	80.—90.—
bloks (3 st/kg)	98.—106.4	94.—98.—	99.40-101.6	.....	105.8-106	100.0-108.0	94.—102.0	100.0—
fruits (4 st/kg)	103.6-111.0	100.0-109.0	108.0-112.0	.....	105.8-111.0	108.0-116.0	103.0-106.0	95.—110.0
schone kleine (5 st/kg)	101.6-104.0	102.0-105.0	105.0-107.0	.....	100.0-105.4	109.0-114.0	92.—106.0	108.0—
kleine (6 st/kg)	88.20-103.0	100.0-104.0	83.40-86.40	.....	82.—85.60	100.0-103.0	82.—106.0	108.0—
slips (alleen zeebr.)	.....	92.—94.—	.....	.....	.....	95.—98.—	.....	.....
Tarbot groot (1-2-3)	80.—92.—	80.—88.—	85.—87.40	.....	72.—85.—	74.—80.—	90.—	90.—
middel (1-2-3)	65.—70.—	75.—64.—	71.—	.....	70.—75.—	65.—70.—	75.—	75.—
klein (1-2-3)	.....	30.—65.—	.....	.....	.....	38.—64.—	70.—	70.—
Griet groot (1-2-3)	.....	46.—49.—	.....	.....	.....	40.—50.—	55.—	55.—
middel (1-2-3)	.....	30.—40.—	.....	.....	.....	35.—39.—	.....	.....
klein (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol (plad.) (1-2-3)	10.—13.—	7.—10.—	10.—11.20	.....	9.—12.—	8.—11.—	7.—10.—	7.—14.—
Gr. iek (1-2-3)	11.—12.—	7.—9.—	10.—11.20	.....	8.—11.60	7.—10.—	6.—17.—	16.—18.—
kl. iek (middenplad.) (1)	12.—	7.—10.—	10.40-11.60	.....	9.—12.40	7.—15.—	3.—14.—	8.—20.—
Iek 3de sl. (deelvis) (1-2)	9.40-11.40	5.—7.—	6.—11.40	.....	9.60-12.—	6.—8.—	.....	.....
platjes (meyers) (1-2)	4.—	3.—4.—	3.40-5.—	.....	5.—13.—	3.—6.—	.....	.....
Schelvis groot (1-2)	.....	.....	17.—	.....	.....	.....	.....	.....
middel (1)	.....	.....	13.—	.....	15.—	.....	.....	.....
klein (1-2)	4.—9.20	.....	4.40-9.40	.....	4.40-6.—	.....	.....	.....
Heek groot (1)	40.50-41.—	.....	44.—48.—	.....	.....	.....	.....	.....
Middel (1)	24.—36.—	.....	25.—33.—	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1)	13.80-24.—	.....	11.80-23.80	.....	.....	.....	.....	.....
lom	.....	.....	11.—	.....	.....	.....	.....	.....
leng	9.—24.—	.....	4.80-25.60	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	24.20-29.40	.....	11.—30.40	.....	14.—26.60	.....	.....	.....
Keilrog (1-2-3)	.....	20.—22.—	.....	.....	24.—35.—	.....	.....	.....
Rog (2-3)	.....	16.—17.—	.....	.....	.....	25.—28.—	24.—	24.—
Tilten (2-3)	.....	13.—17.—	.....	.....	.....	21.—24.—	20.—	22.—
Scherpstaart (2-3)	.....	12.—13.—	.....	.....	.....	20.—23.—	20.—	20.—
Halve mans (2-3)	.....	11.—12.—	.....	.....	.....	17.—19.—	.....	.....
Teelt (2)	.....	6.—8.—	.....	.....	.....	16.—18.—	.....	.....
Katrog (2)	11.—18.—	16.—18.—	10.—17.—	.....	.....	12.—13.—	14.—	18.—
Kabeljauw (1-2-3)	5.40-13.60	14.—15.—	8.80-13.80	.....	13.60-21.40	21.—24.—	27.—	25.—
Gul groot (1-2-3)	.....	12.—14.—	.....	.....	6.20-18.—	18.—20.—	.....	.....
gul (middel)	.....	8.—11.—	.....	.....	.....	12.—17.—	.....	.....
gul (klein)	46.—60.—	.....	37.60-60.—	.....	.....	9.—12.—	.....	.....
Hozemondhamme (1)	7.—15.—	7.—14.—	3.60-12.80	.....	63.—	.....	13.—	10.—
Wijting groot (1-2-3)	.....	4.—8.—	.....	.....	3.60-12.—	8.—12.—	8.—	7.—4.—
klein (1-2-3)	3.—6.80	4.—6.—	4.80-8.40	.....	.....	6.—8.—	4.—12.—	4.—12.—
Schar (1-2-3)	8.20-29.80	.....	9.20-27.20	.....	8.—20.—	4.—6.—	.....	.....
Steenschol (1-2)	19.40-21.—	14.—15.—	17.60-23.60	.....	12.—24.—	.....	10.—	12.—
Zeehaai (1-3)	9.20—	.....	8.20-10.—	.....	9.60-23.40	16.—18.—	.....	.....
Hondshaai (1)	.....	.....	.....	.....	11.40-13.40	.....	.....	.....
Doornhaai (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman (1-2-3)	.....	.....	8.—10.—	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel (1)	.....	.....	.....	.....	11.—12.60	.....	.....	.....
Horsmakreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft (1)	.....	.....	.....	.....	37.—52.—	.....	.....	.....
Schaat (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	7.40—	.....	5.60—	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (1-2)	9.—15.—	.....	28.—	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong (1)	.....	18.—23.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	12.—25.—	.....	.....
Volle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringhaai (1)	2.40—	.....	3.—	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (1)	.....	.....	.....	.....	3.—	.....	.....	.....
Heilbot (1)	.....	.....	13.40—	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1-2)	.....	.....	.....	.....	5.20—	.....	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf (1)	10.—16.—	.....	13.—	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	47.—53.—	.....	44.—	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	42.—50.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (2)	.....	10.—12.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond (2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	13.—14.—	10.—12.—	10.—12.—
Bot (3)	5.—7.—	12.—18.—	5.—	.....	.....	.....	.....	.....
R. Poon Roob (1-2-3)	.....	4.—7.—	6.—	.....	.....	12.—20.—	.....	.....
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	6.10-18.40	14.—25.—	7.60-21.40	.....	.....	8.—10.—	.....	.....
Rode knorhaan (1-2)	.....	5.—	.....	.....	6.60-20.—	.....	.....	4.—
posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Langoustine (midden)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Langoustine (klein)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

— IJMUIDEN

In IJmuiden werden donderdag 18 juni de volgende besommingen, in guldens, gemaakt: KW: 74 11.200, 85 4.400; VL: 90 1.050, 142 3.200; GO: 22 8.200, 16 3.000, HD: 7 3.100; OD: 1 4.700, 4 5.100; TX: 34 9.400, 51 4.800; UK: 18 1.800, 73 10.000, 76 9.000, 148 7.000, 233 6.000; IJM: 44 10.300.

Vrijdagmorgen 19 juni werden in IJmuiden door 46 vaartuigen aangevoerd: 3370 kisten en 1745 kleine kisten vis, 27.000 kilogram tong en 800 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren: 100 kisten en 420 kleine kisten schelvis, 50 kisten en 260 kleine kisten wijting, 350 kisten en 110 kleine kisten gul en kabeljauw, 225 kleine kisten haring, 110 kisten en 680 kleine kisten makreel, 2050 kisten en 20 kleine kisten schol, 210 kisten en 30 kleine kisten varia.

Prijzen, per kilogram, in guldens: tarbot 5.60-5.20, grote tong 5.80-5.63, grootmiddel tong 6.04-5.69, kleinniddel tong 6.65-6.28, tong I 7.21-6.61, tong II 7.13-6.64.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 148-132.

Per tien stuks: grote kabeljauw 102-94, middel kabeljauw 78-64.

Per 50 kilogram: schelvis I 52, schelvis II 46-20, kabeljauw III 75-64, kabeljauw III 54-38, grote schol 38-27, schol I 45-32, schol II 40-25, schol III 23-15, schar 17-8, gestripte wijting 45-20, dichte wijting 17, haring 60-40, makreel 54-18, tarbot 186-90, griet 82-70, koolvis I 52-44.

Maandagmorgen 22 juni werden in IJmuiden door 45 vaartuigen aangevoerd: 6090 kisten en 1850 kleine kisten vis, 20.000 kilogram tong en 1830 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren: 690 kisten en 250 kleine kisten schelvis, 440 kisten en 850 kleine kisten wijting, 760 kisten gul en kabeljauw, 85 kisten en 3 kleine kisten haring, 370 kisten en 587 kleine kisten makreel, 2880 kisten schol, 45 kisten tarbot, 420 kisten en 160 kleine kisten varia.

Prijzen, per kilogram, in guldens: tarbot 5.50-5.20, grote tong 6.13-5.83, grootmiddel tong 6.13-5.91, kleinniddel tong 7.05-6.88, tong I 7.40-7.07, tong II 7.52-6.86, zalm 9-5.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 164-152.

Per tien stuks: grote kabeljauw 100-92, middel kabeljauw 72-64.

Per stuk: kreeft 18.

Per 50 kilogram: grootmiddel schelvis 70-58, kleinniddel schelvis 45-43, schelvis I 38-32, schelvis II 34-20, kabeljauw I 58-54, kabeljauw II 56-50, kabeljauw III 37-20, grote schol 32-58, schol I 37-28, schol II 32-25, schol III 25-17, schar 18-8, poon 9-6, gestripte wijting 28-20, haring 47-26, makreel 40-11.50, tarbot 202-140, griet 120-100, krab 10.

Dinsdagmorgen 23 juni werden

MAATREGELLEN VOOR DE SANERING VAN DE GARNAALVLOOT EN VERBETERING VAN DE GARNAALVISSERIJ IN NEDERLAND

1. SLOOPPREMIE

In «Visserij», het voorlichtingsblad voor de Nederlandse visserij, lezen we dat de premie voor het slopen van kleine garnaalvaartuig-

—Maatregelen voor de sanering van de garnaalvloot en verbetering van de garnaalvisserij in Nederland jes ten bedragen van 10.000 gulden of circa 140.000 fr. werd toegekend.

Een richtlijn temeer voor onze regering.

2. BIJDRAGE IN KOSTEN VAN GARNALEN-SPOEL-SORTEER- MACHINE

Aan de garnaalvissers die zich een garnalen-spoel-sorteermachine aanschaffen, wordt een rechtstreekse tussenkomst in de kosten daarvan toegekend, ten belope van 3.000 gulden (ca 42.000 Belgische frank). Verder is voor de verbetering van een garnalensorteermachine een bijdrage voorzien van 30 % in de werkelijke gemaakte kosten.

in IJmuiden door acht vaartuigen aangevoerd: 440 kisten en 300 kleine kisten vis en 2000 kilogram tong. Bij de aanvoer waren: 5 kisten schelvis, 20 kleine kisten schelvis, 70 kisten wijting, 70 kisten gul en kabeljauw, 70 kisten en 280 kleine kisten makreel, 185 kisten schol en 20 kisten varia.

Prijzen, per kilogram, in guldens: tarbot 6-5,30, grote tong 6,26-6,04, grootmiddel tong 7,77-7,01, tong I 8,18-7,04, tong II 7,77-6,96.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 172.

Per 50 kilogram: schelvis I 65, schelvis II 58-50, kabeljauw I 70-62, kabeljauw II 64-58, kabeljauw III 50-38, grote schol 55-42, schol I 55-42, schol II 44-37, schol III 30-25, schar 21-8, gestripte wijting 26-24, makreel 40-18, tarbot 142-100.

De aanvoer in Scheveningen bestond maandagmorgen 22 juni uit: 350 kisten en 100 kleine kisten schelvis, 70 kisten en 100 kleine kisten wijting, 200 kisten gul en kabeljauw, 85 kleine kisten haring, 45 kleine kisten makreel, 150 kisten schol, 50 kisten varia, 100 stijve kabeljauwen en 4000 kilogram tong.

— Urk

Maandag werden in Urk door 37 vaartuigen aangevoerd (in kilogrammen) en geveeld (in guldens): 49.426 tong, 5,90-7,58; 8424 tarbot, 1,97-5,58; 824griet, 1,10-1,97; 80.000 schol, 0,30-0,63; 6000 kabeljauw, 0,72-1,04; 3000 wijting, 0,60-0,89; 750 schar, 1,16-0,32; 700 poon, 0,70-1,00.

3. BIJDRAGE KWALITEITSVERBETERING GARNAAL

Steeds in het raam van de maatregelen ter verbetering van de garnaalvisserij wordt tenslotte ook aan de aanvoerder een bijdrage verleend indien de tussen 20 april en 31 december 1970, rechtstreeks vanuit zee in Nederlandse havens aangevoerde garnalen aan bepaalde eisen van hoedanigheid en verzorging voldoen.

Bedoelde premies zijn de volgende:

a) indien de garnalen zijn aangevoerd met een vaartuig voorzien van een spoel-sorteermachine: 0,40 fl per kg (5,60 fr. per kg).

b) indien de garnalen zijn aangevoerd met een vaartuig voorzien van een schutzeef: 0,20 fr. per kg (2,80 fr. per kg).

EN WAT DOET MEN VOOR DE BELGISCHE VISSERIJ?

Wij moeten hier andermaal de bedenking maken dat de Nederlandse overheid heel wat meer bekommerd is om haar nationale visserij, dan in België het geval is. Bovengenoemde structuurmaatregelen slaan nog maar slechts op een gedeelte van de vloot, namelijk de garnaalvisserij. Het is voldoende bekend dat tal van andere structurele maatregelen ook voor de andere categorieën van de Nederlandse visserijvloot worden genomen.

Het bemanningsprobleem werd aldaar voor een goed gedeelte ondervangen door het slopen van de oude drijnetloggers, waardoor de van deze vaartuigen vrijgekomen bemanning ter beschikking kwam te staan van de andere vaartuigen.

Zoals bekend heeft de Rederscentrale ook een aantal structuurmaatregelen voorgesteld. In ons land wordt immers helemaal niet aan structuurbeleid gedaan.

De voorgestelde maatregelen droegen de volledige goedkeuring weg van de nationale werkgroep. Desondanks lijkt alles zoals gewoonlijk, terug op de lange baan te worden geschoven.

Het voorstel tot oprichting van een Fonds voor Scheepsjongens is

nu bijna twee jaar «onderweg».

Het gaat over een meer-uitgave vanwege de overheid voor deze vorm van voortzetting van schooling, van een goede 2 miljoen fr. De Provincie verschuift zich achter het Ministerie van Landbouw en het Ministerie van Landbouw heeft administratieve moeilijkheden...

De slooppremie zonder verplichting tot nieuwbouw gaat ook zijn administratieve «lange» weg. Ook hier moet iedereen zijn zegen gefafeten, hebben natuurlijk het ven en zij die van het bedrijf niets meest te zeggen.

Ten langen leste heeft, zoals reeds medegedeeld, volksvertegenwoordiger Dries Claeys een wetsvoorstel meergelegd om te bekomen dat voor een bepaalde tijd, een slooppremie zonder verplichting tot nieuwbouw zou worden ingevoerd, zoals voorgesteld door de Rederscentrale.

Van het voorstel van de nationale werkgroep om een rechtstreekse tussenkomst in de kosten voor moderniseringswerken aan boord van vissersvaartuigen te bekomen, wordt ook niets meer gehoord. Thans wordt er ook een overheidssteun verleend, maar deze bestaat in een tussenkomst in de rentelast en daarvoor is het belachelijke bedrag van 10.000 frank voorzien...

De Rederscentrale blijft evenwel aandringen. Ook deze aanleggenheid werd reeds maanden geleden besproken.

Onze hoop is echter gelegen in het gezegde dat de administratieve molen zeer langzaam... maar zeker werkt!

Eénieder wenst zijn zeg te hebben en er moet vooral worden op gelet, dat er toch maar niet teveel aan onze visserij wordt gegeven...

De begroting van Landbouw voorziet hoop en al 2.490.000 frank.

Dit stemt ten zeerste tot madenken wanneer men weet dat de inkomsten van de staat aan taksen alleen reeds, meer dan 350 miljoen frank belopen!

A.W.

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

HAND IN HAND

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

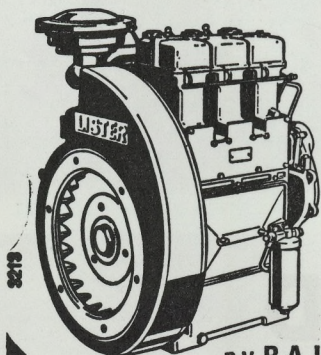
- ENIG VERTEGENWOORDIGER AAN
DE OOSTKUST VAN DE
**APELDOORNSE
NETTENFABRIEKEN
VON ZEPPELIN**

- POLYETHYLEEN
- NYLON
- GULLENKORREN

(6681V)

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

REDERS LEEST UW VAKBLAD

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