HET VISSERIJBLAD

34e jaargang — nr 8 — vrijdag 23 febr. 1968 — Verschijnt wekelijks — Prijs 20 fr.



CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB
« LA CHAMPAGNE »
Zaterdag 24 februari
van 22 uur af
Zondag 25 februari,
the-dansant van 16 tot 20 uur
RENEE GILBERT
MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA
FRANZ ANDRE
piano

LEESZAAL
Woensdag 28 februari
te 20 uur
« Amitiés Françaises »
RECITAL CHOPIN EN LISZT
door
COLETTE GIRAND
pianiste
Vrije toegang
Inlichtingen : R. Rayée
Tel. (059) 772 34

...IN ALLE ZALEN
Zaterdag 2 maart
van 21 uur af
Groot liefdadigheidsbal
ingericht door
« Royal Cercle Coecilia »
BAL DU RAT MORT
onder het thema :
« EEN NACHT ONDER DE TROPEN »
Toegangsprijs : 200 Frs
Studenten : 150 Frs
Carnaval- of avondkledij verplicht
Toegangskaarten te verkrijgen:
Casino-Kursaal Tel. 751 11
Beaulieu-Kursaal Tel. 720 61
Hotel Imperial,
Van Iseghemlaan 76
Tel. 754 81
Grand Hotel du Palais des Thermes Tel. 743 01

AUDITORIUM
Vrijdag 8 maart
te 20 uur
De K.N.S. stelt voor :
« IN WANKEL EVENWICHT »
van Edward Albee
Met
GELLA ALLAERT
HELENE VAN HERCK
LUC PHILIPS
WARD DE RAVET
e.a.
Plaatsen : 70 - 60 - 50 Frs
Jeugd : 50 - 40 - 30 Frs
Plaatsbespreking :
Casino-Kursaal
Tel. : (059) 751 11
(van 10 tot 13 uur en van 16 tot 19 uur).
Gratis Baby-Sitting Service
Kinderen van 6 maand tot 10 jaar.

Voor alle inlichtingen :
Casino-Kursaal
Tel. (059) 751 11
(3015W—9043N—6240V)

VOOR
NIEUWBOUW
EN
HERSTELLINGEN
VAN
SCHEPEN

N.V.

BELIARD-MURDOCH

(5007V)

PUBLICITEIT
IN

het visserijblad

DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

DE BEROEPSVERENIGING VAN DE OOSTKUST

* **Alle inlichtingen**
* **Alle tussenkomsten**
- **GASOIL**
- **ELEKTRICITEIT**
- **GAREN en TOUWWERK**
- **BESCHERMKLEDIJ**
- **REDDINGSVLOTTEN**
- **NETTEN**

20 jaar dienst — 20 jaar ondervinding
20 jaar **KREDIETAANVRAGEN**
ALLER VERTROUWEN

(5824V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
H. Baelskaai 40, OOSTENDE
— Tel. 767 07 —

— O —

HET KOUDSTE
HET BEST BEWERKBAAR

(6080V)

Voor zekerheid, kies

CATERPILLAR

Gedeponeerd merk



Wereldbefaamde diesel scheepsmotoren
100 tot 1140 PK
in doorlopende dienst
Met keerkoppeling
of verstelbare schroef

TRECO

n.v. Overijse Tel. 02/57 76 10

HOOGWATER-KALENDERS
1968
zijn verkrijgbaar in alle boekwinkels en bij alle dagbladverkopers
Prijs : 12 fr. het boekje
Voor grote hoeveelheden :
Drukkerij
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST"
H. Baelskaai 30, Oostende.
Tel. (059) 777.13 - 777.14
(2492W—8481N—6140V)

HET VISSERIJBLAD

Vrijdag, 23 febr. 1968

Nr 8

Abonnementen : Binnenl. 1 jaar 500 fr. - 6 maanden 250 fr. - 3 maanden 130 fr. - Buitenl. 550 fr. - Holl. 36 gulden
Redaktie, Beheer, Publiciteit en Drukkerij : H. Baelskaai 30, Oostende - Tel. : 777.13 / 777.14 - P.C.R. 41.89.87 - H.R.O. 25202 - Direkteur P Vandenberghe.

DE VERHOGING DER MIJNRECHTEN ... OF HOE DE STAD OOSTENDE ZICH DOOR BRUGGE LAAT BEETNEMEN

NIEUWE FLATERS

Zoals we vorige week meldden, heeft de Bestendige Deputatie van West-Vlaanderen op verzoek van de gemeentebesturen van Brugge en Oostende, de verhoging der mijnrechten met 25 % goedgekeurd.

Na de reeks verhogingen op de rug van de reders, komt deze eens temeer een bewijs leveren van het wanbeleid van een stadsbestuur dat daarmede eens temeer bewijst welke grote liefde zij de visserij toedraagt.

In Frankrijk zouden de vissers en reders er korte metten mee maken en de stad verplichten meer aandacht aan de visserij te besteden en hun verkwistingen moeten intomen.

Het belachelijke van gans deze zaak is dat men niet alleen al die verkwistingen tracht goed te praten maar zich daarenboven eens te meer door de stad Brugge heeft laten beetnemen, die slechts vorige week vrijdag in zijn gemeenteraad besliste de verhoging toe te passen en dit vanaf heden maandag 19 februari.

Door het stadsbestuur van Oostende werd bij de burgemeester van Brugge aangedrongen om de verhoging der mijnrechten met terugwerkende kracht toe te passen vanaf 1 januari. Deze weigerde ! !

Willekeurig stadsbestuur

Thans heeft de stad Oostende de Visafslag verzocht «**onverwijld over te gaan tot de navordering der verhoging over de periode van 1 januari 1968 tot heden**» omdat volgens art. 454 van het politiereglement, **zij de visafslag aansprakelijk stellen voor de regelmatige betaling van het mijnrecht.**

En men voegt er aan toe . «**binnen de week**».

Men moet maar durven.

Inderdaad, hoe kan men een organisme als de visafslag, welke niets te zien heeft met een eventuele schuld van een achterstallig of aanvullend recht door reders, elk afzonderlijk te betalen, daarvoor aansprakelijk stellen ?

Pas thans liet de stad weten dat vanaf 1 jan. dit recht moet geïnd bij de reders die in die periode hun vis verkochten.

De reders hebben aan de Onderlinge Visafslag verboden die afhouding voor haar te doen.

Met welk recht zou dit organisme dus mogen beschikken over gelden, welke zij niet heeft, of haar niet toebehoren en individueel het eigendom zijn van elke reder die zijn vis verkoopt ? Hoe kan men iemand die geen schulden heeft, dus aansprakelijk stellen ?

Zo de stad oordeelt dat er een retributie te betalen is, dat zij het dan zelf inne bij de reder. Niemand kan haar dat verbieden en dan nog voor zover het op wettelijke wijze geschiedt en niet door een ultimatum aan een organisme, dat alleen gerechtigd is, te betalen en te ontvangen wat een reder haar toelaat.

Een uitdaging

In plaats van goede wil, staan we hier voor een uitdaging, geleid door de Schepen van de vissershaven en zijn havenkapitein.

De Rederscentrale neemt de handschoen op en weigert dit te laten doen door de afslag.

De stad zal dus zelf moeten innen bij de reder.

En hier stellen we dan de vraag. Waarom heeft Oostende zich op sleeptouw laten nemen ?

Waarom worden de verhoogde mijnrechten te Zeebrugge slechts vanaf 19 februari geïnd en wil men te Oostende het doen vanaf 1 januari.

Men was het nochtans roerend eens ! !

Wat zal de stad doen tegenover de vreemde schepen die hier in die periode gemarkt hebben.

Wat zal de stad doen tegen de Nieuwpoortse en Zeebrugse schepen die hier toen hebben gemarkt ?

Zullen zij eisen dat een organisme die het reglement van toen, nl. 1 % toepaste, dat voor hen betalen ?

Mooi proces in 't verschiet !

Of zal de prachtige politiek van verkwistingen de vreemden verplichten de Oostendse haven te schuwen ?

En heeft Mijnheer de Schepen, vrees de Vissershavencommissie die hem destijds in het ongelijk stelde, samen te roepen ?

Het getuigt van weinig politieke moed en werkelijkheidszin.

Het getuigt alleen van willekeur en machtsmisbruik van een Schepen, die achter de schermen luistert naar mensen die vergeten wat de visserij is en voor hen in het verleden is geweest.

We wachten dus af.

P. Vandenberghe

WERFT DE STAD ZELF VISLOSSERS AAN ... OF HOE MEN HET PUBLIEK VERKEERD VOORLICHT

In een dag- en weekblad, welke de spreekbuis zijn geworden van de Schepen en zijn havenkapitein, lazen we einde vorige week het volgende :

Stad Oostende werft zelf vislossers aan

«In verband met de door de Rederscentrale aangekondigde boycot van de Oostendse vissershaven, als protest tegen de verhoging van de mijnrechten, heeft de stad Oostende nu besloten zelf de vislossers aan te werven en dit ook op zondag.

Vroeger werden de vislossers door Rederscentrale aangeworven mits betaling van 4 fr. per hoofd, maar nu zal dit kosteloos geschieden. Dit blijkt slechts het begin te zijn van een meer rationele uitbating van de vissershaven, waarbij de stad Oostende zich tevens meer onafhankelijk wil pogen te stellen tegen bepaalde druk.

Door het schepencollege zal nu aan de gemeenteraad een voorstel gedaan worden om ook de vislosmachines in de vissershaven over te nemen.

De concessie voor het lossen van de schepen is immers ten einde gelopen. Indien dit voorstel door de Oostendse raad wordt aanvaard, zal het vislossen kunnen geschieden met een vermindering van 20 t.h. voor de reders. Andere maatregelen zijn trouwens nog in voorbereiding, terwijl ook ernstige besparingen worden gedaan op het personeel van de vissershaven.

Door het niet meer vervangen van met pensioen gaande personeelsleden konden de jongste tijd reeds vijf sluisknechten worden uitgespaard».

Tot daar deze publicatie door de stad ingeblazen.

De waarheid

Al loopt de leugen nog zo snel, de waarheid achterhaalt hem wel.

En inderdaad, als we dat lezen, dan zouden we geneigd zijn te geloven dat de stad zelf vislossers aanwerft. Niets is minder waar. Het zijn de vislossersbazen, die elk op zich zelf hun volk aanwerven. Alleen losse vislossers, die nu en dan lossen, doen zich op een lijst inschrijven.

Daar de stad destijds weigerde dit werkje te doen, 's zondags te 10 u. en de maandag en dinsdagnamiddag, besloot de Rederscentrale in akkoord met de vislossersbazen het zelf te doen om te vermijden dat sommige vislossers zouden gaan doppen, wanneer het vislossen van het ene of andere schip hen niet aanstond en om te vermijden dat er bij grote aanvoer vislossers tekort zouden zijn. Onze Schepen van de haven wou dit toen niet doen uit kiespolitiek.

Om het loon van de bediende te betalen, legden de vislossersbazen elk 4 fr. per man uit, wat maandelijks 2.500 fr. opbracht, juist genoeg om dat te betalen. Dat deden ze graag op een ontvangst van 10 miljoen per jaar !

De Rederscentrale weigert nu dit zaakje verder te doen, omdat de stad Oostende, de reders neemt voor een melkkoe, zodat de stad nu verplicht is het zelf te doen kosteloos ! ?

En de losmachientjes ?

Deze machientjes worden nog alleen door kleine reders gebruikt om vis te lossen. Al de nieuwe vaartuigen hebben deze niet meer nodig.

Ook hier sloeg de stad geld bij het geven van die machientjes in concessie, waarvoor ze 80 à 100.000 fr. per jaar opraapte, welke **het visje**, eens temeer betaalde langs de reders.

Sedert jaren drong de Rederscentrale bij de stad aan om de afschaffing er van.

Einde juni loopt die concessie ten einde... en zal de stad die machientjes zelf overnemen en uitbaten, **dus zich laten betalen door de visser.** Binnen een jaar zullen ze waarschijnlijk ook hiervan de tarieven verhogen, zoals dit voor alle andere het geval was.

Voor het in werking stellen en onderhouden van al die machientjes is nochtans slechts één man gedurende enkele uren nodig.

En dan heeft men de lef van te zeggen dat het vislossen voor de reders 20 % goedkoper zal geschieden.

Nog andere maatregelen ?

We vernemen dat men nog andere maatregelen zal nemen en dat men o.a. aan de stad Brugge, waar men steeds zonderling genoeg, om raad moet vragen, gevraagd heeft ook de **visafslag zelf in te richten.**

Hier is men op een weigering gestoten, zoals de stad Brugge weigert de vismijnrechten te verhogen vanaf 1 januari en deze slechts vanaf maandag 19 februari in toepassing brengt.

Voor de rest stellen we vast, dat de stad thans moet beginnen inzien, dat ze sedert jaren in de vissershaven een wanordelijk beleid heeft, welke alleen veel geld kost aan de handel, de reders en de vissers.

Het is dus dank aan de onthullingen van ons blad en de Rederscentrale, dat men inderdaad aan besparingen zal moeten doen, wil men het gouden kalf niet gans verdrinken.

Men beweert nu 5 sluisknechten niet meer te zullen vervangen, hetzelfde geldt voor de huisbewaarder, enz. Waarom denkt onze eerbiedwaardige schepen nu pas daaraan ?

We kunnen ons slechts verheugen dat men dus begint in te zien dat hier veel te veel personeel nutteloos aanwezig is, want we vragen ons nog altijd af waarom 7 tegenschrijvers, 3 nachtwakers, 12 halfgeschoolde en 2 geschoolde werklieden, enz. van node zijn.

Had de stad met de Vissershavenkommissie overlegd, dan ware het huidig kabaal omtrent een verhoging van rechten niet nodig geweest. De maatregelen nu genomen om het personeel te verminderen is een bewijs temeer dat zonder verhoging der mijnrechten, miljoenen konden bespaard worden en een deficiet kon vermeden zijn.

Begint men dat thans in te zien. En wie had er dus gelijk toen we schreven van wanbeheer ener haven ! !

NOG DE TE HOGE VERZEKERINGSPREMIE VOOR DE ONGEVALLENVERZEKERING BIJ DE GEMEENSCHAPPELIJKE KAS VOOR DE ZEEVISSERIJ

HET STANDPUNT VAN DE REDERSCENTRALE

In het Belgisch Staatsblad van 13/1/1968 verscheen het Koninklijk Besluit van 3/1/1968 waarbij de bijdragen welke door de reders verschuldigd zijn aan de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij (G.K.Z.) «aangepast» worden, waardoor het totaal van de aan dit organisme te betalen verzekeringspremie 1,8758 % op de bruto-opbrengst bedraagt, hetzij een verhoging van 50 %.

De totale premie te betalen aan de G.K.Z. is als volgt samengesteld :

— gewoon risico	1,71 % (voorheen 1,17 %)
— oorlogsrisico	0,01 % (ongewijzigd)
— steun- en voorzorgsfonds	0,13 % (voorheen 0,07 %)
— rijkstonds voor minder-validen	0,0258 %

Waarom nu de reactie van de Rederscentrale ?

Uit een studie verricht door het sekretariaat blijkt dat de premie die de Belgische reder moet betalen buiten alle verhouding veel hoger ligt dan deze in de ons omringende landen. Ze is ook veel hoger dan in om het even welke landelijke sektor bij ons.

Als we inderdaad het te betalen premiebedrag uitdrukken ten opzichte van de forfaitaire lonen door de Kas toegepast, dan komt de premie neer op 11,32 % op deze lonen of een gemiddelde van 11.950 fr. per jaar en per man.

— In de Belgische koopvaardij waar de premieberekening ook gebaseerd is op de forfaitaire lonen, bedraagt deze premie 2,5 % !
— In onze landelijke sektoren schommelt het percentage voor gevaarlijke en hinderlijke ondernemingen tussen de 4 % en 7 % en dit naargelang de functie van de verzekerde. Slechts in uitzonderingsgevallen komt men een absoluut maximum tegen van 10 % van de lonen.

Hoe gebeurt de ongevallenverzekering voor varend personeel in het buitenland ?

— In **Frankrijk** verzekert een publiekrechterlijk lichaam met rechtspersoonlijkheid dat onder de bevoegdheid valt van het «Ministère de la Marine» **ALLE** zeelieden en dit niet enkel tegen ongevallen en invaliditeit en overlijden, maar ook tegen ziekte.
De premie hiervoor te betalen bedraagt 8 % op de forfaitaire lonen, en zoals bekend, financiert de Staat hiervan een belangrijk gedeelte.
— Het verzekeringsorganisme in **Duitsland,** de zg. Seeberufsgenossenschaft verzekert alle werknemers. De premie bedraagt 2,6 % op de gemiddelde lonen.
— Ook in **Nederland** valt de visser inzake ongevallenverzekering onder geen speciale ongevallenwet meer. Sedert 1 juli 1967 werd een dergelijk voorbijgestreefde wet opgeheven, waardoor de vissers onder de algemene wetgeving terzake vallen en waarbij een ongeval, evenals ziekte of invaliditeit enz. een vorm van arbeidsongeschiktheid is. Met andere woorden, de ongevallen komen dus eveneens onder de ziektewet en de wet op de arbeidsongeschiktheid te vallen. De te betalen premie hiervoor bedraagt 4,5 % op een begrensd loon.
— In **Engeland** vallen de vissers eveneens onder het algemeen stelsel voor wat ziekte of invaliditeit betreft, tengevolge van een arbeidsongeval. Dit algemene stelsel wordt beheerd door het Ministerie van Sociale Zekerheid. De bijdrage hiervoor wordt verdeeld onder werkgever en werknemer.
Afzonderlijke verzekeringen worden afgesloten om het risico van overlijden of van blijvende werkonbekwaamheid te dekken, maar deze bijkomende verzekering geschiedt op de **vrije** verzekeringsmarkt — de meest gunstige voorwaarden kunnen dus worden bedongen — terwijl in vele gevallen de te betalen premie verdeeld wordt onder reder en bemanning.

Uit wat voorafgaat blijkt duidelijk dat we op verre na een dergelijk hoog procent als bij ons nergens anders vinden.

Overigens, vóór 1940, toen de premie in de G.K.Z. op de forfaitaire lonen was berekend, bedroeg het percentage slechts 1,5 % voor kleine schepen en 3 % voor de grote schepen.

Dit hoge bedrag tenslotte brengt onze visserij andermaal in een ongunstige positie met het oog op de harmonisatie van de sociale politiek in E.E.G.-verband, welke streeft naar gelijke concurrentievoorwaarden.

WAAROM NU EEN DERGELIJK HOGE PREMIE VOOR DE BELGISCHE REDER ?

Het budget van de G.K.Z. voor 1968 voorziet een uitgave van 17.000.000 fr. Deze toename is voornamelijk het gevolg van de **verhoging van de forfaitaire lonen.** Deze verhoging, op aandringen van de syndicaten, werd in de Raad van Beheer van de G.K.Z. goedgekeurd op 12 oktober 1967.

Vermits de uitkeringen voor ongevallenvergoedingen gebeuren op deze forfaitaire lonen, is het duidelijk dat door deze verhoging ook de vergoedingen verhogen.

Of de verzekeringspremie nu wordt berekend op basis van de forfaitaire lonen of op basis van de bruto-opbrengst, doet niets terzake, vermits die 17.000.000 fr. toch moeten worden gedekt.

Dit betekent dat ca. 400 Belgische reders gemiddeld 50 fr. per dag en per man moeten betalen aan de G.K.Z. om amper 1.430 vissers te verzekeren. En dit is dan het tweede aspect van de zaak : het gering aantal verzekerden.

Precies zoals in alle verzekeringsgevallen speelt de spreiding van het risico een doorslaggevende rol bij bepaling van de omvang van de premie : hoe meer verzekerden, hoe lager de premie en omgekeerd.

Gezien het gering aantal vissers waarover ons land nog beschikt, is een verzekeringsorganisme zoals het onze in de zeevisserij, voorbijgestreefd.

Het gaat niet meer op dat de reder in deze voorwaarden verplicht wordt een verzekering af te sluiten bij één bepaald organisme.

Deze verplichting wordt hem nochtans opgelegd bij de wet van 30/12/1929.

Wil men het huidig verzekeringsorganisme toch behouden, dan is het onbillijk dat deze veel te hoge en sociaal noch ekonomisch verantwoorde kosten hiervoor ten laste van de reder vallen.

In dit geval is het maar redelijk dat de Staat een gedeelte financiert, zoals in Frankrijk bijvoorbeeld.

In Nederland heeft men dit tijdiger ingezien en de betreffende speciale wetgeving reeds vorig jaar ingetrokken.

In deze gedachtengang greep dan ook op 9/11/1967 een onderhoud plaats op het kabinet van de Minister van Sociale Voorzorg met een afvaardiging van de Rederscentrale. Beloofd werd een onderzoek te verrichten naar de draaglijkheid van dergelijke last.

Groot was dan ook onze verwondering toen reeds op 13 januari jl. het K.B. verscheen, waarbij de bijdrage met meer dan 50 % werd verhoogd. Bovendien bleef de berekeningsbasis ongewijzigd, daar waar reeds op 10/2/1966 de Raad van Beheer va nde G.K.Z. beslist had aan de overheid

voor te stellen de premie in de toekomst te berekenen op de forfaitaire lonen i.p.v. op de brutobesommingen.
Na de hiervoor speciaal bijeengeroepen voorlichtingsvergadering voor de reders, werd een telegram en een protestschrijven gericht aan de Minister van Sociale Voorzorg vooral erop wijzende dat deze aangelegenheid voor ons helemaal niet afgehandeld was, gezien de belofte van het Kabinet een onderzoek in te stellen.
In zijn antwoord deelt de heer Minister mede dat zijn voornaamste bekommernis bij het nemen van voornoemd K.B. was gegaan naar de werknemers, terwijl hij anderzijds aanstipt dat het in ongeveer 1 maand tijd onmogelijk was een andere financieringsbasis tot stand te brengen, zodat de huidige basis slechts een **voorlopige** oplossing is.
Tenslotte beloofde de Minister dat een grondige studie aan het probleem zou worden gewijd.
In het daaropvolgend antwoord drukte de Rederscentrale zich begrijpend uit tegenover de bekommernis van de heer Minister t.a.v. de werknemers in ons bedrijf, maar werd de nadruk gelegd op het feit dat wij een gelijkaardige bekommernis van hem verwachten t.a.v. de reders.
Zij zijn het immers en zij alleen die de lasten ervan hebben te dragen.
Bovendien slaat het bezwaar van de reders niet op de verzekeringspremie als dusdanig, maar wel op de buiten-elke-verhouding te hoge premie ten gevolge van de hierboven omschreven situatie. De berekeningsbasis zelf voor de premie, het weze het forfaitaire loon of de bruto-opbrengst, doet niets terzake, vermits in ieder geval de begrote uitgaven er toch moeten zijn.
EEr werd derhalve bij de minister aangedrongen opdat binnen de kortst mogelijke tijd de basis van berekening zou worden vastgelegd, waarbij de voorkeur gaat naar berekening op de forfaitaire lonen, maar dan zó DAT DE PREMIE DRAAGBAAR IS VOOR ONS BEDRIJF EN DAT ZE NIET HOGER LIGT DAN IN ONZE BUURLANDEN.
Mocht zulks niet mogelijk zijn in het kader van het huidig organisme en indien iedere staatstussenkomst zou uitblijven, dan wordt de vrije keuze van de reder voorgestaan zijn werknemers te verzekeren bij om het even welk verzekeringsorganisme.

NIEUWE TUSSENKOMST VAN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE REDERSCENTRALE IN DE RAAD VAN BEHEER VAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE KAS

In de Beheerraadszitting van 8 februari ll. werd door de vertegenwoordigers van de Rederscentrale volgende tussenkomst inzake de verzekeringspremie gehouden :

Mijnheer de Voorzitter,
Mijne Heren,

Het is U bekend dat het verschijnen van het K.B. van 3 januari 1968 ons buitengewoon heeft verrast, en wel omdat naar onze mening de ganse aangelegenheid in bespreking was op het bevoegd departement.
Eveneens omdat we in de Raad van Beheer duidelijk hadden verzocht dat het probleem in zijn geheel zou behandeld worden, omdat wij vreesden — hetgeen ten andere is gebeurd — dat de aldus ontstane verhoging van uitgaven uitsluitend ten laste, en dit buiten alle ekonomische verhoudingen, van de reders zou vallen.
We hebben dan ook onmiddellijk in deze zin onze bezwaren aan de bevoegde Minister overgemaakt.
Met zijn schrijven van 22 januari ll. antwoordt de heer Minister ons «dat de voornaamste bekommernis die tot het nemen van het K.B. van 3 januari 1968 heeft geleid, erop gericht was de gemiddelde lonen, die sedert het K.B. van 10 juli 1953 niet meer gewijzigd werden, aan de werkelijke toestand aan te passen».
We begrijpen de bekommernis van de heer Minister en delen deze bekommernis ; ten andere in onze Raad van Beheer hebben wij volledig onze goedkeuring aan deze nieuwe gemiddelde lonen gehecht.
We betreuren echter dat dezelfde Ministeriële bekommernis niet is uitgegaan naar de reders, welke aldus een buiten alle verhouding hoge premie moeten betalen.
Weliswaar schrijft de heer Minister dat de getroffen maatregel maar voorlopig is. Moge dit voorlopig-zijn van korte duur wezen.
Hoe ook — of de premie berekend wordt op de forfaitaire lonen, of percentsgewijze op de bruto-opbrengst — we vragen met aandrang dat de premie, door de reders te betalen, niet hoger zou zijn dan deze welke hetzij hun collega's in de nabuurlanden, hetzij de werkgevers in de landelijke bedrijven moeten betalen.
De Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij werd niet opgericht op verzoek van de reders. Wij hebben niet om aansluiting verzocht, de statuten werden ons opgedrongen.
Om al deze redenen kunnen wij niet instaan, och verantwoordelijk zijn voor de financiële lasten van dit organisme. Er zijn voorbeelden te over waar niet geëist wordt van bij een Kas verplicht aangesloten leden in het totaal bedrag aan uitkeringen, vergoedingen en administratie, te voorzien.
Wij verzoeken U, Mijnheer de Voorzitter, de tekst van deze tussenkomst volledig in he tverslag op te nemen, waarbij het ons genoegen zou doen, moest zij de goedkeuring van al de leden van de Raad van Beheer wegdragen.
Tot daar deze tussenkomst.
Wij houden de reders op de hoogte van de verdere evolutie van deze aangelegenheid.

ZATERDAG WORDT GEEN VIS OPGEVANGEN

Door het Vismijnbestuur van Zeebrugge werd onverwachts het onzinnig besluit genomen zaterdag te Zeebrugge vis te verkopen.
Daar deze verkoopdag zeer schadelijk is voor alle reders en de opgevangen vis niet naar de vismeelfabriek kan afgeleid worden, zal de Rederscentrale die dag geen vis opvangen.
Alle reders van de Rederscentrale worden aangeraden SLECHTS MAANDAG te Zeebrugge of te Oostende, waar ook Franse en Hollandse vishandelaars vanaf die dag op de markt zullen zijn, hun vis te verkopen, willen ze goede prijzen maken.

WAAROP WORDT GEWACHT OM BEMANNING VAN N.449 TE BERGEN ?

Volksvertegenwoordiger richt schrijven aan Minister van Landsverdediging

Niettegenstaande een gunstig geadviseerd schrijven door de Zeemacht te Oostende, werd doorgestuurd aan het Ministerie van Landsverdediging, wacht men nog steeds — wij vragen ons af waarom — om te duiken met het oog op het eventueel bergen van de vierkoppige bemanning van de vergane treiler N.449.

In verband hiermede richtte volksvertegenwoordiger Dries Claeys 'n schrijven aan het voornoemd ministerie waarvan wij hierna de inhoud weergeven :

Mag ik U vragen of het mogelijk is de duikers van de Zeemacht in te zetten om te pogen de lijken op te halen van de bemanning van het vissersschip N.449, dat op 29-1-'68, waarschijnlijk onder de voet gelopen is door een zwaar vrachtschip.

De positie is reeds opgegeven en bij de Zeemacht te Oostende bekend. Deze is bereid om haar medewerking te verlenen.

Dit zou voor de beproefde familie een onzeglijke troost zijn.

Hopend op een spoedig gunstig gevolg teken ik.
Met dank en oprechte hoogachting.

Hopen wij nu maar dat deze tussenkomst haar vruchten mag afwerpen.

AAN BOORD VAN WELK VAARTUIG IS DEZE TOERIST GEWEEST?

De heer Abbeloos André was in september van vorig jaar met vakantie te De Panne. Op 12 september bracht hij een bezoek aan de Nieuwpoortse haven. Gezien hij nog als machinist ter koopvaardij had gevaren stelde hij vanzelfsprekend belang in de plaatselijke vissersvloot en kwam aldus in kontakt met een lokale visser. Op uitnodiging van deze laatste, vermoedelijk eveneens een motorist, bracht hij een bezoek aan een vissersvaartuig.
De heer Abbeloos André zou thans heel graag opnieuw in kontakt komen met de visser die hem zo vriendelijk te woord stond. Spijtig genoeg kan hij zich noch nummer noch naam van het bezochte vaartuig herinneren, evenmin ook de naam van de Nieuwpoortse visser.
De visser, die in kontakt kwam met de heer Abbeloos, wordt dan ook verzocht, zich kenbaar te maken bij de heer J. Verbanck, vismijnbestuurder te Nieuwpoort. Voegen wij er nog aan toe dat dit van groot belang kan zijn.

DE STAKING VAN DE VISSERS TE BOULOGNE EN WAT DAARACHTER STEEKT

Niet alleen bij ons is er de jongste weken een grote aanvoer van bepaalde platvissoorten en van gullen geweest. Hetzelfde verschijnsel doet zich, in nog sterkere mate, bij onze buurlanden voor.
In Frankrijk, en meer bepaald te Boulogne, heeft de overvloedige aanvoer al een paar weken lang voor een werkelijke ineenstorting van de visprijzen gezorgd. Op de drie eerste verkoopdagen van vorige week werd te Boulogne alleen meer dan 3 miljoen kg. vis aangevoerd. Een dergelijke overbelasting van de markt drukt zwaar op de prijzen en bijgevolg ook op het inkomen van reders en vissers.

De mistevredenheid is zo groot geworden, dat op dinsdag 13 februari te Boulogne, Etaples en te Grand-Fort-Philippe een algemene staking van de vissers uitgebroken is. Ongeveer 2.000 man of de kwasi-totaliteit van de bemanningen uit de Noord-Franse havens hebben er het bijltje bij neer gelegd.

Naast de gevoelige daling van hun inkomen, wordt door de stakende vissers vooral de «reusachtige en ongebreidelde visinvoer» aangeklaagd.

In normale omstandigheden kan de Franse handel — juist zoals in België — zich niet met de eigen aanvoer tevreden stellen. Grote hoeveelheden vis en visprodukten worden langs de weg per vrachtwagen in Frankrijk ingevoerd en zij beantwoorden aan een werkelijke behoefte van de markt. De doorsnee-prijzen van deze ingevoerde vis, die meestal van uitstekende kwaliteit is, liggen gewoonlijk lager dan de gemiddelde Franse prijzen. Deze toestand is al jaren lang een doorn in het oog van de Franse reders, die in EEG-verband bescherming zoeken voor wat zij noemen, de bedreiging van de invoer.

De huidige staking van de Noord-Franse vissersvloot kan in zekere zin gedeeltelijk beschouwd worden als een poging om de massale aanvoer te laten voorbijgaan en de eigen markt te regulariseren.
Maar aangezien de invoer uit België, Nederland en Duitsland normaal doorgang vindt, is het niet moeilijk te begrijpen dat de wrevel en de woede van de stakers ten top steeg en zich op de vrachtwagens van de vis-importeurs afwentelde.

Over barrikades, relletjes, beschadiging van een Belgische vrachtwagen met gul en van Urker visauto's met tong, werd in de dagbladpers al voldoende verteld.

Volgens het Parijse blad «Le Monde» van woensdag 21 februari, zou de Franse regering ingrijpen door beroep te doen op de vrijwaringsclausule's, voorzien door het Verdrag van Rome.

Dit bestaat hierin, dat een invoerverbod van enkele welbepaalde vissoorten in Frankrijk tijdelijk kan uitgesproken worden, wanneer de prijzen gedurende minstens drie opeenvolgende marktdagen, beneden de vastgestelde minimum-invoerprijzen komen te liggen.

Deze z.g. «drempelprijzen» zijn vastgesteld op 8 fr. voor kabeljauw, 7 fr. voor koolvis, 7,5 fr. voor haring en 6,5 fr. voor makreel. Voor andere soorten bestaat geen mogelijkheid de invoer uit EEG-landen tijdelijk te verbieden.

Een dergelijk vrijwaringsmechanisme kan goed zijn in geval van een langdurige krisisperiode, maar voor een korte en voorbijgaande inzinking van de markt, komt het invoerverbod gewoonlijk te laat.

Anderzijds wordt in het artikel in «Le Monde» er ook op gewezen dat de reders een langdurig stilliggen van hun schepen moeilijk kunnen laten aanslepen, omwille van hun financiële verplichtingen.

Verwacht wordt dan ook dat de staking weldra tot een einde zal komen.

Voor een meer uitgebreid artikel, verwijzen wij onze lezers naar «Het Visserijblad» van deze week.

LA VOIX DU NORD :

BOULOGNE BELEEFDE KOORTSACHTIGE DAG EN NACHT

In verband met de invoerbeperkingen, wijdde onze konfrater «La Voix du Nord» in haar zaterdag-editie van vorige week een uitvoerige bijdrage aan de aldaar heersende toestanden.
Aldus kunnen wij o.m. lezen :
Na een algemene vergadering, welke donderdagmorgen gehouden werd in de handelsbeurs te Boulogne, besloten de vissers van zowel de artisanale als industriële visserij stakingspiketten te plaatsen aan de wegen van waaruit de visinvoeren normaal geschieden. De aankomst van deze vrachtwagens — voornamelijk uit België, Nederland en Duitsland — geschiedt hoofdzakelijk in de vroege morgenuren. Ook de punten die toegang bieden tot de haven zelf werden afgesloten. Vele wagens konden na onderzoek — zij voerden geen vis in — mochten hun weg verder zetten. Anders verging het evenwel een lichte vrachtwagen die wel vis invoerde. De chauffeur werd verplicht te stoppen en de vissers begonnen de kisten uit te laden, toen de rijkswacht ter plaatse verscheen. Na enige diskussies kon de vrachtwagenvoerder toch zijn kisten opnieuw opladen, maar werd verplicht rechtsomkeer te maken.

Rond zes uur in de morgen kwam het op ongeveer 5 km. ten noorden van Boulogne tot een samenbundeling van vrachtwagens uit Nederland. Deze namen het optreden van de Boulonese vissers zomaar niet voor de lol en onder begeleiding van de rijkswacht reden zij in flinke vlucht Boulogne binnen. De wachtende vissers konden niet anders dan hun heil zoeken in de vlucht. De uiteindelijke bestemming van de vrachtwagens was evenwel gekend en weldra verzamelden zich een groot aantal vissers in de onmiddellijke omgeving van de diensten voor import en export, waar de kamions ondertussen waren aangekomen. Aldaar kwam het tot spannende ogenblikken. Na dat een vertegenwoordiger van de stakers de direkteur van de dienst voor import en export had gesproken, weigerde deze laatste de kisten vis te aanvaarden. Het was toen dat een Nederlands chauffeur zijn vrachtwagen opende en toonde dat zijn wagen vol zat ; anderzijds ging een ander Nederlander een Boulonees visser omhelzen en drukte zijn begrip uit voor de handelwijze der plaatselijke vissers.
Uiteindelijk zagen de Nederlanders zich verplicht opnieuw koers te zetten naar de grens. De Boulonese vissers vergezelden hen veiligheidshalve met een dozijn personenwagens ; zij vreesden immers dat een eind verderop de vis toch zou overgeladen worden. Op weg naar de grens werd een Duitse vrachtwagen gekruist, geladen met vis, die in de richting van Boulogne reed. Na enige ogenblikken diskussie werd toch toelating gegeven door te rijden, nadat de vrachtwagenchauffeur beloofde enkel zijn papieren te laten tekenen en onverrichterzake terug te keren.

VERZOENINGSVERGADERING MISLUKT

Vrijdagnamiddag greep dan een verzoeningsvergadering plaats te Boulogne in tegenwoordigheid van o.m. de h. Lovat, bestuurschef, afgevaardigden van de rederijen, de importeurs en de syndikaten. Door de invoerders werd gevraagd de reeds op weg zijnde kwantiteiten vis toch te laten passeren, gezien deze besteld waren voor de troebelen. Zij beloofden verder geen nieuwe orders door te geven alvorens een regeling was getroffen.
Dit voorstel werd evenwel van de hand gewezen door de afgevaardigden van de vissers. Deze laatsten vreesden zelfs voor erger rellen, indien de visinvoeren bleven voortduren. Toen werd uiteindelijk besloten dat — met het oog op het vermijden van gewelddaden — de Belgische, Nederlandse en Duitse uitvoerders zouden verwittigd worden dat voorlopig geen vis meer zal ingevoerd worden en de reeds op weg zijnde vrachtwagens terug te roepen.
Niettemin grepen vrijdagnamiddag, omstreeks 17u.30 opnieuw hevige rellen plaats toen een Duitse vrachtwagen, geëscorteerd door de rijkswacht, toch doorreed naar Boulogne.
Totdaar een relaas van de feiten die zich einde vorige week voordeden te Boulogne.



Stakende vissers voor een koelwagen uit Nederland.

FRANSE VISHANDEL KOOPT IN OOSTENDSE VISMIJN

Gezien de staking in de Franse havens, ullen de Franse vishandelaars maandag op de Oostendse vismarkt reeds vis kopen, zodat de reders welke te Oostende markten, de zware financiële slagen welke ze de laatste weken kregen, gedeeltelijk zullen kunnen goed maken en betere prijzen te verwachten zijn.

DE REDERSCENTRALE VERZOEKT DE BEVOEGDE OVERHEID TUSSEN TE KOMEN

De voorbije dagen kenmerkten zich door een onrustwekkende prijsinzinking van de vis op onze markten.

Er was geen export...

De Franse vissers, hierbij blijkbaar gesteund door de reders, troffen maatregelen tegen de massale invoer uit de noordelijke buurstaten (Nederland, Duitsland en Denemarken) tegen prijzen beneden elk normaal niveau.

Op belangrijke toevoerwegen en zelfs aan de grensposten werden barrikaden opgericht en de vrachtwagens die toch deze wilden doorbreken, werden gewoon omgekanteld. Het gevolg hiervan was dat deze vis op Belgisch grondgebied kwam en aangeboden werd aan prijzen beneden ieder aanneembaar niveau.

Daarenboven dienden natuuurlijk ook de Belgische exporteurs onverrichterzake terug te keren en hebben zij zich verder op onze markt, niet meer bevoorraad.

Deze situatie heeft katastrofale gevolgen medegebracht.

Benevens deze onrustwekkende marktinzinking ten gevolge van de onvoldoende vraag, dienden duizenden kilo's levend verse vis naar de vismeel te worden verwezen.

Door de Rederscentrale werd in een telegram aan het Departement van Landbouw, op deze kritieke toestand gewezen en werd gevraagd dringend bij de bevoegde diensten der betrokken landen tussen te komen en tevens interne beschermingsmaatregelen te nemen.

In een tweede schrijven werd tevens aangedrongen opdat in het kader van de propaganda, gevoerd door de N.D.A.L.T.P. langs pers en radio om het visverbruik zou worden gestimuleerd ; visverbruik dat de nadelige invloed van de afschaffing van het vleesderven op vrijdag nu voor goed schijnt te ondergaan.

Gezien nog geen gemeenschappelijk visserijbeleid in E.E.G.-verband wordt gevoerd — vermoedelijk **wel vanaf 1 juli e.k.** — is het voor ons land mogelijk beschermingsmaatregelen in het algemeen kader te nemen.

Overigens voorziet artikel 115 van het Verdrag van Rome dat in dringende gevallen de lidstaten gedurende de overgangsperiode de noodzakelijke maatregelen — in geval van ekonomische moeilijkheden — zel fmogen nemen.

Na de tussenkomst van de Rederscentrale is de daad nu aan onze Overheid.

Nog deze bemerking :

Gelukkig maar dat onze opvangregeling er is.

We krijgen er kippevel van als we bedenken dat er in onze middens zelf bepaalde mensen zijn die zogezegd de redersbelangen verdedigen maar die niets onverlet laten om de opvangregeling teniet te doen ! !

OOK EEN TUSSENKOMST VAN F.E.D.E.X.I.M.

We vernemen dat F.E.D.E.X.I.M. (Federatie voor Export en Import) een verzoekschrift gericht heeft aan de Minister van het Departement van Landbouw inzake dezelfde aangelegenheid en waarbij gewezen wordt op het feit dat alle uitvoer naar Frankrijk onmogelijk is geworden en waardoor anderzijds de Belgische markt overrompeld wordt door Deense, Duitse en Hollandse vis aan buitengewoon lage prijzen.

Verder wijst FEDEXIM erop dat de Belgische markt in grote mate afhankelijk is van de uitvoer en er wordt aangedrongen opdat zo spoedig mogelijk de nodige maatregelen zouden worden getroffen, zowel door de Bevoegde Franse Overheid als door de Belgische Overheid.

GEEN NEDERLANDSE TONG NAAR FRANKRIJK

De N.V. Urker Visexport zal voorlopig geen tong meer naar Frankrijk vervoeren. Dit deelde direkteur Schrijven ons vanmorgen mee naar aanleiding van het gewelddadig optreden van Franse vissers tegen de chauffeurs van de vriesauto's toen deze in Boulogne tong wilden lossen. „De risico's zijn te groot en daarom wachten we tot de lucht daar een beetje is opgeklaard", a ldus de heer Schrijvers.

Het incident gebeurde vrijdag, toen twee wagens met een lading tong ter waarde van 60.000 gulden door een menigte van naar schatting 1.500 personen werden aangehouden. De bestuurders van de auto's werden bedreigd en ook werden beschadigingen aan de auto's aangebracht. De Fransen, voornamelijk vissers, hadden barricades opgeworpen. Gehelmde en met karabijn gewapende politiemannen namen de Nederlanders in bescherming.

De Franse vissers zijn boos omdat door de aanvoer van tong uit Nederland de prijzen van de Franse tong worden gedrukt.

Een van de twee bij het incident betrokken vrachtauto's is naar Urk teruggekeerd. De lading vis zal bij een plaatselijk bedrijf worden gefileerd. De andere wagen is van Boulogne naar Parijs gereden, waar de lading inmiddels is gelost en verkocht. Deze auto geraakte echter op weg naar Nederland onklaar. Vanochtend stond de vriesauto nog aan de Franse grens. Men zou de wagen vandaag naar Urk slepen.

ONDERZOEKSRAAD

14 dagen schorsing voor schipper van «N.706». — De raad velde eerst vonnis inzake het vergaan on 23 juni 1965 van de N.706 «De drie Gebroeders». De korre sloeg tijdens de garnaalvisserij in de schroef en, onder sterke westenwind en stroming, werd het schip op het strand gezet te Raversijde, waar het naderhand reddeloos verloren ging.

De raad behield verschillende beroepsfouten ten laste van schipper Albert Legein, o.m. het niet vastsjorren van korre en onderdelen, het niet onmiddellijk bijdraaien of achteruitslaan om het net van de schroef te doen afdrijven en het niet vallensklaar houden der twee ankers. Legein liep hiervoor een schorsing op van 14 dagen.

Aanvaring met Duitse cargo. — Daarna hoorde de raad nog matroos Verstraete, die de wacht had aan boord van de O.229 «Roger-Jeannine» op het ogenblik dat dit schip op 15 april 1967 nabij Beachy-Head in aanvaring kwam met de Duitse cargo «Königsau». Uit de ondervraging bleek dat men de schipper niet gewaarschuwd had en dat hij niet eens de positie van zijn schip kende. Hij voerde daarbij een onverantwoord stuurboordmaneuver uit. De raad zal nu nog de schipper en de motorist horen.

NEDERLANDSE TREILER VERKOOPT VANGST TE OOSTENDE

Maandag deed de SCH 46 de Oostendse haven aan met ongeveer 100.000 kg. volle haring Deze haring die in het buitenland werd aangekocht door een Oostendse firma, kwam spijtig genoeg eerder ongelegen, aangezien er geen uitvoermogelijkheid naar Frankrijk was. Hierdoor moesten deze honderden bennen door de binnenlandse handel en in geringe mate door de uitvoerders naar Duitsland worden opgekocht.

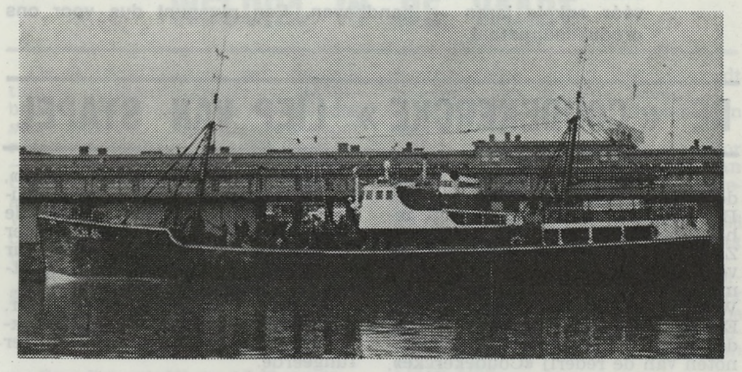
Maandag werden 82 bennen verkocht aan een prijs die merkelijk hoger lag dan dit dinsdag het geval was. Waar maandag nog rond de 8 fr. werd gegeven, werd de markt dinsdag ingezet aan 300 fr. om nog te dalen naar 250 fr. per ben Het waren de rokerijen en de inleggerijen die de voornaamste afnemers waren.

Spijtig dat deze haring nu juist werd binnengebracht op een ogenblik dat er van uitvoer naar Frankrijk praktisch geen sprake kon zijn. Moest men wel hebben kunnen uitvoeren, de prijs zou heel zeker hoger gelegen hebben.

Uiteindelijk werd het voor de SCH 46 een opbrengst van 505.000 fr.

De totale vangst voor zover we hier van een vangst kunnen spreken, bestond uit 1.737 bennen haring en 243 kisten haring van 25 kilo. Samen dus 92.925 kilo. Hiervan werden slechts 27 bennen als gekwetst verkocht.

(Foto De Baere)



De 442 ton metende SCH.45 „Frank" langsheen de Oostendse haringhalle.

Mevrouw Weduwe F. VERLEENE
Mevrouw Weduwe A. VANHOVE
Mevrouw Weduwe A ACKERMANS
Mevrouw Weduwe GERYL
De heer C. MENU, zaakvoerder van de P.V.B.A Rederij Westhinder

bedanken langs deze weg voor hun blijken van medegevoelen betuigd ter gelegenheid van de zielendienst en de plechtigheid ter ere van de slachtoffers van de ramp van de N 449 « Onze Lieve Vrouw van Scherpenheuvel ».

de heer Heger, Minister van Landbouw
de heer Bertrand Minister van Verkeerswezen
de heer Piers Minister van Toerisme
Monseigneur Kannunnik Depoorter
de heer van Outryve d'Ydewalle, Goeverneur van West-Vlaanderen
de heer Gheeraert, Burgemeester van Nieuwpoort
de heren Burgemeesters van Brugge, Oostende, Heist, Middelkerke, Lombardsijde, Oostduinkerke, Koksijde en De Panne
de Militaire Bevelhebbers van Oostende, Lombardsijde Koksijde en Nieuwpoort
alle aanwezige of vertegenwoordigde burgerlijke en militaire autoriteiten
de redersverenigingen van Duinkerke, Nieuwpoort Oostende en Zeebrugge
de bevolking van Nieuwpoort met haar talrijke verenigingen
alle reders en vissers
en allen welke bewezen hebben dat zij met de visserij medeleven

(9088N—6243V)

RENOVATIE VAN ONZE VISSERSVLOOT

– Z.499 « COUDEKERCKE »LIEP VAN STAPEL TE OOSTENDE
– O.127 « OKEANOS »IN BEDRIJF GENOMEN
– O.306 « CLEANER » IN DE VAART GEBRACHT
– Z.462 « ZEEPAREL » TE WATER GELATEN TE ZEEBRUGGE

Het jongste weekend werd gekenmerkt door een nieuwe en overigens belangrijke versterking van onze nationale vissersvloot. Er was in de eerste plaats de stapelloop van de kombinatietreiler Z.499 «Coudekercke», gebouwd op de Oostendse scheepswerven Jos. Deweert P.V.B.A. voor rekening van de Rederij «Coudekercke».

Verder kregen wij maandag jl. de technische proefvaart van de O.127 «Okeanos», welke op de scheepswerven Béliard & Murdoch gebouwd werd voor de Oostendse reders Basile Haelewyck en Henri Goutsmit.

Vervolgens werd ook de O.306 «Cleaner», eveneens een produkt van de scheepswerven Deweert P.V.B.A. en gebouwd voor de rederij «De Zeester», afgebouwd en doet deze konventionele stalen treiler zaterdag ek. haar proefvaart.

Tenslotte kregen wij op de scheepswerven Degraeve te Zeebrugge, de stapelloop van de stalen middenslagtreiler Z.462 «Zeeparel», welke aldaar gebouwd wordt voor rekening van reder Leon Gheselle uit Zeebrugge.

Meteen een verheugende vaststelling : de nieuwbouw en modernisatie van onze vissersvloot blijft zich — zij het minder snel dan vóór enkele jaren — handhaven. Een pluspunt dus voor ons produktieapparaat.

DE « COUDEKERCKE » LIEP VAN STAPEL

Voor de eerste maal dit jaar mocht de feestvlag van de scheepswerven Deweert te Oostende in de top gehesen worden. De kombinatietreiler Z.499 «Coudekercke» liep immers vorige week zaterdag van stapel midden een ruime belangstelling. Wij herkenden benevens de hh. Eugène en Marcel Vlietinck, gebroeders Joris en de heer Morbee, vennoten van de rederij «Coudekercke», volksvertegenwoordiger Dries Claeys, hoofdinspekteur-direkteur Stradiot van het Ministerie van Landbouw, Van Craeynest, direkteur van administratie bij het Bestuur van Zeewezen, havenkapitein Ghys van Oostende, F. Boels, direkteur van de Stedelijke Visserijschool «John Bauwens» te Oostende, Vanroose, sekretaris van de «Bedrijfsraad voor de Zeevisserij», Camiel Menu van de Rederscentrale, Victor Vlietinck, voorzitter van «Hulp in Nood», verzekeraar van de «Coudekercke», R. Boels van de rokerij «La Couronne», Vanbroeck, direkteur van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik, J. Deroose, direkteur van de Beroepsvereniging der Oostkustreders «Hand in Hand» e.v.a.

Als peter fungeerde de heer Dr. Mattelaere, burgemeester van Knokke, terwijl mevrouw Joris als meter fungeerde.

Het werd traditiegetrouw een vlotte stapelloop. Meteen kan de verdere voltooiïng van de «Coudekercke» aanvangen.

DE PLECHTIGHEID

Vervolgens greep in één der loodsen van de feestende scheepswerf een plechtigheid plaats warop door verscheidene sprekers het woord werd gevoerd. Als eerste kregen wij namens de werf, de heer Lucien Deconinck op het spreekgestoelte, die zich als volgt uitliet :

Het is de scheepswerf Jos DEWEERT een waar genoegen u vandaag op de tewaterlating van haar stalen hektrawler de Z.499 «Coudekercke» gebouwd voor rekening van de rederij «Coudekercke» uit Heist aan Zee Deze nieuwe prachtige aanwinst voor onze vloot heeft de volgende afmetingen :
Lengte over alles : 27,70 m
Lengte tussen loodlijnen 23,50 m
Breedte spantflens 7,20 m
Holte in de zijde : 3,60 m
Diepgang achter 3,35 m
Het vaartuig zal worden uitgerust met een «BOLNES» motor van 500 PK bij 439 tpm
Het schroef wordt geleverd door de firma ZALTBOMMEL
De hulpmotor is een Lister van 22 P.K.

De vislier «NEPTUNE» met 4 trommels wordt geleverd door de firma BRUSSELLE, alsook de electro hydraulische stuurmachine met 2 stuurstanden in de brug en een handhydraulische noodstuurinrichting.

Elektriciteit, koelinstallatie, alsook de volledige inbouw van de hoofdmotor en hulpmotor wordt uitgevoerd door de firma S.C.A.P.

Nu wij het schip «Coudekercke» een weinig kennen past het ook u even de rederij «Coudekercke» voor te stellen.



Reders, meter en peter en genodigden... feestelijk vernigd.
(Foto De Baere)



Een vlotte stapelloop... regelrecht naar een even vlotte eksploitatie.
(Foto De Baere)

Deze rederij die nu vol ongeduld op de volledige afwerking van het nieuwe schip wacht, wensen we eerst en vooral veel geluk en voorspoed, alsook de allergrootste besommingen

Als we zeggen «vol ongeduld» dan is dit ook te begrijpen, als men weet dat de zaakvoerder van deze rederij Eugène Vlietinck noemt.

Deze man heeft reeds heel wat gepresteerd in de visserij en is als reder zeker niet aan zijn proefstuk.

In 1954 verloor hij de Z.288 waarvan hij een jaar of vier eigenaar was geweest. Deze zware slag werd hem toegediend toen het al verschillende jaren, geen koek en ei meer was in onze visserij.

Met nieuwe moed, een eigenschap dat op veel van onze vissers toepasselijk is, herbegon Eugène, en werd in 1956 eigenaar van de splinternieuwe en moderne Z.543 «VOLUNTAS DEI» Met dit schip lukte hij, zoals men dit in visserijmiddens uitdrukt, en dit na vele jaren van hard slameur en samenwerking met zijn bekwame bemanning. Nu zou de heer Vlietinck het wel wat rustiger kunnen gaan doen, en tevreden achter hem kunnen kijken, na al die rusteloze jaren van hard werken. Doch in kontakt gekomen met de h. Morbée uit Knokke en de gebroeders Joris uit Duinbergen tezamen met zoon Marcel is hij nu opnieuw begonnen en dit met een geestdrift zoals een jeune premier, aan zijn eerste film. Wij hebben deze ploeg enkele maanden geleden op onze scheepshelling aan het werk gezien om de kiel te helpen rechten, en dat beloofd zeker voor de toekomst.

HULDE AAN MINISTERS HEGER EN BERTRAND

Vervolgens kwam volksvertegenwoordiger Dries Claeys aan het woord. Na opnieuw een nagedachtenis gebracht te hebben aan de vier omgekomen vissers van de N.449 «O.L. Vrouw van Scherpenheuvel», bracht spreker een warme — en overigens verdiende hulde — aan reder Eugène Vlietinck. In een korte levensschets herinnerde hij aan de tegenslagen en vele moeilijkheden, welke deze reder diende te overwinnen. «Steeds wist hij echter de bovenhand te halen», aldus spreker «om tenslotte uit te groeien tot een bekwaam reder». In de levensloop van Eugène Vlietinck zien wij de carrière van ieder visser, meent volksvertegenwoordiger Dries Claeys.

Vervolgens bracht Dries Claeys 'n warme hulde aan twee personen die zich in de jongste jaren hebben weten aan te stellen als twee voorvechters voor onze zeevisserij, nl. de heren ministers Heger en Bertrand. Beiden hebben in hun ambtstermijn enorm gepresteerd voor een betere welstand van onze zeevisserij op ekonomisch vlak. Herinneren wij maar even aan de opvangregeling, het zeer nuttig werk van de Kommissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij, onder de bevoegde leiding van direkteur-generaal Lievens, de sloopprémie, de vlotte afhandeling van de kredietaanvragen tot nieuwbouw, enz...

Volksvertegenwoordiger Dries Claeys besluit met een lofwoord voor de scheepswerf en de vele ondernemingen die belast werden met de konstruktie van de «Coudekercke».

«REVOLUTIONAIRE VISMETHODES OP PUNT ZETTEN»

aldus reder Eugène Vlietinck

Tot slot van deze plechtigheid kregen wij ook reder Eugène Vlietinck, namens de rederij «Coudekercke» aan het woord. Hierbij liet hij zich als volgt uit :

hier, voor de meesten onder u een bewijs is van uw sympathie voor mijn vriend Joseph Deweert, is het toch ook een aanduiding voor uw belangstelling in de zeevisserij, die mij zo zeer aan het hart ligt.

Tevens namens mijn vennoten dank ik u allen van hart voor uw aanwezigheid. Het verheugt ons in het biezonder, naast de verscheidene personaliteiten, hier dokter Mattelaere, Burgemeester van Knokke te begroeten, die onmiddellijk het peterschap van dit vaartuig heeft willen aannemen. Misschien deels uit sympathie voor een mijner vennoten, Sylvain Morbée, maar vooral om zijn overgrote belangstelling en liefde voor alles wat met kust en zee in verband staat Een afdoend bewijs daarvan is de tegenwoordigheid hier van z'n dame, afkomstig uit een oude Knokse familie uit de tijd dat ook de bewoners van Knokke aan zeevisserij deden.

Wat de meter betreft Mevrouw Jooris echtgenote van een mijner vennoten, de wijze waarop zij met een fles champagne een vaartuig in zee stuurt, kan door een prinses niet verbeterd worden. Proficiat Mevrouw.

De scheepsbouwer heeft u enkele technische inlichtingen gegeven van het vaartuig dat wij binnen 'n paar maanden het zeegat zullen insturen op hoop van zegen en de wens van een goede vangst en een behouden terugkomst.

Sta mij toe een en ander toe te lichten. Naast de scheepswerf Deweert die wij na rijpe overweging en niet ten onrechte ons volle vertrouwen schonken voor de bouw van de Z.499 hebben wij de delikate elektrische installatie en de plaatsing van de motor toevertrouwd aan de werkhuizen SCAP niet alleen uit sympathie voor de direkteur mijn vriend Pros Vandenberghe maar tevens omdat wij en volwaardige installatie verlangen, die ons door deze firma zekerlijk zal geleverd worden.

Wat de motor betreft heb ik reeds sedert ongeveer 15 jaar mijn hart verpand aan de motoren «Bolnes» en de sympathieke heren Van Capelle en Zwart. Laatstgenoemde wil ik ter dezer gelegenheid mijn dank betuigen voor de ontelbare diensten, die hij bewees aan de Belgische visserij in zijn hoedanigheid van Belgisch consul.

Wij hebben het, niet zonder financiele opofferingen en risiko's aangedurfd revolutionaire vismethodes op punt te zetten, daartoe bijgestaan door de firma Brusselle, wier ingenieurs voor ons een vislier met aangepaste ingewikkelde apparaturen hebben ontworpen, die ons moet toelaten gedurende een en dezelfde reis, indien gewenst zelfs onmiddellijk na elkander te opteren voor verscheidene wijzen van visvangst, namelijk klassieke visvangst met planken, boomkorrevisserij met 2 netten boomkorrevisserij met 1 net pelagisch hekvisserij.

Zulks waar tot nu toe, ieder vaartuig bij het uitvaren uitgerust is voor één welbepaalde soort visvangst

Het hoeft geen betoog dat wij beseffen dat het hier om een experiment gaat, dat wellicht niet onmiddellijk zijn vruchten zal afwerpen. Wij rekenen echter op de hulp en de toewijding van schipper en bemanningsleden om een mijlpaal te slaan in de geschiedenis van de visserij.

Zoals steeds werden wij voor verscheidene moeilijkheden geplaatst, waarvoor wij niet tevergeefs beroep moesten doen op veel mensen, die iedere dag ten dienste staan van de eenvoudige vissers.

Ik citeer hier in het biezonder :

1) De heren van de gespecialiseerde diensten van de nationale maatschappij voor krediet aan de nijverheid.

2 de Heer Muyldermans

3) de Heer Van Craeynest, direkteur bij het zeewezen

4) de Heer Michielsen

5) de Heer Peeters, scheepmeter Ik dank al deze mensen voor hun bereidwillige medewerking en verontschuldig mij bij degenen wier namen ik hier vergeet te vermelden.

Een laatste woord van biezondere dank richt ik aan een persoon, die mij zal willen verontschuldigen wanneer ik hem vandaag en voor één keer mijn vriend durf te noemen, de Heer Volksvertegenwoordiger Dries Claeys. Ik zal kort zijn en ten eerste de vraag stellen «Mijnheer Claeys, waar vindt ge de tijd om op ieder ogenblik en met zoveel toewijding ten dienste te staan, niet alleen van de bevolking van uw gebied, maar tevens van de visserij van gans de Belgische kust» ? en vervolgens Mw Claeys danken voor haar vriendelijke tegenwoordigheid.

Ik vrees, Mevrouwen Mijne Heren, dat ik reeds teveel van uw tijd heb genomen maar ik zal sluiten met 'n klein dankwoord aan mijn vrouw en kinderen, die mij zo goed terzijde stonden in mijn onderneming en vraag om luid applaus, voor de direktie en de werklieden van de PVBA Deweert voor de onberispelijke uitvoering en stipte aflevering van de ruwbouw van ons vaartuig de «Coudekercke».

De plechtigheid werd besloten met een heildronk op de scheepswerf, de rederij en haar nieuw vaartuig.

OOK O.306 « CLEANER » WELDRA IN DE VAART

De O.306 «Cleaner», een konventionele middenslagtreiler, welke gebouwd werd op de Oostendse scheepswerven Jos. Deweert voor rekening van de rederij «De Zeester» — de zaakvoerder is de gekende reder Charles Zonnekein — doet zaterdag as. haar technische proefvaart. Het vaartuig werd op zaterdag 2 december van vorig jaar tewater gelaten.

De hoofdkarakteristieken van de «Cleaner» zijn de volgende :

— Lengte over alles : 27,20 m. ;
— Lengte tussen de loodlijnen : 23 m. ;
— Breedte spantflens : 6,40 m. ;
— Holte in de zijde : 3,20 m. ;
— Diepgang achter : 3,10 m.

De motor is een Diesel ABC type 6.M.D.X. van 375 PK. met 600 t./min.

De winch van het type «Neptune» is van de firma Brusselle uit Nieuwpoort, alsook de handhydraulische stuurmachine «Hydrostar» wordt geleverd door dezelfde firma.

De hulpmotor is een «Lister» van 22 PK.

Het schroef wordt geleverd door de firma Zaltbommel. Plaatsing van hoofd- en hulpmotor wordt uitgevoerd door de firma SCAP.

De maidentrip van de O.306 «Cleaner», is voorzien voor maandag as.

Volgende bemanning werd hiervoorvoor aangemonsterd : Schipper Desomer Alfons, motorist Verhamme Emmanuel, matrozen Vandierendonck Rudolf, Coppille Erik en Juan Perez Dior

Wij wensen de rederij en de bemanning flinke vangsten en rijke besommingen toe.

De firma SAIT-Electronics leverde volgende toestellen : zender-ontvanger 80 W, hulpzender 40 W, dieptemeter 360 Vadem, automatische richtingzoeker en een Radar Kelvin Hughes, type 17.



De prachtige konventionele treiler O.306 „Cleaner" (Foto De Baere)

Z.462 « ZEEPAREL »
TE WATER GELATEN TE ZEEBRUGGE



De prachtige Z.462 „Zeeparel"

Verleden dinsdag werd met bulldozers, lastwagens en handengezwoeg, honderdduizend kilo staal over de straat gesleept ,met het gevolg dat er regelmatig gevaar bestond dat er verzakkingen in het straatdek zouden komen, zodat men vreesde dat het vaartuig van de Heer en Mevrouw Leon Gheselle-Neyts nooit in het water zou geraken.

Het is namelijk de allereerste keer dat er een dergelijke kolos over de straat wordt gezeuld, en het is ook de allereerste keer dat de Scheepswerf De Graeve & Zoon een dergelijk vaartuig heeft gebouwd. Maar was de belangstelling groot, dan was de vindingrijkheid van Roger De Graeve nog groter, daar hij er toch in slaagde om tegen 's avonds 5 uur het nieuwe vaartuig heel eenvoudig aan de kade te doen meren.

Daarmede werd de Z.462 als laatste nieuwe eenheid aan de Zeebrugse vloot toegevoegd, nauwelijks één maand nadat het vaartuig van Walter Serie, gebouwd door dezelfde werf, zijn maidentrip had gemaakt.

Wordt het tempo van bouwen bij de werf De Graeve gedurig verhoogd, de afmetingen van de te bouwen vaartuigen vergrootten in elk geval evenzeer.

De «ZEEPAREL» meet namelijk 31 meter overmeten heeft een breedte van 7.20 m. en een holte van 3.60 m. Iedereen moet toegeven dat zulks enorm is voor een bokkenvaartuig en het toont aan op welke verscheiden manier men te Zeebrugge de visserij-toekomst telijf gaat : Walter Serie liet een vaartuig met de klassiek geworden afmeting van 27 m bouwen, maar met totaal andere indeling en werkmogelijkheden, terwijl Leon Gheselle de klassieke indeling en visserijmethode aanwendt doch daarvoor een vaartuig gebruikt dat buiten de gewone afmetingen valt.

Alles is enorm aan de Z 462 : het vaartuig zal 52.000 liter gasoil kunnen laden, 5.000 liter water en kan 1.200 bennen vis bergen ; op het voordek wordt een dubbele mast gebouwd, dienstig voor de boomkorren, hoewel eveneens vier galgen werden geplaatst ; de vierkoppige vislier wordt geleverd door de Fa. Brusselle, de motor met een vermogen van 500 PK., tien cilinders in V-vorm, wordt geleverd door de Bolnes-fabrieken en ingebouwd door de Fa. Crombez & Fockenier, terwijl Hand in Hand de elektriciteit installeert en de Antwerp Marine Radio Company zal zorg dragen voor Radio Radar, enz.

Laten we intussen dhr. en mevr. Gheselle proficiat wensen voor het initiatief dat zij met dit nieuw ontwerp hebben genomen, want er is en er blijft moed voor nodig om een dergelijk kapitaal «in het water te smijten», en dit geldt nog meer voor mensen die nog niet zo lang geleden hun nieuw vaartuig Z.464 «Goldstar» in de golven wisten verdwijnen.

Wij hopen met hen dat de verdere afbouw zeer viot zal verlopen en dat we vrij spoedig deze nieuwe parel zullen zien gedoopt worden.



TEL. 0 11 31 - 14 67 B.G.G. 0 11 31 - 17 93

ZEELAND'S ROEM

Rijk aan vitaminen — U blijft er slank bij ! ! !

Alleen Importeur

Fa. Joh. DE JAGER

Riemstraat 45 ANTWERPEN

TEL. (03) 38 24 65

O.127 « OKEANOS » IN DE VAART

Maandag jl. deed de konventionele middenslagtreiler O.127 «Okeanos» haar technische proefvaart. Deze eenheid werd einde november te water gelaten op de scheepswerven Béliard & Murdoch voor rekening van de Oostendse reder Basile Haelewyck en Henri Goutsmit.

De «Okeanos» is — ingedeeld volgens de scheepsklasse — een grote middenslagtreiler, met volgende afmetingen :

— lengte over alles : 28,75 m. ;
— lengte tussen loodlijnen : 26 m. ;
— breedte : 6.80 m ;
— holte : 3,20 m

De hoofdmotor is een Bolnes, met een vermogen van 420 PK. De winch — type Neptune DV — werd geleverd door de firma Brusselle en omvat 2 trommels met een kapaciteit van 1580 m. kabel van 18 mm. per trommel. Deze winch heeft een hieuwvermogen van 75 m. per min.

De firma Brusselle leverde ook de handhydraulische stuurmachine van het type HS90.

Het visruim met een inhoud van 85 m3 is voorzien van een isolatie in polyurethene en aluminium en uitgerust met een koelmachine. Op de brug bevinden zich o.m. een afstandsbediening van de machinekamer, een zender-ontvanger 100 Watt met korte golf, een hulpzender 40 W, een dieptemeter 360 Vadem en een Radar Kelvin Hughes, type 17, geleevrd door SAIT-Electronics.

De akkomodatie van de «Okeanos» is voorzien voor 7 opvarenden

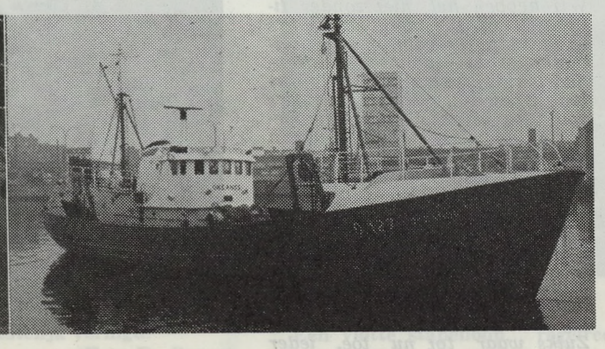
Het logiest bevindt zich achteraan onder het hoofddek. De kapiteinshut bevindt zich op de brug en omvat o.m een slaapplaats en kaarttafel, enz.

Tenslotte kan nog vermeld worden dat de tanks een respektievelijke inhoud hebben van 35 m3 brandstof, 4,3 m3 drinkwater, 0,8 m3 smeerolie en een dagtank van 0,6 m3.

Voor de maidentrip, voorzien voor begin volgende week, werd volgende bemanning aangemonsterd :
Schipper-mede-eigenaar Henri Goutsmit ;
Motorist Henri Zonnekein ;
Stuurman Schoolaert Wilfried ;
Matrozen Ryssen Germain en Rigaux Marcel.

Wij wensen de beide reders van harte geluk met hun nieuwe eenheid en hopen dat de «Okeanos» — de God der wereldzee — rijke en vruchtbare vangsten zal lukken.





Bemanning en schip... hopelijk een flinke kombinatie. **(Foto De Baere)**

BERICHTEN ZEEVARENDEN

BELGIE

4/51 [T] **Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.**
Zie B.a.Z. 1/16-1968.

Gedurende de periode van 4 tot en met 16 maart 1968, zullen alleen op woensdag 6, donderdag 7, vrijdag 8, woensdag 13, donderdag 14 en vrijdag 15 maart 1968, schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote sektor.
Deze oefeningen worden gehouden zonder onderbreking van 0800 GMT [0900, plaatselijke tijd] tot zonsondergang.
De schikkingen van B.a.Z. 1/17-1968 zijn van kracht.
[Med. A.A. Sch. Lombardsijde 8-2-'68 — H. 45817].

4/52 [P] **Noordzee. — Westhinder-Vlissingen route. Wrak «Quo Vadis». Wraklichtboei.**

Positie wrak «Quo Vadis» : 51°32'13"E.
Het kustvaartuig «Quo Vadis» is gezonken in bovenstaande positie. Een bolvormige wraklichtboei met radarreflector werd gelegd op ± 150 m. be W het wrak. Afk. : 0 gn 5 sec.
Nader bericht volgt.
[Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken»].
[Hydrografie Oostende].

4/53 **Noordzee. — Westhinder-Vlissingen route. Lichtboei verlegd.**

Verplaatsen naar :
51°24'15"N — 2°53'35"E, de zwarte lichtboei «Akkaert NE» ;
[Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken» en Lichtenlijst 1965 - N° 154].
[Med. Loodswezen Oostende 8-2-'68 — H. 45814].

4/54 **Belgische kust. — SW Nadering Oostende. Hoofdlicht verduisterd.**

Positie : 51°14'14"N — 2°55'55"E.
Door het Europacentrum is het hoofdlicht van Oostende verduisterd van 069°5 tot in 071°.
[Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken» - bijkaartje Oostende en Lichtenlijst 1965 - N° 98].
[Hydrografie Oostende].

NEDERLAND

4/55 **Westerschelde. — S van Nolleplaat. Testen van olieslang geëindigd.**
Markeerboei opgenomen.

Positie : ± 51°26'.3N — 3°32'.0E.
De in onderstaande B.a.Z. vermelde sparboei en drie kleine lichtboeitjes zijn opgenomen ; de olieslang is verwijderd.
B.a.Z. 24/183 [T]-1967 vervalt.
[Zie Belg. krtn. «Vlaamse Banken» en «Schelde»].
[Ned. B.a.Z. 328 — H. 45799].

4/56 [T] **Vlissingen. — Lage licht Sardijngeul [Leugenaar].**
Verminderde lichtsterkte.

Positie : ± 51°26'.5N — 3°34'.2E.
Het licht «Leugenaar» brandt tijdelijk met verminderde lichtsterkte.
[Zie Belg. krtn. «Vlaamse Banken» en «Schelde»].
[Ned. B.a.Z. 368 [T] — H. 45799].

DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1968

is nog verkrijgbaar ter drukkerij van ons blad, H. Baelskaai 27, Oostende
Prijs 325 fr. + 15 fr. voor verzendingskosten vooraf te storten op p.c.r. 41.89 87 van ons blad.

VEEL MEER GARNAAL IN JANUARI 1968

Op garnaalgebied werd het jaar 1968 te Oostende alleszins goed ingezet. We kregen op verschillende dagen garnaal in de garnaalmijn, iets wat we vorige jaren niet konden beweren. Dat er 'n vaste markt is ontstaan sedert de beteugeling van de zwarte markt is duidelijk merkbaar aan de bekomen prijzen en meer nog aan de gemiddelde prijs. Er zijn talrijke kopers op de markt aanwezig, iets wat in januari van 1967 niet kon worden gezegd. Toen was immers niet zeker garnaal te zien te krijgen in de garnaalmijn en nam men het zekere voor het onzekere en ging in Zeebrugge zijn voorraad opdoen.

Alhoewel we nog van geen overrompelende aanvoer kunnen spreken, kregen we toch regelmatig garnaal op de markt, telkens het weer het toeliet. Zodoende geraakten we einde januari reeds aan 4.337 kilo, cijfer dat in 1967 einde maart nog niet was bereikt. Nu zullen we einde maart heel zeker met rond de 10.000 kg. staan. Februari geeft immers ook veel meer garnaal dan verleden jaar. Januari 1967 gaf slechts 669 kilo uit 5 vangsten. Nu waren er 62 vangsten. Ondanks de veel ruimere en regelmatiger aanvoer van dit jaar, was de prijs nog duidelijk hoger dan in 1967. Die prijs steeg van 45,89 fr. naar 59.75 fr. Hierdoor steeg de opbrengst nog sterker dan de aanvoer en wel van 30.705 fr. naar 259.163 fr. Zulke opbrengstcijfers werden tijdens een januarimaand nog niet dikwijls bereikt, de laatste jaren zelfs helemaal niet.

De vangst per schip was kleiner dan verleden jaar en verminderde van 112 naar 70 kg. We moeten hier echter wijzen op het feit dat het vorig jaar grotere schepen waren die kwamen verkopen, die tevens langer in zee waren. De opbrengst per schip was zeker renderend en bedroeg 4.180 fr., vorig jaar 6.141 fr.

Een vergelijking van de cijfers der vorige jaren geeft een duidelijk beeld van de verbetering in de garnaalvisserij.

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1964	36	3.169	108.718	34,30	88	3.019
1965	10	348	13.464	38,69	34	1.346
1966	18	794	43.229	54,44	44	2.401
1967	5	669	30.705	45,89	112	6.141
1968	62	4.337	259.163	59,75	70	4.180

(1) Vangsten — (2) Aanvoer — (3) Opbrengst — (4) Gem. Prijs — (5) Gem. Vangst — (6) Gem. Opbrengst

We kregen dus veruit het grootste aantal vangsten, te verklaren door de gunstige vangsten en het feit dat er zeer weinig sprot te vangen was. Ook de aanvoer is de hoogste van de voorbije 5 jaren, terwijl de gemiddelde prijs ver die van de vorige jaren overtreft. We mogen dus wel spreken van een gunstige garnaalmaand.

MATROOS OP OOSTENDSE TREILER OVERBOORD GESLAGEN

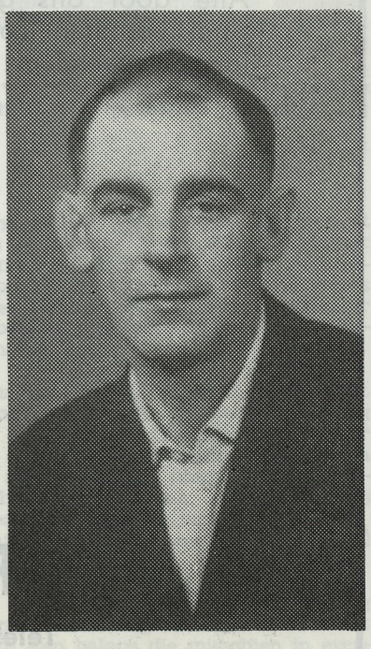
In de nacht van zondag op maandag jl., kort na middernacht, is de 48-jarige Gustaaf Provoost, matroos aan boord van de Oostendse treiler O.119 «Clara-Simonne», over boord geslagen en verdronken.
Enkele uren na het ongeval kon het stoffelijk overschot opgepikt worden door de O.176.

De bemanning van de treiler «Clara-Simonne», onder het bevel van schipper Eduard Calleboudt, was bezig de vis te sorteren. Op een gegeven ogenblik werd matroos Provoost door een touw gevat en aan stuurboordzijde over boord geworpen. Het ongeval deed zich voor in de onmiddellijke omgeving van de Downsing LV. Tot maandagavond omstreeks 8 uur werd vruchteloos gezocht naar het stoffelijk overschot van de ongelukkige matroos.

Amper enkele uren later kreeg de O.176 «Romeo» het lijk van matroos Provoost in de korre. Het werd overgegeven aan boord van de O.94 «Espérence» die woensdagmorgen de thuishaven aandeed.

Matroos Gustaaf Provoost was 48 jaar, gehuwd en vader van 7 kinderen.

Zaterdag as. te 11 uur grijpt in de H. Hart-kerk te Oostende, een lijkdienst plaats.



Gustaaf Provoost

(Klichee «Het Volk»)

BREVO

Hydraulische omkeerkoppelingen zonder of met vertraging voor enkel of meervoudige aandrijving op één uitgaande as en voor 2 of meer snelheden.

Hydraulische frictiekoppelingen zonder of met vertraging voor enkel of meervoudige aandrijving op één uitgaande as eventueel met ingebouwde servomotor voor bediening verstelbare schroef.

Reductors met versprongen assen of assen in lijn.

Alle door ons gefabriceerde apparatuur is van solide, nauwkeurig getolereerde en ruim bemeten constructie berekend op bedrijfszekerheid onder alle omstandigheden en lange levensduur.

Fabrikante sinds 1909.

Agente voor de Belgische Visserij :

S. V. SCAP

Werkhuizen : Ed. Anseelelaan Oostende Tel. 787 79

Burelen : H. Baelskaai 27, Oostende Tel. 729 51 - 709 31 - 709 32

N.V. BREVO AMSTERDAM - N

Telefoon 68765 (4 lijnen)
Telegramadres Brevo-Amsterdam
Telex 12539

PRAKTISEREN

OPLEIDING (1)

Het systematisch visserij-onderricht neemt een steeds grotere aardrijkskundige uitbreiding door de invloed van de Verenigde Naties en de haar ondergeschikte diensten. Het F.A.O. speelt hierin een voorname rol door haar centraliserende werking. Ook het kinderfonds UNICEF heeft het belang van de opvoeding der visserskinderen bemerkt en financiert de oprichting van sommige scholen in ontwikkelingslanden.
Verleden jaar werd de Heer Callaert, ere-direkteur van de Rijksvisserijschool te Heist, door deze organisatie gevraagd de inrichting van het zeevisserij-onderwijs in Tunesië te bestuderen en eventueel te organiseren. Binnenkort vertrekt deze Belgische expert voor de tweede maal naar Tunis waar met de aanvang van het nieuwe schooljaar de Tunesische (vissende) jeugd eindelijk een kans krijgt om uit haar magere primitiviteit los te komen.

TOEZICHT (1)

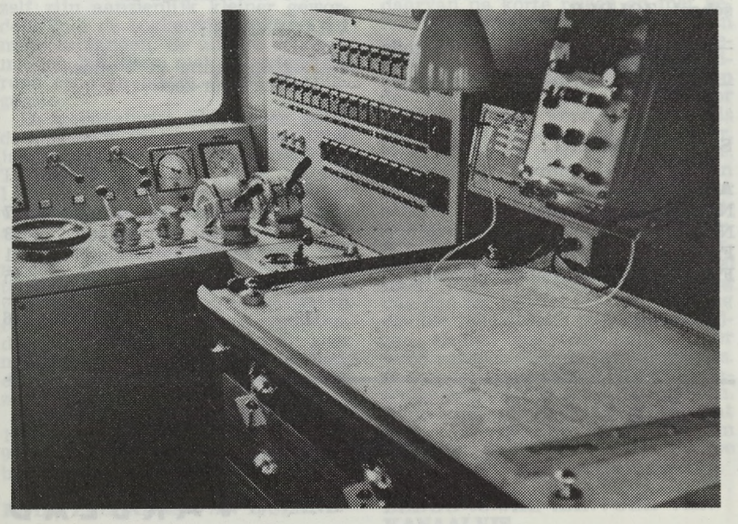
Het F.A.O. zal nu ook aanvangen met een algemeen toezicht op de zeevisserij rond Afrika. Met een gecharterd schip zal gepoogd worden om de samentrekking van de verscheidene vissoorten te bepalen tussen Senegal en Congo (Brazzaville) en dan meer speciaal in de Golf van Guinea.
Dit bijzondere ontwerp heeft als opzet de biologische visvoorraden voornamelijk van pelagische soorten zoals Sardinella en Bonga vast te stellen. Deze bedrijvigheid geschiedt in samenwerking met andere West-Afrikaanse landen.
De plannen van het F.A.O. tonen aan dat er eindelijk van wal gestoken wordt met de bescherming van de Afrikaanse landen voor wat hun zeevisserij aangaat. Japanese, Russische, Spaanse en Portugese schepen bevissen steeds drukker deze wateren en het ligt voor de hand dat ook de Afrikanen de kans moet worden geboden in de (rijke) bronnen vóór hun eigen deur te putten.

TOEZICHT (2)

In 1949 werd op het wetenschappelijk kongres van de Verenigde Naties, die tot doel had eindelijk eens de middelen voor het uitbaten en instandhouden van de visstapel te bestuderen, een kaart getoond waarop 30 visgronden voorkwamen waarvan men geloofde dat ze niet genoeg bevist werden. Op dit moment, in 1949 dus, bedroeg de wereldvoortbrengst van vis 20 miljoen ton per jaar. Het was in deze tijd nog gemakkelijk rijke visscholen te ontdekken. Toonden de gewone gronden sporen van uitputting dan volstond het de andere reserve aan te spreken.
Nu, in 1967, nog geen 20 jaar later bedraagt de wereldproduktie 60 miljoen ton vis per jaar. Meer dan de helft van de visvoorraden die op de kaart werden aangeduid in 1949 zijn al in zoverre aangetast dat beschermingsmaatregelen onontbeerlijk blijken.

TOEZICHT (3)

Het F.A.O.-tijdschrift verwittigt, en dit is niet de eerste noch de laatste keer, dat deze ontstellende toename van de vangsten het vraagstuk van de overbevissing steeds scherper stellen. Daarmee wordt de noodzakelijkheid van een overkoepelende reglementering en een doelmatig beheer en toezicht van deze belangrijke voedselbron der mensheid steeds duidelijker aangetoond.



Een brughoekje van de moderne O.288 „Lans".

De visstapel wordt inderdaad niet op de best mogelijke wijze uitgebaat. Gaat het vissen voort aan het huidige tempo, dan zullen de visstapels die bereikbaar zijn met het vistuig nu in gebruik, het amper nog 20 jaar volhouden.

TOEZICHT (4)

Het F.A.O. legt vanzelfsprekend de nadruk op de grond van dit (reusachtige) probleem. Deze grond is tenslotte niets anders dan de behoefte aan een biologisch begrip van de vis-bevolkings-bewegingen, de verhoudingen der soorten, enz... Maar de kennis van dit (onderzeese) leven zal nog vele tientallen, de beheersing van deze vraagstukken wellicht nog honderden jaren vergen. Eens deze elementen gekend zou het mogelijk worden de visstapel als een kapitaal te beheren. Dit beheer zou dan evenwel op zijn beurt moeten beantwoorden aan ekonomische vereisten. Het volstaat niet te pogen de visstapel op peil te houden, het voordeliger mogelijk gebruik moet worden gemaakt van de voorraden zodanig dat de visser meer verdient en de verbruiker goedkoper vis aangeboden krijgt.

Dit doel kan alleen maar bereikt worden door de inspanning te bundelen en te organiseren in een soort toezicht niet enkel op het gebruikte tuig maar ook op de totale vangst en op de gebruikte vissersvaartuigen.

TOEZICHT (5)

Als men de verscheidene internationale commissies die nu aan het werk zijn eens overziet bemerkt men, waarschuwt het F.A.O., hoe moeilijk het zal zijn om het vissen te regelen of de grootte van de vangst te kontroleren.

Er bestaat evenwel een kontrolemiddel voor de bodemvisserij die verscheidene vissoorten tegelijk verzamelt. De verhoudingen tussen de totale vangst en het gewicht van iedere soort afzonderlijk is een betrouwbare methode.

Dit is trouwens het principe dat nu wordt toegepast door de Internationale Walviscommissie die één blauwe walvis gelijkstelt aan twee vinwalvissen of 6 seiwalvissen.

Zonder een afdoende kontrolemogelijkheid is het onmogelijk voor de huidige organisaties een ernstig beheer van het (vis) kapitaal te verzekeren met een goed wetenschappelijk advies en een redelijke houding van de leden kunnen de toezichtscommissies de visstapels waarover ze de kontrole hebben instandhouden maar ze zullen niet kunnen maken dat de visvangst geschiedt op de meest doelmatige manier, t.t.z. aan de laagst mogelijke kostprijs. Wanneer twee vissoorten in overweging worden genomen, zalm in de Noord-Pacifiek en kabeljauw in de Noordoost-Atlantiek stelt men vast dat de vangsttechnieken, indien ze doelmatig aangewend werden, de wereldvoortbrengst met 5 t.h. zouden kunnen verhogen.

De huidige kabeljauwvangsten in vernoemd gebied zouden vermoedelijk kunnen worden gevist aan de helft van de huidige kostprijs.

KOSTPRIJS

Maar dit zijn uiteindelijk toch maar globale verklaringen voor uiterst ingewikkelde wetenschappelijke en technische toestanden. Alleenlijk reeds het aangroeien van de reeks moderne hulpmiddelen voor de navigatie maar voornamelijk de visopsporing en de vangst, stelt de reders voor kostbare beslissingen en uitgaven terwijl de bemanning steeds meer gespecialiseerd wordt en dientengevolge grotere uitgaven vergt. De schepen zelf en hun onderhoud kosten een fortuin.

Een kort overzicht van de moderne materialen en instrumenten zegt genoeg: kostbare syntetische netgarens en kabels die weliswaar lang meegaan maar die bij verlies van een boei, of scheuren zelfs, zwaar doorwegen op de uitbatingskosten; sonor, asdic of lodar; loran; decca joiitroes findu en troch plotter; radars; V.H.F. radiotelefoon; automatische stuurapparaat; viswasmachines; gyrokompas; spanningsmeters voor de korretouwen; nettsounder, echodiepzeemeter, enz...
Waar is de tijd dat de «visbakken» maar zee gingen met 2 boelen, 2 kompassen, 13 zielen en... een jongetje...

De kostprijs pogen te verminderen door het beperken der bemanning langs de ene kant maar langs de andere kant hogere uitgaven voor het tuig, de uitrusting en het onderhoud! Een balans die misschien in evenwicht blijft maar nog niet tastbaar de uitbatingskosten drukt. Zal het doelmatig vissen niet helemaal in handen liggen van de (bekwame) schipper, meer dan ooit tevoren een tenor van de rederij ?

ZO GEZOND ALS EEN VIS MET ZEEVIS

Berichten van de Propagandavereniging voor meer visverbruik

VERSLAG DER LESSEN IN DE MAAND JANUARI 1968

Tijdens de maand januari 1968, werden door de lesgeefster van de Propagandavereniging volgende lessen gegeven.

4/1/1968 : Institut du Sacré Cœur, NIVELLES

— Pakket : 1 gul, 3 filets van kabeljauw, 2 pladijzen ;
— aanwezig : 15 leerlingen, 2 leraressen, keukenzuster ;
— Het zijn de laatste jaars. De leerlingen kennen zeer goed de voedingswaarde van zeevis en ook veel bereidingen. Alhoewel veel leerlingen niet graag vis eten, is er toch veel belangstelling. De keukenzuster zei dat de internen nooit klagen dat er om de 14 dagen vis op tafel komt ; vroeger de vrijdag, nu de donderdag als de vis toekomt, zodat hij nog verser is. De lerares vindt de les zeer interessant en vraagt nog enkele lessen aan voor de beroepsafdeling ;
— aankoop : 4 viswinkels : school koopt rechtstreeks te Zeebrugge.

5/1/1968 :

Uitwerken recepten :
Tongpasteitjes - voorgerecht.
Gepocheerde tarbot met roomsaus : hoofdschotel (uitgewerkt met tong, bedoeling was vooral de saus te proberen).

9/1/1968 : Instituut de Pelichy, IZEGEM

— Pakket : 1 gul, 2 filets van rode boon, 2 pladijzen ;
— aanwezig : 22 leerlingen, 2 leraressen ;
— de laatste jaars leerlingen hadden reeds een les met basisbereidingen ; nu zijn het meer speciale. Ze zijn een en al aandacht ; de vorige bereidingen hebben ze bijna allemaal thuis geprobeerd. Nu zullen ze dat zeker weer.
— aankoop : 7 à 10 viswinkels.

11/1/1968 : C.M.B.V., RONSE

— Pakket : 1 gul, 3 filets van gul, 2 pladijzen ;
— aanwezig : 13 dames (hadden meer dames verwacht, maar ook hier heeft de vele sneeuw de meesten tegengehouden) ;
— De belangstelling is buitengewoon groot ; eten regelmatig vis ; verscheidenen 2 maal per week ; ze geven graag toe dat ze weinig bereidingen kennen en vragen een 2de les aan met speciale bereidingen ;
— Aankoop : 4 viswinkels.
De vishandelaar die vroeger aandrong opdat er eens een les te Ronse zou gegeven worden, werd verwittigd.

12/1/1968 : St. Jozefinstituut, MERE

— Pakket : 1 gul, 3 filets van gul, 2 pladijzen ;
— aanwezig : 42 leerlingen ;
— het is de afdeling sanitaire helpsters (hulp in ziekenhuizen, homes, bejaarden) ; vooral de oudste leerlingen zien het nut in van de les, maar de ganse groep is zeer aandachtig.
De lerares zou graag een les hebben speciaal voor de leraressen ;
— aankoop : leurder.

15/1/1968 :

Uitwerken recent :
Koolvis op z'n Spaans.

16/1/1968 : L.O.F.C. LA LOUVIERE - LONGTAIN

— Pakket : 1 gul, 2 filets van gul, 2 pladijzen ;
— aanwezig : 15 dames ;
— Zeer veel belangstelling ; eten 1 maal per week vis ; vinden alles zo goed dat ze nog een les aanvragen maar dan met zuiderse bereidingen (4 Italiaanse) ;
— aankoop : leurder en diepvries.

17/1/1968 : Instituut H. Hart, POPERINGE

— Pakket : 1 gul, 8 repen van rode zeebaars, 2 pladijzen ;
— aanwezig : 44 leerlingen, 2 leraressen, directrice. Zuster Overste en 2 keukenzusters ;
— Een goede belangstelling, men voelt wel aan dat het geen enthousiaste visliefhebsters zijn, maar ze volgen goed en vonden het zeer spijtig dat er niet mocht worden geproefd. De lerares vraagt een 2de les.
— aankoop : 3 viswinkels : 3 maal verse vis per week vanaf de woensdag, soms ook de maandag. Winkel bezocht in de Gasthuisstraat. Zeer verzorgd. Alleen bewerkte en bereide vis en verse haring is uitgestald. Er is verse vis verkrijgbaar (alleen eenvoudige soorten) speciale soorten moeten besteld worden.

18/1/1968 : School voor schippersmeisjes, HOBOKEN

— pakket : 1 gul, 2 filets van koolvis. 1 pladijs ;
— aanwezig : 22 leerlingen, 3 leraressen, keukenzuster ;
— zeer goede groep, veel aandacht en zeker belangstelling ; eten regelmatig vis op school, maar thuis vooral riviervis. De keukenzuster vond de bereidingen interessant en zou ze af en toe voor de internen klaarmaken.
— aankoop : eenvoudig.
Dichtbij de school is er een verzorgde viswinkel. Uitgestald : pladijs, tong, forel, griet, kabeljauw, stokvis, tarbot, gefruite visfilets, gerookte heilbot en viskonserven. De prijzen zijn aangeduid (vb. per 1.2 kg. : forel : 45 fr. ; tarbot : 65 fr.)

19/1/1968 : Ecole Communale, MORLANWELZ

— Pakket : 1 gul, 2 filets van koolvis. 3 pladijzen ;
— aanwezig : 7 leerlingen, lerares, direktrice ;
— hier wordt weinig vis verbruikt ; ze eten het niet graag ; de Italiaanse meisjes (4) eten graag en veel inktvis. Allen volgen met heel veel belangstelling ;
— aankoop : markt : veel keus.

23/1/1968 : Instituut de Pelichy, IZEGEM

— Pakket : 3 tongen, 2 kabeljauwrepen. 2 repen staartvis (speciaal pakket).
— aanwezig : 22 leerlingen, 2 leraressen ;
— zeer goede groep, buitengewone belangstelling, noteren en stellen vragen om alles zo goed mogelijk te begrijpen om het thuis te kunnen maken.

24/1/1968 : Rondreizende Landbouwschool, ZOLDER

— Pakket : 1 gul, 10 repen van rode zeebaars, 2 pladijzen ;
— aanwezig : 10 leerlingen, lerares ;
— Hier wordt zeer weinig vis verbruikt, alleen haring en mosselen. Er is weinig belangstelling. De lerares vertelde dat de leerlingen van het 1ste jaar bij het horen dat er een voorwerkles over vis zou zijn, hun neus optrokken, de 2de jaars niet, die hadden verleden jaar een les, dus is er toch vooruitgang. De lerares vindt dat het de demonstratieles is die het meest nodig is en waarschijnlijk het meest resultaat geeft, want als de leerlingen hierbinnen komen, hebben ze werkelijk afkeer voor vis ;
— aankoop : leurder : weinig keus. Te Hasselt zijn slechts 2 goede viswinkels.

31/1/1968 : Institut du Sacré Cœur, NIVELLES

1ste groep :
— Pakket : 1 gul, 2 filets van koolvis, 2 pladijzen ;
— aanwezig : 22 leerlingen ;
— alhoewel het zeer jonge leerlingen zijn, is er heel veel belangstelling. Kennen zeer veel vissoorten en thuis wordt vis op verschillende manieren klaargemaakt ; kennen 6 bereidingen, wat uitzonderlijk is. Bij twee leerlingen wordt 2 × per week vis gegeten ;
— aankoop : 4 winkels.

2de groep :
— evenveel belangstelling. Stellen vragen om goed nota te kunnen nemen, wat voor het 2de jaar zeer uitzonderlijk is.

VRAGENBUS :

— Rog en paling in 't zuur.
— Haring zuur-zoet.

SAMENVATTING :

Aantal gegeven lessen :	**12**		
Nederlandstalige scholen :	6	aantal aanwezigen :	187
Nederlandstalige vrouwenbewegingen :	1	aantal aanwezigen :	13
Franstalige scholen :	4	aantal aanwezigen :	71
Franstalige vrouwenbewegingen :	1	aantal aanwezigen :	15
	12		286

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 10,5 % niet begrepen. Ook betreft het ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken van de prijzen.

Een nogal ruime aanvoer tijdens de afgelopen week, in hoofdzaak bestaande uit IJslandse soorten en Kanaalvis. Gullen waren er niet zoveel als vorige week. Dat dit maar best was, bewijzen de prijzen die voor deze gullen werden betaald en die bepaald beneden het redelijk peil waren. Ook wijting bleef goedkoop. Er werd weer heel wat wijting aangevoerd, terwijl voor platvis slechts minimumprijzen betaald

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

werden. Steenschol en staart kenden weer de gewone belangstelling niet vanwege de uitvoerders, dit wegens de praktische onmogelijkheid om ook iets naar Frankrijk uit te voeren. Koolvis, die de voorgaande weken nog op het gewone prijspeil bleef, ging nu eveneens in prijs dalen. Kabeljauw kende een lichte stijging op de dinsdagmarkt. De kanaal-kabeljauw bleef echter goedkoop en haalde amper 10 fr. per kilogram.

Toch ook lichtpunten tijdens deze week, rode knorhaan, tarbot, kleine tong, haai, leng en keilrog bleven hoge prijzen noteren. Roggen deden het minstens middelmatig, terwijl rariteiten als arend, zonnevis en grote heek zeer duur waren.

Onverwacht nog een vangst haring van ongeveer 100.000 kilo. Spijtig genoeg viel deze aanvoer samen met een onmogelijkheid om uit te voeren naar Frankrijk, zodat zij niet de verwachte prijs kreeg en van bij de 8 fr. terugviel naar 5 fr. per kilo. Het betrof hier nochtans volle haring van goede hoedanigheid.

De kustvisserij heeft het redelijk goed gedaan. Dinsdag noteerden we het grootste aantal vangsten op één dag van 1968 : 14. De vangsten zelf zijn aanzienlijk kleiner geworden. Voor de bokkenvissers is er wel meer te vangen, de andere schepen moeten het doen met vangsten, die rond en even boven de 30 kilo liggen.

De garnaalprijs blijft zeer goed, de ongewoon grote aanvoer voor het jaargetijde in aanmerking nemend. Tijdens de voorbije week slechts 1.981 kg. minder dus dan verleden week bij een groter aantal vangsten.

De resultaten waren voor de meeste schepen zeker renderend, toch opnieuw veel lagere cijfers dan vorig jaar. De IJslanders geraakten er dit keer dank zij grote vangsten, de westschepen moesten het dit keer met minder dan gewoonlijk stellen, dit wegens de lage gul-, wijting- en zeehondprijzen.

In totaal zorgden 46 schepen voor 14.100 B. vis, 18.000 kg. tong en 92.925 kg. haring. De totale opbrengst bedroeg 8.125.322 fr.

RODE ZEEBAARS VAN IJSLAND

Slechts vier IJslanders, in totaal toch nog 5.380 bennen vis. De IJslandse vangsten waren inderdaad veel ruimer dan de vorige weken. Dit wijst dus op een beter visweer. De kleinste (?) vangst bevatte nog 900 bennen dit keer. Geen zo'n grote partijen wijting, wel meer rode zeebaars. Ook voldoende koolvis, leng en kabeljauw. Iets meer schelvis dan gewoonlijk wat ook deze soort in prijs deed dalen. Over het algemeen lage prijzen voor deze IJslanders, «zomerprijzen» zouden onze reders het noemen, wijzelf noemen het flauwe zomerprijzen. Rode zeebaars kreeg slechts van 220 naar 270 fr. per ben (kleine sortering) grote zeebaars schommelde van 370 naar 470 fr. per ben. Niet overdreven dus met de vasten (?) voor de deur. Leng kreeg rond de 10 fr., blauwe leng noteerde tot 20 fr. Minder hondstong dan verleden week en hier iets hogere noteringen. Kleine sortering kreeg van 250 naar 400 fr., grote sortering 920 naar 1.050 fr. Ook veel minder schotse schol, deze soort bleef toch nog goedkoop (5 à 9 fr.). Kabeljauw werd aan zeer flauwe prijzen verkocht en kon slechts van 390 naar 520 fr. noteren. Wijting was goedkoop en moest het

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

doen met 4,40 fr. (kleine) en 7 fr. (grote sortering). Koolvis ging dezelfde weg op die de andere soorten vorige week reeds ingeslagen hadden, en kleine sortering bleef amper even boven de opvangprijs.

Meer schelvis dan de vorige weken het geval was. Meteen ook hier dalende prijzen. De grote soort daalde van 20 naar 16.80 fr. per kilo, de middensoort kreeg in plaats van 17 nog maar 13 fr. per kilo. Voor de verbruiker is het ogenblik dus blijkbaar gekomen om nog eens schelvis te eten. De fijne soorten als heilbot en staartvis hebben het deze week weer iets beter gedaan. De opbrengsten waren voor de verschillende schepen wel bevredigend.

MEER NOORDZEEVIS

Drie schepen van de Noordzee, 2 daarvan na korte reizen en met behoorlijk grote vangsten. Twee van de opbrengsten waren dan ook bevredigend, de derde was ontoereikend. Een grote partij kabeljauw op de tweede verkoopdag waarvoor prijzen betaald werden die we als middelmatig moeten aanzien, 600 fr. voor kabeljauw in bennen tot 820 fr. shelfcod op de grond. Gullen kregen slechts van 290 tot 390 fr. Voor schotse schol eveneens lagere prijzen dan gewoonlijk, 20 à 27 fr. Schelvis werd maandag best verkocht, totten kregen toen van 600 naar 700 fr. Totten die dinsdag daalden tot 370 fr. per ben. Wijting die het moest doen met opvangprijzen. Gullen waarvoor amper meer werd gegeven dan de minimumprijs. Een redelijke partij haai kreeg dalende prijzen, 670 à 540 fr. per ben. Rode knorhaan deed het heel wat beter en noteerde tussen 800 en 1.250 fr. Voor een partij grauwe poon werd 270 fr. per ben betaald.

BEHOORLIJKE AANVOER VAN KANAALVIS

Alhoewel we de werkelijk ruime aanvoeren van ronde vis van het Kanaal nog niet kennen, toch is het duidelijk dat er de laatste week meer kabeljauw werd aangevoerd door de Kanaalschepen. Kabeljauw waarvoor lage prijzen betaald werden en waarbij shelfcod soms geen 400 fr. kon halen. Dinsdag iets betere prijzen voor deze kabeljauw. Steenschol kreeg maandag eveneens de laagste prijzen sedert lang de kleinste sortering, moest op zeker ogenblik zelfs worden opgevangen, steeg nadien weer naar 440 fr. om dinsdag weer tot 850 fr. op te lopen. De midden- en grote sortering steeg weer naar 23 fr. per kilo. Keilrog was duur en kreeg steeds tussen de 20 en de 27 fr. per kilo. Ook ronde knorhaan ging vlot van de hand, vooral maandag toen een kleine aanvoer van die vissoort werd verwacht. Dinsdag toen meer rode knorhaan aangeboden werd dan verwacht, ging die prijs iets dalen. Toch bleef deze vissoort vlot verkopen. Ook grauwe poon of knorhaan bleek zeer gewild en ging vlot van de hand. Staartvis kende dinsdag iets stijgende prijzen, nadat maandag vooral de kleine soorten zeer goedkoop verkocht werden.

Wijting was een van de meest gebrachte vissoorten van het Kanaal. Wijting die op drie verkoopdagen zeer goedkoop werd verkocht en slechts minimumprijzen kon bekomen. Grote sortering kon al eens tot 310 fr. bekomen. Vlaswijting blijft nog redelijk schaars, de prijs schommelde rond de 13 fr. per kilo. Voor de verschillende rogsorteringen werden nogal vaste prijzen bekomen. Grote rog kreeg rond de 20 fr., daalde even naar 17 fr. om terug iets op te lopen. De gladrog-

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

gen kregen tussen 10 en 14 fr. en tilten schommelden rond de 15 fr. per kg.

De fijne soorten als tong en tarbot toonden nogal schommelende prijzen naar gelang de sortering. Bij tarbot was de grote soort het duurst, bij tong was het omgekeerd. Grote tarbot kreeg tussen 100 en 115 fr., middensortering tussen 92 en 100 fr. Grote tong moest het doen met prijzen die schommelden tussen 30 en 55 fr. Lappen waren natuurlijk het goedkoopst. Driekwarttong kreeg van 58 naar 68 fr., bloktong tussen 67 en 75 fr. en kleine tong van 60 naar 73 fr.

Wat de opbrengsten betreft, deze waren niet voor alle schepen renderend. Soms te lange reizen en te lage opbrengsten. De hoogste uitslag ging naar de O. 181 met 252.650 fr.

MINDER GOED VOOR DE WESTSCHEPEN

De 18 westschepen die tijdens de afgelopen week aan de afslag verschenen zorgden voor ongeveer 2.400 bennen vis en 1.000 kg. tong. Geen bepaald kleine vangsten dus, voor de meeste schepen althans niet. Toch verschillende lage opbrengsten voor deze schepen. Soorten als gul, wijting en platjes waren inderdaad zeer goedkoop. Gul, kleine sortering, kreeg slechts tussen 180 en 230 fr., middensortering tussen 320 en 400 fr. en grote gul van 400 naar 550 fr. Platjes kregen ook zelden meer dan 4 fr. per kilo, wijting van 4,40 fr. naar 6 fr. Hondshaai kende ook minder goede tijden dan de vorige weken en daalde van 600 fr. naar 400 fr. Voor rode knorhaan werden nog flinke prijzen betaald. Roggen kregen iets meer dan die van het Kanaal. Dit keer geen enkele opbrengst boven de 100.000 fr. Misschien volgende week beter.

BEVREDIGEND VOOR DE OOSTSCHEPEN

Vier bokkenvissers verdeeld over de 3 verkoopdagen met de grootste aanvoer op de sluitingsmarkt. Vanzelfsprekend kregen we op die dag de duurste platvis niet. Trouwens de hele week bleef platvis slechts minimumprijzen noteren en kon alleen platjes al eens tot 5 fr. krijgen. De tongen waren hier duurder dan die van het Kanaal, iets wat heel begrijpelijk is. De voor/kleine sortering kreeg tot bij de 80 fr., kleine tong tot 76 fr. en bloktong tot 75 fr. De grote sortering was ook hier het goedkoopst. De bijvangst als wijting en gul ging tegen opvangprijs van de hand. Toch bevredigende cijfers voor deze schepen, gezien de meestal korte reizen.

MINDER GARNAAL

Niettegenstaande meer kustschepen de garnaalvisserij bedreven dan verleden week, was de garnaalaanvoer toch duidelijk kleiner. Slechts (?) 1.981 kilo uit 50 vangsten. De vangst per schip is dus zeer klein geworden hetgeen in deze tijd van het jaar niet uitzonderlijk is. De aanvoer blijft nog altijd veel ruimer dan verleden jaar. Wat de prijzen betreft, deze gingen deze week iets dalen met dinsdag de laagste prijzen die evenwel nog sterk verschilden van vangst tot vangst. De hoogste prijs deze week werd vrijdag betaald, 83 fr. De laagste prijs noteerden we dinsdag, 45 fr. per kilo. Prijsverschillen van 20 fr. per kg. waren geen uitzondering. Het is trouwens maar normaal dat voor grotere en beter verzorgde garnaal meer betaald wordt. De totale opbrengst voor garnaal bedroeg deze week nog 126.000 fr., de gemiddelde prijs schommelde rond de 63 fr. per kg. en lag ingevolge de kleinere aanvoer iets hoger.



Doet zoals deze gelukkige reder. Schenk Uw vertrouwen aan de

Scheepswerven van LANGERBRUGGE

Gent (Post Wachtebeke)

Tel. (09) 78 04 01

Voortdurend schepen in aanbouw

MARKTOVERZICHT TE ZEEBRUGGE

MAANDAGMARKT

De markt was goed voorzien van alle vissoorten vooral tongen, platvis en roggevis.
De 13.390 tongsoorten werden afgenomen aan prijzen die schommelden tusen de 38 en de 65 fr. voor de grote, de middensoorten van 64 tot 80 en de kleinste slag van 55 tot 73 fr. de gemiddelde prijs bracht 58,26 fr. op.
Zowel de grote als de middentarbots kenden ee nbiezondere aantrek de grietsoorten werden aan vrij lage prijzn afgenomen.
Enorme hoeveelheden platvis werden gelost, tot 2500 bennen per schip, de prijzen waren dan ook zoals de vorige weken aan de lage kant, vooral de grote en de middenslag grote hoeveelheden werden opgevangen en naar de vismeelfabrieken verwezen.
Voor de eerste maal sedert vele maanden was er een grote keus van roggen, wat wel enigszins verwonderde waren de vrij lage prijzen welke ervoor betaald werden van 10 tot 17 en van 4 tot 9 voor de kleinste slag.
Daar de afzet naar Frankrijk van gullesoorten onder het minimum was, waren de prijzen dan ook aan de lage kant van 2,4 tot 8 fr. De kabeljauws en gullen van 16 tot 19 fr.
Vor het eerst sedert een vijftiental maanden werden kleine gulletjes opgevangen aan de minimum prijzen.
De wijtingsoorten kenden eveneens maar weinig sukses. De haaien en zeehonden gingen vlug van de hand van 10 tot 16 fr.. De besommingen van 41.360 voor de Z.400 tot 82.660 voor de Z.516 en van 121.610 voor de Z.431 tot 262.000 voor de Z.418. De Westvissers van 112.700 voor de 599 tot 174.300 voor de Z.262.

DINSDAGMARKT

Slechts 10 vaartuigen aan de afslag, van zeer korte zeereisjes. Ze schommelden tussen de 2 en de 8 zeenachten. Buiten tongen en platvissoorten waren er niet veel andere vissoorten aan de markt. Verschillende tongsoorten waren goedkoper andere waren duurder. De 8570 kgr werden afgenomen van 40 tot 65 voor de grote en van 69 tot 80 voor de middenslag, de kleinere soorten brachten van 60 tot 72 fr. op de gemiddelde prijs bedroeg 64,36 fr. Opnieuw duurdere prijzen voor de tarbotsoorten, daartegenover bleven de grietsoorten gelijk in prijs.
Zeer weinig ronde vissoorten aan de markt, lage prijzen werden betaald voor de kabeljauws en de gullen. De kleinere soroten bestemd voor uitvoer bekwamen minimumprijzen. De wijtingsoorten ondergingen en gevoelige prijsstiiging.
Haaien en zeehonden vormden een De aanvoer van roggevis was gegrotere aantrek.
daald, de prijzen bleven echter op gelijke hoogte van 10 tot 17 voor de grote en van 5 tot 10 voor de kleinere slag.

De platvissoorten kenden een prijsstijging vooral dan de middensoorten van 4 tot 9 fr. de kleinere slag bleef de minimumprijzen behouden Voor de weinige steenschol werd van 14 tot 38 fr. betaald. De besommingen van 32.630 voor de 558 tot 90.480 voor de Z.473 en van 110.210 voor de Z.596 tot 156.490 voor de Z.411. De vaartuigen in span van 17.500 voor de 436-438 tot 34.400 voor de 233-432

WOENSDAGMARKT

Ondanks dat er gewoonlijk veel vis is op de woensdagmarkt was dit niet het geval vandaag, slechts een 10-tal vaartuigen en vier in span hebben hun vangsten gelost.
prijzen gebracht die schommelden Voor de 8690 kgr tongen werden tussen de 40 en de 73 fr. voor de grote, de middenslag soorten van 79 tot 90 fr. voor de kleinste slag werd van 73 tot 82 fr. betaald, zodat de gemiddelde prijs 69,05 fr. bedroeg.
De tarbotsoorten bleven boven de 100 fr het kgr. de grietsoorten bleven de eerder lage prijzen behouden zoals de vorige verkoopdagen De platvisaanvoer was ruim voldoende, alleen de 3de slag kende 'n prijsstijging. De grote soorten schommelden tussen de 3,70 en de 8 fr. De kleinste slag van 4 tot 5 fr.
Voor de ronde vissoorten vormden grootste aantrek. De kleinere soorde kabeljauws en de gullen de ten blijven goedkoop. De wijtingsoorten haalden hogere prijzen van 9 tot 13 en van 6 tot 9 fr. Haaien en zeehonden vormden nog steeds een aantrek de prijzen van 10 tot 15 fr.
Voor robaards werd van 8 tot 9 fr. betaald en voor de steenschol van 20 tot 35 fr.
De roggevis was niet groot in aanvoer en toch bleven de prijzen op gelijke hoogte van gisteren van 10 tot 16 voor de grote en van 5 tot 10 voor de kleinere.
De opbrengsten van 70.300 voor de Z.593 tot 143.210 voor de Z.547. De Z.589 welke zijn eerste reisje achter de rug heeft bracht 52.010 fr. op.
De vaartuigen in span van 17.870 voor de 450-785 tot 29.440 voor de 517-538

VERKOOP OP ZATERDAG TE ZEEBRUGGE

Het gaat nog niet slecht genoeg te Zeebrugge, waar er in één week 60.000 kg. platvis door de Redersbond niet opgevangen, aan gemiddeld 2 fr. per kg. verkocht wordt.
Nu heeft men beslist heden zaterdag te 8 uur. vis te verkopen en te 10.30 uur garnaal. alsof de verkoop op die dag, gezien de toestand in Frankrijk, nog niet slecht genoeg is voor vissers en reders.

IJS UIT ZEEWATER

Voor de zeevisserij kan van groot belang worden, de ontwikkeling van een ijsmachine die water uit de zee pompt en van het zoute zeewater in korte tijd ijs bereidt voor de conservering van de versgevangen vis en de vissers in staat zal stellen langer op de visgronden te blijven. De machine is in staat dagelijks 750 kg ijs te produceren, zelfs als het zeewater een hoge hardheidsgraad bezit en de temperatuur ervan plus minus 20 graden C bedraagt. Het zachte « zoutwaterijs » zal de vis niet schaden en is langer in staat de smaak en de versheid van de vis te conserveren dan ijs dat uit zoetwater bereid is aldus de fabrikant. De machine gebruikt door machinale dagproduktie van ijs ongeveer 27 liter dieselolie.

"De Financieel Economische TIJD"
Uit

M·A·N Diesel Motoren.
SLANZI Diesel Motoren (luchtgekoeld)
Alco Brandweer materiaal.
Enz...

POWER & INDUSTRY

NAAMLOZE VENNOOTSCHAP
Van Meterenkaai, 4 Antwerpen Tel (03) 32.10.23/32.11.38.

— Scheepsmotoren.
— Stationnaire motoren.
— Electrogeen groepen. - Pompgroepen enz...
— Uitrustingsmotoren.
— Brandweeruitrustingen voor Raffinaderijen en Chemische Nijverheid Fire Fighting boats enz...
— Industrieel Materiaal.

P&I *Kwaliteitsteken!*

ENKELE REFERENTIES AAN DE KUST :
Hektreiler „Narwal" Z.565 — Sleepboot „Brugge" Vissersvaartuigen N.788 — Z.161 — Z.538 — Z.563 — Z.599 — Z.575 — Z.578 — Z.400 enz.

AGENT IN OOSTENDE :
Industrielle des Pêcheries, Slipwaykaai 2

AGENT IN ZEEBRUGGE :
Fa. Crombez en Fockenier, Werfkaai 43

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

REDERS en VISSERS, voor uw
SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING
wendt U in volle vertrouwen tot de
Beroepsvereniging
HAND IN HAND
O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 721.73

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	19-2-1968	19-2-1968	20-2-1968	20-2-1968	21-2-1968	21-2-1968	19-2-1968	21-2-1968
Tong groot (1 à 2 st/kg)	30.—57.—	38.—56.—	36.—52.—	40.—52.—	40.—56.—	40.—58.—	43.—52.—	41.—43.—
bloks (3 st/kg)	58.—76.80	56.—65.—	62.—70.60	60.—65.—	67.40-72.80	64.—73.—	65.—70.—	64.—66.—
fruit (4 st/kg)	67.40-77.60	65.—78.—	69.—74.—	69.—80.—	74.20-78.—	79.—88.—	72.—80.—	78.— ——
schone kleine (5 st/kg)	64.—70.—	64.—80.—	64.—78.—	70.—78.—	77.—82.—	84.—90.—	68.—80.—	82.— ——
kleine (6 st/kg)	60.40-68.—	60.—73.—	61.80-73.20	65.—72.—	70.—78.40	77.—82.—	63.—72.—	73.— ——
slips (alleen zeebr.)	.....	55.—66.—	.....	60.—65.—	.....	73.—75.—	.....	.....
Tarbot groot (1 - 2 - 3)	96.—110.1	95.—104.0	105.0-125.0	85.—105.0	130.0- ——	103.0-119.0	.....	120.0- ——
middel (1 - 2 - 3)	80.—93.60	41.—85.—	92.80-100.0	51.—84.—	110.0- ——	51.—89.—	90.— ——	90.— ——
klein (1 - 2 - 3)	41.50-67.60	36.—40.—	56.—62.—	39.—45.—	.....	31.—49.—	60.— ——	55.— ——
Griet groot (1 - 2 - 3)	.....	39.—45.—	.....	40.—46.—	.....	41.—49.—	50.— ——	42.— 50.—
middel (1 - 2 - 3)	.....	31.—38.—	.....	31.—39.—	.....	36.—40.—	.....	.....
klein (1 - 2 - 3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol (plad.) (1 - 2 - 3)	8.—11.20	1.— 7.—	7.— ——	4.— 7.—	7.—10.—	5.— 8.—	7.— ——	7.— ——
Gr. iek (1 - 2 - 3)	7.— ——	1.— 7.—	7.— ——	4.— 7.—	7.— 8.—	3.70- 8.—	7.— 8.—	7.— 8.—
kl. iek (midden plad) (1)	7.—10.—	5.50- 7.—	7.— ——	6.— 9.—	7.— ——	6.70- 8.—	4.— 5.—	4.— 8.—
Iek 3e sl. (deelvis) (1 - 2)	7.— ——	4.— ——	7.— ——	4.— 5.—	7.— ——	4.— 5.—	.....	.....
platjes (meyres) (1 - 2)	4.— ——	4.— ——	4.— ——	4.— 5.—	4.— 5.40	4.— 5.—	.....	.....
Schelvis groot (1 - 2)	18.— ——	.....	12.— ——	.....	.....	.....	.....	.....
middel (1)	9.60-15.60	.....	10.80- ——	.....	11.— ——	.....	.....	.....
klein (1 - 2)	12.—14.—	.....	7.60-10.—	.....	3.60- 9.20	.....	.....	.....
Heek groot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel (1)	16.— ——	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1)	5.—10.20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	7.—24.—	.....	7.—20.—	.....	5.40-15.20	.....	.....	.....
Keilrog (1 - 2 - 3)	12.—28.—	.....	27.—30.—	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (2 - 3)	.....	15.—17.—	.....	14.—17.—	.....	15.—16.—	22.— ——	14.—17.—
Tilten (2 - 3)	.....	10.—13.—	.....	15.—16.—	.....	10.—13.—	16.— ——	10.— ——
Scherpstaart (2 - 3)	.....	10.—13.—	.....	10.—14.—	.....	11.—14.—	16.— ——	10.—14.—
Halve mans (2 - 3)	.....	9.—11.—	.....	10.—12.—	.....	9.—10.—	14.— ——	.....
Teelt (2)	.....	8.—10.—	.....	8.— 9.—	.....	9.—10.—	.....	.....
Katrog (2)	.....	4.— 5.—	.....	5.— 6.—	.....	5.— 6.—	.....	.....
Kabeljauw (1 - 2 - 3)	5.80-16.—	16.—19.—	7.60-16.—	18.—21.—	8.60-18.—	18.—21.—	22.— ——	22.— ——
Gul groot (1 - 2 - 3)	2.40-13.—	8.—15.—	2.40-11.80	9.—14.—	3.60-15.40	7.—13.—	5.—16.—	10.—17.—
Gul klein (2)	.....	240- 5.—	.....	240- 4.—	.....	2.40- 6.—	.....	.....
Hozemondhamme (1)	28.—44.—	.....	38.—50.—	.....	43.—52.—	.....	.....	.....
Wijting groot (1 - 2 - 3)	4.40- 5.80	4.70- 6.—	4.40- 7.60	8.—10.—	4.40- 5.—	9.—13.—	6.— ——	5.— 6.—
klein (1 - 2 - 3)	.....	3.20- 5.—	.....	5.— 7.—	.....	6.— 9.—	4.— ——	4.— 5.—
Schar (1 - 2 - 3)	4.— 5.40	6.— 7.—	4.— 6.—	8.—10.—	4.— 7.—	10.—15.—	8.—14.—	10.—18.—
Steenschol (1 - 2)	7.—23.40	.....	15.—23.—	14.—38.—	24.80-31.—	20.—33.—	16.— ——	19.— ——
Zeehaai (1 - 3)	0.20-11.—	14.—16.—	7.—13.40	12.—14.—	10.— ——	10.—13.—	.....	.....
Hondshaai (1)	5.70- 8.20	.....	3.60- 8.—	.....	6.60- 8.—	.....	.....	.....
Doornhaai (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman (1 - 2 - 3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel (1)	.....	.....	.....	.....	13.— ——	.....	.....	.....
Horsmakreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (1 - 2)	5.— ——	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng (1 - 2)	.....	.....	.....	.....	11.— ——	.....	.....	.....
Schartong (1)	8.— 8.80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring (1)	7.60- 8.—	.....	5.— 6.—	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (1)	2.40- 2.60	.....	2.40- ——	.....	2.40- ——	.....	.....	.....
Heilbot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1 - 2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf (1)	12.— ——	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	8.80-13.—	.....	10.—13.—	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	39.20- ——	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond (2 - 3)	.....	10 — ——	.....	9.—11.—	.....	.....	20.— ——	18.— ——
Bot (3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2.— ——	.....
R. Poon .Roob.) (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	8.— 9.—	.....	.....
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	6.— 8.—	.....	5.40- 7.—	.....	7.60- ——	.....	8.— ——	14.— ——
Rode knorhaan (1 - 2)	16.20-27.40	.....	16.—25.—	.....	12.—22.—	.....	.....	.....

LEEST „HET VISSERIJBLAD"

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

19- 2	20	358.100	3.686.155
20- 2	16	261.700	3.346.714
21- 2	10	109.500	1.092.453
	46	729.300	8.125.322

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

14- 2	7	189	13.247	53.—	75.—	
16- 2	4	137	10.751	65.—	83.—	
17- 2	9	417	30.008	58.—	81.—	
18- 2	5	122	6.981	55.—	60.—	
19- 2	11	516	32.396	59.—	67.—	
20- 2	14	600	33.100	45.—	64.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

15- 2	2	2.910	38.046
19- 2	10	35.439	377.316
21-2	11	31.850	475.022

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

17- 2	6	248	18.500	70.—	77.—	74.—
19- 2	3	259	14.931	52.—	60.—	57.—
20- 2	6	212	11.780	50.—	60.—	56.—
21- 2	2	94	5.453	57.—	59.—	58.—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

15-2	20	102.660	1.160.460	11,30
16-2	5	28.134	432.770	15.30
19-2	30	164.926	1.803.850	10,93
20-2	15	57.308	873.140	15,23
21-2	18	87.079	1.129.490	12,97

TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

15-2	13	6.889	501.330	72,77
16-2	5	3.540	281.900	79,63
19-2	18	15.391	896.800	58,26
20-2	11	8.575	551.930	64,36
21-2	10	8.693	600.280	69,05

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

15-2	2	183	13.254	70,—	73,—	
16-2	9	878	57.689	51,—	83,—	
19-2	14	2.336	110.593	33,—	64,—	
20-2	4	495	22.982	41,—	61,—	

AFVAARTEN OOSTENDSE HAVEN

DONDERDAG 15 2-1968

IJsland : O.129 — O.250
Kanaal : O.114 — O.151 — O.247

VRIJDAG 16-2-1968

Noord : O.66 — O.268
WEST : O.225 — O.148 — O.15
Kanaal : Z.502 — O.118 — O.295
Noop Head : O.231

ZATERDAG 17-2-1968

IJsland : O.81 — O.318
Noord : O.176
Kanaal : O.335 — O.287 — O.281

DINSDAG 20-2-1968

IJsland : O.216
West : O.148 — N.346 — O.172 — N.730 — N.209 — N.703
Kanaal : O.232
Noop Head : O.237

WOENSDAG 21-2-1968

IJsland : O.217
Oost : Z.34 — Z.38
West : O.147 — O.537 — N.762
Kanaal : Z.543 — O.69 — O.124 — Z.269 — O.141 — O.287

REDERS LEEST UW VAKBLAD

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	19-2-1968	20-2-1968
Grote schelvis	17.80-20.—	16.80-17.40
Middelmatige schelvis	12.80-17.—	8.80-13.40
Kleine schelvis	7.60-12.20	3.60- 8.40
Kabeljauw	7.80-10.60	7.60- 8.—
Gullen	6.— 7.80	7.— ——
Wijting	4.40- 7.20	4.40- 7.—
Schaat	22.— ——	.....
Zeebaars	5.60-11.—	4.60- 8.—
Leng	6.40-17.40	7.—15.—
Schartong	5.— 9.—	.....
Heilbot	45.—70.—	67.60- ——
Koolvis	3.20-10.—	3.60- 9.40
Hondstong	7.20-19.40	.....
Zeewolf	7.20-19.40	.....
Platen	10.—11.40	.....

1. OOSTENDE

MAANDAG 19-2-1968

IJSLAND				
O.216	16	1450	—	512.440
O.217	16	900	—	407.160
O.331	18	930	—	457.540
NOOP HEAD				
Z.269	16	320	—	181.405
KANAAL				
O.124	16	250	1000	166.460
O.232	15	350	700	201.070
O.239	16	350	700	167.750
Z.543	13	320	1100	243.190
O..41	15	300	1100	240.150
O.286	13	200	700	159.990
O. 69	14	200	600	153.930
O.237	16	450	600	208.900
WEST				
O 172	8	150	—	91.810
N.209	5	150	200	59.850
N.703	5	150	100	51.350
N 730	5	100	100	44.120
N.762	6	110	—	51.380
N.346	4	120	—	45.120
N.715	5	120	—	64.700
WITTE BANK				
Z 34	11	100	1200	136.520

DINSDAG 20-2-1968

IJSLAND				
O. 90	18	2100	—	765.450
NOOP HEAD				
O.305	15	600	—	319.055
KANAAL				
O.249	15	200	600	152.660
O.181	15	280	1100	252.650
O.159	15	200	800	176.550
O.275	16	300	1000	226.000
O.312	13	170	500	151.460
O.369	17	250	1100	226.230
WEST				
N.738	5	220	—	77.710
N 765	4	140	—	87.720
O.457	7	120	—	77.160
N 185	5	180	—	59 520
O.147	5	50	400	60.750
N.720	4	100	—	38.040
N.720	4	100	—	38.040
OOST				
O. 37	6	40	1200	96.400
KUST				
O.327	2	50	—	14.760

WOENSDAG 21-2-1968

KANAAL				
O. 26	13	280	500	195.160
OOST				
O.189	7	160	1800	187.380
Z.509	5	150	700	103.655
WEST				
O.142	6	70	—	41.550
N.819	6	190	—	55.539
O.192	5	120	—	51.230
N 750	5	160	—	38.171
O.214	8	220	—	91.530
NOORD				
O.119	12	280	—	92.330
NOOP HEAD				
O.334	12	500	—	208.680

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

MAANDAG 19-2-1968

Z.262	8	100	350	174.300
Z.430	8	200	165	52.650
Z 599	8	100	180	112.700
Z.400	9	100	70	41.360
Z.420	9	1000	80	94.830
Z.544	9	500	55	90.120
Z. 24	9	800	80	82 460
Z.186	9	500	100	63.790
Z.418	10	2000	300	262 000
Z.578	8	400	100	76.060
Z.422	9	600	60	50.910
Z.516	4	400	110	82.660
Z.108	10	900	130	70.800
Z.568	9	400	80	66.230
Z 431	9	1200	250	121.610
Z.775	9	1200	140	90.950
Z.112	4	400	120	79.640
Z.405	8	1500	120	119.370

DINSDAG 20-2-1968

Z.587	3	400	80	76.270
Z.594	5	400	120	64.080
Z.558	2	400	20	32 630
Z.442	3	400	40	44.870
Z.556	2	350	30	33.330
Z.596	5	700	80	110.210
Z.533	8	1000	90	120.720
handel zijn afzet kende.				
Z.411	7	1800	50	156.490
Z.473	7	1200	50	90.480
Z.458	7	300	100	73.070
Z.184	2	50	25	13.520
Z.436-438				17.500
Z.233-432				34.400

WOENSDAG 21-2-1968

Z.589	3	400	25	52.010
Z.424	6	800	100	113 610
Z.349	3	500	100	78.780
Z.545	6	500	130	119.850
Z.547	6	600	120	143.210
Z.429	5	500	100	81.500
Z.593	5	400	130	134.440
Z 199	9	800	120	132.940
Z.591	5	700	200	128.650
Z.601-468				21.370
Z.517-538				29.440
Z.410-541				5.520
Z.450-785				17.870

GENT

VAN 10 TOT 16 FEBRUARI

Tongen, 3/4 in kg. 150-170, v/kleine 120, kleine 90-95 ; Tarbot grote 160, midd. 115-125, kleine 90 ; Griet 140, midd. 100, kleine 85 ; Grote iek 34-44, kleine iek 30, iek 3de slag 25 ; Schelvis grote 78, midd. 65, kleine 40 ; Heek midd. 55 ; Rog 48-55, vleugels 100 ; kabeljauw 65-96, Gullen 40-46, repen 78 ; Hozemondhamme 100 ; wijting 40-50 ; Makreel 45-52 ; Rode knorhaan 48, Zeebaars, repen 68-80 ; IJle haring 30-40 ; Haringshaai gepeld 65-115 ; Heilbot 14 fr. ; Koolvis 55-62 ; zalm 250 ; verse garnalen 85-135 ; gepelde garnalen 310-360 ; forel 85-100 fr.

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

DONDERDAG 15-2-1968

N.737	16.480	N.807	21.566

MAANDAG 19-2-1968

N.710	21.620	N.744	27.900
N.704	59.410	N.470	36.220
N.491	43.916	N.722	48.692
N.276	41.694	N.728	45.405
N. 93	25.365	N.740	27.094

In 't begin van de markt kenden de tongen prijzen van 50 tot 80 fr, die geleidelijk daalden van 50 tot 68 fr. Zelfs de kleine kenden een inzinking van 12 fr de kg (72 tot 60 fr). Rare vis was er werkelijk niet, en de weinige stuks tarbot en grieten waren duur verkocht! Grote platen dienden opgevangen door de Rederscentrale Alleen de drielingen en enkele bennen kleine platvis gingen weg, even boven de opvangprijs! Kabeljauw kreeg nog tot 1100 fr de ben maar de gullen op grond kregen maar 700 tot 400 fr de hoop. Naar « filé »-gullen was er maar flauwe vraag en de staking in Frankrijk is daar zeker niet vreemd aan.

WOENSDAG 21-2-1968

N.800	83.624	N. 7	26.200
N.807	59.164	N.734	51.866
N.790	20.020	N. 36	60.746
N.788	23.900	N 737	15.707
N. 3	24.326	N.761	52.767
N 152	56.702		

De weinig tarbot op de markt benaalde nog dure prijzen gaande tot 120 fr het kg. De grieten gingen tot 55 en 60 fr. De prijzen van de tongen kenden werkelijk een verbetering tegen de maandagmarkt. Vierde en vijfde soort gingen meer dan 80 fr. Kleine tong besomde 78 fr. De staking in de Franse haven B. laat zich geweldig gevoelen, vooral wat de gullen betreft Zelfs de roggen welke altijd duur verkocht worden ging thans naar 600 fr voor de moerroggen en tilten of driestaarten kregen amper de prijs even boven de opvangprijs, nl 350 tot 400 fr. De platvis, grote en zelfs partijen met drielingen moesten opgevangen worden.

VERWACHTINGEN

MAANDAG, 26 februari
IJsland : O.324 (550 ben)
O.202 (1200 ben t.t.z. 650 kools, 100 kabeljauw, 50 leng, 50 bonen, 300 wijting, 30 heilbot en staart).
O.282 (975 ben t.t.z. 475 ronde vis, 410 gutvis, 55 bonen, 35 heilbot en staart)

Kanaal : O.29 — O.274 — Z.527 — O.218 — Z.597 — O.229 — O.160 O.180 — O.35 — O.123 — Z.581.
Oost : O.198.
West : O.148 — O.15 — O.225 — O.156.

DINSDAG, 27 februari
Kanaal : O.204 — O.285 — O.182.
Noordzee : O.228
Oost : O.174
West : N.346 — O.172.
IJsland : O.242 (900 ben t.t.z. 450 ronde vis, 250 gutvis, 50 bonen, 50 varia)
O.85 (2000 ber t.t.z. 1400 bonen, 600 varia).
Z.571
WOENSDAG, 28 februari
Kanaal : O.134 — O.175 — O.195.
West : N.762 — O.142 — O.147 — O.192.

NIFE

ACCUMULATOREN
NICKEL - CADMIUM
van hoogstaande kwaliteit

vervaardigd in Zweden

VERLICHTINGSBATTERIJEN
STARTBATTERIJEN
ZOEKLICHTEN VOOR VAARTUIGEN

— draagbare lantaarns en zoeklichten
— signalisatielichten
— boeilichten
— flikkerlichten

ALLEMAAL UITGERUST MET DE BATTERIJEN

NIFE

VRAAG INLICHTINGEN BIJ

s.v S.C.A.P.

EDW. ANSEELELAAN, OOSTENDE
Tel. (059) 808.20

(6224V)

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

WETENSCHAPPELIJKE OPZOEKINGEN

Vissen laten zich niet afschrikken door het vaartuig

Onderzoekingen in de Witte Zee en in de Barentz Zee hebben laten vermoeden dat vissen zich niet laten afschrikken door het geluid van de schroef evenmin van een op de bodem voortgetrokken apparaat. Het betreft hier een zogenaamde Hydrostaat, een soort van onderzeelaboratorium dat tot op 260 meter diepte een vaartuig volgt en waarmede aldus onder water de gedragingen van de vissen kunnen worden bestudeerd.

Het laboratorium heeft een diameter van ca 3,5 m., en weegt 2,5 ton. Naast tal van instrumenten is het tevens uitgerust met een fotografische uitrusting.

Het biedt plaats aan één persoon. Het wordt voortgetrokken door een vaartuig dat de Hydrostaat onder water houdt door middel van stalen kabels.

KRABBEN MAKEN GELUID

Het is reeds lang bekend, dat de vis niet stom is. Maar nu hebben onderzoekers ontdekt, dat ook krabben geluiden voortbrengen. Speciaal van strandkrabben konden waarneembare geluiden worden aangetoond. De mate van geluid heeft een karakteristiek beeld, dat zich wijzigt afhankelijk van de waterstand. De zeeschorpioen, die door de kotters in grote hoeveelheden met de overige vangst boven water wordt gebracht, brengt b.v. langaanhoudende bromtonen voort.

Een onderzoek heeft de afhankelijkheid van de geluidsproduktie van strandkrabben van het uur van de dag vastgesteld. Vooral in de avonduren, met een top zo tegen 10 uur, zwelt hun geluidsproduktie merkelijk aan. Overdag is het wat minder. Pas rond middernacht, worden de krabben weer wat minder «spraakzaam».

Men verzoekt ons het afsterven te melden van:
MEVROUW
Magdalena Justina MILH
Echtgenote van de Heer
Frans HUBRECHTSEN
Godvruchtig overleden na een langdurige ziekte op 19 februari 1968 in de leeftijd van 71 jaar. De plechtige rouwdienst zal plaats hebben op vrijdag 23 februari 1968 te 10 uur in de parochiale kerk van de H.H. Petrus & Paulus
Vrienden en kennissen die bij vergetelheid geen rouwbericht zouden ontvangen hebben, worden verzocht dit als dusdanig te willen aanzien.
Vergadering aan het sterfhuis : Oostende, St. Paulusstraat 65 « Café 't Fonteintje ».
Begr. E. Rommelaere.
(6242V)

ENORME GARNAALSTAPEL VOOR DE AUSTRALISCHE KUST

De Australische garnalen zijn reeds wonderbaar om hun afmetingen, vermits ze tot 30 cm. lang kunnen worden en zowat 250 gram wegen.

Wat de zaak helemaal op een sprookje doet gelijken, is het feit dat sedert het begin van 1967 onvoorstelbare hoeveelheden van die reuze-garnalen op onverklaarbare wijze steeds maar voor de noordwest-kust van Australië opduiken, tot grote verwondering — en vreugde — van de vissers, die er soms 100 tot 200 kg. per uur van vangen.
De Australische deskundigen, die ongeveer aan het einde van hun Latijn gekomen zijn, stellen als enige mogelijke verklaring, de overvloedige tropische regens voorop, die in het begin van dat jaar aldaar neergutsten.

Wat ook de reden is die de garnalen ertoe aangezet heeft naar die streek af te zakken, de vissers die hun opbrengst met een slag met 70 % zagen stijgen in dat jaar, zijn er helemaal niet treurig om. De treilers die 10 uur per dag aan het werk zijn in de Haaienbaai, op 800 km. ten noorden van Perth, keren telkens terug met een lading van 500 tot 1.500 kg. garnaal.

Geen wonder dan ook dat gedurende de laatste negen maanden van dat jaar West-Australië 600.000 kg. garnaal uitvoerde, terwijl Queensland 250.000 kg. en Nieuw-Zuid-Wales 50.000 kg. naar het buitenland ondermeer naar Japan en de Verenigde Staten, zonden.

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER STIJGEN

NEDERLAND

RUSSISCH FABRIEKSCHIP

Onder de titel „Russisch Fabriekschip" verscheen in de „Haagsche Courant" van 2 februari jl. een artikel van de hand van konfrater Jan Vrolijk, naar aanleiding van het aandoen van het fabriekschip „Goncharow" in de haven van Rozenberg alwaar het 1300 ton metende vaartuig een revisie ondergaat.
Dit artikel dat wij hieronder weergeven geeft een idee over de Russische diepzeevisserij.

Hierna de tekst :

Russische vissersschepen zijn de laatste jaren steeds aktiever op de wereldzeeën. Ultra-modern uitgerust, vaak met Westduitse apparatuur, bedrijven zij nuchter en koel fabriekswerk. Men schendt zelden visserijgrenzen, lokt geen incidenten uit. Visserij is voor de Sowjet-bemanning een vak als andere vakken, hoewel de betaling over het algemeen beter is.
Men kijkt niet of het water „dik" is, men zet het net niet uit „op hoop van zegen". Er wordt uiterst rationeel gewerkt. De geluksfaktor is ingecalculeerd in de geplande dagproduktie. Een Sowjet-visfabriekschip is een varende kollektieve zeeboerderij. De oogst is vaak rijk. Elke man aan boord kent zijn taak en werkt uitsluitend om de dagproduktie te halen.
Bij de Verolme-werf op Rozenburg ondergaat het zeven jaar oude Sowjet-visfabriekschip de „Goncharow" uit Moermansk op het ogenblik een grondige revisie. Gezagvoerder is de 32-jarige Gennady Lewchenko. Een jonge zeeman, die graag vertelt over schip en prestaties.

«De Nederlandse visserijschepen, die ik tot nu toe heb gezien, zijn over het algemeen wel zeer verouderd. Van een type, dat tien tot vijftien jaar geleden voor de kustvisserij kon worden gebruikt...» 't klinkt wat hard uit de mond van een kameraad kapitein-direkteur Gennady Lewchenko, gezagvoerder van het 1300 ton metende Russische visfabriekschip «Goncharow». Deze kapitein heeft aan boord van zijn schip de verantwoording voor 96 man personeel. Het is voor hem geen reden om autoritair te doen. Lachend maakt hij excuses : «De wodka is op en de Russische sigaretten ook. We liggen hier al zo lang». Dan legt hij Engelse sigaretten op tafel, naast een fles «Finest Napoleon Brandy». «Surrogaten» waarover hij wel tevreden is.
Gennady Lewchenko spreekt uitsluitend Russisch. Dat is wel zo gemakkelijk voor dat ene bemanningslid dat, strategisch opgesteld, 't gehele gesprek nauwlettend volgt

AANZIEN

De visserman geniet in Rusland aanzien. Niet in de laatste plaats omdat hij ruim tweemaal zo veel verdient als de mannen, die aan de wal vergelijkbaar werk verrichten Haalt een fabrieksarbeider zo'n 200 roebel per maand (een roebel is rond de 56 fr. waard), op een vissersschip loopt dat vaak tegen de 500 roebel per maand. Daar staan zwaardere arbeidsomstandigheden tegenover. De reizen duren zeventig etmalen daarna is de bemanning 15 dagen vrij. Wordt in de zeventig dagen en nachten de vastgestelde produktie niet gehaald dan vist men door tot maximaal 120 dagen. «Dat komt gelukkig niet vaak voor» glimlacht de kapitein «daar passen we wel voor op». De animo voor 't vak is groot. Vaak is er voor de mensen geen plaats. Zij krijgen dan een garantieloon en gaan het volgende seizoen varen.

ZEKER

«We vissen uitsluitend als we er zeker van zijn dat we ook vangen» vervolgt de kapitein. «We hebben verfijnde visopsporingsapparatuur gedeeltelijk van Russisch en gedeeltelijk van Westduits fabrikaat. Daarmee zoeken we de vis, varen er nog eens extra overheen meten de dkite en de diepte van de school en zetten dan pas het net uit. Zo vangen we meestal en 40 à 50 ton vis per dag. In twee trekken halen we dat binnen - met bijna barstende netten. Daarna houden we op».

LEVERTRAAN

In het fabrieksgedeelte van het schip ondergaat de vangst verschillende bewerkingen. Men produceert bevroren vis, vismeel (van afval) en viskonserven, 35.000 blikjes, die bij aankomst in de thuishaven direkt naar de winkels gaan. Het hoofdprodukt is bevroren kabeljauw en kabeljauw-filet. Tot de «bijprodukten» behoren kabeljauwlevertraan - vaak 800 à 900 kg per dag - medicinale schelvislevertraan en delicatessen als schelvislever. 't Bedrijf werkt kontinu tot windkracht zeven dan gaat de kop van het schip in de lucht tot het weer opklaart.
Het zeven jaar oude schip is 85 meter lang. Een 2500 pk acht-cilinder Sulzer dieselmotor is goed voor een snelheid van bijna dertien knopen (23 km p.u.) In totaal heeft men de beschikking over vijf diepvriesruimen, waarvan drie met een kapaciteit van 700 ton. Eén ruim daarvan is speciaal voor opslag van vismeel en één voor de blikken. De temperatuur schommelt tussen —18 en —22 graden Celsius en kan worden teruggebracht tot —28 graden

DIEPTE

De «Goncharow» vist op de New Foundland Bank, voor de kust van de Verenigde Staten en Labrador, in de Barentsz Zee en in het noordwestelijk deel van de Atlantische Oceaan.
De Russen zijn niet bang voor overbevissing. Zij vissen op de voor Nederlandse onvoorstelbare diepte van 700 meter. (Nederlandse vissers komen bij uitzondering wel eens tot 200 meter). Deze diepte bracht voor de trawl-visserij speciale problemen met zich mee. De holle metalen kogels, waarmee de bovenkant van het net omhoog wordt gehouden, werden op die diepte voortdurend in elkaar gedrukt. Daar heeft men nu iets op gevonden. Behalve het sleepnet zijn ook nog ander netten aan boord, waaronder een ringnet. Alles wordt gedaan om de schepen zo rendabel mogelijk te maken.
Gennady Lewchenko ziet een van zijn bezoeker s nadenkend kijken naar het grote getekende portret van Lenin aan de wand. De enige versiering van zijn kale hut. Zegt de Russische kapitein «Moet ik soms een foto van president Johnson ophangen ?»

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

ITALIE

WERKING VAN DE VISSERIJ-INDUSTRIE

AFGETEKENDE VOORUITGANG VAN DE DIEPZEEVLOOT

Uit gepubliceerde cijfers van het Ministerie van Landbouw en Visserij kan opgemaakt worden dat voor 1967 de aanvoercijfers weerom een verhoging kenden.
In de afgelopen twee jaren kenden de aanvoercijfers telkens een verhoging van nagenoeg 7 %. Officieel wordt de aanvoer op 256.000 ton geschat. Nochtans moeten wij opmerken dat volgens semi-officiële ramingen voor 1967 een aanvoercijfer van 335.000 ton vooropgezet wordt. Het verschil, nagenoeg 80.000 ton, kan verklaard worden als men bedenkt dat een groot aantal vissers nalaten opgave te geven van hun vangsten en hun waar rechtstreeks aan de consument verkopen.

VISGRONDEN

Naar schatting, is 40 % van de aangevoerde vis afkomstig van de kustwateren gelegen aan de westkust van Afrika ; dit niettegenstaande het feit dat Italië met de landen van de Afrikaanse Westkust geen speciale overeenkomsten heeft afgesloten om de visserij aldaar uit te oefenen, wat wel het geval is met Joegoslavië en Tunesië.
Op het einde van 1966 heeft de regering van Mauritanië haar territoriale wateren uitgebreid tot 12 zeemijlen, waardoor alzo zeer rijke visgronden voor vreemde vaartuigen gesloten werden.
De Mauritaanse regering trof deze maatregel nadat zij een lening van 1,6 miljoen Pond bekomen had van het Europees Ontwikkelings Fonds en dit ter bevordering van de modernisatiewerken van Port Etienne, de bijzonderste vissershaven van Mauritanië.
Onderhandelingen, op regeringsniveau, tussen beide landen om de visserij binnen de 12 mijlen-zone te beoefenen hebben, momenteel althans, tot niets geleid. Als enig resultaat heeft Italië bekomen dat periodiek de visvangst toegestaan wordt en ieder aanvraag wordt dan nog afzonderlijk behandeld.

UITBOUW VAN DE VLOOT

De Italiaanse visserij-industrie verschaft werkgelegenheid aan nagenoeg 143.000 personen. Hiervan zijn er 12.000 aan wal tewerkgesteld en 131.000 aangemonsterd.
De hoogzeevisserijvloot beschikt over 84 eenheden, waarvan 11 in de loop van 1967 in de vaart kwamen. Bovendien zullen 16 vaartuigen, met een totale bruto-tonnage van 12.000 BT in de tweede helft van 1968 operationeel zijn.
In tegenstelling met deze vooruitgang stellen we vast dat de kustvloot kwantitatief aan het verminderen is. In het afgelopen jaar daalde het aantal kustschepen van 46.310 tot 46.035 eenheden. In tegenstelling met deze daling steeg het bruto-tonnage voor deze kategorie met ongeveer 6 %.

VISVERBRUIK

Het verbruik van verse en diepvriesvis vertoont een stijgende tendens. Het verbruik van gedroogde en ingelegde vis bleef sedert 1964 nagenoeg stationair.
Het verbruik van vis en visprodukten kan als volgt worden weergegeven :

verse en diepvriesvis : 6,7 kg./hoofd
gedroogd, gezouten, gerookt : 2,6 kg./hoofd

9,3 kg./hoofd

Tegen 1970 zal het virbruik per hoofd waarschijnlijk 10,9 kg. bedragen. Anders uitgedrukt wil dit zeggen dat het verbruik alsdan 600.000 ton zal bedragen. 70 % van het visverbruik zal voornamelijk uit verse en diepvriesvis bestaan.

VERWERKENDE NIJVERHEDEN

Voor het afgelopen jaar bedroeg de produktie van de conservennijverheid 50.000 ton, wat een verhoging is t.o.v. het produktiecijfer van 1966. Reden hiervan is de verhoogde vraag naar ingeblikte tonijn.
De produktie van ingeblikte vis bestaat voornamelijk uit:

tonijn	40.000 T
anchovis en sardienen	2.500 T
gezouten anchovis en makreel	2.700 T
overige visprodukten	6.000 T

Niettegenstaande het feit dat de visverwerkende industrie goede vooruitzichten biedt, is en blijft Italië een groot invoerder van visprodukten. Uit de gegevens van het betrokken Ministerie kunnen we uitmaken dat 30 % van het totaal visverbruik van de invoer afkomstig is.

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Vorige week **donderdag** werden in IJmuiden in totaal 4750 kisten vis aangevoerd. Bij de aanvoer waren 210 kisten tong en tarbot, 635 schol, 4 bot, 335 haring, 1 makreel, 65 schelvis, 306 wijting, 1126 kabeljauw en gul, 5 leng, 25 heek, 4 poon, 2012 koolvis en 22 diversen.

Prijzen per kilogram in guldens : gr. tong 3.99-3.56; grm. tong 4.36-3.99; klm. tong 5.95-5.26; kl. tong I 7.93-6.77; kl. tong II 7.51-6.43, tarbot I 8.30-7.70.

Per 125 kilogram : gr. kabeljauw 160-85; gr. koolvis zw. 100-37.50; gr. leng 45; gr. Hake 554-542.

Per 50 kilgram : tarbot II 244-182; gr. schol en grm. schol 27-17; klm. schol en schol I 27-17; kl. schol II 28-15; bot 8; verse haring 37; grm. schelvis 47-40; klm. schelvis 43; wijting 29-14; gr. gul 31-23; mid. gul 23-18; kl. gul 21-17; heek 194-132; poontjes 49; kl. koolvis 15.

Besommingen in guldens : KW 30-7840; KW 141-44.270; KW 98-6575; KW 152-5760; KW 26-2680; KW 90-5850; KW 160-1830; KW 134-5350; KW 40-6360; KW 96-3580; KW 44-26.400; KW 41-26.620.

20 vaartuigen hebben vorige week **vrijdagmorgen** in IJmuiden aangevoerd : 6080 kisten vis, 18.000 kg. tong en 650 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren : 290 kisten schelvis, 90 kl. kisten schelvis, 560 wijting, 420 kl. kisten wijting, 620 gul en kabeljauw, 3210 koolvis, 20 haring, 40 kl. kisten haring, 30 makreel, 80 kl. kisten makreel, 850 schol, 35 tarbot en 165 varia. Er werden later op de dag nog 400 kisten spanharing verwacht.

Prijzen per kilogram in guldens : heilbot 6.50-4.70, tarbot 9.20-8.10, gr. tong 3.97-3.81, grm. tong 4.50-4.25, klm. tong 5.92-5.52, tong I 7.40-7.13, tong II 7.46-7.04.

Per 125 kilogram : gr. kabeljauw 71-62, mid. kabeljauw 65-60, gr. koolvis 96-64, mid. koolvis 39-37.50, gr. witte koolvis 86, gr. heek 606-590, mid. heek 504.

Per tien stuks : gr. kabeljauw 71-44, mid. kabeljauw 41-28.

Per 50 stuks : gr. schelvis 47, mid. schelvis 44-40, klm. schelvis 43-33, schelvis I 41-35, schelvis II 39-38, kabeljauw I 46-22, kabeljauw II 27-18, kabeljauw III 22-18, grove schol 27-17, schol II 24-18, schol III 26-19, schar 36-25, poon 35-30, haai 30-29, gestripte wijting 19-17, dichte wijting 25-18, haring 27-23, makreel 52-11.50, tarbot 194-170, griet 92, heek I 160, heek III 35, kuit 20-12, kl. kuit 42, lever 21, schartong 26, koolvis I 15, koolvis II 15, witte koolvis I 19.

Maandagmoregn hebben 95 vaartuigen in IJmuiden aangevoerd : 10.870 kisten vis, 50.000 kg. tong, en 6.200 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren : 110 kisten schelvis, 50 kl. kisten schelvis, 280 wijting, 260 kl. kisten wijting, 1.800 gul en kabeljauw, 2.94 koolvis, 10 haring, 30 makreel, 90 kl. kisten makreel, 3.680 schol, 60 tarbot en 420 varia.

Prijzen per kilogram in guldens : heilbot 5.80, tarbot 8-7.70, gr. tong 3.81-3,70, grm. tong 3.82-3.70, klm. tong 4.51-4.30, tong I 5,59-5.30, tong II 5.70-5.51.

Per 125 kilogram : gr. kabeljauw 66-58, mid. kabeljauw 62-56, gr. koolvis 84-64, mid. koolvis 37-50, gr. en mid. heek 580-4.90.

Per tien stuks : gr. kabeljauw 71-52, mid. kabeljauw 32-23.

Per 50 kilogram : gr. schelvis 62, mid. schelvis 62, klm. schelvis 51-43, schelvis I 58-55, schelvis II 58-44, witte kabeljauw I 27-21, kabeljauw II 25-18, kabeljauw III 21-17, koolvis I 15, koolvis II 15, grove schol 24-20, schol II 24-19, schol III 28-15, schar 42-27, poon 84-58, haai 44, gestripte wijting 25-17, dichte wijting 15-12, tarbot 240-172, schartong 38-25, kl. kuit 80-42, gr. kuit 17-10, lever 17-13, heek I 180-160, heek II 120, heek III 36-30.

DINSDAG werden in IJmuiden in totaal 7450 kisten vis aangevoerd Bij de aanvoer waren : 674 kisten tong en tarbot, 3 heilbot, 1965 schol, 17 schar, 11 bot, 540 haring, 320 makreel, 195 schelvis, 835 wijting, 1242 kabeljauw en gul, 5 leng, 40 haai, 8 hake, 12 poon, 1968 koolvis en 25 diversen.

Prijzen per kg. in guldens : heilbot 6.10-5.10, gr. tong 3.58-3.50, grm. tong 4.25-3.89, klm. tong 5.33-4.60, kl. tong I 6.20-5.88, kl. tong II 5.46-5.04, tarbot I 7.50-6.60.

Per 50 kg. : tarbot II 200-84, gr. schol en grm. schol 23-17, klm. schol en kl. schol I 22-17, kl. schol II 25-16, schar 42-21, bot 4-3, verse haring 48-18.60, makreel 56-44.80, gr. schelvis 49-44, grm. schelvis 48-41, klm. schelvis 51-39, kl. schelvis I 62-44, kl. schelvis II 55-46, wijting 24-17, gr. gul 26-23, mid. gul 25-22, kl. gul 22-17, kl. haai 40-33, ham 174, hake 150-110, poontjes 71, kl. koolvis zw 17-15, kl. koolvis wit 30.

Per 125 kg. : gr. kabeljauw 162-65, gr. koolvis zw. 77-37.50, gr. leng 52-48.

Besommingen, in guldens : KW. 152 3570; 130 - 6670; 202 - 6320; 204 - 7310; 3 - 8730, 212 - 6460; 73 - 5360; 132 - 8840; 8 - 7210; 35 - 6930; 196 - 5400; 164 - 8600; 72 - 3650; 116 - 3820; 225 - 6350; 117 - 4130, 197 - 5980, IJM. 46 - 5370; 154 - 5880; VL.16 - 10.780.

WOENSDAG voerden tien vaartuigen in IJmuiden aan : 1130 kisten vis, 5.000 kg. tong en 1.400 stijve kabeljauwen, 560 gul, 320 schol, 8 tarbot en 42 varia.

Prijzen per kg. in guldens : tarbot 8.60-8.50, gr. tong 3.60-3.51, grm. tong 4.19-3.97, klm. tong 5.33-4.99, tong I 6.02-5.50, tong II 5.40-5.01,

Per 125 kg. grote en midd. kabeljauw 66-58.

Per 10 stuks : gr. kabeljauw 96-71, midd. kabeljauw 53-41.

Per 50 kg. : kabeljauw I 40-26, kabeljauw II 28-22, kabeljauw III 27-17, gr. schol 21-16, schol II 22-18, schol III 29-16, schar 45-33, gestripte wijting 25-17, dichte wijting 42-28, haring 37-32, tarbot 226-198, lever 22-19, gr. kuit 9-7, kl. kuit 80.

SCHEVENINGEN

Vorige week **vrijdagmorgen** werden in Scheveningen aangevoerd : 100 kisten wijting, 300 gul en kabeljauw, 1500 importharing, 180 kl. kisten importharing, 600 schol en 8000 kg. tong.

De aanvoer in Scheveningen bestond **maandagmorgen** uit : 180 kisten wijting, 700 gul en kabeljauw, 1.500 import haring, 225 kl. kisten import haring, 750 schol en 13.000 kg. tong.

WOENSDAG werden in Scheveningen aangevoerd 80 kisten wijting, 500 gul, 500 schol, 450 import haring, 285, kleine kisten import haring en 3.500 kg. tong.

Visaanvoer te Den Helder

Door 86 kotters werden tijdens de week van 12 tot 17 februari jl. volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kilogram
55.194 kg.	Tong	f 262.807,42	van f 880 tot f 342 per kg.
6.913 kg.	Tarbot	f 24.868,44	van f 814 tot f 251 per kg.
1.028 kg.	Griet	f 1.718,96	van f 179 tot f 100 per kg.
93.605 kg.	Schol	f 33.513,03	van f 55 tot f 30 per kg.
1.214 kg.	Schar	f 586,38	van f 71 tot f 40 per kg.
5.700 kg.	Wijting	f 1.763,13	van f 51 tot f 24 per kg.
44.352 kg.	Kabeljauw	f 18.749,68	van f 120 tot f 32 per kg.
125 kg.	Tongschar	f 124,99	van f 250 tot f 125 per kg.
2.880 kg.	Haring	f 1.333,—	van f 85 tot f 43 per kg.
1.358 kg.	Diversen	f 149,98	van f — tot f — per kg.
212.369 kg.		**f 345.615,01**	

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

IERLAND

NIEUWBOUW

De eerste stalen trawler, die op de scheepswerven van Gdynia, Polen, gebouwd wordt voor rekening van Ierland, zal binnenkort afgewerkt zijn.

Dit vaartuig is een typisch ST25 type, zoals de 200 overige vaartuigen, die in de afgelopen 15 jaar in Polen zijn gebouwd.

De totale lengte bedraagt nagenoeg 81 voet en de breedte 21 voet. De motor is van Deense makelij en kan een kracht ontwikkelen van 375 PK.

Het elektronisch apparatuur bevat eveneens een Elac sonar., en een automatische piloot.

GROTERE INVESTERINGEN WEERSPIEGELEN OPTIMISME IN DE VISSERIJ-INDUSTRIE

Het meest opvallende feit in de Ierse visserij-industrie in 1967 is wel de grotere toename aan investeringen, zowel voor wat de vaartuigen betreft als voor financiële installaties aan land.

Deze tendens weerspiegelt duidelijk het optimisme van de Ierse visserijwereld in al haar sektoren en is mede het gevolg van de gevoerde politiek van de «Irish Sea Fisheries Board».

De eerste van de Franse vaartuigen die ingevolge een overeenkomst met Frankrijk, waarbij deze laatste een krediet toestond van 5 miljoen Pond voor het bouwen van vaartuigen op Franse scheepswerven, zal in 1968 in de vaart komen.

Zoals vorige week medegedeeld werd ook een overeenkomst bereikt met Noorse financiële maritieme kringen, waarbij aan Ierland een krediet van 3 miljoen Pond is toegestaan geworden. Onderhandelingen met andere landen zijn nog aan de gang.

Niet enkel de vraag naar visservaartuigen is toegenomen, maar ook de investeringen naar fabrieken en installaties aan wal zijn de hoogte in gegaan.

Zo heeft bv. een Schotse firma medegedeeld om binnen afzienbare tijd een vismeelfabriek op te richten op de Oostkust en wel meer bepaald te Drogheda. Eens in produktie zal dit een pluspunt betekenen voor de Ierse visserij aan de Oostkust.

De overheid steunt het projekt en verwacht wordt dat met de produktie een aanvang zal worden genomen op het einde van dit jaar.

Ook in andere gedeelten van het land liggen nieuwe projekten op uitvoering te wachten.

DUITSLAND

BEGROTING VAN DE ZEEVISSERIJ

Voor 1968 zal de Bundesstaat de gevoerde politiek blijven voeren, en de Duitse vissersvloot en de expansie ervan zoveel mogelijk moderniseren en opvoeren.

Samen met de uitgaven voor het visserij-onderzoek, wordt een som van 27,5 miljoen mark voorzien.

Op te merken valt dat Duitsland voor 1968 een aanzienlijk bedrag heeft voorzien voor het opsporen van nieuwe visgronden. Hiertoe beschikt zij over drie opzoekingsvaartuigen, terwijl een vierde op stapel ligt.

In grote lijnen kan de begroting als volgt weergegeven worden :

— Uitbatingskosten van opzoekingsschepen : 2,769 milj D.M. ;

— Bouw van nieuw opzoekingsvaartuig : 4,59 milj. D.M. ;

— Toegestane leningen voor de kottervloot : 1,7 milj. D.M. ;

— Opsporen van nieuwe visgronden : 3,199 milj. D.M. ;

— Modernizering : = ± 11 milj. D.M.

IN DE MARGE VAN DE 21ste VOLKSHOGESCHOOLDAGEN TE BERGEN

„Steeds meer moet men buiten de klassieke visgronden gaan vissen. Dat vereist nieuwe vistechnieken. Het pelagische (zwevende) trawlnet en het ringnet worden door het Nederlandse visserijbedrijf nog steeds niet algemeen toegepast. Het blijft bij «voorzichtig wat proberen». Men moet deze verschuivingen in aloude bedrijfspatronen zien als een uitdaging. Gesteund door overheidsmaatregelen op het gebied van de experimentele visserij en door technisch onderzoek lijkt deze uitdaging alleszins aanvaardbaar".

Aldus de heer J.G. de Wit, hoofd van de afdeling „Technisch onderzoek van de Directie van de Visserijen" op de 21ste Volkshogeschoolbijeenkomst, het afgelopen weekeinde gehouden op „de Zandhoeve" in Bergen (Nh.). De heer De Wit gaf een uitvoerige uiteenzetting over het technisch visserijonderzoek, waaraan hij met zijn staf reeds jaren werkt. Zijn gehoor bestond uit afgevaardigden van alle takken van het visserijbedrijf.

De noodzaak van technische ontwikkeling komt naar voren bij het streven om vis van een zo goed mogelijke kwaliteit op de markt te brengen. De Nederlandse markt voor vis is geen markt voor een massaprodukt. In samenwerking met de biologen van het Instituut voor visserijprodukten van het TNO is nu bij voorbeeld een nieuw garnalennet met zeeflap ontwikkeld. De garnalen komen als ze in het net zitten veel minder in aanraking met bodemvuil en gebroken schelpen, waardoor de kwaliteit verbetert.

WEKKERS

Bij de visserij op platvis gebruikt men „wekkers". Dit zijn kettingen, die voor het net uit over de bodem worden gesleept, om de tong op te jagen. Deze kettingen veroorzaken vaak ernstige beschadiging van de vis. Men zoekt nu naar een methode om platvis onbeschadigd uit haar schuilplaats te krijgen en denkt dit te gaan doen door een zwak pulserende elektrische stroom, voortdurend ontladen uit batterijen.

„In de VS zoekt men ook naar een dergelijke methode. De Amerikanen laten nu nog niets los. Wij zullen het dus zelf moeten uitdokteren", aldus de heer De Wit.

Stijgende loonkosten en een krappe arbeidsmarkt dwingen het visserijbedrijf tot vermindering van de arbeidsinspanning aan boord. De brug, door de toenemende automatisering volgestouwd met instrumenten, wordt een apart onderwerp van studie. Niet té veel apparaten mogen de voortdurende aandacht van de schipper vragen. De opstelling moet zodanig zijn, dat de vermoeidheidsfactor tot een minimum wordt teruggebracht.

Vissen in vlootverband geeft enorme voordelen. Een aantal vissende schepen op een — vaak afgelegen — visgrond geeft de vangst af aan het schip, dat aan de beurt is de thuisreis te aanvaarden. Dit schip komt volledig geladen aan de markt. De andere schepen kunnen blijven vissen, waardoor het aantal onproduktieve reisdagen sterk vermindert. Het vissen in vlootverband, reeds toegepast door de Russen en in serieuze overweging bij de Engelsen en de Duitsers, zou ook door de Nederlandse vissers kunnen worden toegepast.

Een groep rederijen uit Katwijk, Scheveningen en IJmuiden is al tot een vergaande vorm van technische samenwerking gekomen. Aan het overgeven van lading op zee zitten technische problemen, die eveneens een onderwerp van onderzoek zijn.

ROUTING

Er is nog een middel om de produktibiteit te verhogen. Zoals bij de luchtvaart de piloot aan de hand van de laatste weerberichten zijn route uitzet („optimal routing"), zo zouden vissersschepen in vlootverband volgens een tevoren opgesteld plan moeten opereren. Gebruik makend van computers zouden de schepen in staat zijn optimale vangstplaatsen te kiezen. Ook dit systeem wordt al enige tijd door Russische vissers toegepast. De Nederlandse visser is echter een individualist. En vissen in vlootverband is alleen mogelijk, als er sprake is van teamgeest...

In de Zuidelijke Noordzee, Nederlands' traditionele haringvangstgebied, zijn de vangsten sterk teruggelopen. In de Noordelijke Noordzee zijn ze groter geworden. Van de totale hoeveelheid haring, die de Noordzee oplevert, slepen de Noren de grootste portie in de wacht.

Nederland moet zijn vangstaandeel weer vergroten. Door aanschaf van betere schepen en betere apparatuur, door toepassing van betere vangsttechnieken. Bereidheid tot aanpassing en strijdlust bij het bedrijf, gecombineerd met een grotere technische vakbekwaamheid aan boord, kunnen het Nederlandse visserijbedrijf weer doen opleven. Maar zoals een reder dit weekeinde bondig opmerkte : „Het is vijf voor twaalf !".

Verantw. drukker-uitgever :

P. Vandenberghe

H. Baelskaai 30, Oostende

Brief uit Yerseke

Yerseke, 17 - 2 - '68

Rectificatie : In ons briefje van vorige week over de aanvoer van Deense en/of Duitse mossels hier naar de verwaterplaatsen en ook van regelrechte bezorging in Frankrijk. We schreven toen zo dat iedere lezer (en terecht !) de indruk wel moest krijgen dat de genoemde 100.000 tonnen én naar hier én naar Parijs in één week zouden zijn aanen ingevoerd. **Dit was een grote fout van ons.** De zaak ligt zo : Die beide 100.000-tal tonnen werden niet in een week doch vanaf het begin van seizoen '67-'68 tot vorige week bereikt. Wat evenwel niets afdoet aan hetgeen we schreven over de gevolgen voor de mossel-branche hier in Zeeland. Ook schreven we dat vorige week de beste soorten slechts f 14.00 per 100 kilo opbrachten. Dit is onjuist. Die 14 guiden was de hoogst geboden prijs voor de beste B-soort. De beste A-soort bracht 3 tot 4 gulden **meer** op. Dit is het dan. En hoe ging het in de afgelopen week. Het zelfde verloop zo ongeveer. Zes ladingen ter veiling aangeboden werden «doorgedraaid», dat wil zeggen dat daarvoor niet of in ieder geval beneden de minimum-prijs werd ingeschreven. We herhalen : niet alle onverkoopbare mossels blijven onverkocht. Er zijn wel weer een deel ervan voor een «zacht» prijsje onderhands verkocht en toch zij het langs een omweg, kwamen ze wel op de verwaterplaatsen en terecht. Zoals reeds eerder gezegd ; geen opwekkend beeld en we herhalen eveneens de kwekers zijn buiten het Centrale-Paradijs geraakt en ze zullen evenals het oudste mensenpaar hun eigen weg moeten ziet te banen door alle moeilijkheden heen. Niet dat zij daarom reden tot klagen hebben. Integendeel ! In vrijwel alle nering en hantering is iedereen (en reeds verscheidene jaren !) zonder «bescherming». Laten zij (de kwekers) dankbaar zijn dat zij en zij alleen zolang van het schandalige «Centrale-Systeem» in zo ruime mate hebben geprofiteerd. Voor we van de mossels afstappen zij nog meegedeeld dat in de afgelopen week hier en ook in Parijs 4 tot 5000 to nvreemde mossels werden aan- en ingevoerd. Wat de oesteraangelegenheden belangt... we kregen in bezit de cijfers van de verzending over de maand januari. Zoals altijd ook weer nu de cijfers van januari '67 er naast ter vergelijking. Hieruit blijkt dat in januari '68 werden afgeleverd 1.279.571 stuks en in dezelfde maand '67 1.110.912. Een voordelig verschil voor januari nu van bijna 170.000 stuks. En nu de cijfers apart. Nederland nam af nu 73.260 stuks, toen 66.206. België 976.027. West-Duitsland nu 137.700, toen 183.612. Frankrijk nu 29.500, toen 13.550. Zwitserland nu 25.500, toen 33.100. Denemarken nu 16.000, toen 19.272. «Andere landen» nu 21.584, toen 9.590 en ten slotte Italië dat vorig jaar 3.500 stuks afnam, kwam nu niet aan de markt. Geen slecht verloop dunkt ons. Het water in de Oosterschelde is naar men ons meedeelde een weinig minder zoet geworden. Gaat het op dezelfde wijze voort, dan zal dit wellicht van gunstige invloed zijn op de oesters. De sterfte zal verminderen. Naar het schijnt wordt het voor de mosselkwekers moeilijk hun schepen bemand te houden of als er een af- of uitvalt, een andere te pakken te krijgen. Wat voorheen vrijwel nooit gebeurde is nu vaak te zien, namelijk dat per advertentie in ons plaatselijk blad een schippersknecht (of tegenwoordig meer gebruikelijk) een medewerker wordt gevraagd. De naam schippersknecht wordt blijkbaar als kwetsend verondersteld of inderdaad zo gevoeld). Gezien de aard van de werkzaamheden vooral in de winter bij nacht en ontij (en wat gebeurt er niet in de winter, storm, regen, sneeuw, mist, vorst en wat niet al) helemaal naar de uiterste noordrand van ons wel niet zo grote land is een beestewerk. Ik kan me heel goed voorstellen dat menigeen het beu wordt. De schipper-ondernemer... ja, die moet wel, die kan en wil vaak (gezien de goede financiële resultaten der (vele) laatste jaren) niet anders. Maar een knecht, of om bij het mode-woord medewerker te blijven, verdient wel verscheidene gulden meer dan met het vele werk dat hij hier te kust en te keur aan de wal kan krijgen, maar altijd althans veel van huis is, voor velen een zware, té zware belasting. En als de man zich er nog in kan schikken, de meeste vrouwen verdragen 's mans vele weg zijn al heel moeilijk. Vandaar... Want hoe gerieflijk de schepen zijn ingericht (wat een verschil met vroeger, die kleine houten scheepjes) toch geldt de spreuk : «Oost-West, Thuis Best».

Het nieuws van de uitvinding van een garnalenspoel- en sorteermachine, vonden we met groot genoegen in ons blad (naast ons briefje). Hoewel garnalen, tong, schol en wat dies meer, zij ons eigenlijk rechtstreeks niet aangaat, vinden we het toch ook buiten de direkt betrokkenen van groot belang. Vooral met de gevolgen die men voorziet van de sluiting der Delta-zeegaten in het verschiet en mede met het oog op de mogelijkheid om straks na voltooiïng van de Delta-werken, meer mosselgrond op de Waddenzee ter beschikking te stellen, achten we de uitvinding van enorm belang.

Maar daarover wellicht later.

BUITENLAND

ZUID-KOREA

Nu we weer horen over krisis in Korea, willen we even van dichtbij en in het kort nagaan wat de visserij in Zuid-Korea betekent.

Het is weliswaar ver van ons, maar de berichten moeten niet altijd over gevechten en doden gaan.

Korea's territoriale wateren zijn vis- en schaaldieren-rijk.

In 1965 bereikte de visvangst circa 562.000 ton, waarvan 393.000 ton vis en 19.000 ton schaaldieren ; deze hoeveelheden zouden tegen 1971 aanzienlijk moeten verhogen. Eind 1965 waren er 215.000 personen werkzaam in de visserij, d.i. 25 % van de aktieve bevolking. De vissersvloot telde hetzelfde jaar 51.052 schepen waarvan slechts 7.572 gemotoriseerd waren ; 90 % van deze schepen was van minder dan 10 Br. Ton.

In 1965 en 1966 hebben Frankrijk en Italië 90 schepen voor de zeevisserij geleverd. De zeevisserij vertegenwoordigt slechts 10 % van de totale visserij. Er zijn een vijftigtal fabrieken van viskonserven.

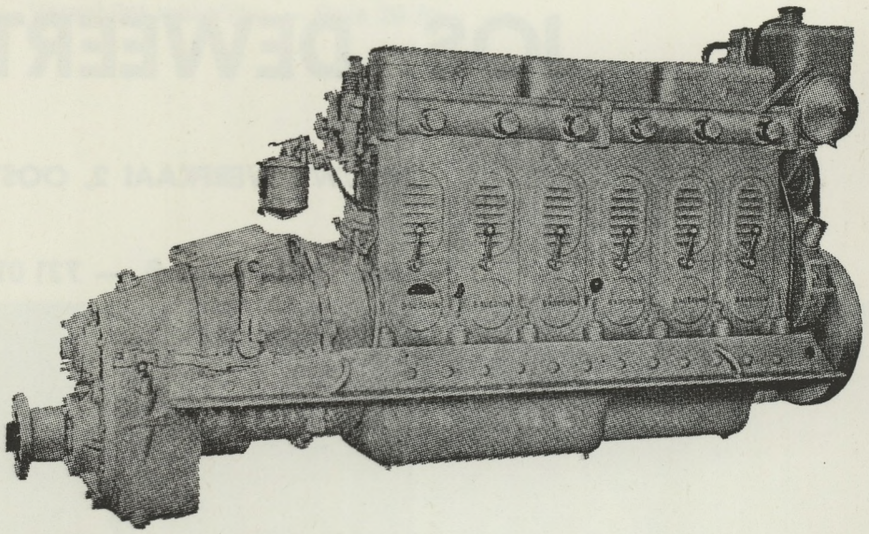
De produktie van viskonserven heeft 2.400 ton bedragen in 1965, die van bevroren vis 21.300 ton. Vis is een van de voornaamste exportprodukten en vormde in 1966 nagenoeg 8 % van de totale export van het land.

VOOR EEN NIEUWE SCHEEPSDIESEL MOTOR
BESTEL EEN

" BAUDOUIN "

150 PK — 1250 Toeren per min. — 6 cyl.
Aangebouwde reductie 1/3
Gewicht 1850 kg.
Onmiddellijk leverbaar.

— GESTICHT IN 1900 —
Fabrieken te Marseille (Frankrijk)
Algemene vertegenwoordiger voor België
« N.V. SOMOMARIN »
Minderbroedersrui 62 — ANTWERPEN
Tel. ANT. (03) 32 45 68



Alle inlichtingen te bevragen bij

WERKHUIZEN

S.C.A.P.

Ed. Anseelelaan
Tel. (059) 787 79
OOSTENDE

(6237V)

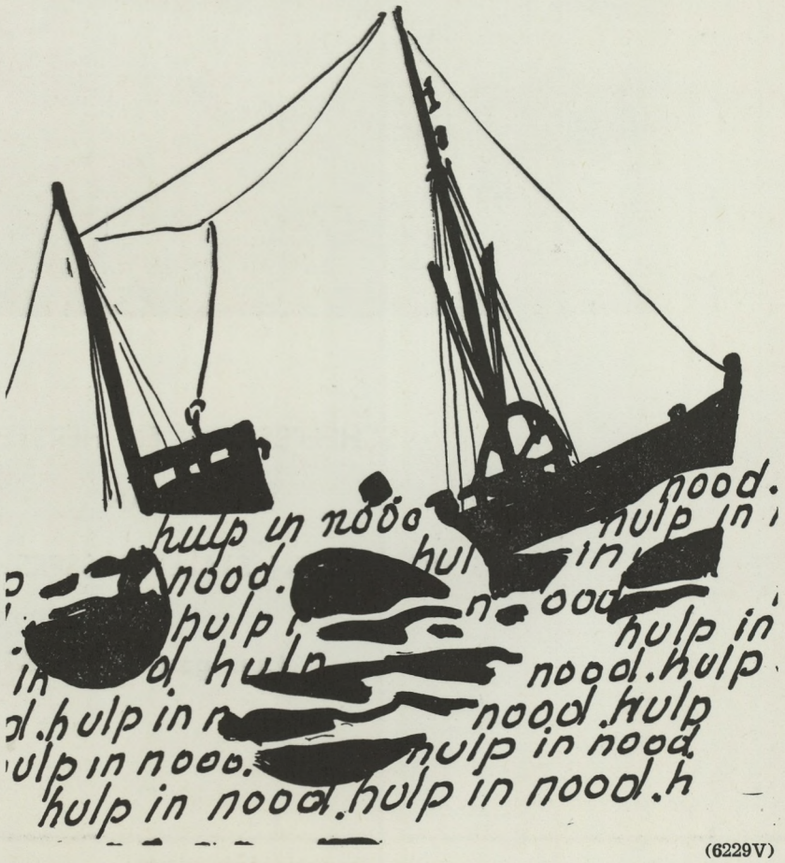
REDERS,

EEN GOEDE VERZEKERING IS EEN WAARBORG VOOR DE TOEKOMST !

WENDT U DAAROM IN VOLLE VERTROUWEN TOT

HULP IN NOOD

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

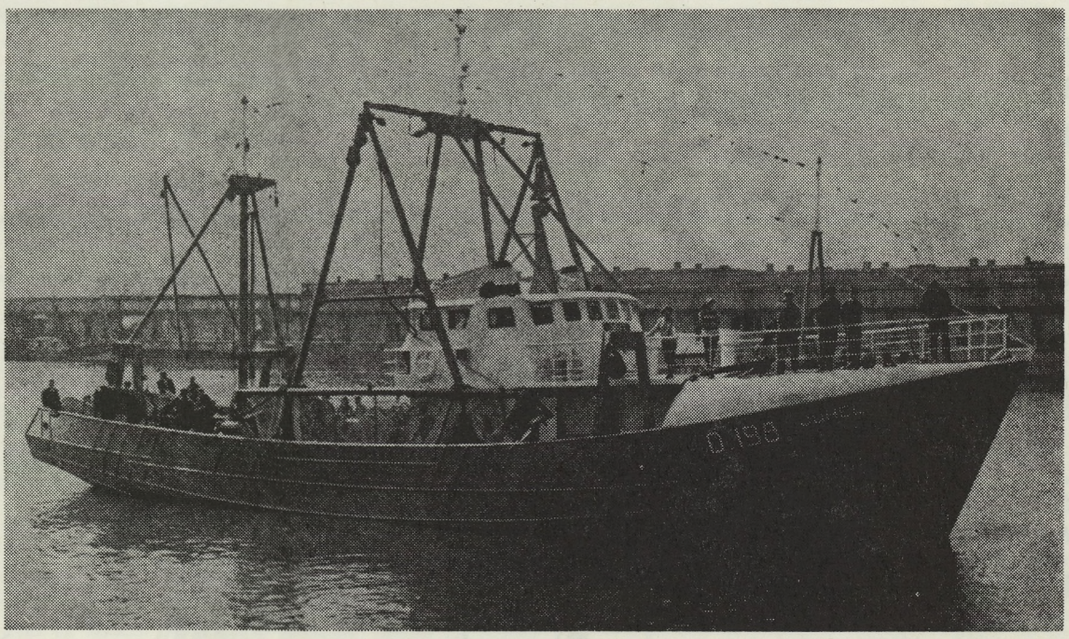

hulp in nood.hulp in nood.hulp in nood.

SCHEEPSWERF

JOS. DEWEERT p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI 2, OOSTENDE

Telefoon 718 50 (werf) — 731 01 (privaat)



SCHEEPSBOUW EN HERSTELLINGEN

VAN

HOUTEN EN STALEN VISSERSVAARTUIGEN

Huis gesticht in 1892

(6120V)