



VAKBLAD
VOOR DE
BELGISCHE
ZEEVISSERIJ
39e JAAR

VERSCHIJNT WEKELIJKS

HET VISSERIJBLAD

VRIJDAG 8 FEBRUARI 1974 — PRIJS 20 F — Nr 6

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE”

Zaterdag 9 februari
van 22 uur af
Zondag 10 februari,
the-dansant
van 16 tot 20 uur :
MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA
Piano : **FRANZ ANDRE**
Als attractie :
PABLITO Y LOS
TROVADORES
PARAGUAYOS
Vokale en
instrumentale groep.

Elke vrijdagavond te 20 uur :

„OSTEND FRIDAY CLUB”

- Ontspanningsavond in
relax-pak ;
 - Degusteren van
Belgische specialiteiten ;
 - Orkest **MERINO COSTA**.
- Vrijdag 15 februari :
- Ardeense-worst-schotel
- „Vitoulets”
- Suikertaart
165 F per persoon -
Dranken van 40 F. af
(Dienst en BTW inbegrepen)
- Plaatsbespreking gewenst

Dinsdag 19 februari te 20 uur :
„Amitiés Françaises”

„DES CHAINES DE MONTAGE A L'HOMME D'AUJOURD'HUI”

door M. Pierre **BERCOT** -
P.D.G. Hon. van Citroën.
Inkom : 80 F. -
Lokatie en inlichtingen :
Sekretariaat
« Amitiés Françaises » -
Tel. : 059/772.34.

AUDITORIUM

Vrijdag 8 februari te 20,30 uur :
Nederlands Toneel Gent
stelt voor :

„DE AANNEMER”

van David Storey.
Met **JEF DEMEDTS**,
HUGO VAN DEN BERGHE,
SUZANNE JUCHTMANS, e.a.
Inkom : 85 - 100 en 115 F.
Jeugd, studenten en miliciens :
45 - 55 en 65 F.

Zondag 10 februari
te 20,30 uur :
De « Galas Karsenty-Herbert »
stellen voor :

„LES AMANTS TERRIBLES”

van Noël Coward.
Met **DANIELLE DARRIEUX**
en **JEAN-PIERRE AUMONT**.
Inkom : 200 - 250 en 320 F. -
Jeugd : 120 F.
(op plaatsen van 200 F.)

Maandag 11 februari
te 20,30 uur :
Ontdek de Wereld stelt voor :

„AUSTRALIE, ONBEZOEDELD KONTINENT”

Kleurenfilm en verhaal door
Yves DE COCK
Inkom : 60 en 80 F. -
Jeugd : 40 F.

Maandag 18 februari
te 20,30 uur :
Ontdek de Wereld -
Reeks in het Frans
« Exploration du Monde » -
Org. : V.A.C.V.

« L'ORIENT SOVIETIQUE »

Kleurenfilm en verhaal door
Albert MAHUZIER.
Inkom : 60 en 80 F. -
Jeugd : 40 F.

Vrijdag 22 februari
te 20,30 uur :

BALLET VAN VLAANDEREN

Met
PAOLO
BORTOLUZZI

Begeleid door
DE FILHARMONIE
VAN ANTWERPEN.
Inkom : 100 en 150 F. -
Jeugd en 3de leeftijd :
50 en 75 F.

Lokatie :
Alle dagen van 10 tot 13 uur
en van 16 tot 19 uur —
Telefoon : 059/751.11

Vrijdag 1 maart
te 21 uur :

BAL DU RAT MORT

Tema :
« **KARNAVAL**
TE BANGKOK »
Inkom : 250 F.
per persoon

Inlichtingen :
Telefoon : 059/270.86

(913SW—8971N—7533V)

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 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)

**REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD**

het visserijblad

Vrijdag 8 februari 1974 — Nr. 6

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

Enkele overwegingen bij het verlenen van extra steun aan de Hollandse visserij

Naar aanleiding van het veel duurder worden van de brandstof, heeft de Hollandse minister van Landbouw en Visserij vorige week in de Tweede Kamer bij de behandeling van de begroting verklaard dat als gevolg van de oliecrisis, de kostprijsstijging van 7 tot 20 t.h. varieert en hij dit jaar anderhalf miljoen gulden meer zal toezeggen aan de visserij. Dit betekent een toelage van ongeveer tweentwintig miljoen frank meer.

Hij noemde de rentabiliteit in de visserij niet erg somber omdat hij door de schaarste van de vis, daarvan een prijsverhoging verwacht. Het gevaar voor een verslechtering van de concurrentiepositie van Nederland op de Internationale markt, achtte hij niet erg groot omdat ook de andere visserijlanden met de brandstofmoeilijkheden zitten.

Hij was echter gekant tegen het geven van een toelage, zoals men dat in Italië wil doen. Liever zou hij dan een soort steunoplossing willen zien tot stand komen op E.E.G.-niveau. Deze verklaring van de Hollandse minister voor de Tweede Kamer vinden we niet erg gelukkig.

Hij vergeet dat wanneer er in de visserij een prijsverhoging is van de visprijzen, dit in verhouding staat met de aanvoer zelf, zodat de rentabiliteit van een vissersvaartuig daarom niet groter is in acht nemend het steeds duurder worden van alle materialen en nu de brandstof in 't bijzonder. Wat erg is, is het feit, dat de gasolie welke één jaar geleden met de ristourenes ingegrepen, 1,25 fr kostte, nu bij ons 2,75 fr betaald wordt en in andere landen zelfs nog duurder en zeker meer dan dan 3 frank bedraagt. De huidige besprekingen op hoger vlak wijzen er op, dat we ons in België mogen verwachten aan nog een prijsverhoging van minstens 0,50 fr, wat de prijs op 3,25 fr zou brengen, zodat de gasolie welke begin vorig jaar 1,25 fr kostte van 260 t.h. geduurd is, wat enorm mag genoemd worden in de exploitatie van een schip, waarvan het aangevoerde kwantum en de soms betere prijs niettegenstaande een technisch veel betere uitrusting bij vroeger,

niet in verhouding staat tot de exploitatiekosten.

Onze visserij is daarenboven vooral artisanaal ingericht en haar rentabiliteit hangt vooral af van de rijkdom der Noordzevisserijgronden.

Het is op dat vlak, dat aller ogen dienen gericht. Het is niet voldoende en daarenboven logisch dat elk land afzonderlijk gaat denken en handelen, zoals het in de laatste tijden gebeurt.

Elkeen wil zijn eigen visserij gaan beschermen door de limieten te gaan uitbreiden tot zelfs onzorgelijke onverantwoorde en onaanvaardbare breedten.

Want van wie is de zee? Destijds was elk land gerechtigd de driemijlszone als territoriaal te aanzien. En dat was internationaal aanvaard. Sedert enkele jaren menen verschillende landen zich gerechtigd daarvan af te mogen wijken op hun wijze en zonder zich te bekommeren tot wie die zeezone wel behoort.

De zaak zou nochtans op internationale vlak veel eenvoudiger kunnen opgelost, moest elkeen zich willen onderwerpen aan een internationale regeling op gebied van verbodstijdstippen en verbodszones op bepaalde ogenblikken van het jaar en voor zekere kweekgronden.

Deed Engeland dat niet zeer goed met de Moray Firth?

Men zou weliswaar misschien gedurende een drietal jaren zekere categorieën van vissersvaartuigen financieel moeten steunen, maar eens deze periode voorbij, zouden alle visgronden veel rijker worden aan kwantiteit en kwaliteit van vis. Er is in dat opzicht geen mooier voorbeeld geweest dan de laatste oorlog. Een honderdtal kleine Belgische vissersvaartuigen van amper 40 tot 60 ton, brachten in een drietal maanden niet minder dan 50 miljoen kg haring aan omdat in bepaalde zones niet gevisst werd.

De wetenschapsmensen komen sedert meer dan 25 jaar samen te Kopenhagen, waar elk jaar een gemeenschappelijk praatje gehouden wordt, maar waarvan in de prak-

tijk en in 't belang van de visstand in de zeeën die ons omringen, niet veel in huis komt, omdat elk land zich veel te gemakkelijk laat leiden door het eigenbelang.

Protesten van vissers wanneer bepaalde maatregelen overwogen worden, doen er dan nog een schepje bij, zodat men van alle goede voornemens in de praktijk niet veel ziet terecht komen.

Steun dus aan de visserij: goed. Maar ze moet oordeelkundig en niet egoïstisch of avontuurlijk ingesteld zijn. De stelselmatige uitputting moet de visserij leiden naar gebrek aan rentabiliteit. Moet dat dan de aanleiding zijn om de regering te verplichten financieel tussen te komen?

Wij zeggen, 't is verkeerd. Wat ten andere onze Noorderburen betreft, dient de evolutie of het gebrek aan rentabiliteit en vraag naar groter financiële steun zozeer niet gezocht in het gebrek aan aanvoer, dan wel aan de steeds groter bouw, veel te sterke inbouw van motoren, waarvan men steeds een groter vangkracht verwacht en verlangt, maar dat ook veel duurder exploitatiekosten voor gevolg heeft.

Men heeft in Holland daarenboven nog geluk dicht bij rijke vis en garnaalgronden te liggen dan wij.

Maar als men ziet welke enorme uitbreiding de technische uitrusting heeft genomen, en gewone scheepjes van 25 tot 27 meter voorzien worden van motoren van 500 tot zelfs duizend P.K., dan stelt zich toch de vraag of men hier niet aan overdrijving is gaan doen en of daar niet het gebrek aan rentabiliteit zich straks meer en meer zal laten voelen.

De scheepsbouw is in Holland enorm groot voor een visstand welke steeds meer en meer uitgeput wordt.

En wat we hierbij ook vaststellen, is het feit, dat veel kleine reders daar vastgeankerd zitten aan de schulden op banken met zeer dure interesten en verplichtingen, hier of daar aan hoge premies bij maat-

schappijen door de geldelijke banken opgelegd, verzekerd te zijn, dan men in koöperatief verband bij ons heeft.

In België is de koöperatieve geest in zake verzekering, materiaal-aanschaffing veel sterker uitgebouwd. Alleen de verkoop van het produkt is niet koöperatief uitgebouwd, zoals de Urkers dat uitstekend hebben aangepakt.

Voor wat de rest betreft, is bij de bouw van schepen en de inbouw van motoren, de tussenkomst van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid bij ons een zeer heilzame zaak geweest, omdat ook hier de Belgische Staat met een tussenkomst in de interesten, welke tot 4 à 5 t.h. beloopt, het mogelijk heeft gemaakt, niet een vloot uit te breiden, maar ten eerste te moderniseren aan voorwaarden welke de Hollandse vissers zeker niet hebben.

De steeds groter wordende financiële tussenkomst van de regeringen, zijn daarom niet altijd gelukkig te noemen omdat om de visserij rentabel te maken het niet altijd moet gezocht worden in financiële steun, zoals men het in Holland, Frankrijk en Italië opvat, maar in de eerste plaats er een gezamenlijk streven zou moeten zijn in het zoeken naar de middelen om de visserijgronden niet verder uit te putten en integendeel meer vruchtbaar en dus opbrengend te maken.

En dan zou het financieel steunen van de visserij alleen nodig zijn om technische en wetenschappelijke verantwoorde vistuigen en vismethoden aan te moedigen.

Wij hebben gemeend dat het wel eens noodzakelijk is aan dit probleem meer aandacht te wijden op een ogenblik dat straks een wereldconferentie zal plaats hebben om over uitbreiding van limieten te spreken, waar op Europees vlak, alle landen aan de Noordzee gelegen, veel beter en meer aandacht zouden moeten hebben voor het vraagstuk en het beschermen van paalgonden en paaltijdstippen, waaraan elkeen zich zou hoeven te onderwerpen in 't belang van diezelfde Europese visserijgemeenschap.

P. VANDENBERGHE

Voor ontduiking van douanerechten vishandelaars bij verstek veroordeeld of...

HOE SENSATIEBERICHTEN DE WERELD INGEZONDEN WORDEN

Vorige week donderdag moest de Oostendse vishandelsfirma Van Geluwe en zijn personeelslid Charles Borgoo voor de boetstrafelijke Rechtbank te Brugge verschijnen om zoals vele visinvoerders het reeds gedaan hebben, invoerrechten ontduiken te hebben.

Wij zeggen: «Zoals.....» want van deze pekelsonden zijn inderdaad weinigen vrij te pleiten en als de doeane er op valt, door klacht van afgunstigen, dan heeft men natuurlijk prijs. In de pers werd het vonnis bij verstek op sensationele wijze weergegeven.

Deze pekelsonden kennend hebben we niet alleen de zaak ter rechtbank gevolgd, maar de juiste toedracht er van onderzocht en in het betrokken milieu ingelicht, dat ongelijk gehad heeft zich niet te laten verdedigen, zodat een zware veroordeling bij verstek niet uitgebleven is.

Van beschuldigde zijde, zal men natuurlijk tegen het vonnis beroep aantekenen en meldt men ons het volgende :

De sensatieberichten in enkele dagbladen over W. Van Gheluwe van de gelijknamige PVBA en Ch. Borgoo wijzen op een aktie van een bepaalde kant.

Voor een moord of voor het kapen van een vliegtuig zouden nog geen dergelijke berichten verschijnen.

De PVBA Van Gheluwe & Co, 'n bloeiende firma, werd op 28 december 1965 opgericht (Belgisch Staatsblad van 21-1-1966 nr. 1772) met als belangrijkste vennoten Patrick Madelein (zoon van Georges Madelein van de N.V. Georges Madelein, vismijn Oostende) en Walter Van Gheluwe (van de vroegere firma Jacques Van Gheluwe - zijn vader).

Als vertrouwensman voor de koop - verkoop hadden zij Charles Borgoo (vroeger werkzaam in de Froid Industriel).

Walter Van Gheluwe kwam echter volgens hem weldra tot de vaststelling, dat zijn vennoot hem probeerde uit te schakelen en de winst tot zich alleen te trekken.

Walter Van Gheluwe had enkel de belangen te verdedigen van de PVBA die zijn naam droeg, terwijl zijn vennoot tevens nog beheerder en aandeelhouder was van zijn vader zodat hij moeilijk twee, alhoewel gelijklopende toch tegengestelde belangen kon benaarstigen; de helft van de winst ging toch naar een konkurrent: Walter Van Gheluwe.

Boekjaar 1967-68 was een zeer goed jaar geweest en in de ogen van de vennoot van Walter Van Gheluwe toch een konkurrentie voor zijn eigen firma.

De verstandhouding ging aldus geleidelijk te loor. Een vennoot trok de winsten naar zijn kant doch nam zijn voorzorgen tegenover zijn vennoot W. Van Gheluwe.

Daarenboven zou hij in 1968 en begin 1969 de vennootschap verdacht laten maken bij leveranciers en klanten, en alhoewel er voldoende geld voorhanden was, weigerde de vennoot van Van Gheluwe volgens hem de overschrijvingen mede te ondertekenen, zodat niemand nog met de PVBA wilde werken, met als gevolg dat haar activiteit praktisch tot nul herleid werden in maart 1969. De vennoot weigerde verder nutteloos geworden personeel af te danken in de hoop de PVBA en W. Van Gheluwe alzo in financiële moeilijkheden te brengen (de PVBA droeg toch zijn naam niet!).

Hij zou daarenboven de boekhouding wederrechtelijk weerhouden hebben zodat W. Van Gheluwe zelfs de staat van zaken van de PVBA niet kon opmaken.

De vennoot dreef het zelfs zover te beweren kwetsige boekhouding niet in zijn bezit te hebben, tot hij deze uiteindelijk slechts op 7 november 1969, na bedreiging met klacht, voor een deel, onafgewerkt en in wanorde, teruggaf. Nu ontbreken er zelfs nog een aantal belangrijke stukken (fakturen en kasstukken).

Aanvoelende dat de vennoot het echter te bont zou gemaakt hebben (intussen was de wagen van de PVBA met geleider Ch. Borgoo reeds een paar keren (in 1968 en 1969) onverwachts door de douane gecontroleerd), liet deze zijn aandelen over aan W. Van Gheluwe en nam op 2 december 1969 ontslag als zaakvoerder (zie Belgisch Staatsblad 12-12-1969 nr 2981-4) en zo bleef W. Van Gheluwe alleen over als zaakvoerder. Intussen ging het onderzoek door de douanediens ten verder met controle boekhouding, enz., waar bepaalde fakturen werden gevonden betreffende opslagkosten, aankoopkosten, commissies buitenland, enz., alle regelmatig geboekt, die echter niet in de basisprijs van de eigenlijke vis begrepen waren aan de grens. Vandaar te weinig geheven rechten, met bijbehorende boeten en betiteling van sluikimport, vissmokkel, enz.

Een paar fakturen werden in de boekhouding ook ontdekt inzake herstelling vrachtwagen in Duitsland. Bij terugkeer aan de grens werd de taks daarvoor ook niet gekweten. Ook deze fakturen werden normaal geboekt.

De hiervoor aangehaalde feiten gebeurden dagelijks ook met andere firma's, zonder dat er daarvoor ruchtbaarheid wordt gemaakt, doch gezien de controle hier gebeurde op klacht (!) of een tip (!) bleven de gevolgen niet uit.

Op het ogenblik dat de ene vennoot ontslag genomen had, diende hij onmiddellijk een vordering in tot terugbetaling van zijn «tegoeden» en legde hij bij een bank beslag op de gelden van de PVBA;

de machtiging tot beslag-arrest werd echter door de voorzitter van de Rechtbank van 1e aanleg te Brugge op 19-12-1969 geweigerd. Zijn vordering op zijn zagezegde tegoeden werden door de rechtbank ook afgewezen en in plaats daarvan bleek de PVBA nog te moeten ontvangen van de ontslagnemende vennoot (vonnis Rechtbank van Koophandel, te Oostende 28-4-70), zodat de rechten van de PVBA van dan af volledig gevrijwaard waren.

Gezien de vennootschap intussen zonder activiteiten gevallen was en de vennoot op 2-12-1969 ontslag als zaakvoerder had genomen (decharge als zaakvoerder werd hem echter op heden nooit verleend), werd de PVBA op 4 december 1969 in ontbinding gesteld met als vereffenaar W. Van Gheluwe (B. St. 25-12-1969 nr. 3071-9). Na zijn ontslag op 2-12-1969 zou de ontslaggevende vennoot door tussenkomst van de konkurrent alle schuldeisers ophitsen om onverwijld de betaling van hun schuldvordering in rechte te vervolgen en raadde deze hen zelfs aan dezelfde raadsman te nemen, blijkbaar met het doel meer effect te kunnen maken.

Ingevolge dit optreden werden bepaalde zaken, die door andere raadslieden in der minne geregeld werden, aan laatstgenoemden onttrokken, om rechterlijk aanhangig gemaakt te worden.

Terzake had men in hoofde van de ontslaggevende vennoot onbetwistbaar te doen met een gekarakteriseerd inzicht om W. Van Gheluwe en zijn PVBA Van Gheluwe & Cie, schade te berokkenen.

Intussen konden de tegoeden op cliënten worden ingevorderd en de

leveranciers worden vereffend.

De vereffening van de vennootschap kon echter nog niet worden afgesloten, gezien het hangende onderzoek met de douane.

Ingevolge deze langdurige controle werd proces-verbaal opgemaakt op 26-4-1971 met aanvullende P.V.'s op 17-5-1971 en 21-2-1972 voor de feiten van 1968 en begin 1969.

Op 15 oktober 1973 werd door de douane twee minnelijke regelingen voorgesteld als volgt :

— 98.329,— Fr te betalen tegen 31-10-1973 nadien verlengd tot 15-11-1973 bevattende : 32.856,— fr invoerrechten en 53.273,— fr overdrachtstaks en 12.200,— fr boete);

— 962.879,— Fr eveneens tegen 31-10-1973 te betalen, verlengd tot 15-11-1973 (bevattende 389.107,— fr invoerrechten en 513.172,— fr overdrachtstaks en 60.000,— fr boete).

W. Van Gheluwe, vereffenaar van gelijknamige PVBA en Ch. Borgoo waren van oordeel dat de overdrachtstaksen (53.273,— fr en 513.772,— fr = 567.045,— fr in totaal) niet meer verschuldigd waren ingevolge verjaring. De douane integendeel wel. Vandaar de dagvaarding op 27 december 1973.

Deze dagvaarding vermeldt inderdaad de overdrachtstaksen niet meer, doch enkel nog de rechten. Door een misverstand was er niemand om Van Gheluwe, Borgoo en PVBA te verdedigen, vanwaar vonnis bij verstek met vernienigvuldiging van de boeten.

Tegen deze uitspraak zal binnen enkele dagen verzet worden aangekend, met daarna desnoods beroep, zodat mag gehoopt worden, dat alles zich zal herleiden tot het klein bedrag aan invoerrechten.

Dat de aanstichter(s) van deze zaak — indien ze bestaan — tevreden wezen!

Het spreekt vanzelf dat deze sensatieberichten in de dagbladen de goede naam schaden van W. Van Gheluwe, waartegen hij feitelijk niets kan inbrengen, gezien het toch een uitspraak is van de Korrektionele Rechtbank te Brugge.

Tot daar, wat de betrokken firma ons meldt.

Het is aan ons niet de verdediging van de veroordeelde firma op te nemen en de gegrondheid van zijn beweringen te onderzoeken.

De zaak kan waarschijnlijk in beroep een andere wending nemen, want in vishandelskringen moet men omtrent niets verwonderd zijn.

Wij laten het bijgevolg aan die firma over haar toestand en handelwijze voor het beroepshof te verdedigen.

ZAAK SCHIPBREUK VOOR BRUGSE RECHTER

De korrektionele rechtbank te Brugge behandelde woensdag de zaak van een aanvaring die plaats had op 12 mei 1969 op de Noordzee, ter hoogte van de Westhinder, tussen het Noorse vrachtschip «Tarn» en de Zeebrugse visserssloop g.428 «Deo Gratias». Van de vier bemanningsleden van de Z.428 overleden er drie nl. kapitein René Vantorre (32) en de twee matrozen Daniel Houteman (29) en Jozef De Koninck (26), allen uit Heist. Motorist Alfons Hiel (47) uit Zeebrugge kon gered worden. Hij dankt zijn leven aan het feit dat hij aan het roer stond en zo in zee kon springen terwijl de anderen in het ruim sliepen en geen kans kregen het schip te verlaten. Het vissersvaartuig had voorrang maar niettemin boorde de «Tarn» het in de grond. De kapitein en de stuurman van het Noorse schip

sliepen op het ogenblik van de ramp. Beiden werden voor deze nalatigheid reeds streng gestraft in eigen land maar de rechtbank van Oslo oordeelde in een gemotiveerd vonnis dat er geen oorzakelijk verband was tussen deze nalatigheid en de aanvaring. De families van de slachtoffers kregen aldus geen schadevergoeding toegewezen en daarom wendden zij zich tot de korrektionele rechtbank te Brugge.

Deze veroordeelde bij verstek de kapitein Odd Mittag Achholt tot drie maanden gevangenisstraf voorwaardelijk en 2100 fr boete en de stuurman Roy Iversen tot zes maanden met uitstel en 3.600 fr boete. Aan de familieleden van de slachtoffers en de andere burgerlijke partijen werd een provisionele schadevergoeding van 1 fr toegekend.

PRAKTISEREN

RADIO (1)

„Selcode” is een boeiend nieuwsoortig Brits radiotoestel dat het mogelijk maakt op welk ogenblik en waar ook, rondom de Britse eilanden een Engels vaartuig op te roepen zonder dat dit op luisterstand staat. Het gaat om ene van de wal tot schip oproep. Het sein dat van de wal uitgaat en ontvangen wordt aan boord, heeft helemaal niks te maken met de gewone radiobewegingen. Het stelsel werkt evenwel over de normale radiokanalen maar met een codesein, dat een scheepsalarm in werking brengt.

Er werden met het apparaat over de Noordzee uitgebreide proefnemingen gedaan en de betrouwbaarheid van de werking van het toestel werd daarmee afdoevende bewezen. De praktijk heeft laten zien dat een „selcode”-sein door de decoder aan boord van het vaartuig kan worden herkend onder omstandigheden waarbij het lawaaipeil vier keer sterker is dan het sein zelf. In Groot-Brittannië worden de verbandingen tussen de schepen en de wal hoofdzakelijk verzekerd door de postdiensten.

Wanneer het schip waarmee men de verbinding wenst te bekomen zich binnen een bereik van 250 mijlen bevindt kunnen de uitzendingen worden gedaan ofwel bij middel van telefonie, ofwel bij middel van morse-seinen. Maar de eerste seinen krijgen dikwijls geen antwoord tenzij het schip op dit moment toevallig aan het luisteren zou zijn. Luistert het betrokken schip niet, dan worden de naam en de roepletters alfabetisch op de lijst geschreven die de vaartuigen bevat waarvoor „trafiek” bestaat. Het kuststation zendt haar „trafieklijst” uit met tussenpozen van twee uren zowel in morse als in telefonie. De schepen die hun oproep ontvangen, nemen dan verbinding op met het kuststation om de voor hen bestemde trafiek te vernemen.

Dit stelsel maakt het mogelijk, dat de schepen luisteren op bepaalde tijdstippen om te vernemen of er enig bericht is dat voor hen is bestemd, maar het kan geen snelle ontvangst van een bepaald bericht waarborgen. Bij de kleinere vaartuigen wordt het vraagstuk trouwens nog scherper gesteld omdat de wachthebbende stuurman naast het luisteren naar de radio nog een hoop andere werkzaamheden heeft.

Tengevolge daarvan worden in alle trafieklijsten schepen gemist, oproepen worden niet ontvangen en daardoor kunnen de vertragingen soms wel tot tien uren bedragen.

RADIO (2)

Het nieuwe toestel werd ontworpen om te pogen een einde te maken aan deze toestan. Het bestaat uit twee delen: een code-toestel dat aan de wal opgesteld is bij een zendapparaat en een „decoder” die aan boord van het schip is opgesteld en verbonden is met de ontvanger.

De fabrikant heeft aan de postdiensten van Engeland dergelijke toestellen geleverd om op te stellen in de kuststations rondom de eilanden. Het zijn gewone radio-omvormers die met de hand gedraaide nummers uitzenden onder vorm van een reeks overeenkomstige hoortoonfrequenties.

De decoders herkennen het hoortoonsein en zetten het om in een hoorbaar alarmsein. De automatische aard van het decodeertoestel kan een verbonden alarm laten horen eerder waar aan boord van het schip. Al kan de decoder op een of verschillende frequenties ineens uitzenden, wat afhangt van de radio-ontvanger. Het zwijgt tot haar eigen signaal wordt herkend! Het werkingsprincipe is betrekkelijk eenvoudig. Het steunt op een internationaal aangenomen codenummer, dat aan het schip werd toegewezen en dat uit vijf nummers bestaat. Het code-toestel aan boord van het schip zal antwoorden op haar eigen sein en zal bovendien alle andere seinen verwerpen met uitzondering evenwel van een „all-ships” oproep die biezonder bedoeld is voor noodgevallen.

Er bestaat trouwens nog een bijkomstige mogelijkheid, een sein dat kan worden ontvangen door een bepaalde groep schepen zoals een treilervloot op een bepaalde visgrond die dezelfde mededeling wensen te ontvangen of bv. schepen van eenzelfde rederij.

Om een bericht door het „selcode” stelsel te verzenden, draait de operator in het kuststation het gewenste nummer en drukt de zendknop in. Het decodeertoestel aan boord van het schip erkent zonder verwijl haar eigen sein en trekt een alarm open dat gewoonlijk op de brug is opgesteld. Het alarmsein vervalt dan en het schip roept het walstation op om het voor haar bestemde bericht te ontvangen.

Het toestel voorziet niet in de herkenning van het kuststation. Maar de codezenders zijn uitgerust om een aanvullende identificatiecode uit te zenden in de gevallen waar schepen zouden kunnen worden opgeroepen door verschillende stations. Aan boord van het schip kan de identiteit getoond worden op een nummerbord in de decoder ingebouwd of zelfs afzonderlijk van het toestel.

Met dit stelsel kunnen daardoor schepen worden bereikt onafgezien van de radiogewoonten op zee en daardoor wordt tijd gespaard, onnodige herhaling van oproepen wordt vermeden.

Het ligt voor de hand, dat bij een verspreiding van het stelsel, het gebruik van de „trafieklijsten” zal verminderen en dat de roetine die daarmee gepaard gaat zal verdwijnen.

RADIO (3)

Noorwegen is het enige zeevarende land, voor het ogenblik althans, dat zijn schepen verplicht, zowel koopvaardij- als zeevisserij-schepen, een noodradiobakenzender mee te voeren, die kan uitzenden op twee golflengten die worden gebruikt door de burger- en de militaire luchtvaart. Alle Noorse burgervliegtuigen die vaste lijnen verzekeren, moeten wanneer ze vliegen luisteren op deze golflengten.

In de beginne dat het stelsel in voege trad, faalden de proeven doordat niemand de seinen van het noodtoestel kende en niemand het bovendien had in werking gesteld. Maar daaraan werd gedokt. Als het nodig bleek werden piloten van binnenlandse lijnen ingelicht, de nodige af luistering werd gedaan tijdens de vlucht en de noodbakens werden aan boord van de vaartuigen aangebracht.

Onlangs werd het stelsel aan een echte proefneming onderworpen — zonder verwittiging, wanneer een baken recht van de fabriek, afgeleverd aan boord van een schip maar steeds in de verpakking, haar eigen noodsein begon uit te zenden. Op dit ogenblik lag het schip gemeerd in de haven nabij Kristiansund. Het was slecht weer en de bemanning was aan de wal. Vier vliegtuigen hoorden het noodsein en daarmee begon zonder dralen een drukke lucht-zee reddingsactie. Een hefschroefvliegtuig zette dadelijk koers naar de uitgezonden positie, landde naast het schip en de piloot ging zelf aan boord en zette zelf het toestel af. De reddingvaartuigen en de helikopters werden teruggeroepen en dan werden later 300 van dergelijke bakens voorzien van veiliger relais.

Het prompte gevolg dat werd gegeven aan een zeer zwak sein (uit een verpakte post waarvan de antenne zelfs niet was uitgetrokken!) gaf nadrukkelijk de doelmatige werking weer van de vlieglijnen waarvan de hoofdnavigator persoonlijk alle piloten had op de hoogte gebracht van de vier verschillende soorten noodoproepen aangewend op deze golflengten.

In het vernoemde geval werd een onderbroken sein van ongewone toonmodulatie uitgezonden, een der piloten die het ontving, nam het eigenlijk voor een soort radiostoring maar werd er door zijn copiloot van verwittigd dat het ook een noodsein kon zijn. De piloot was niet aanwezig geweest op de uiteenzetting over de betekenis van de seinen en bevond zich aldus in de toestand van vele lijnpiloten die buiten Noorwegen werkzaam waren. Indien het was uitgezonden geweest bi een echt noodgeval. Laat ons zeggen over de Shetlandeilanden, dan zou het vermoedelijk niet herkend zijn geweest.

Alle piloten zijn evenwel opgeleid om te luisteren naar noodseinen van vliegtuigbakens. Dit zijn ononderbroken seinen die veel gemakkelijker te horen zijn onder moeilijke omstandigheden en zij geven een veel beter karakter om de peilingen te bepalen, de richting en de positie van de ramp. Het zou aangewezen zijn, dat bakens die door schepen worden gebruikt, dezelfde seinen zouden geven met dezelfde karakters als deze die gebruikt worden bij de luchtvaart. In dit geval zouden alle piloten het sein herkennen als een kreet voor hulp en niet als radiolawaai of een storing in de atmosfeer.

Er bestaat maar een soort S.O.S. en er bestaat maar een soort MAYDAY: waarom moeten er dan vier soorten noodseinen bestaan die verschillen in ritme van uitzending en in toonhoogte, zelfs wanneer ze allemaal op dezelfde golflengte worden uitgezonden?

Iets om over te praktiseren!

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)

1974 WERD TE OOSTENDE GOED INGEZET OPBRENGST IN DE VISMIJN STEEG MET 4,4 MILJOEN FRANK

Voor de reders en vissers is januari, ondanks de hogere mazoutprijzen, een gunstige maand geweest. Het slechte weer heeft weliswaar de visserij zeer sterk belemmerd, en dat heeft de totale aanvoer zeker helpen omlaag drukken. Vooral de aanvoer van het Kanaal dan, van waar kleine vangsten aangevoerd werden. De Westschepen zorgden ook voor minder grote vangsten dan normaal zodat uiteindelijk de totale aanvoer met ruim 800 ton daalde. Dat is dan wel een minder prettige vaststelling. Desondanks is de totale opbrengst op nieuw gestegen en viel zelfs 4.410.835 fr meer-opbrengst te noteren. De prijzen voor de verschillende vissoorten zijn dan ook weer zeer hoog geweest. En dat zal dan zeker heel wat minder prettig geweest zijn voor de vishandel. Die moest immers gemiddeld voor een kg vis meer dan 28 fr het kg betalen, een gemiddelde dat nooit voordien werd bereikt. De hoge prijzen die regelmatig voor IJslandvis betaald worden, hebben hier zeker een grote invloed gehad. De tongprijs had te Oostende minder invloed, die soort werd immers zeer weinig aangevoerd. Tong is dan ook de ganse maand duur gebleven. Roggen waren even schaars als tong en in verhouding ook even duur. Veel gebrachte soorten (waarbij «veel» met een korteltje zout moet genomen worden) als gul en wijting deden het eveneens erg goed. Alleen gedurende de laatste dagen van de maand ging

wijting in prijs dalen. Gullen en kabeljauw konden tijdens die laatste week evenmin de hoge prijs ophouden wat niet belette dat kabeljauw steeds boven de 30 fr het kg noteerde. Platvis en platjes werden hier niet zoveel gebracht, de grote aanvoer van die soorten in Zeebrugge, drukte hier echter de prijs. Toch bleef ook platvis, in vergelijking met andere jaren, nog redelijk duur. Van opvangen was zelfs helemaal geen sprake. Daarvoor is het vistekort in andere landen te groot. Platjes gingen dan ook grotendeels naar Holland en dit aan prijzen die zelden onder de 20 fr daalden.

Meteen werd een totale opbrengst bereikt van 57.191.571 fr tegen 52.780.736 fr in januari 1973. De aanvoer evenwel verminderde van 2.813.681 kg tot 1.993.468 kg. Een groot gedeelte van deze min-aanvoer werd veroorzaakt door de kleinere aanvoer van vreemde vis (slechts 220 kg tegen 706.886 kg verleden jaar).

De opbrengst van de visverkoop bedroeg 55.549.646 fr, verleden jaar was dat cijfer 49.530.849 fr. Opmerkelijk hierbij is dat er door schepen uit Zeebrugge slechts voor 3.118.328 fr vis aangevoerd werd tegen voor 9.793.725 fr vis door schepen uit Nieuwpoort. De Oostendse vaartuigen zorgden voor 42.637.593 fr vis.

De gemiddelde prijs steeg voor de ganse aanvoer van 18,7 fr naar 28,7 fr. Vis was dus wel zeer duur.

FLINKE GARNAALVANGSTEN IN JANUARI

De wintermaand, die januari toch is, ondanks het zachte weer, heeft niet belet dat er te Oostende weer een nogal ruime garnalaanvoer bereikt werd. Die aanvoer lag zelfs duidelijk hoger dan verleden jaar en steeg van 11.084 kg naar 19.247 kg. Een vermeerdering dus met 8.163 kg. Er zijn januarimaanden genoeg geweest dat een aanvoer van 8000 kg niet bereikt werd. Er kan dus niet geklaagd worden. De vraag naar garnaal is gewoonlijk, en dat is normaal, minder groot tijdens de wintermaanden. Toch moet het zijn dat de mensen tijdens de voorbije garnaalweelde, de garnalaansmaak te pakken gekregen hebben. In elk geval bleek de vraag slechts te bevredigen wanneer enkele dagen na elkaar een redelijk ruime aanvoer kon geboekt worden. De prijzen hebben wel zeer sterke schommelingen vertoond. Dat is ook normaal bij een aanvoer die sterk varieerde en soms amper 100 kg bedroeg terwijl andere dagen tot bij de 1400 kg aangevoerd werd. De hoogste prijs lag dan ook boven de 100 fr, 111 fr namelijk, de laagste prijs bedroeg 30 fr. Gemiddeld toch nog een flinke prijs, 62,20 fr en dat is dan nog meer dan in januari 1973 toen bij een toch kleinere aanvoer maar 58 fr gemiddeld betaald werd.

De opbrengst is dan ook met een redelijke sprong de hoogte ingegaan en steeg van 650.144 fr naar 1.197.290 fr. De vangst per schip is zeker renderend en zelfs ongewoon groot geweest voor een januarimaand. Er werd 121 kg gemiddeld bereikt met uitschieters tot boven

de 300 kg, voor sommige schepen. De gemiddelde opbrengst lag ook op een renderend peil en bedroeg 7.530 fr.

Van sprotaanvoer is dit keer in januari niets in huis gekomen voor onze kustvissers. Dat is dan minder goed dan verleden jaar, toen toch 53.690 kg sprut binnengebracht werden die 304.120 fr opbrachten. Ook vis is er erg weinig te vangen geweest tijdens de eerste maand van 1974. Daarmee bleven onze kustvissers trouwens in de lijn van het algemene. Ook de grotere vaartuigen brachten veel minder vis binnen dan verleden jaar.

De kustvisserij heeft het dus voor wat de garnalvisserij betreft veel beter gedaan dan andere jaren. Wat de sprut- en de haringaanvoer betreft werd het een fiasco. Ook hier dus zuur en zoet.

BRAND OP DE Z.511

Terwijl de Z.511 van reder Van Kerschaver maandag aan de korte lag, brak brand uit in de machinekamer, welke het winden van de korre onmiddellijk voor gevolg had nadat de machinekamer door de schipper volledig afgesloten was. Met een natte doek voor het gelaat konden schipper en motorist tenslotte met zand de brand meester, die ontstaan was aan de elektrische installatie, welke volledig vernield was, zodat op eigen kracht nog de haven van Zeebrugge kon aangedaan worden.

VERANDERINGEN IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN

MAAND JANUARI 1974

INBOUW NIEUWE MOTOR + OPDRIJVEN P.K. :

Z.38 „MOBY DICK” — eigendom : VLIETINCK Alfred R., Onderwijsstraat 125, 8390 KNOKE-HEIST.
Motor Caterpillar — 431 P.K. — nr. 47 B 3168 — bouwjaar 1973.
Zeebrief : 2-1-1974.

INBOUW NIEUWE MOTOR + OPDRIJVEN P.K. + VERANDERING TONNEMAAT :

O.120 „GABRIELLA” — eigendom : VAN LUL André, Klemsterkestraat 15, 8401 BREDENE.
B.T. 92,09 — NT. 30,49.
Motor Baudouin — 400 P.K. — nr. 590143 — bouwjaar 1965.
Zeebrief : 7-1-1974.

NIEUWE VAARTUIGEN :

Z.14 O.P.A.N. — „DE BOUNTY”.
B.T. 175,80 — NT 57,76 — 1973 — 48 — 24 — staal.
Motor STORK — 900 P.K. — nr. 70114 — 1973
Navigatie-instrumenten : RF — R — DN — US — DNP — OP — VHF.
Eigendom : DE BOUNTY P.V.B.A., Heiststraat 48, 8380 ZEEBRUGGE - BRUGGE 5.
Zeebrief : 8-1-1974.
N.41 O.P.B.O. — „TER STREEP”
BT. 103,68 — N.T. 34,34 — 1974 — 9 — staal
Motor A.B.C. — 375 P.K. — nr. 11053 — 1973
Navigatie-instrumenten : RF — R — DN — RG — US — DNP — DF — OP
Eigendom : Rederij NORFISH P.V.B.A., Karel Janssenslaan 41, 8400 OOSTENDE.
Zeebrief : 8-1-1974.
Z.19 O.P.A.S. — „SONJA”
BT. 142,80 — NT. 53,15 — 1974 — 14 — staal
Motor A.B.C. — 700 P.K. — nr. A 10930 — 1973
Navigatie-instrumenten : RF — R — DN — US — DNP — OP — VHF.
Eigendom : VANTORRE André, Onderwijsstraat 113, 8390 KNOKE-HEIST.
Zeebrief : 31-1-1974.

GESCHRAPT :

O.37 „ANNIE” — eigendom : Rederij Pêcheres KANZI, Banana — Zaïre, p/a H. Baelskaai 30, 8400 OOSTENDE.
Geschrapt : 11-4-1973.
Z.415 „ZEEAREND” — eigendom : VANDIERENDONCK René, S'eenstraat 73, 8390 KNOKE-HEIST.
Geschrapt : 11-12-1973.
N.147 „SUZANNA” — eigendom : VERCOUTTER Norbert, Boudrystraat 21, 8458 OOSTDUINKERKE.
Geschrapt : 19-1-1974.
O.329 „COR JESU” — eigendom : CHRISTIAEN Arthur - VANHOVE, Veurnestraat 25, 8470 DE PANNE.
Geschrapt : 18-1-1974.

VERANDERING VAN EIGENDOM :

Z.444 „L'AVENIR” — eigendom : DESMEDT Raymonda (ech'g. DEMUNTER Robert), Duindistellaan 13, 8370 BLANKENBERGE; SNAUWAERT Ronny, Pannestraat 347, 8390 KNOKE-HEIST
Zeebrief : 16-1-1974.
O.275 „DEO VOLENTE” — eigendom : WILLTRY P.V.B.A. Stanleylaan 26, 8400 OOSTENDE.
Zeebrief : 20-1-1974.

ERRATUM :

O.37 „ANNIE” — eigendom : Rederij Pêcheres KANZI. De aanduiding „P.V.B.A.” schrappen.

ADRESVERANDERING :

Z.533 „VIRTUS” — eigendom : RAPPE Jozef - DEBUCK, Duinbergenlaan 73 8390 KNOKE-HEIST.

Berichten van de Rederscentrale

PUNTEN BESCHERMKLEDIJ

Wij herinneren het varend personeel eraan dat de punten voor beschermkledij voor de tweede semester 1973 ter beschikking liggen.

Te Oostende : bij de O.V.A.
Te Zeebrugge : bij Hand en Hand en Rederscentrale Oostkust.
Te Nieuwpoort : bij onze afgevaardigde in het Bestuursgebouw, vismijn.

Deze punten zijn tegen beschermkledij om te wisselen :

Te Oostende : bij de S.V. SCAP
Te Zeebrugge : bij Hand in Hand en bij onze afgevaardigde, Bestuursgebouw vismijn.

Te Nieuwpoort : bij de daartoe aangestelde persoon van de Rederscentrale ter vismijn.

Opgelet :

De thans in omloop zijnde punten zijn nog geldig tot 30 juni 1974. Vanaf deze datum verliezen deze punten hun waarde. De belangheb-

benden zullen van de nieuwe regeling tijdig op de hoogte worden gebracht.

PARITAIR KOMITEE KOMT BIJEEN

Vrijdag 8 februari komt het Nationaal Paritair Comité voor de Zeevisserij bijeen.

De agenda vermeldt de goedkeuring van een aantal Collectieve Arbeidsovereenkomsten voor de tewerkgestelden in de pakhuizen der vismijnhandelaars, die o.m. betrekking hebben op de werkkledij, de classificatie van de werknemers en de respectievelijke lonen, de eindejaarspremie voor 1973 en de sociale premie voor 1974.

Verder zal ook de aangelegenheid ter sprake komen van een garantieleen voor de vislossers.

Tenslotte, en dat is wel het belangrijkste, staat de aangelegenheid van de forfaitaire daglonen voor het varend personeel op de

dagorde. Dit punt werd aanhangig gemaakt door de Minister van Sociale Voorzorg, die om een advies verzoekt van het Nationaal Paritair Comité betreffende een verhoging van de forfaitaire lonen voor het varend personeel.

Sedert 1 januari bedraagt het forfaitair loon per arbeidsdag 629 fr. voor het varend personeel met uitzondering van de scheepsjongens, waarvoor het forfaitair loon 314 fr. bedraagt. Deze bedragen worden aan de index aangepast.

Zoals bekend, zijn het deze forfaitaire lonen die als basis dienen voor de berekening van de bijdrage n.v.c. maatschappelijke zekerheid.

ARBEIDSONGEVALLEN VERZEKERING

Donderdag kwam ook het Technisch Comité van het Fonds voor Arbeidsongevallen, afdeling Zeevisserij, bijeen.

Eén van de punten die aan de orde is gekomen, is ondermeer een verzoekschrift van de Rederscentrale om een afwijking inzake het boetstelsel te bekomen, ingeval van niet tijdige betaling.

Het is inderdaad zo, dat de wet terzake boeten oplegt wanneer de reders de ongevallenpremie niet binnen de gestelde termijn betalen. Nochtans is de reder hiervoor niet altijd aansprakelijk, omdat de betaling laattijdig kan toekomen ten gevolge van een samenloop van omstandigheden buiten de wil van de reder. Verschillende voorbeelden zijn hiervan te geven.

Momenteel kan van het boetstelsel niet worden afgeweken om de eenvoudige reden dat de wet geen afwijkingen voorziet; precies daarom ook heeft de Rederscentrale voorgesteld dat het Technisch Comité de bevoegde overheid zou adviseren de mogelijkheid te willen voorzien om hiervan te kunnen afwijken in die gevallen dat het werkelijk bewezen is dat de laattijdige betaling buiten de wil van de reder valt. Een algemene afwijking is inderdaad niet mogelijk, omdat het niet logisch zou zijn dat men zou dulden dat een vervaldag niet gerespecteerd wordt.

Gezien deze vergadering pas heden donderdag plaatsgreep zijn wij verplicht hierop volgende week terug te komen.

What's in a name ?

De vlag dekt de lading niet. Niet altijd.

Wat betekent het voor U, dierbare lezer, wanneer men op onze kust een tiental kerncentrales (atoomcentrales) zal bouwen, om elektriciteit te produceren, waar binnenin men daartoe atomen zal splitsen, dan wel centrales waarin men atomen zou fusioneren. Wat betekent een naam ? Niets.

Nochtans, als men atomen splitst kan dit voor duizenden mensen in de omtrek doodgevaarlijk zijn ; als men die lieve dingetjes niet splitst maar doet fusioneren, doet in elkaar kruipen, is daar helemaal niets gevaarlijks aan. Men kan natuurlijk vrezen, gezien het zeewater aanmerkelijk zal verwarven, dat in het jaar 2000 opnieuw, zoals in de voorhistorische tijden, kleine of grote zeemonsters op onze kust zullen zwemmen. Maar dat is een ander kapittel. Hoewel, naar het heet, een stukje geroosterde ichtyosaurus best lekker kan smaken.

(Tussen haakjes : niettegenstaande het schepenkollege van Brugge de bouw aanvraag voor de kerncentrale met een ongunstig advies heeft afgewimpeld, zouden de optimisten liefst wachten met hun vreugdedans, want de heren van de elektriciteitscentrales geven niet zo vlug de moed op, zeker niet in de verkiezingsstrijd, wanneer de politiciers wel graag een paar honderdduizend frank zwiggeld inkasseren voor hun kiespropaganda en daarvoor hun eigen ziel en uw Zeebrugge willen verkopen. Boven mijnheer de burgemeester tronen de gouverneur, de députés en ministers. Ebes blijft een goede kans maken, geloof me).

Aldus ben ik bij de politieke vlaggen beland. What's in a name ?

De alleen-zaligmakende nationale, belgische, kristelijke partij is een vlag die twee totaal verschillende ladingen dekt : de waalse CVP (PSC) heeft de vlaamse CVP in de rug geschoten. Het spijt me voor Dries Claey's, maar de kristen-demokraten hebben wel een erg gescheurde vlag ! De PVV is zelfs in 3 stukken gebroken, en ze was reeds zo klein, zodat die 3 kleine wimpeltjes nauwelijks merkbaar zijn en waarom leider Vanaudenhove bitter zijn schup heeft afgekuist ; salut et merci. In de VU zijn ze ook al niet gelukkig met een groep jongeren die een beetje links willen, een middenkern van intellectuelen en idealisten en een handvol vooroorlogsen. Alleen de BSP heeft één grote vlag ; die vlag kan echter niet groot genoeg zijn. Om alle Ibramco-miserie en de vele RTT-schandalen te kunnen bedekken. What's in a name ?

En zo ben ik bij mijn onderwerp gekomen. Er schijnt goede hoop te bestaan dat de Unie en de Rederscentrale een wapenstilstand zouden sluiten. Meer zelfs, dat alle reders opnieuw zouden opgenomen worden in de moederschoot om na de algemene vergadering van mei als een nieuw krachtig kind de visserijproblemen te lijf te gaan. Echter, de laatste struikelsteen zou zijn : de naam van dat kind.

Om de weglopers niet te doen blozen zou het geen Rederscentrale mogen heten, van de andere kant omdat 75 % van de visserij moeilijk de grillen van de afgescheurde 20 % kan invullen, mag het al evenmin UNIE noemen, zodat onze leiders sinds vele nachten de rust opofferen om in dikke visserijafmanakken een passende naam te vinden. Op het ministerie van Landbouw moet er om onze redertjes nogal een stukske gelachen worden.....

Dit allemaal om de eenheid in de opvangregeling te bekomen, waar de eensgezindheid van de beroepsactiviteiten zoveel noodzakelijker is.

Daar ik juist las dat de beroepsvereniging Hand in Hand van Zeebrugge 30 jaar bestaat (die van Oostende bestaat 39 jaar !) en haar stichters wil in de bloempjes zetten, zou ik suggeren dat men de producentenorganisaties, de v.z.w.'s en tutti quanti nu eens « Hand in Hand » zou noemen.

En dan maar zingen, jongens : « Hand in Hand, kameraden..... »

HORATIUS

KWIK

De Raad van de „Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling" heeft een aanbeveling aangenomen die de landen welke lid zijn van de Organisatie ertoe aanzet, een gezamenlijke akte te voeren om de afval die samengesteld is uit kwikbestanddelen minder in het leefmilieu te laten terechtkomen. De maatregelen die rechtstreeks zouden kunnen worden genomen, hebben het volgende tot doel : een einde maken aan het gebruik van de alkyl-kwiksamenstellingen in de landbouw, ieder gebruik van kwiksamenstellingen in de pap- en papier-nijverheid uitsluiten en zoveel als mogelijk het storten van kwik afkomstig van kwik-elektrolytische cellen die gebruikt worden in de zeep-nijverheid, verminderen.

De aanbevelingen van de Organisatie slaat eveneens op de uitwisseling van inlichtingen betreffende het gebruik van kwik en de maatregelen die door de regeringen afzonderlijk genomen worden.

Twee jaar geleden werd door de „Economische Organisatie" een milieukomitee aan het werk gezet op zoek naar de aanwezigheid (onvrijwillige aanwezigheid dan) van scheikundige bestanddelen in het leefmilieu. Deze bedrijvigheid van de Organisatie maakt deel uit van een plan om de samenwerking van de ledenlanden betreffende de milieuvraagstukken die invloed hebben op de handel en de economie, aan te wakkeren. Een nieuwe studie over aanvullende middelen om de vervuilingsgraad te meten en ze te harmoniseren, werd aangevangen en dit moet dan leiden tot een overeenkomst aangaande het maksimumpeil van kwik welke zou mogen toegelaten worden in de industriële uitstroming en in de afgewerkte waren.

In 1969 bereikte de wereldvoortbrengst van kwik meer dan 10.000 metrische ton, 66 procent daarvan werd voortgebracht door de landen van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling. Volgens bepaalde inlichtingen werd dit totaal verleden jaar verhoogd met 2.000 ton. Twintig procent van deze voortbrengst komen opnieuw in de levenskring terecht.

Het grootste gedeelte van de voortgebrachte kwik dient voor de vervaardiging van chloor en loog. Kwik wordt eveneens aangewend bij de vervaardiging van elektrische toestellen, controle en meettoestellen ; hij wordt gebruikt als element in de verven en bij de samenstelling van de metalen die dienen om tanden te vullen. Hij dient ook als katalysator voor de behandeling van zaai granen. Kwik wordt verder nog gebruikt, in mindere mate evenwel, in de laboratoria voor versingen, in de apotheek, de papier-nijverheid en de looierij.

De laatste jaren werden de voornaams'e gevallen van overlijden en invaliditeit vastgesteld als gevolg van het eten van de vis die in de kustgebieden werd gevangen en dit voornamelijk in Japan, evenals als gevolg van het eten van vlees van dieren die werden gevoed met granen die werden behandeld met kwik. Ook nog door het rechtstreeks eten van de granen die behandeld waren met kwik. Dit kwam meermalen voor in de landbouwgebieden van de ontwikkelingslanden, waar dergelijke granen bestemd voor het zaaien werden gebruikt voor de bereiding van eten.

UITKOMSTEN VAN DE VISSERIJ OVER DECEMBER '73

Aanvoer volgens visserijgebied Gemiddelde resultaten volgens visgrond, haven en tonnemaat

De totale besomming van de Belgische vaartuigen in onze havens bereikte voor de maand december 1973 het rekord van 130.076.279 fr. en dit niettegenstaande de ongunstige weersomstandigheden.

A. AANVOER

Tijdens de verslagmaand werden in de Belgische havens door onze vaartuigen 4.183 ton zeevisserijprodukten aangevoerd tegenover 3.934 ton in de overeenstemmende maand van 1972. Dit betekent een lichte stijging met 249 ton of 6%.

Het aantal reizen bedroeg 1.286, het totaal aantal zeedagen 3.839, zodat de gemiddelde duur per reis 2,98 Z.D. duurde. Voor december 1972 bedroegen deze cijfers 1.485, 4.089 en 2,75.

Te Oostende en ook te Zeebrugge steeg de aanvoer met respectievelijk 371 en 47 ton. Te Nieuwpoort echter daalde hij met 167 ton.

De totale aanvoerwaarde nam toen in de drie havens: te Oostende met 14,3 milj. fr., te Zeebrugge met 10,4 milj. fr. en te Nieuwpoort met 0,6 milj. fr.

Oostende	2.544 ton — 63,4 milj. fr. — 564 reizen
(1972)	2.173 ton — 49,1 milj. fr. — 618 reizen
Zeebrugge	1.438 ton — 61,2 milj. fr. — 495 reizen
(1972)	1.391 ton — 50,8 milj. fr. — 602 reizen
Nieuwpoort	201 ton — 5,5 milj. fr. — 227 reizen
(1972)	368 ton — 6,1 milj. fr. — 265 reizen

De maand december 1973 bracht ons, en dit voor het eerst sedert april jl. een aanvoer die deze van de overeenstemmende maand van 1972 overschreed. Dit werd echter grotendeels in de hand gewerkt door het feit dat de aanvoer in december 1972 een duidelijke teruggang vertoonde en 1040 ton of 21 % minder was dan in december 1971. Oorzaak hiervan was vooral de geringe aanvoer van niet-IJslanse kabeljauw (—854 ton). Die kabeljauwvangsten waren nog kleiner in de verslagmaand (—422 ton). Die teruggang werd gelukkig gecompenseerd door een meer-aanvoer van alle andere soorten (uitzondering: sprit):

— voor de meeste IJslanse soorten was die meeraanvoer eerder gering (schelvis + 14 ton, kabeljauw + 4 ton, koolvis + 19 ton), doch voor de Noorse schelvis bereikte ze toch + 156 ton;

— van andere IJslanse schelvis, die in het verleden gedurende de perioden waarin de kabeljauw ontbrak, af en toe in grote hoeveelheden werd aangevoerd, werd slechts 79 ton aangevoerd (+ 53 ton).

— de totale aanvoer van „andere demersale soorten” bleef haast ongewijzigd (+ 8 ton); van wijting 408 ton (+ 64 ton) en van de rogsoorten werd 142 ton (+ 43 ton) aangeland;

— de haringaanvoer bereikte 600 ton (+ 212 ton). Dat kan veel lijken, maar wanneer we het aantal vaartuigen in aanmerking nemen die deze visserij beoefenden, dan lag de aanvoer eerder aan de lage kant. De resultaten van de beloftevolle inzet inzet in oktober jl. schijnen definitief tot het verleden te behoren.

— rekening houdend met de ongunstige weersomstandigheden (veel wind en veel regen) en met het beperkt aantal vaartuigen die de garnalvisserij nog beoefenden, waren de aanlandingen van garnaal (110 ton) bevredigend. Per reis bereikten ze nog gemiddeld 256 kg.

TABEL I

Vergelijkende aanvoer van de voornaamste soorten vermeld op de voorlopige statistiek — december 1973 t.o.v. december 1972.

soort	december 1972 (ton)	december 1973 (ton)	+ of — (ton)
IJslanse schelvis	12	26	+ 14
Andere schelvis	26	79	+ 53
IJslanse kabeljauw	21	25	+ 4
Andere kabeljauw	1.204	782	— 422
Koolvis	96	115	+ 19
Wijting	344	408	+ 64
Schol	452	514	+ 62
Roggen	99	142	+ 43
Noorse schelvis	64	220	+ 156
Andere demersale soorten	761	769	+ 8
Tong	227	298	+ 71
Haring	385	597	+ 212
Sprot	75	16	— 59
Garnaal	77	110	+ 33
Noorse kreeft	3	3	—
Totale aanvoer	3.934	4.183	+ 249

B. VISGRONDEN

1. Aanvoerwaarde

In de maand december 1973 bereikte de totale aanvoerwaarde het rekord van 130 miljoen frank, d.i., 24,2 milj. frank meer dan in de overeenstemmende maand van 1972 (of 22,7 %).

Tegenover de vorige maand noteren we een fors hogere aanvoerwaarde uit de kustvisserij (+ 5,1 milj. frank), uit het Kanaal (+ 8,4 milj. frank), maar vooral uit de West (+ 17,1 milj. frank). Van de IJslandgronden steeg de besomming tot 17 milj. fr. en bereikte meteen de hoogste aanvoerwaarde die de laatste jaren op deze gronden werd verwezenlijkt. Van het Kanaal werd andermaal een individuele topbesomming gerealiseerd: 2.139.050 fr. ! Een daling daarentegen valt te noteren voor de Noord de Kreeftenput, de zuidelijke Noordzee en de Ierse Zee. De andere visgronden en/of visserijen bleven dicht bij de opbrengsten van vorige maand. Ook werden opnieuw 3 reizen van Noup Head opgetekend.

In vergelijking met de overeenstemmende maand van 1972 zijn de meest opvallende feiten de betere resultaten voor de Haringvisserij, van het Kanaal en vooral van IJsland, waarvan de opbrengst verdubbelde. Uit die drie gronden werd de gerealiseerde meerwaarde van bijna 24 milj. gehaald. Alle aanvoerwaarden van de andere visgronden bleven dicht bij die welke verleden jaar werden verwezenlijkt.

TABEL II

Vergelijkende tabel der aanvoerwaarde uit de voornaamste visgronden (in miljoen frank).

visgrond (visserij)	december 1972	november 1973	december 1973
Kustvisserij	23,3	28,9	24,—
Haringvisserij	3,7	7,—	8,3
Garnalvisserij	4,4	4,8	5,5
West	23,3	8,9	26,—
Oost	6,4	5,7	4,8
Noord	8,4	12,—	7,6
Kreeftenput	2,9	3,—	2,1
Witte Bank	—	0,8	—
Noordzee Zuid	0,4	5,3	2,7
Noup Head	3,—	—	1,9
Kanaal	16,4	16,1	24,5
Ierse Zee	4,5	8,5	5,7
IJsland	8,3	14,4	17,—
Alle visgronden	105,9	10,5	130,1

(wordt vervolgd)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

De vishandelaars hebben deze week hun plan moeten trekken met amper 6000 bennen vis. Daarbij dan nauwelijks 8000 kg tong. Opnieuw dus een weinig interessante week voor de vishandelaars die in hoofdzaak aangewezen waren op rode zeebaars waarvan dan toch 1650 bennen aangevoerd werden. Verder werden vooral wijting, gul en in mindere mate schelvis, koolvis en leng aangevoerd. De prijzen voor praktisch alle soorten lagen dan ook opnieuw hoger dan ver-

Dank zij die prijzen werden het voor de verschillende schepen nog zeer behoorlijke resultaten. De vishandel zal weer zeer moeilijk haar klanten kunnen tevreden stellen, tenware die uitsluitend filetvis lusten.

IETS MINDER GARNAAL

De garnaalaanvoer is tijdens de afgelopen week iets kleiner geweest. Toch kregen we nog 4.627 kg garnaal op de Oostendse markt en deze werden dan verkocht voor 294.761 fr. of gemiddeld 63,70 fr. De vangst per schip is wel iets teruggelopen en zakte tot rond de 100 kg gemiddeld. Ook hier kon lang niet regelmatig gevestigd worden als gevolg van slecht weer. Toch blijft de garnaalvisserij voorlopig nog renderender dan de visvangst. De kustvisseren moeten het inderdaad doen met zeer kleine vangsten. Ze werden gelukkig duur verkocht.

GELUKKIG WAS ER IJSLANDSE VIS

De helft van deze week te Oostende aangevoerde vis, kwam van de

de O.317. De IJslanders blijven het dus doen.

ZEER KLEINE KANAALVANGSTEN

Lange reizen en erg kleine vangsten voor de vier kanaalschepen. In het geheel amper 500 B. vis en 5.500 kg. tong. Meest kleine tongsortering die wel iets duurder was dan de grootste soort, maar toch terugliep op de tweede verkoopdag. Bijvangst die bestond uit gul, platvis en minder uit rog en staart, werden duur verkocht. Verloren reizen werden het niet al is het dan gewoonlijk beter rond deze tijd van het jaar voor die visserij. Kabeljauw en vlaswijting hebben we bijna niet gezien. Ook minder kleine vis als wijting en hondshaai. Die kleine vis kreeg trouwens weer erg goede prijzen met zelfs steenbolke tot 750 fr de ben.

TOCH NOG EEN VERLAAT HARINGSEIZOEN ?

Deze week was er een lichte heropleving van het haringseizoen. De twee nog overblijvende spannen brachten elke dag en min of meer grote vangst op de markt met dinsdag toch al weer 269 bennen voor de N.708 en de N.709. Misschien zal de geschiedenis zich ook hier herhalen en krijgen we zoals de voorgaande twee jaar weer meest haring in februari. Mits beter weer, zou het hier trouwens ook wel beter gaan. Nu kan men ofwel maar laat uitvaren, ofwel moet men te vroeg terugkeren. Ondertussen blijft de haringprijs op een zeer hoog peil, maandag tot 18 fr., dinsdag iets teruggelopen tot 16,40 fr.

TIJDSCHRIFTEN

Het januari-nr. van „Ik Vaar“, maandblad voor watersport, komt eens te meer uit met 65 pagina's interessante informatie voor al wie een boot heeft of er een wenst: het „Logboek“ van Jan van Dorp boeit en trilt van pikante details. De grote race's en de America-cup zijn in de mode. Zeer merkwaardig is de thesise van Dr. Pigeon over de voeding van de solozellers en hun lichamelijke en psychische perikelen. Nouveautés van het Salon te Parijs, vaarbewijs in Nederland, de universiteit van Southampton, de 420, Fireball en Europe en zelfs twee testen door „Ik Vaar“ uitgevoerd. De redactie kondigt aan in het februari-nummer het dossier „zwemvesten“ uit de doeken te doen, en het wordt een spannende konfrontatie met Test-Aankoop die niemand zal willen missen. „Ik Vaar“ kost per jaar 300 fr., of per nummer 35 fr.: bij uitg. Vyncke, Savanstraat 92, 9000 Gent.

VOOR MEER TREKKRACHT

den week. Wijting vooral deed het veel beter al was dinsdag toch al weer een prijsdaling te noteren voor kleine sortering. Aan grote sortering was er blijkbaar niet genoeg op de markt om de prijs te doen dalen. De IJslandse soorten werden zoals gewoonlijk weer erg duur verkocht. Vooral blauwe en witte leng waren peperduur, de eerste soort tot 52 fr., de tweede tot 40 fr het kg. Schelvis varieerde tussen 30 en 45 fr met de grootste soorten als minst aangevoerde. De kanaalvangst waren bijzonder klein. Weinig rog, weinig gul, weinig platvis en weinig tong. Om van de andere soorten te zwijgen. Alle soorten werden dan ook zeer duur verkocht. Staartvis tot 118 fr, heel tussen 30 en 58 fr., platvis tot 26 fr. Op zich zelf lijkt die 26 fr voor platvis niet zo bijzonder, rekening houdend met de zeer ruime platvisaanvoer te Zeebrugge is die prijs echter nog zeer goed. Platjes werden opgekocht voor de uitvoer aan een prijs die rond de 19 fr lag.

De fijne vissoorten waren zeer duur. Toch nog een opmerkelijk prijsverschil tussen West- en Kanaaltong. Zeer begrijpelijk overigens. Lappen varieerden tussen 96 en 103 fr, de bloktongen tussen 140 en 160 fr, kregen de hoogste prijzen. Tarbot en griet hebben we weer minder gezien dan de voorgaande weken. De prijs bleef ook voor die soorten zeer goed.

De aanvoer van haai blijft zeer klein, de prijs voor die vissoort meteen erg hoog. Een dertigtal manden kregen dinsdag tot 32 fr, hondshaai blijft ook rond de 20 fr het kg halen. Voor kabeljauw is opnieuw een prijsstijging ingetreden, oplopend tot 55 fr het kg op de tweede verkoopdag. De gullen waren over het algemeen ook duurder dan de voorgaande week met grote shelfcod tot 42 fr het kg.

EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

IJslandse visgrondren. Gelukkig kregen we nog die soorten. De zowat 3.000 bennen IJslandvis bestonden in hoofdzaak uit rode zeebaars, gul en schelvis. De koolvisvangst waren zeer klein en werden zeer duur verkocht, tot 1.660 fr per ben op de dinsdagmarkt. Rode zeebaars kreeg maandag tot 1.420 fr., dinsdag viel die prijs terug tot 1.230 fr. de ben. Kabeljauw was aanzienlijk duurder dan verleden week en kreeg tot 38 fr. Grote schelvis bleef boven de 40 fr het kg en voor blauwe leng werd van 47 naar 52 fr gegeven. Kleine vangsten leng overigens waardoor ook de witte sortering weer tot 40 fr opliep. Grote wijting noteerde tot 38 fr, kleine wijting tot 22 fr. De schotse schol kreeg tussen 22 en 35 fr. het kg met de grote sortering als duurste (bestemd voor filets). Schaats was wel schaarser en kreeg opnieuw tot 55 fr. Heilbot en staart hebben we bijna niet gezien. Opnieuw flinke resultaten die begrepen waren tussen 1.296.000 fr en 1.644.120 fr. dit voor de O.334 en

**HODI STRAALBUIZEN
ZALTBOMMEL
tel. 91-31-4180-2654**

GEVAARLIJKE CARGO'S

Terwijl de B.604 van reder Mw Boussemaere Cattoor in de nacht van woensdag op donderdag aan het vissen was, werd het door een cargo aangevaren en grote schade berokkend. De cargo is in het duister verder gevaren zonder zich om zijn slachtoffer te bekommeren.

De visserij moest gestaakt worden en de haven van Zeebrugge aangedaan.

KRUISVAART

EENHEDEN ZEEMACHT

Het Commando- en Logistiek steunship A960 Godetia, en het Smaldeel Kustmijnvegers samengesteld uit M927 Spa, M930 Rochefort, M928 Heist, M933 Koksijde, M.932 Nieuwpoort en M935 Veurne ondernemen een kruisvaart in het Kanaal van 14 februari tot 7 maart 1974.

De mijnneveeggroep, die onder het bevel staat van Korvetkapitein H. Stradiot, zal aanleggen te Cherbourg van 22 tot 25 februari 1974.

De briefwisseling, voor de bemanning, dient toe te komen in de Marinekazerne Bootsman Jonsen te Oostende vóór 20 februari 1974 om 16u.00

Adressering :

Aan (Naam, graad)

Aan boord..... (Naam van het schip).

Marinekazerne Bootsman Jonsen. 8400 - OOSTENDE.

Franking : Normaal binnenlands tarief.

CAR-FERRY

TE WATER GELATEN

Heden woensdagnamiddag werd bij het ter perse gaan op de scheepswerven Boel en Zonen te Temse de nieuwe car-ferry „Prince Laurent“ voor rekening van de Regie voor Maritiem Transport en bestemd voor de lijn Oostende-Dover - Folkestone, te water gelaten, waarna op die werf een receptie plaats had.

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)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

Ruim 30 vaartuigen van de Noord en de West boden hun vangsten aan. Er waren geen vaartuigen aan de markt van het Kanaal. Ook wakkere duur. Dit kwam vooral door de minder gunstige weersomstandigheden van de meeste zeeersjes van vrijdagheden van deze week. De 14 vangsten van de gullenvangsten waren niet bijzonder groot en het waren dan nog in hoofdzaak wijtingsoorten die gelost werden door deze spanvisser. De grootste aanvoer was pladijs, de markt was bijzonder goed voorzien van deze vissoort. Mits van een paar kopen grote pladijs werd alle overige sortering afgenomen, aan prijzen die schommelden tussen de 11,30 en de 23 fr. het kg. Alle vaartuigen hebben pladijs gelost maar vooral dan de grote bokkers hebben de grote hoeveelheden gelost. Het grootst in aanvoer waren de pladijssoorten twee en drie. Aan tongen was er wel geen tekort, de afname prijzen waren goed, doch er werden schommelende prijzen geboekt. Voor de grotere soorten van 100 tot 146 fr., voor de 3/4 van 148 tot 164 fr. De middensoorten haalden van 136 tot 164 fr. het kg. De kleinste slag met TP en slips behielden van 108 tot 138 fr. De tarbot en grietsoorten bekamen eveneens prijzen die vrij schommelend waren, voor de grotere soorten van 70 tot 180 en van 58 tot 74 fr. het kg. Er was wel een vrij groot tekort aan kabeljauw en gulsoorten.

Daardoor lagen de afnameprijzen vrij hoog, voor de kabeljauw van 33 tot 145 fr. en voor de gulsoorten van 22 tot 41 fr. Roggevis werd er praktisch niet gelost, zodat ook deze afnameprijzen goed van de hand gingen. De prijzen schommelden tussen de 25 en de 58 fr. het kg. Van de wijtingsoorten waren de grootste renderend, van 20 tot 28 fr. de kleinere soorten haalden van 9,05 fr. tot 15 fr. het kg. Scharren vielen eveneens in de smaak van 18 tot 22 fr. Verschillende vaartuigen kwamen aan de markt met zeehaalen de prijs schommelde tussen de 27 en de 31 fr. het kg.

Robaards en knorhaan vielen eveneens in de smaak, zodat de afnameprijzen eveneens hoog opliepen, van 22 tot 45 fr. het kg. De steenschol die veel minder in aanvoer was dan de vorige week, kwam van 35 tot 52 fr. het kg. De 247 kg zeekeeftjes haalden een gemiddelde prijs van 127, 16 fr. het kg. De 11.688 kg garnalen haalden volgens sortering van 41 tot 92 fr. het kg.

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

ZEEBRUGS VISSERSVAARTUIG HIELP FRANSE TREILER IN NOOD

De Z.183 Christopher was vanuit Zeebrugge de visserij gaan bedrijven. Wegens stormweer moest het vaartuig gaan schuilen achter het Brits Lundy-eiland. Terwijl men voor anker lag kwam de Franse treiler Lorient 5404 Keriote tegen boord liggen van de Z.183 en vroeg om bijstand. De Franse treiler kreeg een zware zee waardoor de bakboord bovenzijde was weggeslagen. Bovendien maakte het schip water. Daar vermoed werd dat de motor van het Franse vaartuig ging stilstaan, werd de treiler vastgemaakt aan de Z.183. De Britse kabellegger «Siris» die het noodbericht van de Franse treiler had opgevangen, was ondertussen ter plaatse gekomen. Daarop heeft schipper Jaak Flitser de Franse treiler langs de «Siris» gesleept, die zware pompen aan boord had en gemakkelijk het water dat de Franse treiler binnen-drong, meester kon. Het Zeebrugs vaartuig is na het luwen van het stormweer terug naar de visserijgronden gelopen.

Zij hadden pech...

— Bij het winden van de korre aan boord van de Z.551 voelde men een ruk op de visboel. Verder winden bleek onmogelijk gezien de tussenas van de vislier gebroken was. De Z.451 hielp de visboel inhalen, waarna de Z.551 teruggekeerd is naar de thuishaven.

— De Z.563 Zee Adelt moest met een zwaar voorwerp in de korre, naar Zeebrugge terugkeren.

— De staatsleepboot Zeetijger moest de Z.599 met defekte keerkoppeling naar Zeebrugge slepen.

— De Z.295 van schipper Fr. Dobelaere was aan het vissen toen de bemanning een drijvende zeemijn zag. Dadelijk werd Radio Oostende hiervan op de hoogte gebracht. Deze verwittigde op zijn beurt Radio Newton.

BERICHT AAN DE REDERS (KNOCKE - HEIST)

Het bestuur van Bruggen en Wegen deelt mede dat, op het ter beschikking gestelde terrein ten oosten van de Rederskaal, achter de groene zone, ALLEEN HERBRUIKBAAR MATERIAAL mag opgestapeld worden.

NIET-HERBRUIKBAAR-MATERIAAL mag zich op dit plein niet bevinden. Er bevinden zich nl. talrijke stukken aldaar die niet meer gebruikt worden (zoals b.v. visplanen enz.).

Wanneer tegen 15 maart e.k. dit materiaal niet verwijderd is, zal het ambtshalve verwijderd worden.

De vrijgekomen plaats zal nl. ter beschikking gesteld worden van de spanvisserij. Er zijn borden aangebracht welke materialen moeten verwijderd worden.

Nadere inlichtingen kunnen steeds bekomen worden bij de opzichter van Bruggen en Wegen, kantoor Werfkaal nr. 43, en bij de bestuurder van de vismijn.

LEKGESLAGEN Z.307 „ZEETRAPPER” DOOR „ZEETIJGER” BINNENGESLEEPT

Toffe tussenkomst van Loods- en Reddingsdiensten der Kust

Vooraf door een vlotte samenwerking tussen de Loods- en Reddingsdiensten der Kust, schipper Vereecke en zijn bemanning op de sleepboot «Zeetijger» en kommandant Duinslager en een paar brandweerlieden kon de lekgeslagen treiler Z.307 «Zeetijger» vorige week zaterdag nog veilig de Oostendse haven binnengesleept worden.

Op ongeveer 20 mijl ten zuidwesten van de Noordhinder kreeg het vaartuig in een minimum van tijd de motorkamer vol water nadat een buisleiding was gesprongen.

De Z.307 «Zeetraper», sedert enkele tijd eigendom van de Zeebrugse reder De Groote had vorige week donderdag de Oostendse haven verlaten met bestemming naar de visgronden in de omgeving van de Noordhinder. Zaterdag, omstreeks 2 uur in de morgen werd schipper Laforce door wachtsman Decloedt ingelicht dat de motorkamer vol water stond. Toen de schipper ter plaatse kwam reikte het water reeds tot kniehoogte boven de plaat. Na een tiental minuten draaien viel ook de hulpmotor uit. Via de VHF riep schipper Laforce onmiddellijk de assistentie in van de O.306 en de N.706 die in de onmiddellijke omgeving aan het vissen waren. Vanop de O.306 werd vervolgens Oostende-radio verwittigd met verzoek sleephuip te verlenen bij middel van een sleepboot. Op dit ogenblik waren de weersomstandigheden zeer slecht; er heerste een harde zuiderwind kracht 7 tot 8 met zware zee-gang.

Omstreeks 8.35 uur kwam de «Zeetijger» ter plaatse, nadat een pomp van de O.306 was overgegeven op de Z.307 en het pompen kon beginnen. Reeds tien minuten later kon de opsleping door de «Zeetijger» aanvangen terwijl de vaartuigen O.306 en N.706 verzocht werden standby te blijven. De schipper van de Z.509, die het gesprek tussen de O.306 en Oostenderadio had opgevangen, was ook ter plaatse gekomen. Achteraf is dit vaartuig op nieuw naar de visgronden afgeva-ren.

STEEDS MEER WATER

Tijdens de opsleping kwam steeds meer water in het vaartuig. Twee helikopters kwamen ter plaatse. Het was de bedoeling een paar brandweerlieden aan boord van het vaartuig te zetten. Wegens de zeer slechte weersomstandigheden bleek dit evenwel onmogelijk, zodat men onverrichterzake terug moest keren.

Het was toen dat de Oostendse brandweer onder de arm werd genomen.

Kommandant Duinslager en twee brandweerlieden vertrokken aan boord van de sleepboot «Zeemeeuw» en werden in volle zee, met een

werkboot en midden een hevig onweer, overgeplaatst op de «Zeetraper» waarop onmiddellijk met het pompen werd begonnen. De sleep bevond zich toen nog op een vijftiental mijl van Oostende; de wind was afgenomen tot kracht 6 onder de beschutting van de wal.

Rond 15 uur verlieten ook de beide vissersvaartuigen de «Zeetraper» en trokken terug naar de visgronden. Rond 18 uur liep de «Zeetijger» met het lekke vaartuig op sleep de Oostendse haven binnen.

De «Zeetraper» werd afgemeerd in de plaatselijke vissershaven waar de ondertussen opgeroepen brandweer het schip leegpompte. Na een onderzoek werd vastgesteld dat een afkoelingsbuis van de keerkoppeling afgebroken was waardoor het water in de motorkamer drong. De motor en hulpmotor, alsmede de dynamos met schakelbord hebben nagenoeg volledig onder water gestaan.

Het is hier wel even gepast in de marge van dit ongeval, hulde te brengen aan de Loods- en Reddingsdiensten der Kust, alsmede aan kommandant Duinslager en zijn brandweerlieden voor hun doeltreffend en snel ingrijpen. In zeer moeilijke omstandigheden hebben zij hun taak tot een voorbeeldig einde gebracht. Ook mag dat wel even gezegd worden.

We kunnen dit niet zeggen van de schipper en zijn motorist die een onverantwoorde nalatigheid aan de dag legden.

PETROLEUMTANKERS VOOR ZEEBRUGGE

Volgende petroleumschepen worden in de haven verwacht op onderstaande data: Andros Titah (6-2); Splendid Diamond (7-2); Sea Serpent (15-2); Tabriz (21-2); Texaco Europe (29-2).

SCHADEN

Maandag berokkende de O.217 toebehorende aan reders Van Lul en Ghys bij het achteruitvaren in de vissershaven schade aan de N.579 van de rederij Westdiep, waardoor de zijde ingedrukt werd.

OPGESLEEPT

De O.628 van reder Frans Serie moest met korre in de schroef door de O.20 van de rederij «Goewind» naar de haven van Oostende gesleept worden.

x x x

Ook de O.740 van reder Bogaert André moest met korre in de schroef door de Staatssleepboot Zeetijger opgesleept worden.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

1- 2	3	19.650	545.456			
4- 2	15	192.520	5.852.147			
5- 2	8	99.560	2.771.640			
6- 2	4	30.350	768.895			
	30	342.080	9.938.138			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

30- 1	7	735	53.449	60.—	82.—	
31- 1	8	724	56.956	66.—	94.—	
1- 2	11	1.328	74.507	44.—	69.—	
2- 2	6	492	34.618	60.—	80.—	
3- 2	1	60	4.200			70.—
4- 2	8	727	56.071	69.—	80.—	
5- 2	5	561	14.960	62.—	89.—	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

31- 1	6	59.828	2.183.110			36,29
1- 2	9	13.105	2.690.790			20,75
4- 2	15	70.589	2.111.080			29,90
5- 2	22	117.372	3.512.810			29,10
6- 2	22	96.308	3.029.865			31,46

WAARVAN TONGEN

31- 1	6	10.495	1.199.270			114,28
1- 2	1	112	13.940			124,52
4- 2	11	4.983	659.790			132,40
5- 2	14	8.583	1.127.150			131,27
6- 2	8	9.168	1.204.640			131,39

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

1- 2	18	6.324	359.106	41.—	92.—	
4- 2	17	6.526	400.449	51.—	85.—	
5- 2	1	148	11.850	70.—	87.—	
6- 2	17	5.014	316.157	50.—	87.—	

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

1- 2	4	510	33.540	59.—	69.—	
4- 2	2	215	16.146	72.—	77.—	
5- 2	5	553	37.131	63.—	69.—	
6- 2	1	75	5.475	73.—	73.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

1- 2	3	1.233	34.530			
4- 2	6	9.393	518.208			
6- 2	8	20.138	264.369			

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

2- 2	1	1.150	7.590			6,60
------	---	-------	-------	--	--	------

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 31-1-1974

IJSLAND : O.81 — O.129.
KANAAL : O.369 — O.232 —
O.239 — O.66 — O.229 — O.312.
WEST : N.752 — O.279 — N.719
— O.243 — O.206 — O.312 — O.284
— O.142 — N.185 — O.249 — O.26
— N.720 — N.738 — O.275 — N.40.

VRIJDAG 1-2-1974

KANAAL : O.114.
WEST : O.285.

ZATERDAG 2-2-1974

KANAAL : O.182 — O.151 —
O.159.
WEST : N.422 — O.192.

MAANDAG 4-2-1974

WEST : N.579.

DINSDAG 5-2-1974

WEST : Z.452 — N.705.

WOENSDAG 6-2-1974

WEST : N.345 — O.123.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 31-1-1974

Z.580	4	40	200	93.040
Z.542	9	90	1200	191.520
Z.108	16	70	600	333.150
Z.200	8	270	1000	441.640
Z.295	16	80	800	295.740
Z.483	19	390	3000	828.020

VRIJDAG 1-2-1974

Z.598	6	90	—	121.448
Z.257-437	1	40	—	33.200
Z.455-474	1	30	—	29.370
Z.468-601	1	50	—	43.510
Z.471-472	1	50	—	42.150

MAANDAG 4-2-1974

Z.564	2	20	50	40.980
Z.570	9	20	100	51.170
Z.435	10	100	700	271.710
Z.516	2	60	100	100.840
Z.512	4	60	200	134.020
Z.408	4	60	200	132.430
Z.262	2	40	50	70.470
Z.568	10	140	100	243.690
Z.429	9	70	1000	317.860
Z.175	9	150	100	245.600
Z.584	9	200	500	378.520
Z.548-481	1	50	—	67.750
Z.201-560	1	40	—	56.040

DINSDAG 4-2-1974

Z.189	2	50	100	122.610
Z.518	2	50	300	153.260
Z.400	1	10	100	32.500
Z.582	8	80	700	230.320
Z.593	2	20	50	38.930
Z.578	2	20	50	50.340
Z.30	8	270	1800	560.500
Z.506	8	270	1400	559.260
Z.424	6	190	300	319.730
Z.460	8	70	200	213.100
Z.549	9	300	400	445.090
Z.569	9	320	500	457.370
Z.403-558	2	50	—	41.550
Z.468-601	2	60	—	63.680
Z.455-474	2	70	—	71.370
Z.471-472	2	40	—	32.020
Z.538-554	2	—	80	121.180

WOENSDAG 5-2-1974

Z.459	5	130	500	221.780
Z.465	5	130	400	221.350
Z.176	11	300	700	524.250
Z.324	10	320	1000	521.850
Z.463	6	120	—	128.580
Z.14	8	200	4500	865.660
Z.420	8	120	—	179.175
Z.462	8	120	200	207.360
Z.257-437	2	50	—	50.310
Z.201-560	1	30	—	18.450
Z.554-538	1	30	—	14.870
Z.468-601	1	30	—	15.560
Z.455-474	1	40	—	27.040
Z.403-558	1	30	—	15.740
Z.471-472	1	30	—	17.890

NIEUWPOORT

VRIJDAG 1-2-1974

N.349 4.850 N.788 11.370
N.805 11.370 N.730 6.940

Drie kleine vangsten van gulle-
visers welke aan de plaatselijke
handel heel goed verkocht werden.

MAANDAG 4-2-1974

N.710 34.516 O.156 64.754
N.591 71.008 N.730 7.310
N.805 13.040 N.788 13.040

Honderdtachtig bennen werden
gelost. Weinig tongen welke duur
kg. Hetzelfde voor de tarbot en
verkocht werden 150 tot 173 fr de
grieten en de staartvis ! Kabeljauw
kreeg 2700 tot 3000 fr de ben. De
gullen van 2600 tot 1800 fr. De
« filé » gulletjes rond de 1500 fr.
(voor de nachtvisers zelfs 1900 fr).
Grte wijting van 1100 tot 1500 fr.
Kleine van 710 naar 1000 fr ! Plat-
vis : grote 870 fr, drielingen 1.000
fr ! Visjes 900 tot 950 fr (Deze prij-
zen, zijn deze van de groothandel,

de leurders geven altijd meer, voor
de enkele bennen welke ze nodig
hebben).

Posten van 500 tot 650 fr). Knor-
haan kreeg 1000 en 1200 fr de ben !
Zo was de maandagmarkt !

WOENSDAG 6-2-1973

N.722	65.680	N.765	84.714
N.349	6.940	N.761	96.240
N.590	116.396	N.346	104.498
N.700	10.665	O.104	10.665
N.788	11.205	N.805	11.205

Vierhonderd bennen werden op
de markt gezet. Er was variatie.
Waar de bijzondere soorten gul-
len, wijting en platvis was, waren
er toch vangsten welke buiten een
100 kg tongen, tarbot en grieten
konden uitleggen. Zelfs één vangst
had een 20-tal bennen roggen, wel-
ke nu als « rariteiten » mag aan-
zien worden.

De tarbot kreeg terug zijn 130 tot
170 fr de kg. Grieten rond de 90
fr. De tongen (slechts 300 kg ver-
deeld over alle vangsten) werden
verkocht aan 115 tot 170 fr en 177
fr voor de 3e, 4e en 5e. De kleine
145 fr. De grootste gulsoorten van
2700 tot 2300 fr. De andere gullen
2000 fr en 1700 fr. De voorkleine
1300 fr. De wijting grote rond de
1300 fr, de kleine van 610 tot 700
fr. Platvis : 800 fr, drielingen 900-
950 en 900 fr voor de kleine.

Merroggen werden verkocht aan
2550 fr terwijl de tilten 2450 fr
kregen. Speerhaaien en zeehonden
waren slechts in kleine hoeveelheden
op de markt en werden dan
ook duur gekocht (1500 en 1800 fr
de ben).

Voor wat bullesoorten, platvis en
wijting betrof, kan gezegd worden
dat het een vaste en gelijklopende
prijs was over gans de lijn !

OOSTENDE

VRIJDAG 1-2-1974

WEST				
Z.452	9	205	—	259.950
SANDETTIE				
N.708-709	1	50	6900	129.170

MAANDAG 4-2-1974

IJSLAND				
O.334	16	800	—	1.296.998
O.316	17	1090	—	1.595.390
KANAAL				
O.82	9	110	1700	363.120
O.83	14	60	1200	232.620
O.141	17	200	1200	390.012
WEST				
Z.307	6	100	—	44.600
O.123	10	250	—	292.190
O.217	13	400	—	536.460
N.41	13	250	—	342.030
N.705	7	50	660	139.770
N.579	8	130	700	270.980
NOORD HINDER				
N.708-709	1	1	8350	140.730
O.35-Z.38	1	36	5850	135.152

DINSDAG 5-2-1973

IJSLAND				
O.317	17	1150	—	1.644.120
KANAAL				
O.120	17	100	1360	319.750
WEST				
O.94	11	300	—	372.630
N.738	4	70	—	129.440
NOORD HINDER				
N.708-709	1	20	13450	242.820
O.35-Z.38	1	23	1100	39.190

WOENSDAG 6-2-1974

WEST				
O.284	6	270	—	331.990
N.736	4	120	—	158.360
N.345	4	105	—	132.090
N.715	4	80	—	98.140
KUST				
O.18	1	11	—	10.160
O.116	1	9	—	9.480
O.211	1	6	—	6.150
O.737	1	6	—	6.040
O.404	1	5	—	4.860

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvvis	4-2-1974	5-2-1974
Groot	44.—45.—	37.80-44.40
Middel	30.20-30.80	29.20-32.—
Klein	26.60-28.—	19.60-30.80
Kabeljauw	37.—41.20	39.—39.90
Gul	22.—33.20	25.40-36.40
Wijting	21.80-31.80	24.—27.20
Schaat	45.—54.—	48.—53.—
Zeebaars	26.40-28.20	24.60-26.—
Leng	20.20-51.40	27.60-50.—
Schartong	18.—35.60	13.60-34.40
Heilbot	81.—93.—	75.—112.0
Koolvis	24.40-29.60	23.80-32.40
Hondstong	20.20-38.—	21.80-39.60
Zeeewolf		
Staart		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	4-2-1974	5-2-1974	6-2-1974
Lappen	90,40-111,40	96.—,—	—,—
Grote	129,2-141,4	135,4 —,—	—,—
3/4	140,4-155,8	140 —,—	—,—
Blok	146,4-159,2	140,4-142,4	—,—
voor-kleine	143,4-160	139,4-141,4	—,—
kleine	126 —,—	119,8 —,—	—,—
slips	118 —,—	115,2 —,—	—,—

Zeebrugge

Soorten	100 -108	101 —,—	101 -103
grote	141 -146	140 —,—	140 -144
blok	148 -164	153 —,—	158 -163
fruit	144 -164	154 —,—	153 -160
schone kleine	136 -144	138 —,—	140 -150
kleine	127 -133	125 —,—	130 -138
tout petit	112 -115	112 —,—	108 -120
slips			

Nieuwpoort

Soorten	120 —,—	115 —,—	115 —,—
Tong I	155 —,—	139 —,—	139 —,—
Tong II	164 —,—	170 —,—	170 —,—
Tong III	173 —,—	177 —,—	177 —,—
Tong IV	172 —,—	176 —,—	176 —,—
Tong V	160 —,—	145 —,—	145 —,—
Kleine			

PLADIJS

Oostende

Soorten	4-2-1974	5-2-1974	6-2-1974
Grote	22,60-29.—	23.—,—	—,—
grote iek	24.—26.—	—,—	23,60 —,—
kleine iek	18.—26.—	23,40-25.—	25,80 —,—
derde slag	21,60-27.—	18.—30.—	28,20 —,—
platjes	17,40-19.—	16,60-19,80	18,20-19.—

Zeebrugge

Soorten	12.—18.—	11,30-15.—	11,30-13.—
I	15.—20.—	13.—16.—	14.—18.—
II	16.—20.—	16.—18.—	17.—20.—
III	20.—23.—	20.—22.—	19.—22.—
V	18.—21.—	18.—20.—	18.—20.—
IV			

Nieuwpoort

Soorten	18.—,—	15.—16.—	15.—16.—
Moelen	20.—24.—	18.—19.—	18.—19.—
grote pladijs	18.—21.—	18.—20.—	18.—20.—
drielingen			
platjes			

REDERS VISSERS

WIN TIJD — SPAAR GELD IN MAXIMUM EEN DAG

GRONDIGE REINIGING EN ONTVETTING VAN

- MACHINEKAMER
- MOTOREN
- VISRUIM
- DEKKEN
- SCHEEPSROMPEN

CONTACTEER

TRANSCLEAN n.v.

BARON DE MAERELAAN, 300, ZEEBRUGGE
TEL. 050/545.26

(9037N—7534V)

VERWACHTINGEN

VRIDAG 8 FEBRUARI 1974

WEST :

N.706 met 250 bennen, t.t.z. 40 b. shelfcod, 60 b. gullen, 110 b. wijting en 40 b. grondvis
O.306 met 200 bennen, t.t.z. 30 b. shelfcod, 40 g. gullen, 100 b. wijting en 30 b. rode bonen.
O.37 met 250 bennen, t.t.z. 100 b. gullen, 70 b. varia en 80 b. platvis.
O.243 met 180 bennen, t.t.z. 20 b. kabeljauw, 55 b. gullen, 15 b. wijting, 70 b. grondvis en 15 b. steenposten.

MAANDAG 11 FEBRUARI 1974

IJSLAND

O.288 met 1.700 bennen, t.t.z. 120 b. kabeljauw en gullen, 100 b. grondvis, 150 b. schelvvis en totten, 20 b. wijting, 1.050 b. rode bonen, 20 b. schotse schol, 10 b. schaten, 200 b. lengen en 30 b. varia.
O.236 met 630 bennen, t.t.z. 15 b. shelfcod, 45 b. kabeljauw, 90 b. grondvis, 25 b. wijtingen, 180 b. rode bonen, 75 b. schotse schol en 300 b. lengen.
O.318 met 850 bennen, t.t.z. 125 b. kabeljauw en gullen, 100 b. koolvis, 25 b. wijting, 300 b. bonen, 40 b. schol en 250 b. lengen.
O.202 met 900 bennen, t.t.z. 100 b. kabeljauw en gullen, 160 b. koolvis, 70 b. gutvis, 360 b. rode bonen, 100 b. schotse schol, 10 b. schaten en 100 b. lengen.

NOOP HEAD :

O.231 met 350 bennen, t.t.z. 30 b. staartvis, 100 b. kabeljauw en gullen, 70 b. schelvvis en totten, 120 b. varia en 30 b. haaien.

KANAAL :

O.134, O.135, Z.597

WEST :

O.172, O.142, N.422, N.722, O.282, N.752, O.279, N.719, O.206, N.185, N.738.

DINSDAG 12 FEBRUARI 1974

KANAAL :

O.128, O.118, Z.34.

WEST :

O.26, N.40, N.720, O.275, O.285

WOENSDAG 13 FEBRUARI 1974

KANAAL :

Z.499

WEST :

O.192, Z.452, N.705.

PAKKETBOTEN

OOSTENDE - DOVER

Uurtable der overvaarten voor de week van 10-2-1974 tot 16-2-1974.

PASSAGIERSBOTEN Afvaarten uit Oostende

— Alle dagen te 10.15 u. en te 14.45 u.

Afvaarten uit Dover

— Alle dagen te 12 u. 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 u., te 18.30 u. en te 22.45 u. (2).

(1) Naar Folkestone.

(2) Vertrek uit Folkestone

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort
	4-2-1974	4-2-1974	5-2-1974	5-2-1974	6-2-1974	6-2-1974	4-2-1974
Tarbot: groot (123)	160 -175	150 -180		160 —,—	166 —,—	120 -145	170 —,—
midde (123)	100 -123	80,—135		80,—100	105 —,—	70,—108	130 —,—
klein (123)	87,—,—	60,—79,—		55,—,—	55,—69,—	100 —,—	100 —,—
Griet: groot (123)	81,—87,80	64,—,—	53,—,—	55,—,—	83,—,—	55,—69,—	80,—115
midde (123)	74,—76,—	58,—,—	41,—,—	65,—,—	58,—64,—	58,—64,—	90,—,—
klein (123)	71,40,—	45,—,—		41,—,—	48,—57,—		
Schelvis: groot							
midde							
klein							
Heek: groot	58,—,—						
midde	43,—,—						
klein	15,40-21,60						
Lom							
Leng							
Rog (1)	13,60-53,20		43,—58,—				
Keilrog (123)	54,80-56,60				50,—53,—		
Rog (23)				55,—58,—			52,—,—
Tilten (23)				54,—55,—			50,—,—
Scherpstaart (23)				42,—56,—			48,—,—
Halve mans (23)				40,—41,—			42,—,—
Teelt (2)				36,—40,—			
Katrog (2)				25,—30,—			
Kabeljauw	39,40-50,—	36,—45,—	40,—52,—	33,—42,—	47,—53,40	40,—45,—	55,—60,—
Gul (groot)		35,—41,—		35,—40,—		35,—39,—	30,—50,—
Gul (middel)	25,—42,40	30,—38,—	24,—41,—	30,—37,—	25,80-45,20	26,—35,—	30,—48,—
Gul (klein)		22,—25,—		23,—24,—		22,—28,—	
Hozemondhamme	73,40-102		59,—118				
Wijting: groot	31,80,—	23,—28,—	30,60,—	20,—27,—	28,40,—	20,—26,—	20,—30,—
klein	14,—,—	11,—14,—	13,80,—	12,—15,—	13,60,—	9,—12,—	15,—20,—
Schar	21,—27,—	20,—22,—	20,60-30,—		17,60-25,40	18,—19,—	16,—25,—
Steenschol	32,—68,—	35,—47,—	38,—56,—	40,—50,—	42,—72,—	40,—52,—	17,—20,—
Zeehaai	35,—,—		31,60-37,60		31,60-33,40	28,—30,—	36,—,—
Hondshaai	11,—29,20		17,60,—				
Doornhaai							
Pieterman							
Makreef							
Horsmakreef							
Zeekeeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal	24,—31,—						
Schartong	26,—31,40						
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaai							
Steenholk	13,40-16,—		12,60-14,60		11,80-13,—		
Heilbot							
Koolvis							
Steur							
Zeewolf							
Poillak	31,—38,40						
Zonnevis							
Koningsvis							
Vlaswijting							
Zeeduivel						31,—,—	
Schotse schol							
Zeehond							
Bot						15,—18,—	30,—,—
Rode Poon (roobaard)						4,—,—	4,—,—
Grauwe Poon (knorh.)	15,—18,—		21,—,—		30,—45,—		
Rode Knorhaan					17,—22,—	22,—,—	
Posten		12,—,—					
Langoesten (midden)					9,—12,—		
(klein)							

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aanvoer van woensdag 30 januari : 1520 kg. tong, 9 kisten tarbot en griet, 535 kisten kabeljauw, 371 kisten koolvis, 152 kisten schelvis, 371 kisten wijting, 366 kisten schol, 34 kisten schar, 184 kisten haring en 205 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg.: gr. tong 6.88-6.19, grm tong 10.23-10.02, klm tong 9.81-9.52, tong één 9.12, tong twee 8.58-7.59, tarbot 8.21-8.11.

Per 40 kg.: Steenbol 31-29, tong-schar 156-132, lom 68-60, leng 85-67, ham met kop 108-96, gr en m hake 270, ham 288, hake twee 158, hake drie 98-88, hake één 262-250, tarbot 218-152, griet 164-105, kabeljauw 1 157-61, kabeljauw twee 144-56, kabeljauw drie 118-74, kabeljauw vier 110-75, kabeljauw vijf 94-70, koolvis één 51-44, koolvis twee 52-44, koolvis drie 57-51, koolvis vier 52-46, blanke koolvis 81, schelvis één en twee 112-102, schelvis drie 114-108, schelvis vier 94-54, schol één 46-40, schol twee 62-51, schol drie 75-63, schol vier 74-63, wijting drie 72-24, haring één 48-40, schar 106-51, kuit 62-32, lever 56-7, haai 00-66, poontjes 82-77, schar tong 88-72, bot 15-7.20.

BESOMMINGEN

f7600, 210 f2200, SCH 25 f1400, 28 f6000 37 f1300, 96 f1700, UK 18 f2600, 218 f860, LJM 221 f500. Spanvisers : UK 123 en 89 f4100, 141 en 271 f7700, 78 en 107 f2700, 115 en 201 f1700, 135 en 145 f8100, VD 24 en 73 f11.600, YE 25 en ZL 6 f1300.

Aanvoer van donderdag 31 januari : 1130 kg tong, 12 kisten tarbot, 1202 kisten kabeljauw, 788 kisten koolvis, 85 kisten schelvis, 660 kisten wijting, 337 kisten schol, 55 kisten schar, 33 kisten haring, 259 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg.: gr tong 6.95-6.70, grm tong 10.27-10.04, klm tong 9.69-9.40, tong één 9.46-9.09, tong twee 7.88-7.50, tarbot 8.65-8.47.

Per 40 kg.: steenbol 33-24, bot 10.20-7.20, lever 61-52, gr en m hake 270, hake één 192, hake twee 148, hake drie 74, leng 65-58, lom 44, tarbot 214-152, griet 153-98, kabeljauw één 96-60, kabeljauw twee 94-65, kabeljauw drie 102-70, kabeljauw vier 86-69, kabeljauw vijf 78-64, koolvis één 53, koolvis twee 43-37, koolvis drie 47-45, kolvis vier 47-42, schelvis één 106-88, schelvis twee 112-84, schelvis vier 65-53, schol één 49-45, schol twee 61-57, schol drie 86-68, schol vier 77-68, wijting drie 46-22.40, wijting vier 29-23, haring twee 38, haring drie 39-35, schar 81-42, schar tong 67-63, poontjes 25-50, haai 92-55, grote kuit 33-21 kl. kuit 154.

BESOMMINGEN

KW 51 f13.900, 74 f51.400, 149 f19.100 167 f17.500, 215 f22.600, 174 f16.700, 209 f11.400, UK 73 f6500, DZ 60 f 3470, WR 45 f5200, LJM 207 f17.300, 209 f11.400, YE 25 en ZL 6 f6350, EH 7 en VD 6 f7.900.

Aanvoer van vrijdag 1 februari: 8970 kg tong, 73 kisten tarbot, 1968 kisten kabeljauw, 1655 kisten koolvis, 76 kisten schelvis, 872 kisten

wijting, 232 kisten schol, 85 kisten schol, 85 kisten schar, 523 kisten haring en 425 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg.: gr. tong 7.10-6.91, gr.m. tong 10.30-10.09, klm tong 9.70-9.11, tong 1 9.41-8.52, tong 2 8.82-7.21, tarbot 9.40-8.65.

Per 40 kg.: gr. hake 263, middel hake 281, hake 1 172-140, hake 2 112-72, hake 3 94, hammen 324-270, lom 63-57, bot 15.40, leng 71-49, schar tong 51-34, tong-schar 160-128, tarbot 248-169, griet 167-100, kabeljauw 1 132-62, kabeljauw 2 102-69, kabeljauw 3 104-82, kabeljauw 4 86-74, kabeljauw 5 82-66, koolvis 1 46-44, koolvis 2 45-38, kolovis 3 52-47, koolvis 4 46-42, schelvis 1 122-100, schelvis 2 100-82, schelvis 3 65, schelvis 4 89-40, schol 1 50-46, schol 2 67-54, schol 3 75-63, schol 4 72-63, wijting 3 40-22.50, wijting 4 35-19.20, haring 3 37, schar 87-34, kleine kuit 114-104, grote kuit 45-12, lever 63-42, haai 94-52, poontjes 71-57, steenbol 32-12.

BESOMMINGEN

KW 29 f1600, 34 f67.000, 81 f66.000 135 f3400, 152 f19.000, 221 f22.000, UK 1 f1400, 148 f2490, 243 f1900, VL 153 f21.700, LJM 44 f20.000, WR 57 f49.000. Spanvisers : KW 35 en 180 f2500, EB 28 en UK 48 f6900, EH 7 en VD 6 f300, UK 23 en 48 f6900, 54 en 208 f1050, 56 en 245 f3900, 115 en 200 f4100, 135 en 145 f7200, 196 en 234 f4100, VD 1 en 57 f5190, 15 en 128 f11.200, 24 en 73 f2000, 46 en 115 f3200.

Aanvoer van maandag 4 februari 21.150 kg tong, 152 kisten tarbot en griet, 2771 kisten kabeljauw, 1352 kisten koolvis, 17 kisten schelvis, 1596 kisten wijting, 4505 kisten schol 223 kisten schar, 451 kisten haring, 901 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg.: gr tong 7.04-6.68, grm tong 10.34-10.08, klm tong 10.47-9.99, tong één 10.19-9.89, tong twee 9.63-8.92, tarbot 9.53-9.23, zalm 7.53.

Per 40 kg.: ham 182, hake twee 154, hake drie 88, leng 68-59, lom 60, kl. kuit 122-88, krab 44-27, kl. kreeft 132-120, poontjes 55, haai 92-71, steenbol 36-18, gr. kuit 52-12 lever 47-27, bot 12-7.20, schar 64-36, haring één 51-41, haring twee 38-35, wijting drie 58-22.40, wijting vier 39-19.20, tarbot 306-200, griet 210-116, kabeljauw één 108-72, kabeljauw twee 100-76, kabeljauw drie 88-70, kabeljauw vier 80-70, kabeljauw vijf 80-64, koolvis één 58-51, koolvis twee 50-44, koolvis drie 51-47, koolvis vier 48-46, schelvis één 130, schelvis twee 128, schelvis drie 132, schelvis vier 48-46, schol één 47-39, schol twee 73-57, schol drie 79-63, schol vier 78-63.

BESOMMINGEN

HD 115 f 22.000, KW 4 f18.000, 11 f20.000, 29 f3800, 42 f23.000, 44 f29000 51 f15.000, 80 f17.000, 87 f12.000, 88 f24.000, 106 f8600, 113 f14.900, 121 f16.800, 123 f79.000, 127 f8900, 132 f15.000, 145 f32.000, 149 f7000, 150 f14.000, 152, f2900, 153 f16.000, 167 f7700, 174 f3100, 175 f59.000, 178 f43.000, 185 f6200, 187 f14.000, 195 f16.000, 205 f10.000, 206 f22.000, 209 f13.000, 210 f4800, 213 f2200, 214 f19.000, 217 f13.000, 226 f22.000, SCH 60 f 15.000, 256 f15.000, VL 7 f13.900

16 f31.000, UK 18 f5900, 275 f5100, VD 25 f1000, 89 f1100, WR 32 f13.000 45 f3500, LJM 11 f17.800, 18 f23.000, 29 f27.000, 30 f30.000, 154 f21.000, 207 f1300, 209 f4700, 211 f15.000, LJM 205 en 211 f3400, VD 46 en 115 f 5700, UK 89 en 125 f1780, 141 en 271 f6700, 163 en 242 f1900.

Aanvoer van dinsdag 5 februari: 2780 kg tong, 24 kisten tarbot en griet, 688 kisten kabeljauw, 966 kisten koolvis, 38 kisten schelvis, 352 kisten wijting, 877 kisten schol, 41 kisten schar, 800 kisten haring en 384 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg.: gr tong 6.98-6.88, grm tong 10.30-9.79, klm tong 9.90-9.30, tong één 9.73-9.63, tong twee 8.30-8.29, tarbot 9.67-9.06.

Per 40 kg.: schar tong 77-45, steenbol 30-28, bot 15-10, haai 80-71, poontjes 64-56, leng 84-60, tonschar

124-122, gr en m hake 256, hake één 182-180, hake twee 134-126, hake drie 98-80, tarbot 228-170, griet 153-100, kabeljauw één 90-70, kabeljauw twee 120-67, kabeljauw drie 96-80, kabeljauw vier 90-74, kabeljauw vijf 82-70, blanke koolvis één 66, blanke koolvis twee 76, koolvis één 56-54, koolvis twee 55-49, koolvis drie 54-49, koolvis vier 74-61, schol één 49-44, schol twee 78-66, schol drie 84-72, schol vier 78-68, wijting drie 48-26, kl. kreeft 126, lever 60.46.

BESOMMINGEN

KW 15 f76.000, SCH 117 f18.000, VL 73 f27.800, 110 f36.300, 142 f 13.000, SCH 37 f2500, 96 f1300, LJM 94 f3000, EB 28 en UK 148 f8300, EH 7 en VD 6 f500, VD 46 en UK 115 f5400, UK 54 en 208 f1500, UK 56 en 245 f6600, UK 115 en 200 f 8300, UK 135 en 145 f4700, UK 196 en 234 f6800.

ELECTRO-DIESEL

TERNEUZENLAAN 49, GENT — TEL. 09/51.16.32

WEGENS VERBOUWINGSWERKEN

TOTALE UITVERKOOP

VAN BATTERIJEN VARTA EN FULMEM

Off. prijs : 2 Bat. 12 volt, 200 amp. : 10.250 fr. (BTW exc.)

NU : 2 BAT. 12 VOLT 200 AMP. :

5.900 F. (BTW EXC.)

VOOR ZOLANG DE VOORRAAD STREKT

Depot te ZEEBRUGGE :
p.v.b.a.

**VAN RIJSEL -
DOBBELS**

Zusterstraat 6,
ZEEBRUGGE
Tel. 050 - 544.36

Voor depot te NIEUWPOORT :
VINEX - VANDERNEUT
Kaal 2,
NIEUWPOORT
Tel. 058 - 231.61

(7528V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

KAARTEN DER VLAAMSE BANKEN

verkrijgbaar :

1) **DRUKKERIJ**
„HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
Hendrik Baelskaai 30, Oostende

2) **BUREEL**
Vindictivelaan 22, Oostende

3) **HAND IN HAND**
Tijdokstraat 34, Zeebrugge

Prijs : 150 F (+ BTW 18 % voor niet-vissersvaartuigen)

(7348N-7368V)

OSTEND STORES & ROPEWORKS



Gedeponeerd merk:

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie:

Fabriek: Oudenburgsteenweg 31

Tel.: (059) 755.81 (5 lijnen)

Telex: 18128

Tel. (059) 715.42

Telegramadres: PEFLOS - Oostende

(059) 714.41

(059) 770.33

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN

MECHANISCH FABRICAGE VAN NETTEN

NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ:

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

VOOR DE LANDBOUW:

Sisal bindgaren
Pick-up garens

SPORT:

Allerlei netten

VOOR DE NIJVERHEID:

Sisal inpakgarens
Tapijt garens

TAPIJTEN

(7501V)

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

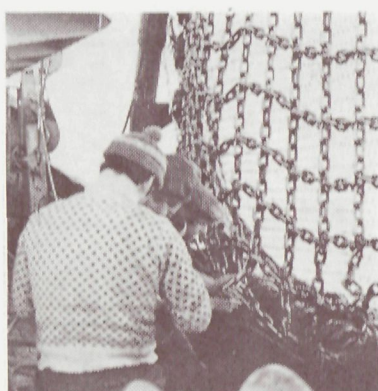
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

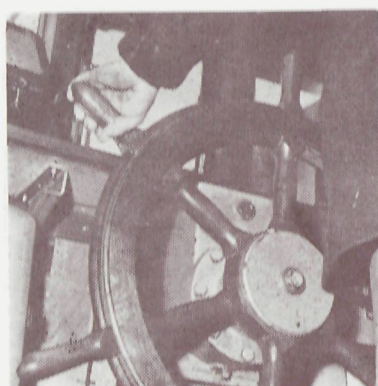
oostende

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 — vistuig.



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.