

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUNKERKE



37e JAAR — NR. 10 — VRIJDAG 12 MAART 1971 — VERSCHIJNT WEKELIJKS — PRIJS: 20 FR.

VISSERIJ
HET
BLAD

**CASINO
KURSAAL
OOSTENDE**

**NIGHT-CLUB
„LA CHAMPAGNE”
„OSTEND
FRIDAY CLUB”**
Ontspanningsavonden in
RELAX-PAK
gewijd aan
**VRIJDAG 12 MAART :
SPECIALITEITEN VAN
CHIMAY - 115 fr.**
**VRIJDAG 19 MAART :
ANTWERPSE
SPECIALITEITEN - 125 fr.**
**ONBEPERKTE DEELNEMING
AAN HET BUFFET !!!**
Met
**Merino Costa
y su Orquesta**
Plano :
Franz André

**ZATERDAG 13 MAART
van 22 uur af
ZONDAG 14 MAART,
the-dansant
van 16 tot 20 uur :**
**MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA**
Plano :
Franz André
Als attractie :
**GUY
DESCHAITRES**
baratineur

**AUDITORIUM
VRIJDAG 12 MAART
te 20.30 uur
„N.T.G.”
stelt voor :**
**„DAT VERHAAL
VAN JOU”**
van John Hopkins.
Regie : Marcel De Stoop.
Met
**JEF DEMEDTS -
CHRIS BONI -
HERMAN BRUGGEN**
en
DANIEL DE COCK
Plaatsen :
85 - 74 en 64 fr.
Jeugd - studenten
en miliciens :
53 - 42 en 32 fr.
Plaatsbespreking :
Casino-Kursaal,
alle dagen van 10 tot 13 uur
en van 16 tot 19 uur.

Voor alle inlichtingen :
Tel. (059) 751.11
(8648W—7439N—6916V)

HAND IN HAND

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

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

- POLYETHYLEEN
- NYLON
- GULLENKORREN

(6681V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDIE
— Tel. 767.07 —

— 0 —

**HET KOUDSTE
HET BEST BEWERKBAAR**

(A0808)

**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

**BENT U
DRANKZUCHTIG ?**

**WILT U TERUG
GELUKKIG WORDEN
EN GEZOND ?**

Voor alle inlichtingen A.A.
Wende men zich tot Wapenplein 15
Oostende.

Strikte geheimhouding verzekerd.

KNOKKE :
Postbus 10 of Vincentl. 10 ;
BLANKENBERGE :
Postbus 1, Uitkerke ;
VEURNE : Postbus 11 ;
ZEEBRUGGE : Postbus 2.

★ **ANTWERPEN** Over te laten ex-
ceptioneel winstgevende zaak in Vis.
Markten en weinig groothandel,
groot eigendom met magazijnen
inbegrepen. Netto winst per jaar
2 miljoen fr. Ideaal als familie-
bedrijf. Prijs eigendom, zaak en
materiaal 5 miljoen. Inl.

HANS de Keyserlei 31, Antwerpen
boven Godiva T. 03/32.97.14
(6910V)

★ **Te koop :** Interessante visserij-
boeken - Katalogus gratis toege-
stuurd op aanvraag Adres bureel
blad onder nr. 8651W—6917V.

**TE KOOP :
Stalen
visserskotter ARM 14**

Lang 18 m. - breed 4,80 m. -
diep 2,05 m.
Bouwjaar 1959
Motor Deutz 150 pk.
J. SIERVELD
Mansveldstraat 24, Arnemuiden
Tel. 01182.448

(6918V)

+++++

PUBLICITEIT

**IN
HET**

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

+++++

DE SUBSIDIES AAN KOOLMIJNEN EN VISSERIJ

Het lijkt wellicht eigenaardig in een vakblad voor de visserij aandacht te wijden aan de subsidies welke ten voordele van de steenkoolmijnen worden gegeven.

In verband met het visserijbeleid, met toelagen en subsidies en met sociale politiek en dergelijke meer, gebeurt het weleens meer, dat men soms ten rechte, soms ten onrechte, verwijst naar datgene wat in de steenkoolmijnen gebeurt, al is het maar bij wijze van voorbeeld.

Wij konden dan ook niet aan de verleiding weerstaan de bedragen te publiceren welke de Belgische regering vorig jaar heeft besteed voor steunmaatregelen ten behoeve van kolenmijnen.

Als we dit dan vergelijken met datgene wat voor de zeevisserij wordt gedaan, die ons inziens toch nog wel een betere toekomst is weggelegd, dan de kolenmijnen, dan is alle verdere commentaar overbodig.

Einde december vorig jaar heeft de Europese commissie inderdaad de Belgische regering gemachtigd voor 1970 zo maar even drie miljard 620 miljoen frank te besteden aan steunmaatregelen ten voordele van onze kolenmijnen.

Van dit bedrag is 170 miljoen frank bestemd voor de financiering van nieuwe investeringen in ondernemingen waarvoor geen sluiting werd overwogen.

Een bedrag van 40 miljoen B. fr. dient om de kolenmijnen Espérance-Bonne Fortune en Tatienc-Beaujonc in staat te stellen het hoofd te bieden aan de extra-lasten in verband met voorzieningen voor het afpompen van binnendringend water afkomstig uit een gesloten mijn te Montegnée. Voor het overige vormden de saneringsvereisten van de sector aanleiding tot de toekenning van een bedrag van B. fr. drie miljard 410 miljoen, waarvan twee miljard 985 miljoen 400 duizend fr. voor de gezamenlijke gesubsidieerde mijnen (dekking van exploitatieverliezen), 280 miljoen B. fr. ter dekking van de betaling van de gratificatie van einde 1969 en 144.600.000 B. fr. ter gedeeltelijke dekking van de afschrijvingen van bepaalde bedrijven.

Deze machtiging van de Gemeenschap is vrij laat in het jaar afgekomen als gevolg van het feit, dat sommige regeringen zich niet hadden gehouden aan de gestelde termijnen voor de kennisgeving van hun maatregelen in de kolensektor.

De Commissie konstateert dat de steunmaatregelen van de Belgische regering de goede werking van de Gemeenschappelijke Markt niet in gevaar kunnen brengen en dat zij zijn ingegeven door de moeilijke situa-

tie van een sektor waarvan de inkomsten nauwelijks 60 % dekken van de volgens de regels van een goed beheer bepaalde produktiekosten. Tot daar de uitgaven voor onze kolenmijnen in 1970.

EN DE VISSERIJ ?

Wij geloven niet dat het moeilijk is om vast te stellen dat een structuurbeleid van eerste noodwendigheid is — we spreken nog niet van steun — voor een sektor als de zeevisserij waar ook de inkomsten een onvoldoende percentage dekken van de volgens de regels van een goed beheer bepaalde produktiekosten.

Zoals bekend heeft de Rederscentrale onlangs in de commissie visserijbeleid, waarin de hoogste ambtenaren zetelen, een nieuw verzoek tot structuurbeleid gericht veeleer dan rechtstreeks financiële hulp te vragen. Het antwoord was toen, dat er een witboek over de zeevisserij zou worden gemaakt, waarin de situatie van ons bedrijf zou worden geschetst en waarin een prognose dient te worden gemaakt aan de hand van de welke de nodige maatregelen zouden worden afgeleid.

Te dien einde heeft de beperkte werkgroep een vragenlijst opgesteld. Voor wat de aanvoersektor betreft, wordt in de schoot van de Rederscentrale een beperkte werkgroep opgericht, die inmiddels de betreffende vragenlijst heeft beantwoord. Hetzelfde zal worden gedaan voor de distributiesektor en de verwerkende nijverheid, hetgeen dan gezamenlijk in de commissie zal worden behandeld.

Hopen we dat deze inspanningen niet nutteloos zullen zijn en dat er ook geen verder tijd meer verloren gaat opdat zo spoedig mogelijk tot een actief structuurbeleid kan worden overgegaan.

In het raam van de nieuwe wet op de economische expansie moeten er tenslotte voldoende mogelijkheden zijn om ook voor de zeevisserij iets te verwezenlijken, zelfs met een fractie van de enorme bedragen die worden besteed ten voordele van de steenkoolmijnen die uitsterven en van andere sektoren alsmede van individuele bedrijven waarvan een groot gedeelte, ondanks de extra-steun, toch in falen worden verklaard. Vorig jaar werd aldus 744 miljoen frank toegekend aan verlieslijdende bedrijven waarvan er inmiddels reeds failliet zijn gegaan !

Hopen we dat toch eindelijk ook eens iets voor een actief zeevisserijbeleid wordt gedaan.

A.W.

DE AFSLUITING VAN DE OOSTERSCHELDE Ook Belgische kustvisserij in het gedrang ?

Zoals bekend, bestaat het voornemen van het Nederlands Ministerie van Verkeer en Waterstaat om, in het raam van het zogenoemde Deltaplan, de Oosterschelde af te sluiten.

Als streefjaar wordt 1975 vooropgesteld.

Reeds eerder hebben wij het omtrent deze aangelegenheid gehad en wezen wij op de sterke reactie die tegen de voorgenomen afsluiting is ontstaan in de Nederlandse visserijkringen.

Men is er aldaar inderdaad van overtuigd, dat de schade voor de visserij en de oester- en mosselkultuur niet te onderschatten is.

Men heeft weliswaar gepoogd in een economische studie deze kosten te ramen, maar hoe groot de schade voor genoemde kulturen en voor de visserij wel zal zijn, valt voorlopig nog niet te becijferen.

Terwijl de strijd tussen de voorstanders — groep die in steeds sneller mate toeneemt — van het openhouden van de Oosterschelde, en diegenen die deze zeearm willen afsluiten, gaan de oester- en mosselkulturen en de visserij intussen toch maar gewoon door, evenzeer als de bouw van werkkellanden voor het aanleggen van de dam.

Mocht het overheidsplan evenwel ten uitvoer worden gebracht, waardoor de Oosterschelde van de Noordzee zal worden afgescheiden, dan zullen

er tegen 1980 aldaar geen oester- en mosselkulturen meer bestaan. Noch tans zijn deze moeilijk uit het beeld van de Oosterschelde weg te denken. Anderzijds wordt ook de visserij op de Oosterschelde bedreigd, terwijl onze noorderburen ervan overtuigd zijn, dat de afdamming van de zee-gaten het verdwijnen zal veroorzaken van de zogenoemde kinderkamers, paalgebieden en/of woonplaatsen voor bepaalde vissoorten waarvoor deze zee-gaten steeds gediend hebben.

VISSERIJ NIET ALLEEN VAN DOORSLAGGEVENDE

BETEKENIS

Het deltaplan is ontstaan uit veiligheidsoverwegingen en streeft er naar de bevolking in de aangrenzende gebieden te beschermen tegen het overstromingsgevaar.

Na de stormramp van 1953, die ook bij ons haar sporen heeft nagelaten, werd door het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat een

(VERVOLG BLZ. 2)

(VERVOLG VAN BLZ. 1)

zogenoemd deltaplan opgesteld op grond waarvan in 1955 de deltawet werd uitgevaardigd. Besloten werd de zeegaten tussen de Nieuwe Waterweg en de Westerschelde af te dammen en de dijken langs de vaarwegen naar Rotterdam en Antwerpen te verhogen.

Tegen afsluiting van bepaalde gebieden zoals bv. het Haringvliet en het Brouwershavensegat werden geen bezwaren gemaakt.

Tegen de afsluiting van de Oosterschelde daarentegen groeit de aktie steeds meer aan, precies omdat belangen voor de schaal- en scheldedierenkultuur in de visserij aldaar in het gedrang komen.

Deze aktie wordt ook op een steeds breder wordende basis gevoerd en beperkt zich thans niet meer tot de visserijkringen uit Zeeland.

Er werd zelfs een anti-sluiting "voor open Oosterschelde" in omloop gebracht met de tekst: "de Oosterschelde zilt; geen miljard verspild".

Men is namelijk van oordeel dat een afsluiting van de Oosterschelde mogelijks de meest radikale maatregel is om de verlangde veiligheid te bereiken, maar ook de meest eenvoudige, en daarom niet de beste.

Het verwijt die de bevoegde overheid wordt gemaakt, is het feit dat geen rekening wordt gehouden met de ontwikkelingen die de afgelopen decennia op economisch en technologisch gebied hebben plaatsgehad en deze welke in dit opzicht nog kunnen worden verwacht.

Evenmin wordt rekening gehouden met de bestaande economische belangen.

Bij alles wat zich rond het Oosterschelde-vraagstuk afspeelt, is de visserij van groot belang doch niet van doorslaggevende betekenis. Er is inderdaad, zoals reeds gezegd, de oester- en mosselproductie welke niet uit het beeld van de Oosterschelde weg te denken is, maar de Oosterschelde heeft ook een groot indirekt nut.

Zij is immers een belangrijke tussenschakel in de groei van een deel van de visstand in de Noordzee waarover wij het hieronder hebben.

Tenslotte is er de sportvisserij op platvis die op het huidig ogenblik een enorme bloei kent en waarvan de waarde moeilijk te schatten valt. Verder is er ook de watersport op de Oosterschelde en andere vormen van rekreatiemogelijkheden die ten gevolge van de afsluiting zouden verdwijnen of bemoelijk worden.

IS EEN EVEN GOEDE, MAAR GOEDKOPER

OPLOSSING MOGELIJK ?

Het deltaplan is blijkbaar in hoofdzaak ingegeven om veiligheidsredenen: de bevolking te beveiligen tegen een overstromingsramp zoals men in 1953 heeft gekend.

In dit verband wijst men er dan op, dat de Westerschelde en nog andere gebieden veilig worden gemaakt zonder afsluiting, namelijk door het verhogen van de dijken.

Uit deze vaststelling wordt dan besloten dat dit ook moet mogelijk zijn voor de Oosterschelde.

Een dergelijke oplossing zou bovendien ook wel goedkoper uitvallen. Zo worden de kosten van een afsluiting op 2,4 miljard (ca 30 miljard B. fr.) geschat. Het verzwaren en verhogen van de betreffende dijken zou "slechts" ca 600 miljoen gulden kosten (ca 8,7 miljard B. fr.).

BELANG VAN DE ZEEUWSE EN ZUID-HOLLANDSE

STROMEN VOOR DE ZEEVISSERIJ EN VOOR DE

MOSSSEL- EN OESTERTEELT

Twee van de voornaamste argumenten tegen de afsluiting van de Oosterschelde hebben betrekking op de zeevisserij, alsmede op de mossel- en oesterkulturen die met teloorgang worden bedreigd indien het voornoemde plan ten uitvoer wordt gebracht.

Dit is in ieder geval de overtuiging van de Nederlandse biologen wier gedachtengang als volgt kan worden samengevat.

"De Nederlandse zuidelijke estuariën vormen in oppervlak slechts 1 % van het Noordzeegebied, door onze vissers bevestigd. De vangst uit de zuid is ongeveer 20 % in gewicht van de totale Nederlandse zeevisvangst, in waarde ongeveer 8 %. Vergeleken met de totale vangst (alle landen) in de Noordzee is de Waddenzeevangst slechts 3 % in hoeveelheid, in waarde minder dan 1 %. Vangst zuid bestaat (in waarde) voor 1/4 uit garnalen, voor 1/4 uit mosselen en 1/4 oesters (1965-1966).

De betekenis van de zuid is echter niet af te meten aan relatief oppervlak en aan vangst lokale visserij. De zuid is een onderdeel van het continentale kustwater, dat een speciale functie vervult. De betekenis van dit kustwater moet gezocht worden in het karakter van kinderkamer voor een aantal, speciaal voor de Nederlandse visserij belangrijke vissoorten. Bovendien aan haar rijkdom aan voedingszouten en daarmee samenhangend aan de hoge produktie aan voedsel voor jonge vis.

De rijkdom aan voedingszouten en de hoge produktie zijn voor een belangrijk deel te danken aan de grote rivieren van ons kontinent (Rijn, Maas, Schelde, Wezer, Elbe) waarvan het zeer rijke water in de kustzone uitstroomt. Het stroompatroon in de Noordzee, waarbij langs de kust een noord-oostelijke reststroom staat, houdt dit rivierwater in de kustzone. Voor onze kust is hierdoor vooral de Rijn, en zijn, in minder mate, ook de Schelde en de Maas van belang.

De estuariën zijn echter vergeleken met het normale kustwater (Hoek van Holland - Den Helder, bv.) nog eens extra rijk, doordat deze bekkens

door zowel fysieke als biologische factoren slib en organische stoffen verzamelen. Bodemfauna en plankton zijn in de estuariën zeer overvloedig vergeleken met die in de open zee en ook rijker dan in de open kustzone.

De betekenis van de zuidelijke zeegaten voor diverse economisch belangrijke "vis"-soorten in de Noordzee verschilt sterk. Dit blijkt uit onderstaand overzicht, waarin het belang van de zeegaten voor de meest belangrijke "vis"-soorten naar drie criteria wordt beoordeeld, namelijk naar

1. Geboortegrond (paaiplaats)

2. Kinderkamer

3. Woongebied volwassen vis.

Voor de GARNAAL ligt de voornaamste GEBORTEPLAATS vermoedelijk buiten de estuariën, zelfs buiten de kustzone. KINDERKAMER en het voornaamste WOONGEBIED VAN HET VOLWASSEN DIER liggen echter in de kustzone en vermoedelijk zelfs voornamelijk in de zeegaten. Een afsluiting van alle zeegaten zou welhaast zeker tot een zeer ernstige achteruitgang van de garnaal in onze kustwateren leiden.

Voor de TONG, in de laatste jaren veruit de belangrijkste vissoort voor de Nederlandse zeevisserij, is de kustzone en daarmee de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen vooral als KINDERKAMER van betekenis. Er bestaan aanwijzingen dat de zeegaten zelfs de belangrijkste kinderkamer voor deze vissoort vormen. Daarnaast spelen kustzone en zeegaten mogelijk nog een belangrijke rol als geboortegrond (paaiplaats) voor de tong.

Voor de SCHOL vervullen kustzone en zeegaten de rol van KINDERKAMER. De jonge schol verblijft tot ongeveer 2-jarige leeftijd in de kustzone, waarbij het als bij de tong mogelijk lijkt dat de zeegaten een naar verhouding grote betekenis als kinderkamer bezitten.

Voor de HARING zijn de kustzone en zeegaten eveneens van belang als KINDERKAMER. De jonge haring verblijft gedurende ongeveer een half jaar in dit gebied. Door de achteruitgang in de haringstand in de zuidelijke Noordzee heeft de Nederlandse kustzone, waaronder de zuidelijke estuariën, in recente jaren in betekenis ingeboet.

KABELJAUW, WIJTING, SCHELVIS en MAKREEL zijn in geen enkel opzicht direkt afhankelijk van het kustwater of de estuariën.

De grootste betekenis van de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen is dus functie van kinderkamer juist voor de Nederlandse belangrijke vissoorten als tong, haring, garnaal en schol, waarbij ze voor de garnaal ook nog de functie van woongebied voor het volwassen dier bezitten. De waarde van de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen komt mogelijk tot uiting in hun oppervlakte ten opzichte van het gehele kinderkamer-areal in de Noordzee (8 %). Ten opzichte van alle estuariën langs de continentale kust tussen Den Helder en Esbjerg, die vermoedelijk een hogere waarde hebben als kinderkamer dan het open kustwater, nemen de zuidelijke zeegaten ongeveer 20 % van de oppervlakte in.

Er zijn aanwijzingen dat de stand van volwassen vis in open zee voor sommige soorten (schol bv.) beperkt wordt door de ruimte in de kinderkamers. Een sluiting van de zuidelijke zeegaten zou de ruimte in de kinderkamers met 8-20 % beperken. Het lijkt voorhands mogelijk, dat percentage tevens een indruk geeft van de reductie in de stand van diersoorten, voor wie de kustzone en estuariën als kinderkamer van belang zijn (tong, schol, garnaal en haring). Tevens dient men te bedenken, dat bij een sluiting van de zuidelijke zeearmen vooral de visstand in en nabij de Zeeuwse en Belgische kust gelegen zeegebied zou worden getroffen. Dit, omdat de visstanden in de Noordzee in lokale rassen blijken te zijn opgedeeld, waarbij de visstand uit de zuidelijke Noordzee vooral de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen als kinderkamer zal gebruiken."

EEN ONDERZOEK WAARD

Uit wat voorafgaat blijkt dat bij een sluiting van de zuidelijke zeegaten een zekere verarming van de stand van tegenwoordig economisch belangrijke vissoorten in het nabij de Zeeuws-Belgische kust gelegen zeegebied, waarschijnlijk lijkt.

De vraag blijft uiteraard open of na een eventuele afsluiting van de Nederlandse zeegaten, onze kust rijker of armer aan de "getroffen" vissoorten en garnalen zal worden. Op langere termijn zal de natuur daarop een antwoord geven tenzij de biologen thans reeds kunnen voorspellen wat er van mag worden verwacht. In elk geval is het zo dat, als het vaststaat dat de zeegaten hetzij als kinderkamer, hetzij als paaigebied of als woongebied voor bepaalde vissoorten fungeren, er op korte termijn een verarming van de stand van deze vissoorten zal optreden met de gevolgen hiervan. Op welke manier de natuur daarop zal reageren blijft uiteraard een raadsel.

De vraag kan dan ook worden gesteld of de voorgenomen afsluiting geen nadelige gevolgen zal hebben voor de Belgische kustvisserij en dan meer bepaald voor deze langs de Oostkust, wier gebied ten gevolge van de afsluiting in de toekomst niet meer zou worden "bevoorrad" van jonge schol, tong of garnaal.

Vanwege Belgische zijde lijkt tot op heden dit probleem nog niet aangepakt en lijkt het er sterk op dat men er weinig aandacht aan besteedt. Gezien het mogelijke gevolg is het ons inziens toch wel wenselijk daar zo maar niet aan voorbij te gaan en zou een onderzoek niet misplaatst of nutteloos zijn.

Een paar jaar geleden nog, ter gelegenheid van een studiedag te Heist, deelde Professor Polk van de Universiteit van Brussel en gekend bioloog,

(VERVOLG BLZ. 3)

de mening van onze Nederlandse kollega-biologen en drukte hij vrees uit dat in geval van afsluiting, om voornoemde redenen, de gevolgen voor de Belgische Oostkust ook niet zouden uitblijven.

De onverschilligheid die in België wordt betoond ten aanzien van het probleem moet echter haar redenen hebben.

Ofwel zijn onze noorderburen er tot nog toe niet ingeslaagd ons te overtuigen van het gevaar, dat ook een gedeelte van onze visserij bedreigd, ofwel is onze bevoegde overheid ten aanzien van het vermeende gevaar een andere mening toegedaan.

Een andere mogelijke reden, en niemand kan het ons kwalijk nemen om dit voorop te stellen, ligt misschien in het feit dat onze noorderburen al te dikwijls op samenwerking met de Belgen beroep doen, wanneer zij er belang bij hebben, maar anderzijds ons gewoon niet kennen of zelfs miskennen wanneer alleen Belgische belangen op het spel staan. Samenwerking (?) mag toch niet uitsluitend in één richting verlopen.

Een dergelijke geestesgesteldheid is natuurlijk niet bevorderlijk, al hebben we dan nog een Benelux, hetgeen alweer al niet voldoende is om ook eens zelf niet een onderzoek aan het probleem dat ons interesseert te wijden.

Het lijkt toch maar logisch en het is zeker zinvol de aanpassing van de natuur niet af te wachten om later — wanneer het te laat kan zijn — over de gevolgen te diskuteren en te kijken wat er kan gedaan worden. Er ligt dus hier een taak voor onze overheidsdiensten die zich niet mogen beperken tot een lijdzaam toezien.

Tot slot nog een suggestie.

Teneinde een samenwerking met de Belgische vissers te verzekeren biedt de toekomstige producentenorganisatie in het raam van de gemeenschappelijke markt wellicht een oplossing voor de vissers van Zeeuws-Vlaanderen; waarom zouden zij zich bijvoorbeeld niet aansluiten met de Belgische producentenorganisatie namelijk de Rederscentrale, of in ieder geval tussen de Nederlandse en de Belgische producentenorganisaties een unie vormen waarmee ze zich meteen de samenwerking van de Belgische vissers zouden verzekeren in hun strijd tegen de afsluiting van de Oosterschelde. Het klinkt wellicht idealistisch maar een oplossing zou het in ieder geval kunnen betekenen...

A. WTTEVRONGEL.

Grootste gekombineerde tongvisserij door Nederlandse vissersvloot ingeleid

Maandagmorgen is in IJmuiden de inleiding gestart voor de grootste operatie in vlootverband in de geschiedenis van de Nederlandse zeevisserij, waaraan 44 trawlers en kotters uit de belangrijkste vissershavens gaan deelnemen. Deze vloot gaat tong vangen in de Ierse Zee. Ter verkenning van de aldaar aanwezige tong is vanmorgen het met drs. De Veen, bioloog van het Rijksinstituut voor Visserij Onderzoek naar de visgronden van Liverpool Bay uitgevaren. Op het hospitaal-kerkschip „De Hoop” in de IJmuidense vissershavens zijn eveneens vanmorgen de slotbesprekingen gevoerd voor de inzet van dit schip, dat geestelijke medische en technische bijstand zal verlenen, aan de vissende vloot, die van medio maart tot en met mei van huis zal zijn.

In de laatste week van april vorig jaar startte met rijkssteun in Liverpool Bay het zogenoemde „Kottersprojekt Ierse Zee 1970., met acht vissersvaartuigen. De totale vangst — 90 procent tong en 10 procent bijvangst — was aanleiding tot het onderwerpen van een groots opgezet plan door het bedrijfsleven en rijksoverheid voor 1971, waarbij rijksambtenaren — van het ministerie van Landbouw en Visserij — de gehele walorganisatie in Engeland, met name in Fleetwood, gaan verzorgen, zoals ook vorig jaar is geschied. De afdeling Visserij van genoemd ministerie heeft hiervoor de heren T. Kofman, J. Westerduin, J. Bakker, T. de Visser en J. van den Heuvel aangewezen. Zij zullen vanuit hun basis Fleetwood de aanvoer van de vangsten aldaar, het inladen van de tong in containers en het verdere vervoer regelen, alsmede het transport per vliegtuig van de bemanningen der vissersschepen, die bij toerbeurt een lang week-end thuis zullen kunnen doorbrengen. Door deze ambtenaren zal ook het contact met de betrokken autoriteiten in Engeland worden onderhouden. Dit kontrakt en ook de verhouding met de plaatselijke bevolking was vorig jaar uitstekend, zodat verwacht mag worden dat ook nu alles vlot zal verlopen.

TWEE GROEPEN

Van Fleetwood gaan de containers met tong over land naar Great Yarmouth, waar zij aan boord van schepen van de Norfolk Line worden genomen, die de lading naar Scheveningen brengen. Vanuit Scheveningen wordt de tong naar de diverse afslaghavens in Nederland verzonden.

De vloot vertrekt in de loop van deze maand in twee groepen vanuit de Nederlandse visserijhavens naar de visgronden. De eerste helft op maandag 15 maart, de tweede helft op maandag 22 maart.

Aan deze visserij neemt Scheveningen deel met acht eenheden. Den Helder met zeven schepen, Urk met acht, Katwijk met zestien vaartuigen, Goedereede en Wieringen (Texel) elk met twee vaartuigen en IJmuiden met een trawler.

VANGSTVERVOER

De schippers van de deelnemende vaartuigen hebben elk een instructieboek ontvangen, waarin zij allerlei nuttige gegevens aantreffen, onder meer omtrent de te volgen route op uit- en thuisreis, obstakels, stromingen en communicatie met de basis in Fleetwood, welke via de „De Hoop” en het kuststation Fleetwood zal worden geleid.

Er zal zo lang mogelijk worden gevist; een datum voor het stoppen van de visserij is niet vastgesteld, zo lang er met succes wordt gevangen en de weersomstandigheden het toelaten zal men doorgaan.

Elk schip, dat ten minste vier weken vist, krijgt een tegemoetkoming van f 6250 van het rijk.

Ten behoeve van een vlot kontainervervoer moet er uiteraard telkens voldoende aanvoer zijn. Daarom is besloten dat de aanvoer in Fleetwood telkens door vier schepen tegelijk zal plaats hebben.

Dit houdt tevens in dat in de praktijk door combinaties van vier vaartuigen wordt gevist.

Het is de bedoeling dat de Norfolkliners de containers met tong op woensdagen en zaterdag in Scheveningen afleveren.

PAASVAKANTIE

Voor het transport van de bemanningen zijn regelingen met de KLM getroffen, die telkens een chartervliegtuig zal inzetten voor dit doel, waarbij op de vastgestelde data tussen Manchester en Schiphol zal worden gevlogen.

Er wordt voor gezorgd dat donderdagavond voor Pasen alle bemanningen thuis zijn: dinsdag na Pasen vertrekken de vissers weer van Schiphol naar Manchester.

Inmiddels is, nog vóór de verkenning door de „Tridens” is begonnen, op eigen gelegenheid een kotter uit Den Helder in Liverpoolbaai op de tong gegaan, met enorm succes: in enkele trekken werd circa duizend kilogram tong uit het water gehaald.

BOOMKORVISSERIJ

De boomkorvisserij — de methode volgens welke in Liverpoolbaai wordt gevist — is niet zonder gevaren.

De rampen van de laatste jaren in deze sektor van de visserij waren er de oorzaak van dat van Scheepvaartinspectie-zijde begonnen werd met een doorlichting van de gehele vloot betreffende de stabiliteit van de schepen. Uit dit onderzoek bleek dat een groot gedeelte van de vloot niet aan de gestelde normen voldeed en vele vaartuigen verbeterd moesten worden ter verhoging van de veiligheid.

Door verbeteringen is reeds in vele gevallen de norm bereikt.

Door het veelvuldig gebruik van zogenoemde kettingmatten wordt de veiligheid van de schepen echter weer ernstig bedreigd.

De heer J. van Hage, inspecteur voor de Scheepvaart in IJmuiden heeft kortgeleden een waarschuwend woord laten horen met betrekking tot het gebruiken van kettingmatten en reparaties aan boord van beschadigde matten, waarbij zo steil mogelijk de gieken worden getopt, waardoor de stabiliteit van het schip in de meest ongunstige situatie wordt gebracht.

(Uit IJmuiden Courant)

REVOLUTIONNAIRE N.782 "NANCY", WORDT IN BEDRIJF GENOMEN

Eerste
konstruktie
van
de
firma
SCAP sv.



In het geheel van onze zeevisserij, neemt de kustvisserij een heel bijzondere plaats in.

Van nature uit een bedrijf dat doorheen de historische overgang van vader op zoon, werd de evolutie die zich in de zeevisserij voordeed eerder van op afstand gevolgd. De innovatie, en wij denken hier dan heel speciaal aan het productieapparaat zelf, was zeer miniem. Angstvallig werd vastgehouden aan de bestaande, eerder verouderde methodes. Pas sedert enkele jaren valt een zekere modernisatie waar te nemen; zo o.m. door het in bedrijf nemen van enkele volledig nieuwe scheepstypes zoals de « Emelle » en de « Benny ».

Vaartuigen die ondertussen beproefd hebben dat het eenvoudig onmogelijk is ter plaatse te blijven trappelen. Wordt dit toch gedaan, dan komt men steeds een oorlog te laat.

Nochtans kan men van onze kustvisser niet zeggen dat hij met de rug naar de zee werd geboren. Hij is immers terzelfdertijd hoofd van zijn onderneming, reder, meestal ook schipper en dient derhalve in te staan voor een zo groot mogelijke vangst. Al deze beslomeringen kunnen aan de basis liggen van het feit, dat de technische evolutie van het vissersvaartuig niet voldoende van nabij wordt gevolgd.

In die zin hebben de gebroeders Guilleman Hendrik en Freddy dan ook zonder twijfel een voorbeeld

gesteld. Zij hebben ingezien, en dit ten gepaste tijde, dat men (noodgedwongen) moet meeëvolueren, wil men het hoofd boven water houden. Het in bedrijf nemen van de revolutionaire N.782 « Nancy », is het uiteindelijk resultaat geworden. En in dit geval kan men wel zeggen, dat het resultaat bijzonder gelukt is.

Het komt er inderdaad niet op aan een zo groot mogelijk aantal nieuwe vaartuigen in de vaart te brengen; er dient in de eerste plaats gestreefd naar innovatie, m.a.w. naar het in bedrijf nemen van een volledig nieuw scheepstype, aangepast aan de vereisten van een bijzonder snel evoluerende visserij.

Op dit stuk heeft de Oostendse rederskoöperatieve SCAP andermaal een toonaangevende rol vervuld. Omvat het programma van voornoemde onderneming reeds het ganse gamma van scheepsbevoorrading aan de zeevisserij, dan bleef het bouwen van vissersvaartuigen nog op de achtergrond. Thans werd, na rijp overleg, ook besloten tot de scheepsbouw; beslissing waarvan de « Nancy » het eerste resultaat is. Meteen heeft de firma SCAP een nieuwe activiteit opgenomen in haar reeds bijzonder uitgebreid arbeidsveld. Men kan er de direktie, die in de eerste plaats het welzijn van onze visserij nastreeft, enkel om gelukwensen.

De N.782 « Nancy » is werkelijk een volledig nieuw scheepstype dat speciaal ontworpen werd om tegemoet te komen aan de zo bijzondere garnaal- en kustvisserij.

Overigens is het bekend dat deze vloot meestal bestaat uit verouderde scheepstypes; de enkele nieuwe eenheden kunnen dit karakter nog helemaal niet verdoezelen. In het geval van de « Nancy » beperken de zeereizen zich tot 24 uur, waarbij twee opvarenden betrokken zijn. Het speciale aan de « Nancy » is wel dat de konstruktie zo eenvoudig mogelijk is opgevat. Het drukken van de kostprijs ligt wel aan de basis van dit streven. Met dit doel voor ogen werd aan een ontwikkelbare romp gedokterd in combinatie met een knikspant.

HOOFDKARAKTERISTIEKEN

De voornaamste afmetingen van de « Nancy » zijn de volgende :

- Lengte : 14 m.
- Breedte : 4,50 m.
- Holte : 2,25 m.
- Brutotonnage : 25 ton.
- Bunkerkapaciteit : 3.500 liter brandstof en 900 liter water.

De voortstuwing van de « Nancy » wordt verzekerd door een dieselmotor BAUDOUIN type DK.6.M met een continu vermogen van 150 PK bij 1250 t.p.m. Deze motor drijft een gietijzeren schroef aan. Geleverd door de firma Van Vorden uit Zaltbommel. Tussen de schroefas en de keerkoppeling bevindt zich een elastische koppeling.

De indeling van de « Nancy » is als volgt :

- Onderdeks bevinden zich de drinkwatertank, het ma-

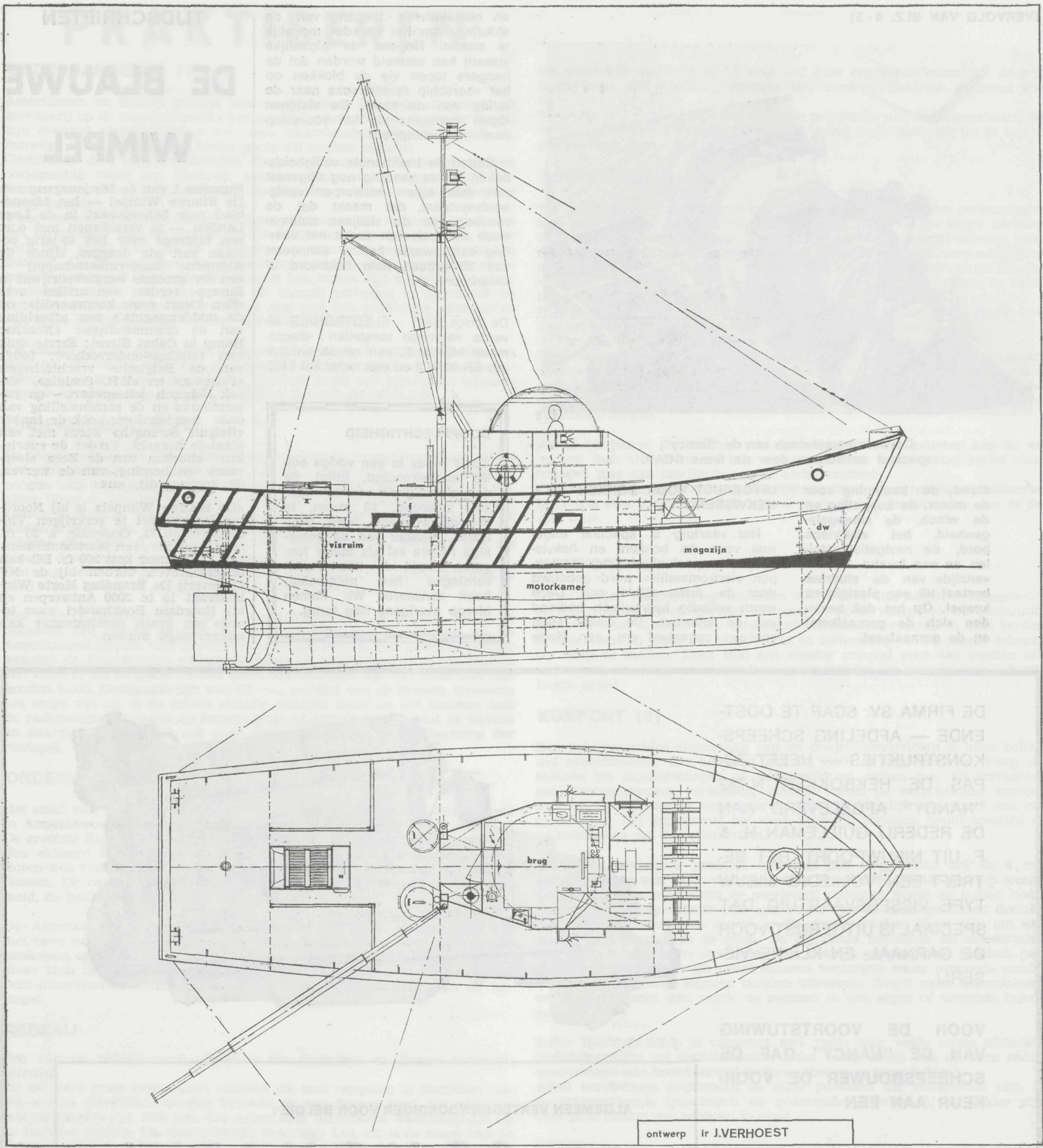
gazine, de motorkamer, het visruim en de achterpiek.

- Bovendien op de voorplecht bevindt zich de vislier, de stuurhut en het eigenlijk werkdek. In de stuurhut bevinden zich het toilet, de ingang naar de motorkamer, de stuur-

SCHITTERENDE REALISATIE VAN INGENIEUR VERHOEST

Een speciale plaats in de realisatie van de « Nancy » wordt ingenomen door burgerlijk scheepsbouwkundig ingenieur Johan Verhoest van de firma SCAP. Hij is immers de ontwerper van dit vaartuig dat alle waarborgen biedt voor een renderende exploitatie. Overigens is de heer Verhoest helemaal niet aan zijn proefstuk want reeds met de bouw van de « Emelle » en de « Benny » leverde hij bijzonder vruchtbaar werk. Ook deze beide, ondertussen zeer renderend gebleken vaartuigen, werden door hem ontworpen. Voor zijn baanbrekend werk op het stuk van de scheepskonstruktie voor de zeevisserij, en dan heel speciaal voor de kustvisserij verdient ingenieur Verhoest dan ook de bijzondere waardering van gans onze kustvisserij.

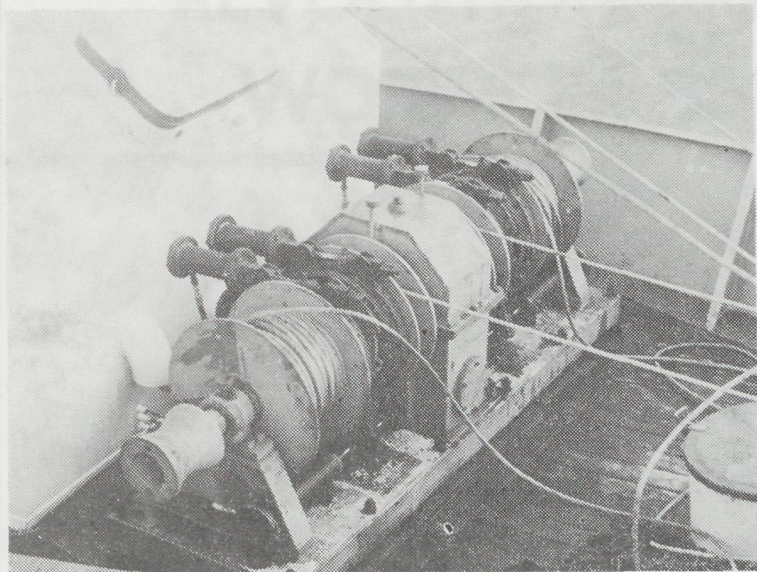
(VERVOLG BLZ. 6)



ontwerp ir J.VERHOEST

Bovenstaande beelden geven een zeer duidelijk overzicht van de indeling van de hekbokker N.782 „Nancy”, gebouwd door de rederskoöperatieve SCAP, en die zaterdag as. te 15 uur in de Nieuwpoortse vissershaven gedoopt wordt. Dit vaartuig, dat van een geheel nieuwe conceptie is en volledig werd opgevat voor de garnaal- en kleine visserij, biedt overigens verschillende nieuwig-heden. Er is in de eerste plaats de plexiglazen koepel bovenop de brug. Hierdoor krijgt de schipper langs alle zijden een uitstekende uitkijk hetgeen van enorm belang is op het stuk van de navigatie. Een tweede element dat doorslaggevend is voor de veiligheids is wel het bijkomende veiligheidssysteem aan boord.

(VERVOLG VAN BLZ. 4-5)



De viertrommelwinch van de "Nancy",
speciaal ontworpen door de firma SCAP.

stand, de bediening voor de motor, de koppeling en de winch, de slaapgelegenheid, het elektrisch bord, de navigatietoestellen en een lavabo. De bovenzijde van de stuurhut bestaat uit een plexiglasen koepel. Op het dek bevinden zich de garnaalketel en de garnaalzeef.

UITGERUST VOOR BOKKEN- EN HEKVISSERIJ

Het vaartuig is speciaal uitgerust voor de bokken- en hekvisserij. De speciaal hiervoor ontworpen viertrommellier werd gebouwd door de firma SCAP zelf. Deze wordt volledig hydraulisch bediend van de stuurhut. De vislier staat vooraan opgesteld om een vlotte

en obstakelvrije toegang van de stuurhut naar het werkdek mogelijk te maken. Nopens de eigenlijke visserij kan vermeld worden dat de hangers lopen via de blokken op het voorschip rechtstreeks naar de raling van de mast. De vislijnen lopen eveneens via het voorschip naar de giektoppen.

Buiten de traditionele veiligheids-haken is het vaartuig nog uitgerust met een eigen ontworpen veiligheidssysteem, dat maakt dat de remmen van de vislijnen automatisch uitvieren van zodra het vaartuig een dwarse helling aanneemt van 30 graden naar bakboord of stuurboord.

De firma SAIT - ELECTRONICS leverde volgende toestellen: dieptemeter MS 39 F, een zender-ontvanger ER 30 W 2 en een radar RD 1405

DOOPPLECHTIGHEID

Zoals reeds in een vorige editie aangekondigd, grijpt de doopplechtigheid van de «Nancy» zaterdag, 13 maart, te Nieuwpoort plaats. Mevr. Guilleman, moeder van de gelukkige reders zal als meter fungeren terwijl de heer Vanelverdinghe het peterschap heeft aanvaard. Wij komen hierop overigens nog terug.

TIJDSCHRIFTEN

DE BLAUWE WIMPEL

Nummer 1 van de 26e jaargang van De Blauwe Wimpel — het Maandblad voor Scheepvaart in de Lage Landen — is verschenen met o.m. een bijdrage over het 40-jarig bestaan van «de dragge», zijnde de Algemene Baggermaatschappij — een der grootste baggerbedrijven in Europa; verder een artikel over «Een kwart eeuw koopvaardij»; op de middenpagina's een afbeelding van de driemastclipper «Noach»; Ramp in Cabot Street; Eerste duik van reddings-onderzeeboot; foto's van de Belgische vrachtschepen «Pomona» en «E.R. Scaldia», alsook Belgisch scheepvaart - en havennieuws en de samenstelling van onze handelsvloot; ook de tanker «Belgulf Strength» wordt met een plaatsje bedacht. Verder de rubrieken «Boeken van de Zee», sleepvaart en berging, van de werven, de koopvaardij, enz

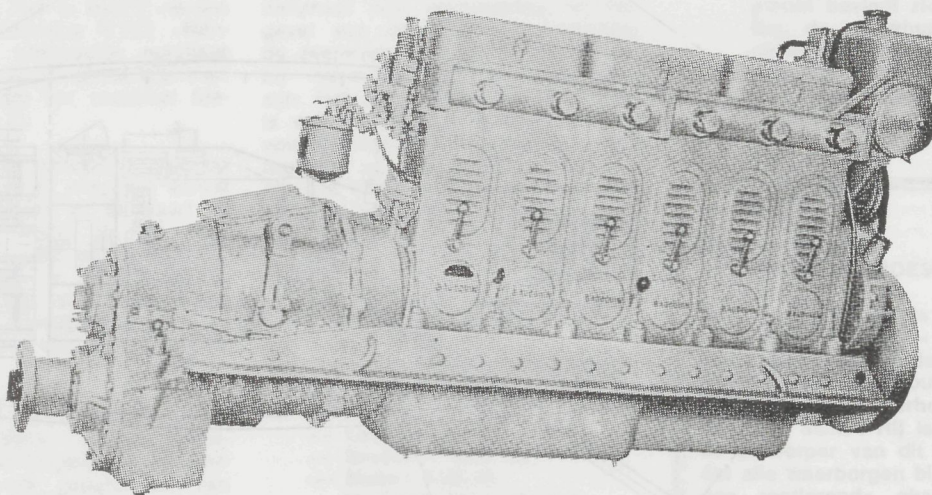
«De Blauwe Wimpel» is bij Noordzee Boekhandel te verkrijgen Vindictevelaan 22, Oostende, a 35 fr. per exemplaar; een jaarabonnement van 12 nummer kost 300 fr. Dit kan onderschreven worden bij de NV Uitgeverij De Branding Korte Winkelstraat 15 te 2000 Antwerpen en bij Noordzee Boekhandel waar tevens een gratis proefnummer kan aangevraagd worden.

DE FIRMA SV. SCAP TE OOST- ENDE — AFDELING SCHEEPS- KONSTRUKTIES — HEEFT ZOPAS DE HEKBOKKER N.782 "NANCY" AFGELEVERD AAN DE REDERIJ GUILLEMAN H. & F. UIT NIEUWPOORT. HET BETREFT EEN VOLLEDIG NIEUW TYPE VISSERSVAARTUIG DAT SPECIAAL IS UITGERUST VOOR DE GARNAAL- EN KLEINE VISSERIJ.

VOOR DE VOORTSTUWING VAN DE "NANCY" GAF DE SCHEEPSBOUWER DE VOORKEUR AAN EEN

BAUDOIN MOTOR

TYPE DKM. 6 CYL. MET EEN CONTINUVERMOGEN VAN 150 PK. BIJ 1.250 T.P.M.



ALGEMEEN VERTEGENWOORDIGER VOOR BELGIE :

n.v. SOMOMARIN

MINDERBROEDERSRUI 62, ANTWERPEN

TEL. (03)32.45.68 — (02).25.80.88

(6920V)

PRAKTISEREN

ONDERHANDELEN (1)

Amerikanen en Russen hebben een overeenkomst gesloten aangaande de zeevisserij op de respectievelijke kusten. Volksvertegenwoordigers en vissers zijn evenwel niet te spreken over deze onderhandelingen die, zeggen zij, vanwege de Amerikaan met teveel goede wil werden bedacht.

Gedurende deze onderhandelingen die plaats hadden over boord van een oorlogsschip vroeg een Russisch zeeman asiel aan de Amerikanen. De Russen kregen van de Amerikanen de toelating hun mannetje hardnekkig terug te halen.

Twee democratische senatoren hebben zich tegen dit akkoord verzet dat wel de rechten van de Russen in de Atlantische Oceaan beperkt, maar toch niet zover gaat als de Amerikaanse belangen hadden gedacht en gehoopt. De begrenzings die de Russen door het akkoord worden opgelegd, verlengen de verbodsperiodes voor het vissen van bepaalde soorten. Anderzijds wordt het gebied waar de visserij verboden is uitgebreid en verscheidene vissoorten die totnogtoe nog niet het onderwerp uitmaakten van enige reglementering worden voortaan beschermd.

De laatste 10 jaar werden veel visbevolkingen in de N. Atlantische Oceaan door het Russische optreden op gevaarlijke wijze uitgedund. Deze Sovjet-visserijvloot die op de Amerikaanse Oostkust, soms met honderden schepen tegelijk optreden, brengen ernstige schade toe aan de visstapel.

ONDERHANDELEN (2)

De Amerikaanse en Russische onderhandelaars vergaderden aan boord van een Sovjet-visserijmoederschip. De radiotelegrafist van dit vaartuig poogde toen te ontsnappen maar werd onmiddellijk aangehouden, en viel aldus terug in handen van zijn landgenoten. De officieren van de Amerikaanse kustwacht beweerden dat zij de man uitleverden omdat ze niet wilden schaden aan de onderhandelingen door hem asiel te verlenen, maar volgens de regering trappelden de besprekingen reeds geruime tijd ter plaatse door de buitengewone strengheid van de Russen.

Een waarnemer bij de besprekingen kwam er rond voor uit dat het niet zo goed vlotte en dat op sommige ogenblikken de breuk nabij was.

Het gesprek draaide ook rond de mogelijkheid voor de Russen om in de toekomst een ruimer gebruik te mogen maken van de toegang tot de Amerikaanse havens voor herstellingen en het inslaan van stores. Daarvoor wensten de Amerikaanse onderhandelaars als tegenprestatie dat de Russen een vissoort die de yankee-visser nauw aan het hart ligt wat meer met rust zouden laten. Oorspronkelijk was dit een voorstel van de Russen, trouwens het enige wat zij in de gehele situatie wensten maar na het incident met de radiotelegrafist zagen de Russen plots af van de toegang tot de havens en daarmee was er dan ook geen sprake meer van de bescherming der visstapel.

ONDERHANDELEN (3)

Het staat vast dat de Sovjets plots inzagen dat een regelmatig binnenlopen in Amerikaanse havens van hun vissersvaartuigen onvoorzichtig zou zijn. De grootste Russische fabrieksschepen hebben ongeveer 600 man aan boord. Een akkoord dat verleden jaar tussen Amerikanen en Polen werd afgesloten was voor deze eersten veel gunstiger dan de ontmoeting nu, met de Russen. De overeenkomst behelst speciaal, de bescherming van de mooie meid, de heilbot en ook de zeebaars.

De Amerikanen beschouwen het verlengen van de beschermingsperiode met twee weken als een grote overwinning. Thans zullen zij op de visgrond aankomen op een belangrijk ogenblik van de voorplantingscyclus. Maar toch is er steeds sprake in de Noord Atlantische Oceaan en op de Oost-Amerikaanse kusten van een onrustwekkende slinking van de visstapel.

REDERIJ

Een nieuwe rederij werd opgericht die Canadese en Noorse belangen verenigt.

Zij zal twee grote hektrawlers uitlaten die hun vangsten in Engeland zullen landen. De treilers werden hersteld op een Noorse werf, het gaat om fabriekschepen van 1600 ton. Zij zullen hun thuishaven waarschijnlijk op de Humber hebben. De maatschappij Seafridge Ltd, dit is de naam van de nieuwe rederij, is een bijhuis van het Kanadese Mapleship Ltd uit Toronto. Om een maximum rendement te bekomen heeft deze laatste firma nauw samengewerkt met de bekende Noorse firma Gadus a/s uit Oslo, dit voornamelijk voor wat de opvattingen en de uitbating van visserij-fabriekschepen aangaat. Mapleship is niet aan haar proefstuk in de internationale visserijwereld.

Gadus uit Oslo baat reeds sedert verleden jaar een tweede fabriekstrawler uit. «Gadus I» en «Gadus II», dit zijn de namen van de twee uitgebate vaartuigen, zijn de twee grootste vissersvaartuigen.

Een groot gedeelte van de vangst van deze schepen, meestal visrepen zal worden afgezet in Engeland om dan verder te worden uitgevoerd. De rest

zal worden verhandeld in dit land zelf daar een winkelketen die door de Gadusfirma zelf wordt uitgebouwd. Het merk zal Seafresh genoemd worden.

De beide schepen kunnen evengoed de pelagische als de bodemvisserij beoefenen. Het visdek van deze 2 treilers omvat installaties die tot 36 ton repen per dag kunnen voortbrengen.

KOMFORT (1)

We pogen een maximum aan comfort te bereiken voor onze bemanningen zegt een Sovjetverslag over haar zeevisserij. Zij brengen lange periodes door op zee ver van familie en huis. Op de meeste Russische schepen leven de mannen in hutten van twee personen en genieten 4 kosteloze maaltijden per dag. Het voedsel is lekker en voedzaam en de kok maakt altijd smakelijke maaltijden klaar voor de wacht en voor het verbruik tijdens de wacht.

Biezondere aandacht wordt verleend aan de vorming van goede koks die een opleiding krijgen in verscheidene vissershavens.

Zoals overal ter wereld moeten de Russische zeelui op zondag eveneens werken, wanneer Sovjet zeelui naar hun thuishaven terug keren hebben ze recht op 4 dagen betaald verlof per maand op zee doorgebracht. Dit bezorgt de zeeman tijd genoeg om met zijn familie door te brengen zonder financiële zorgen.

Zeelui verdienen in Rusland veel meer dan hun landgenoten aan de wal na een jaar arbeid op zee kan een zeeman een comfortabel verlof doorbrengen met zijn familie in een of ander rusthuis.

Een bepaald aantal Russische rederijen bezitten eigen hotels rusthuizen en sanatoria voor zeelui. Dit is het geval in de Zuidelijke gebieden van de Sovjet Unie.

KOMFORT (2)

In de Sovjet visserijvloot bevinden zich steeds een aantal reddingsboten en schepen die belast zijn met het toezicht op de veiligheid. De bemanningen voor deze schepen zijn uitgezocht en hebben ervaring in hun beroep. Steeds staan zij klaar bij mist, storm en ijsvorming om bedreigde schepen ter hulp te snellen. Doet zich een ernstig ongeval voor dan snellen alle vaartuigen ter hulp en menig keer reeds werden op deze manier mensenlevens gered.

KOMFORT (3)

Een karakteristieke eigenschap van de Sovjetvisserijvloot is haar kollektief arbeidsstelsel. Dit betekent dat de vloot is ingedeeld in vloot die bestaan uit moederschepen of fabriekschepen samen met vissersvaartuigen. Ononderbroken verbinding bestaat tussen de verscheidene schepen met het hoofdkwartier van de bevelhebber gewoonlijk aan boord van een groot schip. Hij organiseert het werk voor alle schepen, houdt toezicht op de toepassing van de reglementen.

Onder de bestaande praktijk ontvangt het vlaggeschip om de 4 uur een radiogram van ieder vissersvaartuig waarbij de positie gegeven wordt, de omstandigheden waarin de zeevisserij bedreven wordt en indien nodig de verlangde hulp. Steeds zijn aan boord van de moederschepen deskundigen van alle beroepen aanwezig die ononderbroken klaar zijn om aan boord van de schepen te gaan. De drijvende fabrieken en moederschepen hebben hospitalen aan boord met dokters en geschoold medisch personeel die niet alleen de zeelui kunnen verzorgen maar eveneens eender welke geneeskundige ingreep kunnen uitvoeren. Wordt meer ingewikkelde verzorging vereist dan wordt de zeeman in een eigen of vreemde haven geland.

Ieder Russisch schip is uitgerust met radio voor beide lange afstands-radiotelegrafieën en radiotelefonie. Ieder schip heeft een of twee radio-waarnemers aan boord terwijl grotere schepen er meer hebben.

Allen eerbiedigen angstvallig de stille periodes die vastgesteld zijn in de internationale bepalingen en gedurende dewelke zij op luider zijn voor SOS seinen van schepen in nood.

KEUS

Een onderwerp voor grote discussie kon „de korre” zijn. Wat moet het liefst gebruikt worden een „universele korre” of een huis van sloopnetten een voor de bodemvisserij, een voor de pelagische of een voor semi-pelagische visserij? Sommigen menen dat een kor die voor alle visserijen kan worden gebruikt belangwekkend zou zijn omdat de vis vlug van diepte kan veranderen en aldus snel zou kunnen gevolgd worden maar dat dan economisch niet verantwoord zijn. Want een groot net zou vanzelfsprekend grotere schade oplopen bij het bodemwerk. De pelagische visserij met gebruik van de netsonde wordt steeds meer aangewend. Japanse vissers zijn tevreden over dit stelsel waarbij dan nog Süberkrüb planken worden aangeslagen.

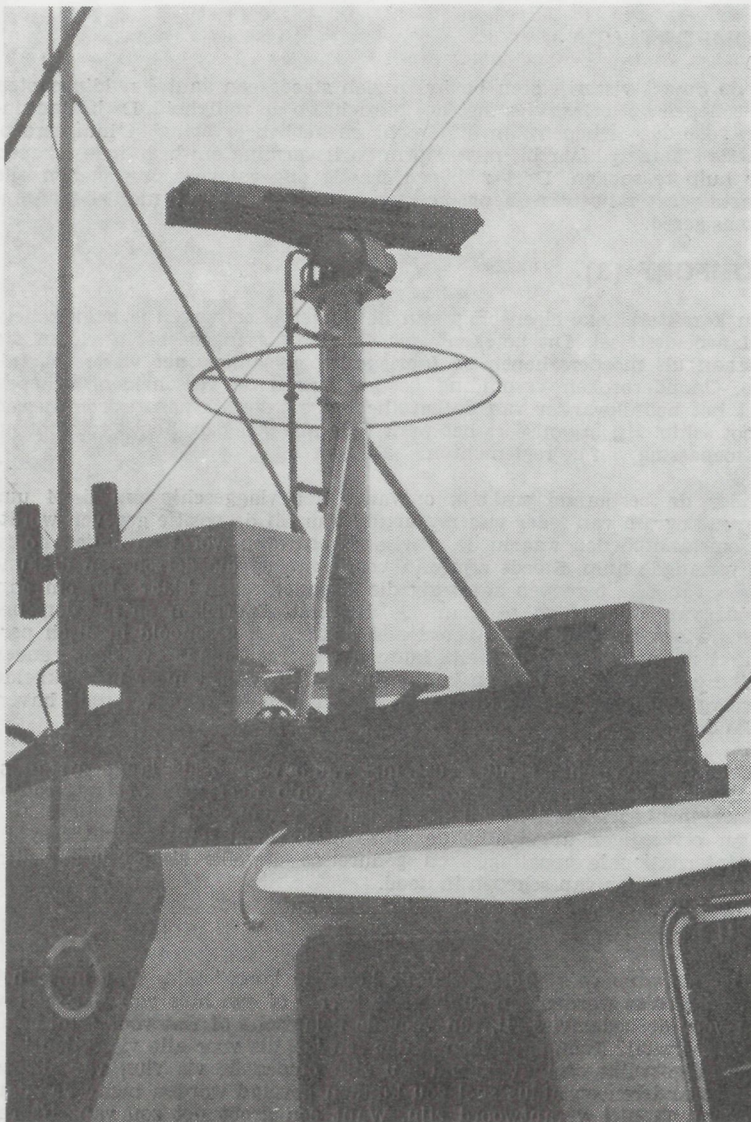
R A D A R

Naargelang hun vorm en hun bouw verstrekken de radardoelen zwakke of sterke echo's. Er kan een verschil zijn zowel in sterkte als in bereik. Sterkte en bereik zijn beide totaal verschillende factoren.

Een stompe ton geeft een sterkere echo dan een spitse boei. Grote staartboeien geven steeds een uitstekende echo.

Zeesluier heeft een grote invloed op boeien die niet voorzien zijn van een radarreflektor. Voornamelijk wanneer het schip dergelijke tonnen dicht voorbijvaart wordt dit verschijnsel waargenomen. In dit verband is het dan ook steeds nuttig even bijzonder aandacht te geven aan windrichting en kracht. Liggen in een vaarwater de boeien ver uit elkaar dan is het vanzelfsprekend onontbeerlijk steeds na te gaan welke ton voorbijgevaan werd. Op het radarscherm gelijken alle echo's op elkaar en 't is alleen maar wanneer een waarnemer steeds met hetzelfde apparaat in zijn zelfde vertrouwde voorwaters rondvaart dat hij op de duur wel zodanig vertrouwd raakt met zijn radarbeeld dat hij met een zekere graad van vertrouwen de boeien aan de hand van de echo die ze veroorzaken kan herkennen.

In ieder geval de naam van de boei verschijnt niet op het scherm! Enige ervaring laat evenwel toe bepaalde aanwijzingen uit de echosterkte te putten.



De tastantenne of scanner moet zoveel mogelijk vrij zijn van schoorsteen, luchtkokers, masten, bomen om de omgeving ongehindert te kunnen aftasten.

Het is voor de zeeman steeds hartversterkend als hij de echo van een gekende boei geruime tijd kan waarnemen zowel als hij ze nadert als nadat hij ze veilig voorbijgevaan is. Twee voornaam vereisten moet men steeds maar voor ogen houden wanneer men « op radar » vaart :

1. Het minimumbereik van het gebruikte radarapparaat. (Het Britse Ministerie van Verkeerswezen elst hiervoor 50 yards).
2. Steeds moet men de richting van de eventuele blinde sectoren kennen.

Voorbeeld: Bij decca bestaat bv. een radarapparaat waarvan de beschrijving der karakteristieken als volgt luidt. Onderscheidingsvermogen: beter dan 30 yard (t.t.z. dat ze voorwerpen als boeien bvb., die 30 yard uit elkaar liggen, geschieden zullen verschijnen als echo's op het scherm).

Minimum bereik: 30 yard of minder (veel beter dus dan 50 yard!). Men bemerkt dat de bouwers van radartoestellen nagenoeg altijd mogelijkheden verschaffen die beter zijn dan hetgeen voor de veiligheid van de scheepvaart vereist wordt door de bevoegde diensten.

LITERATUUR

« principes of radar » M.I.T. Radar School Staff Mc Graw Hill New York
« radar system engineering » L.N. Ridehour (deel 1)
« radar aids to navigation » J.S. Hall (deel 2)
« radar bacons » A. Roberts (deel 3)

« contributions to navigation » American Institute of Navigation
« ocean electronic navigation aids » Treasury Dept. Washington Coast Guard 157-1. U.S.

(vervolgt)

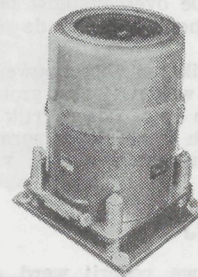
 **SPERRY**
MARINE SYSTEMS

SR 120

GYROKOMPAS

VANAF

135.000 B Fr.



DOELTREFFENDE BESTURING
OOK VOOR
HET KLEINSTE VAARTUIG

SPERRY MARINE SYSTEMS DIVISION SPERRY RAND
BRACKNELL, BERKS, ENGLAND, TEL BRACKNELL 3222

Vertegenwoordiging in België :

SAIT-ELECTRONICS

Ruisbroekse Steenweg 66, Brussel

BIJ DE
REDERSVERZEKERING

„HULP IN NOOD”

30 % RISTOURNE

De beheerraad van deze bloeien-
de rederskoöperatieve voor vissers-
vaartuigen kwam vrijdag jl. bijeen
onder voorzitterschap van de heer
Victor Vlietinck.

Nadat besloten werd een schrij-
ven te richten namens de beheer-
raad aan hun fiskale raadgever,
de heer Sylvain Morbee, voor een
spoedig herstel, bracht de heer
Vandenberghé verslag uit omtrent
de werking van de maatschappij in
1970, waaruit blijkt dat meer dan
650 miljoen frank kapitaal verze-
kerd werd voor vissersvaartuigen
en het resultaat van het verlopen
jaar als schitterend mag beschouwd

Aangezien de buitengewone reser-
ves niet minder dan 25 miljoen fr.
bedragen en het voorbehoudings-
fonds der leden meer dan 7 mil-
joen frank, zodat de waarborg te-
gen zware rampen en het feit dat
men herverzekerd is voor totaal
verlies, voldoende blijken, werd be-
sloten het overschot van 1970 op
de spaarboek van elk lid te plaat-
sen. Uit dien hoofde werd beslist
voor elk vaartuig welke in 1970 ver-
zekerd was, dertig ten honderd van
de premie op het voorbehoudings-
fonds aan elk lid uit te keren en
daarenboven tijdens de algemene
vergadering welke eind april zal
gehouden worden, de voorbehou-
dingsfondsen van elk lid voor de
jaren 1963 en 1964, ten belope van
ongeveer één miljoen frank uit te
betalen en aan de leden welke het
bedrijf stil legden, hun spaarboek
tot het einde volledig uit te keren.

Ook zal het voorbehoudingsfonds
van de jaren 1966 tot en met 70,
ten belope van tien ten honderd
der premies van elk dezer jaren
op de spaarboek van elk lid ge-
plaatst worden, de reserves een
bedrag bereikt hebbend, welke dit
gemakkelijk toelaat en zonder de
meerwaarden van grond te reke-
nen er een speciale reserve voor
zware rampen van 18 miljoen frank
overblijft.

Naar we ook vernamen, worden
er op het huidig ogenblik van Hol-
landse zijde voetstappen aange-
wend om voor Hollandse vissers-
vaartuigen tot een samenwerking
inzake verzekering over te gaan.

Wanneer dit een werkelijkheid
wordt, dan zal de koöperatieve ver-
zekering voor Vissersvaartuigen
«Hulp in Nood» de Benelux ge-
dachte voor onderlinge verzekering
van vissersvaartuigen voor het eerst
in de praktijk omzetten.

Het is onze lezers bekend dat
Hulp in Nood, zowel in Frankrijk,
Engeland als in Holland en Noord
Afrika als de meest toonaangeven-
de verzekering voor vissersvaartui-
gen in coöperatieve vorm wordt
aanzien.

Onverantwoorde navigatie van Belgische schippers ter zeevisserij

In onze uitgave van 22 januari jl.
hebben we een mededeling gepubli-
ceerd, uitgaande van het Hoofdwa-
terschoutambt te Oostende. Hier-
in werden de schippers ter Zeevis-
serij gewezen op de gevaarlijke ge-
bieden in het Nauw van Kaes, meer-
bepaald ingevolge het zinken in de-
ze zones van drie grote zeeschepen
nl. de «Texaco Carebean» de «Bran-
denburg» en de «Niky». Met het oog
op het voorkomen van ongevallen
werd in dit verband een waarschu-
wing uitgeschreven waarvan wij vol-
ledigheidshalve nogmaals de tekst
publiceren :

1ste Mededeling : W.Z. 021 — Dover

Strait (Nauw van Kales)

Een wrak aanduidend vaartuig dat
drie groene lichten loodrecht onder
elkaar vertonend ligt gemeerd *
1 ½ mijl West van de Midden Var-
ne boei - stop. De schepen moeten
op minstens 1 mijl van dit vaar-
tuig voorbijvaren en niet tussen
dit vaartuig en de Varne ondiepte

2de Mededeling : W.Z. 022 — Dover
Strait

Een gevaarlijk wrak ligt ongeveer
234° - 4'4 mijl van het «Varne»
lichtschip - stop Het gevaar zal ver-
moedelijk geruime tijd blijven be-

staan - stop.

Vaartuigen worden nog steeds ge-
signaleerd die gevaarlijk dicht langs
beide wrakken voorbij varen, blijk-
baar niet bewust van hun aanwezig-
heid niettegenstaande voortdurende
radio waarschuwingen.

Oostende 19 jan 71
De hoofdwaterschout
S. Huys

Niettegenstaande dit werd deze week
medegedeeld door de Britse autori-
teiten dat een Belgisch vissersvaar-
tuig dwars doorheen deze zeer ge-
vaarlijke zone koers zette, ondanks
de vele radiowaarschuwingen. Der-
gelijke navigatie is zeer onverant-
woord en onder geen enkel voor-
wendsel goed te keuren. Wij stellen
ons inderdaad de vraag wie hier
de verantwoordelijkheid zal opne-
men mocht zich in deze zone een
ongeval voordoen.

Overigens konden wij vernemen dat
de schipper van het betrokken vaar-
tuig ter verantwoording zal geroe-
pen worden op het waterschout-
ambt. Wij menen dat in dergelijke
gevallen een sanktie zeer gewenst
is, al ware het maar om een voor-
beeld te stellen.

VERANDERINGEN IN DE BELGISCHE VISSERSVLOOT MAAND JANUARI 1971

NIEUW VAARTUIG :

Z.483 "CAROLINA" — O.P.T.E. — 53,14 — 143,25 — 1971 — 14 — S —
A.B.C. — 600 — 010835 — 1970 — R. VHF. DN. RF. OP. US. DNP.
Eigenaar : Rederij HERTSENS P.V.B.A., Zeedijk 304, Heist-aan-Zee.
Zeebrief : 3.2.1971.

VERANDERINGEN VAN EIGENAAR :

O.253 "ADRIENNE" — eigendom : mevr. VERCRUYSSSE Augusta, wed.
VERBIEST Henri, Ed. Cavellstraat 38, Oostende.
Zeebrief : 9.2.1971.

O.18 "DIANE-MAUREEN" — eigendom : mevr. VANNECKE Maria, wed
SMISAERT Alfred, Cirkelstraat 17, Oostende.
Zeebrief : 3-2-1971.

ERRATA :

Z.24 "GENADE" — eigendom COGGE Henri, Hendrik Consciencestraat 63
i.p.v. 62, HEIST.

ADRESVERANDERINGEN :

Z.500 "DE HOOP" — eigenaar : VLIETINCK François, Jos. Nellenslaan 8
Heist-Duinbergen.

Z.34 "JACQUELINE" — Z.499 "COUDEKERCKE" — eigendom : Rederij
Coudekercke P.V.B.A., Bayauxlaan 8 B, Knokke.

INBOUW NIEUWE MOTOR EN VERHOGEN P.K. :

Z.430 "ST.DONAAS" — eigenaar : DE PAEPE Albert en echtg. SLAB-
BINCK M., Westkapellestraat 56, Heist.
Motor M.A.N. — nr. 305991, bouwjaar 1970 — 250 PK i.p.v. 150 PK.
Zeebrief : 17.2.1971.

GESCHRAPT UIT DE VLOOT :

N.209 "CHRISTINE" — eigendom : Freddy PROVOOST-VAN HASSEL.
Geschrapt : 10.2.1971.

N.534 "EMILIENNE" — eigendom : GUILLEMAN Hendrik en GUILLEMAN
Freddy.
Geschrapt : 31.1.1971.

N.744 "HOOP OP TOEKOMST" — eigendom : DESAEVER Henri en Mar-
cel.
Geschrapt : 10.2.1971.

OPDRIJVEN VAN P.K. :

Z.541 "CORINA" — eigendom : CORNILLE Jerome, Visserstraat 24, Zee-
brugge.
Motor : 150 P.K. i.p.v. 125 P.K.
Zeebrief : 1-2-1971.

VERANDERING NAVIGATIE-INSTRUMENTEN :

Z.589 "ESPERANZA"

Z.541 "CORINA"

Z.573 "LA PALOMA"

Z.580 "POSEIDON"

Z.553 "NOORDSTER"

Bijvoegen	schrappen
RF — VHF	—
OP	DF
OP	DF
—	DF
R — OP	DN

OOK IN FEBRUARI VEEL MINDER GARNAAL DAN VERLEDEN JAAR

Niettegenstaande een nogal gevoe-
lige stijging van het aantal vang-
sten kregen we in februari 1971 nog-
al wat garnaal minder op de markt
dan verleden jaar. De aanvoer ver-
minderde inderdaad van 9452 kg
naar 6168 kgr. Toch werd een nog
hogere opbrengst bereikt dan ver-
leden jaar vermits nu 585.765 fr.
werd geboekt tegen 439.857 fr. in
1970. De prijs is geweldig gestegen
en dit wegens de schaarste die over-
al heerst aan garnaal. In plaats
van 46,50 fr. werd nu 94,90 fr. ge-
middeld per kgr. betaald. Hierdoor
daalde de opbrengst per schip
slechts van 4729 fr. naar 4154 fr.
De vangst per schip was veel klei-
ner en verminderde van 101 naar
44 kgr. Voor de kustvisserij is de
maand februari alleszins weinig
winstgevend geweest. Na de teleur-
stellende maand januari kan men
hier zeker niet spreken van een
briljante jaarinzet. De garnaalaan-
voer is dan ook reeds teruggelopen
van 26.777 kg tot 9471 kg, zodat we
voor het eerst sedert verschillende
jaren geen 10.000 kg. bereikten na
twee maanden. De opbrengst bleef
na die twee maanden in 1971 te-
vens onder het miljoen (873.557)
waar na twee maanden in 1970
reeds een bedrag van 1.121.848 fr.
was bereikt. Gelukkig heeft de hoge
prijs nog iets kunnen redden anders
ware het helemaal een dieptepunt
geworden. Nu steeg de prijs van
41,89 naar 92,25 fr. zodat de op-
brengst slechts terugliep van 5030
naar 4324, dit niettegenstaande een
vangstvermindering van 120 naar
46 kgr.

De consumptie van garnaal in Japan

Het zal wel eens interessant te weten zijn hoe het staat met de garnaalkonsumptie in andere landen.

Ze vernemen wij dat in de komende tien jaar een stijging van het garnaalverbruik in Japan met meer dan 90 % zal toenemen.

In 1969 bedroeg de totale garnaalkonsumptie 4.665.000 kg. Men voorziet dat in 1980 het verbruik zal zijn toegenomen tot 155.610.000 kg.

Om aan deze stijgende vraag te voldoen zou de invoer van diepgevroren garnaal eveneens moeten toenemen en wel van 48.386 ton (cijfer voor 1969) tot 120.810 ton in 1980.

Deze voorzieningen zijn gebaseerd op de veronderstelling dat het garnaalverbruik per hoofd overeenkomstig de huidige tendenzen zal toenemen, terwijl de nationale produktie en de export van garnaal zich op het aktueel niveau zullen handhaven.

Het Japans Instituut voor Demografisch Onderzoek, voorziet nu een belangrijke stijging van de bevolking enerzijds en een verhoging van het inkomen per inwoner anderzijds. Dit verhoogde inkomen zou volgens dezelfde verwachtingen, een vertraging brengen in de verhoging van het verbruik van goedkope vis,

maar een sterkere verhoging in het verbruik van duurder vissoorten.

Volgens de statistieken sedert 1967, schat men dat de verhoging van het inkomen per hoofd met 1% een vermeerdering met 1,4% te weeg brengt van de konsumptie van garnaal.

Aldus lijkt de voorspelling dat de garnaalkonsumptie in 1980 met 90% zal toenemen, niet onredelijk.

In de Verenigde Staten bijvoorbeeld neemt de konsumptie van garnaal nog in een groter mate toe; zo stelt men namelijk vast, dat een stijging van het inkomen per hoofd met 1% een verhoging van het garnaalverbruik met zich mede brengt van 1,77 %.

Het verbruik per hoofd in Japan bedroeg in 1969, 0,825 kg, per hoofd. Er waren toen 102.569.000 inwoners. Voor 1980 voorziet men een bevolking van 115.972.000 inwoners met een garnaalverbruik van 1,346 kg per hoofd.

De Nationale produktie situeert zich rond 38.000 en men verwacht daarin weinig schommelingen.

De invoer van garnaal in Japan zal derhalve zoals boven aangehaald, gevoelig moet toenemen om aan de verwachtingen in dit stijgend verbruik te kunnen beantwoorden.

WAAROM NOG BENNEN AFZONDERLIJK VERKOPEN ?

Onder de rubriek «In de Oostendse vismijn» lezen we in het Visserijblad dat de afzonderlijke verkoop van bennen vis die buiten de tien bennen of een veelvoud van tien bennen vallen, een verlies medebrengt voor de reder. Het zouden de leurders en de kleinhandelaars zijn die voor deze vorm van verkoop interesse hadden omdat zij slechts een beperkte afzet hebben. Diegene die dit artikel geschreven heeft wordt duidelijk geleid door het feit dat een dergelijke verkoop wat meer tijd en inspanning vergt van de afslagers. Trouwens aan het eind van dit artikel komt dit duidelijk naar voor. Ziedaar waar het schoentje zit. Wij zelf kunnen zeer gemakkelijk de bewering tegenspreken als zouden de afzonderlijke paar bennen aan mindere prijs verkocht worden. Het tegendeel is waar. Ondergetekende zelf heeft dit reeds meermalen ervaren. Indien de rubriekverzorger van de «In de Oostendse vismijn» het wenst, kunnen we hem daar enkele tekenende voorbeelden van geven. Als 'n kleine koper, onmiddellijk een paar honderd frank de ben meer moet geven aan de grossist, waarom zou hij dan niet geneigd zijn honderd frank de ben meer te geven bij zelfaankoop? In ieder geval zou het uitschakelen van de afzonderlijke verkoop van de overblijvende bennen heel wat misnoegen maken en die misnoegen zouden niet aarzelen om lucht aan hun misnoegdheid te geven. Ook het onderbrengen onder één enkele koop van verscheidenheid

van vis, is zeer nadelig voor de reder. Het zijn er slechts weinigen die deze verscheidenheid kunnen verzetten en die profiteren daar natuurlijk van. Meermalen heb ik reeds gehoord onder de kleine kopers: «Ik zou wel die platvis kunnen gebruiken, maar die wijting en die kleine gullen zijn me te veel!» enz... Maar ja, het is duidelijk dat bij de verkoop, en bij sommige verantwoordelijken voor de verkoop vooral het «rap-rap» het leidend motief is. Dit is trouwens de enige reden waarom de verzorger van de rubriek «In de Oostendse vismijn» het artikel «Waarom nog bennen afzonderlijk verkopen» ten gehore brengt.

Schrijver van onderhavig artikel was enkele weken terug nog getuige van een verkoop van vier bennen kleine schullen en platvis van een hollander. Ze werden door «Jean» aangekocht voor 290 F de ben. Voordien en naderhand gingen één enkele ben en een klein van 42 kg, respectievelijk voor 420 en 390 fr. van de hand. Maar ja, iedereen kon geen vier bennen gebruiken. Alle kleine kopers gaan wel akkoord dat men de vis niet kan verkopen per ben maar de kleine tegemoetkoming van de oneven bennen kan er toch waarschijnlijk wel van af, nietwaar? Het is trouwens ook niet iedere week en zeker nog minder iedere dag van de week dat er twee mijnen vis te verkopen vallen.

«Sprokkel»

LOUIS DECRETON OVERLEDEN



Zondag jl. is op 63-jarige leeftijd Louis Decreton schielijk overleden. Een overlijden dat zeer verrassend insloeg in de Oostendse visserijmiddens, waar «Louis van Pedro», zoals hij doorgaans genoemd werd, een goede bekendheid verwierf. Hij was o.m. gewezen lesgever in de visserijschool «Paster Pype», was bestuurslid van het Verbond der Middenslagvisserij en gedurende verscheidene jaren beheerraadslid van de verzekeringsmaatschappij «Hulp in Nood». Hij stond vooral bekend als een man die geen blad voor de mond nam maar rechtuit voor zijn mening uitkwam.

Hij werd geboren op 7 april 1908 te Adinkerke uit een ras-echte vissersfamilie. Zijn vader voer reeds van kindsbeen ter visserij; het was dan ook traditueel dat ook zoon Louis zijn brood in de visserij zou verdienen. In 1921, op amper 13-jarige leeftijd begon Louis Decreton te varen en dit tot in 1928 waarop hij het soldatenplunje aantrok.

In 1929 behaalde hij het diploma van schipper en voerde tot in 1937 verscheidene vaartuigen. In laatstvernoemd jaar besloot hij dan een eigen vaartuig te bouwen. Het werd de

O.348 «J. Van Maerlant» die later de O.109 «J. Van Maerlant» zou worden. Einde 1938 kon het vaartuig de maidentrip aanvagen en werd het, tot het uitbreken van de jongste wereldoorlog, een renderende eksplootatie.

Op 12 mei 1940 werd de «J. Van Maerlant» door de Marine opgeëist voor een bijzondere opdracht. Aldus kwam het vaartuig in Spanje terecht. Aan boord bevond zich o.m. de h. Vanvaerenbergh, huidig directeur van de pakketboten Oostende-Dover. Voor deze laatste had Louis Decreton een grote waardering wegens bewezen diensien. Het was pas in 1945, en na lang aandringen dat Louis Decreton toelating kreeg zijn vaartuig opnieuw naar Oostende over te brengen. Na enkele reizen kon hij op eigen kosten de «J. Van Maerlant» herstellen. Het kwam zelfs tot een geding tussen Louis Decreton en de Belgische Staat. Deze laatste waren echter van oordeel dat het vaartuig was opgeëist buiten hun wil om en weigerden derhalve een vergoeding.

In Spanje kende Louis Decreton een bijzonder harde tijd. Aldaar werd hij immers, samen met zijn varensgezellen, gevangen gehouden.

In november 1945 liep de «J. Van Maerlant» opnieuw te Oostende binnen. Het volgend jaar kreeg het nr. 109 toegewezen. Sedertdien voer het schip regelmatig ter visserij uit tot het in 1965 verkocht werd wegens de bouw van een nieuwe reiler, nl. de O.309 «J. Van Maerlant», welke van toen tot nu steeds uitstekend verzorgde vangsten aanvoerde. De reder was er steeds mee bshept en alhoewel hij zelf moest braaf houden, leefde slechts voor zijn schip. Hij heeft er niet veel de vruchten van mogen plukken, want een hartkris haalde hem zondag naer.

Ons blad biedt aan zijn familie de oprechte blijken van rouw aan.

DE VISSERIJBELANGEN EN DE STAD

Bij het stadsbestuur werd door de Rederscentrale aangedrongen op de modernisering van de Hendrik Baelskaai, waar bij de minste regen of sneeuw gans de kaai onder water of ijs staat. Op deze kaai is het verkeer ellendig. Er zijn geen voetpaden, geen rijwielpaden noch riolen. Dit is reeds 30 jaar zo en niemand bekommert er zich om. Alle klachten zijn uit de boze en hebben alleen beloften als antwoord. De vuilnishopen stapelen er zich op en we hebben al verscheidene malen in ons blad aangetoond hoeveel ratten de bewoners er te verdelen hebben omdat de vuilnisdienst hoogstens eens in de week ruimt. Voor het moderniseren van die baan komt dit jaar voor de twintigste maal niets in huis en is het bedrag ervoor uitgestoken, opgeslorpt door de sluisdeuren en werd de zaak verschoven naar ... 1972.

Aan de sluisen van de Vissershaven is het ook een vuilnisbelt van jewelste. Allerlei afval en oude kisten geven er een triestig beeld van de wijze waarop het stadspersoneel onze vismijn netjes houdt. Het volstaat daarenboven voor wie ons niet geloven wil de zaterdagmiddag een rondgang te doen in onze vismijn, de toestand voor veel pakhuizen te bekijken om er nog niet binnen te gaan en dan de triestige vuilnishopen in de betonnen bakken verzamelplaats van ratten en ongedierte, na te gaan om er een klein beeld te hebben van wat men orde en netheid noemt bij een dienst waarvan het personeel de donderdag en de vrijdag zonder te spreken van de zaterdagmorgen weinig of niets te doen heeft en waar tenminste met wat strengheid zou dienen opgetreden om dergelijke toestand voor het publiek te vermijden. Hoe lang nog ?

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Nog meer vis dan verleden week, niettegenstaande het aantal schepen aanzienlijk verminderde. Vooral van het Kanaal werd een grotere aanvoer genoteerd niettegenstaande het aantal vangsten zakte van 22 naar 18. Ook het aantal IJslanders verminderde met een eenheid; de aanvoer van IJslandse soorten bleef echter gelijk. De Westaanvoer was dit keer kleiner; dinsdag werd zelfs geen enkele vangst aangevoerd. Maandag kregen we uitzonderlijk nog eens een vangst van Noop Head; deze bevatte zowat 500 bennen en gaf toch nog een bevredigend resultaat. Alleen de totten werden hier goedkoop verkocht.

De meest aangevoerde vissoorten waren kabeljauw, gul, rode zeebaars, wijting, steenschol, vlaswijting en tong. Meer schelvis dan de voorgaande weken wat een aanzien-

kg. garnaal aangevoerd die verkocht werden voor 155.190 fr.

GROTERE VANGSTEN VAN IJSLAND

Voor de vijf IJslanders die tijdens de voorbije week aan de afslag verschenen werden het renderende reizen. De opbrengsten waren begrepen tussen 410.000 en 1.182.000 fr. dit voor de O.129 en de O.81. De meest gebrachte IJslandse soorten waren kabeljauw, gul, leng, rode zeebaars en in mindere mate schotse schol, schelvis, koolvis en wijting. De prijzen waren zeker renderend ook al kende schelvis op de tweede verkoopdag een nogal spektakulaire prijsinzinking. De grote sortering bv. zakte van 1600 naar 950 fr. per ben. De kabeljauwprijs was zowat gelijk op de beide verkoopdagen en lag rond de 13 fr. Ook de gullen kregen vaste prijzen die varieerden van 11,60 naar 13 fr. per kg. Rode Zeebaars kreeg maandag van 950 naar 1100 fr. terwijl dinsdag die prijs terugviel naar 850 en 810 fr. per ben. Koolvis was niet bepaald duur en werd verkocht tussen 10 en 12 fr. met de middensort wel zo duur als de grote sortering. Voor blauwe leng waarvan de aanvoer sterk is verminderd werd van 17 naar 22 fr. betaald, de witte leng kreeg de gewone prijs die rond de 15 fr. lag. Grote IJslandse wijting kreeg van 10 fr. maandag tot 13 fr. dinsdag. Hond-

een flinke prijs betaald, de grote sortering haalde zelfs meer dan 70 fr. De andere soorten kregen tussen 45 en 58 fr. per kg. Voor schotse schol is de vraag nog steeds groter dan het aanbod; meteen bleven de prijzen voor de verschillende sorteringen op een hoog peil en werd zelfs tot bij de 40 fr. per kg. betaald. Kabeljauw was goedkoop en kreeg maar rond de 14 fr., de gullen werden verkocht tussen 10 en 13 fr.

NOG MINDER WESTVIS

Maandag zeven Westvangsten, dinsdag geen enkel vaartuig van die visgrond en op de sluitingsmarkt nog zes vaartuigen van de West. De meest gebrachte soorten waren hier zoals gewoonlijk gul, wijting en kabeljauw. Toch wel erg weinig kabeljauw, deze soort kreeg dan ook ondanks de zeer ruime aanvoer van kanaalkabeljauw, een zeer flinke prijs die zelfs oplet tot 25 fr. per kg. Ook de grote shelfoodgullen haalden hier dicht bij de 20 fr. terwijl de kleinste soort van de soorten die boven verkocht worden nog 13,40 fr. haalde. Steeds levendige belangstelling voor de wijting waarbij de grote sortering van 14 tot 15 fr. kreeg en de kleine soort tot 9 fr. en meer noteerde. Voor haai bleef de prijs ook deze week zeer hoog, de grote soort kreeg tot 17 fr. de kleine nog ruim 15 fr. per kg. Ook hondshaai bleef zeer vlot verkopen en kreeg tot 15 fr. Rode knorhaan schommelde tussen 26 en 33 fr. en mag dus wel duur genoemd worden. De roggen waren zeker duur vermits keilrog tot 42 fr. kreeg en de grotere rogsoorten tussen 22 en 37 fr. haalden. Ook de kleine soorten kunnen we duur noemen, er werd tussen 16 en 21 fr. voor gegeven. Platvis werd nogal schaars aangevoerd en kreeg hier een behoorlijke prijs. De resultaten waren voor deze schepen dan ook wel bevredigend. De hoogste uitslag ging hier naar de Z.38 die het tot 196.000 fr. bracht.

kabeljauw, gul, steenschol en vlaswijting. Kabeljauw en gul die in hoofdzaak werd opgekocht door de uitvoerders. Hierdoor bleef de prijs alleszins vast met alleen maandag op het einde van de markt een prijsdaling. Toen had iedereen zijn gerief en viel de prijs terug van 13 naar 11 fr. per kg. Voor de gullen waren het eveneens de uitvoerders die de grootste afnemers waren. De prijs voor de verschillende soorten lag niet ver uiteen aangezien de hoogste en de laagste prijs 13 en 11,80 fr. was. Toch ook maandag op het einde van de markt een dalende prijs. Vlaswijting was er meer dan verleden week maar toch nog niet zoveel als verwacht. De prijs bleef schommelen tussen 13 en 19 fr. volgens grootte en kwaliteit. Grote wijting bleef het zeer goed doen en kreeg zelfs tot 14 fr. per kg., de kleine sortering kreeg gewoonlijk rond de 7 fr. Een schaarse aanvoer van rode knorhaan en van grauwe poon. Beide soorten gingen meteen vlot van de hand aan hoge prijzen. Minder goed was de prijs voor steenschol. Grote sortering kreeg tussen 22 en 32 fr., middensortering tussen 16 en 23 fr. en kleine sortering tussen 6 en 16 fr. Dinsdag betere prijzen dan maandag. Deze vissoort is alleszins goedkoper dan verleden jaar, vooral de kleine soort. Voor staartvis blijft de prijs redelijk vast, grote sortering die zeer schaars is krijgt gewoonlijk tussen 62 en 72 fr., middensortering die iets meer gebracht wordt krijgt tussen 53 en 60 fr. terwijl de kleine sortering die samen met de heel/kleine soort veruit het meest wordt aangevoerd tussen 40 en 48 fr. krijgt. De aanvoer van herdiers is iets groter dan gewoonlijk, de prijs blijft zeer goed en schommelt tussen 60 en 65 fr. per kg. Ook arend- en koningsvis zijn schaarse endure soorten. Heek deed het niet te best, grote sortering is wel schaars zodat de overwegend kleine sortering tussen 20 en 30 fr. krijgt. Platvis kan zeker niet duur genoemd worden, de prijs lag tussen 6 fr. en 13 fr. volgens soort en kwaliteit. Grieten kregen van 40 naar 60 fr. en tarbot werd verkocht tussen 70 en 125 fr. per kg. Grote tarbot wordt weer zeer schaars. De tongprijzen waren zowat gelijk aan die van verleden week. Prijsschommelingen traden op, alleen door het verschil in kwaliteit. Zo schommelden de „lappen” tussen 60,20 fr. en 66 fr. en kregen de grote tongen tussen 77 en 86 fr. per kg. Driekwartsortering daalde tot 96 fr., de hoogste prijs voor deze soort bedroeg 104 fr. Bloktong varieerde tussen 107 en 111 fr. per kg. Deze soort was maandag bij de marktinzet het duurst. Voor/kleine tongen werden evenals kleine en heel/kleine in hoofdzaak door de uitvoerders opgekocht. Voor/kleine tong kreeg van 117 tot 125 fr. en kleine tong van 106 naar 115 fr. De slips tenslotte kregen tussen 102 en 105 fr. per kg.

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

lijke daling van de prijs van die vissoort tot gevolg had. De tongen bleven dezelfde prijs noteren van verleden week met lappen als goedkoopste soort, 62 fr. en de voor-kleine sortering als duurste, tot 125 fr. Ook tarbot en heilbot bleven duur en haalden tot meer dan 100 fr. per kg. Flinkke prijzen ook voor rode zeebaars (tot 22 fr. maandag) keilrog, rog, rode knorhaan, haai, leng, en wijting. Minder goed was de prijs voor koolvis, platvis, steenschol, kabeljauw en gul. Voor kabeljauw moeten we echter wel de bemerking maken dat deze vissoort in zeer ruime mate werd aangevoerd. Dank zij de uitvoer bleef de prijs hier op een renderend peil, peil dat zeker hoger ligt dan andere jaren en rond de 12 tot 13 fr. bleef schommelen. Ook de Kanaalgullen bleven vaste prijzen noteren die van 11 naar 13 fr. varieerden. Er werden flinke resultaten geboekt voor de verschillende schepen. Van IJsland werd zelfs weer een opbrengst van meer dan zeven bereikt. Het was dit keer de O.81 die hierin gelukte en 1.182.000 fr. besomde. Daarmee kregen we in 1971 reeds vijf miljoen-opbrengsten, ze werden bereikt door de O.316, O.318, O.317, O.288 en nu de O.81. Dit wijst dus wel op goede prijzen.

De Kanaalschepen deden het eveneens zeer goed aangezien acht resultaten boven de 400.000 fr. bleven, de hoogste uitslag was voor de O.198 die het tot 689.000 fr. bracht met 180 B. vis en 6.500 kg tong. Ook de Westschepen deden het zeker niet slecht. Hier werden kabeljauw en gul nog aanzienlijk beter verkocht dan van het kanaal terwijl ook wijting hier hogere noteringen haalde.

De garnaalaanvoer was wel iets groter dan de voorgaande weken. De prijzen bleven nochtans zeer hoog en waren begrepen tussen 77 en 133 fr. per kg. Gemiddeld 93 fr. De totale opbrengst bestond tijdens de voorbije week uit 14.600 B. vis, 1000 kg. kreeftjes en 26.000 kg. tong. Er werd opnieuw een totale opbrengst bereikt van 12.671.705 fr. Er werden uit 35 vangsten 1667

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE Zaltbommelschroef

tong werd weer veel minder aangevoerd dan verleden week en kreeg dan ook goede prijzen die schommelden van 20 naar 23 fr. Schotse schol deed het niet te best en moest het stellen met prijzen die varieerden van 6 naar 10 fr. Middensortering moest zelfs opgevangen worden. Staart en heilbot waren schaars aangevoerde soorten die meteen ook duur verkocht werden. Heilbot vooral kende een betere prijs dan de voorgaande weken en bereikte opnieuw 100 fr. per kg. Voor schaat werd eveneens een flinke prijs betaald met de mooiste sortering zelfs tot 26 fr. per kg. De totale aanvoer van IJsland bestond tijdens de afgelopen week uit 5400 bennen.

BEVREDIGEND VAN NOOP HEAD

Toch nog eens een vangst van Noop Head aangevoerd door de O.231 die met zowat 500 bennen een opbrengst bereikte van 381.780 fr. Kabeljauw, gul en kleine schelvis waren de goedkope soorten. Staart, schotse schol en schaat werden duur verkocht. Kleine totten vielen inderdaad terug naar de minimumprijs 150 fr. per ben. De grotere soort werd nochtans nog goed verkocht en kreeg 8 en 10 fr. Ook voor staartvis werd

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

GROTE KANAALVANGSTEN RENDERENDE OPBRENGSTEN

De kanaalschepen hebben het er tijdens de voorbije week zeer goed afgebracht. Er werden 18 vangsten gelost en er werden evenveel renderende resultaten geboekt. De ene opbrengst was natuurlijk wel hoger dan de andere maar dat zal wel altijd zo zijn. De hoogste cijfers gingen zoals gewoonlijk naar de bokkenvissers waarbij de O.198 het zelfs tot 689.000 fr. bracht. Ook de O.82 was dit keer bij de „goeie” met een opbrengst van 437.000 fr. Het was tijd. Bij de niet bokkenvissers was het beste resultaat voor de O.29 die het tot 452.000 fr. bracht. Zeer grote vangsten met vooral

VIS ETEN IS

VERANTWOORD ETEN

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was zeer groot, grote variatie was er op de markt, daar er een tiental vaartuigen aan de markt waren van de West, vijf van het Kanaal, zeven van de Kreeftenput en de overige van de Noord en de Kust. De 37.798 kg. tongsoorten werden aan renderende prijzen afgenomen voor de grote soorten werd van 65 tot 88 fr. betaald, voor de 3/4 van 99 tot 106. De schone kleine en de kleine haalden van 110 tot 132 fr. Voor de TP en de slips werd van 105 tot 125 fr. geboekt.

Tarbot en grietsoorten blijven duur in prijs, vooral de grote soorten tot 145 en tot 65 fr. voor de grote grieten.

Aan pladijs was er eveneens geen tekort, vooral de vaartuigen van de Kreeftenput hebben grote hoeveelheden platvis gelost, op de maandagmarkt werden de platvissoorten afgenomen, nochtans waren de prijzen weinig renderend van 6 tot 10 fr.

Op de dinsdag en de woensdagmarkt werden er praktisch geen afgenomen van de Kreeftenput, zodat opnieuw grote hoeveelheden dienden opgevangen te worden en naar de vismeelprijzen verwezen.

De aanvoer van Kabeljauw en grote gullen was vrij klein, daartegenover waren de overige gulsortheringen vrij groot in aanvoer. De afnameprijzen, voor deze laatste soorten schommelden tussen de 8 en de 14 fr., voor de kabeljauw en de gulsoorten werd van 15 tot 24 fr. betaald.

De roggevis was eveneens goed vertegenwoordigd, de afnameprijzen waren goed, doch daalden naar het einde toe van de week, voor de grote soorten werd van 19 tot 30 fr. betaald en voor de kleinere van 6 tot 15 fr.

Zowel de grote als de kleine wij-

ting bleef prijs behouden, zij schommelden in afname tussen de 8 en de 15 fr. Voor de zeehaaien en zeehonden werden prijzen betaald van 8 tot 18 fr. Zeer weinig knorhanen en robaards gaf prijzen die schommelden tussen de 13 en de 28 fr. het kg.

Voor de steenschol, zowel van het kanaal als de West werd van 10 tot 37 fr. geboekt en voor de zee-duivels van 45 tot 78 fr. het kg.

NATIONAAL PARITAIR KOMITEE VOOR DE ZEEVISSERIJ

Bij Kon. Besluit van 17 november 1970 dat in werking treedt de dag van deze bekendmaking, wordt de heer Gérard Geselle te Heist benoemd tot plaatsvervangend lid, vertegenwoordiger van een werknemersorganisatie van het Nationaal Paritair Komitee voor de zeevisserij ter vervanging van de h. Frans Vincke, te Oostende, ontslagnemd plaatsvervangend lid, wiens mandaat hij zal voleindigen.

MARITIEM NIEUWS UIT ZEEBRUGGE

Wegens de toenemende trafiek in de Zeebrugse haven werd het personeel van het Loodswezen en meer in het bijzonder de Zeevaartpolitie, gekonfronteerd met steeds intensiever wordende opdrachten. Sedert 1 maart werd aan het kader één luitenant toegevoegd. Het is de h. Marcel Huysseune die heel wat jaren bij de Oostendse Zeevaartpolitie en tot vóór kort te Antwerpen bij dezelfde dienst in dezelfde functie was. Het effectief van de Zeebrugse Zeevaartpolitie komt daardoor op 17 man en men voorziet nog een verdere uitbreiding. In de komende maanden en voor het nieuwe zomerseizoen dat vóór de deur staat, zal het passagiersverkeer op Zeebrugge uiterst druk worden. Behalve de reeds voorziene aankomsten van passagiersschepen, is er nog sprake van een nieuwe Noorse passagierslijn op Zeebrugge. Ook Townsend is van plan tijdens het komend seizoen meer afvaarten vanuit Zeebrugge te laten doorgaan, terwijl ook North Sea Ferries hier een lijn zullen uitbaten. Geruchten doen de ronde dat naast de in aanbouw zijnde landingsbrug voor

verboten in de voorhaven, nog een tweede gelijkaardige landingsbrug zou worden gebouwd. Dit betekent dat de agenten van de Zeevaartpolitie het zeer druk zullen krijgen. De behoefte aan eigen vervoermiddelen wordt daardoor acuut.

DE LAATSTE EN DE EERSTE PETROLEUMTANKER

De laatste tanker die aan de westkant van het ingedijkt westerschiereiland kwam aanleggen, was de «Texaco Westminster». Wegens het monteren van de twee nieuwe portaalkranen op deze plaats, moesten thans alle schepen in de sluisen bijeen aanleggen en dit tot 22 maart a.s.

De eerste petroleumtanker die aan de nieuwe aanlegkaai kwam meren was de Noorse tanker «Astrid». Dit schip kwam van Rastanura via Pembroke onder bevel van kapitein Dahle met een lading ruwe olie van 70.747 Ton. De tanker gebouwd in 1966 was 249 m. lang, 39 m. breed en had een diepgang van 39,2 voet.

BERGINGSWERKEN VAN DE „BEVERWIJK" TE ZEEBRUGGE

In de voorhaven van Zeebrugge is men vorige week maandag begonnen met de bergingswerken van de emmerbaggermolen «Beverwijk VIII» die in 1940 tot zinken werd gebracht in de oude vaargeul van de vissersvaartuigen.

Dit wrak dat nu al één en dertig jaar in het slijk ligt bedolven en voor de scheepvaart nadien niet de minste hinder opleverde, moet nu zo vlug mogelijk uit de weg geruimd worden om een grotere zwaaicirkel van de petroleum-tankers mogelijk te maken. Het wrak van de «Beverwijk» is 50 m. lang op 9 meter breed met een holte van 3,50 m. Het werd in 1912 gebouwd en ligt met de voorsteven naar de nieuwe aanlegkaai van de petroleumtankers, gekapseld op stuurboordzijde. De 36

emmers zijn nog steeds aan boord gemonteerd. Momenteel steekt het wrak bij uiterst laag water met het ondervlak zowat één meter boven water uit. Het schip zelf steekt vol zand en slijk.

Het uithalen van dit wrak werd toevertrouwd aan het Hollands Bergings- en Transportbedrijf Van Den Akker uit Vlissingen, dat met het zeegaand bergingsvaartuig «Jacomina» waarop een achtkoppige bemanning, onder bevel van kapitein F.C. Meijer, ter plaatse kwam.

Dit vaartuig dat speciaal voor berging van wrakken is uitgerust, werkt thans van 7 uur 's morgens tot 8 uur 's avonds. Met behulp van een mobiele grijperskraan van 5 ton worden thans op drie verschillende plaatsen en dit aan weerszijden van het wrak putten

van 17 meter diepte gemaakt. Op die manier zal het slijk van onder het zijvlak van het wrak wegspoelen en het voor de duiker, die deel uitmaakt van het bergingsschip, mogelijk maken de nodige stalen kabels te bevestigen. Eenmaal de drie kabels bevestigd, zal men tot het splitsen van het wrak overgaan. Zulks kan gebeuren door de «Jacomina 5» samen met een ander bergingsvaartuig van dezelfde firma, vermoedelijk de «Onrust», welke thans in Duinkerke aan het werk is. Het wrak zal in drie stukken worden gezaagd met een ketting die tussen beiden schepen al over een bergingslier van 7 ½ ton loopt, die voorzien is van 4 trommels. Men voorziet dat de «Beverwijk» binnen zes weken volledig geborgen zal zijn.

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

MIJNHEER

Louis DECRETON

Reder

Oudstrijder 1940-45

Echtgenoot van Mevrouw

Camilla CALCOEN

Geboren te Adinkerke op 7 april 1908 en schielijk overleden te Oostende op 7 maart 1971.

De plechtige lijkdienst greep plaats op donderdag 11 maart 1971 te 10 uur in de parochiale kerk van St. Antonius-Vuurtoeren, gevolgd door de begrafenis in de familiekerk op het kerkhof van Sas-Slijkens.

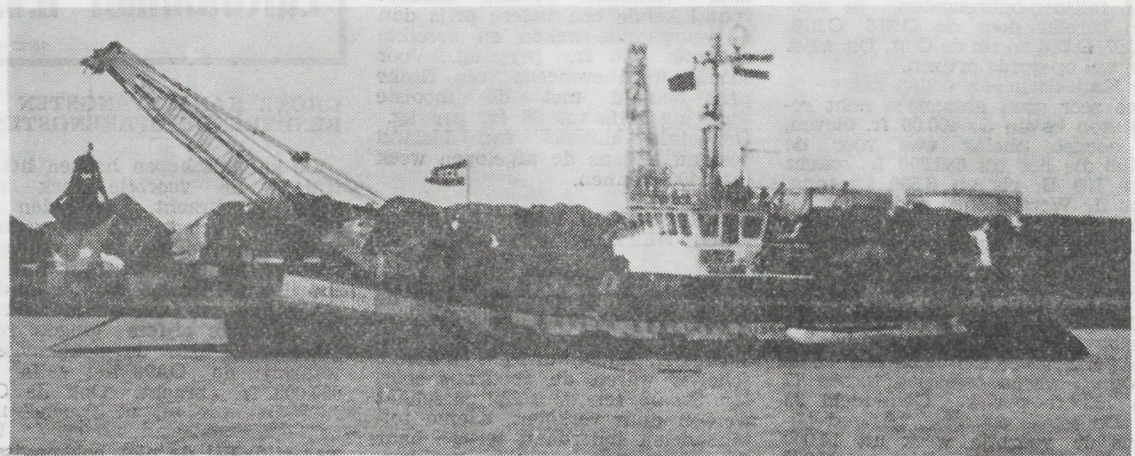
Personen die bij vergetelheid geen rouwbericht zouden ontvangen hebben, waarvoor de familie zich langs deze weg verontschuldigt, worden verzocht huidig bericht als dusdanig te willen aanzien.

Noord Edestraat 43,
Oostende

(7463N—6919V)

ZIJ HADDEN PECH...

— De Z.583 kreeg pech met het roer, dat 20 tot 30 ° moest worden overgehaald om het schip in rechte lijn te houden, doordat de roerkoning gebroken was. Radio Oostende werd opgeroepen en zond de Zee-tijger ter plaatse die de Z.583 naar de thuishaven opsleepte.



Een zicht op de bergingswerken

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

8-3	25	544.200	9.097.730
9-3	4	119.241	2.078.110
10-3	10	76.500	1.495.865
	39	739.941	12.671.705

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

3-3	1	15	1.755	117,—
4-3	2	38	4.982	130/133
5-3	4	233	28.445	120/126
6-3	11	530	49.438	86/120
7-3	1	85	7.055	
8-3	5	182	16.022	84/90
9-3	11	584	47.493	77/85

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

4-5	11	29.775	1.049.790	35,25
5-5	10	19.105	365.790	19,14
8-5	23	92.076	2.081.580	22,60
9-5	19	81.014	1.410.080	17,40
10-5	33	122.395	2.514.630	20,54
		344.365	7.421.870	21,55

WAARVAN TONG

4-5	9	8.438	756.340	89,63
5-5	2	1.082	106.720	98,63
8-5	14	10.009	928.600	92,77
9-5	11	4.618	433.890	93,95
10-5	19	13.651	1.225.360	89,76
		37.798	3.450.910	

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

5-5	9	672	77.991	103/128
8-5	1	162	17.907	107/116
9-5	3	348	30.223	63/105
10-5	6	769	62.874	49/99
		1.951	188.995	96/87

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

8-3	7	23.248	277.810
10-3	4	16.225	249.578

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

5-3	2	79	9.362	116,—	120,—	118,—
8-3	2	106	8.952	80,—	90,—	85,—
9-3	7	297	22.340	72,—	77,—	75,—
10-3	1	67	5.300	77,—	80,—	79,—

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 4 MAART 1971

O.237, IJsland
O.275-O.114, Kanaal
O.206-O.307, Kanaal
O.118-O.135, Kanaal
O.274-O.151, Kanaal
O.127-Z.597, Kanaal
O.301-N.735, West
O.537-N.723, West
N.762-N.738, West
O.142-O.15, West
O.172-O.69, West
O.15-N.800, West

VRIJDAG 5 MAART 1971

O.35-O.285, Kanaal
O.312-O.268, Kanaal
O.134-O.120, Kanaal
Z.499, Kanaal
O.147, West
N.715, West

ZATERDAG 6 MAART 1971

O.202, IJsland
O.37, Kanaal
O.232, Kanaal
O.82, Kanaal
O.214, West

DINSDAG 9 MAART 1971

O.231, Noordzee
N.715, West
N.722, West
N.720, West

WOENSDAG 10 MAART 1971

O.236, IJsland
O.216, IJsland
O.129, IJsland
O.334, IJsland
O.128, Kanaal
N.762-O.160, West
N.823, West
N.830, West
N.185, West
O.284, West

OOSTENDE

MAANDAG 8 MAART 1971

IJSLAND			
O.236	17	1.000	607.950
O.216	13	1.100	834.240
O.129	17	580	410.230
O.334	17	1.100	744.280

KANAAL			
O.180	16	380	310.370
O.123	15	500	445.885
O.247	15	500	383.760
O.128	17	500	400.690
O.306	14	320	303.130
Z.34	16	100	405.180
O.303	16	420	448.400
O.141	16	600	450.050
O.198	16	170	689.680
N.719	14	380	331.920
O.94	17	520	333.305
O.29	16	420	452.780
O.239	17	500	375.950

WEST			
O.192	4	80	72.290
N.720	6	210	136.530
N.765	3	120	88.790
Z.38	8	340	196.760
N.722	6	80	70.030
N.185	6	120	33.270
N.730	3	100	51.430

NOOP HEAD			
O.231	16	480	381.780

DINSDAG 9 MAART 1971

IJSLAND			
O.81	17	1.600	1.182.650

KANAAL			
O.243	17	500	364.210
O.239	17	100	45.460
O.82	14	80	3.600

KUST			
O.150	1	10	17.860
O.225	1	11	7.280

WOENSDAG 10 MAART 1971

KANAAL			
O.66	14	300	309.780
O.159	13	300	228.550
O.309	13	250	341.760

WEST			
O.148	5	100	111.960
N.346	4	60	46.420
N.738	5	140	102.580
N.736	5	100	88.940
N.761	4	80	47.890
N.762	4	120	79.540
N.723	4	100	89.390

KUST			
O.52-263	1	18	10.680
O.71	1	19	8.830

REKORD- OPBRENGST TE OOSTENDE

In de Oostendse vismijn werd maandag 8 maart een nieuw rekord gevestigd. Dit van de hoogste opbrengst in één dag. Het nieuw bedrag beloopt nu 9.097.730 fr. wat ongeveer één miljoen meer is dan het vorige rekordcijfer. Er kwamen 25 schepen verkopen waarvan 4 IJslanders, 13 kanaalschepen een Noop Head en 7 Westschepen. Er werden nagenoeg 10.500 B. vis, 20.500 kg. tong en 1.000 kg. kreeftjes aangevoerd.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 4 MAART 1971

Z.560	3	100	20	26.690
Z.507	5	600	80	126.530
Z.262	5	400	50	106.090
Z.465	6	1.000	60	203.830
Z.411	6	500	20	78.130
Z.562	6	600	65	101.010
Z.408	1	200	10	37.800
Z.484	6	800	40	160.260
Z.574	6	1.000	50	186.830
Z.536	1	—	30	9.610
Z.577	1	—	50	14.040

MAANDAG 8 MAART 1971

Z.589	1	100	10	23.780
Z.429	8	600	50	94.560
Z.505	8	800	60	124.360
Z.594	8	500	40	95.290
Z.563	9	100	150	162.260
Z.407	8	200	75	84.590
Z.527	14	1.500	190	330.300
Z.492	8	1.300	40	191.510
Z.540	10	150	80	107.550
Z.533	10	100	110	104.470
Z.559	10	90	185	193.850
Z.549	10	150	250	233.980
Z.445	6	200	60	85.470
Z.590	6	500	100	149.240
Z.577	1	—	30	20.350
Z.554-538			50	24.760
Z.403-558			25	15.640
Z.477-553			30	16.850
Z.468-601			50	22.770

DINSDAG 9 MAART 1971

Z.516	1	50	15	19.230
Z.551	9	300	100	126.100
Z.417	10	250	180	160.730
Z.451	9	300	80	92.880
Z.482	10	300	120	156.310
Z.422	10	350	150	138.780
Z.525	9	350	90	108.980
Z.420	9	350	80	116.530
Z.437	9	150	150	116.400
Z.402	9	400	150	159.400
Z.415	9	300	80	135.060
Z.750-201				40.550
Z.548-481				23.230
Z.403-858				6.990
Z.553-477				8.910

WOENSDAG 10 MAART 1971

Z.463	11	300	90	98.440
Z.460	12	150	80	97.110
Z.24	11	100	100	85.720
Z.599	11	300	85	131.550
Z.575	12	500	80	125.430
Z.546	9	1.200	120	209.060
Z.582	11	250	70	94.250
O.189	12	5.000	130	633.570
Z.452	12	500	90	110.170
Z.573	11	500	210	196.770
Z.604	15	200	150	155.390
Z.589	1	100	10	28.650
Z.562	1	100	10	26.560
Z.568	6	100	100	62.570
Z.429	1	100	10	27.790
Z.474	2	—	50	42.450
Z.511	2	200	40	56.730
Z.536	2	—	80	66.810
Z.577	2	—	60	41.450
Z.455	2	—	50	35.800
Z.809	2	—	60	39.440
Z.233-432	1	—	40	29.200
Z.553-477	1	—	20	8.220
Z.436-438	1	—	40	23.020
Z.538-554	1	—	30	16.940
Z.601-468	1	—	20	19.640

**VIS ETEN
IS VERANTWOORD
ETEN**

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	8-3-1971	9-3-1971
Schelvis		
Groot	24,—32,—	17,—23,40
Middel	20,—21,80	13,40-16,—
Klein	16,—18,—	10,—13,—
Kabeljauw	10,—13,—	12,—13,60
Gul	10,—12,—	11,—12,80
Wijting	7,—12,—	8,—12,80
Schaat	16,—26,40	
Zeebaars	16,—22,—	12,60-17,—
Leng	12,—21,60	13,—21,60
Schartong	6,—10,—	6,60- 9,60
Heilbot	67,—100	
Koolvis	7,—11,40	10,20-11,40
Hondstong	6,—21,60	
Zeeewolf		
Platen	56,—69,60	

NIEUWPOORT

Maandag 8 maart

N.345	11.920	N.36	11.660
N.740	7.240	N.703	10.800
N.708	132.190		
N.700 + N.807	= 37.010		
N.805 + N.788	= 66.990		

Gevolge het slecht weder, gebroken reizen van de Westvissers, wat dus betekend, geen variatie heel weinig tongen, en kleine vangsten. Een groot vaartuig had wel 220 bennen vis maar praktisch buiten, enkele bennen platvis en stekkers en 50 bennen wijting, en de rest ook gullen. De kabeljauw kreeg van 1000 à 1300 fr. De grote gullen 900 à 650 fr. Voor kleine 500 en mini's 340 fr. De platvis: drielingen van 700 à 800 fr., kleine 500 à 580 de ben. Wijting: grote van 810 à 650, kleine 530 fr. Knorhaan 780. De weinige roggen kregen 30 fr de kg.

Woensdag 10 maart

N.704	108.134	N.710	54.722
N.470	45.012		
N.805 + N.788	= 41.710		

Tweehonderd vijftig bennen vis, en 700 kg. tongen. Een vangst met 100 bennen platvis, en een vangst met 40 bennen haaien. De rest waren praktisch gullen. De tongen kregen van 62 fr voor de eerste soort 76 à 86 boor de 2e, de 3de 106, de 4e 116, de 5de 117 en kleine 110 fr. De tarbot liep op tot 150 fr de kg. zelfs de grieten kregen 73 fr de kg. Dus „rare vis duur! De gullen: grootste op de grond 1.300 fr à 1050, en 20 tot 600 fr. de benne! Voor kleine 500, en kleine 400 fr. De grote platvis moest opgevangen worden, drielingen van 400 à 450, en kleine van 300 en oploppaar ongegutte bennen (verse!) pend tot 550, en zelfs voor een 50 fr. Wijting grote 700, kleine 620.

De weinige roggen waren terug heel duur, zo kregen ruige roggen boven de 35 fr de kg, en gladde rog tot 38 fr de kg:

Een partij speurhaai kreeg 780 en 750 voor de grootste, en 680 fr. voor de kleine haaien.

Enkele bennen stekkers kregen boven de 800 fr de benne!

OOSTENDE - DOVER

—PAKKETBOTEN
voor de week van 14-3- tot 20-3-71

PASSAGIERSBOTEN
— Alle dagen te 10.15 en te 14.45
Afvarten uit Dover
— Alle dagen te 13 en te 17 u.

CARFERRIES
— Alle dagen te 01.30, te 13.30 en te 19.30 u.
Afvarten uit Dover :
— Alle dagen te 00.30 te 12.30 en te 18.30 u.

VERWACHTINGEN

MAANDAG 15 MAART

IJSLAND

O.351 : 550 bennen t.t.z. 140 kab-gul
80 koolvis; 55 bennen; 150 gutvis;
120 leng; 5 kreeft.

O.317 : 1650 bennen t.t.z. 150 varia;
500 schelvis-totten; 50 wijting;
900 bennen en 50 leng.

O.318 : 1100 bennen t.t.z. 175 kab-gul;
125 wijting; 325 bennen; 4500 s. schol;
25 staart; 25 leng; 25 koolvis.

O.182 : 925 bennen t.t.z. 510 kab-gul;
140 bennen; 50 schelvis-totten;
100 wijting; 60 s. schol-mieten; 40 bl. leng; 25 w. leng; 10 varia.

O.822 : 700 bennen t.t.z. 100 kab-gul;
90 koolvis; 20 schelvis-totten;
65 bennen; 15 schaten; 90 s. schol-mieten;
130 leng.

O.217, O.224. O.305.

KANAAL

O.369, O.279, O.181, N.706, O.229, O.83.

WEST

O.156, O.301, O.537, O.142, O.172, O.15, O.69, N.715.

DINSDAG 16 MAART

KANAAL

O.249, O.26, Z.509.

WEST

DO.147, N.765. O.27, N.345, N.346, N.827.

WOENSDAG 17 MAART

KANAAL

O.127 (vermoedelijk)

WEST

N.723, O.165, O.160, O.214, N.738.

PECH VOOR
NIEUWPOORTSE
VISSERS

De bemanning van het Nieuwpoorts vissersvaartuig N.800 «Duc in Altum» van reder Roger Plaetevoet, werd vorige week waarlijk door pech achterhaald. Bij het splitsen van een kabel sloot plots een priem los welke schipper Gonsales Wilfried in het linkeroog trof.

Scheepjongen Yvan T'Jaecx liep even later een diepe snijwonde op snijwonde op aan zijn linkerwijsvinger toen hij aan boord eveneens een karweitje uitvoerde.

Beide gekwetsten liepen meerdere dagen werkonbekwaamheid op.

Tong- en pladijsprijzen
in de drie vismijnen

TONG

Oostende

Soorten	8-3-1971	9-3-1971	10-3-1971
Lappen	60,20-66,—	60,20-65,—	64,—66,40
Grote	79,80-85,—	78,—84,—	76,—82,40
3/4	96,—108	96,—99,60	96,—100
Blok	102 -111	102 -106	108 -113
voor-kleine	114 -126	117 -125	118 -126
kleine	117 —,—	114 —,—	116 —,—
slips	103 —,—	105 —,—	103 —,—

Zeebrugge

Soorten	8-3-1971	9-3-1971	10-3-1971
grote	65,—68,—	65,—66,—	64,—65,—
blok	85,—88,—	81,—85,—	80,—84,—
fruit	103 -106	99,—104	97,—104
schone kleine	110 -115	112 -115	110 -118
kleine	111 -126	123 -126	117 -132
tout petit	107 -110	119 -125	112 -124
slips	105 -110	106 -111	105 -110

Nieuwpoort

Soorten	8-3-1971	9-3-1971	10-3-1971
Tong I	110 —,—		62,—68,—
Tong II	110 —,—		76,—86,—
Tong III	114 —,—		106 —,—
Tong IV	104 —,—		116 —,—
Tong V	121 —,—		117 —,—
Kleine	121 —,—		110 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	8-3-1971	9-3-1971	10-3-1971
Grote	10,—14,60	8,40-13,—	8,40-11,—
grote iek	10,—13,—	8,40-11,—	8,40-10,—
kleine iek	8,40-12,—	8,40-10,—	8,40-13,—
derde slag	6,—10,—	6,— 9,80	11,40-17,—
platjes	5,— 8,—	5,— 7,—	8,—10,—

Zeebrugge

Soorten	8-3-1971	9-3-1971	10-3-1971
grote	8,40 —,—	8,40 —,—	8,40 —,—
middenslag	8,40 —,—	8,40 —,—	8,40 —,—
kleine	8,40-10,—	8,40- 9,—	8,40-10,—
deelvvis	8,—10,—	8,—10,—	8,—10,—
meyers	6,— 8,—	6,— 7,—	6,— 7,—

Nieuwpoort

Soorten	8-3-1971	9-3-1971	10-3-1971
Moeien	9,—,—		8,— 9,—
grote pladijs	16,—,—		8,—18,—
drielingen	10,—12,—		6,—17,—
platjes			

KOOLVISPRIJZEN IN DUITSLAND

Donderdag	4/3/1971 :	6,83 — 7,10 — 7,37 — 7,64 — 8,19 —
Vrijdag	5/3/1971 :	10,10 — 9,83 fr. 8,46 — 901 — 9,55 — 10,10 fr.
Zaterdag	6/3/1971 :	11,19 — 9,83 — 9,55 — 7,92 — 7,64 — 7,37 fr.
Maandag	8/3/1971 :	8,19 — 7,64 — 7,37 fr.
Dinsdag	9/3/1971 :	8,19 — 7,92 — 7,64 fr.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	8-3-1971	8-3-1971	9-3-1971	9-3-1971	10-3-1971	10-3-1971				
Tarbot groot (1-2-3)	120 -135	120 -145	122 -130	120 -140	110 -133	120 -135	125 —,—	150 —,—		
middel (1-2-3)	96,—102	90,—110	95,—100	100 -118	82,—98,—	100 -109				
klein (1-2-3)	75,—,—	45,—85,—		45,—89,—		45,—95,—	85,—,—	85,—,—		
Griet groot (1-2-3)		55,—62,—		55,—60,—		52,—58,—		70,—82,—		
middel (1-2-3)		48,—52,—		45,—49,—		45,—51,—				
klein (1-2-3)										
Schelvis groot (1-2)	25,—,—									
middel (1)	16,—20,—		8,40-12,—		16,—18,—					
klein (1-2)	3,40-14,—		7,— 9,—		12,—13,—					
Heek groot (1)	37,—,—				38,—,—					
Middel (1)	24,—30,—		20,—31,—		32,—,—					
klein (1)	13,—20,—		14,—,—		11,—21,—					
lom										
leng	12,—,—		12,—,—		11,—13,—					
Rog (1)	12,—33,—		10,—29,—		10,—23,—					
Keilrog (1-2-3)	28,—41,—		38,—,—	29,—30,—	21,—26,40	26,—30,—				
Rog (2-3)		26,—28,—		26,—27,—		20,—23,—	30,—,—	30,—,—		
Tilten (2-3)		21,—24,—		20,—22,—		15,—19,—	27,—,—	27,—,—		
Scherpstaart (2-3)		18,—23,—		15,—24,—		14,—20,—		22,—24,—		
Halve mans (2-3)		14,—18,—		14,—15,—		13,—14,—	20,—,—			
Teelt (2)		14,—17,—		14,—16,—		10,—12,—				
Katrog (2)		9,—11,—		7,— 9,—		6,— 8,—				
Kabeljauw (1-2-3)	12,—22,20	17,—24,—	12,—13,40	18,—24,—	13,—23,—	18,—22,—	26,—,—	25,—,—		
Gul groot (1-2-3)	10,—20,—	14,—19,—	10,—13,—	13,—17,—	8,—20,—	13,—17,—	10,—24,—	12,—18,—		
gul (middel)		12,—14,—		12,—14,—		12,—14,—				
gul (klein)		8,—14,—		9,—13,—		7,—12,—				
Hozemondhamme (1)	44,—66,40		46,—75,—		40,—66,—					
Wijting groot (1-2-3)	7,—16,20	12,—14,—	7,—15,60	11,—13,—	14,—15,40	12,—15,—	13,—16,—	17,—,—		
klein (1-2-3)		8,—11,—		10,—12,—		10,—12,—	10,—11,—	15,—,—		
Schar (1-2-3)	6,—10,—	6,—10,—	7,— 9,—	6,— 8,—	10,—20,—	6,— 8,—	22,—,—	24,—,—		
Steenhol (1-2)	6,—28,—	20,—35,—	9,80-32,—	12,—37,—	9,20-23,—	10,—33,—				
Zeehaai (1)	10,—17,—	17,—18,—	18,—,—	12,—18,—	13,—19,—	14,—18,—		16,—,—		
Hondshaai (1)	10,—,—		12,—,—		12,—,—					
Doornhaai (2)										
Pieterman (1-2-3)	40,—,—		41,—,—							
Makreel (1)										
Horsmakreel (1)										
Zeekeeft (1)										
Schaat (1)	16,—21,—									
Zeebaars (klipvis) (1)										
Kongeraal (1-2)	6,—13,—		8,—,—		6,40- 8,—					
Schartong (1)	16,—32,—		18,—22,60		18,—25,—					
Volle haring (1)										
IJle haring (1)										
Haringshaai (1)										
Steenhol (1)	5,— 6,60		6,—,—		6,—,—					
Heilbot (1)	99,—102									
Koolvis (1-2)	8,40-12,—		10,40,—,—		9,60-11,—					
Steur (1)										
Zeewolf (1)										
Pollak (1)	12,—18,—		12,—19,—		12,40-17,60					
Zonnevis (1)										
Koningsvis (1)										
Vlaswijting (2)										
Zeeduivel (2)		45,—68,—		45,—73,—		50,—78,—				
Schotse schol (2)										
Zeehond (2-3)		8,—12,—		8,—10,—		8,—,—	17,—,—			
Bot (3)										
R. Poon Roob (1-2-3)					21,—,—					
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	6,—15,60	13,—,—	9,—15,—	14,—15,—	12,—,—		14,—16,—	17,—,—		
Rode knorhaan (1-2)	17,—33,40		21,—,—		26,—33,80					
posten										

Lees "HET VISSERIJBLAD"

N E D E R L A N D

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

VRIJDAG 5 MAART werden door 36 vaartuigen in IJmuiden aangevoerd; 5122 kisten en 1091 kleine kisten vis, 2110 stijve kabeljauwen en 16.800 kilogram tong

Bij de aanvoer waren 40 kisten en 485 kleine kisten schelvis, 50 kisten en 110 kleine kisten wijting, 1760 kisten gul 1930 kisten en 480 kleine kisten haring, 16 kleine kisten makreel, 1170 kisten schol, 52 kisten tarbot, 80 kisten schar, 40 kisten varia.

Prijzen per kgr in guldens: tarbot 9.88—9.16, grote tong 5.50—5.32, grootmiddel tong 6.76—6.99, kleinmiddel tong 7.91—7.64, tong I 9.83—9.30, tong II 10.12—9.30, zalm 8.80—8.54

Per 125 kilogram: grote en middel kabeljauw 140

Per tien stuks: grote kabeljauw 122—65, middel kabeljauw 92—56.

Per 50 kilogram: grote schelvis 82, wijting 81—56, schar 54—31, gul I grootmiddel schelvis 100, kleinmiddel schelvis 108, schelvis I 120—46, 75—32, gul II 60—48 gul III 47—32, schol II 41—31, gul III 43—22, tarbot 389—207, griet 201—155, haring 33—26.20, makreel 62, poon 26, lever 27—26, kleine kuit 124—100, grote kuit 44—37, tongschar 143—120, krab 19—14

DINSDAG werden de volgende besommingen gemaakt: KW 3 f 14.200, 32 19.4000, 51 4.600, 80 25.700 87 9990, 121 5000, 197 13.700, 212 10.100, 221 8200, SCH 46 15.600, 117 11.00 VL 7 9900, 34 12.600, 105 10.400 110 15.000, 121 27.340, 142 9600, WR 32 11.700, 61 9900, 33 8800, VD 52 5660, ARM 33 720, 25 770, KL 7 700, KW 109 en 177 2170, UK 47 en 147 3760, 78 en 93 1680, 135 en 145 4700 142 en 236 2555, 196 en 234 6690, UK 245 en VD 15 13.2000, VD 1 en 52 11.200, 44 en 75 1860, 73 en 128 21.300

WOENSDAG 10 MAART werden door 22 vaartuigen aangevoerd: 5548 kisten en 970 kleine kisten vis, 730 stijve kabeljauwen en 2500 kg tong. Bij de aanvoer waren 120 kisten en 581 kleine kisten schelvis, 41 kisten en 248 kleine kisten wijting, 765 kisten gul, 560 kisten koolvis, 3240 kisten en 118 kleine kisten haring, 7 kleine kisten makreel, 86 kisten haai 680 kisten schol 56 kisten en 16 kleine kisten varia.

Prijzen per kilogram in guldens: tarbot 9.47—9.04, grote tong 5.62—5.36, grootmiddel tong 6.73—6.48, kleinmiddel tong 8.20—7.90, tong I 9.52—8.09.

Per 125 kilogram: grote en middel kabeljauw 120—106, grote zwarte koolvis 62—53, middel koolvis 65—51, grote leng 124, grote heek 492.

Per tien stuks: grote kabeljauw 120—98, middel kabeljauw 92—80.

Per 50 kgr: grote schelvis 65—59 grootmiddel schelvis 61—49, kleinmiddel schelvis 65—59, schelvis I 71—23, wijting 55—25, schar 70—39, gul I 56—41, gul II 38—20, grote schol 26—20, schol I 32—26, schol II 35—28, schol III 45—26, tarbot 409—186, grote 191—125, schar 55, haring 35—14, makreel 65—58, zwarte koolvis I 28—21, zwarte koolvis II 27—21, witte koolvis I 56, lever 30—26, kleine leng 38, heek I 202—182, heek II 166, heek III 81, poon 22, haai 55—44, bot 5.

MAANDAGMORGEN 8 MAART werden in IJmuiden aangevoerd, door 57 vaartuigen, 1043 kisten en 3402 kleine kisten vis, 3600 stijve

kabeljauwen en 25.000 kilogram tong. Bij de aanvoer waren: 21 kisten en 420 kleine kisten schelvis, 100 kisten en 609 kleine kisten wijting, 2169 kisten en 2800 kleine kisten haring, 20 kisten en 63 kleine kisten makreel, 3500 kisten schol, 60 kisten tarbot, 245 kisten varia.

Prijzen, per kilogram, in guldens: tarbot 9.39—8.88, grote tong 5.49—5.30, groot-middel tong 6.65—6.51, kleinmiddel tong 7.76—7.47, tong I 9.47—8.81, II 9.67—8.77, zalm 8.69—7.64.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 140—128 middel kabeljauw 166—142, grote en middel heek 682.

Per tien stuks: grote kabeljauw 104—65, middel kabeljauw 82—56.

Per stuk: kreeft 15.60.

Per 50 kilogram: grote schelvis 92, grootmiddel schelvis 82, kleinmiddel schelvis 84, schelvis I 86—58, gul I 68—60, II 55—48, III 38—31, wijting 70—48, schar 53—35, grote schol 25—19, schol I 33—27, II 38—30, III 43—31, tarbot 394—190, griet 207—141 tongschar 153—117 haring 26—20.80, makreel 38—22, lever 17—10, kleine kuit 126—90, bot 10, krab 25—20, steenbalk 27, heek I 188—148, II en III 122.

In IJmuiden werden MAANDAG 8 MAART de volgende besommingen gemaakt: KW 11 12.900, 29 8.800, 34 11.100, 52 11.200, 55 11.600 66 17.300, 74 7.200, 101 5.300, 113 9.800 117 8.400, 124 6.400, 13 6.000 132 10.200 149 8.000 152 9.800, 159 25.700, 164 16.000, 173 19.500, 187 6.600, 191 6.700, 195 11.300, 205 9.500 214 2.400, 215 22.300, 218 12.200, 226 9.500, 98 7.700, 106 6.300, 110 7.100, 127 13.000, 146 2.600 174 16.600, 178 4.300 180 3.300 189 3.900, 209 6.300, 210 8.100, 211 5.600; VL 1 18.000, 73 15.000, 90 25.900, 131 360; SCH 46 14.500, 60 12.700; TX 2 15.600; IJM 18 20.500, 4 8.200, 46 6.300; WR 45 13.200; TX 36 10.600; KW 167 en KW 190 8.900, 206 en IJM 207 22.900; IJM 205 en 221 6.500, 209 en 211 15.800; KW 44 en 85 22.700; UK 245 en VD 15 2.900; TX 37 en 56 5.000.

DINSDAGMORGEN 9 MAART werden in IJmuiden door 28 vaartuigen aangevoerd: 6185 kisten en 1227 kleine kisten vis, 2915 stijve kabeljauwen en 10.700 kg tong. Bij de aanvoer waren: 960 kisten en 534 kleine kisten schelvis, 120 kisten en 204 kleine kisten wijting, 1200 kisten gul 870 kisten koolvis, 1100 kisten en 436 kleine kisten haring, 30 kisten makreel, 1700 kisten schol, 40 kisten schar, 45 kisten tarbot en 120 kisten varia.

Prijzen, per kilogram, in guldens tarbot 8.78—8.57, grote tong 5.43—5.39, grootmiddel tong 6.43—6.34, kleinmiddel tong 7.85—7.60, tong I 9.26—8.88, tong II 9.23—8.95.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 130—84, middel kabeljauw 104—92, zwarte grote koolvis 72—68, zwarte middel koolvis 73—60, grote heek 452 grote leng 122.

Per tien stuks: grote kabeljauw 70—56, middel koolvis 68—52.

Per hoop: vleet 98.

Per 50 kilogram: grote schelvis 80—61, grotmiddel schelvis 65—45, kleinmiddel schelvis 71—58 schelvis I 57—22, wijting 35—25, schar

63—26, gul I 85—52, gul II 60—41, gul III 38—20, grote schol 26—20, schol II 36—20, gul III 39—25, tarbot 388—182, griet 151—138, tongschar 135—100, haring 20.80—14, makreel 30—26 lever 30—26, oesters 55, zwarte koolvis I 28—23, koolvis II 26—18 heek I 196—182, kleine leng 42, schartong 50, kleine kreeft 110—80, poon 73.

SCHEVENINGEN

De aanvoer van Scheveningen bestond VRIJDAGMORGEN uit 20 kisten gul, 750 kisten schol, 50 kisten varia en 6500 kgr. tong.

De aanvoer in Scheveningen bestond MAANDAGMORGEN 8 MAART uit: 80 kisten wijting, 12 kleine kisten wijting, 1250 kisten gul, 1350 kisten schol, 600 kleine kisten haring, 13 kleine kisten makreel, 50 kisten varia, 600 stijve kabeljauwen en 12.000 kilogram tong.

URK

Door 54 vaartuigen werden MAANDAG 8 MAART in Urk aangevoerd (in kilogrammen) en geveild (in guldens): 52.000 tong, 5.30—10.19; 11.000 tarbot 3.72—8.90 1500 griet, 2.73—3.40; 260.000 schol, 0.40—0.87; 12.000 kabeljauw, 0.68—1.03; 3000 wijting, 0.85—0.98; 1500 schar, 0.48—0.69.

Van 1 tot en met 5 maart werd in Urk aangevoerd 619.436 kg. noordzeevis ter waarde van f 875.728,78.

Visaanvoer te Den Helder

Met verschillende grote kotters in de binnenhaven voor een werfbeurt en om zich daarbij eventueel klaar te maken voor de visserij in de Iersche Zee, met daarbij vrij goede, zij het het uitzonderlijk koude weersomstandigheden, was het een gelukkig verschijnsel dat de spanvissers op kabeljauw weer een kleine opleving in de aanvoer tot stand wisten te brengen.

Waren er enkele weken terug al tekenen die er op wezen dat de grote vangsten in deze sektor achter de rug leken te zijn, de afgelopen week bleek daar nog niets van.

Hoewel op zaterdag vrij veel vaartuigen aan de markt waren, bleek wel dat over het algemeen de scholvangsten aan het afnemen zijn.

Hiervoor waren de prijzen die voor deze vissoort betaald werden over het algemeen zeer redelijk.

Ook de voor de Tong gemaakte prijzen waren zeer goed, opmerkelijk was het dat eigenlijk voor het eerst sinds enige tijd er weer een vrij grote variatie was waar te nemen in de gemiddelde prijs per aangevoerde kilogram.

Dit werd veroorzaakt door de zeer verschillende visgronden waarop onze kotters hebben getracht de tongen te verschalken, want was er enige tijd terug een opleving waar te nemen in de tongvangsten, de laatste twee weken bleef deze opleving verder uit.

Door de verschillende sortering liepen hierdoor de gemiddelde prijzen dan ook uiteen van f 7,— tot f 7,62 per kilo gemiddeld.

Bewogen de tongvangsten van de grote kotters zich over het algemeen tussen de 1000 en 1600 kg, één kotter wist nog aan de markt te komen met bijna 2800 kg, voor een totaalbesomming van ruim f 24.300,—.

De besommingen van de andere grote kotters bewogen zich tussen de f 12.000,— en f 18.000,—

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Door 63 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Vissoort	Hoeveelheid in kg	Opbrengst	Prijs per kg
Tong	20.658	f 149.493,69	van f 1088 — f 530
Tarbot	3.712	f 19.164,55	van f 964 — f 330
Griet	821	f 2.757,83	van f 362 — f 192
Schol	100.280	f 67.526,03	van f 100 — f 035
Schar	1.135	f 695,63	van f 130 — f 045
Wijting	1.405	f 1.246,00	van f 115 — f 040
Kabeljauw	109.050	f 94.065,40	van f 230 — f 021
Tongschar	533	f 1.447,63	van f 291 — f 157
Haring	2.785	f 942,75	van f 040 — f 028
Lever	90	f 45,00	van f 063 — f 040
Diversen	20	f 6,00	
	240.489	f 337.390,51	

TRANSMISSIE PROBLEMEN ?

WIJ VERKOPEN

BESTE KWALITEIT

CONCURRERENDE PRIJZEN

1. WINCHRIEMEN

Alle breedten

2. PLATTE RIEMEN

Al of niet ter plaatse geplakt

3. V - RIEMEN

EVENEENS UIT VOORRAAD LEVERBAAR :

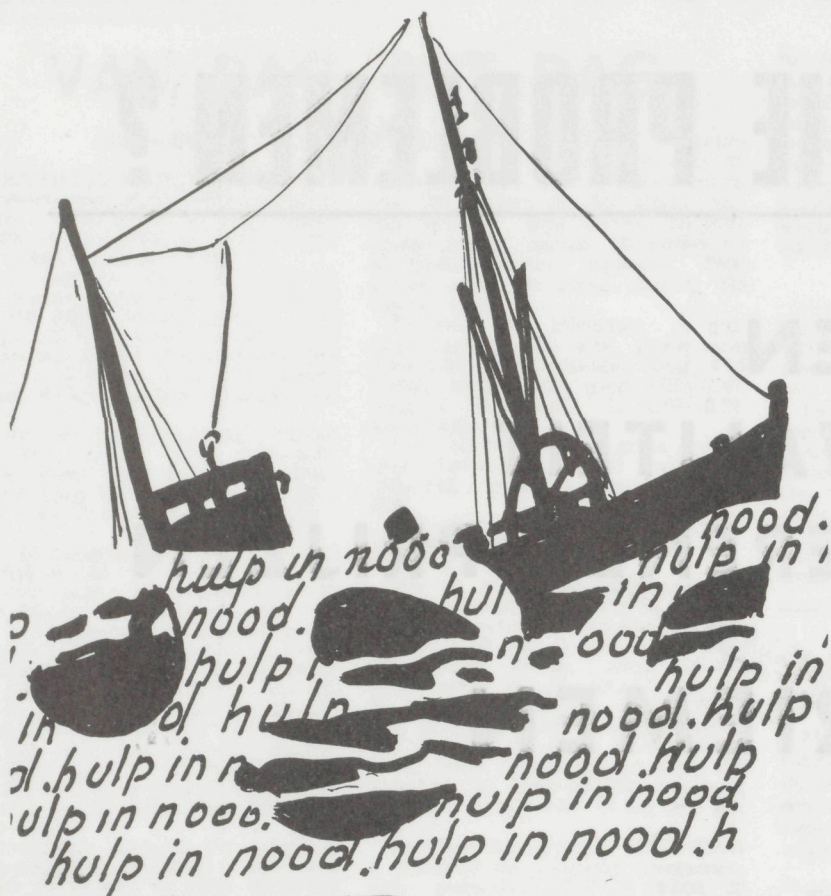
ALLE MATEN ALLIGATOR-RIEMVERBINDERS. OOK HET NUMMER 75

DIT ALLES BIJ

S.V. SCAP

Tel. 059/80820 - Afdeling Elektriciteit

289



REDERS,

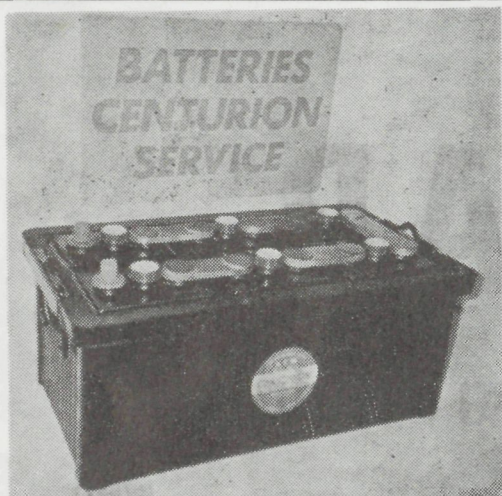
EEN GOEDE VERZEKERING IS
EEN WAARBORG VOOR
DE TOBKOMST!

WENDT U DAAROM
IN VOLLE VERTROUWEN TOT

HULP IN NOOD

H. BAELSKADE, 27
OOSTENDE
TEL. (059) 716 89

LEES " HET VISSERIJBLAD "



17 maanden reeds vaart de O.148 met onze batterijen. Wij hebben indertijd de handschoen opgenomen, en gaven welbewust alle mogelijke publiciteit hieraan. Meerdere reders hebben al ingezien dat een batterij, die op een dergelijke manier in het zonlicht gezet wordt, wel goed moet zijn. Ook zij kozen Centurion.

WANNEER VOLGT U ?

Inlichtingen bij s.v. S.C.A.P., Ed. Anseelelaan, Oostende

" CENTURION "

Rijhovelaan 188, Gent

(6708V)