



VAKBLAD
VOOR DE
BELGISCHE
ZEEVISSERIJ
39e JAAR

VERSCHIJNT WEKELIJKS

HET VISSERIJBLAD

VRIJDAG 25 JANUARI 1974 — PRIJS 20 F — Nr 4

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

**De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :
Een punt is ÉÉN FRANK waard !**

KNIELAARS

LAARS gevoerd met wol

DIJLAARS

HEUPLAARS

OVERALL blauw goed - maat 50 tot 56
maat 58

BROEK blauw goed

VEST blauw goed - maat 48 tot 56
maat 58

BROEK met borststuk - maat 48 tot 56
maat 58

JUMPERS blauw goed

small en medium

large

extra-large

ZUIDWESTER (lange kap)

OLIE-HEMD zonder kap
met kap

OLIESCHORT

OLIEBROEK met bretels

GUTTERS

AIRCOAT BROEKEN
broeken met bretel
maat 42 - 56
58 - 60

JUMPERS aircoat

Deze punten zijn **ALLEEN** om te zetten bij **S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende,**
bij **HAND IN HAND ZEEBRUGGE**, of ten kantore van de **REDERSCENTRALE** ter vismijn
van Nieuwpoort.

**Ook nog in deze magazijnen te verkrijgen
aan zeer goedkope prijzen**

ANDERE WERKKLEDIJ VOOR VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

KEUKENHANDDOEKEN blauw

Prachtige KEUKENHANDDOEKEN
Cristal
Boilo

SPONSHANDDOEKEN blauw

VAATDOEKEN

Radical DETERGENTZEEP - 1 liter

LEVIS VERF - alle kleuren

REGENKLEDIJ (broek en vest)

WOLLEN DEKENS

MESSEN PIJKENAAS

PRISMAKIJKERS

REDDINGSVESTEN

UURWERKEN met stuurwiel

BAROMETER met stuurwiel

UURWERKEN elektrisch

BAROMETER

DUFFLE COATS grijs en groen
echte engelse, blauw
extra
camel

DUFFLE COATS gevoerd

WERKSCHOENEN - anti-slip & versterkte top
laag model
hoog model

In deze prijzen is de B.T.W. niet begrepen

Alle aannemers, industriëlen en werkgevers die aan hun volk werkkledij moeten geven,
kunnen voortaan, aan zeer voordelige prijzen, die aanschaffen bij de Rederskoöperatieven
zich wenden :

S. C. A. P.

H.BAELSKAAI 27, OOSTENDE
Tel. 059/729.51 - 709.31 - 709.32

HAND IN HAND

REDERSKAAI, ZEEBRUGGE
Tel. 050/541.17

het visserijblad

Vrijdag 25 januari 1974 — Nr. 4

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 800 FR. — 6 MAANDEN 400 FR. — 3 MAANDEN 225 FR. — BUITENLAND 900 FR. — HOLLAND 58 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELS-KAAI 30, OOSTENDE — TEL 777.13/777.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

Cypriotisch vrachtschip loopt Nieuwpoorts vissersvaartuig in de grond

Eén van de drie opvarenden blijft vermist

Zaterdag, even na de middag heeft zich op de Noordzee, in de onmiddellijke omgeving van het lichtschip Westhinder, een onvoorstelbaar drama afgespeeld. In omstandigheden, die voorsnog zeer duister zijn gebleven, werd het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.147 «Suzanne» aan bakboordzijde aangevaren door het Cypriotische vrachtschip «Perama» en verdween in nauwelijks enkele minuten onder een spiegelglad zeeoppervlak.

Twee opvarenden, met name schipper-eigenaar Vercoutter Norbert en matroos Legein Jean-Pierre, beiden uit Oostduinkerke, kwamen in het water terecht en konden tijdig opgepikt worden aan boord van de N.710 «Zeemansblik». De 18-jarige lichtmatroos Gheeraert Norbert verdween evenwel met zijn vaartuig in de golven. Van hem werd geen spoor meer gevonden.

Meteen was er verslagenheid in de visserijmiddens. Men nam het gewoon niet dat in uitstekende weersomstandigheden zoals die er waren, gelijkaardige dramas gebeuren. Onvergeeflijk..... moorddadig..... hoegenaamd niet goed te praten noemde men de navigatie van het cypriotische vrachtschip. Gissingen werden gemaakt waarbij algemeen wordt aangenomen dat er (weer) niemand op de uitkijk stond. Dat men de automatic-pilot voor de zoveelste keer had ingeschakeld, daar waar men nooit ogen genoeg kan hebben om de goede uitkijk te verzekeren. Vooral niet in drukke vaarroute als deze van de Westhinder. Maar ja..... Het kwaad was geschied en er bleef enkel het rouwen over het leven van een 18-jarig visser. De tweede in één week tijd die het leven liet op de visgronden van de Noordzee.

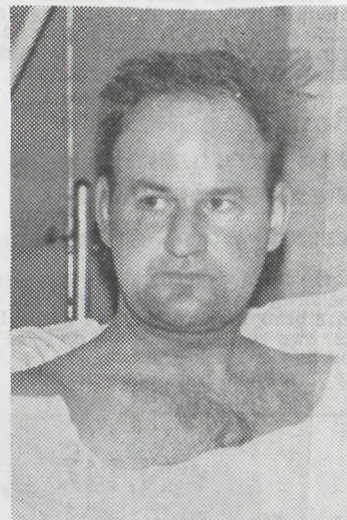
Zaterdag even vóór 14 uur liep het ontstellend bericht binnen via Oostende-radio. Op zowat 2 mijl WZW van het lichtschip «Westhinder» was de treiler N.147 «Suzanne» brutaal in de grond geraamd door een Cypriotisch vrachtschip, de 2.194 brutoton metende «Perama» met Famagusta als thuishaven.

Enkele uren eerder had de treiler de Nieuwpoortse thuishaven verlaten met bestemming naar de visgronden van de West. Kort voor de aanvaring werd een wachtwisseling doorgevoerd en stond matroos Jean-Pierre Legein op de brug. Op het ogenblik der feiten was de zichtbaarheid uitstekend en was er van enige zeegang nauwelijks sprake. De voorsteven van de «Perama» boorde zich in het bakboord achterschip van de «Suzanne» die onmiddellijk veel water maakte, en overigens binnen de vijf minuten zonk. Schipper Vercoutter Norbert en Jean-Pierre Legein kwamen in het water terecht. De schipper kon

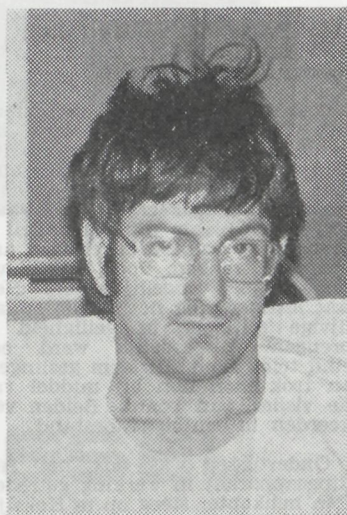
(vervolg blz. 2)



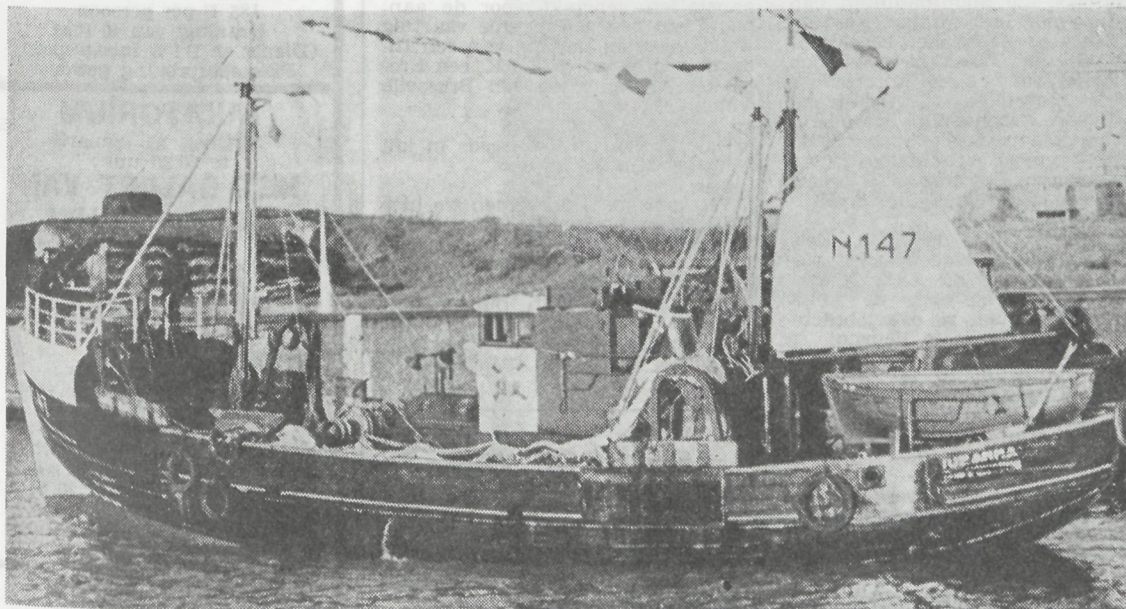
Lichtmatroos
GHEERAERT NORBERT
die vermist wordt.



Schipper-eigenaar
VERCOUTTER NORBERT



Matroos
LEGEIN JEAN-PIERRE



De N.147 «Suzanne» die sedert een tweetal jaar eigendom was van Norbert Vercoutter.

DE MODERNISERING VAN ONZE BELGISCHE VISSERSVLOOT

Na de doop van de N40 en N41 en deze van de Z14 heeft men zich afgevraagd of het daarbij zou blijven.

We hebben zo langzamerhand de indruk dat het verkeerd is oude schepen in het Buitenland te kopen, waar men ook op modernisering tuk gaat, tenzij men werkelijk een „batje” doet.

En dan nog stelt zich de vraag waar en hoe men dergelijke vaartuigen moderniseert.

We hebben ondertussen een kijkje rondom ons genomen en hebben vernomen dat Mevrouw Demunter Robert, zoon van Leon, samen met Vandewalle Jozef het avontuur heeft aangegaan van de koop van een stalen trawler van 34 m voorzien van een motor Duval van 600 PK in Boulogne, wat een zeldzaamheid mag genoemd worden.

De knappe reders schikken met het vaartuig, dat 'n uitstekend zeeschip is, goede vaart te maken, zo dat ze na afzienbare tijd hopen dan wat verder te kijken.

Ondertussen gaat de inbouw van nieuwe motoren, de verkoop van oude schepen en de nieuwbouw haar gang en kunnen we op het huidige ogenblik hiernavolgende noteren:

Bouw en Inbouw van motoren in vissersvaartuigen

VERNIUWING MOTOR

Op het huidige ogenblik is ook de Zeebrugse reder J. Welvaert van de Z12 bezig met een nieuwe Caterpillar van 320 PK afgesteld op 280 PK op de herstellwerkhuisen van SCAP te Oostende in te bouwen.

NIEUWBOUWEN

Op hetzelfde ogenblik is sedert enkele weken een nieuwbouw aangevat voor de rederij Vens - Verleene van Nieuwpoort op de werven Vancercruysen te Oostkamp. Het gaat hier ook om een type-vaartuig van 27 m welke voorzien zal zijn van een ABC motor van 450 PK bij 750 tpm, een vislier „Neptune” der firma Brusselle, een keerkoppeling Brevo en een bronzen schroef van Zaltbommel. Dat schip wordt op 15 februari te water gelaten en gevolgd door de bouw op dezelfde werf van een nieuwbouw van 34,50 m voor rekening van Roger Calcoen, zoon van Arthur Calcoen van Nieuwpoort.

Dit vaartuig zal voorzien worden van een ABC motor van 1000 PK bij 700 tpm, een Brevo keerkoppeling, een schroef en straalbuis Zaltbommel, alsook een hydrometrische stuurmachine van hetzelfde huis, een vislier Brusselle en een hulpmotor Lister van 50 PK. Na de te waterlating van dit schip welke in juli zal geschieden, zal op dezelfde Westvlaamse scheepbouwwerf te Oostkamp, een gelijkaardig vaartuig gebouwd worden van 34,50 m voor rekening van de rederij Shamrock, welke voorzien zal worden van een 1000 PK Bolnes motor, een winch Brusselle en een Brevo keerkoppeling.

De ruwbouwen van al deze schepen geschieden dus alle op de werf der firma Vancercruysen te Oostkamp en de afwerking ervan, zowel voor wat de machines, de elektriciteit, het houtwerk, de koeling en alle aanhorigheden, zal geschieden door de werkhuisen SCAP te Oostende, zodat bijna gans het jaar

'74 nu reeds bezet is met 2 nieuwe vaartuigen voor Nieuwpoort, één sleepboot voor de stad Brussel, één vaartuig voor Oostende en ene voor de haven van Zeebrugge.

Schikkingen worden genomen om nog twee vaartuigen in bespreking ook te bouwen door dezelfde werf en op dezelfde werkhuisen.

Op dezelfde werf is er een nieuw bouw voor reder Alidoor Coghe, reeds overgemaakt voor voltooiing naar een werf in Holland. Dit vaartuig is een 29 m bouw welke voorzien zal zijn van een Industrie Motor van 900 PK, zoals diezelfde werf zo pas de Katwijk 24 afwerkte van 34,50 m te voorzien van een ABC motor van 1200 PK.

OOK TE ZEEBRUGGE VOLLE BAK

De werf Degraeve begint ook zijn grote vermaardheid te krijgen. Samen met Oostkamp, en zonder de zeer sterke werf Bellard Murdoch te vergeten, wiens sterke bouw tot verre in het Zuiden van Frankrijk de Belgische scheepsbouw eer aan doet, heeft ook deze werf de handen vol.

Het is dus volgende week zaterdag dat de Z19 voor rekening van André Vantorre gedoopt wordt, een lengte hebbend van 31 m en voorzien van een motor ABC van 700 PK, een winch Brusselle, een Brevo keerkoppeling en een Zaltbommel schroef en stuurmachine.

Op het huidige ogenblik is ook een 34 m vaartuig in bouw voor rekening van reder Leon Gheselle. Dit vaartuig zal voorzien worden van een motor Mak van 1000 PK, een Brevo keerkoppeling en een winch Brusselle.

Op dezelfde werf zijn ook reeds aanstalten gemaakt voor de aanbouw van een zelfde type vaartuig welke voorzien zal zijn van een Industriebmotor van 1000 PK, een Brevo keerkoppeling en een Brusselle winch.

Ook dit vaartuig zal reeds in juli te water zijn.

Ten gepaste tijde komen we hier op terug en hopen we dat er ondertussen te Oostende wat meer leven in de brouwerij zal komen, daar Nieuwpoort en vooral Zeebrugge meer vissersbloed in hun aderen schijnen te hebben, dan Oostende waar de vissershaven nochtans dubbel zoveel vaartuigen kan tellen.

DE DOOP VAN DE Z.14 TE KNOKE „GRAEVE JAN”

Bij het zetten heeft het zetduiveltje een fout begaan. Het is niet Groene Jan, maar het „Graeve Jan” restaurant waar het lekker banket plaats had.

OUDE ZEEMANS- ALMANAKKEN

Voor degenen die hun jaargangen van Zeemansalmanakken wensen aan te vullen, zijn er ter drukkerij van ons blad nog exemplaren ter beschikking, welke kunnen verkregen worden aan de helft van de verkoopprijs.

Het volstaat de jaargangen op te sturen en die worden U toegestuurd of ter drukkerij, H. Baelskaai 30, afgegeven na betaling van de opgegeven prijs.

DOOP TE ZEEBRUGGE

Zaterdag 26 januari 1974 om 14 uur : „Rendez-vous” aan boord van de Z.19 „SONJA”
Doop en Uitvaart.
Peter : dhr. Jef Deroose
Meter : Mej. Marie-Christine Vantorre.

CASINO KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB

« LA CHAMPAGNE »

Zaterdag 26 januari
van 22 uur af

Zondag 27 januari,
the-dansant

van 16 tot 20 uur :

MERINO COSTA

Y SU ORQUESTA

Piano : FRANZ ANDRE

Als attractie :

ROBERT JUNOD

Imitator.

Elke vrijdagavond te 20 uur :

« OSTEND

FRIDAY CLUB »

- Ontspanningsavonden in relax-pak ;
 - Degusteren van Belgische specialiteiten ;
 - Orkest THE FOX'S FUR
- Vrijdag 1 februari :
- Terrine fermière ;
 - Foie à la Liégeoise ;
 - Gozettes.

185 F per persoon -

Dranken van 40 F af

(Dienst en BTW inbegrepen) -

Plaatsbespreking gewenst.

AUDITORIUM

Vrijdag 25 januari
te 20,30 uur :

HET BALLET VAN DE 20e EEUW

Dir. : MAURICE BEJART

« HULDE AAN

STRAWINSKY -

RAVEL »

Op het programma :

« L'Oiseau de Feu » -

« Renard » -

« Seven & Seven » -

« Circus Polka » - « Bolero »

Inkom : 150 - 200 - 250 en 300 F.

Jeugd en miliciens : 70 F.

Lokatie : Casino-Kursaal,

alle dagen van 10 tot 13 uur

en van 16 tot 19 uur.

Voor alle inlichtingen :

Telefoon : 059/751.11

(906SW—8907N—7526V)

N.147 „SUZANNE”

(Vervolg van blz. 1)

evenwel niet zwemmen maar slaagde er in, evenals de matroos zich aan een wrakstuk vast te klampen.

MEN ZAG HET GEBEUREN AAN BOORD VAN N.710 « ZEEMANSBLIK »

Ondertussen had de wachtsman van de N.710 « Zeemansblik », die in de nabijheid lag, de aanvaring zien gebeuren. In een minimum van tijd slaagde schipper-eigenaar Hoornaert Roger er in, zijn vaartuig op de plaats van het onheil te brengen en beide drenkelingen aan boord te trekken. Voor Legelin waren er geen moeilijkheden. Heel wat lastiger ging het om de zwaarlijvige schipper in veiligheid te brengen. Uiteindelijk werd een eind touw rond zijn arm geslingerd en trok men hen bij middel van de vislier aan boord. Beiden keerden in een shocktoestand.

Ondertussen was ook het reddingsapparaat in werking getreden. Een helikopter steeg op te Koksijde terwijl ook een heischroefvliegtuig van een Brits kuststation ter plaatse kwam. De bevelvoerder van de

« Perama », die Southampton had verlaten met bestemming Noorwegen kreeg eveneens het bevel verder te zoeken. Tenslotte kwam ook de pakketboot « Free Enterprise » van de Zeebrugge - Doverlijn en het Britse vrachtschip « Moderator » ter plaatse. Alle opzoekingen bleven evenwel vruchteloos. Van lichtmatroos Gheeraert Norbert werd geen spoor meer gevonden.

Uiteindelijk koos de N.710 « Zeemansblik », met beide geredde vissers aan boord, koers naar Nieuwpoort. Opgewacht door de hulpdienst 900 werden ze overgebracht naar het ziekenhuis te Veurne.

Een pijnlijk detail is wel dat Gheeraert Roland, matroos aan boord van de N.710 het dodelijk ongeval van zijn broeder zag gebeuren.

Ten teken van rouw werd de vlag op de Nieuwpoortse vismijn gedurende drie dagen halftop gehangen.

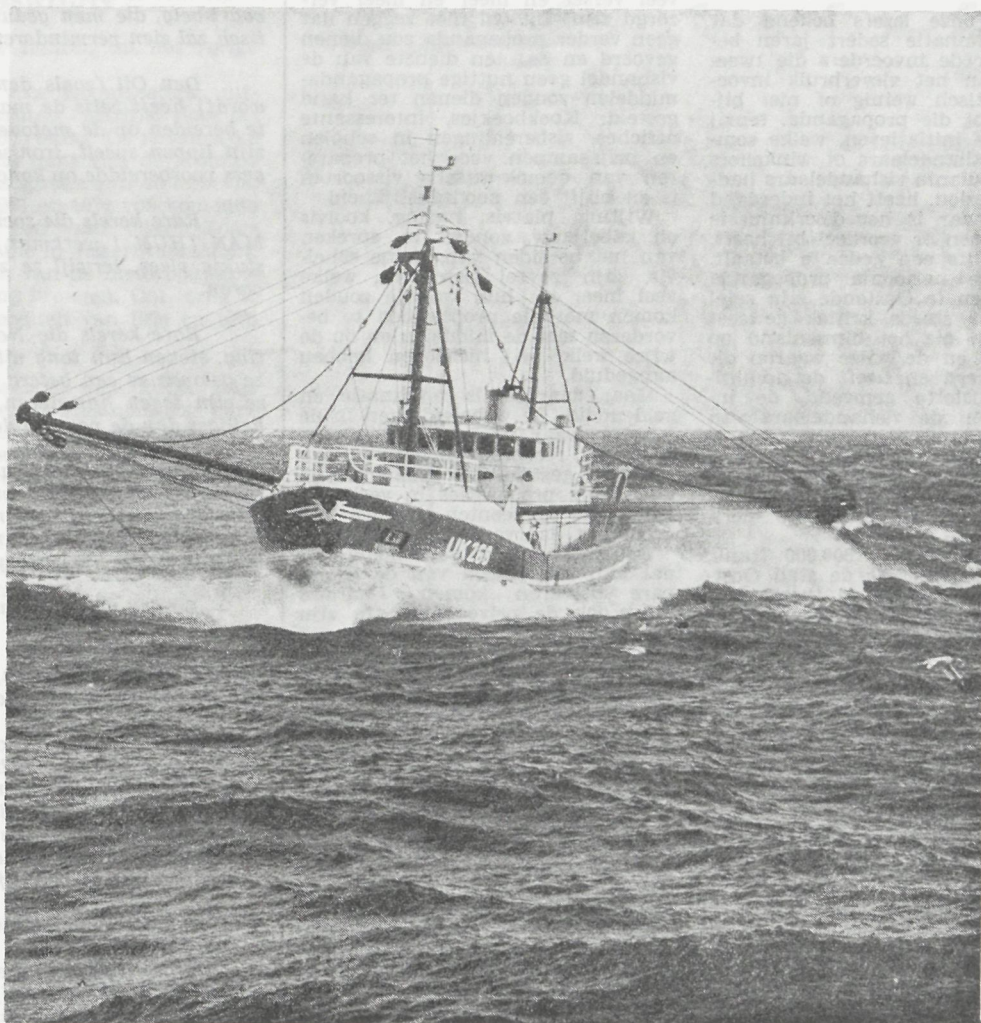
Zaterdag a.s. te 10.30 uur wordt in de O.L. Vrouw Kerk te Lombardiside een dienst opgedragen ter nagedachtenis van de omgekomen visser. Ons blad biedt aan de familie haar oprecht rouwbeklag aan.

Bij moeilijk werk ziet u de sterkste kanten van een Stork-Werkspoor diesel.

F240, viertakt, 820 - 1500 pk,
750 - 1000 omw/min.

DR 210, viertakt, 320 - 920 pk,
750 - 900 omw /min.

Service: Amsterdam, Zwolle,
Rotterdam, IJmuiden,
Den Helder, Groningen, Delfzijl,
Urk, Scheveningen, Stellendam,
Terneuzen, Oostende,
Antwerpen, Keulen, Maasbracht.



STORK-WERKSPOOR DIESEL

Postbus 608, Zwolle. Telefoon (05200) 1 09 87, Telex 14016.

(7525V)

Is vispropaganda nog noodzakelijk ?

De verschillende vissershavenskommissies van de kust, hebben besloten de gemeenteraad te vragen de storting van 10 centiemen, waarvan vijf voor de handel en vijf van de reders af te schaffen, omdat op het huidige ogenblik voor vis, volgens de vertegenwoordigers van de verschillende groeperingen, het voeren van propaganda niet noodzakelijk is omdat de vraag het aanbod overtreft en het niet opgaat, zo zegt men te Oostende, het in ene der havens wel te innen en in andere niet.

Van uit dit standpunt gezien, wordt het aanzien als discriminatie.

Het is onze lezers bekend dat die discriminatie sedert jaren bestaat daar de invoerders die tweederden van het visverbruik invoeren, praktisch weinig of niet bijdroegen tot die propaganda, tenzij individuele initiatieven, welke sommige groothandelaars of winkeliers of de ambulante vishandelaars hadden. Zo gezien, heeft het inderdaad wel nut maar is het discriminatie omdat elkeen er voordeel bij heeft, maar slechts een gedeelte betaalt.

Toen de nationale propaganda sedert jaren te Oostende zijn zetel had, is er steeds kritiek geweest vooral van uit het binnenland op de kosten en de wijze waarop dit gevoerd werd en heeft de administratie tenslotte gemeend, de invoerders en de vishandelaars van het binnenland, voldoening te moeten geven, de zetel naar Brussel over te hevelen, waar sedertdien de propaganda nog meer in allerlei papieren, recepties voor de pers, enz. verging.

De Staat voorzag 800.000 frank, de provincie 100.000, de stad Oostende 50.000, terwijl de tussenkomsten van Brugge en Nieuwpoort zoals die van de vishandel weinig of niet toelieten daarmee iets te doen.

De Rederscentrale stortte in dat fonds praktisch meer dan alle andere sektoren buiten de staat, samen.

Dat dit bestand ongezonder mag genoemd, is een feit.

Het principe vispropaganda te voeren is gezond. De visbakkers van Heist en Oostende hebben daarin nuttig werk verricht.

Die propaganda afschaffen, onder voorwendsels hierboven genoemd, is niet gezond.

Die propaganda kan op nationaal en op regionaal vlak nuttig zijn geweest, moesten alle krachten samengebundeld zijn geweest en elkeen in gelijke mate bijgedragen hebben tot de financiering ervan.

Sedert jaren is op nationaal vlak een verplichte bijdrage ontworpen, maar nooit werkelijkheid geworden.

Dit zou alle grieven kunnen opgelost hebben, voor zover ook hier, zoals we het gezien hebben, toen de zetel van de propaganda naar niet zou vergaan in onzinnige beslissingen waar elkeen buiten de reders voor zichzelf aan het touwtje wou trekken. De reden deze propaganda te stoppen omdat de vraag de aanvoer overtreft is geen reden.

Ook het vlees is veel duurder en moest bv. de fijne vis op basis van

de index van 1940, nu verkocht worden, aan de gemiddelde prijs van toen, dan zou alle vis en in 't bijzonder de fijne (bv. tong) zeker nog veel duurder zijn.

Het groter visverbruik schuilt in het feit dat de middelen om vis te bewaren veel doeltreffender zijn en toelaten vis verser te gebruiken. al dient gezegd dat in dat opzicht nog veel zou kunnen verwezenlijkt.

En in dat opzicht mag hier openlijk hulde worden gebracht aan het prachtwerk door de ambulante vishandel in de laatste jaren verwezenlijkt. Hetzelfde kan gezegd van de reders wier aanvoeren veel verser en meer en meer verzorgd zijn. Dit wil niet zeggen dat geen verder propaganda zou dienen gevoerd en dat ten dienste van de vishandel geen nuttige propaganda-middelen zouden dienen ter hand gesteld. Kookboekjes, interessante affiches, visbereidingen in scholen en prijskampen voor het prepareren van democratische vissoorten is en blijft een noodzakelijkheid.

Wijting, platvis, haring, koolvis en kabeljauw, zonder te spreken van het bereiden van kleine schelvis, zijn zoveel vissoorten, welke veel meer tot hun waarde zouden komen met die propaganda te bevorderen met de middelen en op de wijze welke wij hierboven hebben aangeduid.

Maar daarvoor is coördinatie en geld nodig. De visbereidingen in de scholen waar terzelve tijd democratische recepten zouden worden ter hand gesteld, het leiden van de visbakkers preparaties in veel binnenlandse gemeenten, hebben het groot nut daarvan bewezen.

Daarvoor is ook geld nodig. En dat kan niet alleen van de Openbare besturen komen. Daaraan moet ook de privé sektor in zijn geheel meedoen.

Het feit dat Nieuwpoort en Brugge de bijdrage afschaffen, hebben te Oostende de ketel doen overlopen. Elkeen leeft te veel, niettegenstaande redersgroeperingen, vishandelsorganisaties, enz., op eigen handje en zonder grondig overwegen gehandeld.

En dat valt te betreuren en had kunnen vermeden worden, had een provinciale praktische aktie waaraan de betrokken havens meededen, georganiseerd geweest zoals we het voorgesteld hadden.

Dit bundelen van de krachten zou vermeden hebben wat thans betreurenswaardig genoeg, door de betrokkenen is beslist.

Wij zijn overtuigd dat het geringe bedrag welke elkeen er hoeft te over te hebben samen met dit van de openbare besturen, nuttiger zou zijn geweest dan de afschaffing ervan uit zuivere konkurrentiele redenen.

Er komt zeker een dag dat men dit zal hoeven in te zien, want nu zullen scholen, gemeenschappen en de ambulante handel verstoken blijven van het nut er van en de vele vooroordelen welke hieromtrent werden rondgestrooid.

Een mooier voorbeeld dan de kwikzaak kan in dat opzicht niet genoemd worden.

P. VANDENBERGHE

Honest Claes

Laat me voor een keer ironisch worden en de grote Shakespeare napraten, die sprak over de schurkige veinzer en moordenaar Iago als : honest Iago !

Niet dat ik minister Claes een schurk of moordenaar wens te noemen, dat zou ik vooreerst niet helemaal menen, maar dat zou ik ook niet durven want ik zou de bajes kunnen invliegen, en daar moet het met de mazoutschaarste weinig aangenaam zijn.

Ik beoog tenandere niet zozeer Claes-je als wel al de mininsters. Honest mister minister. Eerlijke en heerlijke heren ministers, waar ook ter wereld.

Als ik uw gezicht zie op de beeldbuis dan druip de olie er af; als ik uw sussende stem hoor, dan suist het in mijn oren luider dan in een pijplijn; als ik in de kranten uw verontschuldiging lees, dan voel ik me het ene moment een opgejaagde jood, die Kristus kruiste, onmiddellijk daarop een sluwe arabier die zijn kemel schopt omdat Allah hem zijn harem heeft afgenomen. Maar u zijt er in geslaagd, honest minister, dat ik me niet langer een gewone burger voel in dit land, hoogstens een welvaart-belg, die men gedurig in de kop hamert dat ik mijn welvaart drastisch zal zien verminderen.

Den Oil (zoals den Uyl als nederlands premier algemeen genoemd wordt) heeft zelfs de makabere truuk gevonden om zijn onderdanen voor te bereiden op de methode van de buikriem, terwijl een geniepig lachje om zijn lippen speelt, ironisch als van een zekere Stalin, die zijn partijgenoten voorbereidde op konzentatiekamp en vuurpeleton.

Rare kerels die socialist en kommunisten : ze bereiden de WERK-MAN (HUN ! werkmán) voor op wat minder boter en een wat kleiner stukje vlees, terwijl ze zelf met een Major-jacht door de wildste weelde varen.

Rare kerels die Nederlanders : ze betalen zonder mopperen belasting, steken hun tong uit naar de arabieren en leven (rijden) op de bon; ze geloven in een betere wereld : waar de armoede voor iedereen gelijk is, ze zijn tegen hamsteren, tegen ontduiking, tegen zwarte markt. Ze zijn heiliger dan de paus en den Oil tezamen.

Maar in Loenen aan de Vecht (in dierbaar Nederland) vliegt een bungalow en tevens 5 brandweerlieden de lucht in doordat een enorme voorraad schaarse benzine, die onder de vloer verstopt was, tot ontplofing kwam. Ieder Hollander is sindsdien doodsbang geworden voor zijn eigen bom, die hij verstopt heeft.

En den Oil maar lachen .De sjeik mag weten waarom...

Onze Claes lacht eigenlijk ook regelmatig. Hij heeft er zelfs de persprijs mee gewonnen, en omdat hij een nieuwe stijl in de regering bracht : met een velo naar zijn werk rijden.

En dat allemaal omdat de sjah van Perzië (Soraya, Farah Diba enz?) onverwachts een bondgenoot is geworden. Ge weet : de socialist zijn tegen de kapitalisten, maar niet tegen de keizers en allerminst tegen de keizer van Perzië, die een paar jaar terug zijn 5.000 jarig keizerrijk vierde door alle heersers van de wereld (ja, ook onze Boudewijn) op een hemeltergend feest uit te nodigen en miljarden olie-franks te verbrassen, terwijl miljoenen van zijn onderdanen kreperen van onmacht en hongers.

Honest mister minister.

Willy Declerc die een paar jaar geleden het failliet van België voorspelde en met harde cijfers bewees hoe de belastingbetaler werd bedregen, vindt (sedert hij minister werd) dat België er zeer goed voor staat. De schatkist zal er nog beter aan toe zijn, natuurlijk, wanneer we 5 fr per liter gasolie moeten betalen.

Ene Vandamme vindt dat niet zo erg, dure benzine, autovrije zondagen enz. Het zal ons meer doen wandelen. En dat is gezond. 2 fr. meer per pakje cigareten zal, volgens hem, ons het roken afleren. En dat is gezond.

Maar ik mag niet blijven kritiseren en liever een opbouwend voorstel doen. Een buikriemvoorstel : voortaan krijgt een volksvertegenwoordiger géén 750.000 fr per jaar. Hij krijgt 500 fr. per uur ! als hij zijn werk goed doet, niet afwezig is, niet te laat komt, niet op onze kosten op reis gaat, uit eigen zak zij mazout betaalt, enz. Geen één zal méér dan 300.000 fr verdienen. En joden zowel als arabieren, amerikanen (Nixon op kop) als russen, marsmannetjes even goed als chinezen, zouden dan eerbied krijgen... uit armoede.

Horatius

HET EFFECT VAN MAASWIJDTEVERANDERING

Dit artikel is van de hand van de heer J. F. de Veen, van het Nederlands Rijksinstituut voor Visserijonderzoek en is voor onze visserij even belangrijk. We laten het hierna volgen.

INLEIDING

In een vorig nummer van „Visserij” (maart 1973) is uitvoerig ingegaan op wat onder de term overbevissing verstaan moet worden. Door middel van rekenvoorbeelden werd bij twee belangrijke vissoorten namelijk tong en schol vangstcurven geconstrueerd, die de totale vangst bij verschillende visserij-sterften lieten zien. Met behulp van gegevens over het verband tussen aanvoer en prijs bij de verschillende marktcategorieën konden bovendien totale opbrengstcurven worden berekend, die evenals de totale vangstcurven lieten zien, bij welke visserij-sterfte de vissoort onderbevist, rationeel bevist of overbevist was. In dat artikel werden de vangsten en opbrengsten bezien, uitgaande van een constant blijvende maaswijdte namelijk 7½ cm. Wat gebeurt er nu met vangsten en opbrengsten als we de visserij-intensiteit onveranderd laten en de maaswijdte gaan veranderen, bijvoorbeeld vergroten? In het nu volgende zal het effect van vergroting van de maaswijdte worden bekeken, terwijl daarna het effect van tegelijk verandering in de visserij-intensiteit én vergroting van de maaswijdte, uiteengezet zal worden.

HET EFFECT VAN VERGROTING VAN DE MAASWIJDTE

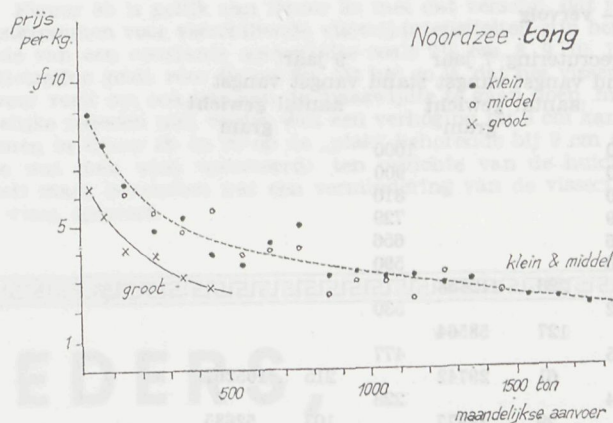
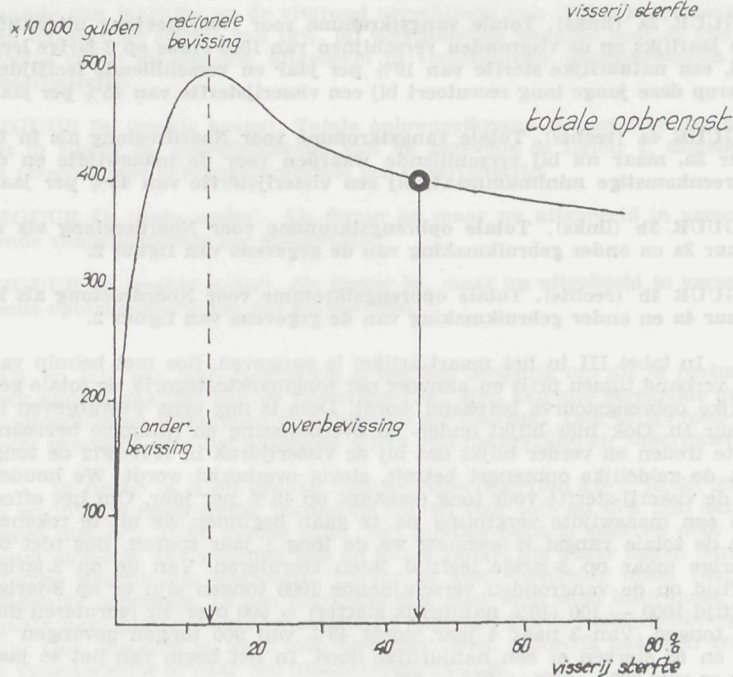
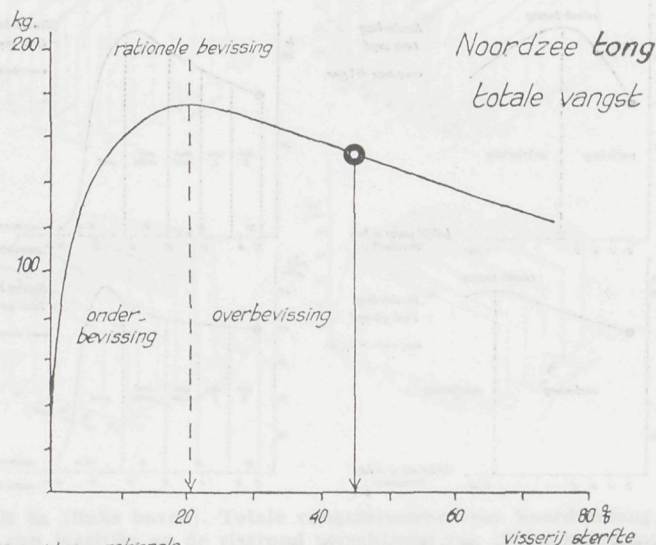
Om ons geheugen op te frissen zijn enkele figuren uit het vorige overbevissingsverhaal opnieuw afgedrukt.

Figuur 1a geeft de totale vangstkromme voor Noordzeetong, uitgaande van een constante aanwas van nieuwe recruten (jaarlijks door bij de bevisbare stapel komende jonge tongen) van 1000 stuks. De natuurlijke sterfte is op 10% per jaar gesteld. Bij het hoogste punt van de kromme (optimum) heerst rationele visserij, links er van is sprake van onderbevissing, rechts van het punt is overbevissing. De in 1971 en 1972 voorkomende waarde van de visserijsterfte is aangegeven door een vette cirkel. Zoals duidelijk is, is de tong overbevist en zal een toename in visserijintensiteit, zoals te verwachten is met het in de vaart komen van de nieuwbouwkotters, de tong in een grotere mate van overbevissing brengen. Om terug te keren tot rationale bevissing moet de visserij-intensiteit van 1971 en 1972 meer dan gehalveerd worden.

In figuur 2 is het verband aangegeven tussen de gemiddelde prijs per kilogram voor drie marktcategorieën bij tong en de maandelijkse aanvoer van die categorieën in tonnen, geldend voor de periode 1963-1967.

TABEL I - Berekening van het aantal en het gewicht van de tongvangst bij een constante visserijsterfte van 45% per jaar en voor recruiteringsleeftijden 2, 3, 5, 7 en 9 jaar.

jaar	recrutering 2 jaar		3 jaar		5 jaar		jaar	recrutering 2 jaar		3 jaar		5 jaar	
	stand	vangst	stand	vangst	stand	vangst		stand	vangst	stand	vangst	stand	vangst
		aantal	gewicht	aantal	gewicht	aantal	gewicht		aantal	gewicht	aantal	gewicht	aantal
			gram		gram		gram						gram
2	1000			1000		1000							
3		450	50535		900		900						
4		216	40068		405	71128							
5		103	26574		194	50052							
6		49	15842		92	29744						328	106042
7		23	8717		44	16676						157	59503
8		11	4675		21	8925						75	31875
9		5	2308		10	4615						36	16614
10		2.5	1225		5	2452						17	8433
11		1.4	718		2.3	1180						8	4201
12		0.6	318		1.1	583						4	2079
13		0.3	163		0.5	294						1.9	1017
14		0.1	55		0.3	144						0.9	493
15 en ouder					0.1	67						0.7	414
totaal		862	151198		6 775	185860						629	230671
gewogen													
gemiddeld													
totaal			175.4 gram			239.8 gram							366.7 gram

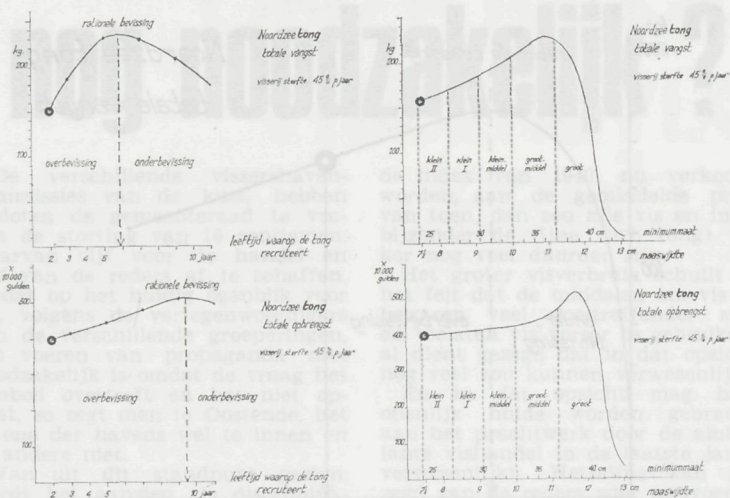


FIGUUR 1a. Totale vangstkromme voor Noordzeetong uitgaande van een constante aanwas van nieuwe recruten van 1000 stuks. Bij het optimum heerst rationele visserij, links ervan is sprake van onderbevissing, rechts van het punt heerst overbevissing.

FIGUUR 1b. Totale opbrengstkromme voor Noordzeetong uitgaande van een constante recruitering van 100 miljoen stuks.

FIGUUR 2. Verband tussen de gemiddelde prijs per kilogram voor drie marktcategorieën bij tong en de maandelijkse aanvoer in tonnen, geldend

In tabel I is dit uitgerekend voor recruiteringsleeftijden van 2, 3, 5, 7 en 9 jaar. De totale vangst blijkt vooruit te gaan naarmate de vis meerdere jaren gespaard wordt. Bovendien wordt het gemiddelde gewicht van de gevangen tong zwaarder maar dat was te verwachten.



FIGUUR 3a (links). Totale vangstkromme voor Noordzeetong uitgaande van jaarlijks op de visgronden verschijnen van 1000 stuks op 2-jarige leeftijd, een natuurlijke sterfte van 10% per jaar en verschillende leeftijden waarop deze jonge tong recruteert bij een visserijsterfte van 45% per jaar.

FIGUUR 4a (rechts). Totale vangstkromme voor Noordzeetong als in figuur 3a, maar nu bij verschillende waarden voor de maaswijdte en de overeenkomstige minimummaat, bij een visserijsterfte van 45% per jaar.

FIGUUR 3b (links). Totale opbrengstkromme voor Noordzeetong als in figuur 3a en onder gebruikmaking van de gegevens van figuur 2.

FIGUUR 4b (rechts). Totale opbrengstkromme voor Noordzeetong als in figuur 4a en onder gebruikmaking van de gegevens van figuur 2.

In tabel III in het maart-artikel is aangeven, hoe met behulp van het verband tussen prijs en aanvoer per tongmarktcategorie, de totale geldelijke opbrengstcurve berekend wordt. Deze is nog eens weergegeven in figuur 1b. Ook hier blijkt onder- en overbevissing en rationele bevissing op te treden en verder blijkt dat bij de visserijdruk in 1971-1972 de tong, wat de geldelijke opbrengst betreft, stevig overbevist wordt. We houden nu de visserijsterfte voor tong constant op 45% per jaar. Om het effect van een maaswijdte vergroting na te gaan beginnen we uit te rekenen wat de totale vangst is wanneer we de tong 1 jaar sparen, dus niet op 2-jarige maar op 3-jarige leeftijd laten recruter. Van de op 2-jarige leeftijd op de vanggronden verschijnende 1000 tongen zijn er op 3-jarige leeftijd 1000 - 100 (10% natuurlijk sterfte) = 900 over. Er recruter dus 900 tongen. Van 3 naar 4 jaar wordt 45% van 900 tongen gevangen = 405 en 65 sterven er een natuurlijke dood. In het begin van het 4e jaar zijn er over 900 - (405 + 65) = 430.....

TABEL I — vervolg

jaar	recrutering 7 jaar	9 jaar
stand	vangst	vangst
aantal	gewicht	aantal
	gram	gram
2	1000	1000
3	900	900
4	810	810
5	729	729
6	656	656
7	590	590
8	226	112838
9	135	58564
10	64	29742
11	31	14877
12	15	7350
13	7	3600
14	3	1752
15 en ouder	3	1605
		228
		103
		49
		23
		11
		10
		825
		105267
		52685
		26059
		12774
		6225
		825

totaal	510	230328	411	208835
gemiddeld gewicht				
gevangen tongen	451.6 gram		508.1 gram	

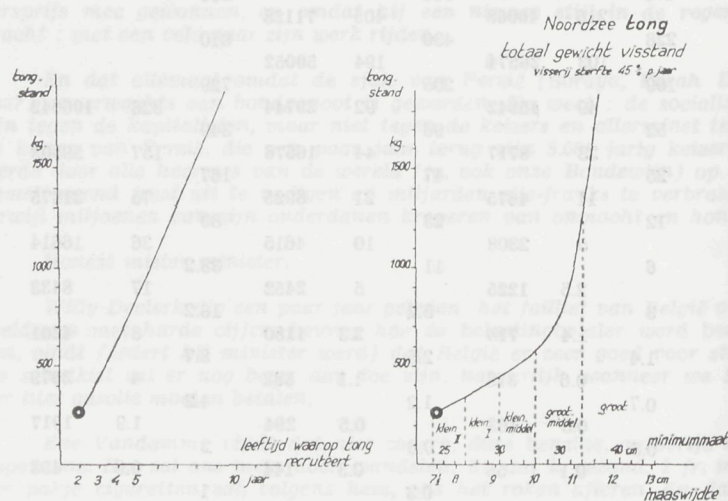
De totale vangst is voor 5 en 7 jaar vrijwel gelijk, voor 9 jaar is de vangst weer lager. In figuur 3a zijn de totale vangstcijfers uit tabel I aangegeven en verbonden door een vloeiende lijn. Een sparen van tong tot vrijwel 6 jaar levert de grootste totale vangst in gewicht op. Links van dit punt van rationele bevissing wordt de tong overbevist en rechts er van onderbevist.

Met behulp van het verband tussen prijzen en aanvoeren per markt-categorie zoals aangegeven in figuur 2 kunnen we ook de totale geldopbrengstcurve uitrekenen. Ze is weergegeven in figuur 3b. Hieruit blijkt dat, wat de geldelijke opbrengst aangaat de tong wel tot meer dan 9 jaar gespaard kan worden. Het lijkt duidelijk, dat bij de huidige visserijsterfte het zin heeft om een vergroting van de maaswijdte in te voeren, zowel uit oogpunt van meerdere vangst als mede van meerdere opbrengst. Welke maaswijdte vergroting is nu nodig om tong 1, 2, 3 of meer jaar te sparen? Daarvoor moeten we weten hoe snel tong groeit en wat er door een gemiddelde maaswijdte van 8, 9, 10 cm etc. aan tong wordt door-gelaten.

Wanneer we de groeigegevens van de laatste jaren daarvoor gebrui-ken krijgen we het beeld voor de totale vangst, zoals dat weergegeven is in figuur 4a.

Bij een maaswijdte van 11 cm is de totale vangst optimaal, maar neemt bij verdere vergroting van de maaswijdte zeer snel af. Een bepaalde maas-wijdte is dan alleen effectief als de minimummaat er aan aangepast is. Voor tong is dat op het ogenblik bijna het geval, zo dat de huidige mini-mummaat van 24 cm overeenkomt met de gemiddelde lengte waarbij 50% van de tong uit de kuil ontsnapt en 50% er in achterblijft (het selectie-punt of het 50% punt). Willen we niet het gevaar lopen dat we veel maas-se tong verliezen door de maaswijdte te vergroten, dan vergroten we de minimummaat tegelijk met de maaswijdte volgens de schaal die aangege-ven staat op de basislijn van figuur 4a. Dus bij een vergroting van de maaswijdte van 7½ cm naar 9 cm bijvoor-beeld dient de minimummaat verhoogd te worden tot 29½ cm. Dat wil zeggen dat we geen tong klein II en klein I meer mogen aan-voeren. Trouwens met een maaswijdte van 9 cm vang je ook geen tong klein meer!

Figuur 4b geeft het verband tussen totale geldelijke opbrengst en maaswijdte (-minimummaat) weer. Hier blijkt, dat de winst in totale opbrengst door vergroting van de maaswijdte pas bij verhogingen tot over 10 cm begint zichtbaar te worden. De grootste opbrengst ligt bij een maaswijdte van 12 cm en een minimummaat van 39 cm. Maar dan be-staat de vangst uitsluitend uit de grootste marktcategorie! Vergroting van de maaswijdte tot 9 cm, waarbij al reeds 2 marktcatego-riën verdwijnen, die bovendien zeer in trek zijn, levert vrijwel geen winst in totale opbrengst op (3%) bij de huidige visserijsterfte van 45%. Nu spreken we hier over de totale vangst en de totale geldelijke opbrengst. Zoals reeds in het vorige overbevissingsverhaal gezegd, ziet een individuele opvarende van een vissersschip een verandering in de totale vangst niet. Wat hij wel waarneemt zijn veranderingen in de vangst per schip. Ach-teruitgang of vooruitgang in de vangst per uur vissen, gemiddeld over een jaar, vallen onmiddellijk op.



FIGUUR 5a (links). Gewicht van de tongstand uitgaande van jaarlijks op de visgrond verschijnen van 1000 stuks op 2-jarige leeftijd, een natuurlijke sterfte van 10% en verschillende leeftijden waarop deze jonge tong recruteert bij een visserijsterfte van 45% per jaar.

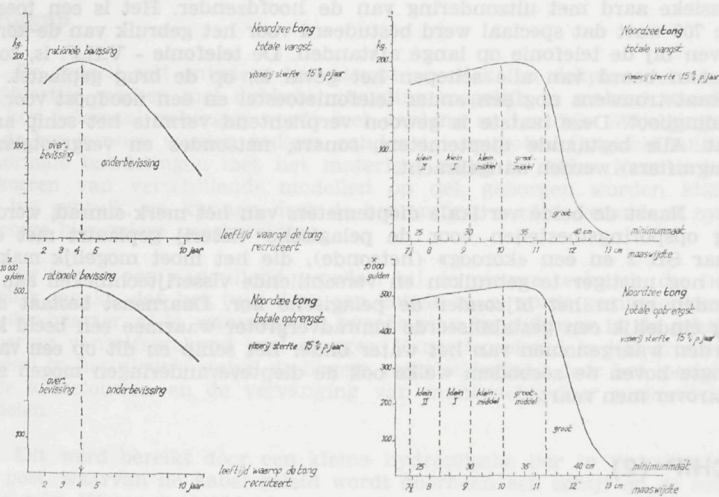
FIGUUR 5b (rechts). Gewicht van de tongstand als in figuur 5a maar nu bij verschillende waarden voor de maaswijdte en de overeenkomstige mini-mummaat, bij een visserijsterfte van 45% per jaar.

Figuur 5 geeft hier antwoord op. In figuur 5a is het gewicht van de tongstand weergegeven bij verschillende aantallen jaren waarop de tong gespaard wordt. Laat men de tong door een maaswijdtevergroting één jaar later recruteren, dan neemt de dichtheid van de tongstand al met 60% toe. De vangst per schip per uur vissen is direct afhankelijk van de hoeveelheid tong die in zee aanwezig is. Dus bij een toename van 60% in de tongstand hoort ook een toename van 60% in de gemiddelde uurvangst per schip.

Figuur 5b geeft het verband van de tongstand, dus ook de uurvangst per schip met de maaswijdte. Een vergroting van de maaswijdte van 7½ naar 9 cm geeft een toename in de vangst per tijdseenheid per schip van 66%. Het is nu maar de vraag of alle geleidingen van het bedrijf voor een verdwijnen van de marktcategorieën klein II en I te vinden zijn.

Het is uit het vorenstaand wel duidelijk, dat alleen een maaswijdte vergroting zelfs tot 9 cm niet de toestand van overbevissing opheft. Daartoe zou, bij gelijkblijven van de huidige visserij-intensiteit, een maaswijdtevergroting tot 11 en 12 cm nodig zijn.

Wat gebeurt er met de totale vangst en de totale geldelijke opbrengst, wanneer van een geringere visserijsterfte wordt uitgegaan? We nemen bijvoorbeeld de situatie dat bij de huidige maaswijdte (7½ cm) de totale vangst optimaal is dit is bij ongeveer 15% visserijsterfte (zie figuur 1a en 1b).



FIGUUR 6a (links boven). Totale vangstkromme voor Noordzeetong uitgaande van jaarlijks op de visgrond verschijnen van 1000 stuks op 2-jarige leeftijd, een natuurlijke sterfte van 10% en verschillende leeftijden waarop deze jonge tong recruteert bij een visserijsterfte van 15% per jaar.

FIGUUR 6b (links onder). Totale opbrengstkromme voor Noordzeetong als in figuur 6a en onder gebruikmaking van de gegevens in figuur 2.

FIGUUR 7a (rechts boven). Totale vangstkromme voor Noordzeetong als in figuur 6a maar nu bij verschillende waarden voor de maaswijdte en de overeenkomstige minimummaat bij een visserijsterfte van 15% per jaar.

FIGUUR 7b (rechts onder). Totale opbrengstkromme voor Noordzeetong als in figuur 7a en onder gebruikmaking van de gegevens van figuur 2.

Op dezelfde wijze als in tabel I zijn de nodige berekeningen uitgevoerd en het resultaat is te zien in de figuren 6a en 6b en 7a en b. Figuur 6a leert ons dat bij een visserijsterfte van 15% de optimale vangst bij 4 jaar sparen van de tong wordt bereikt en dat dit optimum lager ligt dan bij het optimum bij 45% visserijsterfte (figuur 3a).

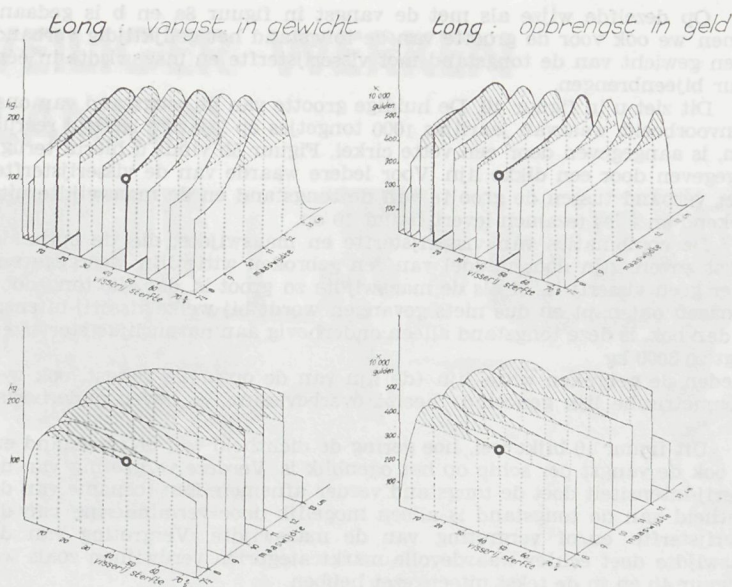
Vergelijken we de totale geldelijke opbrengst echter, dan blijft die in beide situaties eenzelfde optimaal niveau bereiken. Bij een visserijsterfte van 45% echter pas bij 9½ jaar recruteren, bij een visserijsterfte van 15% al bij 4 jaar.

Vergelijking van figuur 7a en b met figuur 4 a en b is erg leerzaam. Een verhoging van de visserijsterfte van 45% levert een winst in totale vangst van 23% op. Wanneer gelijktijdig de maaswijdte wordt vergroot van 7½ cm naar 9 cm is de winst 30%, dus maar 7% meer. Vandaar, dat bij een regulatie van de tongvisserij eerder aan een vermindering van de visserij-inspanning wordt gedacht dan aan maaswijdte-maatregelen.

Deze laatste hebben alleen dan resultaat, wanneer de maaswijdte zo sterk verhoogd wordt, dat men van tong klein II, klein I en klein-middel moet afzien. En dit zal zeer waarschijnlijk op grote weerstand van de vishandel stuiten, die onder andere naar landen exporteert, waar de vis op een bord in een restaurant moet passen.

EFFECT VAN GELIJKTIJDIGE VERANDERING IN DE VISSTERFTE EN DE MAASWIJDTE

We hebben in het voorafgaande het effect van de maaswijdte op de totale vangst en de totale opbrengst bekeken, namelijk visserijsterften van



FIGUUR 8a (links boven). Totale vangstkromme voor Noordzeetong, uitgaande van jaarlijks op de visgrond verschijnen van 1000 2-jarige tongen, een natuurlijke sterfte van 10%, bij verschillende waarden voor de visserijsterfte en de maaswijdte uitgebeeld in verschillende vangstkrommes per visserijsterfte.

FIGUUR 9a (rechts boven). Totale opbrengstkrommes voor Noordzeetong als in figuur 8a, gebruikmakend van de gegevens in figuur 2, uitgebeeld in verschillende opbrengstkrommes per visserijsterfte.

FIGUUR 8b (links onder). Als figuur 8a maar nu uitgebeeld in verschillende vangstkrommes per maaswijdte.

FIGUUR 9b (rechts onder). Als figuur 9a, maar nu uitgebeeld in verschillende opbrengstkrommes per maaswijdte.

45% en 15% per jaar. Natuurlijk is het ook mogelijk om dit te herhalen voor andere waarden van de visserijsterften. Men kan alle berekende maaswijdtegraffieken uitknippen en achter elkaar plaatsen. Dan krijgt men een beter overzicht over het algemene effect van maaswijdte en visserijsterfte.

In figuur 8a is dit gedaan voor de visserijsterften 2,5, 5, 10, 25, 35, 55, 65 en 75%. De reeds eerder berekende curven voor 15% en 45% zijn aangegeven met een dikke zwarte rand. Het huidige punt is gegeven door een zwart cirkeltje. Die waarden van de totale vangst die hoger liggen dan de huidige waarde zijn gearceerd. Figuur 9a geeft hetzelfde beeld voor de geldelijke opbrengst. In één oogopslag ziet men waar men heen moet, namelijk naar geringere visserijsterfte of naar een sterke maaswijdtevergroting. Ook duidelijk is, waar men niet heen moet, namelijk naar een grote visserijsterfte of naar een maaswijdteverlaging.

Figuur 8b is gelijk aan figuur 8a met dat verschil, dat in figuur 8b vangstkrommen voor verschillende visserij-intensiteiten zijn berekend, uitgaande van een constante maaswijdte zoals 7½ cm, 8, 9, 10, 11, 12 en 13 cm. Hetzelfde geldt voor figuur 9b. Als het zo is, dat het visserijbedrijf er wel voor voelt om ook iets aan de maaswijdte te gaan doen, maar om begrijpelijke redenen niet verder dan een verhoging tot 9 cm kan gaan, dan kan men in figuur 8b en 9b op de „plak” behorende bij 9 cm aflezen, ten eerste wat men wint (gearceerd) ten opzichte van de huidige situatie (cirkel) maar bovendien wat een vermindering van de visserij-intensiteit voor winst oplevert.

**REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD**

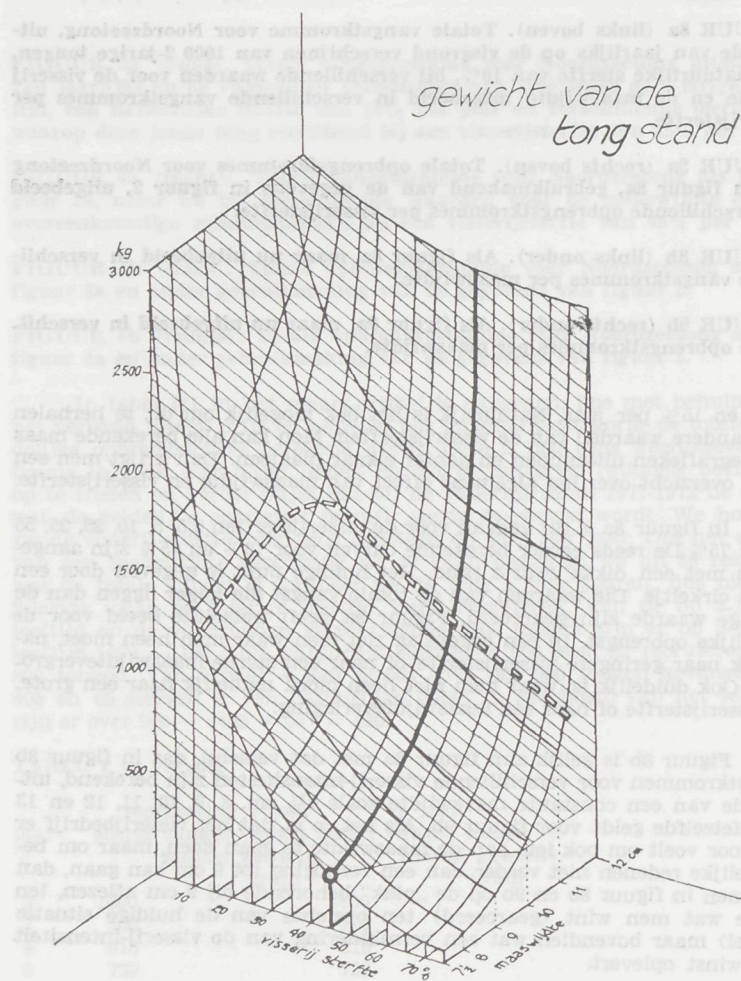
Op dezelfde wijze als met de vangst in figuur 8a en b is gedaan, kunnen we ook voor de grootte van de tongstand het gelijktijdig verband tussen gewicht van de tongstand met visserijsterfte en maaswijdte in één figuur bijeenbrengen.

Dit ziet u in figuur 10. De huidige grootte van de tongstand van ons rekenvoorbeeld, waarvan jaarlijks 1000 tongetjes op 2-jarige leeftijd recruterend, is aangegeven door een vette cirkel. Figuur 5b vindt u hierin terug, aangegeven door een dikke lijn. Voor iedere waarde van de visserijsterfte is het verband tussen de grootte van de tongstand en de maaswijdte uitgerekend en alles tezamen levert figuur 10 op.

De combinaties van visserijsterfte en maaswijdte, die de optimale vangst geven, zijn door middel van een gebroken witte lijn weergegeven. Als er geen visserij is, of als de maaswijdte zo groot is, dat alle tong door de mazen ontsnapt en dus niets gevangen wordt bij welke visserij-intensiteit dan ook, is deze tongstand alleen onderhevig aan natuurlijke sterfte en weegt ze 3000 kg.

Beneden de gebroken witte lijn (de lijn van de optimale vangst, ook wel de eumetrische lijn genoemd) heerst overbevissing, er boven onderbevissing.

Uit figuur 10 blijkt wel, hoe gering de dichtheid van de tongstand en dus ook de vangst per schip op het ogenblik is. Verdere vergroting van de visserij-intensiteit doet de tongstand verder afnemen. Een toename van de dichtheid van de tongstand is alleen mogelijk door vermindering van de visserijsterfte en/of vergroting van de maaswijdte. Vergroting van de maaswijdte doet echter waardevolle marktcategorieën verdwijnen zoals we in figuur 4b en in de tekst uiteengezet hebben.



FIGUUR 10 Totaal gewicht van de Noordzeetongstand, behorende bij figuur 8a en b met betrekking tot verschillende waarden voor de visserijsterfte en de maaswijdte. De vette cirkel stelt de huidige situatie voor. In het gearceerde gebied is de tongstand groter dan de huidige. De gebroken witte lijn geeft de combinaties van visserijsterfte en maaswijdte aan waar de vangst optimaal is (rationele visserij). Boven deze lijn (ook eumetrische vangstlijn genoemd) is onderbevissing, er onder overbevissing.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

PRAKTISEREN

SCHIP (1)

Voor de vissershaven van Bordeaux werd in Italië een diepvries-treiler gebouwd die merkwaardig is door de volledigheid van de apparatuur waarmee ze werd uitgerust en over dewelke we het wel gepast vinden hier een korte opsomming te geven. Het m/s «Islande IV» is een vrieshektreiler van 86,85 m lengte o.a. De uitkomsten van dit schitterende vissersvaartuig zullen helemaal in functie moeten staan van de doelmatigheid van de elektronische toestellen waarmee het werd uitgerust, zowel voor de navigatie als voor de visserij. Daarvoor werd ook het modernste materiaal aangeschaft dat op 't ogenblik op de markt bestaat.

Het geheel van de uitrusting die de radionavigatie, de radioverbindingen en de onderwatersporing aangaat, werd in Bordeaux zelf aan boord geïnstalleerd. Naast de normale ontwikkeling van het radioverbindingsmateriaal (telefonie en V.H.F.) is het gedeelte aangewend voor de onderwatersporing en de navigatie in belang toegenomen op de grote vissersvaartuigen. Voor de radioverbinding is de apparatuur van klassieke aard met uitzondering van de hoofdzender. Het is een toestel van 700 watt dat speciaal werd bestudeerd voor het gebruik van de kortegolven bij de telefonie op lange afstanden. De telefonie - V.H.F. is, zoals dit aan boord van alle schepen het geval is, op de brug geplaatst. Er bestaat trouwens nog een ander telefonietoestel en een noodpost voor de reddingboot. Deze laatste is gewoon verplichtend vermits het schip aangaat. Alle bestaande dieptemeters, sonars, netsondes en vergrootglazen (magnifiers) werden aangebracht.

Naast de beide verticale dieptemeters van het merk simrad, werden nog opsporingstoestellen voor de pelagische visserij geplaatst met een sonar SB 2 en een «koroog» (netsonde), die het moet mogelijk maken, het nog nuttiger te gebruiken en verschillende visserijtechnieken aan te wenden en in het bijzonder de pelagische kor. Daarnaast bestaat dan nog eindelijk een gestabiliseerde simradvergroter waarmee een beeld kan worden waargenomen van het water onder het schip en dit op een vaste hoogte boven de zeebodem welke ook de diepteveranderingen mogen zijn waarover men vaart.

SCHIP (2)

Voor wat de radionavigatie aangaat en de verdere hulp op de brug voor de plaatsbepaling en de vaart, werd de «Islande IV» helemaal verwend: 2 radars solid-state, een decca-navigators, een loran, twee richtingszoekers waarvan een automatische. De beide decca radars kunnen voor wat de onderdelen aangaat helemaal worden verwisseld. De loran vult het decca apparaat aan voor bepaalde gebieden. Dit is het geval voor Groenland waar decca op een gegeven ogenblik geen dekking meer geeft.

Een automatische weerkaartenopnametoestel verzekert regelmatig de kennis van het weersverloop en eveneens de ontvangst van de ijskaarten die worden uitgezonden door de Amerikaanse en de Kanadese marines.

Onafhankelijk van de veiligheid die deze toestellen voor het schip kunnen in de hand werken, kunnen de inlichtingen die erdoor verstrekt worden, een idee geven van het weer op de visgronden en dit laat bijgevolg toe, het werkprogramma beter te regelen, wat weeraal voordeel kan opleveren.

En vermits het welzijn van de bemanning ook voor een klein gedeelte afhangt van de elektronika, werd aan boord van het schip een televisiekring aangebracht die met 3 ontvangers werkt en die werd voorzien van een magnetoscoop voor het voorstellen van uitgestelde programma's of programma van iedere andere oorsprong.

Verreverbindingen : — Gemengde zender
— Plessey PR zender; ontvanger; zender/ontvanger; hulp zender-ontvanger; auto alarm.
— V.H.F. zender/ontvanger (2 toestellen).
— Noodpost voor reddingsboot.

Radionavigatie : — radiorichtingszoeker met vaste antenne.
— automatische radiorichtingszoeker met gyro bediening
— twee navigatieradars decca type 1229 met deccaplot
— decca navigator mark 21
— navigatieontvanger Loran

Visopsporing : — dieptemeter netsonde
— twee dieptemeters EK 38 simrad waarvan de onderdelen onderling kunnen worden verwisseld.
— Simrad vergroters CB2 en CA2.
— Sonar simrad SB 2.

Navigatiehulpmiddelen : — weerkaartenopnametoestel
— televisiekring met 4 kamera's die de werkruimten zichtbaar maken in de brug.
— een ontspanningstelevisie kring met 3 ontvangers en een magnetoscoop ten behoeve van de ontspanning aan boord.

GEMAKKELIJKER EN VEILIGER WERKEN MET DE PLANKEN

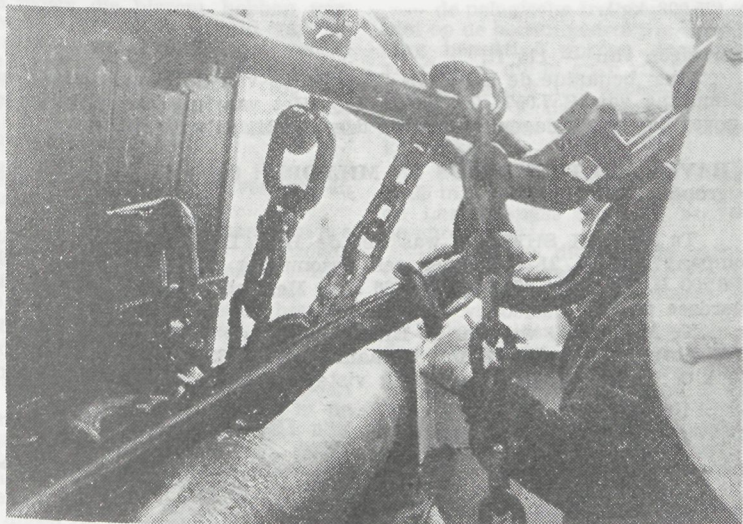
De Britse diepvrieshekreiler „St. Benedict” werd uitgerust met een nieuwsoortige techniek om de planken op een veiliger en gemakkelijker manier binnen- en buitenboord te zetten. De hekreiler „St. Benedict” heeft een lengte van 74,70 m. De rederij van dit schip heeft de taak van de matrozen aan dek nog eens van dichtbij bekeken om toch maar een oplossing te zoeken voor het veel te harde slameur van het aan boord halen en vieren van het trawltuig, met mensenhanden. Ze zouden er graag in slagen de manschappen van deze harde taak te ontslaan, want met de opnieuw groter wordende vissersvaartuigen, krijgen we ook weeral groter en zwaarder tuig te manipuleren. Er werd ook in aanmerking genomen dat er steeds meer gebruik wordt gemaakt op zee van de pelagische kor waardoor de vereisten gesteld aan de grote winch steeds maar veranderingen ondergaan evenals de methoden van het manipuleren van de planken, de pennants en de backstroppen, van de buitenboord sleepblokken aan de hoeken.

ONTWERP

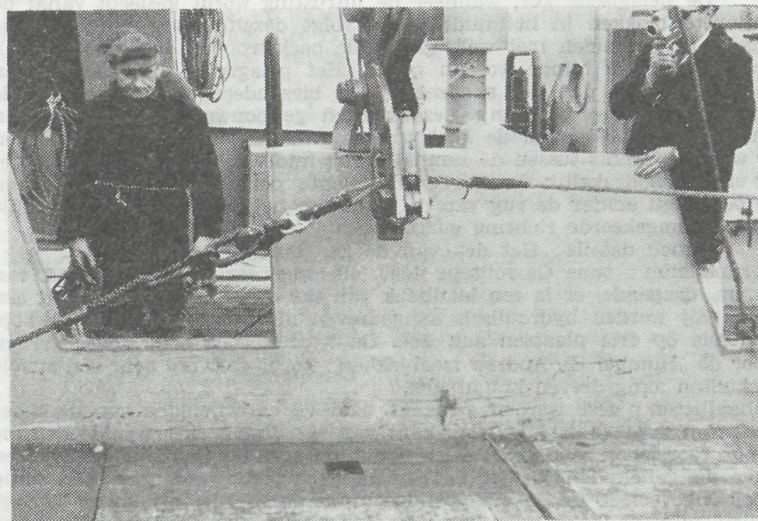
De rederij zelf ontwierp het nieuwe voordek- en dekplan (om het terzelfdertijd werken met dubbele uitrusting mogelijk te maken) waarin elke kor helemaal geborgen wordt met danleno en breidels. Wijzigingen aan de kor kunnen worden gedaan, zonder dat enige bedrijvigheid buiten de normale handelingen met het materiaal nodig is. Aldus kunnen bodemkorren van verschillende modellen op dek geborgen worden klaar voor het gebruik, en kunnen door de bemanning worden veranderd zonder enige bijzondere voorbereiding.

Er is nog een aanvullend voordeel bij de nieuwe techniek, die het mogelijk maakt, dat het tuig door een enkele man wordt gemanipuleerd bij ieder quarter, al is, wanneer een tweede man beschikbaar is, de gehele uitvoering vanzelfsprekend veel vlugger. Vanzelfsprekend is het grootste voordeel in het nieuwe stelsel de hogere veiligheidsgraad door het toezicht op de korretouwen en de vervanging van mankracht door mechanische middelen.

Dit werd bereikt door een kleine hydraulische lier te voorzien bij elke post, waarvan de kabel geleid wordt doorheen een schijf op de achterste galg. Kleine snatchblokken laten het hieuwen toe in verschillende posities en de lier wordt gecontroleerd vanaf drie plaatsen door drukknoppen geplaatst op het achterschip, het quartereinde en aan het begin van de rampe. Aldus kunnen de zware kettingen en de schakels opgelicht worden en op hun plaats gebracht, terwijl de mannen aan dek de handen vrij hebben om de schakels open of dicht te doen (de G. schakels). Een tweede nieuwigheid is het aanbrengen van een automatische trekblok aan elke zijde van de helling om de breidel te weerhouden, terwijl de matroos de backstop losmaakt vanuit een veilige plaats achter de verschansing van de rampe. De trekblok is van het „Humber St. Andrew Engineering Type”, zoals aangebracht aan boord van zijtreilers om de korretouwen te „blokkeren” bij de posten. Het bemanningslid doet het blok open bij middel van hydrolische controle om de staaldraden te lossen en op hetzelfde ogenblik is de keel van de blok wijd genoeg om de



De plank aan het achterschip met de veiligheidsketting aangebracht (rechts van het midden). Inhaler en losse staaldraden aan elkaar verbonden en de G haak van de planken werd losgemaakt van de lage platte schakel op losse staaldraad.



De koppeling van de losse staaldraad met de inhaaldraad loopt doorheen de opening van de blok Portiekwinch haak is weggenomen van de leidende platte schakel. Men ziet hoe de blokopening de staaldraad weerhoudt langs de kant van de rampe, en schakelkoppelingen lopen doorheen het open deel van de rampe op een gepaste werkhoogte.

schakels sluitschakelen door te laten. Het loslaten ontstaat nadat de backstroppen werden losgemaakt, zodat de danleno en het net aan dek kunnen worden gehieuwd, op deze manier een natuurlijke loop nemend. In het geval van de pelagische kor worden de blokken in beweging gebracht juist voordat de gewichten de rampe bereiken. Aldus houden zij de breidels in lijn met de bochten in de nettrommel gedurende het grootste gedeelte van de trek.

De bewerking wordt het best beschreven in de periode van het winden, vanaf de tijd dat de planken opgeheuwd worden tot aan het achterschip en verzekerd door het sluiten van de veiligheidskettingen.

DRIJVEND

Om de bewerking te begrijpen moet men weten, dat het kelly's oog niet ononderbroken vastgehecht is aan de backstrop van de kor, zoals dit het geval is bij de konventionele zijtreiler, maar kan worden losgemaakt van een G- schakel en dan vrij is van te „drijven” op de breidel. In de praktijk heeft hij neiging om achteraan te slepen bij het winden tot hij door de danleno op de rampe wordt gedwongen. Gedurende het vieren zal het gewoonlijk weer achteraan slepen, al is het de gewoonte dat een bemanningslid het langs het dek sleept met de danleno, zodat de backstroppen zo vlug als mogelijk kunnen worden vastgehecht.

Eens dat de planken boven zijn en veilig vast, gebruikt de matroos zijn portieklier om de G- schakel te lichten op het einde van het inhaaldraad totdat het kan worden vastgehecht aan de gepaste vrije schakel die voorzien is aan het bovineinde van de pennant of de vrije staaldraad. Het einde van deze staaldraad wordt op de portiekwinch genomen totdat het kan worden losgekoppeld van de plank. Het gewicht van de kor wordt steeds maar gedragen door de backstrop, langsheen het kelly's oog!

De portiekwinch wordt uitgevied tot de losse staaldraad op de rampe ligt en de matroos gaat dan tot de begin van de rampe, waar de inhaaldraad door de „Humberblok” loopt. De inhaallier wordt in gang gebracht, en houdt de losse draad door het kelly's oog, de matroos verzet zijn portiekwinchhaak van de inhaaldraad als het de automatische trekblok bereikt.

Wanneer het achtereinde van de breidel de opening aan de kant van de rampe bereikt, dan brengt zij meteen het kelly's oog mede, die nog steeds vastgemaakt is aan de backstrop. De inhaallier wordt gestopt en de backstrop wordt verwijderd van het kelly's oog. De automatische blok wordt dan in werking gebracht en daardoor valt de breidel dan op dek. Het winden gaat voort tot de rollen rondom gestuwd liggen op de korrede, normale kuil- en verdere windbewerkingen kunnen dan doorgaan. De automatische blok wordt eerst vrij van de rampe gedraaid.

Deze werkzaamheden, zoals kan worden opgemerkt bij de beelden, worden uitgevoerd vanaf een veilige plaats achter de verschansing van

(Zie vervolg op blz. 10)

de rampe. De automatische blokken verhogen aanzienlijk de veiligheid van de gehele bewerking. Zij verhinderen het ongecontroleerde slippen van de staaldraden overheen de rampe wanneer het schip rolt.

Het vieren is gewoon de omgekeerde bewerking van het voorgaande en nogmaals uitgevoerd vanaf een veilige plaats, met de last veilig overgebracht in ieder geval, vooraleer een schakel wordt losgemaakt!

De pelagische kor, wanneer de uitrusting wordt gesleept vanaf de buitenste blokken in het midscheeps, volgt dezelfde weg, en het is de moeite te vermelden met welk gemak de backstroppen en de losse staaldraden naar de rampe worden geleid. Het pelagische tuig kan worden gebruikt zonder dat het noodzakelijk is bijzondere bergruimte voor de bodemplanken te bezitten: deze worden gewoonweg geketend in hun normale hangpositie en de backstroppen van het pelagisch tuig worden er achter gewerkt tussen de rampe en het midscheeps en omgekeerd. Het is enkel noodzakelijk de betreffende lichte portiekwinch met de hand te bewerken achter de rug van de plank om het werk aan te vangen die dan in omgekeerde richting gaan.

Winch details: Het dek van de St. Benedict omvat:

Portieklieren: twee Carrontype 1800, elk ongeveer 40 meter draad van 8 mm. dragende, er is een laadhaak van 3/8 duim aangebracht met een steel. Zij worden hydraulisch aangedreven met een solenoid drukknop-kontrolle op drie plaatsen aan dek. De hydraulische druk voor deze en voor de „Humber St. Andrew trekblokken” wordt geleverd door een enkele elektrisch aangedreven krachtpack.

Inhaalieren: deze werden gemaakt naar de aanwijzingen van de reder zelf. Een is geplaatst aan elke kant van het visdek, met staaldraden die langs voor lopen rond grote dekschijven, die toelaten dat de danlenorollen over de gehele lengte van het visdek getrokken worden en dan terug voor ongeveer 10 tot 15 meter, aldus wordt de tweede trek op de leiding-rollen uitgeschakeld, daar waar ze op de meeste treilers noodzakelijk is. De lieren hebben een enkele verdeelde trommel.

D. VERBEKE

- ★ SCHEEPS- EN BOUWSCHILDERWERKEN
- ★ ZANDSTRAALWERKEN
- ★ BEHANG EN BEVLOERING
- ★ KENITEX MUURBEKLEDING
MET 10 JAAR TOTALE WAARBORG

Weidestraat 346

8320 BRUGGE 4(Assebroek)

Tel. 380.61

(8884N—7519V)

MAATREGELLEN TER VOORKOMING VAN ARBEIDSONGEVALLEN OP ZEE

Vanaf dit jaar worden in alle EEG-landen vragenlijsten in omloop gebracht die zullen moeten worden ingevuld naar aanleiding van ieder ongeval aan boord van een vissersvaartuig.

Deze maatregel heeft niets te maken met de vergoeding van arbeidsongevallen maar is uitsluitend bedoeld om een beter inzicht te krijgen in de aard van de ongevallen aan boord, de omstandigheden waarin een ongeval zich voordoet, en dergelijke meer teneinde er toe te komen zoveel mogelijk arbeidsongevallen te vermijden.

Aan de hand van de bekomen gegevens zullen dan ten behoeve van het varend personeel meer en doeltreffender gegevens, voorlichting en raadgevingen kunnen wor-

den gegeven.

Het initiatief gaat uit van de E.E.G. meer bepaald op advies van een werkgroep die in de schoot van de EEG — raadgevend paritair comité voor de sociale vraagstukken in de zeevisserij, werd opgericht als gevolg van de konferentie die twee jaar geleden te Oosten-de werd gehouden in het raam van de Internationale Visserijbeurs aldaar.

In geval van een ongeval zal de vragenlijst worden ingevuld door de dienst van het Fonds voor Arbeidsongevallen (vroeger GKZ) en het Waterschoutsambt in samenwerking met de schipper.

Gezien het groot belang ervan wordt de grootst mogelijke medewerking van betrokkenen gevraagd.

TOPBESOMMINGEN IN BRITSE HAVENS

Wij geven hieronder de Engelse vaartuigen die in de respectievelijke havens de hoogste besommingen boekten tijdens de maand november 1973.

1. VERRE VISSERIJ: (trawlers + 135 ft.). Visgrond IJsland.

Op 29 november bereikte het vaartuig **ARTIC CORSAIR** van de Boyd Company een besomming van £ 49.137 (4.913.700 B. fr.). De vangst bedroeg 2.832 kits (179.832 kg.) en was afkomstig van de Witte Zee. De

2. VERRE VISSERIJ: (trawlers + 135 ft.). Visgrond IJsland en dichterbij.

Te **HULL** was het de **ROSS LEONIS** van de British United Trawlers Company die £ 39.129 boekte (3.912.900 B. fr.) voor 2.469 kits (156.781 kg.). Het vaartuig verkocht op 7 november na een zeereis van 23 dagen op IJSLAND.

Het vaartuig **NORTHERN CHIEF** van de British United Trawlers Company behaalde te **GRIMSBY** een besomming van £ 43.533 (4.353.300 B. fr.). Daarvoor waren er 28 dagen op IJsland gevaren en bracht het vaartuig 2.222 kits (141.097 kg.) mee. De vangst werd verkocht op 8 november.

Te **FLEETWOOD** was het de **FYLDEA** van de J. Marr Company die de hoogste besomming £ 41.573 (4.157.300 B. fr.) boekte. Daarvoor werd er 18 dagen op IJsland gevist en bracht het vaartuig 2.474 kits (157.099 kg.) op die op 23 november verkocht werden.

3. MIDDENSLAG VISSERIJ: (110 — 135 ft.). Alle visgronden.

De **ROSS COUGAR** van de British United Trawlers Company verkocht op 26 november te **GRIMSBY** en boekte een besomming van £ 19.983 (ca. 1.998.300 B. fr.). Het schip kwam van de Westkust en bracht na 15 dagen 1.170 (74.295 kg.) kits mee.

Te **FLEETWOOD** had de **WYRE DEFENCL**, ook van de British United Trawlers Company, op 26 november 705 kits mee (44.767 kg.). Het vaartuig had na 20 dagen op IJsland te hebben gevist een besomming van £ 14.702 (1470.200 B. fr.).

4. VAARTUIGEN VAN MINDER DAN 110 ft. — alle visgronden.

Te **GRIMSBY** verkocht de **SAXON VENTURE** van de Bannister rederij op 13 november. Het had 13 dagen in de Noordzee gevist en een vangst van 208 ki's (13.208 kg.) mee voor £ 5.231.100 B. fr.).

Te **FLEETWOOD** verkocht de **VELIA** van de J. Marr Company op 26 november 524 kits (33.274 kg.). Het boekte 8.864 (886.400 B. fr.) na 17 dagen aan de Westkust te hebben gevist.

5. HAVEN LOWESTOFT — alle visgronden.

Vaartuigen van + 110 ft.

In deze klasse behaalde **SUFFOLK WARRIOR** van de Small Company op 5 november een topbesomming van £ 8.701 (870.100 B. fr.). Het had gedurende 14 dagen in de Noordzee gevist en bracht 408 ki's op (25.908 kg.).

Vaartuigen van — 110 ft.

Hier behaalde de **BOSTON SEA DART** van de Boston rederij een besomming van £ 7.057 (705.700 B. fr.). Het vaartuig had verkocht op 6 november na 13 dagen in de Noordzee de 341 kits (21.653 kg.).

6. HAVEN NORTH SHIELDS EN MILFORD: 80 — 130 ft. — alle visgronden.

Te **NORTH SHIELDS** was het de **BEN IDRIS** van de R. Irvin Company die op 21 november een besomming behaalde van £ 9.362 (936.200 B. fr.) voor 579 ki's (36.766 kg.). Het schip had 13 dagen in de Noordzee gevist.

Te **MILFORD** was het de **BRYHER** van de Norrard Company die op 12 november een besomming behaalde van £ 5.629 (562.900 B. fr.) voor 212 kits (13.462 kg.). Het vaartuig viste 13 dagen in de thuiswateren.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Steeds de formulieren inzake bevoorrading propaangas

In de Kamer van Volksvertegenwoordigers werd vorige week een vraag gericht tot de heer Minister van Economische Zaken over de formulieren m.b.t. de bevoorrading

inzake propaangas en energievoortbrengende producten.

Gezien het belang ervan ook voor onze reders hebben we gemeend

vraag en antwoord hieromtrent over te nemen.

Vraag :

Onlangs werden door uw dienst voor de bevordering, met het oog op de inschrijving in een register, aan de ondernemingen in het land formulieren toegestuurd waarop inlichtingen moesten ingevuld worden met betrekking tot de bevoorrading inzake propaan enerzijds, en andere energievoortbrengende producten anderzijds.

Deze formulieren zijn zodanig gedetailleerd opgesteld (men vraagt bijvoorbeeld stockopname, verbruik en aankoop per maand, per produkt en per aanwending vanaf 1 januari 1972) dat kleine ondernemingen, die geen geautomatiseerd stockbeheer of boekhouding bezitten, onmogelijk deze documenten juist kunnen invullen en dus ofwel onvolledige formulieren terugsturen, ofwel valse of op gissingen berustende gegevens verstrekken.

Naar mijn mening is deze census opgemaakt op een overhaaste manier door mensen die geen of weinig praktijkervaring hebben met het leven in een kleine onderneming.

Ik heb eveneens vastgesteld dat de verzendingsdiensten ergens gefaald hebben, aangezien duitstalige en franstalige in het Vlaamse land zijn terechtgekomen.

Mag ik van de heer minister vernemen of hij er strikt aan houdt dat alle gevraagde gegevens op deze formulieren worden ingevuld en of hij, in het bevestigend geval, maatregelen heeft genomen om (vooral) de kleine ondernemingen te helpen bij deze haast onmogelijke taak?

Antwoord van de minister van economische zaken.

De inschrijving van de ondernemingen, waarvan sprake, wordt verricht om het ministerie van economische zaken in staat te stellen petroleumprodukten in tijd van schaarste te kunnen verdelen.

Het gaat erom, per onderneming, een dossier samen te stellen waarin een overzicht wordt gegeven van haar energiebehoeften, alsmede de bevoorradingswijze van elk handels- of nijverheidsbedrijf.

Door de globale en individuele inlichtingen te bundelen, moet het bestuur op grond van een rationele verdeling, de bevoorradingsrechten van elkeen op billijke wijzen kunnen vaststellen, rekening houdend met de economische en sociale noodwendigheden in de verschillende handels- en nijverheidssectoren.

De naar de ondernemingen verzonden formulieren, ter mededeling van hun behoeften, werden in samenwerking met de bedrijfsverenigingen der ondernemingen voorbereid. Op te merken valt, dat het merendeel der gevraagde inlichtingen in de boekhoudbescheiden moeten voorkomen. We hebben er ons trouwens toe beperkt inlichtingen te vragen die reeds voor andere doeleinden voorhanden zijn.

In een eerste stadium waren enkel de ondernemingen die personen tewerkstellen tot inschrijving verplicht. De ondernemingen die geen personen tewerkstellen en de particulieren zullen zo dit nodig blijkt in volgende stadia worden ingeschreven, op grond van een vereenvoudigd inschrijvingsformulier. Tot nu toe heeft het departement naar meer van 150.000 ondernemingen formulieren verstuurd. Ondanks de

aan de verzending bestede zorg is het niet uitgesloten dat enkele fouten werden begaan en dat naar Nederlandstalige gebieden, Duitse of Franse formulieren werden gezonden.

Uit het gering aantal ontvangen klachten blijkt, dat geen stelselmatige fouten werden begaan maar dat wel degelijk gaat om afzonderlijke gevallen, wat trouwens, voor zulk een aantal verzendingen, onvermijdelijk is. De vastgestelde fouten werden onmiddellijk goedge maakt.

Het is juist dat het invullen van deze vragenlijsten een last voor de ondernemingen betekent. Ik meen dat deze last niet overdreven is.

Inderdaad, de kleinste ondernemingen vallen buiten het stelsel, omdat ze geen personeel tewerkstellen, de kleine ondernemingen welke personeel tewerkstellen hebben dikwijls slechts een klein aantal inlichtingen te verstrekken omdat ze slechts enkele energievormen gebruiken; de grootste ondernemingen tenslotte, beschikken over een voldoende gedetailleerde boekhouding om de gevraagde inlichtingen zonder grote moeilijkheden te kunnen verstrekken.

Niettemin staan de betrokken diensten van het departement sedert het begin van de petroleumcrisis ter beschikking van het publiek, ondernemingen en particulieren, ten einde hen in de mate van het mogelijke te helpen. De oproepnummers van het departement werden herhaaldelijk bekendgemaakt en de gewone telefoonwachtdiensten aanzienlijk versterkt. De bedrijfsverenigingen hebben zich overigens mee-ingespannen om inlichtingen te verstrekken en staan in dit verband geregeld in verbinding met het departement.

Tot besluit wil ik nogmaals de nadruk leggen op de noodzaak voor de ondernemingen hun formulieren vlug terug te sturen. Indien de vooruitzichten thans gunstiger zijn dan één of twee maanden geleden, dan wil dit nog niet zeggen dat de toestand weer normaal is, m.a.w. elke wijziging in de internationale conjunctuur zou ons op korte tijd in een toestand kunnen brengen waarin een snel optreden van het bestuur noodzakelijk zou zijn. In dat geval zou, in het begin, met de reeds aangelegde dossiers worden gewerkt, zodat de ondernemingshoofden er alle belang bij hebben dat hun dossier zo spoedig mogelijk in orde wordt gebracht.

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

MAATREGELEN INZAKE BENNENVERHURING

De bennen en kisten, in gebruik in de vismijn te Zeebrugge, zijn sedert 1 januari 1974 eigendom van de stad Brugge, en de exploitatie van de bennen- en kistenverhuring wordt dan ook sedert deze datum door de stad waargenomen.

De Gemeenteraad bsliste dan ook, in zitting van 28 december 1973, dat, te rekenen met 1 januari 1974, het tarief voor het gebruik van bennen en kisten is vastgesteld op zes frank per gebruikte ben of kist, te betalen zowel door de rede als door de handelaar.

He tis wel verstaan dat voor het gebruik van de bennen of kisten, de handelaars die deze bennen of kisten langer dan drie dagen in gebruik houden, vanaf de vierde dag gebruik ervan, zes frank per dag in meer zullen aangerekend worden. De kisten of bennen moeten dus normaal na maximum drie dagen, terug afgeleverd worden in de vismijn te Zeebrugge. Gebeurt dit niet, dan wordt vanaf de vierde dag zes frank per dag in meer aangerekend.

Op het einde van de maand zal voor elke koper een faktuur worden opgemaakt, die hem zal overhandigd worden in het begin van de daaropvolgende maand.

Het is eveneens verboden aan de handelaars kisten of bennen af te leveren of af te geven aan personen die niet in het bezit zijn van een koperskaart van vishandelaar om ter vismijn te kunnen kopen.

Wanneer bennen of kisten bemerkt worden bij personen die niet in het bezit zijn van een koperskaart of mter vismijn te kopen, zal proces-verbaal opgemaakt wor-

den, tegen de handelaars die de kisten of bennen afleverden, door de politie-officier die thans aangesteld is als havenmeester over de vissershavens van Zeebrugge.

Noot : De huurders van de pakhuizen in de vismijn te Zeebrugge worden erop gewezen dat sommige nogal lichtzinnig omspringen met verwarmingsmiddelen, (kolenkachel, mazoutstoven, butaanverwarmers, enz.....) en met gasflessen (butaan- en propaanflessen). Tevens wordt het materiaal, bureau benodigdheden en leefbenodigdheden nog slordig gestapeld. Brandgevaar kan hieruit voortspruiten. HET IS OP ZIJ NMINST NOODZAKELIJK ELKE HUURDER TE DOEN BESCHIKKEN OVER EEN BLUSTOESTEL, volgens het brandpreventie-verslag dd. 30.11.73 opgemaakt door de brandweer van Brugge.

Alle pakhuizen moeten dan ook voorzien zijn van een blustoestel. De huurders gelieven onverwijd dit voorschrift na te volgen.

N.B. Zeer binnenkort zullen geen autovoertuigen meer worden toegelaten in de vismijn. Het vervoer van de vis uit de vismijn zal geschieden bij middel van elektrisch-aangedreven tractoren met aanhangwagentjes, het vervoer van de vis zal geschieden door personeel van de vismijn. Volgens art. 24 van de verordening over de vismijn en vissershavens moet een uur na de afslag al de vis uit de vishalle verwijderd zijn.

(medegedeeld)

Nota der Red.: Waar blijft Oostende inzake de stinkende, puffende kamions?

BERICHTEN VAN DE REDERSCENTRALE

De sprot- en ijle haringvisserij in Franse territoriale wateren

Door tussenkomst van het secretariaat van de Rederscentrale zijn de reders die hierom hebben verzocht in het bezit gesteld van de nodige vergunning om het gebied te kunnen bewerken ten zuiden van de parallel van Gris-Nez (tot aan Touquet). Reeds eerder ontvingen zij de vergunning voor het gebied Bray-Dunes - Sangatte.

We herinneren eraan dat deze vergunningen geldig blijven tot 15 maart 1974.

Voor alle nuttigheid herhalen we dat de Belgische reders die aldaar bedrijvig zijn zich dienen te schikken naar de Franse wetgeving terzake en rekening moeten houden met het volgend bericht dat ieder jaar uitgaat vanwege het Waterschoutambt:

Alhoewel het in principe verboden is met sleepnetten te vissen in de Franse territoriale wateren, d.i. binnen de 3 mijlen van de kust, wordt hiervan afgeweken voor wat het vangen van de haring en de sprot betreft.

Alleen de volgende vistuigen mogen hiertoe aangewend worden :

— de haringtreil met twee laterale borden en, op de bovenpees, vloters of een scheerbord, of elke andere inrichting die het net moet verlichten om te verhinderen dat het

de bodem schuurt;

— de pelagische treil ingericht om niet op de bodem gedrukt te worden. Mag benuttigd worden door twee vaartuigen die in span vissen;

— welke ook het gebezigde treil-net zij, het loodzeel mag nooit bezwaard worden zodat het de bodem kan raken;

— de mazen moeten ten minste 0,025 m in het vierkant meten voor de haringvangst en 0,012 m voor de sprotvangst;

— de netten, die voor de haring- en sprotvangst gebruikt worden, mogen niet dienen tot het vangen van andere vissoorten.

De vaartuigen, die de haring, of de sportvangst bedrijven mogen geen netten aan boord hebben waarvan de maaswijdte begrepen is tussen hetzij 0,025 m of 0,012 m in het vierkant en de minimum maaswijdte die vastgesteld is voor de vangst op andere vissoorten in het betrokken gebied.

Ten slotte mag deze visvangst niet beoefend worden zonder bijzondere toelating. Om deze te bekomen dienen de reders hun aanvraag te richten tot de bevoegde franse overheid den dit door tussenkomst van het Waterschoutsambt of de Rederscentrale.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een grotere aanvoer en voor de meeste soorten lagere prijzen dan verleden week. Ijzsdaling die de meeste vishandelaars zeker met vreugde zullen begroeten. Niet dat de vis goedkoop verkocht werd, integendeel zelfs, verschillende soorten bleven erg duur. Tongen byv kregen nog tussen 100 en 170 fr, dit op de tweede verkoopdag nadat er maandag nog tot 201 fr voor één kg tong betaald geworden was. Voor de zeebaars werd nog steeds

VOOR MEER TREKKRACHT

tussen 1100 en 1400 fr de ben betaald, blauwe leng bleef weliswaar onder de 40 fr maar dan maar heel even. Schelvis noteerde tussen 30 en 45 fr en voor kabeljauw werd van 39 naar 60 fr betaald. Ook voor kabeljauw dinsdag minder hoge prijzen. De maandag blijft dus duidelijk de beste verkoopdag bij een ietwat grotere aanvoer.

De IJslanders hebben maandag nog eens voor een aanvoer gezorgd als in de oude tijd. Niet de heel oude tijd dan maar toch van voor een paar jaar. Drievierden van de vishalle waren gevuld met bonen, leng, schelvis en andere IJslandse soorten. Dat ze er toch niet te veel waren blijkt wel uit de bekomen prijzen die werkelijk zeer goed bleven. Enkele soorten waren wel iets minder duur dan verleden week. Dit was dan meest het geval voor leng en voor rode zeebaars. Toch werden het nog hoge prijzen die boven de 1000 fr de ben bleven.

Van het Kanaal eindelijk een grotere aanvoer. Meer vissoorten op de markt en voor de meeste van die soorten flinke prijzen. Toch waren rog, platvis en staart ook minder duur dan verleden week. Toch bleef staart nog tot 129 fr noteren en werden roggen verkocht tussen 20 en 45 fr. Over het algemeen werden voor de kanaalsoorten maandag heel wat betere prijzen geboekt dan dinsdag. Dat is dan wel uit te leggen door het feit dat 6 van de negen kanaalvangst op de tweede verkoopdag aangevoerd werden.

MEER TONGEN

Een groter aantal Kanaalschepen betekent over het algemeen ook een grotere aanvoer van tong. Deze week werden dat nog geen grote vangsten. De weersomstandigheden waren daarvoor te slecht en de visserij te onregelmatig. Toch in het geheel rond de 15.000 kg tong van het Kanaal en de West samen. Inderdaad, ook van de

West werden soms flinke vangsten tong gebracht. Verder van de West ook weer gul en wijting. Soorten die steeds duur bleven met grote wijting tot 1650 fr en kleine rond de 1000 fr. Platjes en schar bleven ook zeer duur. Voor kabeljauw wel iets teruglopende prijzen. Toch werd kabeljauw de ganse week verkocht aan meer dan 40 fr het kg. De tijd dat kabeljauw aan minder dan 1000 fr de ben verkocht werd lijkt heel ver weg en is waarschijnlijk voor goed voorbij.

Nogal sterk schommelende tongprijzen met ook weer de hoogste prijs maandag. Sommige soorten kregen toen tussen 190 en 201 fr, de dinsdag was dat nog tussen 160 en 170 fr. De lappen zijn dinsdag teruggevallen onder de 100 fr maar kleine tong en slips kregen toen nog tot 130 fr en meer. Kleine vangsten van het kanaal na lange reizen. Dank zij de goede prijzen toch nog zeer behoorlijke resultaten. Tarbot en griet werden redelijk duur verkocht. Ook voor heek of mooie meid lag de prijs redelijk

EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

hoog. De vlaswijting, die nog erg schaars blijft kreeg tot bij de 40 fr maar was dinsdag ook weer goedkoper. Kleine vis als honds-haai, katrog en steenpost werden wel duidelijk goedkoper verkocht dan verleden week. Dat is overigens heel normaal als men weet dat er verleden week maar één Kanaalvangst gebracht werd, tegen deze week dan toch maar 11.

De vier IJslanders die maandag verkochten zorgden voor ongeveer 5400 bennen vis, dat is ruim de helft van de totale aanvoer van de ganse week. Meer vis dan verwacht werd met in hoofdzaak rode zeebaars (1917 bennen), koolvis (1310 bennen), leng (723 bennen), schelvis, totten (308 bennen) en kabeljauw-gul (237 bennen). Ook meer schotse schol dan gewoonlijk (186 bennen) en schaat (128 bennen). Toch bleef die schaat nog behoorlijk duur en werd er van 1600 naar 2400 fr de ben voor betaald. Ook schotse schol liet het niet afweten en kreeg tot 1600 fr de ben. Koolvis was wel goedkoper dan de voorgaande weken maar haalde toch nog voortdurend rond

LUCHTBEZOEDLING IN DE VISMIJN

De laatste tijd loopt het werkelijk de spuigaten uit met sommige van de traktors die de viswagens moeten voorttrekken. Wanneer er op sommige van die wagentjes gas gegeven wordt volgt er een rookontwikkeling die werkelijk een beetje te geweldig is. Ook sommige grote vrachtwagens spuien soms adembemende hoeveelheden uitlaatgassen in de vismijn. Dat de in de vismijn staande vis daar zeker geen baat bij heeft zal ook voor een leek duidelijk zijn. Om van de daar werkende mensen niet te spreken. Een beetje meer toezicht zou hier zeker wenselijk zijn, want dit toezicht laat in de laatste tijd veel te wensen over.

de 1100 fr de ben. Witte leng viel terug naar 1200 fr maar steeg toen weer tot 1400 fr. Blauwe leng varieerde tussen 1700 en 2000 fr. Voor schelvis bleef de prijs zeer goed, hier werd tussen 1700 en 2400 fr de ben betaald, de totten bleven niet ten achter en kregen ook rond de 1500 fr. Erg weinig heilbot en nog veel minder staart. Zeer mooie resultaten voor deze schepen met een nieuw topresultaat voor de O.288 «Lans» die het tot 2.690.000

HODI STRAALBUZEN ZALTBOMMEL

tel. 91-31-4180-2654

fr bracht. Ook een nieuwe topopbrengst voor de O.202 die met 1460 bennen aan 1.962.410 fr geraakte.

Het garnaalseizoen ligt amper achter ons of we moeten het al weer hebben over groter wordende vangsten van onze Oostendse garnaalvisser. Maandag tot 300 kg voor enkele schepen en voor de ganse week een gemiddelde vangst van iets meer dan 200 kg. In een januarimaand een zelden gezien verschijnsel. De prijzen vertoonden nogal sterke schommelingen met een topprijs van 111 fr op de zaterdag maar maandag al weer een terugval tot 39 fr als laagste prijs. Meestal werd voor een kg garnaal echter wel rond de 60 fr betaald.

De gemiddelde prijs voor de hele week lag trouwens rond de 67 fr. Dat was dan zeker een renderende prijs waardoor de gemiddelde opbrengst opliep tot rond de 13.700 fr per schip. De totale aanvoer in de periode tussen 17 en 22 januari bedroeg 4461 kg (verleden week maar 2738 kg). De opbrengst bedroeg 302.243 fr. Een goede week voor de kustvisser, althans voor de garnaalvisser die het beter deden dan de visvangers. Die kregen wel hoge prijzen maar konden maar kleine vangstjes binnenbrengen.

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was vrij groot met vooral op de dinsdagmarkt veel vaartuigen. De overgrote meerderheid van de aangevoerde vissoorten waren pladijsoorten. Inderdaad, alle vaartuigen hebben er grote hoeveelheden gelost. Vooral deze van de Noord. Deze uitzonderlijk grote vangsten komen vooral in de winterperiode voor. De afname was goed en bleef praktisch stabiel over gans de week. De afnameprijzen schommelden tussen de 17 en de 29 fr het kg. De kleinste slag, pladijs was in verhouding met de grotere merklijken duurder in afname. De kleinere soorten bekamen prijzen van 22 tot 29 fr het kg. Het waren ook deze en pladijs drie die het best vertegenwoordigd waren. De aanvoer van tongen was eerder aan de lage kant, daardoor waren ook deze prijzen bijzonder rendend. Voor de grote soorten van 115 tot 152 fr het kg, de 3/4 van 179 tot 200 fr. De middensoorten met schone kleine en kleine bekamen van 160 tot 201 fr het kg. De kleinste slag met t.p. en slips waren in zeer kleine mate vertegenwoordigd. De tarbot en de grietsoorten blijven duur in afname, vooral dan de grote tarbots van 140 tot 175 en de grotere grieten van 62 tot 92 fr. Aan kabeljauw was er wel enig tekort, daardoor waren de prijzen renderend, van 43 tot 58 fr het kg. De gullen en de kleinere gulsoorten waren we iets groter in aanvoer. De verschillende sorteringen bekamen prijzen die schommelden tussen de 26 en de 48 fr het kg. Aan wijting was er geen tekort, alhoewel op de woensdagmarkt de kleinere wijting een prijsdaling onderging, waren op alle andere verkoopdagen de prijzen renderend. Voor de grote soorten van 22 tot 34 fr en voor de kleinere van 9 tot 19 fr. Zeehaaien en zeehonden waren er praktisch niet, zodat ook voor deze vissoorten hoge prijzen werden geboekt. De schar en de scharetjes kenden evenals de vorige opnieuw een vrij groot succes. Evenals de knorhanen en de steenposten. Voor steenschol van de West en de Noord werden prijzen geboden van 45 tot 87 fr het kg. en voor de zeeduivel van 72 tot 124 fr.

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
Tel. 04180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
Tel. 91-31-1150-4117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
Tel. 03-752051

(5723V)

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
18-1	9	63.750	2.432.967			
21-1	23	378.950	10.605.579			
22-1	18	100.270	3.650.147			
23-1	10	56.950	1.893.920			
	60	599.920	18.582.607			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
17-1	5	367	32.624	84.—	91.—	
19-1	1	122	13.542			111.—
20-1	4	210	23.310			111.—
21-1	12	1.948	123.240	39.—	73.—	
22-1		1.814	109.527	55.—	74.—	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE						
17-1	11	38.214	1.375.240			35,98
18-1	13	24.635	1.292.920			52,11
21-1	14	48.008	1.911.450			39,39
22-1	19	110.613	3.969.530			35,88
23-1	16	66.104	1.887.180			28,36

WAARVAN TONGEN						
17-1	10	2.079	372.400			179,12
18-1	12	4.139	707.160			170,35
21-1	4	3.373	534.880			158,19
22-1	11	8.559	1.255.500			146,68
23-1	9	3.143	471.840			150,39

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE						
17-1	2	263	25.710	79.—	125.—	
21-1	20	11.775	574.157	33.—	73.—	
22-1	13	5.376	244.934	37.—	76.—	
23-1	12	5.305	232.517	29.—	71.—	

GARNAALAANVOR TE NIEUWPOORT						
21-1	6	569	36.253	58.—	68.—	
22-1	5	414	24.163	55.—	61.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
18-1	4	5.382	172.643			
21-1	5	11.951	423.874			
23-1	7	18.546	489.146			

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 17 JANUARI

O.316, IJsland
O.317, IJsland
O.334, IJsland
O.94, West

VRIJDAG 18 JANUARI

O.141, Kanaal
O.217, West
O.282, West
N.41, West
O.239, West
O.229, West
O.232, West
N.752, West
O.37, West
O.275, West
N.719, West
O.151, West
O.26, West
O.309, West
N.706, West
Z.307, West
O.306, West

ZATERDAG 19 JANUARI

N.40, West
O.159, West
N.736, West
O.243, West
O.285, West
N.715, West
N.723, West
Z.519, West
O.206, West
O.274, West
O.234, West
Z.452, West

DINSdag 22 JANUARI

O.369, West
N.422, West
N.715, West

WOENSDAG 23 JANUARI

O.202, IJsland
O.318, IJsland
O.288, IJsland
O.217, West
N.543, West
O.312, West
N.185, West
N.720, West
O.123, West

OOSTENDE

VRIJDAG 18-1-1974

WEST				
Z.307	4	75	—	101.190
N. 40	4	115	—	176.570
O.284	6	140	—	223.260
O.285	8	205	—	317.300
N.723	4	35	—	59.750
O.243	6	170	—	268.090
O.279	7	120	—	197.450

KANAAL				
O. 72	18	75	2000	452.407

NOOP HEAD				
O.231	14	300	—	581.440

MAANDAG 21-1-1974

IJSLAND				
O.318	18	1150	—	1.549.180
O.288	16	2100	—	2.690.851
O.202	17	1460	—	1.962.410
O.236	17	680	—	931.246

KANAAL				
O.180	17	100	1600	470.277
O.134	16	200	650	519.171
O.369	14	30	400	129.694

WEST				
O.217	8	250	—	432.840
N.715	5	60	—	112.410
N.185	6	95	—	152.190
O.123	7	200	—	274.170
N.720	5	85	—	140.960

KUST				
O.116	1	10	—	17.000
O.737	1	6	—	9.110
O.404	1	6	—	10.570

NOORDZEE				
Z.509-562	10	280	—	391.560

SANDETTIE				
N.708-709	1	—	15000	263.400
O. 35-Z. 38	1	—	7650	177.700
O.127-303	1	—	15100	227.580

DINSdag 22-1-1974

KANAAL				
O.274	16	100	1100	360.151
O.118	13	200	900	493.920
O.128	16	140	960	357.080
Z.597	15	150	360	250.990
O.135	16	170	800	412.820
O.181	16	100	1800	388.910

WEST				
O.142	7	50	400	166.050
N.579	6	70	1100	347.660
O.172	8	100	300	158.760
N.736	5	110	—	157.450
O. 37	5	125	—	183.150
O.312	4	95	—	138.070

KUST				
O.737	1	4	—	5.580
O.148	1	5	—	7.580
O.404	1	4	—	5.260
O.211	1	5	—	5.960

SANDETTIE				
N.708-709	1	11	20600	164.920

WOENSDAG 23-1-1974

KANAAL				
Z. 34	15	150	2600	561.390

WEST				
N.543	7	90	400	158.370
N.345	5	85	—	91.990
N.591	5	95	—	99.230
O. 94	8	200	—	234.900
N. 41	6	185	—	227.160
N.706-O.306	4	150	3700	355.740
N.738	4	90	—	117.610

WINCH GEBROKEN

De O.369 van de rederij Engel en Lucien Verleene, heeft zondag de haven van Oostende moeten terug aandoen met gebroken winch.

NIEUWPOORT

VRIJDAG 18-1-1974

N.738	68.010	O.156	28.212
N.761	44.419	N.722	32.002

Vier «slecht weder» vangstjes! Alles samen een «goeie» 100 bennen! Gullen, wijting, enkele bennen platvis en scharren, dat waren de soorten! «Rare» vis: grieten 115 fr., tongen gemengd 181 tot 187 fr de kg.! Kabeljauw: boven de 3.000 fr de benne. De gullen van 2800 tot 1900 fr. De voorkleine 1650 fr de benne. Grote wijting 1600 fr, kleine van 980 tot 1040 fr. Platvis: drielingen 1540 fr, de visjes 1250 en 1300 fr. De zandschullen 1800 en 1900 fr de benne!

Dus slecht wedervangsten met «stormprijzen».

MAANDAG 21-1-1974

N.761	88.211	N.705	182.595
N.349	21.280	N.788	32.415
N.805	32.415	N.700	33.480
O.104	33.480		

Tweehonderd bennen vis, met 500 kg tongen, werden gelost!

De tarbot werd gekocht aan 180 fr de kg voor de grootste, de kleine soorten van 100 en 120 fr. De grieten rond de 80 tot 90 fr de kg. De tongen kregen 120 fr voor de lappen, de 2e 149 fr, de 3e 189 fr, de 4e en 5e 184 fr en 170 fr voor de kleine. De platvis: moeien 720 fr, groot platvis 900 fr, drielingen 1270 fr, de visjes 1250 fr en de niet gegutte 1210 fr. Grote wijting van 1500 tot 1550 fr de ben, kleine van 950 tot 1100 fr.

Kabeljauw: 3250 fr en 3100 fr. Grote gullen rond de 3000 fr, andere kleinere soorten 1950 tot 1570 fr voor de voorkleine. Zandschullen 1800 fr de ben. Posten 710 fr. Zo was de maandagmarkt!

WOENSDAG 23-1-1974

N.470	85.723	N.722	94.016
N.762	101.491	N.765	112.376
N.349	17.060	N.788	17.705
N.805	17.705	N.700	21.535
O.104	21.535		

Driehonderdzeventig bennen werden gelost. Vier vaartuigen van de West, met de gevraagde variatie. Tarbot kreeg zoals gewoonte zijn 180 fr. De grieten van 80 tot 100 fr volgens de grote! Ieder vaartuig had omtrent één benne tongen welke verkocht werden aan 142 tot 186 fr de kg! De kabeljauw van 3000 tot 2800 fr. De gullen van 2400 tot 1500 fr volgens de grote. Voor kleine 1400 fr. Er waren 100 bennen platvis, welke voor de grote 950 en 1000 fr kregen. De drielingen 1300 fr en de visjes: 1240 fr! Deze prijzen bleven vast voor alle vangsten! De wijting: grote 1280 fr., kleine van 580 tot 610 fr de ben. Enkele bennen stekkers werden duur gekocht: 1200 fr.!

Alle prijzen, van alle soorten, bleven vast, over gans de markt!

ONGEVAL

De O.37 moest in de nacht van maandag op dinsdag opnieuw de haven aandoen, ditmaal met een man die gekwetst werd bij het inhalen van de korre. Het was Stubbe Norbert. Na doktersonderzoek zal hij spoedig terug in de vaart kunnen.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	21-1-1974
Schelvis	33.—47.80
Groot	27.—32.—
Middel	24.80.—
Klein	26.60-44.—
Kabeljauw	25.80-41.20
Gul	23.80-26.60
Wijting	34.—50.80
Schaat	23.20-26.60
Zeebaars	22.—40.20
Leng	12.60-35.40
Schartong	71.—118.0
Heilbot	20.60-23.40
Koolvis	15.—36.—
Hondstong	
Zeeewolf	
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	21-1-1974	22-1-1974	23-1-1974
Lappen	114,4-116	98,—104	98,80-100,2
Grote	146 -159,8	136 -138,4	129 -135
3/4	189 -197	156 -162	159 -165,4
Blok	191 -201	161 -167,4	161,4-176,4
voor-kleine	189 -193	158 -162	156,8-158
kleine	180 -182	135 -138	130,4-134
slips			

Zeebrugge

Soorten	21-1-1974	22-1-1974	23-1-1974
grote	115 -120	103 -108	103 -108
blok	160 -168	138 -144	148 -152
fruit	195 -200	179 -183	188 -198
schone kleine	199 -200	180 -186	193 -201
kleine	195 -198	160 -175	187 -190
tout petit	185 -192	148 -162	145 -152
slips	160 -175	130 -140	122 -128

Nieuwpoort

Soorten	21-1-1974	22-1-1974	23-1-1974
Tong I	120 —,—	—,—	142 —,—
Tong II	149 —,—	—,—	142 —,—
Tong III	189 —,—	—,—	186 —,—
Tong IV	184 —,—	—,—	186 —,—
Tong V	183 —,—	—,—	181 —,—
Kleine	170 —,—	—,—	160 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	21-1-1974	22-1-1974	23-1-1974
Grote	23,—28,—	18,—21,60	17,—19,—
grote iek	24,—27,—	19,—23,—	20,—,—
kleine iek	29,—30,—	21,—24,40	21,—22,—
derde slag	33,80-35,40	22,—28,80	22,—24,40
platjes	22,—24,20	21,—24,—	21,—23,—

Zeebrugge

Soorten	21-1-1974	22-1-1974	23-1-1974
I	17,—19,—	17,—18,—	17,—18,—
II	19,—22,—	20,—22,—	21,—24,—
III	25,—27,—	24,—26,—	24,—26,—
V	28,—31,—	23,—26,—	25,—28,—
IV	22,—27,—	22,—24,—	24,—29,—

Nieuwpoort

Soorten	21-1-1974	22-1-1974	23-1-1974
Moeien	18,—,—	—,—	20,—,—
grote pladijs	26,—,—	—,—	26,—,—
drielingen	25,—,—	—,—	25,—,—
platjes	—,—	—,—	—,—

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 17-1-1974

Z.564	2	40	100	99.180
Z.492	4	60	200	156.230
Z.497	4	60	100	158.790
Z.516	3	40	100	131.210
Z.484	3	70	100	123.960
Z.574	2	50	50	144.680
Z.424	4	50	150	138.160
Z.496	3	50	100	156.040
Z.588	3	40	100	83.800
Z.402	3	30	—	64.020
Z.580	3	40	200	119.170

VRIJDAG 18-1-1974

Z.435	2	20	200	86.920
Z.507	2	20	200	96.180
Z.599	2	20	—	40.940
Z.547	2	20	100	74.050
Z.108	3	50	150	135.510
Z.603	2	20	—	42.000
Z.575	2	30	—	57.840
Z.563	2	20	200	39.600
Z.604	2	30	—	61.740
Z.546	2	20	—	60.530
Z. 24	2	20	—	61.530
Z.348	2	20	—	40.810
Z.331	9	100	900	495.270

MAANDAG 21-1-1974

Z.533	3	20	—	49.400
O.224	16	100	100	276.480
Z.596	10	210	1400	668.840
Z.429	9	70	800	388.050
Z.201-560	2	60	—	150.760
Z.468-601	2	50	—	118.980
Z.554-538	2	40	—	98.800
Z.548-481	2	40	—	94.610
N.730-N. 36	2	30	—	66.130

DINSDAG 22-1-1974

Z.196	5	180	1000	450.840
Z.568	7	100	100	201.330
Z.176	5	180	900	572.180
Z.459	7	100	600	341.140
Z. 30	10	300	2100	783.920
Z.460	7	70	200	204.110
Z.420	7	110	—	191.660
Z.582	7	30	200	148.560
Z.559	4	130	—	193.450
Z.518	3	100	200	195.020
Z.584	3	110	200	212.500
Z.474-455	2	50	—	104.800
Z.471-472	2	50	—	97.480
Z.403-558	2	70	—	148.320
Z.257-437	2	60	—	125.020

WOENSDAG 23-1-1974

Z.424	4	100	200	204.100
Z.598	4	70	—	82.860
Z.463	4	110	—	139.790
Z.549	4	110	—	177.730
Z.516	4	40	650	172.640
Z.506	3	170	500	306.600
Z.421	4	130	200	219.110
Z.569	4	110	—	150.380
Z.570	2	30	200	76.420
Z.580	3	70	450	157.270
Z.468	2	50	—	67.370
Z.548-481	2	40	—	51.820
Z.538	2	60	—	81.090

VERWACHTINGEN

Maandag 28 januari 1974

IJSLAND: O.129 met 650 benen, t.t.z. 90 b. kabeljauw en gulen, 50 b. koolvis, 175 b. wijting, 50 b. rode bonen, 40 b. schaten, 50 b. schof en mieten, 25 b. staartvis en heilbot, 50 b. blauwe lengen, 50 b. witte lengen en 25 b. varia
KANAAL: O.249, O.114, O.66.
WEST: O.142, O.282, O.239, O.229, O.132, N.752, O.275, N.719, O.151, O.26, O.309, Z.307.

Dinsdag 29 januari 1974

IJSLAND: O.81.
KANAAL: Z.499, O.182.
WEST: N.40, O.243, O.285, N.723, O.206, N.452.

Woensdag 30 januari 1974

WEST: O.369, N.422, N.715, N.185, N.720.

Studie van
Gerechtsdeurwaarders
OPSOMER en FISCHER,
te Oostende, 38, Rogierlaan
Tel. 500.90

— O —

DEFINITIEVE TOEWIJZING NA HOGER BOD UIT OORZAAK VAN FALING

Op zaterdag 26 januari 1974,
om 10.30 u. 's morgens, te
Oostende, aan de Zuidkant
van de Haringhalle, Vissers-
haven.

OPENBARE en
DEFINITIEVE TOEWIJZING
van

Het Vissersvaartuig O.301 „STELLA MARIS”

Bouwjaar 1956
lengte 23m90 / breedte : 6m03
hoogte : 2m78 ;
motor Kromhout,
vermogen 375 PK ;
bruto tonnemaat : 263,25 ;
netto tonnemaat : 110,21 ;
Gebracht ingevolge opbod
op 1.100.000 fr.
Kosten : 15 % ;
Lastenkohier ter inzage
ter studie.

(8886N—7520V)

PAKKETBOTEN OOSTENDE - DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de
week van 27-1-1974 tot 2-2-1974 :

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :

— Alle dagen te 10.15 uur en te
14.45 uur.

Afvaarten uit Dover :

— Alle dagen te 12 en te 15.50 u

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende :

— Alle dagen te 01.15 uur (1), te
05.05 uur (1), te 08.30 uur, te 13.30
uur, te 17 uur (1) (3), en te 20.30
uur.

Afvaarten uit Dover of Folkestone

— Alle dagen te 00.30 uur, te
06.45 uur (2), te 09.45 uur (2) (3),
te 12.30 uur, te 18.30 uur en te
22.45 uur (2).
(1) Naar Folkestone
(2) Vertrek uit Folkestone.
(3) Behalve op 27-1-1974.

VIS ETEN

IS VERANTWOORD ETEN

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	
	21-1-1974	21-1-1974	22-1-1974	22-1-1974	23-1-1974	23-1-1974	21-1-1974	23-1-1974
Tarbot: groot (123)	142 -150	140 -155	141 -153	148 -175	141 -160	128 -165	180 —,—	180 —,—
midjel (123)	100 —,—	85,—128	103 -111	60,—120	103 -107	60,—120	120 —,—	130 —,—
klein (123)		60,—84,—	95,—,—	45,—59,—	85,—,—	40,—59,—	120 —,—	110 —,—
Griet: groot (123)	78,—102	80,—92,—	79,—86,60	68,—75,—	75,—,—	62,—72,—	85,—,—	80,—100
midjel (123)	62,—80,—	60,—79,—	63,—66,40	59,—67,—	65,40,—	56,—61,—		
klein (123)		55,—59,—	54,—,—	48,—58,—		48,—55,—		
Schelvis: groot								
midjel			30,—,—	33,—40,—	41,—,—			
klein			19,—23,—					
Heek: groot	73,60,—		52,—61,—		60,—,—			
midjel	63,40-68,—		45,—51,—		35,—41,—			
klein	49,—,—		10,—31,—		17,—20,—			
Lom								
Leng	27,—,—		26,80,—					
Rog (1)	30,—51,—		21,—44,60		30,—46,—			
Keilrog (123)	43,—60,60	64,—69,—	39,—47,40					
Rog (23)		48,—57,—		40,—44,—				
Tilten (23)		39,—48,—		35,—42,—				
Scherpstaart (23)		40,—47,—		33,—42,—				
Halve mans (23)		30,—34,—		24,—34,—				
Teelt (2)		30,—33,—		28,—32,—				
Katrog (2)		12,—15,—		17,—24,—				
Kabeljauw	46,—60,60	51,—58,—	42,—54,—	44,—48,—	39,—46,—	43,—52,—	65,—,—	60,—,—
Gul (groot)		45,—50,—		32,—44,—		38,—42,—		
Gul (middel)	23,60-50,—	33,—48,—	28,—42,40	30,—38,—	19,—40,—	29,—38,—	35,—60,—	30,—50,—
Gul (klein)		26,—32,—		23,—30,—		26,—29,—		
Hozemondhamme	76,—129,2		78,—106		62,—107			
Witjng: groot	33,80,—	25,—28,—	33,60,—	22,—34,—	30,—,—	23,—26,—	32,—,—	26,—,—
klein	18,—,—	15,—19,—	18,40,—	12,—18,—	9,80,—	9,—13,—	20,—22,—	12,—,—
Schar	18,60-38,—	35,—40,—	17,—30,40	28,—34,—	20,—27,—	18,—25,—	36,—,—	32,—40,—
Steenschol	58,80-80,20	65,—80,—	42,—71,—	45,—78,—	28,—60,—			
Zeehaai	23,40-27,—	29,—30,—	19,—24,—	20,—30,—				
Hondshaai	8,60-28,—		9,80-16,—		15,—,—			
Doornhaai								
Pieterman								
Makreef			7,40-12,—					
Horsmakreef								
Zeekeeff								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	14,—25,—		8,—16,80					
Schartong			31,—36,—					
Volle haring								
Ille haring	13,60-17,70							
Haringshaai								
Steenholk	15,—18,20		12,—14,60		12,60,—,—			
Heilbot								
Koolvis	16,—19,80							
Steur								
Zeewolf								
Pollak	28,40-37,—		26,—31,—		35,—,—			
Zonnevis								
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel				72,—124				
Schotse schol								
Zeehond		20,—21,—						
Bot							3,—,—	3,—,—
Rode Poon (roobaard)								
Grauwe Poon (knorh.)	20,—24,—	22,—24,—	13,—18,—	30,—35,—	13,60,—,—		22,—,—	24,—,—
Rode Knorhaan	34,20,—							
Posten		17,—19,—		12,—17,—				
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

VAN DAG TOT DAG

Aan de dinsdagmarkt, 15 januari werd in IJmuiden aangevoerd: 10 kisten tarbot en griet, 314 kisten kabeljauw, 1146 kisten koolvis, 60 kisten schelvis, 386 kisten wijting, 279 kisten schol, 26 kisten schar, 3 kisten makreel, 126 kisten diversen en 975 kg tong.

PRIJZEN IN GULDENS

Per kg.: gr. tong 7.42-7.32, grm. tong 11.12-10.54, klm tong 13.58-12.29 tong één 13.52-21, tong twee 12.53-11.21, tarbot 10.15-9.80.

Per 40 kg.: lever 60-50, bot 38-26, haai 122-77, leng 97-89, ham 254, poontjes 76-55, makreel twee 78, lommen 88, schar 154-96, wijting 2 84-74, wijting drie 84-64, tarbot 250-216, griet 228-172, kabeljauw één 126-103, kabeljauw twee 210-109, kabeljauw drie 154-76, kabeljauw vier 104-88, kabeljauw vijf 96-70, blanke koolvis één 110, blanke koolvis twee 112, koolvis één 77-76, koolvis twee 81-67, koolvis drie 79-70, koolvis vier 79-50, schelvis twee 136, schelvis drie 144, schelvis vier 128-9, schol één 74168, schol twee 78-72, schol

BESOMMINGEN van dinsdag 15 januari:

KW 44 f20.900, 85 f23.400, 135 f9400, 14 f8000, VL 115 f64.800, SCH 96 f1200, UK 18 f770. Spanvisers: IJM 205 en IJM 221 f4600, KW 33 en KW 180 f4000, YE 25 en ZL 6 f750, UK 15 en UK 215 f2000, UK 17 en UK 96 f4100, UK 23 en UK 48 f6400, UK 78 en UK 107 f3190, UK 115 en UK 200 f1950, UK 196 en UK 234 f2300, VD 24 en VD 73 f 10.400, VD 46 en VD 115 f2800.

Aan de woensdagmarkt, 16 januari werd te IJmuiden aangevoerd: 502 kisten kabeljauw, 230 kisten wijting, 4 kisten schol, 4 kisten schar, 69 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS

Per 40 kg.: kabeljauw één 14-114, kabeljauw twee 158-132, kabeljauw drie 138-104, kabeljauw vier 98-90, kabeljauw vijf 86-80, schol drie 124, schol vier 124, schar 114, hake drie 148, ham 236, kuit 132-61, lever 66-62, steenbol 42, bot 29-24, haai 83-77, schartong 80.

BESOMMINGEN van woensdag 16 januari:

KW 226 f17.000, SCH 25 f1300, SCH 74 f6700, UK 218 f8400, UK 141 en UK 271 f19.900, UK 163 en UK 242 f5.600.

Aanvoer van maandag 21 januari 13.800 kg tong, 160 kisten tarbot, 2568 kisten koolvis, 2868 kisten kabeljauw, 42 kisten schelvis, 1555 kisten wijting, 4555 kisten schol, 68 kisten schar, 27 kisten haring, 12 kisten makreel, 318 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS

Per kg.: Grote tong 9.23-7.08, gr. middel tong 21.01-10.40, kl. mid. tong 14.78-12.82, tong één 14.73-13.20 tong twee 14.34-12.41, tarbot 11.77-10.62.

Per 40 kg.: haai 81-72, poontjes 54-21, bot 51-30, steenbalk 51-44, kl. kuit 248-212, gr. kuit 77-54, schar-tong 86, lommen 69-68, tarbot 325-252, griet 268-177, kabeljauw één 144-85, kabeljauw twee 132-90, kabeljauw drie 132-90, kabeljauw vier 102-88, kabeljauw vijf 108-92, kabel-

jauw vijf 90-74, koolvis één 49-45, koolvis twee 48-39, koolvis drie 61-50, koolvis vier 59-48, schelvis twee 200-164, schelvis drie 154, schelvis vier 128-100, schol één 62-50, schol twee 76-62, schol drie 92-76, wijting twee 48-46, wijting drie 66-48, wijting vier 59-44, haring twee 42, makreel twee 72-62.40, schar 120-62, tongschar 247-220.

BESOMMINGEN van maandag 21 januari:

KW 11 f31.000, 29 f15.800, 34 f49000, 51 f32.800, 42 f58.000, 80 f16.000, 87 f15.900, 88 f28.000, 106 f20.000, 113 f14.900, 145 f27.900, 149 f13.000, 150 f17.000, 152 f15.000, 153 f18.000, 187 f16.000, 194 f19.000, 195 f16000, 197 f14.900, 205 f10.400, 206 f20.000, 214 f21.000, 215 f19.000, 217 f15.700, 221 f32.900, 226 f24.800, 4 f9.900, 127 f 51.000, 174 f31.000, 185 f19.000, 209 f18.000, 210 f4500, 213 f6200, SCH 256 f13.000, VL 7 f7650, 16 f25.000, 131 f36.800, WR 17 f36.000, 45 f12000 70 f10.000, 108 f9000, IJM 11 f25.000 18 f 28.000, 94 f2800, 154 f14.000, VD

9.800, VD 24 en VD 73 f14.000. 25 f16.000, KW 33 en KW 180 f Aanvoer van dinsdag 22 januari: 3610 kg tong, 52 kisten tarbot, 721 kisten kabeljauw, 2531 kisten koolvis, 150 kisten schelvis, 483 kisten wijting, 1144 kisten schol, 61 kisten schar, 308 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS

Per kg.: gr. tong 8.52-7.73, gr. mid tong 11.12-10.79, kl. mid. tong 13.38-13.08, tong één 12.51-11.25, tong twee 11.50-10.61, torbot 10.36-10.12, heilbot 9.48-5.49.

Per 40 kg.: tarbot 270-200, griet 259-191, kabeljauw één 108-70, kabeljauw twee 128-70, kabeljauw drie 118-88, kabeljauw vier 112-80, kabeljauw vijf 92-76, koolvis één 51-40, koolvis twee 65-51, koolvis drie 55-49, koolvis vier 52-47, schelvis één 138-100, schelvis twee 122-84, schelvis drie 142-71, schelvis vier 152-105, schol één 65-59, schol twee 76-69, schol drie 86-80, schol vier 92-56, wijting twee 67-56, wijting drie 63-48, wijting vier 38, schar 124-47, poontjes 45-42, lever 66-52, kuit 63-48, haai 96-69, leng 83-79, lommen 59-56, bot 44-32, tongschar 220-200.

BESOMMINGEN van dinsdag 22 januari:

KW 43 f88.600, 141 f90.800, 175 f 43.800, VL 110 f39.950, 153 f24.400, IJM 30 f31.800. Spanvisers: EB 28 en UK 148 f4020, EH 7 en VD 6 f 6400, VD 24 en VD 73 f5080, VD 46 en VD 115 f10.400, UK 15 en UK 215 f4860, UK 23 en UK 48 f9360, UK 54 en UK 208 f9700, UK 56 en UK 245 f5800, UK 78 en UK 107 f5600, UK 135 en UK 145 f4840.

REDERS,

LEEST

HET VISSERIJBLAD

EXPERIMENTEN MET DE HOLLANDSE VISSERIJ

Van de hektrawlers, die zich kort na de jaarwisseling naar de westkust hebben begeven, is bekend, dat zij vanwege het vele slechte weer maar weinig visdagen hebben kunnen maken. Alleen in het laatst van de vorige week hebben enkele kans gezien wat haring e.d. te vangen.

Het visserijbeeld van de noord-trawlers is maar weinig beter geweest. Ook hier hebben de schepen met aanhoudend slecht weer te doen, waardoor vele visdagen verloren zijn gegaan.

Toch zijn er daar een aantal grote trawlers geweest, welke in korte tijd alleen al aan koolvis 1.000 tot 2.000 kisten hebben weten te vangen. Deze vangsten werden in IJmuiden gelost.

EXPERIMENT

In het kader van de experimentele reizen zijn onlangs een drietal Nederlandse trawlers naar het gebied rond de Canarische eilanden vertrokken.

Uit Scheveningen neemt hieraan deel de SCH 23 van de rederij Jaczn. Verder doen mee één trawler van de rederij Kennemerland uit Katwijk en één van de rederij C. Vrolijk uit IJmuiden.

Deze diepvries-trawlers blijven ongeveer twee à drie maanden weg. In die tijd zullen de bemanningen één keer per vliegtuig overkomen. Er zal speciaal op zoekkatten e.d. worden gevist, een voor dit gebied belangrijk artikel. De gehele vangst wordt aan boord verwerkt en diepgevroren. Gezien de gunstige afzetmogelijkheden ter plaatse en de hoge prijzen vindt de verkoop daar plaats. Voor dit experiment heeft het ministerie voor Landbouw en Visserij een subsidie gegeven.

EN IN BELGIE

In België is voor experimenten op de begroting van Landbouw 18 miljoen voorzien.

Welke experimenten, op welke wijze en voor welke visgronden of schepen of visserijmethoden ze zullen aangewend, maakt nog altijd het voorwerp uit van vergaderingen en besprekingen, waarin de vertegenwoordigers van de reders, nog steeds alleen voor hun zaakje opkomen en zich weinig zullen bekommeren voor het algemeen welzijn, tenzij de administratieven het proefstation zich niet meer zullen laten leiden door enkele avonturen, toen directeur generaal Lievens als voorzitter van de Com. van Toegepast Wetenschap, pelik Onderzoek, zich daartoe liet lenen met het gekende gevolg.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 14 tot en met 19 januari 1974

Opnieuw was het in de afgelopen week de meer dan harde wind, die vooral voor de kleinere kotters het vissen zo goed als onmogelijk maakte, en niet alleen voor de kleine kotters, wan ook de grote schepen, die over het algemeen op zee bleven, gezien de lange vaartijd, moesten lange tijd het vissen staken.

Toen het in de naweek wat opknapt kon er weer gevist worden, waardoor vooral op zaterdag er toch nog een redelijke aanvoer uit de bus kwam, al kon die dan de week niet meer goedmaken.

Door de bijzonder goede prijzen die voor de aanvoer werden betaald kwamen er nog zeer behoorlijke besommingen tot stand.

In de meeste gevallen steeg de gemiddelde tongprijs per aangevoerde kilogram tot ver boven de f 12,—.

En met de zeer ruime scholaanvoeren konden, mede door de ook voor de schol geldende hoge prijzen, er nog besommingen worden gemaakt van dik boven de f 30.000,— tot bijna f 40.000,—.

De hoogste besommer voerde 13.846 kilogram vis aan, waarvan 998 kilo tong voor een gemiddelde prijs van f 12,73 voor een totaalbesomming van ruim f 39.800,—.

De gemiddelde besomming van de 18 kotters welke op zaterdag aan de markt waren was zelfs ruim f 28.400,—.

24.949	kg	TONG	f	301.276,89	van	f	1485	f	703
7.644	kg	TARBOT	f	60.556,48	van	f	1300	f	530
817	kg	GRIET	f	4.101,94	van	f	577	f	339
236.075	kg	SCHOL	f	448.977,14	van	f	240	f	144
2.975	kg	SCHAR	f	7.242,90	van	f	332	f	185
1.873	kg	WIJTING	f	3.367,50	van	f	215	f	158
16.930	kg	KABELJAUW	f	54.880,91	van	f	643	f	120
1.153	kg	Tongschar	f	6.075,52	van	f	590	f	327
345	kg	Lever-Kuit	f	345,50	van	f	116	f	006
1.310	kg	BOT	f	967,63	van	f	076	f	071
80	kg	STEENBOLK	f	120,00	van	f	160	f	135
42	kg	SCHELVIS	f	93,50	van	f	262	f	232
22	kg	HAMMEN	f	109,70	van	f	599	f	216
10	kg	KOMMERAAL	f	14,50	van	f		f	
294.225				888.139,11					

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. 811.01
(7390V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 767.07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij:

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 777.13-14

BUREEL
VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening nr 41.89.87 van „Het Nieuwsblad van de Kust”

Het gamma omvat volgende mappen:

A. VISSERIJMAPPEN à 300 F (B.T.W. inbegrepen)

1. NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
2. ZOETWATERVIS
3. ZEEVIS
4. SCHAAL- EN WEEKDIEREN
5. MIDDELANDSE ZEEVISSOORTEN
6. VISSOORTEN UIT DE ZUIDELIJKE ZEEEN
7. SPORT- EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 250 F (B.T.W. inbegrepen)

1. KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
2. ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 30 F portkosten.

(668SW—7937N—7436V)

REDERS

NU SEDERT 1 JANUARI 1974

PNEUMATISCHE VLOTTEN

VERPLICHTEND ZIJN, WENDT U TOT

S. C. A. P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE — TEL. 059/729.51

OF TOT

HAND IN HAND

TIJDOKSTRAAT TE ZEEBRUGGE — TEL. 050/541.17

hulp in nood s v

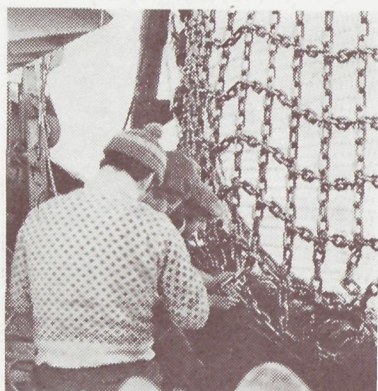
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

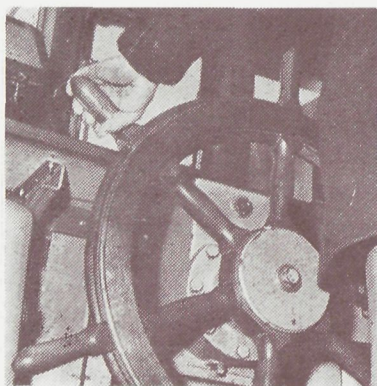
oostende

Tel. (059) 716.89

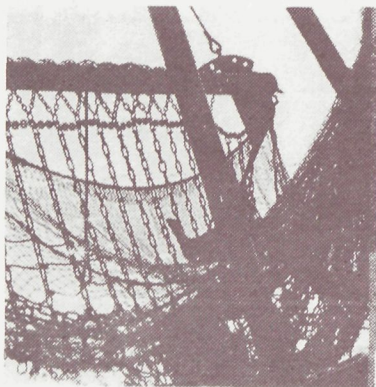
Telex : hunood 192.29



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



Meer dan 30 miljoen frank kredieten werden verleend aan de leden voor nieuwbouw tegen zeer lage interesten.



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