

GEMEENTE OOSTDUIN
BIBLIOTHEEK VIS
OOSTDUIN



Dubbel



VISSE HET BLAD

37e JAAR — NR. 15 — VRIJDAG 16 APRIL 1971 — VERSCHIJNT WEKELIJKS — PRIJS: 20 FR.

[Handwritten signature]

OSTEND STORES & ROPEWORKS



Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie :

Tel. : (059) 755.81 (5 lijnen)

Telex : 18128

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Tel. (059) 715.42

(059) 714.41

(059) 770.33

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN

MECHANISCH FABRICAGE VAN NETTEN

NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :

Manila, sisal, nylon, polyethylene
en polypropylene trawltwine
Touwwerk
Alle soorten netten
Staaldraad
Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :

Sisal bindgaren
Pick-up garens

SPORT :

Allerlei netten

VOOR DE NIJVERHEID :

Sisal inpakgarens
Tapijtgarens

(6857V)

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

AFDELING ELEKTRO

TEL. (050) 541.17 - 541.92

34, TIJDOKSTRAAT
ZEEBRUGGE

**MET VARTA BATTERIEN
SNEL STARTEN**

ONDER ALLE OMSTANDIGHEDEN

NA AANKOOP VAN UW BATTERIJ
TEGEN COOPERATIEVE PRIJZEN,
GOEDKOPER DAN WAAR OOK

NU zes maanden



GRATIS ONDERHOUD

VAN UW BATTERIJ

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

LISTER BLACKSTONE MIRREES MARINE

diesel motoren en stroomopwek-
kende aggregaten van 3 tot 8000 pk

n.v. R. LISTER - 3400 LANDEN - TEL. 011/820.35 - 829.96

 HAWKER SIDDELEY

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

AFSLUITING VAN DE OOSTERSCHELDE IN HET BENELUX - PARLEMENT

Enige weken geleden wijdde de heer A. Wittevrongel in het Visserijblad, onder de titel «De afsluiting van de Oosterschelde — Ook Belgische kustvisserij in het gedrang» aandacht aan het probleem van de afsluiting van de Nederlandse zeegaten, waarin het niet voor onmogelijk wordt gehouden dat de afsluiting van de Oosterschelde voorzien in 1978, ook voor de Belgische vissers nadelige gevolgen zou kunnen hebben.

Tegen de afsluiting van de Oosterschelde stelt men in visserijkringen bij onze Noorderburen een steeds toenemende reactie vast. De in het raam van de Deltawet voorgenomen afsluiting van een aantal zeegaten, zou immers het einde betekenen van de mossel- en oesterkultuur aldaar, alsmede van de visserij op de Oosterschelde, daar betreffende zeegaten als kinderkamers, broedplaatsen of paaigebieden zouden fungeren, waardoor deze functies van deze gebieden zouden verdwijnen, hetgeen niet alleen nadelig zou zijn voor de Nederlandse kustvisserij, maar ook voor de Belgische en meer bepaald voor de vissers van de Oostkust.

Anderzijds werd erop gewezen dat in ons land tot op heden nog weinig reactie i.v.m. dit probleem loskwam, noch vanwege het bedrijf, noch vanwege de Overheid.

Het vraagstuk van de visserij op de Oosterschelde hangt bovendien nauw samen met de milieuverontreiniging en derhalve met de functie van de Oosterschelde in verband met het behoud van een goed milieu. In het raam van de Deltawet zijn reeds verschillende dammen opgetrokken. De Deltawet kwam tot stand na de overstromingsramp van 1953 en is in de eerste plaats ingegeven door veiligheidsredenen, te weten het beschermen van de bevolking tegen dergelijke gevaren. In Nederland is men evenwel van oordeel dat andere middelen voorhanden zijn om het doel na te streven, o.m. het verzwaren van de dijken, veeleer dan het afsluiten van betreffende zeegaten. De afsluiting van de Oosterschelde zou ernstige gevolgen hebben op economisch en sociaal vlak. De periode vóór het tot stand komen van de Volkerekdam is, doordat de Grevelingendam het zoete water naar het zuiden stuurde, voor de Oosterschelde een tijdperk van grote moeilijkheden geweest.

Door het doorstromen van Rijn- en Maaswater werden de normale verhoudingen tussen zoet- en zoutwater in het Oosterscheldebekken verstoord, waarbij dan nog kwam dat de kwaliteit van het Rijnwater door vervuiling steeds achteruitging.

Het sluiten van de Volkerekdam heeft aan dit proces een einde gemaakt. Volgens deskundigen zou de kwaliteit van het Oosterscheldewater na deze afsluiting er enorm op zijn verbeterd en er wordt beweerd dat men lang in de geschiedenis moet teruggaan om een zelfde zuiverheidsgraad van het Oosterscheldewater te vinden.

De oester- en mosselkultuur en de visserij aldaar varen er derhalve ook wel bij en het is dan ook logisch dat deze gunstige ontwikkeling de aktie tegen de afsluiting van de Oosterschelde stimuleert.

BENELUX-AANGELEGENHEID

Mede naar aanleiding van bedoeld artikel heeft thans de heer Lockefer, Nederlands Eerste Kamerlid en gewezen burgemeester van Hulst, de problematiek van de afsluiting van de Oosterschelde en de daarmee verband houdende milieuverontreiniging, in het Beneluxparlement, tijdens de zitting van 26 maart jl. te Luxemburg, te berde gebracht.

Hierbij vroeg hij de bewindslieden voor de visserij van de drie regeringen, deze vraagstukken te betrekken in het onderzoek dat moet leiden tot een memorandum over de bronnen van grensoverschrijdende watervervuiling.

Bij dit onverwachte betoog voor de parlementsleden uit de drie landen, zei de heer Lockefer er maar meteen bij, dat het niet zijn bedoeling was om langs een omweg nationale politiek te bedrijven. «Ik bezie», aldus spreker, «de afsluiting van de Oosterschelde alleen uit de gezichtshoek van de problemen voor onze Belgische partner in de Benelux».

Bovendien vindt hij het wat vervelend om de Luxemburgse minister van landbouw, J. Buchler, met dit vraagstuk te moeten opzadelen. «Maar», zo verklaarde hij zich nader, «ik heb in de Nederlandse eerste kamer al eerder aan minister Bakker voor verkeer- en waterstaat over de gevolgen voor de Noordzeevervisserij van de afsluiting van de Oosterschelde vragen gesteld en toen geen bevredigend antwoord gekregen.

Van de Luxemburgse bewindsman kreeg de Zeeuwse senator overigens de verzekering, dat hij met de kwestie rekening zal houden, en zijn beide kollega's zal aansporen om de problemen van de Belgische vissers in het onderzoek naar de verontreinigingsbron te betrekken en dat hij niet zal nalaten om het nodige te doen dat dit vraagstuk eist.

«Ondanks het feit» ging de heer Lockefer verder, «dat onze taak als Beneluxparlement en andere is als die onzer nationale parlementen geloof ik toch dat we zouden tekortschieten als we niet in het kader van de ons opgelegde Raadgevende Taak thans zouden spreken over de veelzijdige problematiek verbonden aan de afsluiting der zeegaten in het raam van de Deltawet en wel met name die van het Oosterschelde-estuarium.

Ik beperk mij dus tot waterververontreiniging en maak abstraktie van luchtverontreiniging.

En waarom? Niet alleen daar die een heet hangijzer is in de Nederlandse kringen van Milieubeheersers én van de visserijwereld — zowel beroeps- als rekreatief — maar óók daar deze aangelegenheid THANS ook bij ons partnerland België sterk in de aandacht is komen te verkeren.

Bij vervuiling der stranden en het leefbaar houden van de kustrekreatie, alsmede de kustvisserij, is niet het enige gevaar: de direktgeleoste olie (al dan niet abusievelijk) van tankschepen, maar er dreigt ook een gevaar vanuit onze binnenwateren, vanuit de estuaria Ooster- en Westerschelde waarop grote delen van Europa vanaf Frankrijk en vanuit Duitsland via de Rijn hun industrieel huishoudelijke afval lozen, in de hoop (zullen we maar aannemen) dat dit zonder hinder de Noordzee zal bereiken.

Toen ik in de Eerste Kamer, zei spreker, slechts een enkele maand geleden Minister Bakker heb mogen wijzen op de gevolgen voor de Belgische Kustvisserij (naast uiteraard die voor ons eigen Nederland!) heb ik naar mijn gevoelens niet dat antwoord gekregen dat mij als Benelux parlements lid gevredigt, maar veel méér als Nederlands kamerlid ».

In zijn betoog plaatste de heer Lockefer de watervervuiling die de Westerschelde oplevert en de verontrusting van de Belgische vissers dat zij in hun bedrijf zullen worden geschaad, wanneer de Oosterschelde wordt afgesloten, onder één noemer. Hij wees op het belang van de zeegaten in Zuidwest-Nederland voor de visstand op de Noordzee en haalde daarbij nog eens de zogenaamde «kinderkamerfunctie» van de Oosterschelde naar voren.

«Zal de natuur na de afsluiting voor een compensatie kunnen zorgen, en zo ja, welke?» wilde hij weten. In zijn pleidooi betrok de Zeeuwse senator ook de belangen van de sportvisserij en de watersportrekreatie. De heer Lockefer legde nog uit dat de eb- en vloedbeweging in de Oosterschelde er voor zorgt dat de vuilwaterstroom uit de Westerschelde niet langs de kust trekt.

De heer Lockefer wees er verder op dat, alhoewel het duidelijk is dat de visserij van groot belang is, deze in de betreffende problematiek toch niet van doorslaggevend betekenis is.

Het direkte nut van oester-, mossel- en garnalenproductie is aanwijsbaar, maar het indirecte nut is, waar de deur naar het internationalisme opengaat en o.a. de belangen van België mede een rol spelen. De Oosterschelde is een belangrijke tusenschakel in de groei van een deel van de visstand in de Noordzee welke door afdamming verloren gaan. Dit geldt met name voor de z.g. kinderkamer-functie der estuaria, de paaigebieden en/of woonplaatsen voor bepaalde vissoorten waarvoor de zeegaten steeds diend hebben. Zal de natuur na afsluiting voor compensatie zorgen?

Naast het internationaal aspect van de afsluiting vertoond t.a.v. de visserij, is er nog het aspect van de SPORTVISSERIJ (bijvoorbeeld op platvis) die in een groeiende rekreatieve behoefte onzer door konjunktuur over vrije tijd beschikkende bevolking kan voorzien, benevens de watersportrekreatie.

Spreker wilde niet wijzen op de alternatieve oplossing van verzwaren der zeedijken zoals dat ook bij de Westerschelde gebeurt. Wel had hij er behoefte aan te stellen dat de belangrijkheid van de Nederlandse

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

estuaria (in oppervlakte slechts 1% uitmakend van het Noordzeegebied) omgekeerd evenredig is aan de oppervlakte, juist vanwege die speciale functie van die kustwateren, als boven genoemd. Daarmee hangt nog samen de grote rijkdom aan voedingszouten en de hoge produktie van voedsel voor jonge vis voortkomend uit de grote rivieren van ons kontinent waarvan het rijke water in onze kustzone zee kiest. De Nederlandse Ministers hebben besloten, vervolgde dhr Lockefer, dat deskundigen op korte termijn bijeen dienen te komen met alle belanghebbende instanties om de milieuhygiënische en planologische aspecten van industrievestigingen in het grensgebied van de provincies Nederlands Limburg, Belgisch Limburg en Luik te onderzoeken. In dit verband zullen de ministers, het Komitee van Ministers van de Benelux Economische Unie in de loop van de maand maart 1971 verzoeken tot concrete coördinatievoorstellen te komen ten aanzien van de planologische en milieuhygiënische aspecten van industrievestigingen. Er is meer milieuhygiënisch gevaar!

Tot slot van zijn betoog verzocht de heer Lockefer met klem de regeringen van de drie landen een gemeenschappelijk beleid terzake te voeren.

Gebleken is dat een verarming van de stand van de tegenwoordig economische belangrijke vissoorten in het water van het land de Belgisch-Zeeuwse kust gelegen zeegebied t.g.v. de sluiting van de zuidelijke estuariën, een waarschijnlijkheid lijkt.

Dit zal zeker op korte termijn een direkt gevolg zijn en afgewacht moet worden of de natuur voor voedselkompensatie zal kunnen zorgen en hoe! Uiterst dubieus blijkt het antwoord op de vraag of voor de Belgische kustvisserij de voorgenomen afsluiting geen nadelige gevolgen zal hebben. De Belgische Professor Polk van de Universiteit van Brussel, deelde nog kort geleden de mening van de Nederlandse kollega-biologen dat de gevolgen voor de Belgische kust niet zouden uitblijven, aldus Lockefer. Aan het einde van zijn betoog wees de heer Lockefer ook op de veronderstelling geopperd door de heer Wittevrongel als zouden de Nederlanders steeds een beroep doen op samenwerking met België, wanneer zij er belang bij hebben, dus een éénrichtingssamenwerkingsverkeer. Spreker ontkende zulks en achtte zijn tussenkomst in het Beneluxparlement als een bewijs van het tegengestelde.

Konkluderend pleitte hij dat een onderzoek in het geheel van de reeds

aangekondigde voornemens, het aspect zou moeten omvatten van watermilieuverontreiniging en de gevolgen voor de visserij in beide landen, opdat niet wanneer het te laat zal zijn, achteraf gepraat moet gaan worden over het opvangen van de gevolgen als de natuur niet op een gunstige wijze zou reageren.

«Regeren is vooruitzien. Adviseren is de taak dezer Raad» aldus de heer Lockefer, «Moge een synthese voor onze regeringen tot voor alle partijen bevredigende uitkomsten leiden».

Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor Vissersvaartuigen

HULP IN NOOD

BUITENGEWONE ALGEMENE VERGADERING

Overeenkomstig art. 33 der statuten worden de leden uitgenodigd tot de BUITENGEWONE ALGEMENE VERGADERING, die zal plaats hebben op VRIJDAG 30 APRIL 1971 te 15u.30 in het Hotel «EUROPA», Kapellestraat 181, te Bredene.

Dagorde

WIJZIGING STATUTEN — Art. 35 A luidende als volgt :

Het resultaat van de balans, na aftrek van de bedrijfsuitgaven, lasten en afschrijvingen, vormt het netto-resultaat, waarvan de verdeling als volgt geschiedt :

1° Vijf ten honderd af te nemen voor het wettelijk reservefonds. Deze storting is niet meer verplichtend wanneer dit fonds tien ten honderd van het kapitaal bereikt.

2° Minstens vijftienvintig ten honderd wordt gestort in een reservefonds, genoemd «Provisiefonds voor Zware Rampen». Gezien haar bijzonder karakter kunnen de leden noch bij ontslag, noch bij overlijden, noch om enige andere reden, rechten laten gelden op dit fonds voor de vereffening der maatschappij.

3° Het saldo wordt aangezien als een premieschuld aan de leden en als zodanig op de rekening « Voorbehoudingsfonds » geboekt.

WORDT VERVANGEN DOOR :

Art. 35 A) Het resultaat van de balans, na aftrek van de bedrijfsuitgaven, lasten, afschrijvingen en voorzieningen, vormt het netto resultaat dat aangezien wordt als een premieschuld aan de leden en als dusdanig in evenredigheid van de gestorte premies voor vaartrisiko totaal op de rekening voorbehoudingsfonds der leden geboekt.

De berekening van het voorbehoudingsfonds per lid wordt gedaan volgens de formule :

netto resultaat uitbatingsrekening X premie vaartrisiko van het lid

totaal der premies vaartrisiko

Gezien het bijzonder karakter van de reeds gevormde wettelijke reserve en het reservefonds, «provisiefonds voor zware rampen», kunnen de leden noch bij ontslag, noch hun rechthebbenden bij overlijden, noch om enige andere reden, rechten laten gelden op deze fondsen. De eventuele verdeling van deze fondsen gebeurt in de gevallen voorzien door en volgens art. 36 en 37 der statuten, of bij bijzondere beslissing van de algemene vergadering.

Namens HULP IN NOOD

De Directeur,
P. Vandenberghe

De Voorzitter,
V. Vlietinck

(7734N—6957V)

Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor Vissersvaartuigen

HULP IN NOOD

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

Overeenkomstig art. 31 der statuten worden de leden uitgenodigd tot de STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING der maatschappij die zal plaats hebben op VRIJDAG 30 APRIL 1971 te 16 uur in het Hotel «EUROPA», Kapellestraat 181, te Bredene.

Dagorde

- 1) — Goedkeuring van het verslag van de Raad van Beheer van de maatschappelijke werking gedurende het jaar 1970.
- 2) — Verslag van het Kollege van kommissarissen.
- 3) — Goedkeuring van de Balans, Winst- en Verliesrekening, afgesloten op 31.12.1970.
- 4) — Ontlasting te verlenen aan beheerders en kommissarissen voor het jaar 1970.
- 5) — Bestemming te geven aan het batig saldo van het jaar 1970.
- 6) — Vaststelling van de vergoeding van de kommissarissen ingevolge art. 29 van de statuten.
- 7) — Wijziging statuten.
- 8) — Uitbetaling voorbehoudingsfonds van de jaren 1963 en 1964.
- 9) — Bijkomende uitbetaling voorbehoudingsfonds voor de jaren 1966-1967-1968-1969 en 1970 aan uittreedende leden.
- 10) — Verscheidene.

N.B. : Alle voorstellen of punten welke de leden in de rubriek «Verscheidene» wensen te bespreken, dienen ten minste vijf dagen vóór de Algemene Vergadering per aangetekend schrijven ter zetel van de maatschappij toe te komen. Deze voorstellen moeten ondertekend worden door tenminste tien leden.

Namens HULP IN NOOD

De Directeur
P. Vandenberghe

De Voorzitter
V. Vlietinck

(7733N—6956V)

HIJ HAD ZIJN BRIL GEBROKEN

De rederij «Willo», uitbater van de Oostendse treiler O.312 «Angelus» zat vorige week zaterdag met de handen in het haar. Hun vaartuig lag varensklaar in het Oostendse sas toen een der opvarenden, een matroos, van boord krom en verklaarde, om persoonlijke redenen de reis niet te kunnen meemaken.

De reder, die om een geldige reden verzocht, kreeg als antwoord dat hij deze niet kon krijgen. Prompt werd het waterschoutsambt opgebeld en toen kwam de eerder ontstellende reden waarom betrokken

matroos niet meekon in zee. Hij had dooereenvoudig daags voordien zijn bril gebroken en volgens zijn verklaring kon hij aldus niet de verantwoordelijkheid op zich nemen om de wacht te lopen. Het spreekt vanzelf dat de getroffen rederij klacht heeft neergelegd bij het waterschoutsambt.

Het vaartuig kon inderdaad pas de dinsdag afvaren wat voor de rederij een zwaar economisch verlies betekent. Dit is echter helemaal geen zorg voor soms al te lichtzinnige vissers.

In dienst van mens en schip :

OOSTENDSE GIETERIJ DRAAIT OP VOLLE TOEREN !



Sissend loopt het gesmolten metaal in de vormen. De arbeiders gebruiken hiervoor een zware pot met windas.

EEN HARD BEROEP

Langs de Victorialaan, in de onmiddellijke nabijheid van het vissersdok te Oostende, is een uitgestrekt gebouw gelegen, waarop in grote letters te lezen staat : gieterij.

Gesticht in 1912 door vader Gust Debaedts, een bekende Oostendse figuur, volgde Karel Debaedts de stappen van zijn vader en breidde hij het bedrijf merklijk uit. Vooral na de tweede wereldoorlog toen in 1949 met nieuwe gebouwen gestart werd draaide het bedrijf van de h. Debaedts op volle toeren.

Ontelbaar zijn trouwens de diensten die bedoelde gieterij reeds bewees ten voordele van de zeevisserij en de koopvaardij.

In de uitgestrekte werkplaats worden aldus stukken gegoten, zoals onderdelen van motoren, scheepslieren, kleppen, pompen en zelfs schroeven ; stukken, die in brons gegoten worden of andere metalen.

De onderneming van de h. Debaedts is trouwens de enige industriële gieterij in het gewest, zodat het dan ook niet aan werk en bestellingen ontbreekt.

Het werk is er hard, en de aldaar tewerkgestelde werkrachten hebben het niet voor de poes : er wordt van hen bestendig een inspanning gevergd, in acht nemend dat men soms noodbestellingen heeft uit te voeren, waarbij bepaalde stukken binnen de vierentwintig uur aan de klant dienen geleverd.

Maar de werklieden verliezen er de glimlach niet bij : hoe meer

werk, hoe zwaar ook, des te beter ; want vele bestellingen betekenen voor hen inderdaad een ononderbroken bestaanszekerheid.

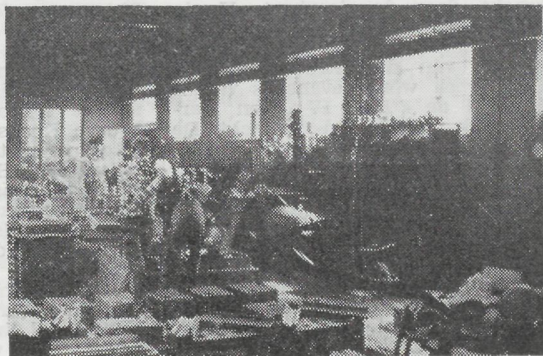
EEN DUIVELS GERAAS

In de onderneming van de h. Debaedts bevinden zich vier smeltovens : twee die werken met cookes, en twee met stookolie. In elke oven kunnen 100 tot 300 kg smeltmateriaal aangebracht worden. Het te gebruiken koper en tin is afkomstig uit Katanga ; de bronsblokken komen uit Belgische raffinaderijen evenals de bijkomstige mengsels, zoals fosfor en antimonium, die aangewend worden voor een gunstig verloop van het smelten en het bewerken van de gegoten stukken. Bovendien zijn enkele bijzondere scheikundige stoffen afkomstig uit Groot-Brittannië.

We waren inmiddels getuige van het gieten van enkele stukken, waarbij de werkplaats dreunde onder het hels lawaai van de ventilatoren, die de ovenkroes opjoeven tot een warmte van ruim 1600 graden Celsius. Dank zij de hogedrukventilators kon aldus 200 kg materiaal gesmolten worden in amper vijftig minuten.

Met behulp van een pot met windas kunnen naderhand de inmiddels in gereedheid gebrachte vormen of «moulen» gevuld worden met het sissend metaal, dat achteraf bedekt wordt met een laag exothermisch poeder, om de voeding van het stuk te bevorderen en zuigingen te vermijden, waardoor kleine holten in het gegoten stuk zouden kunnen ontstaan.

Na de voorgeschreven afkoelingsperiode, worden de gietstukken dan uitgeklopt en gezuiverd.

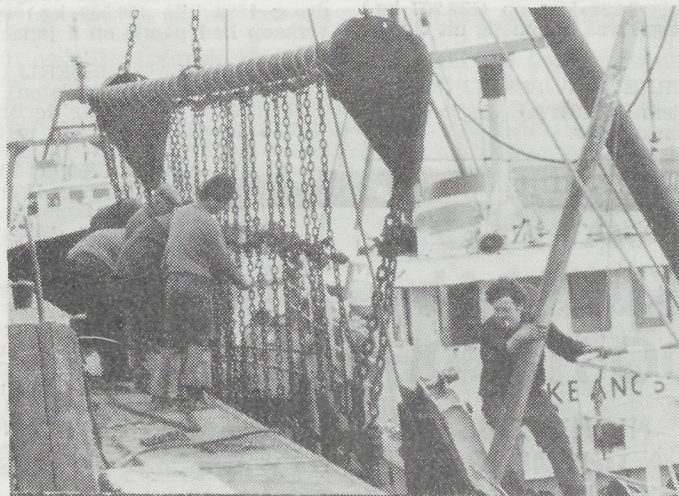


Een zicht op een gedeelte van de indrukwekkende werkplaats.

dan ook voor de hand, dat vele nodige gietstukken voor de pakketboten eveneens door de h. Debaedts geleverd worden, evenals voor de baggerboten en koopvaardijsschepen.

In een grote ruimte liggen trouwens honderden houten modellen opgestapeld, die de vrucht zijn van urenlange arbeid. Het is soms nodig een bijzonder ingewikkeld houten model te vervaardigen om één stuk te gieten, wat dan ook de kostprijs van het te gieten stuk in merkelijke mate beïnvloedt.

PASEN ...



Van ouds her al is Pasen de periode van droogdokken, nazicht en "overhalen" bij de zeevisserij. Het blijft harde arbeid waarbij goede mankracht vereist is. Voornamelijk als de boel moet worden klaargemaakt met loodzware wekkers, als de nieuwe korre moet worden aangeslagen.

Het "vermaken" van de korre blijft een taak van geduld, dribben, aanslagers, rijgen, vermaken in de wings, meerderen en minderen, enz.

Zou het hier gaan om de jongste matroos uit de vloot ?
Zou het hier gaan om de jongste matroos uit de vloot ?
zo te zien kruipt het bloed waar het niet gaan kan !

En in het paasweekeinde bleef ook de Franse hekreller "V' kings" aan de kaai. Alleen al haar enorme visplanken wijzen erop dat dit soort vaartuigen de gronden van Labrador bevissen. Na een reis van 3 maanden mag wel even verpoosd worden in onze goede haven

TOPBESOMMINGEN IN BRITSE HAVENS IN JANUARI

Wij geven hieronder de Engelse vaartuigen die in de respectievelijke havens de hoogste besommingen boekten tijdens de maand januari 1971.

1) VERRE ZEEVISSERIJ
(trawlers + 135 ft.) Visgrond IJsland

Op 27 januari bereikte het vaartuig C.S. Forester van de Newington Trawlers Company te Hull een besomming van £ 22.165 (2.659.800 B fr.) De vangst bedroeg 2779 kits (176.403 kg) en was afkomstig van de Noorse Kust. De zeereis duurde 21 dagen. Te Grimsby was het de Boston Commanche van de Boston Croup Company die op 6 januari een besomming boekte van £ 15.910 (ca. 1 miljoen 909.200 B fr.) De zeereis duurde 24 dagen en bracht het vaartuig 2.082 kits op (132.207 kg.) De vangst was afkomstig uit Groenland.

2) VERRE ZEEVISSERIJ
(trawlers + 135 ft) Visgrond IJsland en dichters.

CASINO KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB
« LA CHAMPAGNE »

ZATERDAG 17 APRIL
van 22 uur af
ZONDAG 18 APRIL,
the-dansant
van 16 tot 20 uur:

MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA

Piano:
Franz André

Als attraktie:
CHRISTINE
FONTANE

VRIJDAG 23 APRIL
te 21 uur:

« OSTEND
FRIDAY CLUB »

Ontspanningsavond in
RELAX-PAK
gewijd aan:

SPECIALITEITEN VAN
MALMEDY - 125 fr.

Onbepaalde deelneming
aan het buffet!

Merino Costa
y su Orquesta

Plaatsbespreking
en inlichtingen:
CASINO-KURSAAL
8400 OOSTENDE
T. (059) 751.11
(8828W—7740N—6958V)

De Hull behaalde 't vaartuig King-Trawlers Company een besomming ston ONYX van de British United van £ 23.001 (ca 2.760.120 B fr.) Daarvoor werd er 21 dagen op IJsland gevist en bracht het vaartuig 2359 kits op (149.796 kg.) De verkoop had plaats op 8 jan.

Te GRIMSBY boekte het vaartuig ROSS RENOWN van de British United Trawlers Company op 6 januari een besomming van 27.989 (3.358.680 fr.) voor een vangst van werd er 20 dagen op IJsland gevangen 3240 kits (205.740 kg.) Daarvoor ren.

Te FLEETWOOD behaalde de WYRE CAPTAIN terug van de British United Trawlers Company na een reis van 22 dagen op IJsland een besomming van £ 13.256 (1 miljoen 590.720 B fr.). De vangst bedroeg 1552 kits (98.552 kg.) en de verkoop had plaats op 4 jan.

3) MIDDENSLAG VISSERIJ
110 - 135 ft (alle visgronden)

Te FLEETWOOD boekte de British United Trawlers Company met het vaartuig WYRE VANGUARD een besomming van £ 9669 (1.160.280 B fr.). De vangst bedroeg 1179 kits (74.866 kg) en was afkomstig van IJsland. Deze besomming werd behaald op 6 jan. en dit na een zeereis van 20 dagen.

Te GRIMSBY was het terug een vaartuig van de British United Trawlers Company nl. ROSS COUGAR die op 27 jan. een besomming boekte van £ 7997 (959.640 B fr.) Een vangst van 1223 kits (77.660 kg) werd bekomen na een zeereis van 15 dagen in de westerlijke waters.

4) VAARTUIGEN VAN 110 ft. (alle visgronden)

Te FLEETWOOD verkocht 't vaartuig DAVID WILSON van de Hazael Fishing Co. Company op 4 jan. de 576 kits (36.576 kgr) voor een bedrag van £ 5165 (619.800 B fr.) Daarvoor werd er 15 dagen in de thuiswateren gevist.

Te GRIMSBY behaalde de ROSS HAWK van de British United Trawlers Company een besomming van £ 4185 (502.200 B fr.) op 25 januari. De reis duurde 13 dagen en vangst was afkomstig uit de Noord-bracht 379 kits op (24.066 kg.) De zee.

5) HAVEN LOWESTOFT (alle visgronden)

a) Vaartuigen + 110 ft.
In deze categorie behaalde het vaartuig SUFFOLK CHALLENGER van de Small Company op 26 januari, een besomming van £ 6346 (761.520 B fr.). Daarvoor werd er 12 dagen in de Noordzee gevist. Het aantal bedroeg 766 (48.641 Kg)

b) Vaartuigen - 110 ft.
De SUFFOLK KINSMAN van de Small Company verkocht na een zeereis van 12 dagen in de Noordzee de 546 kits (34.671 kg.) aan de prijs van £ 4586 (550.320 B fr.) Deze verkoop had plaats op 25 jan.

6) HAVEN NORTH SHIELDS
80 - 130 ft. (alle visgronden)
Het was de BEN VURIE van de R. Irvin rederij die op 25 jan. een besomming behaalde van £ 4854 (582.480 fr. voor de 682 kits (43.307 kg.) De vangst was afkomstig uit de Noordzee na een zeereis van 14 dagen.



ONZE VISSERS TER ERE

Traditiegetrouw greep op Paasmaandag te Oostende de vissershulde plaats. Op deze ogenblikken verwijden de vele aanwezigen even bij de nagedachtenis van de op zee, tijdens hun zwaar beroep, omgekomen vissers. Een indrukwekkende bloemenhulde moest het meeleven van ons allen vertolken.

BERGING VAN HET WRAK « BEVERWIJK » TE ZEEBRUGGE

De bergingswerken van de gezonken baggerboot « Beverwijk » in de voorhaven van Zeebrugge lopen naar hun einde toe. Het wrak werd in drie delen doorgezaagd en wordt één dezer dagen volledig geborgen. Te dien einde is dinsdagavond de 2370 Ton metende Taklift I in de haven aangekomen. Deze taklift dat eigendom is van het Bergingsbedrijf Van Den Tak uit Rotterdam, werd naar Zeebrugge gebracht door de sleepboot Hanja vanuit Hoek van Holland. Het werd gemeerd aan de nieuwe aanlegkaai van de petroleumtankers. Deze week wordt eveneens vanuit Holland de « Tak IV », een bergingsbak uit Holland verwacht. De drie in stukken gesneden wrakstukken zullen door de Taklift op de « Tak IV » worden gestapeld om overzee vervoerd te worden. Deze Taklift heeft een lengte van 60,35 m., is 23,75 m. breed en een diepgang van 5,60 m. Er is akkomodatie voor 25 man aan boord. Deze taklift heeft een uitzonderlijke grote hefkracht. Het is uitgerust met hoofdtakels die elk 2 x 250

Ton en ook 2 x 150 Ton kunnen tillen. De normale hefsnelheid bedraagt 2 m. per minuut. Op een afstand van 8 m. kan de taklift een gewicht van 800 Ton heffen en op een afstand van 16 m. een gewicht van 600 Ton. De hoogste afstand waarop de taklift een gewicht kan tillen is 36 m. Wanneer op de hoofdtakel nog een top geplaatst wordt, dan bedraagt het hefvermogen op een afstand van 29,1 m. precies 300 Ton, ofwel 200 Ton op een afstand van 34,33 m. De hoogste hoogte waarop deze taklift kan heffen bedraagt 71 m. Dit is dus bij vergelijking zo hoog als de schoorstenen van de Zeebrugse Kookfabriek. De Taklift is uitgerust met 2 Dieselmotoren van ieder 530 HP à 1800 t/minuut. Naar alle waarschijnlijkheid zullen de wrakstukken deze week nog geborgen worden, zodat men hier kan zeggen dat het Hollands Bergingsbedrijf Van den Akker uit Vlissingen het bergen van het wrak « Beverwijk » in een rekord tempo zal hebben uitgevoerd die zowat zeven weken bedraagt.

PRAKTISEREN

ZONDAG (1)

Zondagen, lieve butterfly, zijn voor ons, dat weet ge nu zo langzaam-aan wel, steeds omhangen met de mysterieuze mantel van de weemoed. Diegenen die ons niet kennen zouden wellicht kunnen geloven dat zulks alleen maar verband houdt met de grauwe dagelijksheid van ons bestaan in dit stenen dorp. Zeker, dit zou wel kunnen, maar gij weet het, dit is een verkeerde opvatting. De betonnen jungle waarin we leven heeft anders wel de nodige voorzieningen om 's mensens weerbaarheid tegen de mistroostigheid op te vangen. De lokalen van de pret, de gezellige oorden van de verstrooiing, beste butterfly, waar die vage frustraties even worden gekompenseerd. Heb je je ooit eens gek vermaakt met een man in het rokerige duister van zo'n keet? O, ja, je waart opgetogen, zodanig zelfs dat wij er over van de wijs raakten en in jouw die heerlijke recht-door-zee-meid niet meer herkenden. Daarmee begon het dan. Maar, dit een andere queastie.

ZONDAG (2)

Eigenlijk waren we aan het ronddolen in het domein van de zondagse weemoed. Neen, die naargeestigheid hebben we steeds ontmoet en gekend overal waar we onze tenten hebben opgeslagen, en dit wil wel 't een en andere beduiden.

En de zevende dag zal er ene van rust zijn. Zondagnamiddagen schijnen immer een soort onwezenlijke stilte te brengen, waar ook ter wereld. Bakstenen muren, keurig uitgedoste lieden, stijfdeftig gearmd wegens de plechtige zondag, enkele kinderen spelen «perk» op een verlaten voetpad. Wij zijn immers benieuwd waarheen al die andere kinderen op zondagnamiddagen verdwenen zijn! De vensters gapen stom neer en de tijd schijnt wel stil te staan.

Maar, butterfly, ook toen we in Afrika's diepste hart leefden, toen we ver weg van de wereld waren, daar waar God en mens het leven niet de moeite vonden, daar waar Livingstone en Stanley elkander eens op 't lijf liepen, toen we onze zondagnamiddagen onder de koele strooien barza doorbrachten met als enige overburen de kromme moeloembwabomen van het stofferige oerwoud en het indrukwekkende concert van de sjirpende krekels, ook dan, lieve butterfly, drukte de stempel van de zondagse weemoed. De zevende dag van Onze Heer, wat hij er ook moge over denken, is er niet steeds ene van rust. Verredervan.

ZONDAG (3)

Vandaag schijnt het wel helemaal mis met de rustdag. Zeg, o, neen, niet met ons zelve, maar daarbuiten met die overweldigende invasie van toeristen.

De haven ligt stil onder de melkachtige koepel van de ongezellige mist, je kan d'er tegenaan leunen. Het zwarte havenwater loopt nog even af naar de zee. De meeuwen zijn afwezig. Spijtig, we zijn anders nogal op hun wantrouwige vriendschap gesteld. 't Is niet onwaarschijnlijk dat ze de plaats geruimd hebben voor de (tijdelijke) landverhuizers. Gisteren zaten ze nog, de meeuwen, keurig op een rijtje op de boordsteen van het vissersdok waar we nu, doorheen het kijkgat van ons kraaiennest, de schuivende, doellose, luidruchtige, rokende en etende mensenmassa zien, mensen gaan immers waar andere mensen zijn, je moet daar eens op letten, zus, en soms op de meest onwaarschijnlijke plaatsen zonder ook maar enige aanwijsbare aanleiding, tot ze een enorm kluwen vormen.

ZONDAG (4)

Wat zei Joeri uit Pasternaks grote roman alweer?
« O, hoe graag zou ik dat allemaal willen verruilen voor het schijnbare zwijgen van de natuur, voor de gevangenisachtige geluidloosheid van lange en gestage arbeid, voor de sprakeloosheid van een diepe slaap, van ware muziek, van een stille, innige aanraking, woordloos uit de volheid des harten... »

Een stille, innige aanraking woordloos uit de volheid des harten. Spookachtig op de grens van mist en horizon, aan de zoom van de kalme zee vermoeden we een innig verbonden paar. Zij zijn alleen, ver van de schuivende massa op de kaai en de dijk. Ver weg van de lokalen van de pret.

God-weet-wat vertellen ze mekaar.

l'ocean c'est petit, c'est petit

pour deux coeurs qui ont grands

Over het strand loopt een heer achter een hond.

Een lange stoot op een misthoorn schiet heftig doorheen de dikke mist. Onze hangklok tikt onverdroten voort en druppelt rust in ons gemoed. Et sur la mer je vois danser le souvenir de toi...

WENS

De plaatselijke Vereniging voor de Zeevisserij van Nice in het zuiden van Frankrijk, heeft twee (vrome) wensen naar voren gebracht. Deze wensen zullen nu worden voorgelegd aan de beroepsorganisaties, de vakbonden, de administratie evenals aan de parlementsleden van het eigen departement en de aangrenzende departementen.

De eerste wens gaat om de heersende onrust omtrent de onstuitbare uitbreiding van de pleziervaart die steeds meer de beroepsvissers begint te hinderen voornamelijk wanneer de gevangen vis wordt verkocht, dit

ondanks het opgelegde verbod.

Er zijn in Nice inderdaad 25.000 plezierboten en yachtjes ingeschreven bij de waterschoutsdiensten.

Op plaatselijk vlak vraagt de vereniging voor de zeevisserij, een eerste beperkende maatregel voor de vistuigen die mogen worden gebruikt door de sportvissers.

Bijvoorbeeld zouden voor de grondlijnen die door de sportvissers worden gebruikt als tijdverdrijf maar 50 haken meer mogen worden gebruikt in plaats van 150.

Op nationaal vlak vraagt de vereniging het herinvoeren van het visrecht voor de vakantievissers en de toekenning van haar ontvangsten aan de groepering «l'Etablissement National des Invalides de la Marine». Dit stelsel zou fel bijdragen tot de verlichting van de lasten die moeten gedragen worden door de beroepsvissers en die steeds maar zwaarder worden.

De ervaring bewijst trouwens dat veel vakantievissers het wederinvoeren van het visrecht normaal zouden vinden en ze zouden dit dan ook graag betalen.

De tweede vrome wens van de middellandse zeevissers betrof meer in 't bijzonder hun sociale toestand.

TELEURGANG

Over de laatste 5 jaren is La Rochelle, voornamelijk Franse vissershaven, 50 % van haar vloot kwijtgeraakt en 30 % van haar totale aanvoer welke zijn daarvan de gevolgen op maatschappelijk gebied?

Er is een werkelijke visserijarmoede die vanzelfsprekend op sociaal gebied haar weerslag heeft.

Twee oorzaken liggen ten gronde van het verschijnsel :

- 1) de overdreven kosten van de rederijen, die geen winstgevendere bedrijven meer zijn ;
- 2) de ontvolking van de visgronden in de Golf van Gaskonje, daar waar de vissers van La Rochelle gewoonlijk gaan vissen.

Wat de eerste reden van de teleurgang van het zeevisserijbedrijf van La Rochelle aangaat staat het inderdaad vast dat de Franse rederijen belangrijke verhogingen hebben gekend van hun lasten in 't jaar 1970.

Het staal bvb is gestegen met meer dan 30 % in 12 maanden tijds ; de kunstvezels kosten 25 % duurder in 18 maanden tijds ; de brandstofprijzen steeg met 21,1 %, enz. In tegenstelling met de rederijen in sommige andere landen ontvangen Franse bedrijven geen rechtstreekse hulp van de staat voor hun uitbating.

Wat de overbevissing betreft : het jaar 1970 werd gekenmerkt door een verdeling van de visgrond in 2 kantons en een akkoord omtrent de grootte van de mazen der netten.

Dit evenwel is een maatregel van lange adem en er moet vanzelfsprekend jaren gewacht worden opdat een merkbaar resultaat zou kunnen worden bekomen.

Vijgen na Pasen zouden we bijna (luidop) durven zeggen.

VERBOD

We hebben nog vers in ons geheugen die opzienbarende maatregel van Chili, Peru en Ecuador die plots, zo maar, hun territoriale wateren uitbreidden tot 200 mijlen. En dat is een heel stuk, 200 zeemijlen !

De Amerikanen hebben zich nooit met deze maatregel kunnen verzoemen en zij hebben steeds luid verkondigd aan wie maar luisteren wilde, dat zij niet zo schrapelijk waren en hun eigen territoriale wateren maar op 12 mijlen hielden.

Natuurlijk konden moeilijkheden niet uitblijven vermits de Amerikanen graag gaan vissen in de Zuid-Amerikaanse visrijke oceaan. Voornamelijk tonijn is hun doel aldaar.

Door het feit van de uitroeping der territoriale zone tot 200 mijl ontstond er dus een waar verbod voor de Amerikanen. Onmiddellijk al werden 16 tonijnvissers gepraaid en zwaar beboet, dreigementen van inbeslagneming en gevangenzetting waren ook niet van de lucht.

Dit alles heeft dan geleid tot een visserijkonferentie tussen de betrokken staten, want tenslotte ging het hier grotendeels om het bestaan van de (Amerikaanse) tonijnvisserij.

Weet ge hoe het vraagstuk werd opgelost? Drie keer raden !

De territoriale zone van 200 mijl blijft gehandhaafd.

De Amerikaanse tonijnvissers krijgen de vergunning om te vissen in de bedoelde zone !

Je moet er maar aan denken !

NAAKT

Wie kent bij ons in de visserij Free niet, een lolbroek die ook van z'n eerste leugen niet gebarsten is. Hij heeft ook een open (zeemans) oog voor schoonheid. Piepshorts, hotpants, Honkie Pronkies, stemmen hem immers goedgezind.

Komt hij verleden week langs de Hendrik Baelskaai een welgevormde juffer tegen, gekleed met zo'n heerlijk mini-mini-shortje, dat meer dient om de heren dan de dames warm te houden. Zegt onze Free « wilt gij, lieve juf, voor mij model staan? » De juffer vindt dat (natuurlijk) een gemeen verzoek maar gaat na herhaald aandringen van Free door de verleidelijke knieën.

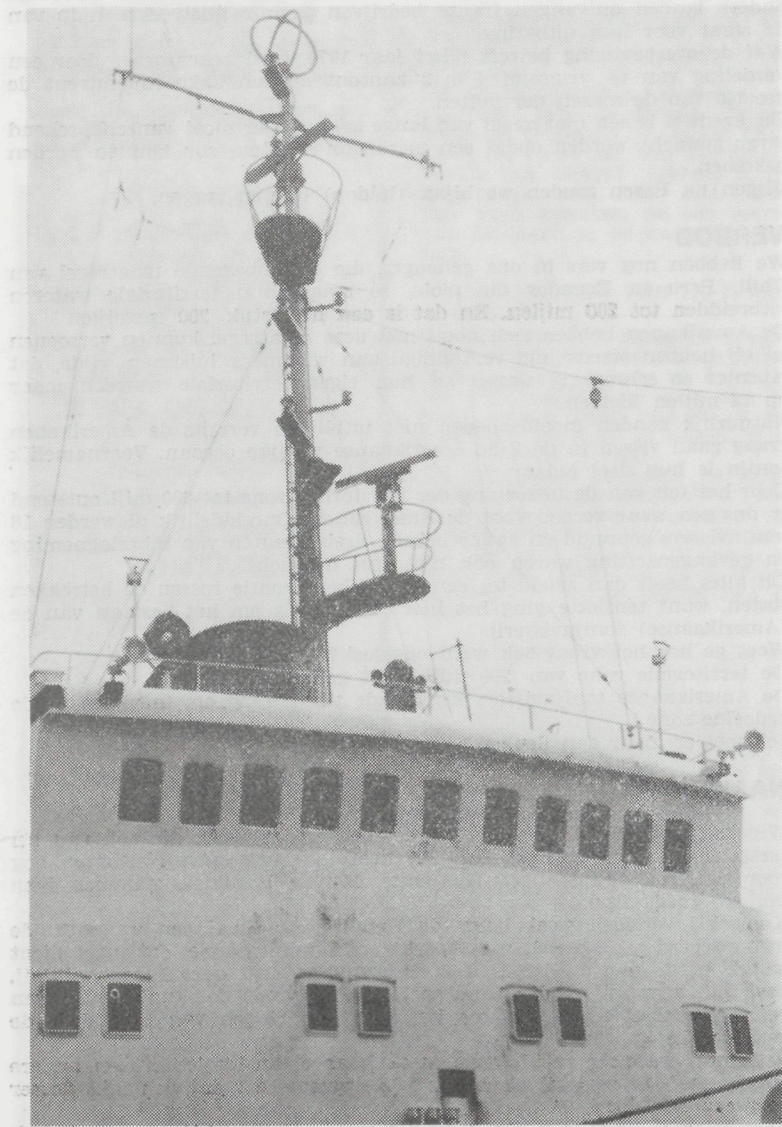
's Avonds wanneer ze bij onze maat haar emancipatieshort en andere kleren uitspeelt zegt zij blozend « 't Is d'eerste keer dat ik naakt poseer voor een schilder ».

Zegt lolbroek Free « Je moe't er nie van maken, schiëtertje, 't is ook d'eerste keer dan'k ik schilderen » !

R A D A R

Reeds sedert geruime tijd werd door alle West-Europese landen een overeenkomst gesloten omtrent het gebruik van het V.H.F. radiotoestel aan boord van schepen. Aldus werd bepaald met welk soort apparaat vaartuigen moeten worden uitgerust en van welke golflengten op deze zeer hoge frekwenties moet worden gebruik gemaakt. In de omgang worden deze golflengten, kanalen genoemd, aangeduid met de termen «ship to shore, ship to ship, shore to ship» enz. Een V.H.F. zend-ontvangtoestel kan over een groot aantal kanalen beschikken maar door de voornoemde overeenkomst is het mogelijk met een apparaat waarop een beperkte aantal kanalen voorkomen nagenoeg alle bewerkingen uit te voeren en de dispatchingdiensten van alle vreemde havens te bereiken. Zover is het nu al dat schepen die geen V.H.F. toestel aan boord hebben een uitzondering beginnen te maken. De betrokken reders zouden nu toch al moeten hebben vastgesteld dat dit tekort een nadelige invloed heeft op de algemene uitbating van het schip. Gezagvoerders weten anderzijds wel mee te praten over de nadelen die ze ondervinden gedurende de vaart bij het ontbreken van een V.H.F. apparaat. Deze schepen vallen automatisch buiten de scheepvaartbeweging bij mistweder doordat de anderen, die wel met een dergelijk toestel zijn uitgerust, tegenwoordig naar binnen kunnen worden «gepraat» door de gespecialiseerde havendiensten.

Inderdaad kan de havenradarinstallatie in samenwerking met V.H.F. een nauw contact met de scheepvaart in 't leven houden. Aldus kan door de havendispatching aan een bepaald schip gemeld worden, over



Het radarantennestelsel aan boord van de Franse hekreiler «Vikings»

V.H.F., dat het vaarwater vrij is en dat het kan opvaren. Laat dergelijke procedure toe dat het schip haar tij haalt dan hoeft de doeltreffendheid van het V.H.F. apparaat niet verder aangetoond te worden. Onnodig te zeggen dat het verlies van een tij voor de uitbating van een schip financieel heel nadelig kan zijn. Alleen al daarom is V.H.F. haar gewicht in goud waard.

Havenradar is daarom tegenwoordig eveneens onontbeerlijk geworden. Zowel bij goed als bij slecht zicht is in één oogopslag het overzicht van de gehele haven mogelijk. Aldus is het de havenautoriteiten mogelijk vaarwaters vrij te maken, sleepboten te verwittigen, gezondheidsdiensten en zeevaartpolitie op te roepen, ingeval van aanvaring de bergingschepen op te roepen evenals de reddingdiensten, loodsboten kunnen verwittigd worden enz... Er is dus een maximum nut aan de havenradar samen met V.H.F. verbonden. Havenradar werd reeds in alle wereldhavens aangebracht, Southampton, Liverpool, Hamburg, Rotterdam, enz. Afhankelijk van de geografische gesteltenis van het havengebied bestaat de havenradarinstallatie uit een of meer stations. Ieder station bestrijkt dan een gedeelte van de haven of de rivier. Een schip die waargenomen wordt in een bepaald station wordt dan doorgegeven naar het volgende station. Gezien de verschillende radarstations elkander overlappen kan een schip voortdurend worden gevolgd.

De gehele radarinstallatie van Liverpool bestaat uit 6 stations. Hamburg wordt bediend door 4 radaruitrustingen, wat het gevolg is van de topografische toestand van de streek. Om het radarbeeld van de gehele haven op een centraal schema te krijgen moet de informatie van die radarapparaten gekoppeld worden aan een walkabel.

Gezagvoerders die in bepaalde havens de voordelen van een havenradaruitrusting konden ervaren aarzelen niet aan te dringen opdat zij in andere havens die nog niet gemoderniseerd zijn diezelfde goede service zouden krijgen. De huidige economische spanning in de scheepvaart vereist dat alle havens van enige commerciële betekenis met havenradar worden uitgerust.

(Vervolgt)

PARLEMENTAIRE VRAAG IN VERBAND MET DE STAKING OP BELIARD MURDOCH TE OOSTENDE

In verband met de ondertussen beëindigde staking op de Oostendse scheepswerven Béliard Murdoch richtte volksvertegenwoordiger Van Geyt zeer onlangs een parlementaire vraag tot de betrokken minister.

Bedoelde vraag luidde als volgt :

«Meer en meer komt het voor dat de achterstand van de lonen in de bedrijven van 's lands industrieel minder ontwikkelde gebieden, aanleiding geeft tot langdurige sociale conflicten, die een nadelige uitwerking hebben op de sociale verhoudingen en 't economisch leven in de betrokken gewesten.

Eén biezonder treffend voorbeeld hiervan is de nu meer dan tien weken oude staking bij de scheepswerf Béliard-Murdoch te Oostende.

De arbeiders van dit bedrijf zijn inderdaad in strijd voor een loonsverhoging van 10 fr., die zouden toelaten het verschil uit te schakelen tussen hun inkomsten en deze van hun beroepsgenoten in soortgelijke Antwerpse bedrijven.

Het aanslepen van dit conflict is te wijten aan de halsstarrige weigering van de bedrijfsdirectie om deze slechts billijke loonaanpassing te verwezenlijken binnen het raam van een konventie van één jaar, waarvan de ter-

mijn zou overeenstemmen met deze van de lopende loonovereenkomst in de metaalverwerkende nijverheid.

De diverse voorstellen, die thiertoe werden uitgewerkt op initiatief van de regeringsbemiddelaar, kwamen tegemoet aan de patronale eis van een meer langdurige konventie, en bleken dan ook onaanvaardbaar voor de stakers.

Is de Minister niet van mening dat het de hoogste tijd wordt om de noodzaak aan het verstand van de direktie te brengen, van het sluiten van een akkoord tot gelijkschakeling van de lonen in de Oostendse en de Antwerpse scheepswerven binnen één jaar ».

HET ANTWOORD VAN DE MINISTER

Ik heb de eer het geacht lid mede te delen dat ik bij een uitbrekend of dreigend kollektief arbeidsconflict een sociaal bemiddelaar aanwijs, die gelast is de partijen in het geschil te helpen de onderhandelingen te vergemakkelijken over een akkoord dat enkel van hen kan uitgaan.

In het conflict bedoeld door het geacht lid, heeft de sociaal bemiddelaar getracht de standpunten van de partijen nader tot elkaar te brengen; dat conflict is thans tot voldoening van de betrokkenen geregeld.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een nogal ruime aanvoer van tong maar tevens nogal weinig vis. Vooral weinig variatie op de markt doordat de kanaalschepen zeer kleine visvangsten brachten die dan nog voornamelijk uit kabeljauw, gul en wijting bestonden. Roggen, tarbot, rode knorhaan, hondshaai, haai en zelfs wijting kregen dan ook goede prijzen. Het was vooral de IJslanders die de markt van vis voorzien hebben. Ook hier weinig variatie en in hoofdzaak schelvis, rode zeebaars, kabeljauw, gul en koolvis. Steeds weinig leng, wijting, schotse schol, hondstong en heilbot van deze visgrond. De schelvisvangsten zijn ook deze week nog zeer ruim gebleven, ze werden aan middelmatige prijzen verkocht. Kleine sortering diende al eens te worden opgevangen. Voor koolvis heeft de

STEEDS GROTE IJSLANDSE VANGSTEN

Vijf vangsten van IJsland, waarvan één zaterdag werd verkocht, leverden 6.150 B. vis en 6.200 kg. kreeftjes op. Vrijdag betere prijs voor de kleine kreeft dan dinsdag, toen de grote sortering nochtans beter werd verkocht. Zeer grote vangsten schelvis, kabeljauw en gul.

Voor de grote IJslanders ook grote partijen rode zeebaars. Deze laatste vissoort werd weliswaar goedkoper verkocht dan verleden week maar haalde toch nog tussen 740 en 900 fr. voor grote sortering en van 420 naar 460 fr. voor kleine sortering. Grote schelvissoorten werden duurder verkocht dan verleden week. De grootste soort kreeg zelfs tot 970 fr. per ben. Middensorten kregen van 13 naar 17 en kleine van 7,80 fr. naar 11 fr. De totten kregen gewoonlijk rond de 7 fr. Voor shelfcod kabeljauw werd tot 20 fr. betaald, de andere kabeljauw kreeg doorgaans tussen 13,80 fr. en 15 fr. De gullen werden verkocht van 10 naar 13 fr. volgens de kwaliteit. Grote koolvis kreeg slechts van 420 naar 450 fr. per mand, de kleine sortering moest doorgaans worden opgevangen aan 340 fr. per ben. Nogal weinig leng op de markt, de witte sortering kreeg dan ook tot 14 fr., de blauwe tot 23 fr. per kg. Grote schotse schol werd verkocht tussen 16 en 20 fr., de kleine soort kreeg van

met de grote rog tot 40 fr. en de tilten tot 37 fr. per kg. De andere rogsoorten kregen tussen 24 en 35 fr. per kg. Kabeljauw van het kanaal kreeg evenals de gullen een behoorlijke prijs. Alleen helemaal op het einde van de markt daalden die prijzen. Staartvis werd verkocht tussen 40 en 78 fr. terwijl voor steenschol zeer uiteenlopende prijzen betaald werden volgens de sortering. Kleine steenschol kreeg rond de 10 fr., middenslag tot 32 fr. en grote tot 44 fr. per kg. Wat de tongen betreft, de lappen kregen tussen 60 en 64 fr., voor de lappen werd tussen 75 en 78 fr. gegeven en driekwarttong kreeg van 82 naar 86 fr. De bloktongen gingen van de hand tussen 88 en 95 fr. en voor kleine tong kreeg van 96 naar 106 fr. Kleine tong schommelde tussen 92 en 98 fr. en slips kregen van 81 naar 88 fr. per kg. De resultaten waren hier begrepen tussen 179.640 fr. en 692.640 fr. dit voor de O.151 en de Z.499.

FLINKE PRIJZEN VOOR WESTVIS

Zoals de voorgaande weken het geval was werd er ook deze week voor Westvis een zeer flinke prijs betaald. De kabeljauw en de verschillende sorteringen gul gingen zeer vlot van de hand. Kabeljauw steeg van 1.200 naar 1.450 fr. per bak en voor grote shelfcod gul werd eveneens meer dan 1.000 fr. betaald. De kleinste gul die boven werd verkocht steeg van 770 naar 870 fr. en onderaan kregen de gullen boven de 600 fr. Grote wijting kreeg van 14 naar 16 fr., kleine sortering van 12 naar 14 fr. Hondshaai steeg tot 1.190 fr. per ben, haai kreeg nooit onder de 20 fr. per kg. Rode knorhaan en andere variëteiten werden enkel woensdag aangevoerd. Er werden eveneens zeer hoge prijzen voor betaald. Met soms kleine vangsten werden op die manier toch nog goede resultaten bereikt. De N.708 en de N.709 bleven allebei weer een stuk boven de 200.000 fr., dit na een korte reis.

BERICHTEN UIT HET BUITENLAND

In een blauwboek, dat president Nixon heeft voorgelegd aan het Amerikaanse kongres, wordt een staatskontrolle en -inspektie van vis en visprodukten geëist. Het onlangs vastgestelde kwikzilverbzinksel in zee- en riviervis, schijnt een wettelijke kontrolle op visserij-produkten in Amerika zo goed als zeker te maken. In het blauwboek wordt voorgesteld, dat het Amerikaanse ministerie van gezondheid het binnen een jaar mogelijk maakt om in fabrieken en periodiek ook op alle visserij-schepen, zowel het onverwerkte als het verwerkte produkt aan een voortdurende kontrolle te onderwerpen.

Deze maatregel zou niet alleen gelden voor Amerikaanse visserij-produkten, maar vanzelfsprekend ook voor geïmporteerde vis en visprodukten. Men verwacht in Amerika echter, dat deze maatregel beperkt zal blijven tot staats-toezicht zelf. Rechtstreekse kwaliteitskontrolle door de staat acht men niet realiseerbaar.

Het komt ons voor dat de aangelegenheid van de waterverontreiniging maar al te veel wordt opgeschroefd. Deze aangelegenheid vormt een dankbaar onderwerp voor kranten en andere op sensatie beluste media.

Het is niet verkeerd dat men waarschuwt tegen de verontreiniging van het water en de gevolgen daarvan voor de vis, maar het is niet goed te praten dat men zich laat meeslepen door deze onverantwoorde beweringen die wellicht goed zijn bedoeld maar die door de lezer of konsument verkeerdelijk worden geïnterpreteerd.

Het bedrijf spant zich langs alle kanten in om de vis te verzorgen en een zo goed mogelijke kwaliteit aan wal te brengen. Daar tegenover staan dan de alarmerende krantenberichten waaruit verkeerdelijk zou kunnen worden besloten dat vis schadelijk is voor konsumptie. Niets is minder waar en het is allesbehalve bewezen. Vele experts spreken deze onverantwoorde beweringen dan ook tegen. Zo bv. de heer Kietzmann, expert op het gebied van vishygiëne en directeur van de veterinaire dienst te Bremerhaven, die in één van zijn jongste publicaties nog onderlijnde dat zeevis met recht en reden mag worden aangeduid als één van de laatste onbesmette en zuivere levensmiddelen.

Deze expert wijst weliswaar op de gevaren die de zee, één van de belangrijkste voedselbronnen voor de mensheid, bedreigen door een verder om zich heen grijpende verontreiniging tengevolge tal van oorzaken maar toch valt volgens hem geen direkt gevaar te vrezzen.

De zeevisserij aldus de heer Kietzmann, die voornamelijk in de Noordzee, de Atlantische Oceaan en vóór de dunbevolkte kusten van Groenland wordt uitgeoefend, is gelukkig ver verwijderd van de bronnen waarvan het gevaar komt.

De zelfreinigingsmogelijkheden en de verdunningsgraad van het zee-water biedt volgens hem voldoende waarborg en bescherming opdat de vis onaangetast en een zuiver voedingsmiddel zou blijven en dus niet méér verontreinigd zal zijn dan vroeger.

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

belangstelling een dieptepunt bereikt, zelfs grote sortering moest worden opgevangen. Duur waren schotse schol, honstong, heilbot en staartvis.

Dat er op IJsland zeer veel vis te vangen is kunnen we merken aan de grote hoeveelheden vis die nog steeds van deze visgrond worden aangevoerd. Ondanks de middelmatige prijzen kunnen de schepen op die manier toch nog renderende resultaten bereiken. Twee IJslanders besomden dan ook boven het miljoen. Het waren de O.316 en de O.288. Dat de kreeftjes nogal goedkoop waren was een tegenvaller voor de O.237 die voor ruim 100 bennen zorgde. De eerste noemenswaardige tongvangst van het seizoen. Kleine sortering zakte onder de 1000 F terwijl de grote soort rond de 2500 F noteerde. Grote sortering was nogal schaars.

De tongen kregen lagere prijzen dan vorige week met alleen de voorkeinsortering af en toe nog boven de 100 F per kg. Driekwart-sortering en bloktong zakten zelfs onder de 90 F per kg. Toch ook voor de kanaalschepen flinke resultaten met de 692.000 F van de Z.499 als hoogste cijfer.

De garnaal is wel duur gebleven tijdens de voorbije week. Dinsdag steeg de prijs zelfs tot 181 F per kg. De vangsten blijven zeer klein, dinsdag amper 40 kg voor 2 schepen. De totale aanvoer bedroeg tijdens de voorbije week dan ook slechts 362 kg, deze brachten 57.929 F op en haalden aldus een gemiddelde prijs van 160 F per kg, ongetwijfeld een rekordcijfer. Toch blijven de verdiensten voor de kustvisserij zeer laag, als er dan van verdiensten sprake kan zijn.

De totale aanvoer bestond tijdens de voorbije week uit ongeveer 9200 bennen vis, 58.000 kg tong en 6.200 kg kreeftjes. De totale opbrengst bedroeg 11.548.918 F.

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

7 naar 11 fr. De hondstong was op het gewone prijspeil en kreeg rond de 24 fr. per kg. Zeer weinig heilbot waarvoor opnieuw zeer hoge prijzen worden betaald, de duurste soort kreeg zelfs rond de 130 fr. per kg. Ook een zeer bescheiden aanvoer van staartvis waarvoor van 53 naar 75 fr. werd betaald. Grote wijting zakte van 520 naar 400 fr. en kleine sortering kreeg rond de 6 fr. per kg. Schaten werden zeer duur verkocht wegens de zeer schaarse aanvoer van andere roggen. Uiteindelijk werden het zeer flinke resultaten voor deze schepen waarbij de O.316 het hoogste cijfer bereikte : 1.259.000 fr.

MINDER DURE TONGEN

Het was te voorzien dat bij een groter wordende tongenaanvoer de prijs ervan zou dalen. Dat is ook het geval geweest deze week, week waarin bijna 60.000 kg. tongen aangevoerd werden. De tongprijzen zijn echter nog renderend gebleven zodat verschillende schepen nog meer dan 300.000 fr. konden besommen. Toch ook al meer resultaten onder de 200.000 fr. dan de voorgaande weken. De vangsten vis zijn zeer klein geworden, enkele uitzonderingen bevestigden de regel. Voor de weinige roggen die er waren werden dan ook zeer hoge prijzen betaald

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

VEERTIEN JAAR OUD REKORD TE FLEETWOOD GEBROKEN

Onlangs werd te Fleetwood een rekord gebroken dat reeds 14 jaar oud was.

De Fleetwoodse trawler „Arlanda” bracht een voortreffelijke aanvoer goede kabeljauw binnen afkomstig van de Schotse visgronden. Na slechts 9 zeedagen werden 1150 kisten (34.500 kg.) aangevoerd, waarvoor 8.994 £ of 1.079.280 B.fr. werd besomd, hetgeen de hoogste besomming is ooit door een Fleetwoodse middenslagtreiler verwezenlijkt.

Het vorig rekord dateert van 1957 toen voor 8490 £ werd besomd.

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

Gezien er slechts twee verkoopdagen waren deze week, hebben er een 40-tal vaartuigen hun vangsten aangeboden vorig week-einde deze week losten er nog 32 vaartuigen hun vangsten.

De aanvoer van de tongen was vrij groot, vooral de Kanaaltongen waren goed vertegenwoordigd. De grote soorten waren het hoogst in aanvoer, de afnameprijzen schommelden tussen de 60 en de 79 fr. het kg., voor de 3/4 werd van 83 tot 98 fr. betaald. Voor de middensoorten werden prijzen geboekt van 97 tot 115 fr. en de kleinste soorten van 77 tot 110 fr. De markt bleef praktisch konstant grote prijsschommelingen deden zich niet voor. De tarbots haalden prijzen volgens sortering van 95 tot 170 fr. en de grietsoorten van 55 tot 72 fr. Kabeljauws en gulssoorten werden in vrij kleine hoeveelheden gelost, ook de aanvoer van de gullevangsters was wel iets kleiner in vergelijking met de vorige weken. De afnameprijzen, van 20 tot 38 fr. en van 10 tot 25 fr. voor de gulsorteringen. De wijtingsoorten blijven duur in prijs, voor de grote van 14 tot 17 en de kleine van 9 tot 14 fr. De zeehaaien en zeehonden kenden eveneens succes, van 16 tot 22 fr. voor de verschillende sorteringen.

Mits van een paar vaartuigen was de aanvoer van pladijs, van de andere vaartuigen zeer gering. De prijzen schommelden van grote naar kleine van 10 tot 26 fr. het kg.

Roggevis was geweldig in trek, voor deze soorten werden prijzen geboekt van 27 tot 38 fr. en van 14 tot 31 fr. Zelfs de roggevis van het Kanaal werd aan zeer hoge prijzen afgenomen.

Voor de steenschol werden prijzen geboekt van 12 tot 48 fr. volgens sortering en visgrond.

De zeeduivels blijven duur in prijs per kg. van 40 tot 72 fr.

De weinige zeekeeftjes haalden van 3000 tot 3230 voor de grote en van 1800 tot 2350 fr. voor de kleinere.

GARNAALVERKOOP

Slechts 876 kg. garnalen in aanvoer, voor een totale opbrengst van 144.695 fr., dit is een gemiddelde van 165,18 fr. het kg. Maandag werd zelfs bij de verkoop van de garnalen van de Z.257 „Elsie” 190 fr. betaald per kg., door de firma Debra uit Zeebrugge Van prijzen gesproken!

harde klop op het achterschip, gevolgd van trillingen. Mits de motor heel traag op vooruit te laten draaien, gelukte men erin op eigen kracht de thuishaven te bereiken. Op de slip stelde men vast dat een half blad van de schroef was afgeslagen.

— De Z.405 van schipper Fr. Dobbelaere kreeg bij het aan boord winden van de korreboelen, opeens een grote overbelasting. Men zette het winden stop met de kleine vislier en kwam weer los. Er werd verder gewonden met de grote vislier waarbij heel wat korretuig verloren ging en de korrestok geplooid werd. Ook de assen van de kleine vislier werden beschadigd. Niettemin kon de visserij verder bedreven worden.

UIT HET BELGISCH STAATSBLAD

Bij Koninklijk Besluit van 22 februari (verschenen in het Belgisch Staatsblad van 1 april 1971) wordt de heer R. VANDEPUTTE, tot gouverneur van de Nationale Bank van België benoemd voor 'n termijn van vijf jaar, met ingang van 1 maart 1971, ter vervanging van baron H. Ansliaux.

Eveneens bij Koninklijk Besluit van 22 februari 1971 wordt de heer P. CALLEBAUT benoemd tot voorzitter van de raad van beheer van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid voor een termijn van zes jaar, met ingang van 1 maart 1971, ter vervanging van de heer R. Vandeputte.

Een drietal weken geleden hebben wij reeds aandacht aan deze belangrijke benoemingen besteed.

VERANDERINGEN IN DE OFFICIELE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN MAAND MAART 1971

NIEUW VAARTUIG

N.782 — O.Q.F.D. — « NANCY » — 3,59 - 25,80 - 1971 - 24 - S Baudouin — 150 — 652704 — 1970. Navigatie-instrumenten: RF — US — R.

Eigendom: Guilleman Freddy, Van Clichthovenstraat 77, Nieuwpoort & Guilleman Hendrik, Kaaistraat 19, Nieuwpoort.
Zeebrief: 2-3-1971.

VERANDERINGEN VAN EIGENAAR :

Z.520 « CARWEHM » — eigendom: Rotsaert Willy, Bondgenotenlaan 50, Heist.

Zeebrief: 5-3-1971.

Z.411 « DE BOUNTY » — Z.750 « PANDORA ». Eigendom: PVBA « DE BOUNTY », Heiststraat 48, Zeebrugge.

Zeebrieven: 15-3-1971.

O.119 « CLARA-SIMONNE » — eigendom van: Panesi Richard, Albert I Promenade 14, Oostende.

Eigendom sedert 7-3-1970.

O.26 « DE PAREL » — eigendom van Calcoen Georges, Stokerstraat 8, Oostende en Calcoen Louis, Stokerstraat 6, Oostende.

Zeebrief: 17-3-1971.

OPDRIJVEN VAN PK :

Z.603 « ROLAND » — eigendom Braet Maurits, Fr. Vantorrestraat 21, Heist. 250 PK i.p.v. 175 PK.

Zeebrief: 10-3-1971.

INBOUW NIEUWE MOTOR + OPDRIJVEN PK :

O.351 « LIVINE » — eigendom Schram Camille. 240 PK i.p.v. 200 PK., motor Daimler-Benz, nr. 846918-003999, bouwjaar 1970.

Zeebrief: 15-3-1971.

GESCHRAPT UIT DE VLOOT :

O.119 « CLARA-SIMONNE » — eigendom: Panesi Richard, Albert I Promenade 14, Oostende.

Geschrapd: 1-1-1971.

Z.450 « ANNE-MARIE-THERESE » — eigendom: Vanhulle Laura (Echtg. Petitjean) en kinders, Biezemstraat 3, Brugge.

Geschrapd: 18-2-1971.

Z.544 « PETER PAN » — eigendom: Demunter Leon, Koninginnelaan 104, Blankenberge.

Geschrapd: 1-1-1971.

Z.321 « MARYLA » — eigendom: Scharley André, Marie Joséplaats 14, Blankenberge.

Geschrapd: 13-1-1971.

ADRESVERANDERING :

Z.402 « ATLANTIS » — eigendom: Rederij Gebroeders Vantorre PVBA, Polderstraat 40, Heist.

ERRATA :

Blz. 18 & 19: O.406 « Gustaaf-Rachel » — volledig schrappen.

VERANDERINGEN NAVIGATIE-INSTRUMENTEN :

Z.809 « ZANZIBAR » bijvoegen R — DN — OP.

Z.558 « EUREKA » bijvoegen R; schrappen DF.

Z.578 « CAROHEIN » bijvoegen R — OP; schrappen 1 RF — DF.

Z.520 « CARWEHM » bijvoegen R — OP; schrappen DF.

Z.430 « ST. DONAAS » bijvoegen DN — OP.

Z.585 « ZUIDERZEE » bijvoegen R.

Z.590 « HORIZON » bijvoegen R — OP; schrappen DF.

Z.603 « ROLAND » bijvoegen DN — 2 OP.

Z.482 « BREYDEL » bijvoegen R; schrappen DF.

Z.750 « PANDORA » bijvoegen OP.

Zij hadden pech...

— De Z.545 van schipper Georges De Grootte kreeg motorpech ter hoogte van de Ferry-terminal. Nadat de motor was stilgevallen, dreef het vaartuig af naar de oostbank. Bij het overnemen van een meertouw van de mazoutboot die gemeerd lag langs zij een zandzuiger aan de nieuwe aanlegsteiger, kwam men bij het achteruitslaan in aanvaring met de zandzuiger. De Z.545 liep een deuk op aan de voorsteven en de baggerboot aan stuurboordzijde.

— Wegens storm moest de Z.429 van schipper-mede-eigenaar Jacky Gevaert naar de haven van Nieuwpoort lopen. Nadat men een harde klop op het achterschip had gehoord, werd de schroef afgetrokken. Daar de motor abnormaal draaide, werd de visserij gestaakt en koers gezet naar de thuishaven.

— De Z.569 van schipper Brian Utterwulge kreeg opeens 'n net van franse makelij in de schroef. Na in verbinding te zijn getreden met de reder, gelukte men er in de schroef te klaren en de thuisreis aan te vatten.

— Tijdens de visserij is de Z.596 van schipper Leon Demunter met de bakboordboeg vastgeslagen. Door dit vastslaan is de bakboordbok geplooid en nadien gebroken. Na beide boelen te hebben ingewonden, zette men koers naar Newlyn voor herstelling.

— Op weg naar de visserijgronden, hoorde men aan boord van de Z.257 van schipper Carlos Moens 'n

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

10-4	4	50.090	1.165.470			
13-4	23	402.080	8.174.058			
14-4	13	65.300	2.209.390			
	40	517.470	11.548.918			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

7-4	7	177	26.339	114,—	155,—	
8-4	3	75	12.120	157,—	166,—	
12-4	1	70	12.390	177,—		
13-4	2	40	7.080	173,—	181,—	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

8-4	22	49.093	1.761.880			35,88
9-4	23	58.118	2.236.230			38,47
13-4	19	72.108	3.330.100			46,18
14-4	19	84.280	3.074.940			36,48
	83	263.599	10.403.150			39,47

WAARVAN TONG

8-4	14	13.186	1.172.060			88,88
9-4	19	17.612	1.497.640			85,03
13-4	15	31.479	2.429.840			77,18
14-4	13	22.770	1.891.070			83,05
	61	85.047	6.990.610			82,20

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

8-4	4	331	46.978	118,—	165,—	
9-4	2	95	17.200	180,—	182,—	
13-4	4	153	27.377	169,—	190,—	
14-4	4	297	53.140	169,—	189,—	
	14	876	144.695			165,18

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

10-4	7	4.986	283.140			
13-4	10	17.542	333.780			
14-4	6	990	60.000			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

14-4	6	179	31.041	161,—	183,—	173,—
------	---	-----	--------	-------	-------	-------

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 8 APRIL 1971

O.217, IJsland
O.317, IJsland
O.26, Kanaal
O.538, West
Z.570, West
N.718, West

VRIJDAG 9 APRIL 1971

O.232-O.83, Kanaal
O.181-O.127, Kanaal
O.284-Z.509, Kanaal
O.279, Kanaal
O.301, West

ZATERDAG 10 APRIL 1971

O.369, Kanaal
O.35, Kanaal
O.249, Kanaal
N.706, Kanaal

ZONDAG 11 APRIL 1971

O.142, West
O.192, West

DINSDAG 13 APRIL 1971

O.324, IJsland
O.305, IJsland
O.231, Noordzee
O.312, Kanaal
O.148, West

WOENSDAG 14 APRIL 1971

O.288, IJsland
O.237, IJsland
O.316, IJsland
O.118, Kanaal
O.206, Kanaal
N.720, West
O.214, West
N.708, West
N.709, West
N.738, West

KOOLVISPRIJZEN IN DUITSLAND

De gemiddelde prijzen voor grote koolvis waren in de voornaamste Duitse havens de volgende:

Dinsdag 13/4/1971	7,10 — 10,92 fr.	7,37 — 10,92 fr.	8,19 — 10,92 fr.	8,46 — 10,92 fr.	10,65 — 10,92 fr.
Woensdag 14/4/1971	10,92 — 7,10 fr.	10,37 — 6,55 fr.	8,74 — 6,55 fr.	7,92 — 6,55 fr.	7,37 — 6,55 fr.
Donderdag 15/4/1971	8,74 — 8,19	8,19 — 7,64	7,64 — 7,10	7,10 — 6,55	6,55 fr.

OOSTENDE

ZATERDAG 10-4-1971

IJSLAND					
O.324	16	680	1740	505.594	
KANAAL					
O.206	14	70	3000	334.606	
O.118	15	80	3100	309.270	
WEST					
O.214	3	15	—	11.680	

DINSDAG 13-4-1971

IJSLAND					
O.237	17	440	3120	416.750	
O.316	17	2000	—	1.259.140	
O.288	17	1980	—	1.132.270	
Z.571	18	1020	1150	566.973	

KANAAL					
O.198	8	10	3200	255.630	
N.800	14	20	2000	184.500	
O.275	12	40	2800	290.920	
O.37	16	70	2700	319.000	
O.114	16	120	2900	358.870	
Z.499	15	50	8000	692.640	
O.268	16	40	2000	196.110	
O.134	16	50	3300	333.720	
Z.597	16	60	2400	245.430	
O.274	16	80	3700	322.820	
O.285	15	120	2600	296.440	
O.135	17	120	3600	373.880	
O.151	16	60	1600	179.640	

WEST					
N.709	9	280	—	212.950	
N.708	9	300	—	241.430	
O.160	4	160	—	99.790	
N.738	5	120	—	83.590	

KUST					
O.101	1	4	119	12.710	
O.150	1	2	57	5.555	
O.351	1	1	84	7.520	

WOENSDAG 14-4-1971

KANAAL					
O.307	16	60	3300	338.160	
O.128	16	150	4000	516.330	
O.189	10	10	4000	352.640	

WEST					
O.329	10	70	—	110.690	
O.156	8	40	—	56.850	
N.736	5	200	—	123.220	
N.715	5	100	—	91.350	
N.720	5	140	—	121.160	
O.69	5	200	—	136.790	
O.15	6	110	—	190.930	
N.730	5	100	—	67.250	

KUST					
O.71	1	5	48	8.170	
O.100	1	—	97	8.480	
O.101	1	1	47	4.950	
O.555	1	—	119	10.330	
O.150	1	2	21	8.440	
O.351	1	2	97	9.980	
O.22	1	—	213	20.300	
O.104	1	7	53	9.570	

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 8 APRIL 1971

Z.483	18	4.500	180	572.590
Z.494	2	400	15	46.980
Z.407	10	500	60	110.240
Z.452	9	500	50	101.600
Z.422	9	500	50	122.530
Z.402	9	500	40	125.620
Z.560	7	50	60	64.390
Z.510	5	1.700	60	267.670
Z.593	5	500	40	98.340
B.602	2	300	20	45.910
Z.545	2	200	20	45.790
Z.585	1	—	—	13.070
Z.554-538	2	—	—	80.070
Z.471-472	1	—	—	22.580
Z.468-601	1	—	—	21.470
Z.403-558	1	—	—	10.600
Z.233-432	1	—	—	12.730

VRIJDAG 9 APRIL 1971

Z.262	6	1.000	45	142.390
Z.594	6	750	40	98.860
Z.492	6	1.500	80	237.490
Z.592	6	1.500	70	212.490
Z.408	7	2.000	70	254.610
Z.474	3	400	30	44.240
Z.562	7	1.000	45	144.240
Z.463	10	300	30	103.950
Z.473	2	150	10	22.820
Z.442	3	300	40	57.950
Z.427	2	400	20	65.970
Z.511	2	500	20	67.500
Z.503	2	500	25	88.660
Z.576	11	1.800	80	285.970
Z.540	8	600	50	122.730
Z.25	2	300	10	42.950
Z.573	10	700	100	138.110
Z.477-553	—	—	—	6.070
Z.455	—	—	—	42.690
Z.548-481	—	—	—	11.970
Z.536	—	—	—	44.570

DINSDAG 13 APRIL 1971

Z.283	9	300	40	115.790
Z.430	8	200	40	73.040
Z.578	2	300	30	56.010
Z.507	5	800	50	122.370
Z.510	2	400	10	76.980
Z.418	16	4.000	180	434.080
Z.431	10	1.600	110	243.540
Z.512	1	400	20	61.800
Z.484	13	3.200	120	433.780
Z.424	13	2.800	110	440.110
Z.574	14	3.200	120	450.850
Z.588	3	600	30	65.150
Z.462	16	2.800	120	413.890
Z.542	20	2.000	110	198.520
Z.435	6	500	20	111.530
Z.233-432	—	—	—	18.480
Z.403-558	—	—	—	14.180

WOENSDAG 14 APRIL 1971

Z.583	18	4.500	160	463.210
Z.518	18	2.800	85	360.570
Z.581	10	500	70	152.800
Z.295	17	2.500	90	359.790
Z.591	11	1.200	120	284.920
Z.590	11	1.000	100	163.450
Z.405	16	3.000	120	453.660
Z.585	2	100	10	10.010
Z.587	9	800	150	248.390
Z.563	8	100	120	120.070
Z.556	2	400	10	48.880
Z.420	6	500	20	86.070
Z.477-553	1	—	—	51.500
Z.468-601	1	—	—	40.900
Z.538-554	1	—	—	47.360

★ Te koop: Stalen VISSERS-VAARTUIG, L. 14 m. Br. 3,80 m. Industrie Motor 60 pk. Prijs: 200.000 fr. Te bevr. Ch. Verschraegen, Haven 79, 9961 Boekhoute OM. (6959V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	10-4-1971	13-4-1971	
Schelvis			
Groot	14,20-17,40	16,—-19,40	.....
Middel	11,40-15,20	9,60-13,20	.....
Klein	7,20-12,20	7,80-11,60	.....
Kabeljauw	13,—-14,20	11,80-17,—	.....
Gul	13,40,—	11,20-15,80	.....
Wijting	8,40-10,—	5,80-10,40	.....
Schaat	27,40-28,—	27,—-34,—	.....
Zeebaars	26,—,—	8,80-19,20	.....
Leng	11,—-11,40	12,60-23,20	.....
Schartong	10,—-13,40	10,20-18,40	.....
Heilbot	63,—-94,—	70,—-132,—	.....
Koolvis	8,40-10,—	6,80-10,—	.....
Hondstong	9,—-24,—	8,40-24,80	.....
Zeewolf	.....	16,—-24,—	.....
Platen	40,—-66,20	48,—-65,—	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	13-4-1971	14-4-1971	
Lappen	61,40-64,—	63,80-65,—	.....
Grote	72,40-77,—	75,—-76,—	.....
3/4	82,90-89,40	85,—-92,20	.....
Blok	89,80-96,—	93,—-96,20	.....
voor-kleine	99,40-106,2	103,6-104,2	.....
kleine	99,60,—	101,4,—	.....
slips	93,20,—	99,—,—	.....

Zeebrugge

Soorten	13-4-1971	14-4-1971	
grote	60,—-63,—	64,—-66,—	.....
blok	74,—-77,—	76,—-79,—	.....
fruit	85,—-96,—	83,—-98,—	.....
schone kleine	97,—-110	100 -112	.....
kleine	101 -112	103 -115	.....
tout petit	77,—-102	102 -110	.....
slips	90,—-100	94,—-97,—	.....

Nieuwpoort

Soorten	13-4-1971	14-4-1971	
Tong I	62,—,—	64,—,—	.....
Tong II	84,—,—	82,—,—	.....
Tong III	105,—,—	107,—,—	.....
Tong IV	110,—,—	110,—,—	.....
Tong V	125,—,—	114,—,—	.....
Kleine	102,—,—	103,—,—	.....

PLADIJS

Oostende

Soorten	13-4-1971	14-4-1971	
Grote	16,—-23,40	13,50-15,—	.....
grote iek	17,50-23,40	11,—,—	.....
kleine iek	24,20,—	12,—,—	.....
derde slag	24,20,—	17,80,—	.....
platjes	3,—-10,—	5,40-13,—	.....

Zeebrugge

Soorten	13-4-1971	14-4-1971	
grote	11,—-17,—	11,—-15,—	.....
middenslag	10,—-14,—	13,—-16,—	.....
kleine	16,—-23,—	17,—-26,—	.....
deelvis	14,—-21,—	15,—-23,—	.....
meyers	4,—-14,—	10,—-15,—	.....

Nieuwpoort

Soorten	13-4-1971	14-4-1971	
Moelen	10,—,—	.....	.....
grote pladijs	12,—,—	32,—,—	.....
drielingen	20,—,—	32,—,—	.....
platjes	20,—,—	30,—,—	.....

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 16 APRIL '71

IJsland:
O.236 met 1200 bennen ttz. 800 kab/gul - 140 koolvis - 125 schelvis /totten - 75 wijting - 75 klipvis
10 schaten - 10 mieten - 40 leng.

MAANDAG 19 APRIL '71

IJsland:
O.250 met 900 bennen ttz. 750 ronde vis - 150 gutvis
O.129 met 1200 bennen ttz. 300 kabeljauw - 450 gullen - 200 koolvis - 150 schelvis/totten - 50 rode bonen - 50 varia.
O.202 met 1500 bennen ttz. 800 kab/gul - 400 koolvis - 200 schelv./totten - 50 bonen - 50 varia - 18 gr. heilbot.
O.216 met 1750 bennen - 500 kab/gul - 400 schelvis - 450 bonen - 100 gr kools - 100 midden kools - 50 leng - 150 gutvis.
O.334 met 1500 bennen ttz ii (o kab/gul - 200 koolvis - 100 s. schol - 50 bonen.

Kanaal:
O.29 - O.123 - O.159 - O.239 - O.243 - O.247 - O.309 - N.719

West:
N.765 - O.147 - N.345 - O.142 - O.537

DINSDAG 20 APRIL '71

IJsland:
O.81 met 1700 bennen ttz. 60 scelfcod - 80 kab/gul - 300 koolvis - 200 bonen - 300 schelvis/totten - 60 gutvis - 100 varia.

Kanaal:
Z.38 - O.141 - O.303 - O.306 - Z.527

West:
O.301 - O.192 - O.148

WOENSDAG 21 APRIL '71

Kanaal:
Z.34 - O.94 - O.26

West:
N.738 - O.214 - N.720 - N.736

PAKKETBOTEN OOSTENDE-DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de week van 18-4-1971 tot 24-4-1971

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende:
— Alle dagen te 9.50 u., te 10.15 uur en te 14.15 uur.

Afvaarten uit Dover:
— Alle dagen te 13 en te 17 u.
— Op 18, 19, 23 en 24-4-1971 bijkomende afvaart te 11.50 uur.

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende:
— Alle dagen te 1.30 u., te 13.30 u. (1) en te 19.30 u. (2).
— Op 18-4-1971 bijkomende afvaart te 10.30 uur.
— Op 23-4-1971 bijkomende afvaart te 16.15 uur.

Afvaarten uit Dover:
— Alle dagen te 00.30 uur, te 12.30 uur en te 18.30 uur.
— Op 18-4-1971 bijkomende afvaart te 09.30 en te 15.30 uur.
— Op 24-4-1971 bijkomende afvaart te 09.30 uur.
(1) Op 18 en 24-4-1971 vertrek te 13.15 uur.
(2) Op 18-4-1971 vertrek te 19.15 uur.

NIEUWPOORT

ZATERDAG 10 APRIL 1971

N.807	7.800	N.805	8.130
N.700	19.080	N.704	43.590
N.579	67.580	N.543	89.150
Z.411	47.810		

Zaterdagmorgen werden de vangsten van deze bokkevisser op de markt gezet. Het betrof ongeveer 3.000 kg. tongen en een 50 bennen andere vis! De tongen hadden een lichte suijsing naar 't laatst van de markt. De grote soorten kregen van 62 à 78 fr. (1e en 2e soort). De 3den tot 102, de 4d van 96 à 100 fr., de 5d van 110 à 114, de ge gullen kregen hoge prijzen, wijl de platvis 750 fr. kreeg voor een ben. De kleine platjes van 350 à kleine van 104 à 109 fr. De weini-710, dit volgens kwaliteit! Enkele hoopjes kleine tarbot en grieten waren peperduur!

Spijtig, dat de garnaalvisser niet kunnen uitvaren, gevolge het stormweer. Er zouden ook "paaseieren" gegeven worden voor de garnaal!

DINSDAG 13 APRIL 1971

N.722	46.920	N.470	50.910
N.740	30.770	N.703	43.580
N.345	39.570	N.36	23.600
N.761	75.230	N.737	4.020
N.788	11.920	N.805	7.310

Driehonderd bennen vis en ongeveer 400 kg. tongen. De zes vangsten van de West bestonden uit: weinig tongen, enkele stuks rare vis, gullen, wijting, en wat platvis. Dus van variatie weinig te zien. De enkele stuks tarbot kregen 175 fr. de kg. Grieten van 100 à 90 fr.! Platvis van 560 fr. voor de grootste, drielingen 900 en visjes van 680 à 980 fr. De tongen: twee grootste soorten 62 à 84 fr., de 3d 105, 4d 110, de 5d 125, en kleine even boven de 100 fr. Enkele bennen knorhaan liepen op van 580 à 770 fr. Zeehonden welke nu rareteit worden kregen zelfs 1.250 fr.

WOENSDAG 14 APRIL 1971

N.782	5.280	N.817	9.920
N.700	25.260	N.737	6.310
N.788	7.3350	N.807	5.880

Kustvisserij met wat tongen, en enkele bennen platvis. De tongen kregen van 64 à 114 fr. De platvis: drielingen en kleine 1.480 fr. de ben!

Zes garnalkotters hadden samen 179 kg. garnaal: de prijzen van 161 à 183 fr. de kg. (Een "smaksje garnaal met een Rodenbach", herinnert U de reklaampilaat? Smakelijk!

BEHEERRAAD VAN DE REDERSCENTRALE BIJEEN

Heden vrijdag 16 april komt de Raad van Beheer van de Rederscentrale S.V., handelsvereniging en van de Rederscentrale V.Z.W.O., beroepsvereniging bijeen. De vergadering staat voornamelijk in het teken van de voorbereiding van de Statutaire Algemene Vergadering. Deze is voorzien op DONDERDAG 29 APRIL 1971 IN DE VOORMIDDAG. De reders worden derhalve nu reeds verzocht deze datum vrij te houden.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	13-4-1971	13-4-1971	13-4-1971	13-4-1971	14-4-1971	14-4-1971	14-4-1971	14-4-1971	13-4-1971	13-4-1971	14-4-1971	14-4-1971	13-4-1971	14-4-1971
Tarbot groot (1-2-3)	150	120	154	130	170	170	170	170	120	120	120	120	120	120
Middel (1-2-3)	100	95	125	100	120	120	120	120	100	100	100	100	100	100
Klein (1-2-3)	40	100	55	65	65	65	65	100	85	100	100	100	100
Griet groot (1-2-3)	65	77	65	72	72	72	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel (1-2-3)	55	64	58	64	64	64	64	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Klein (1-2-3)
Scheivis groot (1-2)
Klein (1-2)
Middel (1)
Heek groot (1)
Middel (1)
Klein (1)
lom
leng
Rog (1)	13,60	40	41,40	33	30	30	30	30	42	42	42	42	42	42
Kelrog (1-2-3)
Rog (2-3)
Tylen (2-3)
Scherpskaat (2-3)
Halve mans (2-3)
Teelt (2)
Katrog (2)	13	29,20	.....	11	15	15	15	15	36	30	36	36	36	36
Kapeljauw (1-2-3)
Gul groot (1-2-3)
Gul (middel)
gul (klein)
Hozenomdhamme (1)
Wijting groot (1-2-3)
Klein (1-2-3)
Schar (1-2-3)
Steenhol (1-2)
Zeehaai (1)
Hondsnaai (1)
Doornhaai (2)
Pieterman (1-2-3)
Makreel (1)
Horsmakreel (1)
Zeekreeft (1)
Schaat (1)
Zeebaars (klipvis) (1)
Kongeraal (1-2)
Scharvong (1)	12	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring (1)
Ljle haring (1)
Haringshaai (1)
Steenholk (1)
Heilbot (1)
Koolvis (1-2)
Steur (1)
Zeewolf (1)
Pollak (1)
Zonnevis (1)
Koningsvis (1)
Vaswijking (2)
Zeeduivel (2)
Schouse school (2)
Zeehond (2-3)
Bot (3)
R. Poon Roob (1-2-3)
G. Poon (Knorp.) (1-2-3)	10	13,40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorriaan (1-2)	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
posten

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VERONTWAARDIGING IN NEDERLAND OVER VISSERIJ LIVERPOOL BAY

De groothandelaars in vis en de direkties van diverse visafslagen in Nederland zijn hoogst verontwaardigd over het niet nakomen van gemaakte afspraken met betrekking tot de afzet van de Nederlandse tongvisserij in de Ierse Zee, Liverpool Bay. Op het ministerie van Landbouw en Visserij hebben beoelde direkties hun misnoegen kenbaar gemaakt. In een poging van ministeriële zijde, om afwijkingen van wat inderdaad was overeengekomen te rechtvaardigen is zij niet geheel geslaagd. De mening blijft, dat het ministerie de weg van de minste weerstand heeft gekozen, zulks ten nadele van de Nederlandse zeevisgroothandel.

Met name de Nederlandse Zeevisgroothandel Vereniging in IJmuiden vindt, dat wat er gebeurd is en gebeurt in Fleetwood — basis van het door het ministerie georganiseerde en financieel gesteunde project — moeilijk te verteren.

He bestuur van genoemde organisatie vernam eerst vrijdag van de onregelmatigheden die momenteel plaats hebben bij de aanvoer van tong in Fleetwood in het kader van de door de rijksoverheid georganiseerde en financieel gesteunde tongvisserij in Liverpool Bay. Bij de opzet van dit project — aldus een woordvoerder van de vereniging is men ervan uitgegaan dat de verschillende afslagen in Nederland (onder andere IJmuiden) plastic viskisten aan de schepen, die aan het zogenoemde Ierse Zee project deelnemen, ter beschikking zouden stellen met de bedoeling ze, volgens een door het ministerie opgesteld verschepingsplan, per container via Fleetwood, Great Yarmouth en (per Norfolk Liner) Scheveningen naar de respectieve afslaterijen in ons land met tong gevuld

NIET IN DE HAAK

Tot grote verbazing en diepe verontwaardiging van de groothandel in IJmuiden en elders in Nederland is gebleken, dat aan de gestelde voorwaarden niet de hand is en wordt gehouden.

De zeevisgroothandel vindt het allermindst in de haak, dat (met medewerking van het Nederlands ministerie van Landbouw en Visserij) kontrakten werden afgesloten voor de levering van tongen boven de 300 gram tegen f 7,25 per kilogram aan Engelse handelaren.

De zeevisgroothandel aanvaardt ook het excuus niet dat : in Engeland en betere prijs gemaakt wordt voor tong boven de 300 gram; de aanvoeren tot dusver dikwijls te klein waren om de containers voor Nederland te vullen.

«Den moet bij dit alles niet uit het oog verliezen, dat deze tongvisserij gesubsidieerd wordt door de overheid in Den Haag, die elk deelnemend schip aan het project 6500 gulden schenkt (mits gedurende vier weken achtereen wordt gevestigd) ter tegemoetkoming in de vervoerskosten ten behoeve van de bemanningen.

Het is in elk geval tegen de gemaakte afspraken aldus de groothandel.

Volgens de groothandelaars is het duidelijk dat de direkties van de visafslagen hun viskisten ter waarde van enorm veel geld, hebben

meegegeven om de Engelse handel te bevoordelen.

De direkties van de visafslagen in Nederland hebben als hun mening kenbaar gemaakt op het ministerie dat bij een eventuele herhaling volgend jaar van het projekt de animo om viskisten ter beschikking te stellen, wel nihil zou kunnen blijven.

Begrip voor moeilijkheden kan men in IJmuiden wel opbrengen, niet voor de al te gemakkelijke wijze waarop men dacht die op te lossen door ginds in Fleetwood. De IJmuidense zeevisgroothandel zou het ministerie in overweging willen geven : «Schoenmaker hou je bij je leest».

MAGERE VANGST

De resultaten van bovengenoemde visserij zijn tot dusver inderdaad niet meegvallen.

Onder diverse schippers en bemanningen heerst ontevredenheid over de magere vangsten en deze ontevreden vinden het onzin tong naar Nederland te verschepen die op de Engelse markt meer kan opbrengen. Verschillende schepen hebben de visserij afgebroken en zijn naar Nederland teruggekeerd. Van de zijde van de vertegenwoordiging van het Nederlands ministerie van Landbouw en Visserij in Fleetwood is de deelnemers aan het projekt echter gewezen op hun verplichtingen, volgens welke de vangst wel degelijk naar Nederland moet. Met de betrokken autoriteiten in Fleetwood waren duidelijke afspraken gemaakt met betrekking tot de aanleidingen daar. Het is echter gebleken dat de havenfaciliteiten in Fleetwood door de grote vlootconcentratie de beloofde service niet kunnen geven.

Zodoende moest naar een oplossing worden gezocht. Men zal het nu af en toe langzaam aan moeten doen. Voorlopig lijkt het er op, dat alles in prettige samenwerking vlotter zal gaan.

Maar, zoals gezegd, de vangsten zijn tot dusver aan de zuinige kant geweest. Wat, als er straks «tong-explosies» zich voordoen ?

Donderdag zijn de bemanningen uit Fleetwood voor de paasvakantie per vliegtuig aangekomen; ook de bemanning van het hospitaalkerkschip De Hoop. Zij keren volgende week dinsdag naar Fleetwood terug.

**Publiciteit in
HET VISSERIJBLAD
doet Uw
Zakencijfer stijgen**

GROOTSTE NEDERLANDSE TREILER IN THUISSHAVEN

In de IJmuidense Haringhaven ligt sinds vorige week het nieuwste en grootste schip van de Nederlandse zeevissersvloot : de diepvrieshektrawler „Navis” IJM.21, eigendom van de Nederlandse Atlantische Visserij Maatschappij NAVIS, die in IJmuiden is gevestigd.

Het vlaggeschip van Nederlands zeegaande vissersvloot liep, na een tiendaagse reis vanuit Messina (op Sicilië) IJmuiden binnen, opgewacht door een klein groepje mensen; meest familie van de negen opvarenden, die de IJM.21, onder de vertropwde leiding van schipper Cor Bal hadden uitgebracht naar de thuishaven. Temidden van dit „welkomstkomitee” stonden reder Nicolaas van der Deyl en echtgenote, Medevennot, de Scheveningse reder Van der Zwan, bevond zich in het buitenland; in maart van vorig jaar had mevr. Van der Zwan-Koning, de „Navis” IJM.21 op de bouwwerf in Messina gedoopt en te water gelaten.

Schipper Bal zei biezonder tevreden te zijn over dit nieuwe aan hem toevertrouwde schip : „Het is een prima zeeschip.

In de Middellandse Zee tot voorbij Gibraltar, hebben we zeer slecht weer gehad”. Dat was een goede test voor de „Navis”, die deze beproeving succesvol heeft doorstaan, evenals trouwens de reeks van technische, nautische en visserijproeven, die bij Messina zijn gehouden en resulteerden in de verwerving van alle benodigde certificaten.

De schipper van de IJM.21 heeft de bouw van deze trawler voor een belangrijk deel meegemaakt : hij heeft er met z'n neus bovenop gestaan.

Hij was ook getuige van de grote tegenslag : de brand in september 1969, toen het schip bijna gereed op de bouwwerf, in brand vloog.

De schade, ook aan het casco, was aanzienlijk. Maar onmiddellijk daarop is men opnieuw begonnen. Ook daarna zijn tegenvallers niet uitgebleven. Er moesten nieuwe onderdelen komen en die lieten nogal op zich wachten, omdat de fabrieken en toeleveringsbedrijven volop andere zaken zaten.

Al deze pech is, hopelijk, voorbij en schipper en reder zijn optimistisch wat de toekomst betreft : „Een slecht begin kan evengoed goede vangst betekenen”.

En daar gaat het ten slotte om. De „Navis” is bestemd voor de verre visserij. Het schip is er op gebouwd en ervoor uitgerust. Er moet nog wel het een en ander aan gedaan worden, zoals aan de diepvriesinstallatie en aan het inwendige vistransport. Daarna gaat het schip twee korte visreizen maken, waarbij eventuele kinderziekten wel aan het licht zullen komen en verholpen kunnen worden.

Het operatieterrein zal daarna ver van de thuishaven liggen. De bunkercapaciteit voor brandstof en zoetwater zijn erop berekend evenals de opslagmogelijkheden voor diepgevroren en verse vis. Het voortstuwingsvermogen garandeert een snelheid van 14,5 mijl per uur. Alle nautische en visserijhulpmiddelen zijn modern. Voor de veiligheid van bemanning en schip zijn alle voorzorgsmaatregelen aanwezig. De akomodatie voor de 22-koppige vaste bemanning is goed en berekend op lang verblijf op zee. Eventueel zal aflossing van de bemanning op eveneens moderne wijze geschieden : per vliegtuig.

De uitbreiding van de Nederlandse zeevissersvloot met deze diepvrieshektrawler en nog een vijftal grote eenheden, voor andere redereien, dit jaar nog — na een lange stilstand in de nieuwbouw wat deze sektor van de visserij betreft — kan men zien als een blijk van vertrouwen in de toekomst.

Visaanvoer te Den Helder

Door 112 koters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
45.655 kg.	Tong	f 296.262,50	van f 10,67 tot f 5,13 per kg.
4.268 kg.	Tarbot	f 27.817,90	van f 11,61 tot f 1,81 per kg.
2.407 kg.	Griet	f 6.378,97	van f 3,13 tot f 1,48 per kg.
92.355 kg.	Schol	f 73.336,42	van f 1,40 tot f 0,65 per kg.
2.593 kg.	Schar	f 1.403,88	van f 1,— tot f 0,25 per kg.
420 kg.	Wijting	f 404,—	van f 1,05 tot f 0,55 per kg.
74.290 kg.	Kabeljauw	f 58.344,38	van f 2,45 tot f 0,40 per kg.
360 kg.	Rog	f 364,50	van f 1,05 tot f — per kg.
53 kg.	Tongschar	f 136,21	van f 2,57 tot f — per kg.
8 kg.	Zalm	f 50,50	van f 7,50 tot f 3,70 per kg.

222.409 kg. f 464.499,26

De visserij is in deze afgelopen week voor de boomkorvissers vrij goed geweest, doch voor de spanvissers werden de vangsten minder en daarom schakelden de meeste spanvissers over op de boomkorvisserij. Ook de walvisserij begon iets op te leven en de visserij voor de grote kotters was niet bijzonder ver van huis. De prijs van de tong, waar hoofdzakelijk op gevestigd werd, was over het algemeen goed prijshoudend en de schol was ook goed op prijs gebleven. Een van de grootste kotters kwam zaterdag aan de markt met 3.048 kg. tong en 3.696 kg. bijvis en maakte een besomming van ruim f 25.000,—. De aanvoer was vrij goed in het begin der week doch vooral in de laatste dagen van de week waren deze groter dan in de voorweek.

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



hulp in nood s.v.

onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27 oostende

Tel. (059) 716.89

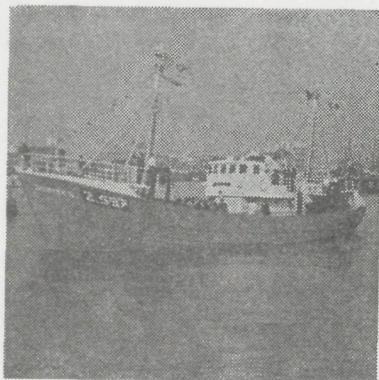
Telex : hulpnood 192.29



Gedekte risico's : eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies — lichamelijke schade
aan derden — navigatietoestellen — zeegoed —
vistuig.



In een periode van 6 jaar werd meer dan 23 miljoen frank
kredieten verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.



Aan de leden wordt een teruggave van minstens 10 % verleend
op de betaalde premies.

(6798V)