

HET VISSERIJBLAD

35e jaargang — Nr. 15 — Vrijdag 11 april 1969 — Verschijnt wekelijks — Prijs 20 fr.



CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB « LA CHAMPAGNE »

Zaterdag 12 april
van 22 uur af
Zondag 13 april,
the-dansant van 16 tot 20 uur

JULIEN BOUQUET
MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA
Franz André
piano

AUDITORIUM

Zaterdag 12 april te 20.30 uur
Georges Mathonet
stelt voor

**in première voor
België**

en ten voordele van het
Zeepreventorium v.z.w.
te Den Haan a/Zee

RECITAL MANITAS DE PLATA

en de « zijnen »

« LOS BALIARDOS »

Toegangsprijzen :
200 - 150 - 100 en 60 Frs

Vrijdag 18 april
te 20.30 uur

« De Koninklijke Nederlandse Schouwburg »

stelt voor

« DE PRIJS »

van Arthur Miller
Vertaling : Jan Teulings

Met

JET NAESSENS
WARD DE RAVET
ROBERT MARCEL

en

MARTIN
VAN ZUNDERT

Toegangsprijzen :
70 - 60 en 50 Frs
Jeugd - Miliciens - Studenten
50 - 40 en 30 Frs

Zaterdag 19 april te 20 uur

De

« Belgo-Sovjetse Vereniging »

stelt voor, voor de eerste
maal in België

HET BJELORUSSISCH BALLET

70 artiesten uit de U.S.S.R.
Toegangsprijzen :
200 - 175 - 150 en 125 Frs

Zondag 20 april te 20.30 uur
De

« Galas Karsenty-Herbert »

stellen voor

« PYGMALION »

van George Bernard Shaw
Met

PIERRE VANECK
ALFRED ADAM
MARIE DEA
EVELYNE DANDRY
VAN DOUDE

en

**MADELEINE
CLERVANNE**

Toegangsprijzen :
250 - 200 en 150 Frs

Plaatsbespreking :

Casino-Kursaal
van 10 tot 13 uur en
van 16 tot 19 uur

Tel. : (059) 751 11

Gratis Baby-Sitting Service

20 tot 24 uur

Kinderen van 6 maand
tot 10 jaar

TENTOONSTELLING Inkomhall

Tot 13 april

MICHEL KAISER

Serigraphie
Tentoonstelling ingericht
door het Kultureel Centrum
Oostende

Voor alle inlichtingen :

Casino-Kursaal
Tel. (059) 751 11
(5108W—2725N—6638V)

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

DE BEROEPSVERENIGING VAN DE OOSTKUST

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

**Verkoper van de beste ZINKANODES
aan de Kust.**

(6267V)

DRANKZUCHTIGEN Voor U is nog redding

Alkoholisten en/of hun familie-
leden die wensen inlichtingen te
verkrijgen over de A.A. werking,
kunnen zich ofwel persoonlijk wen-
den ofwel schriftelijk tot :
A.A., Wapenplein 15, Oostende
Voor het kustgebied :

Alle inlichtingen te Knokke in
de Fincentlaan 10, van 18 tot 19
uur, alsook Postbus 10, Knokke.
Voor Blankenberge : Groep A.A.
Postbus Uitkerke 1.

Alle inlichtingen worden gege-
ven in volstrekte geheimhouding.
(3653W—9805N—6319V)

TE KOOP

Wegens uitscheiding van
bedrijf.

**HOUTEN
VISSERSVAARTUIG**

in zeer goede staat.
Bouwjaar 1943
ABC-motor van 1958,
volledig vernieuwd in 1962.
Zich wenden
bureel blad onder nr 6639V

**REDERS,
LEEST
HET VISSERIJBLAD**

**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

REDERS,

LEEST UW

VAKBLAD

WAT VERLANGT HET BEDRIJF VAN HET ZEEVISSERIJONDERWIJS ?

Zoals wij vorige week hebben medegedeeld zal ons blad de integrale tekst van de exposés door de diverse sprekers voorgedragen, publiceren.

Om praktische redenen nemen wij de omgekeerde volgorde, dit wil zeggen we beginnen met de laatste.

Deze week laten wij het exposé verschijnen van de h. C. Menu, ondervoorzitter van de Rederscentrale.

Verlang van mij geen pedagogisch betoog noch pedagogische programmatiestelling.

Uiteraard kan ik mij enkel beperken tot enkele aan- en opmerkingen, gedachten en suggesties, hetzij uit eigen ervaring, hetzij genomen uit de dagelijkse omgang met de mensen uit de praktijk.

Teneinde het probleem in zijn juiste optiek te kunnen plaatsen, zijn enkele voorafgaandelijke gegevens en beschouwingen noodzakelijk. De behoefte aan zeevisserijonderwijs is niet nieuw.

De eerste vissersschool werd opgericht te Oostende, ten jare 1886; twee jaar later, dus in 1888, stichtte visserijaalmoezenier Paster Pype eveneens te Oostende de vrije vissersschool; daarna volgde de vrije visserijscholen van Blanken-

land welke de leerlingen aan de visserijscholen leveren. Het familiaal milieu, de traditie, soms het gebrek aan andere werkgelegenheden of het gebrek aan bekwame disposities om andere beroepen aan te leren, zijn alle factoren welke ertoe bijdragen zekere jonge mensen tot de visserij te leiden. Vandaar ook dat op heden, alhoewel niet overbevolkt, Oostende over 3, Heist over 2 en Nieuwpoort over 1 visserijschool beschikt.

Gemiddeld volgen aan deze 6 scholen, in afdeling dek en machines samen, 200 leerlingen de daglessen en een 200-tal leerlingen de avondlessen en de vervolmakingskursussen. Dit laatste getal is echter zeer veranderlijk en hangt af van tal van factoren waarop hier niet dieper dient ingegaan te worden. Het aantal geslaagden is echter abnormaal laag; in verhouding tot het aantal welke de lessen bijwonen bedraagt dit amper $\pm 30\%$; in verhouding tot het aantal welke zich tot de examens lieten inschrijven bedraagt het slechts $\pm 60\%$.

Ook hier zijn de oorzaken van verschillende aard, waarvan gewis de manier van examen afnemen een van de belangrijkste redenen is, alhoewel zeker niet de enige. Vermelden wij in dit verband de onverschilligheid van de jonge mensen, zo eigen aan onze tijd, en het feit dat de inschrijving tot een examen soms voldoet om de toewijzing van een vergunning te bekomen, vergunning welke toelaat in een zekere functie aan te monstren.

Deze percentages steken fel af tegenover de vroegere periodes, laat ons zeggen tot voor een 30-tal jaren, waar de jongeren aan de visserijscholen fier gingen niet enkel het diploma te behalen, maar zelfs een heel groot aantal punten te bekomen. En nochtans deze jongeren moeten het veelal stellen enkel met avondlessen en eigenstudie.

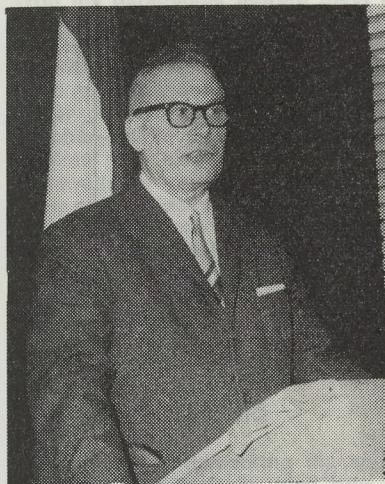
Er wordt wel eens gezegd dat het aantal jongelui welke een opleiding tot een zeker beroep wensen te genieten, bepaald wordt door de aantrekkingskracht van het beroep zelf. Ook voor de visserij is dit zeker gedeeltelijk waar.

Maar het is eveneens gedeeltelijk waar dat soms het niet klezen van een zeker beroep afhankelijk is van het ontbreken van de mogelijkheden om tot dit beroep te gaan, of door het ontbreken van de kennis van de toekomstmogelijkheden van dit beroep.

Met al deze factoren MOETEN we rekening houden bij het bepalen van wat het bedrijf verlangt van het zeevisserijonderwijs, willen we realistisch zijn en uitvoerbare wensen formuleren.

Mogelijk zullen wij U ontgoochelen, zullen onze voorstellen niet voldoende of te revolutionair zijn. Maar het is U zeker bekend dat de bedrijfsmensen uit de visserijsector alhoewel niet buitengewoon experimenteel gericht, toch zeker niet al te konservatief mogen bestempeld worden.

Hoe ook, vooraf reeds wil ik hulde brengen en de dank van het bedrijf uitspreken tegenover het lerarenkorps van de visserijscholen, welke met niet altijd de gewenste middelen ten bate van hun leerlingen een vlijt



berge in 1890, die van Nieuwpoort en De Panne in 1893, nadien Koksijde, Heist en Oostduinkerke. Het Koninklijk Werk „Ibis” werd in 1906 opgericht.

De huidige vorm van het visserijonderwijs werd vastgelegd door de wet van 11 juli 1957 tot regeling van het Zeevaartonderwijs, gewijzigd bij de wet van 23 maart 1960.

Gezien de bekwaamheid van de vissers het rendement van het vaartuig bepaalt en de veiligheid van schip en bemanning verzekert, ligt voor het zeevisserijonderwijs een zeer belangrijke taak weggelegd. En deze taak is niet zo eenvoudig als men weet dat de visser zeer brede begrippen dient te bezitten van de belangrijkste gegevens betreffende de zee, het schip, de navigatie en de visserijtechniek.

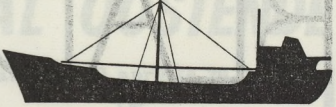
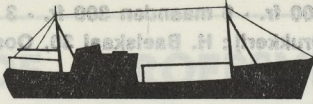
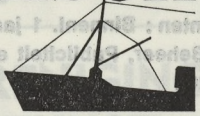
Alvorens verder met mijn uiteenzetting door te gaan, meen ik te moeten waarschuwen dat bepaalde vaststellingen en interpretaties welke soms niet aangenaam zijn te horen — ook niet voor mij — hier kunnen voorgebracht worden.

DE REKRUTERING

In dit verband laten we even ontleden welke elementen aan de visserijscholen worden toevertrouwd.

Het is begrijpelijk dat het de kustbevolking is en het onmiddellijk hinter-

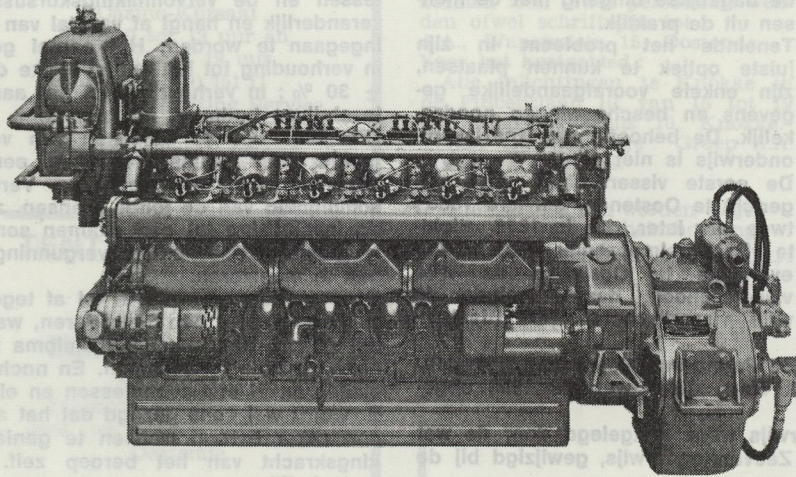
(Vervolg op blz. 3)

U wilt  zo economisch
mogelijk varen...  

   laat daarom
Stork en Kromhout  

met u  meerekenen 

als het om een  zuinige
 scheepsdieselmotor gaat



- viertakt scheepsdieselmotor • type Kromhout 12TV120
- vermogen 248 pk bij 1500 omw/min • aantal cilinders 12
- zonder drukvulling

VMF/STORK-WERKSPOOR
DIESELMOTOREN DIVISIE

MACHINEFABRIEK STORK • WERKSPOOR-AMSTERDAM • STORK DIESELMOTOREN • KROMHOUT MOTOREN
Postbus 4196 - Amsterdam - Tel. (020) 21 6621 - Telex: 14321 - Telegramadres: Storkwerkdiesel

Officiële verdelers in België: „Mekanica” - Kielbankstraat 5 - Zeebrugge - Telefoon 54497

(Vervolg van blz. 1)

en een toewijding aan de dag leggen, gepaard met een grondige beroeps-kennis.

Zij mogen dan ook zeer gaarne deze openbare dank willen aanvaarden.

NIVEAU VAN HET ONDERWIJS EN DE BEKWAAMHEIDSBREVETTEN

Het niveau van het visserijonderwijs is gelijkgesteld aan het lager middelbaar onderwijs, en omvat algemene en beroepsvakken. Het is dus op dit peil dat wij ons dienen te bewegen.

Natuurlijk het eenvoudigste voor het bedrijf ware aan de visserijscholen te vragen: vorm ons de meest prefekte, de meest kundige vissers, het bedrijf en ook de betrokkenen zullen er het best bij varen.

Zo simplistisch is het echter niet, en wij begrijpen het beter dan wie ook. Een eerste probleem dat zich stelt is de aanwerving tot de school, de bevolking van de school.

De laatste jaren daalt het aantal jongens welke zich in de visserijscholen laten inschrijven, niet verder. We moeten hier eerlijk bekennen dat dit grotendeels te danken is aan de ijver die de schoolhoofden en leerkrachten van de visserijscholen ontplooiën om bijzonder de ouders te overtuigen van de toekomstmogelijkheden welke de zeevisserij nog steeds biedt. Het aantal jongeren echter welke daadwerkelijk in de zeevisserij belandt, is totaal onvoldoende. De statistiek van vorig jaar leert ons dat amper 62 % van het aantal leerlingen welke de school verlaten hebben, meer dan 6 maanden vaart tellen. In 1967 was het aantal zelfs slechts 58 %. Alhoewel wij niet over juiste gegevens beschikken, zijn wij overtuigd dat vroegere jaren het percentage veel hoger lag.

Volledigheidshalve dienen wij hier aan toe te voegen dat dit huidige percentage zeer verschilt per kustplaats; zo is dit te Oostende amper 50 %, en daarentegen te Zeebrugge, Helst en Nieuwpoort ongeveer 77 %. Hoe breder rekruteringsmogelijkheden, hoe meer kans dat jonge mensen zich tot de visserij zullen wenden, waren zij — ja dan niet — vanaf het begin van hun studies tot de visserij bestemd.

En hier stelt zich het eerste omstreden probleem: dienen de brevetten en diploma's afgeleverd door de visserijscholen een monovalente of een polyvalente waarde te hebben, waarbij voor het laatste geval vanzelfsprekend de programma's zouden dienen aangepast te worden. Dit probleem is erg omstreden. Zowel argumenten voor als argumenten tegen worden aangehaald. Onze bedrijfsmensen zijn terzake zeer verschillend van mening al is de meerderheid kategoriek tegen; een eenheid van opvatting in welke zin ook, werd zodoende tot nu toe niet bereikt.

Wat mij persoonlijk betreft, moet ik bekennen dat ik voorstander ben van het polyvalent karakter, waardoor weliswaar de waaier van werkgelegenheden breder wordt, maar waardoor eveneens het rekruteringsveld groter wordt. En ik ben niet de mening toegedaan dat de visserij die andere werkgelegenheden zo dient te vreezen, tenzij voor die elementen welke in ieder geval de visserij toch zouden verlaten.

Hebben wij in het verleden en tot heden, niettegenstaande het huidige regime van monovalentie, de afvloeiing kunnen vermijden van vissers naar allerlei staats- en stadsdiensten, naar private en maritieme bedrijven, naar viskleinhandel en noem maar op.

Ik meen dat onze hoofdbekommernis niet moet gaan naar het afgrenzen van de werkmogelijkheden, maar naar het zo breed mogelijk openstellen van de aantrekkingskracht van de school. Eens in de school, gebeurt dan een zekere oriëntatie, welke niet noodzakelijk ten ongunste van de visserij dient uit te vallen.

Graag hoorde ik over dit probleem verschillende stemmen.

OPLEIDINGSVAARTUIG

Een algemene bemerking die we terecht horen, is dat het visserijonderwijs te theoretisch is, zich nog inlaat met allerlei verouderde, en niet meer gebruikte navigatiemethodes, en niet voldoende uitgerust is met moderne elektronische apparaten, of althans niet in de mogelijkheid gesteld deze tot een efficiënte gebruiksmethode aan te leren.

Daarom wordt gevraagd dat een opleidingsschip ter beschikking van de visserijscholen zou gesteld worden, welke om de beurt de gelegenheid biedt op zee de meest verschillende praktische oefeningen aan te leren.

VERRUIMING REKRUTERINGSVELD EN AARD VAN DE LEERVAKKEN

Zoals reeds gezegd is het de kustbevolking en het nabije hinterland die bijna uitsluitend de jongeren voor de visserijscholen leveren. Dit zou echter niet zo moeten zijn. Er zijn zeker in het binnenland jonge lieden die houden van een beroep in de vrije natuur, met een beetje geest voor avontuur of romantiek of doodeenvoudig beïnvloed door de gunstige loonsvoorwaarden en de aanlokkelijke toekomstmogelijkheden. Immers na scheepsjongen wordt je matroos, kunt ge stuurman, schipper en zelfs reder-elgenaar worden, mogelijkheden welke welnlg andere beroepen bieden.

Om deze jongens op te vangen ware het wenselijk dat een Internaat zou opgericht worden, maar dan een Internaat volgens moderne stijl; d.w.z. geen gekamoufleerde kazerne.

Wij zijn de mening toegedaan dat de programma's voor de scheepsjongens niet te omvangrijk, noch te moeilijk mogen gemaakt worden.

Ik weet wel dat ge kunt opmerken: hoe kunnen we perfecte vissers maken indien de stof die we moeten aanleren noch omvangrijk noch moeilijk mag zijn, in een wereld waarin de techniek zo snel evolueert. Daarop antwoord ik het volgende: Indien de visserij kundige schippers nodig heeft, zal zij steeds eveneens goede matrozen nodig hebben. En laten wij in de visserijscholen de minst-begaafden niet ontmoedigen door overdreven of te diep uitgewerkte vakken; met iets mindere kennis kunnen zij toch zeer goede matrozen worden.

Van een schipper vergen we echter meer. Hij moet meer dan algemene begrippen hebben over elektronika, hij moet begrip kunnen betonen voor de economische zijde van de uitbating van een schip, Immers het wel en wee van een kapitaal van 10 of meer miljoen wordt hem toevertrouwd. Verder moet hij psychologisch inzicht hebben om met takt, doch met vaste hand bevel te kunnen voeren, een niet te onderschatten faktor in een uitbating zoals een schip, waar mensen met hun gebreken dagenlang samen werken en leven. Het is in functie van deze eisen dat de programma's die leiden tot het afleveren van het diploma schipper 1ste klas en schipper 2de klas moeten opgesteld worden.

Hetzelfde principe geldt voor wat betreft de brevetten toegekend door de afdeling machine waar enkel voor de aflevering van het brevet van werktuigkundige ter diepzeevisserij, zekere diepere uitgewerkte normen zouden mogen gesteld worden. Immers mag verondersteld worden dat schepen bemand met een verantwoordelijke voor de motor, houder van het brevet van matroos-motorist of zelfs van motorist, steeds in de nabijheid vist van de kust, een haven of andere schepen, zodat betrokken motorist minder of niet uitsluitend op zijn eigen kennis en ervaring aangewezen is, en waar juist de ervaring de mindere kennis soms goedmaakt.

Voor de werktuigkundige ter diepzeevisserij is dit natuurlijk niet het geval, daarom ook is naast de ervaring een diepgaandere en bredere beroeps-kennis gewenst.

Na deze vluchtige, maar noodzakelijke analyse van verschillende factoren welke het probleem beïnvloeden, komen we tot een concreet antwoord op de gestelde vraag: Wat verlangt het bedrijf van het zeevisserij-onderwijs?

Dit algemeen verlangen kunnen we als volgt samenvatten:

- 1) het scheppen van het grootst mogelijk rekruteringsveld door het oprichten van een modern internaat. Het verlenen van een bredere waarde aan het behaalde diploma of brevet laten wij in het midden, gezien het gebrek aan eensgezindheid omtrent dit probleem.
- 2) het meer oprichten van praktisch onderricht, onder meer door het gebruik van up to date didactisch materiaal en door het ter beschikking stellen van een opleidingsschip, waardoor onder andere het manipuleren van de elektrische apparatuur en van het moderne reddingsmateriaal efficiënter kunnen aangeleerd worden.
- 3) de programma's meer afstemmen op de te vervullen functie, waarbij dus in de eerste fase de eisen niet te groot gesteld worden.
- 4) het beoefenen van de visserij is ploegwerk; niet de optelling van individuele inspanningen brengt sukses. Daarom het aankweken van een teamgeest, waar ieder aangemonsterde zonedlg overal een handje toesteeft, zelfs ongevraagd. Dit vereenvoudigt niet alleen het werk, maar bevordert de geest van kameraadschap en samenhorigheid, zeer belangrijke factoren in een gemeenschapsbedrijf.
- 5) het contact tussen enerzijds de leerkrachten en de leerlingen, en anderzijds de bedrijfsmensen verder uitbreiden, waarbij eveneens het personeel van het proefstation voor de zeevisserij betrokken worden. De drie genoemde partijen kunnen enkel baat halen uit dergelijke konfrontatie.

Ik heb niet de pretentie het probleem van de zeevisserijscholen noch van het zeevisserijonderwijs alomvattend behandeld te hebben. Daarvoor ontbreekt mij de bevoegdheid en vorming. Als bedrijfsmens, die oor heeft zowel voor de vissers, als bij de reders, heb ik gemeend enkele suggesties in het daglicht te mogen stellen. Zoals U zult gemerkt hebben zijn de uitgedrukte verlangens niet van die aard dat zij niet uit te voeren zijn. Wij houden rekening met de werkelijkheid, zelfs in zijn minder aangename aspecten, en dit alles gezien in het dominerend perceptief van het zo nijpend en ingewikkeld bemanningsprobleem. Want, alhoewel het bemanningstekort en het probleem van het zeevisserijonderwijs twee verschillende onderwerpen zijn, toch kunnen wij deze twee begrippen niet dissociëren, mischien wel uit beroepsmissvorming.

Het VOORTBESTAAN van de zeevisserij is mede gedeeltelijk afhankelijk van de hervorming van het zeevisserijonderwijs en van de rekruteringsmogelijkheden van de visserijscholen. Eens overtuigd van deze feiten, is het voorzien van de nodige geldelijke middelen gewettigd.

Wij verhopan dat onze bevoegde instanties het nodige begrip zullen willen betonen.

Tot daar het exposé van de Heer C. Menu.

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. S C A P

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

De Vissershavencommissie van Oostende kwam bijeen

Vrijdag 4 april jl. kwam de Vissershavencommissie van Oostende onder voorzitterschap van Schepen Van den Kieboom bijeen, in het Bestuursgebouw van de vismijn.

Diverse problemen die voornamelijk de reders aanbelangen, en die vooraf in de schoot van de Rederscentrale werden besproken, werden er behandeld.

HET GEBRUIK VAN DE PLASTIEKEN KISTEN IN DE VISMIJN

Zoals bekend zijn sinds een paar weken plastieken kisten in gebruik genomen voor deze vissoorten, welke voorheen op de grond werden uitgesteld. Zoals wij er destijds op wezen, zou de bennenverhuurder zich een soort kisten aanschaffen, die technisch niet voldeden.

Dank zij de tussenkomst van de Rederscentrale — het is tenslotte de reder die de huurprijs betaalt — kon deze vergissing tijdig worden voorkomen en dienden alle betrokkenen toe te geven, dat bedoelde kisten technisch gezien, tal van gebreken vertoonden, althans voor wat het gebruik in de mijn betreft.

Anderzijds is er sinds jaren een kist op de markt die door het Rijksstation voor de Zeevisserij werd beproefd en gecontroleerd, en die ook door het Rijksstation werden goedgekeurd.

De inlichtingen ingewonnen in buitenlandse havens die deze kisten gebruiken, waren positief.

Deze kisten die dan toch uiteindelijk ook bij ons ingang hebben gevonden, betekenen eindelijk een eerste stap naar het algemeen gebruik van kisten i.p.v. bennen.

Dat er nog steeds mensen zijn, die er kritiek op uitoefenen, is normaal. Zij zullen weldra moeten toegeven, dat ze ongelijk hebben. we moeten nu eenmaal mee met onze tijd, en nog al te veel heerst langs sommige kanten van ons bedrijf de gehechtheid aan de goede, oude, traditionele gebruiken en methoden, waardoor vooral de kwaliteit te lijden heeft.

Een ander kwam overigens ook tot uiting in de zitting van de Vissershavencommissie, waarin sommige leden terecht betreurden, dat drie jaar geleden praktisch alle leden zich categoriek uitspraken voor het gebruik van kisten, i.p.v. bennen, maar dat dit advies werd door het stadsbestuur niet gevolgd omdat de bennenverhuurder kontractueel voor bennen was verbonden.

Bij het thans in gebruik nemen van de kisten hoort men hier en daar natuurlijk weer van die zogenoemde «klachten».

Het zijn echter natuurlijk steeds weer dezelfde, o.m. als zou onderaan de magere vis worden gestoken, alsof dit ook met bennen niet geschiedde. Het is evenwel zo, dat de oppervlakte van de in kisten gelegde vis groter is dan in bennen, en dat er ook niet meer zo

veel vis op elkaar wordt gestapeld als in de bennen, hetgeen van bijzonder groot belang is voor de kwaliteit.

De klachten zelf zijn de moeite niet waard te worden besproken.

HET TOEKENEN VAN KOPERSKAARTEN

Wanneer thans voor een koperskaart 3.000 farkn wordt betaald, kan iedereen in de vismijn vis kopen. De Commissie is thans tot het Besluit gekomen enkel een koperskaart af te leveren aan hen die als vishandelaar over een handelsregister beschikken.

Op te merken valt dat een dergelijke maatregel volledig in de lijn ligt van de regelingen inzake de Belasting op de Toegevoegde Waarde (B.T.W.) die vanaf volgend jaar van toepassing wordt.

Voor de garnaalverkoop mag al wie kopen welke een handelsregister heeft.

HET WEGEN VAN KLEINE VIS

Dat in de Vissershavencommissie weinig opbouwend werk wordt verricht, is andermaal, tijdens de bespreking van dit punt, bewezen.

De vertegenwoordigers van de Rederscentrale stelden bij wijze van proef voor, de kleine vis niet meer te laten wegen. Dit zou een eerste stap zijn om nadien, zo de proef bevredigend schonk, het wegen van alle vis af te schaffen.

De reden deze proef te doen, is in de eerste plaats ingegeven om het werk te vereenvoudigen en ook tijd te winnen.

In diverse havens wordt er evenmin gewogen en dit was ook destijds te Oostende het geval. Het wegen werd echter opnieuw ingevoerd om een aantal andere redenen.

Vanzelfsprekend kwam op het voorstel van de Rederscentrale van bepaalde zijden reactie.

Iedereen heeft natuurlijk zijn reden en iedereen kijkt natuurlijk naar zijn eigen winkel zonder het algemeen belang en de vooruitgang te dienen.

We vragen ons af wat voor nut die bijeenkomsten hebben, als men ziet met welke mentaliteit door sommigen aan deze zittingen wordt deelgenomen.

De toestanden zijn geëvolueerd en waarom zou niet kunnen worden teruggekomen op een maatregel die in het verleden bestond, wanneer deze maatregel goed is. Daarom ook werd door de Rederscentrale, alleen voor de kleinere vissoorten, een proeftijd gevraagd.

Tenslotte nog dit, proefnemingen op langere termijn, waarbij 10.000 bennen waren betrokken, toonden aan dat 99,5 % van deze bennen een overwicht hadden.

Men stelt echter ook vast dat in de enige gevallen waar iets minder dan 50 kg. in een ben is, door sommigen klacht wordt neergelegd,

maar op die 99,5 % der bennen met een overgewicht, wordt nooit iets opgemerkt.

Tenslotte moet de handelaar voldoende bedrijfskennis bezitten om te kunnen schatten hoeveel het recipiënt bevat. Overigens is het zo dat het wegen van de kisten zoals ze thans worden gebruikt, enorm veel problemen stelt. We vragen ons dan ook af wie eigenlijk ten achter is.

De «heilige huisjespolitiek» heeft echter weer eens gezegevierd. Alles blijft zoals het is en de bespreking van dit punt werd naar een latere datum verwezen...

Het klinkt zoet in de oren te horen spreken van Oostende als Europese haven, wanneer ieder aan een ander eind van het touw trekt. De enen om die reden, de anderen om een andere reden.

SPREIDING VAN DE MARKT

We menen niet te overdrijven als we zeggen dat iedereen te Oostende zou gediend zijn met een grotere spreiding van de markt en dat iedereen dan ook in principe een betere spreiding voorstaat.

Zoals bij diverse gelegenheden wij er hebben op gewezen, is dit probleem bijzonder kompleks, hetgeen ook weer eens tot uiting is gekomen tijdens de discussie van dit punt in de zitting. Iedereen ziet het natuurlijk vanuit zijn eigen standpunt, en vanuit de hoek die hij heeft te verdedigen, en iedereen is natuurlijk overtuigd van de juistheid van zijn visie.

Een groter spreiding van de markt mag echter niet een verplichte beperking in aanvoer betekenen. Het feit dat thans een groot procent van de aanvoer beperkt blijft op de maandag, is voornamelijk te wijten aan de mindere prijzen die de daaropvolgende dagen in de vismijn worden bekomen. Er zijn reeds vele proefnemingen gedaan om te verkopen op andere dagen, die echter in de meeste gevallen nadelig zijn uitgevallen.

Het mag niet zijn dat alleen de reder de dupe moet zijn en niemand kan hem kwalijk nemen dat wanneer hij een paar keer een slechte ervaring opdoet, hij het risico niet meer lopen zal.

We begrijpen niet goed de handelaars die ook aandringen op een spreiding van de markt, maar het risico aan de reder overlaten en steeds lagere prijzen betalen op de andere dagen.

Een inspanning vanwege deze kant zou de reders zeker meer vertrouwen schenken.

DONDERDAG EN VRIJDAG BESTE MARKTDAGEN ?

Tijdens de discussie werd toch een interessante opmerking gemaakt. Er werd erop gewezen dat de internationale vishandel het drukst is de donderdag en de vrij-

dag en de maandagavond de boeken worden gesloten, daar waar de maandag te Oostende de voornaamste marktdag is.

Aldus zou een spreiding zich niet moeten concentreren op de eerste dagen van de week, maar zou de nadruk moeten gelegd worden op de donderdag en de vrijdag. Dit zal, steeds volgens woordvoerders, meteen ook een groot deel van de visinvoer uitschakelen.

Anderzijds werd ook de vergelijking gemaakt met de belangrijkeheid van de verkoop op donderdag en vrijdag te Zeebrugge.

We menen dat deze vergelijking niet opgaat, niet alleen omdat de voornaamste vissoorten aldaar verschillend zijn van deze te Oostende, maar ook en vooral omdat aldaar een bepaald «gebruik» toegelaten wordt dat zeker aantrekkelijk is voor een categorie van handelaars die er dankbaar gebruik van maken. Vandaar ook dat op deze dagen dan een aantal handelaars op de markt aldaar bedrijvig zijn.

Zoals reeds voldoende onderlijnd, is iedereen gediend met een ruime spreiding, zeer zeker ook de reders, die niet anders verlangen, maar die uit bedrijfs-economisch standpunt, als het ware gedwongen zijn hun waar op die dagen aan te bieden waarop zij de beste prijs krijgen.

HET BIJNEMEN VAN MINDER DAN 10 BENNEN

Na bespreking sprak de Commissie zich uit om voortaan een hoeveelheid van meer dan 5 bennen te laten bijnemen, terwijl de hoeveelheid van 5 ben en minder, dient afzonderlijk te worden verkocht.

Een partij van 17 ben bijvoorbeeld, kan volledig door de koper worden gekocht, terwijl voor een partij van 14 bennen de koper de 10 bennen krijgt en de 4 andere afzonderlijk zullen moeten worden verkocht.

Volgens het huidige systeem kan in het geval van een partij van 17 bennen de koper 10 bennen krijgen, maar dienen de 7 andere afzonderlijk te worden verkocht.

EINDELIJK KOELRUIMTEN IN DE VISMIJN ?

Reeds herhaalde malen werd door de Rederscentrale aangedrongen, opdat koelruimten in de vismijn zouden worden aangebracht, ten behoeve van iedereen.

Dergelijke uitgaven zouden veel nuttiger zijn dan vele andere die tot niets dienen of die geen verbetering betekenen.

Naar verluidt zou thans de mogelijkheid bestaan om eindelijk over koelruimten te beschikken.

Op hoop van zegen dan !

ROUWDIENST

Vrijdag 18 april ek. wordt in de parochiale kerk van Duinbergen 'n dienst opgedragen ter nagedachte-meij 1952, welke sedert maandag 31 nis van Jan Rappé, geboren op 6 maart vermist wordt als lichtmatros aan boord van de Z.460 «St.-Christoffel»

PRAKTISEREN

VEILIGHEID (1)

Wakkere geesten zullen zich wellicht herinneren dat vorige winter twee treilers uit Hull ter hoogte van IJsland vergingen, met groot verlies van mensenlevens en een derde schip dat naar de Noorse visgronden voer, hetzelfde (harde) lot onderging. Dat was de aanleiding voor de samensmelting van een commissie die in Groot-Brittannië belast werd met het onderzoek over de veiligheid der vissersvaartuigen. Ondertussen werden de besluiten van deze groep reeds aan de regering voorgelegd, sedert verscheidene maanden. In het bijzonder wordt in het verslag aanbevolen in de sektor ten noorden van IJsland een soort bevoorradingschip in te zetten ten dienste van de Engelse treilers die deze streken opzoeken. Dit schip zou zich overal en eender wanneer moeten kunnen verplaatsen, een dokter evenals een verpleger aan boord hebben die de zieken zouden verzorgen voor dewelke aan boord 3 kooien voorzien zijn.

De onderzoekskommissie herinnert eraan dat trouwens na de vermelde ramp, het Britse weerkundig schip werd ingezet nabij de visgronden van IJsland met aan boord een controle-officier waarvan de raadgevingen, gericht aan alle gezagvoerders in de nabijheid, eveneens moesten overgemaakt worden aan de reders. De commissie besloot evenwel haar verslag als volgt: „We menen dat het aan de gezagvoerders, onderworpen aan de bevelen van hun rederijen, moet overgelaten worden te beslissen onder welke voorwaarden zij de hen gegeven raadgevingen moeten aanvaarden...”.

Uiteindelijk is alleen de kapitein verantwoordelijk voor de uitbating van zijn schip...!

VEILIGHEID (2)

Anderzijds geeft de werkgroep toe dat het voor een enkele officier-weerkundige uiterst moeilijk zou zijn raadgevingen te verstrekken aan zestig treilers die op eenzelfde ogenblik ter visvangst zijn ten noorden van IJsland en die tegenover verschillende weerkundige omstandigheden en moeilijkheden staan.

Het verslag verklaart positief: „De beslissing van de kapitein is zonder verder beroep en het zou gevaarlijk zijn ze te betwisten, want de kapitein zou dan de bevelen die hij heeft ontvangen in de plaats van een eigen oordeel kunnen stellen...”.

Het schip dat naar de visgronden zal gestuurd worden, zal eveneens dienst doen als weerkundig station en dientengevolge aan de schippers weerberichten en raadgevingen omtrent de weerstoestand overmaken. Om deze reden denkt de werkgroep dat het gepast zou zijn dat een zeevisserij-kapitein en een weerkundige de raadgevende officier vergezellen die bovendien zou moeten gekozen worden buiten het visserij-bedrijf, maar toch de ervaring zou moeten hebben van het bevelhebberschap.

VEILIGHEID (3)

Talrijke getuigen, meldt het verslag, herinneren zich de diensten die de Royal Navy reeds aan de vloot bewezen heeft zoals bvb. ten tijde van de kabeljauwslag met IJsland op het einde van de jaren 1950. Deze getuigen verklaarden bovendien dat de laatste tijd de oorlogsschepen veel minder te zien waren in dit gebied en dat de vissers zich verwaarloosd achten ten opzichte van hun beroepsgenoten der andere landen.

Met voldoening vernam het gehele zeevisserijbedrijf dat het opzet helemaal door de staat zal gedragen worden, dit is begrijpelijk voor wie de ernstige crisis kent waarmee de vloot van de grote visserij te kampen heeft.

Het eindverslag zal aanbevelingen omvatten wat het regelmatig uit-zenden van dergelijke schepen naar IJsland in de winter aangaat.

Het grootste gedeelte der schippers ontving de aanbevelingen van de commissie met tevredenheid, maar bepaalde vertegenwoordigers der bemanningen werpen op dat deze aanbevelingen niet genoeg de richting uitgaan van de veiligheids-verbetering. Zij vragen dat wanneer de treilers bij slecht weer werken, de bemanningen meer zouden geraadpleegd worden.

LEEFTIJD

De economische moeilijkheden die de Britse vissersvloot sedert enige tijd kent, begint zichtbare gevolgen te krijgen. De voornaamste Engelse vissershavens Hull en Grimsby waren onlangs het toneel van de opruiming van Britse treilers, waarvan de opbrengst duidelijk het einde van de stoom als voortstuwingsmiddel onderstrepen.

Het was onthutsend te zien dat ook tamelijk nieuwe vaartuigen onder de bijl der reders vielen, zoals bvb. een treiler die eerst maar in 1956 werd gebouwd. Weinig tijd is verlopen sedert men de merkwaardige hoedanigheden van dit schip prees en bepaalde eigenschappen onderlijnde zoals haar bulbsteven. Dit schip was, evenals haar zusterschip, een lang en bedrijvig leven beschoren. Maar nu zal een ervan gesloopt worden en de Britse traditie die wil dat treilers gedurende minimum een twintigtal jaren lang uitgebaat worden, nadert haar einde. Het geval

van vaartuigen naar het slopersbedrijf gezonden na 12 jaar bedrijvigheid is zeker uitzonderlijk, maar enige jaren geleden zou men daar zelfs niet hebben durven aan denken!

Deze ontwikkeling past in het kader van de vernieuwingswind die over de Britse zeevisserij-industrie heeft gewaaid sedert het uur van de waarheid geslagen is. Dit was op het moment dat de toekomst van de hele industrie moest herzien worden door de ernstige moeilijkheden die ontstaan waren uit de daling der koers en het stijgen der uitgaven. Het is nu ondertussen duidelijk geworden dat iedere trawler die geen voldoende resultaten geeft naar de sloping zal verwezen worden, eender welke leeftijd.

Ondertussen hebben de economische moeilijkheden tenminste een voordelig gevolg op de bedrijvigheid van de zeevisserijvloot. Inderdaad wordt vastgesteld dat de schippers doen wat ze kunnen om de duur der reizen te verminderen wat een gevoelige verbetering van de kwaliteit der vis tengevolge heeft.

KATJE (1)

„Lemos”, een treiler van de grote Spaanse rederij, was op de visgronden van Mauritanie, meer nauwkeurig op de garnaalvangst, ten zuiden van Kaap Blanc, toen eensklaps de hoofdas brak, vanzelfsprekend beduidde dit het einde van de reis. Dit zou op zichzelf allemaal nog zo erg niet geweest zijn, ware het schip niet binnen de territoriale wateren van vernoemde natie gedreven en ten prooi gevallen van twee (agressieve) kanonneerboten. Als een verschrikkelijk piraat werd het Spaanse vissersvaartuig streng bewaakt naar Port-Etienne overgebracht. Het werd gedwongen er verscheidene dagen te blijven terwijl de kapitein de keuze kreeg tussen de betaling van een boete van 700.000 frank en een (veel groter) storting van waarborg in afwachting van een beslissing van de Mauritanische overheden.

KATJE (2)

Maar het Spaanse „Visserijblad” dat, zoals het Belgische „Visserijblad”, gauw lucht krijgt van dergelijke verdachte flibusteryen en, zoals het eigen Belgische „Visserijblad” geen blad voor de (grote) mond houdt, was zeer verontwaardigd en ontzet over dit (wereldschokkende) voorval en de emotie deinde door de heetbloedige Spaanse zeevisserijwereld als de zwel door de Atlantische Oceaan. Zelfs de torero's waren er stil van.

En het „Visserijblad” friste even de (ingeslagen) geesten op. „Spanje”, zei het blad, „heeft aan Mauritanie een belangrijke bijstand gegeven, meer nauwkeurig gezegd, het financierde de bouw van een ijsfabriek en een inmaakbedrijf te Port-Etienne”. En daar zit de nodige kracht in om die zeeschuimers eens duchtig de mantel uit te vegen. De Verenigde Staten hebben ooit dezelfde moeilijkheden gehad met bepaalde Zuid-Amerikaanse landen die de grens van hun territoriale wateren zonder boe noch ba op 200 mijlen brachten. Zij maakten er kort spel mee en een stelsel werd uitgewerkt dat aanstipt dat „de boeten die opgelegd worden aan de Amerikaanse tonijnvissers afgetrokken worden van het bijstandsbedrag dat de Verenigde Staten aan deze landen toekent”.

„Katje mien, katje joen”, zegt men in stevig (visserij)-Vlaams.

OVERLIJDENS TE ZEEBRUGGE

Te Assebroek bij Brugge overleed na een langdurige en pijnlijke ziekte op 28 april visgroothandelaar Naert Marcel geboren te Heist op 14 april 1912.

Dhr Naert Marcel was medestichter van de Vigroothandelaars Vereniging VIPOZEE op 2 juni 1953, hij nam het voorzitterschap waar tot in 1967. Vrijdag 11 april te 10.30 u. wordt er in de parochiale kerk van St. Jozef en St Chirstoffel te Assebroek een plechtige lijk-dienst gehouden.

x x x

Eveneens te Assebroek overleed de h. Jean Millet in de ouderdom van 61 jaar. De h. Millet Jean is de broeder van Adolf Millet Vismijn-direkteur te Zeebrugge. De plechtige uitvaartmis heeft plaats op donderdag 10 april te 10 u. in de parochiale kerk van Assebroek.

HOOGWATER- BOEKJES

1969

te verkrijgen

In alle boekwinkels

Bij alle
dagbladverkopers

Voor grote

hoeveelheden

Drukkerij
Nieuwsblad van
de Kust

H. Baelskaai 30,
Oostende

Tel. 777 13 - 777 14

Kostprijs 12 F

(4331 W—1287 N—6143 V)



Berichten van de Propagandavereniging voor meer visverbruik

WAT EEN BEGROTING

Onder deze titel verscheen in het maart-nummer van «De Belgische Vishandelaar» - de zoveelste aanval in regel tegen de Propagandavereniging voor meer Visverbruik.

We hebben ons steeds op het standpunt gesteld niet te reageren op prietpraat die links of rechts in bladen verschijnt, omdat de inhoud meestal, op zijn zachtst uitgedrukt, een verkeerde voorstelling weergeeft en vaak handelt over futilliteiten.

Voornoemd artikel, ondertekend door dhr. P. Blaret, geeft echter de indruk verder te willen gaan en de stijl waarin het geschreven is kan zulks nog het meest onderlijnen. Wanneer men bovendien weet dat het bewuste artikel over het budget van de propagandavereniging handelt dan zegt dit meteen alles.

De konklusie van de h. P. Blaret is dat gans het budget opgeslorpt wordt door administratiekosten, de deelname aan de visserijbeurs te Oostende en een propagandadag te Namen.

Als beheerder van de vereniging moest de h. Blaret P. wel beter weten en eerlijker durven uitkomen voor een zaak, als de wijze waarop hij het thans doet.

Want de h. Blaret was destijds één van de voorstanders om een fulltime sekretariaat in het leven te roepen, zij het dan te Brussel in plaats van te Oostende. Hij was één van de aanhangers van de stelling dat, eens een goed funktionerend sekretariaat zou werken er wel geld zou komen. Het sekretariaat kwam er, maar de financiering ervan en de nodige gelden voor een uitgebreide werking kwamen er niet.

REDEN ? omdat alle pogingen om een stelsel van bijdragen in het leven te roepen zoals dit bv. in Frankrijk doorgevoerd wordt in het ijle vergingen omdat er in ons land geen wettelijk karakter kan aangegeven worden en dat een dergelijke regeling op een vrijwillige basis geen schijn van kans heeft.

Het ware dus beter de regel om te keren en te zeggen dat het budget te klein gebleven is t.a.v. het uitgewerkte sekretariaat.

En in dit verband is het wel van belang even het volgende aan te stippen : elk jaar neemt het aantal viskleinhandelaars dat bij de vereniging aansluit toe (bittere pil tenandere voor sommigen). Wat bewijst dit ? Dat de werking van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik, zij het dan met uiterst bescheiden middelen wel doordringt bij de viskleinhandelaars en naar waarde wordt geschat en dat de enkelingen wel willen medewerken, maar dat het eerder het bestuur is van de Nationale Federatie voor viskleinhandelaars die zulks wil verhinderen.

In 1969, en onze aansluitingsaktie loopt nog steeds door, sloten in totaal 170 viskleinhandelaars tot op heden aan. Weerom \pm 20 meer dan vorig jaar. Dat is een positieve zijde, maar de totale bijdrage van de ganse viskleinhandelssector belooft circa 50.000 fr., zijnde 25 fr. per viskleinhandelaar. Wanneer we daarnaast de bijdragen van de produktiesector nagaan, dan komen we op een financiële bijdrage van circa 1.000 fr. per reder. Konklusies liggen voor de hand, enkel dit : mocht de heer Blaret zijn vroeger gegeven woord gestand houden dan zou hij zijn leden (hoeveel ?) aanzetten aan te sluiten bij de Propagandavereniging voor meer Visverbruik, in plaats van het tegenovergestelde in de hand te werken. Bovendien kan hij dat doen aan de vergadertafel, maar hij verkiest daarvan weg te blijven. En nu vragen we in alle logika : waarom ? — nu ja... precies die vraag willen we U stellen !

Benevens zijn eeuwig budgetstokkepaardje : de administratiekosten, zijn er de activiteiten. Hij praat over winst op propagandamateriaal !

Als beheerder moest hij weten dat alle propagandamateriaal aan de niet-leden verkocht wordt aan kostprijs, en aan de leden aan de kostprijs, verminderd met een belangrijk percentage.

Het geven van lessen over de voedende waarde en bereiding van zeevis in scholen en vrouwenbewegingen is ook zo iets dat de heer Blaret en zijn akolieten zwaar op de maag ligt.

We houden eraan te onderstrepen dat de lesgeefster in dienst van haar verplaatsing gebruik maakt om de vishandelaars te bezoeken in de plaats waar ze een les gegeven heeft. De ondervinding heeft geleerd dat de vishandelaars deze werking zeer interessant vinden (evenals de visventers tenandere). We moeten dus tot het besluit komen dat de viskleinhande-

laars het terzake niet eens zijn met hun bestuur te Brussel !

Waarover de heer Blaret niet spreekt :

- de organisatie van studiedagen voor leraressen van huishoudregentaten, die reeds plaats hadden en een ongekend sukses hebben genoten.
- de voorziene deelnamen met zeevisserijprodukten in de standen van het Ministerie van Landbouw te Gent, Brussel en Charleroi.
- de aankoop van propagandamateriaal, waarnaar de vishandelaars zo vragen.
- de deelname aan een landbouwdag en de inrichting van een huisvrouwenavond te Heist o/d Berg.
- de gratis inlichtingendienst voor de cliënten van de leden van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik (in 1968 omstreeks 3.000 vragen om inlichtingen en bereidingen).
- de voorziening van een publicitaire stempel op al de briefwisseling die verzonden wordt vanuit Oostende, Nieuwpoort, Blankenberge en De Panne.
- de uitgebreide groepsenquête over het visverbruik in de provincie Oost-Vlaanderen... enz.

Waarom zwijgt hij daarover in alle talen ?

TEN EERSTE : Een vroeger voorstel, uitgewerkt door een Brussels agentschap op zijn voorstel en door hem 100 % gesteund, werd door de raad niet aanvaard omdat het handelde over een "Sea-Fish Club" met veel diners en waarvan vele personaliteiten aan het hoofd zouden staan, en waarbij zelfs de voorzitter van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik vergeten werd !

Dat heeft hij de Propagandavereniging voor meer Visverbruik kwalijk genomen.

TEN TWEEDE : Hij wordt wel gewaar dat zijn Nationale Federatie eerder een papieren vereniging is, want wanneer men hem een ledenlijst of adressenlijst zou vragen, kan hij dat niet geven. Daartoe kunt U zich eventueel wenden tot het agentschap dat zijn tweemaandelijks tijdschrift uitgeeft en dat agentschap lost die adressen vanzelfsprekend niet. De propagandavereniging voor meer Visverbruik heeft die wel. Daarom ook kan deze vereniging in het kader van de aktie voor de Tweede Visdag een vaste voet krijgen : de Nationale Federatie natuurlijk niet en dat is pijnlijk om voelen, inzonder voor een persoon als P. Blaret.

LEDENLIJST 1969

Op 8 april 1969 zag de lijst der aangesloten leden van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik er als volgt uit :

PRODUKTIE :

Onderlinge Visafslag	Oostende
Rederscentrale	Oostende

NEVENBEDRIJVEN :

N.V. EVEREST	Oostende
Drukkerij „Nieuwsblad van de Kust"	Oostende
Hulp in Nood	Oostende
S.C.A.P.	Oostende
Valcke Frères	Oostende

VISVERWERKENDE NIJVERHEDEN :

Captain Byrd's	Bredene
Vanden Abeele	Brugge
N.V. Globus	Denderleeuw
N.V. Parlevliet	Drongen
Fontaine „De Zeebloem"	Eine

(Vervolg blz. 8)

Van Weerst Gent
Verberckmoes Mechelen
Viking International Oostende
La Couronne Steene

VISVENTERS :

Kollektieve aansluiting

VISGROOTHANDELAARS :

Alvi Antwerpen
Franckaert Antwerpen
Intervis Antwerpen
Jespers Antwerpen
Liessens Antwerpen
Promaritimes Brussel I
Vandensteen & Schummer Bruxelles I
Vermeersch & C° Brussel I
Inca Liabres Liège
Van Hemelrijk Mariakerke / SCHELDE
A. Constandt Oostende
L. Gekiere Oostende
PVBA Notte & C° Oostende
PVBA Quickfish Oostende
Christine Roose Oostende
A. Verduyn Oostende
Willems - Verschelde Oostende
Dezutter Zeebrugge
Huysseune Zeebrugge
Lauwagie - Derycker Zeebrugge
Seafood Zeebrugge

NEDERLANDSTALIGE VISKLEINHANDELAARS :

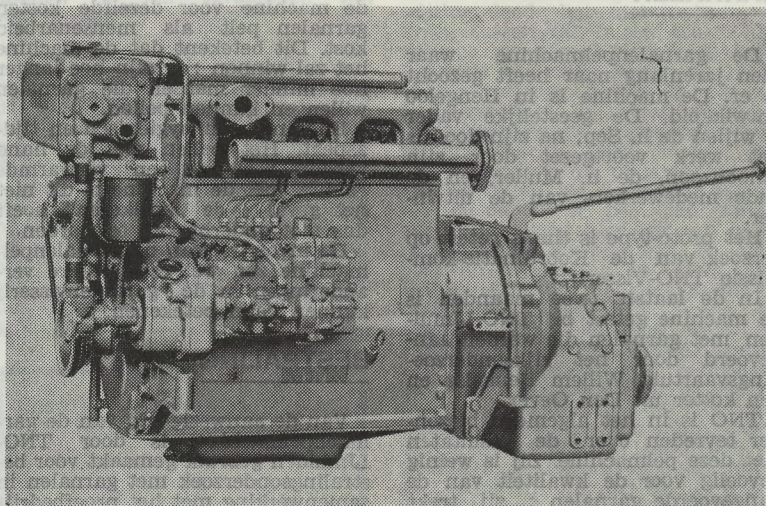
J. De Backer Aalst
J. Wageman Aalst
Van Zegbroek Aalst
N.V. Unitas Aarschot
Baetens Antwerpen
Coppens - Corrijnen Antwerpen
De Ridder Antwerpen
Van Winghem Antwerpen
Imperial Antwerpen
J. Pauwels Antwerpen
Frans Smeyers Arendonk
Scholliers Baasrode
Janssens Beernem
Claeys Berchem - Antw.
Van Eyghen (Vish. St. Martinus) Beveren-Waas
Reynders Borgerhout
G. Frix - Suet Bost
G. Verrecas Brugge
R. Depoorter Brussel I
Victor Jacques (Chez Maatje) Brussel I
Vandenbempt Brussel 7
E. Janssens Brussel 15
O. Demeyer Deinze
José Yde Deinze
H. Van Gaever Dendermonde
Debeen De Panne
Velghe De Panne
A. Audenaerdt Deurne-Antw.
R. Rogge Deurne-Antw.
H. Wellens Diest
J. Severens Diest
Simoen Elverdinge
Debruyn Gent
Dekuysscher Gent
De Roover Gent
Lamote R. Gent
Snaps Gent
Thienpond Gent
R. Bracke Gentbrugge
Vish. Marcel Gentbrugge
A. Lens Haacht
H. Dortant Halle
O. De Beul Hamme a/d Durme
Fr. Baervoets (Poiss. Depaepe) Heist a/zee
S. Van Grieken Herenthout
Verluyten Heverlee
Vish. Antoine Hoboken
E. Vandenhende Hoboken
L. Vinquier Hulste
H. Pinckx (Vish. Rustoord) Kalmthout
A. Verniest Knesselare
Moeyaert Kortemark
Declercq Kortrijk

A. Robaey Kortrijk
Vandemeulebroecke Kortrijk
G. Vermaut Kortrijk
Vankasten Lauwe
Devos Lichtervelde
E. Staes Lokeren
J. Wangenaert Mariakerke / Gent
L. Claes Mechelen
C. Neyrinck Menen
Demeyer Moerbeke-Waas
Sneyders Mol
E. Van Loock Niel
L. Danneel Nieuwpoort
M. Messiaen Nieuwpoort
De Bakker Nijlen
Beyen (Vish. Antoine) Oostende
De Vreese Oostende
Vandecasteele Oostende
R. Vanderlinden Oostende
Vanhoucke Oostende
Matthys Oostrozebeke
Merlevede Poperinge
K. Boudrez - Coene Roeselare
Verschueren Ronse
J. Kelderman Schoten
G. Vlamincq Sijsele
Bulte St. Amandsberg/Gent
Vanderelst St. Genes. Rhooide
R. Leirman St. Joost ten Node
Deboom St. Niklaas Waas
Dewilde St. Niklaas Waas
R. Saman St. Niklaas Waas
Wauters St. Niklaas Waas
Depauw St. Niklaas Waas
Y. Elen St. Truiden
Houbrechts St. Truiden
Medard Tienen
PVBA Smolders - Govaerts Tienen
Alfa Tongeren
A. Vanhevel Veldegem
Degraene Waarschoot
Vandevoorde Wachtebeke
G. Beirlaen Waregem
R. Van Massenhove Wervik
R. Doornaert Wevelgem
Duyvejonck Wingene
L. Vandenbroeck Wuustwezel
Vander Avoirt Zelem
A. Van Twembeke Zottegem
Segers - De Grootte Het Zoute
D. De Smet Zulte

FRANSTALIGE VISKLEINHANDELAARS :

A. Petitjean Andenne
Deward Aywaille
Quidouce Bizet
Peigneux Bressoux
Decoux Bruxelles 3
Mormal (Ste. Marie) Bruxelles 3
Langsberg Bruxelles 5
Liesen Bruxelles 7
A. Rimez Bruxelles 7
Van Dessel Bruxelles 8
L. Lefever Bruxelles 18
Servais Chatelet
G. Lieutenant Cognelée-Namur
Paul De Coninck Comines
Serge Piron Dinant
Vanweehaeghe Dottignies
Labaye Dour
Maurice Labye Dour
Robert Leyman Dour
J. Née Dour
E. Delfosse Erquelines
Poiss. Antoine Esneux
Garrebeck Fleurus
Lenaerts Grâce Berleur
K. de Haas Grivegnée-Liège
Salien Frères Grivegnée-Liège
Vandekerkhove E. Herseaux
Pâques Herstal
H. Selenne Herve
G. Carion Jambes
M. Bings La Calamine
Poiss. Helga La Louvière
Victor Guns Le Roux
H. Baete Liège

Stedelijke visserijschool «John Bauwens» met een prachtige motor verrijkt



Tijdens de tentoonstelling van talrijke motoren in de Visserijvakbeurs te Oostende, gaf de h. Vandenbergh bij de fabrikanten de suggestie ten beste, wilden ze hun merk beter leren kennen, met onze visserijscholen overeen te komen, een motor kosteloos te leveren.

Dat die gedachte bij sommigen ingang vond, is thans bewezen.

Inderdaad, de heer Sanssens van Gent, welke sedert vele jaren de Duitse M.W.M.-motoren vertegenwoordigt, heeft een prachtig gebaar gesteld en na het bezoek aan de stedelijke visserijschool «John Bauwens» te Oostende, thans een daad gesteld, welke we nog maar zelden hebben gezien.

Deze firma, in akkoord met de M.W.M. fabrieken te Mannheim, heeft inderdaad een M.W.M. luchtgekoelde D 308 en watergekoelde D 208 geleverd.

Beide motortypen werden geleverd als stationaire hulpmotor, inbouwmotor en scheepsmotor.

De eerste motor is een luchtgekoelde D 308-4 van 60 PK. op 3.000 16/min. en de tweede een D 208-4 watergekoelde van 56 PK. 3.000 16/m.

De geschonken motor heeft volgende karakteristieken :

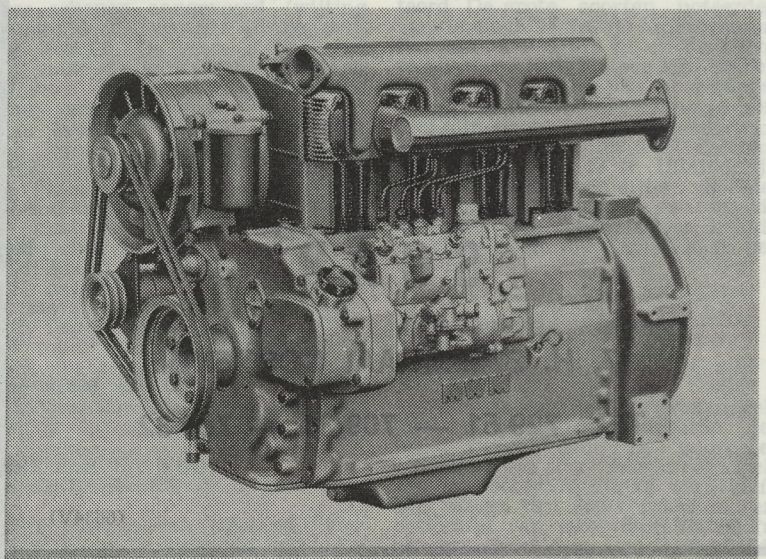
boring : 95 mm.
zuigerslag : 105
cilindervolume : 2,98 liter bij

	(1)	(2)
1.500 t./m.	30 PK.	32 PK.
1.800	36 PK.	40 PK.
2.000	36 PK.	40 PK.
2.200	46 PK.	50 PK.
2.500	52 PK.	56 PK.
2.800	54 PK.	58 PK.
3.000	56 PK.	60 PK.

(1) A Krachten
(2) B Krachten

Het is immers ook bekend dat M.W.M. prima scheepsmotoren zijn, waarvan er onlangs nog een van 1.000 PK. aan boord van de O.316 werd geplaatst en welke volgens de mededeling van de reder uitstekende resultaten geeft.

We kunnen de heer Vandenbergh slechts bedanken voor zijn tussenkomst ten bate van onze visserijscholen en zijn tevens overtuigd de tolk te zijn van al wie de visserij genegen is, het gebaar van de M.W.M. fabrieken en in het bijzonder de heer Sanssens van Gent, ten zeerste op prijs te stellen. B.



- A. Clesse
- N. Clesse
- Delmeul
- A. Demaret (Poiss. de Longdoz)
- Laffineuse
- Maraite
- Rouyr
- Drugmont
- J. Asscherick
- V. Delfosse
- Delhaise
- E. Stennier
- Goffin (Supermarché Le Phare)
- F. Lallement
- A. Courtin
- Robillard
- Coulon - Falisse
- Tamineau J.
- Depaepe
- Ed. Larive
- Fréson
- Devaux
- F. Sinke
- F. Devos
- J. America
- Nicolau - Renward
- Pérot
- Courtin
- Ryckaert
- A. Hermand

- Liège
- Liège
- Liège
- Liège
- Liège
- Liège
- Mons
- Mouscron
- Namur
- Namur
- Namur
- Nivelles
- Profondeville
- Quaregnon
- Quevrain
- Renaix
- Rixensart
- Saint Gilles (Brux.)
- Sombreffe
- Seraing
- Spa
- Tournai
- Tubize
- Verviers
- Verviers
- Visé
- Wasmes
- Waterloo
- Wavre

M.A.N

SLANZI

Diesel Motoren.

Diesel Motoren (luchtgekoeld)

Brandweer materiaal.

Enz...

POWER & INDUSTRY

NAAMLOZE VENNOOTSCHAP

IJZERLAAN 66 - 70, Antwerpen **Tel. (03) 32.10.23/32.11.38**

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

Kwaliteitsteken !

ENKELE REFERENTIES AAN DE KUST :

Hektreller „Narwal“ Z.565 — Sleepboten „Brugge“ en „Pres. Gerling“ — Vissersvaartuigen N.788 — Z.161 — Z.538 — Z.563 — Z.599 — Z.575 — Z.578 — Z.400 — Z.460 enz...

AGENT TE OOSTENDE :
Industrielle des Pêcherles, Slipwaykaal 2

AGENT TE ZEEBRUGGE
Fa. Crombez en Fockenler, Werfkaal 43

Haringnematoden in marinaden en gerookte produkten

T.N.O. verwacht na onderzoek maatregelen

Nu een uitvoerig onderzoek door het Instituut voor Visserij-onderzoek TNO te IJmuiden over het voorkomen van haringnematoden in marinaden en gerookte produkten is afgesloten, ziet het er naar uit, dat er ook voor die sectoren maatregelen zullen worden genomen om tot volledige veiligheid voor de konsument te komen. President Nyerere van Tanzania wil, gezien het succes van het TNO-projekt in Mwanza met de vervaardiging van eiwitconcentraten uit vis overgaan tot de produktie op industriële schaal.

Het onderzoek inzake viseiwitconcentraten te IJmuiden — van TNO in samenwerking met een Nederlandse chemische industrie — bevindt zich in een vergevorderd stadium.

Het onderwerp eiwitconcentraten speelt in andere vorm bij het TNO-projekt in Tanzania. Daar wordt door middel van een heel eenvoudig procedé een hoogwaardig eiwitconcentraat verkregen, dat in de loop van vorig jaar is getest in veldhospitaal voor de eiwitstreking van ondervoede Tanzaniaanse kleuters en baby's. De bereikte resultaten noemt ir. J. van Mameren, directeur van TNO-IJmuiden, „dramatisch goed”: met een dosering van twee teelepeltjes per dag slaagde men er in eiwitdeficiënte kinderen binnen twee maanden weer geheel gezond te krijgen. Deze eiwitconcentraten kunnen een zeer belangrijk wapen worden voor de bestrijding van een van de meest gevreesde voedingsziekten in Afrika.

Ir. B. Meyboom uit Santpoort, leider van het projekt, schreef vorige week naar zijn directeur te IJmuiden, dat de president van Tanzania binnenkort zijn station in Mwanza zal bezoeken: het staatshoofd heeft te kennen gegeven, dat hij het van het grootste belang acht voor zijn land dat dit eiwit op industriële schaal wordt vervaardigd.

HARING

De maatregelen betreffende zoute haring vastgelegd in de Haringverordening 1968 zijn over het algemeen genomen succesvol geweest. Het jaar 1968 was een proefjaar; in 1969 kan de haringverordening van vorig jaar wellicht wat worden „bijgeschaafd”, maar verwacht mag worden dat dit toch wel ongeveer in dezelfde vorm zal worden gehandhaafd.

Wat haring-marinade en gerookte produkten van haring betreft mag men — zoals in de aanhef is vermeld — maatregelen verwachten.

Voor zover de rokerijen werken met gezouten grondstof (haring) is er niets aan het handje. Ook de gestoomde produkten zijn volkomen veilig, doordat men men een temperatuur van boven de 55 graden C. werkt, waarbij de haringworm dood gaat.

Met de gerookte haringfilets is het anders. Daar kunnen levende nematoden in voor komen. Deze produkten moeten eigenlijk een vriesproces ondergaan, hetzij vóór het roken, als grondstof, of na het roken als eindprodukt.

Bij de marinaden ligt het zo, dat de voorkeur van TNO uitgaat naar marinieren van haringfilets, waardoor het risico zeer gering wordt; wordt de haring met graat gemarineerd, dan blijft het risico dat de worm er in blijft leven. Voorts zal gemarineerde haring wat langer in het zo genoemde „voorbad” (azijn en zout) moeten liggen. Ook hier zou men met bevroren grondstof kunnen werken. Het streven is er op gericht „alle haring die op de Nederlandse markt komt volkomen te beveiligen”.

De situatie in 1968 mag beslist zeer bevredigend worden genoemd; ten opzichte van de voorgaande jaren was het aantal ziektegevallen te verwaarlozen.

De heer A. de Ruiter, die als chemicus verbonden is aan TNO-IJmuiden hoopt in juni van dit jaar te promoveren op een proefschrift inzake het chemisch onderzoek van gerookte vis.

VERSE VIS

TNO-IJmuiden heeft besloten een soort van werkgroep in het leven te roepen voor het gebruik aan boord van vissersschepen en op de wal van containers. De Urkers hebben reeds op enkele van hun kotters containers in gebruik.

Het gaat er in de eerste plaats om uit te vinden wat het meest geschikte container-type is, hoe groot de afmetingen moeten zijn (het moet handelbaar zijn op het zeer speciale eisen moeten worden gesteld. Bekend is ook, dat van dit vervoer alleen succes is te verwachten bij ver doorgevoerde standaardisatie.

Bij TNO is men van mening, dat bij het moderniseren van de bestaande visveiligen en ten aanzien van eventueel nieuw aan te leggen vissershavens met veiling het invoeren van een containersysteem een zaak is die van alle kanten bestudeert behoort te worden, in al haar konsekventies. Het is een objekt dat dit jaar, in samenwerking met andere instanties, door TNO-IJmuiden onder de loep zal worden genomen.

VERPAKKING

Omvangrijk onderzoek met betrekking tot voorverpakte verse vis en voorverpakte visprodukten wordt ook dit jaar voortgezet.

Er is een toenemende vraag door super-markten naar deze voorverpakte produkten en IJmuiden — nog altijd Nederlands grootste aanvoerhaven van verse vis, met de grootste export naar het buitenland — zou er goed aan doen de handen ineen te slaan om een modern groot bedrijf hiervoor op te richten; anders zou het wel eens kunnen gebeuren dat een grootbedrijf buiten de vishandel zo iets zelf gaat doen.

Zoals de situatie thans is, kan men spreken van een vicieuze cirkel: de vishandel wil verzekerd zijn van afzet, de grootbedrijven die het produkt verder willen verkopen willen verzekerd zijn van een goed produkt (met regelmatige aanvoer).

Wellicht ligt hier ook een taak voor de rijksoverheid, die zich immers herhaaldelijk bereid verklaard heeft alles te willen doen wat in haar vermogen ligt om de

visserijsector te steunen.

Het gaat hier bepaald niet alleen om voorverpakte vis en visprodukten voor binnenlands gebruik, er zijn zeker exportmogelijkheden, meent TNO.

GARNALEN

De garnalenpelmachine waar men jarenlang naar heeft gezocht is er. De machine is in Hengelo ontwikkeld. De geestelijke vader is wijlen de h. Sep; na zijn dood is het werk voortgezet door zijn schoonzoon, de h. Muller, en de oude medewerkers van de uitvinder.

Het proto-type is thans getest op verzoek van de Koördinatie-kommissie TNO-Visserij.

In de laatste twee maanden is de machine getest bij TNO-IJmuiden, met garnalen die werden aangevoerd door het rijksonderzoeksvaartuig Willem Beukelsz en een kotter uit Den Oever.

TNO is in het algemeen bijzonder tevreden over de resultaten met deze pelmachine. Zij is weinig gevoelig voor de kwaliteit van de aangevoerde garnalen: zij trekt zich bij voorbeeld niets aan van het feit dat de garnalen drie of zes minuten zijn gekookt aan boord van het schip en het maakt ook niets uit of de garnalen al dan niet aan boord zijn gekoeld. Het zoutgehalte van de garnalen binnen zekere grenzen, is hier ook al niet zo belangrijk. Wel is het zo, dat de machine bijzonder geschikt is voor flauwe garnalen en in mindere mate voor zoute garnalen. Van de aanwezigheid van

bonzoëzuur trekt zij zich evenmin iets aan. Be vrozen garnalen blijken zich niet goed te lenen voor deze pelmachine.

Of het een economisch belangrijk objekt is, hangt van de prijs af.

De indruk is op dit ogenblik, dat de machine voor dezelfde kosten garnalen pelt als mensenarbeid kost. Dit betekent dat de machine het zal winnen: er zijn hoe langer hoe minder mensen die garnalen willen en kunnen pellen.

Er is nog een hygiënisch en tijd-aspekt. Het pellen met de hand gebeurt veelal in een verwarmde ruimte, met de machine is dit niet het geval: de „koelketen” hoeft dus niet onderbroken te worden.

De invoering van de garnalenpelmachine zou wel eens zekere veranderingen in de garnalenvisserij kunnen gaan betekenen.

BESTRALING

Van de aanwezigheid van de garnalenpelmachine is door TNO-IJmuiden gebruik gemaakt voor bestralingsonderzoek met garnalen in samenwerking met het proefbedrijf voor voedselbestraling in Wageningen.

In de laatste tijd zijn zeer uiteenlopende opinies gepubliceerd over de mogelijkheden van voedselbestraling. Wat de visserijsector betreft, ziet TNO-IJmuiden nog wel mogelijkheden voor zover het verse visfilets betreft en misschien schip) en welke isolatie moet worden gebruikt.

De grote moeilijkheid — wat garnalen betreft — is de kwaliteit.

TE KOOP

TWEEDEHANDS KETTING

VAN 10 à 20 m/m.

BIJ

SCAP

27, H. BAELSKAAL OOSTENDE

TEL. 729 51 — 709 31 — 709 32

(6634V)

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. Gelleve hiermede rekening te houden bij het vergelijken van de prijzen.

Een week waarin eigenlijk naar twee verkoopdagen. Toch ook op de zaterdagmarkt een vijftal vaartuigen. Die dag bestond de aanvoer vooral uit tong. Tong die duur verkocht werd en zelfs iets hogere prijzen haalde dan op de dinsdagmarkt toen vooral de kleinere soorten in prijs terugliepen. Er werd deze week trouwens voor een behoorlijke aanvoer van tong gezorgd en rekening houdend met het warmere weer kunnen de prijzen absoluut niet slecht genoemd

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

worden. Dit kan men evenmin van de visprijzen zeggen. Alleen de wijting- en de platvisprijzen waren aan de lage kant. Rog, kabeljauw, gul, rode knorhaan, tarbot, steenschol en leng kregen zeer goede prijzen. Rode zeebaars deed het beter dan verleden week. De aanvoer van deze vissoort was weliswaar kleiner, maar toch nog redelijk ruim. Maandag, door het feit dat de reizen meestal nog een dag langer duurden dan anders, was de kwaliteit al eens aan de mindere kant. Er werden deze week trouwens erg weinig korte reizen gemaakt. Dat er toch nog goede prijzen betaald werden, pleit voor de gestegen belangstelling voor de vis. Het moet zijn dat er momenteel meer vis wordt gegeten dan vorige jaren en dit niettegenstaande het wegvallen van de specifieke visdag.

De opbrengsten waren voor de meeste schepen wel renderend. Alleen enkele westschepen deden het niet te best, de vangsten waren hier echter de oorzaak van. Voor de verschillende vissoorten door deze schepen aangevoerd (wijting uitgezonderd) werden flinke prijzen betaald. De beste cijfers gingen naar de kanaalschepen, dank zij soms duime vangsten tong die duur verkocht werden.

Voor kreeftjes bestond deze week een levendige belangstelling. Het buitengewoon goed weer tijdens de Paasdagen zal daar wel niet vreemd aan zijn. De verkoop langs de kaai zal inderdaad wel zeer goed zijn geweest. Ondertussen blijft kreeft eten een dure liefhebberij aangezien er zeker 100 fr per kg moet betaald worden en soms zelfs nog een stuk meer.

De totale aanvoer bestond deze week uit ongeveer 10.600 bennen vis, 40.000 kg tong en 4.200 kg kreeftjes. De 37 schepen besomden in totaal 9.327.455 fr.

NIET SLECHT VOOR DE IJSLANDERS

Vijf schepen van IJsland, vier daarvan op de dinsdagmarkt. De

totale aanvoer bedroeg hier 5200 bennen vis en 4200 kgr kreeftjes. Kreeftjes welke zeer duur bleven en tot 95 fr. per kgr haalden, dit voor de grote sortering.

Wat de visprijzen betreft, deze waren evenmin laag. Alleen kleine wijting deed het niet te best en kreeg tussen 180 fr. en 650 fr. dit volgens grootte en kwaliteit. Leng noteerde bestendig boven de 11 fr. en blauwe leng tot 20 fr. per kg. Rode zeebaars, de meest gebrachte soort kreeg nogal wisselende prijzen. De markt werd ingezet aan 850 fr. per ben, die prijs daalde dan tot 700 fr. en bij de laatste vangst tot 600 en 500 fr. per ben. Alhoewel de kwaliteit hier wel een prijsregelende rol speelde was er toch ook een prijsdaling op zich zelf. Ondertussen was het de O.81 die de beste gemiddelde prijs kreeg en daardoor een zeer goed resultaat bereikte : 891.000 fr. Ook de andere IJslanders deden het ver van slecht en de O.305 bereikte zelfs 395.000 fr. een opbrengst die in lang niet werd geboekt voor dit schip. Was de eerste reis naar IJsland een tegenvaller, de tweede reis was zeker veel beter en dan niet in het minst dank zij een flinke partij kreeftjes.

Koolvis was weer de goedkoopste vissoort, de prijzen lagen nooit boven het minimum en schommelden van 280 naar 350 fr. per ben

MET EEN VASTE-OF VERSTELBARE Zaltbommel-schroef

volgens sortering. Hondstong was zeer schaars en kreeg dan ook tot 28 fr. per kg. Schotse schol deed 't evenzeer zeer goed en kreeg tot 18 fr. een prijs die voor IJslandse Schotse schol zelden wordt betaald.

Heilbot blef erg schaars en meteen ook zeer duur. Staartvis werd iets meer gebracht dan verleden week en kreeg tussen 45 en 63 fr. per kilo. Voor schelvis werden iets hogere prijzen dan verleden week genoteerd. De grote soorten noteerden van 18 naar 24 fr., de middensoorten van 12 naar 15 fr. en de kleine van 9 naar 11,60 fr. per kgr. Kabeljauw en gul werden iets meer aangevoerd dan schelvis. De prijs was hier evenmin slecht en schommelde voor kabeljauw van 10 tot 14,60 en voor gul tussen 11 en 13 fr. Uiteindelijk alleszins renderende cijfers voor deze schepen. Woensdag waren de kreeftjes veel goedkoper en haalde de kleine sortering geen 1000 fr. per ben meer.

IETS BETERE CIJFERS VOOR DE NOORDZEE SCHEPEN

Waar de voorgaande weken telkens erbarmelijke resultaten geboekt werden door de noordzeeschepen, was het deze week toch wel iets beter. Maandag werd zelfs een vangst van 600 bennen en een opbrengst van meer dan 300.000 fr. geboekt. Deze vangst bestond hoofd-

zakelijk uit kabeljauw, gul, schelvis en haai. Alleszins meer haai dan de voorgaande maanden. De prijs was wel niet uitzonderlijk maar toch wel renderend en schommelde van 530 naar 580 fr. per ben.

Kabeljauw werd verkocht tussen 15 en 20 fr. en gul kreeg van 11,50 naar 13,60 fr. per kgr. Schelvis deed het helemaal niet en kreeg minimumprijzen : 5,60 tot 8 fr. Voor schaat werd flink betaald en ook enkele bennen schotse schol kregen hoge prijzen. Wijting en totten deden het minder goed maar uiteindelijk was het toch veel beter dan de voorgaande weken. Op de woensdagmarkt werd vooral kabeljauw gelost, deze was zeker niet duur, schelvis was die dag echter duurder

TONG VAN HET KANAAL

De veertien Kanaalschepen welke deze week verkochten moesten het in hoofdzaak van hun tongvangst hebben. Tongvangst die schommelde tussen 400 en 4.000 kg. Met een lagen ook de opbrengst nogal ver uit elkaar aangezien we 158.000 fr. noteerden voor de O.159 en 383.000 fr. voor de O.114. De meeste schepen bleven echter een heel eind boven de 200.000 fr. zodat de opbrengsten als renderend mogen beschouwd worden. De uitzonderingen bevestigen ook hier de regel.

De tongen werden evenals de voorgaande weken duur verkocht. Dit keer echter prijzen die een dalende lijn vertoonden van begin naar einde van de verkoop.

De lappen kregen rond de 45 fr., grote tongen tot 56 fr. en driekwarttong tot even boven de 70 fr. per kilo. De bloktongen werden verkocht tussen 80 en 87 fr. terwijl voor kleine tong aanvankelijk ruim 90 fr. haalde en nadien terugliep naar 85 fr. per kg. De kleine tongen kregen van 78 naar 83 fr. en slips noteerden rond de 70 fr. per kilo.

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

De andere fijne vissoort, tarbot, was meer dan duur en kreeg van 105 naar 146 fr. per kilo. De middensoort schommelde tussen 85 en 95 fr. en kleine sortering kreeg nog ruim 70 fr. per kilo. Rode knorhaan mag stilaan ook als een fijne vissoort aanzien worden en kreeg weer van 18 naar 30 fr. Keilrog moest niet onderdoen en kreeg van 20 naar 32 fr. per kilo. De andere roggen bleven ook duur en kregen van 12 fr. voor kleine scherpstaart naar 22 fr. voor grote rog. Heek en zonnevis zijn bijzonder schaarse soorten die dan ook peperduur blijven. Wijting liet het deze week afweten en kreeg slechts rond de 4 à 6 fr. per kilo. De grote sortering kreeg tot 10 fr. per kg. Platvis was een vissoort die helemaal niet gewild werd en dan ook niet alleen aan minimumprijzen verkocht werd maar ook diende opgevangen.

Hondshaai was goedkoop en kreeg slechts van 5,60 naar 7 fr. per kilo. Staartvis was hier wel duurder dan van het Kanaal en kreeg tot 66 fr. per kilo. Kabeljauw van het Kanaal deed het lang niet slecht en noteerde van 12 naar 17 fr. per kilo, de gullen kregen gewoonlijk rond de 12 fr. Vlaswijting hebben we bijna niet gezien en bleef dan duur, 12 à 22 fr. Voor de kongeraal en de schotse schol ten slotte werden de gewone prijzen betaald.

GULLEN BLIJVEN DUUR

Voor de weinige Noordschepen bleef het een gunstige verkoopweek. De gulprijzen bleven inderdaad op een zeer goed peil. Dinsdag kreeg de kleine sortering tot 13 fr., de middensorteringen bleven rond de 12 fr. schommelen en grote gul kreeg van 11,60 naar 13 fr. Buiten gul werden weinig soorten gelost, toch werden het behoorlijke resultaten. Woensdag dalende gulprijzen maar toch rederende uitslagen.

LEVENDIGE BELANGSTELLING VOOR DE WESTVANGSTEN

Niet veel vis van de West, alleen dinsdag een zevental schepen, waarvan een paar nog met zeer kleine vangsten. De meest gebrachte soorten waren gul, platvis, rog en haai. Haai was hier weinig duurder dan van Noop Head en kreeg van 510 naar 580 fr. per ben. Rode knorhaan was hier peperduur en noteerde van 19,40 naar 31 fr. per kilo. De roggen kregen hier minstens de prijs van die van het Kanaal. Ook gul deed het zeer goed terwijl wijting hier evenmin hoge toppen scheerde. Platvis werd aan minimumprijzen verkocht terwijl platjes hier weinig meer kregen dan het minimum. De resultaten vielen hier doorgaans wel bevredigend uit. Woensdag werden de Westgullen goedkoper verkocht, de roggen waren toen echter duurder aangezien moerroggen toen tot 30 fr. haalden.



De bemanning is vol vertrouwen! Hun schip is een garantie voor een veilige vaart en voor... hoge paaien.

Raadpleeg de N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE Rodenhuize, Gent 2. Tel. : (09) 78 04 01 Een waarborg voor de hoogste besommingen. (6133V)

Marktoverzicht Zeebrugge

Op zaterdag, dinsdag en woensdagmarkt boden er zich een 60-tal vaartuigen aan. Deze waren hoofdzakelijk afkomstig van de Noord. De tongsoorten waren renderend alhoewel op de woensdagmarkt 'n prijsdaling werd waargenomen. Het goedkoopst waren de grote en de bloktongen, het waren ook deze die het grootst waren in aanvoer, de prijzen schommelden tussen de 42 en de 58 fr. Voor de 3/4 werden prijzen geboekt van 66 tot 78 fr. De middensoorten met de schone kleine en kleine haalden van 83 tot 101. De kleinste slag, met TP en slips van 80 tot 100 fr. De vaartuigen met korte reises van de Noord haalden door de vrij hoge tongprijzen renderende opbrengsten.

Tarbot en grietsoorten blijven zeer hoog in afname, vooral de grote tarbot welke op de zaterdagmarkt tot 160 fr. het kgr oprachtten.

VERWACHTINGEN

MAANDAG, 14 april

IJSLAND

O.236 (600 ben : 35 kab. en gul, 190 koolvis, 210 schelvis en totten 100 wijting, 15 bonen, 20 heilbot, 25 leng, 5 kreeft).

O.288 (1.670 ben : 350 kab. en gul, 75 koolvis, 275 schelvis en totten, 100 wijting, 750 bonen, 50 varia, 10 heilbot, 10 schaten, 50 leng).

O.202 (800 ben).

O.282 (600 ben : 130 totten, 25 schelvis, 200 wijting, 40 mieten en schol, 30 kabeljauw en gul, 130 koolvis, 15 heilbot en staart, 30 kreeft).

KANAAL

O.312, O.369, O.118, O.243, O.127, Z.34, Z.405, O.249, O.151, O.229

NOORD

O.284.

WEST

O.142, N.719, N.738.

MAANDAG of DINSDAG

IJSLAND

Z.418 500 ben : 275 koolvis, 10 leng, 35 kab. en gul, 100 wijting, 25 bonen, 10 mieten, 8 schaten, 35 schelvis en totten, 4 kreeft.

DINSDAG, 15 april

KANAAL

O.218, O.275, O.195, Z.59

NOORD

O.285, O.329, O.286, O.94

WEST

O.287, N.785, O.156, O.192, O.267

IJSLAND

O.80 (1.400 ben : 900 bonen, 300 kab. en gul, 100 schelvis en totten, 100 varia.)

WOENSDAG, 16 april

KANAAL

O.268, N.706

OOST

Z.502, Z.509

WEST

O.147, O.69

De Z.580 bracht op de woensdagmarkt een 20-tal kistjes wijting aan met een gewicht van 15 kg, de prijs schommelde tussen de 12 en de 13 fr. het kgr.

De gulsoorten waren goed vertegenwoordigd, de afname was renderend voor elke sortering. Kabeljauws werden in mindere mate gelost, de prijzen lagen tussen de 17 en de 25 fr.

De opbrengsten van 97.690 voor de Z.575 tot 151.780 voor de Z.582. Wijting werd in kleine hoeveelheid gelost, alleen de grote gingen vlot van de hand. Kleine wijting en kleine totten waren weinig in trek.

De aanvoer van pladijs is sterk verminderd, de prijzen waren daarom toch niet bijzonder hoog. Voor de grote en middenslagpladijs werd van 5 tot 8 fr. betaald, voor de 3de slag van 7 tot 16 fr. met stijgende prijzen op de woensdagmarkt. Deelvis en meiers waren in verhouding duurder in prijs, van 4 tot 10 fr. Opvallend was het dat vooral de deelvis in trek was, de meiers haalden minder in prijs dan de vorige week.

Praktisch geen roggevissoorten aan de afslag, zodat de afname renderend was voor al de sorteringen. Voor de grote rogsoorten van 20 tot 25 fr. en de kleinere van 10 tot 17 fr.

Kreeftjes werden er niet gelost, vraag van koperszijde was er nochtans genoeg.

Bibliografie

"DE BLAUWE WIMPEL"

Het maart-nummer van "De Blauwe Wimpel" — het maandblad voor Scheepsbouw en Scheepvaart in de Lage Landen — is weer het lezen waard ! Uit de rijke en zeer gevarieerde inhoud vernoemen wij in het bijzonder volgende bijdragen : wordt de "Titanic" gelicht ?; Deense scheepsbouw; een uiterst interessant artikel over de "U.S. Coast Guard", de grootste en best georganiseerde reddingsdienst ter wereld; De stilte der Stille Zuidzee; de ontwikkeling van middelsnellopende dieselmotoren, portret van een Kaap Hoorn; Montague Dawson, de Rembrandt van de zee en het schip; boekbespreking van deel II van het leven van Mary Briant, nl. "De Open Boot".

Niet te vergeten zijn de knappe reproducties op de middenpagina's van de Engelse zeeschilder Keith A. Griffin, "South of Kerguelen" en "Overhauld". Verder zijn er dan de vaste rubrieken Van de Werven, Van de Koopvaardij, Nieuwe Orders, Sleepvaart & Berging, Van de Brug af gezien e.a.

Een jaarabonnement van 12 nummers kost 275 fr., losse nummers 35 fr. Ingetekend kan worden via de boekhandel, ofwel rechtstreeks bij de N.V. Uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 15 te Antwerpen, waar tevens een gratis proefnummer kan bekomen worden.

3. NIEUWPOORT

VRIJDAG, 4 april

N.700	11.450	N.807	9.830
N.788	8.640	N.805	6.636
N.705	84.326	N.704	100.780

Zes vaartuigen welke s namiddags verkocht hebben. Samen 2.500 kg tongen, met enkele bennen platvis en gullen. De prijzen waren 52 à 75 fr. voor de drie grootste soorten en 100 tot 110 fr. voor de andere. Gullen en platvis kregen middelmatige prijzen.

ZATERDAG, 5 april

N.36	15.004	N.209	20.150
------	--------	-------	--------

Twee kleine vangsten welke door de winkeliers opgekocht werden aan dure prijzen. Slechts vier vangsten van garnalvis op de markt. Samen 121 kg, en duur van 108 tot 121 fr. de kg.

DINSDAG, 8 april

N.276	53.820	N.730	19.376
N.737	9.666	N.761	15.600
N.470	19.082	N.762	25.470
N.763	26.830	N.790	13.964
N.345	25.250	N.710	19.260
N.703	32.460	N.738	30.430
N.346	24.420	N.800	29.790
N.788	11.650		

Gullen, wijting, platvis en haaien waren de soorten welke op de markt gezet werden. Weinig tongen, en rare vis. De gullen kregen normale prijzen t.t.z. van 1.100 fr. voor de kabeljauw tot 600 fr. voor de vóór kleine ! Grote wijting tot 570 fr., kleine van 240 à 180 fr. Platvis : grote 500 fr., drielingen 600 à 680 fr. en kleine 500 à 550 fr. De speerhaaien kregen van 530 à 450 de benne. De weinige tongen : grote van 68 à 85 fr., de 4den en 5den rond de 100 fr.

WOENSDAG, 9 april

N.722	34.400	N.744	32.490
N.805	6.270	N.788	15.870
N.807	12.430	N.414	5.030
N.498	7.340	N.3	22.410
N.700	11.220	N.704	88.190

Twee Westvissers en tongenvissers op de markt met ongeveer 100 bennen vis en 2.000 kg tongen. De prijzen van de tongen kregen een geweldige deuk naar het laatste van de markt en vooral de grootste soorten, waren het gevoeligst. Deze prijzen waren : grootste van 62 à 78 fr. naar 47 à 63 fr. De andere soorten van 88 naar 82 fr. en 5den en kleine tot 92 en 86 fr. Alle andere soorten, zoals gullen, roggen, pladijs kregen goede prijzen.

IN EN OM DE OOSTENDSE VISMIJN

WARMER WEER

Waar andere jaren de visprijzen telkens een flinke klop krijgen wanneer de temperatuur enkele graden oploopt, lijkt dit thans minder het geval te zijn. De soms niet te beste kwaliteit en het wegvallen van de maandagmarkt erbij nemend, mogen we zelfs zeggen dat het deze week een sukses is geworden. Vooral voor filetvis bestond een levendige vraag. Ten bewijze daarvan de prijzen die betaald werden voor grote IJslandse wijting, leng, gevijde schelvis en rode zeebaars. Het moet toch wel zijn dat er tegenwoordig meer vis verbruikt wordt dan enkele jaren terug. We moeten alleen maar naar de prijs kijken die rode zeebaars regelmatig haalt, dit niet-tegenstaande een bijna bestendige ruime aanvoer. Dit was ook deze week het geval en nochtans is het de Goede Week voorbij, dit in tegenstelling met de vakantie die nog voortduurt en dus zeker de vraag van de scholen kleiner maakte. Uiteindelijk zal de maatregel tot afschaffen van de vrijdag als vleesloze dag nog een gunstige weerslag hebben. De propaganda-dag voor meer visverbruik is immers veel intensiever geworden, en dit werpt ongetwijfeld zijn vruchten af. Onze vissers en vishandelaars kunnen er maar wel bij varen.

VIS NIET MEER UITGIETEN

Voortaan mag er geen vis meer uitgestald worden op de grond. We zullen dus voortaan geen tarbot meer zien op de grond liggen, evenmin trouwens als shelfcod, kabeljauw en varia's. Een vertrouwd beeld is dus verdwenen. We mogen aannemen dat deze maatregel goed werd overwogen. We vrezen echter dat dit aanleiding zal geven tot meer klachten na de aankoop. Er mag immers ook geen mand vis meer uitgegoten worden. De lossers zullen dus zeker aangezet moeten worden om hun vis goed te sorteren om de klachten zo gering mogelijk te houden.

BIJNEMEN VAN VIS

Waar sedert enkele tijd de vis alleen in veelvouden van 10 manden werd verkocht en bijgenomen is sedert maandag laatst ook anders geworden. Wanneer men 10 manden rog koopt mag men er niet alleen 10 bijnemen maar ook 6 wanneer dit zo uitkomt. Geen 4 bennen echter aangezien men alleen de onpare hoeveelheden mag bijnemen van zodra er meer dan 5 kunnen bijgenomen worden.

OPBRENGST MAART 1969

Tijdens de voorbije maand maart verkochten we in de Oostendse vis- en garnaalmarkt voor een bedrag van 43.738.709 fr. aan visserijproducten. Dit is opnieuw een heel bedrag meer dan verleden jaar, toen de totale opbrengst van dezelfde maand slechts 35.501.404 fr. bedroeg. Dus ruim 8 miljoen meer.

Daarmee komen we na het eerste kwartaal aan een totale opbrengst van 125.163.537 fr., dit is opnieuw heel wat meer dan verleden jaar, toen we na 3 maanden met 116.741.441 fr. stonden. We hebben dus momenteel een voorsprong van iets meer dan 8 miljoen frank. We komen hierop uitvoeriger terug.

VOORNAAM HUWELIJK

Op vrijdag 18 april te 18 uur wordt in de St. Pieterskerk te De Panne, het huwelijk ingezegend van de heer A. Verbanck met Juffrouw Marina Coffyn.

De heer André Verbanck is de zoon van de heer Jozef Verbanck, vismijndirecteur te Nieuwpoort.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

5-4	5	34.400	1.294.255			
8-4	21	400.750	5.849.435			
9-4	11	141.217	2.183.765			
	37	576.367	9.327.455			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

2-4	3	235	20.386	75,—	96,—	
3-4	9	500	40.003	57,—	93,—	
4-4	14	702	56.093	71,—	90,—	
5-4	10	490	45.309	80,—	100,—	
7-4	7	392	73.395	89,—	102,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

3-4	9	451	39.796	82,—	90,—	88,—
4-4	11	446	40.880	86,—	97,—	90,—
5-4	4	121	13.879	108,—	121,—	114,—
8-4	11	464	39.243	79,—	88,—	84,—
9-4	10	410	34.678	79,—	89,—	84,—

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

4-4	6	4.116	221.662			
5-4	2	1.004	35.154			
8-4	15	27.672	357.068			
9-4	10	7.660	235.650			

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG, 3 april

O.317, IJsland
O.285, Noord
O.329, Noord
O.286, Noord
O.274, Kanaal
O.160, Kanaal
O.123, Kanaal
O.335, Kanaal
O.72, Kanaal
O.15, West
O.142, West
N.719, West
N.738, West

VRIJDAG, 4 april

Z.571, IJsland
O.216, IJsland
O.334, Noordzee
O.242, Noordzee
O.232, Noord
O.35, Kanaal
O.287, West
O.185, West
N.720, West
O.156, West
O.239, Noop Head

ZATERDAG, 5 april

O.198, Kanaal
O.66, Kanaal
O.192, West

MAANDAG, 7 april

O.267, West
Z.502, Oost

DINSDAG, 8 april

Z.543, Kanaal
O.147, West
N.728, West
Z.509, Oost

WOENSDAG, 9 april

O.129, IJsland
O.247, Noord
O.180, Kanaal
O.128, Kanaal
N.765, West

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	8-4 1969	9-4-1969
Schelvis		
Groot	20,—25,—	23,40
Middel	12,—17,—	10,60-13,—
Klein	7,—10,60	3,60-10,80
Kabeljauw	12,—14,60	11,60-12,—
Cul	11,40-13,40	11,—
Witting	3,60-13,—	5,— 9,80
Schaat	17,40-25,60	14,—28,60
Zeebaars	7,80-17,—	15,—
Leng	12,80-19,—	10,—12,—
Schartong	15,—18,—	16,—
Heilbot	70,—90,—	80,20-90,—
Koolvis	5,60-7,—	4,— 7,—
Hondstong	10,—30,—	4,80-18,40
Zeewolf	18,—	14,—19,—
Platen

1. OOSTENDE

Z.554 en Z.538 23.520
838.790

ZATERDAG, 5 april

KANAAL					
Z.543	16	120	3000	334.620	
O.247	15	160	1800	239.565	
O.128	15	100	2300	296.890	
O.37	15	80	2700	273.510	
WEST					
Z.509	5	10	1100	115.760	

DINSDAG, 8 april

IJSLAND					
O.129	17	850	500	457.300	
O.305	18	750	2800	395.880	
O.81	17	1800		891.950	
O.318	18	1200		621.050	
NOOP HEAD					
O.228	16	600		312.870	
KANAAL					
O.159	16	100	400	158.610	
O.306	16	250	2300	372.275	
O.307	16	100	2700	287.730	
O.309	15	200	500	340.840	
Z.499	16	200	2800	362.290	
O.29	15	240	2700	323.680	
O.120	15	100	2200	242.460	
O.114	16	80	4200	383.230	
WEST					
O.148	5	45		53.170	
N.819	6	150		39.680	
Z.212	9	120		85.550	
O.147	3	60		37.430	
O.537	3	140		92.850	
N.728	2	100		41.950	
N.765	8	150		89.230	
O.132	2	8		10.500	
NOORD					
O.220	11	280		168.120	

WOENSDAG, 9 april

IJSLAND					
O.237	18	650	900	370.980	
NOORDZEE					
O.182	12	350		224.890	
KANAAL					
O.141	16	120	3200	295.740	
O.134	16	100	3700	343.170	
NOORD					
O.301	8	340		186.240	
O.26	8	250		152.385	
Z.38	8	320		191.310	
WEST					
O.69	6	140		100.090	
O.214	5	120		84.520	
N.720	4	75		44.400	
N.715	6	210		116.960	
KUST					
O.61	1	7	13	6.800	
O.446	1		117	9.200	
O.225	1	12	47	13.050	
O.150	1		124	9.620	
O.486	1	4	16	3.360	

2. ZEEBRUGGE

DONDERDAG, 3 april

Z.435	6	300	20	49.850	
Z.201	6	150	120	75.360	
Z.349	6	100	60	46.200	
Z.458	5	50	50	53.530	
Z.544	5	300	20	46.410	
Z.573	13	1700	120	244.200	
Z.283	12	1100	45	165.570	
Z.563	5	900	50	125.150	

VRIJDAG, 4 april

Z.112	1	150	10	27.310	
Z.465	1	150	10	35.430	
Z.533	6	400	85	110.750	
Z.560	7	150	75	57.120	
Z.568	7	100	80	66.860	
Z.570	7	100	70	52.960	
Z.468 en Z.601				48.470	
Z.733 en Z.161				20.450	
				419.350	

ZATERDAG 5 april

Z.469	1	100	5	16.460	
Z.585	1	100	5	13.980	
Z.536	1	100	5	12.210	
Z.471	1	50	5	8.720	
Z.575	8	50	150	97.690	
Z.556	1	150	10	24.870	
Z.403	2	200	10	23.070	
Z.108	3	1200	40	136.530	
Z.579	4	500	30	97.520	
Z.600	4	500	30	63.470	
Z.410	1	200	10	18.360	
Z.584	4	500	40	96.430	
Z.497	4	500	30	85.000	
Z.577	i	150	10	16.270	
Z.496	4	700	30	95.570	
Z.424	4	600	30	84.610	
Z.596	4	1000	60	116.250	
Z.472				27.690	
Z.442				31.140	
Z.411				68.640	
Z.554 en Z.538				52.800	
Z.46 en Z.601				25.540	

DINSDAG, 8 april

Z.455	1	200	20	28.060	
Z.484	2	400	30	64.550	
Z.599	8	150	70	119.930	
Z.574	3	1500	30	168.320	
Z.257	6	50	50	54.810	
Z.592	3	800	55	84.660	
Z.445	7	50	150	110.600	
Z.262	8	50	120	86.120	
Z.775	3	100	15	33.120	
Z.186	8	50	120	86.120	
Z.545	10	200	110	80.610	
Z.598	10	600	90	126.330	
Z.269	5	1000	50	88.140	
Z.578	2	200	15	34.920	
Z.552	2	150	10	23.330	
Z.494	1	150	10	29.210	
Z.161 en Z.733				17.080	
				1.262.600	

WOENSDAG, 9 april

Z.516	7	1500	80	178.220	
Z.482	12	100	175	136.700	
Z.582	13	450	130	151.780	
Z.580	6	400	60	59.070	
Z.587	10	600	150	137.730	
Z.502	3	1800	60	163.690	
Z.546	6	1200	70	176.950	
Z.593	2	200	30	41.170	
Z.431	6	1200	100	201.070	
Z.176	5	1400	80	149.730	
Z.25	4	500	15	47.740	
Z.463	10	800	50	92.230	
Z.602	3	300	30	40.600	
Z.429	3	1200	40	151.430	
Z.588	8	600	30	59.460	
Z.554 en Z.538				47.190	
Z.601 en Z.468				50.940	

VOOR

NIEUWBOUW

EN

HERSTELLINGEN

VAN

SCHEPEN

N.V.

BELIARD-MURDOCH

(5007V)

VIS ETEN
IS VERANTWOORD
ETEN

HET TEKORT AAN BEMANNING IN DE VISSERIJ

Hoe meer vaartuigen uit de vaart genomen worden, hoe meer men vaststelt dat het tekort aan bemanningsleden verder aangroeit.

De hoofdreden is niet het gebrek aan verdiensten voor de vissers, want de reders doen nog steeds aan prij-sopbod' om hier en daar een matroos, motorist of schipper te kunnen aanwerven.

Thans worden opnieuw door de Staat voor de zomerdiensten 160 man gevraagd. Het gemakkelijk werkterrein is natuurlijk de visserij, omdat voor dergelijke jobs men het niet lastig heeft, er wat drinkgeld kan verdiend worden en moeder de vrouw haar man bijna elke dag thuis heeft. Dat men de helft minder verdient, geeft er niet toe

AANWERVING VOOR HET BUITENLAND

Daarenboven zijn er te Zeebrugge en Oostende reders die menen dat ze straks in Ghana met hun schip en bemanning het gouden kalf zullen vinden.

Allerlei verleidelijke voorstellen worden naar voor gebracht en zoals er thans in Argentinië een 30-tal vissers zitten, om niet te spreken van Kongo, zijn er nu ook een paar reders gevonden om onze mensen naar Ghana te lokken.

We hebben de gevolgen gekend aan het Argentijns avontuur verbonden. Dat dit nog geen gelijkenis heeft met het onzekere Ghana, zullen straks zij ondervinden, die er heengaan met de verleidelijke

voorstellen hen gedaan in de hoop er meer te verdienen dan hier

ONAAANVAARBARE OFFICIËLE AANMOEDIGINGEN

Dat sommige officiële instanties zich lenen om dergelijke uitwijking aan te moedigen, is echter onbegrijpelijk. Het krediet door de N.M.K.N. verleend moet dus dienen om onze schepen en volk naar andere landen te zien uitwijken van een bedrijf dat reeds zo'n schromelijk tekort heeft aan bemanning

Tevens stellen we vast dat de Dienst voor Ontwikkelingssamenwerking volk en schippers aanwerft om onze schippers en matrozen op te leiden te Agadir en Marokko

Onze mensen hebben alle moeite van de wereld om hun schulden bij de N.M.K.N. aangegaan, **gevaarborgd door de Staat**, te betalen. Ze moeten hun schepen soms dagen laten liggen bij gebrek aan volk, en hier ronelt men op allerlei wijze om ze naar de vreemde te gaan lokken.

Is het in Agadir en Marokko dat er Belgische belangen liggen?

Het wordt tijd dat vanwege de overheid en in het bijzonder de Rederscentrale, drastisch opgetreden wordt, wil het schreeuwende gebrek aan bemanning, geen aanleiding geven tot het stilleggen van zelfs talrijke nieuwe vaartuigen.

P Vandenberghe

GEVAARLIJKE WERKEN IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

SCHIPPERS OPGEPAST !

Op 12 november 1968 liep de Z.562 toebehorende aan de rederij Bailyu te Zeebrugge tegen de damwand die deel uitmaakt van de werken die door de Belgische Betonmaatschappij «Sotraky» in deze haven worden uitgevoerd.

De aangerichte schade beliep volgens experts niet minder dan 600.000 frank.

Door de schipper wordt beweerd dat de in opbouw zijnde kaaimuur totaal het pas belemmert, daar deze 20 à 25 m. oostwaarts uitstrekt.

Nochtans ligt op een 50 m. noordelijk een pasboei Z.1, welke door elkeen gekend is.

Deze signalisatie beantwoordt dus volledig aan de bepalingen van het reglement van Politie en Scheepvaart in de havens der Belgische kust.

De signalisatie op de in uitvoering zijnde werken is dus in orde.

Volgens de bevoegde Overheid zijn deze schade-aanvaringen niet gebeurd wegens slechte signalisatie, doch wel door het feit dat de betrokken schippers onvoldoende rekening houden met deze werken.

De in opbouw zijnde kaaimuur strekt zich Oostwaarts van de Z.1 boei over enige afstand in de vaargeul.

Deze toestand is reeds lang zo en is aangegeven op de plankaart van Zeebrugge begrepen in de kaart der «Vlaamse Banken».

Thans werd op 20 maart door de schipper van de Z.588 opnieuw schade aan deze in opbouw zijnde werken aangericht en wel volgens schatting voor een bedrag van ongeveer 450.000 frank.

Dit wijst op een zeker roekeloos varen op een ogenblik dat er een geringe windkracht is en het zicht normaal.

Moesten de schippers die zich aan dergelijke onverantwoorde aanvaringen, zoals in Frankrijk, meer voor hun verantwoordelijkheid gesteld worden, dan zouden ze zeker wat voorzichtiger varen dan nu het geval is.

De schippers van de Z.562 en de Z.588 die zich binnenkort voor de Onderzoeksraad zullen te verantwoorden hebben, hadden hier een roekeloze vaart.

VERANDERINGEN IN DE « OFFICIËLE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN » MAAND MAART 1969

VERANDERING VAN EIGENAAR :

- N.7 «CHRISTIAAN» — eigendom van : KIEKENS Noël, Hoogstraat 22, Nieuwpoort.
Zeebrief : 6.3.1969.
N.491 «CORINNE» — alleen eigendom van : VANHOUTTE Georges, Hoogstraat 12, Nieuwpoort.
Zeebrief : 31.3.1969.

ADRESVERANDERING :

«DE ZWERVER» P.V.B.A. — adres : Canadezenstraat 8, Lissewege.

NIEUW VAARTUIG :

- Z.492 — O.P.T.N. — ESPADA — 39,48 — 100,67 — 1969 — 14 — S — Deutz — 490 — 4617382 — 1968 — PAUWAERT Constant en CARTON Marcel — Visserskappellestraat 11, Heist a./z. — R.F. OP. US. DN. DNP. R.
Zeebrief : 18.3.1969.

ERRATA :

- Blz. 15 — O.284 — PK. motor lees 375 i.p.v. 275.
Blz. 11 — O.195 — PK. motor lees 360 i.p.v. 300.
Blz. 56 — Wed. DE GROOTE Georges — Z.538 schrappen.
Blz. 57 — Inlassen : DEVISSCHER Juliana (Wwe. DE GROOTE G.) en DE GROOTE Raymond & DE GROOTE Gilbert, Z.538 — Baderstraat 22, Heist a./zee.
Blz. 10 — O.220 «SANTA MARIA» — bruto : lees 82,46 i.p.v. 32,46.

SCHRAPPEN EN INLASSEN :

- N.734 «GEORGIA» — navigatie-instrumenten DF & DN schrappen.
WILLEMS Henri — telefoon 059/289.61 inlassen.

GESCHRAPT UIT DE VLOOT :

- N.758 «GOEDE HOOP» — eigenaars : PUYSTIENS Maurice & Marcel.
Geschrapt op 14.3.1969.
N.93 «SANTA MARIA» — eigenaar : PUYSTIENS Fernand.
Geschrapt op 27.3.1969.
N.732 «O.L.V. VAN VLAANDEREN» — eigenaar : KIEKENS Noël-BYLOO.
Geschrapt op 28.3.1969.

ZIJ HADDEN PECH...

— De Z.582 "Eldorado" van schipper-eigenaar Gustaaf Decloedt had last met een gebroken lier. Ter visserij vertrokken naar grond 302 diende men wegens het slechte weer naar Grimsby te stevenen om naderhand opnieuw naar grond 302 af te varen. Bij het inhalen van beide touwen, voelde men een harde ruk op de visboel waardoor beide touwen wegliepen en de lier stilviel. Het achtertouw kwam in aanraking met de schroef waardoor de lier beschadigd was en de korre niet meer kon gewonnen worden. Naderhand is deze vrijgekomen en zette men op eigen kracht de thuisreis in.

— De Z.575 "Polaris" van schipper Roger Couwhysder heeft een gebroken lier gehad. Ter visserij op grond 212, bij het winden van de korre, brak de tussenas van de lier. Via de radio kwam de schipper in contact met de Z.545 "Thalassa" die akkoord was en ter plaatse kwam om de visboel in te winden. Dit gebeurde op 5 mijl NW van het lichtschip Shmits Knoll en beide vaartuigen stevenden dan naar Zeebrugge.

— De Z.442 "Ajax" van schipper eigenaar Léon Adams diende opgesleept door de staatsleepboot "Zeevijger" met de korre in de schroef. Het vaartuig was uit Zeebrugge vertrokken ter visserij nabij de Thornton Bank toen men een dwarszee kreeg bij het binnenhalen der korren. De stuurboordkorre kwam in de schroef terecht en pogingen om vrij te maken mislukten. Via Radio Oostende werd om sleephulp verzocht.

— De B.602 "Zilvermeeuw" van schipper Maurice Bogaert kreeg af te rekenen met allerhande defekten na een aanvaring met de "Hado". Uit Zeebrugge afgevaren naar grond 102 stelde men bij het vissen vast dat de verdichtingsriemen van de krukas aan de motor lek waren. De motor draaide abnormaal en men zette een andere waterpomp op en begon de terugreis. Tot driemaal toe is men uit de thuishaven terug afgevaren en teruggekeerd wegens het abnormaal draaien van de motor. Tot slot bleken twee kogellagers van de topas gebroken.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	5-4-1969	5-4-1969	5-4-1969	5-4-1969	8-4-1969	8-4-1969	8-4-1969	8-4-1969	9-4-1969	9-4-1969	9-4-1969	9-4-1969	8-4-1969	9-4-1969
Tong groot (1 à 2 st/kg)	42,—56,20	46,—57,—	42,—56,40	48,—58,—	46,40-57,60	42,—55,—	68,—72,—	47,—70,—						
bloks (3st/kg)	62,—79,40	76,—78,—	64,40-76,20	75,—77,—	69,80-70,80	66,—75,—	87,—	63,—78,—						
schone kleine (5 st/kg)	76,—92,—	88,—91,—	81,—87,40	90,—92,—	83,—86,—	83,—91,—	100,—	87,—82,—						
fruitis (4 st/kg)	90,60-100,60	101,—100,—	85,40-89,—	95,—100,—	86,60-90,—	88,—92,—	97,—	92,—						
kleine (6 st/kg)	88,—97,80	100,—98,—	70,20-83,40	98,—100,—	74,40-76,40	87,—90,—	97,—	86,—						
slips (alleen zebr.)	120—130—	140—160—	105—146—	90,—95,—		80,—82,—								
Tarbot groot (1-2-3)	73,—	89,—91,—	78,—	125—130—	126—130—	115—135—								
middeel (1-2-3)	46,—48,—		71,—	89,—105,—		90,—99,—		80,—					80,—	
klein (1-2-3)		62,—72,—		40,—69,—		41,—78,—		70,—					65,—	
Griet groot (1-2-3)				55,—62,—		50,—55,—		70,—					60,—	
middeel (1-2-3)				48,—54,—		44,—48,—								
klein (1-2-3)	4,—6,—	5,—7,—	4,—7,—	5,—7,—	5,—6,—	5,—7,—		10,—					12,—	
Schol (plad.) (1-2-3)	4,—5,—	5,—7,—	5,—7,—	5,—6,—	6,—	5,—8,—		14,—					14,—	
Gr. iek (1-2-3)	5,—11,—	8,—11,—	7,—7,80	10,—13,—	7,40—7,80	9,—16,—		10,—					12,—	
kl. iek (middlenplad.) (1)	5,—13,—	8,—10,—	5,—9,—	8,—9,—	7,—12,—	7,—10,—								
Iek 3de sl. (deelvis) (1-2)	4,—7,—	4,—6,—	4,—5,—	5,—6,—	5,—	4,—6,—								
plattjes (meyers) (1-2)					12,—12,60									
Schellvis groot (1-2)	7,—9,—		8,—		13,—13,40									
klein (1-2)	5,60		5,60		4,—5,—									
middeel (1)														
Heek groot (1)														
Middeel (1)														
klein (1)	9,80—21,—		10,—25,60		14,—30,—									
Rog (1)	22,—		28,—31,—		32,—									
Keilrog (1-2-3)				23,—27,—		23,—25,—		27,—						
Rog (2-3)			2,—	18,—21,—		20,—24,—		22,—					25,—	
Tilten (2-3)				15,—16,—		15,—16,—		20,—					20,—	
Scherpstaart (2-3)				16,—18,—		16,—18,—		18,—					18,—	
Halve mans (2-3)				20,—22,—		21,—23,—								
Teelt (2)				10,—11,—		10,—18,—								
Katrog (2)				18,—21,—		18,—23,—		24,—					23,—	
Kabeljauw (1-2-3)	10,40-15,40	17,—25,—	13,—18,—	14,—21,—	15,60-23,—	18,—23,—		24,—					23,—	
Gul groot (1-2-3)	11,—12,—	12,—18,—	11,—14,—	18,—20,—	9,80-20,—	11,—18,—		22,—13,—					20,—14,—	
Gul klein (2)		12,—13,—		12,—14,—		11,—13,—								
Hozemondhamme (1)	47,—60,—		48,—63,—		49,—63,—									
Wijting groot (1-2-3)	3,60-11,60	8,—11,—	3,60-10,—	9,—12,—	3,60-10,60	8,—13,—		11,—					9,—	
klein (1-2-3)		5,—7,—		7,—8,—		5,—10,—		4,—5,—					4,—	
Schar (1-2-3)						7,—8,—		18,—15,—					17,—	
Steenhol (1-2)	12,—36,—		30,—33,—		37,—40,—									
Zeehaai (1-3)			6,—11,—		5,—12,—			10,—11,—					10,—14,—	
Hondschaai (1)	6,—		5,60-11,—		6,—7,—									
Doornhaai (2)														
Pieterman (1-2-3)			10,—12,—											
Makreel (1)														
Horsmakreel (1)														
Zeekreeft (1)														
Schaat (1)														
Zeebaars (klipvis) (1)														
Lom (1)			6,—9,—											
Kongeraal (1-2)	9,60													
Leng (1-2)			27,40-28,—		29,—									
Schar tong (1)														
Steenhol (2)														
Volle haring (1)														
Wle haring (1)														
Haringshaai (1)														
Steenhol (1)					4,—									
Hellbot (1)			80,—		90,—									
Koolvis (1-2)	7,—		5,60-7,—											
Steur (1)														
Zeewolf (1)														
Pollak (1)	13,40		17,—21,—		21,—									
Zonnevis (1)														
Koningsvis (1)														
Vlaswijting (2)														
Zeequivel (2)														
Schotse schol (2)														
Zeehond (2-3)								14,—					12,—	
Bot (3)														
R. Poon Roob (1-2-3)			16,—27,—											
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)			12,—		15,—			14,—					14,—	
Rode knorhaan (1-2)			18,7-31,—		24,—34,—									

Lees „HET VISSERIJBLAD”

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Twaalf vaartuigen hebben donderdagmorgen 3 april in totaal aangevoerd: 1213 kisten en 583 kleine kisten vis. 16 000 kilo tong en 2200 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren 20 kisten en 20 kl. kisten schelvis, 280 kisten en 360 kleine kisten wijting, 60 kisten gul en kabeljauw 60 kisten koolvis, 105 kisten en 203 kleine kisten haring, 290 kisten schol, 5 kisten tarbot en 95 kisten varia.

Prijzen, per kilogram in guldens: tarbot 7-6.50, grote tong 3.38-3.51, grootmiddel tong 3.97-3.80, kleinmiddel tong 6.77-6.10, tong I 8.62-7.83, tong II 7.35-7.20.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 154-108, middel kabeljauw 120, middel koolvis 41, grote witte koolvis 136.

Per tien stuks: grote kabeljauw 78-61, middel kabeljauw 61-53.

Per 50 kilogram: schelvis II 61-57, kabeljauw I 70-60, kabeljauw II 70-62, kabeljauw III 53-44, koolvis I 20-19, koolvis II 20-15, witte koolvis I 50-42, grove schol 30-24, schol II 39-25, schol III 38-20, schar 71-38, gestripte wijting 25-17, haring 14, tarbot 324-312, griet 130-108, kuit 68-17.

Twintig vaartuigen hebben vrijdagmorgen in totaal aangevoerd: 5335 kisten en 895 kleine kisten vis, 10 000 kilo tong, 400 heilbot en 750 stijve kabeljauw. Bij de aanvoer waren: 65 kisten schelvis, 350 kisten en 90 kleine kisten wijting, 270 kisten gul en kabeljauw, 3600 kisten koolvis, 400 kisten haring, 283 kleine kisten haring, 50 kisten en 520 kleine kisten makreel, 290 kisten schol, 10 kisten tarbot en 130 kisten varia.

Prijzen, per kilo in guldens: heilbot 7.20-4.90, tarbot 7.40-6.70, grote tong 3.90-3.61, grootmiddel tong 4.21-3.75, kleinmiddel tong 6.86-6.35, tong I 9.10-8.11, tong II 8.13-7.26.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 126-106, middel kabeljauw 128-110, grote koolvis 38-37.50, middel kabeljauw 128-110, grote koolvis 38-37.50, middel kabeljauw 37.50, grote leng 88-72.

Per tien stuks: grote kabeljauw 88-71, middel kabeljauw 72-50.

Per 50 kilogram: schelvis II 60-49, kabeljauw I 64-52, kabeljauw II 65-48, kabeljauw III 56-43, koolvis I 15, koolvis II 15, grove schol 49-37, schol II 48-34, schol III 49-24, schar 38-40, gestripte wijting 42-20, dichte wijting 13-12, haring 24-14, makreel 27-11.50, tarbot 324-226, griet 186-124, kleine heilbot 182, kleine leng 35-31, lon 83-34.

Aan de visafslag werden door 12 vaartuigen maandag in totaal aangevoerd: 4295 kisten vis, waarvan 3540 kleine kisten; 3500 kilo tong; 2350 stuks stijve kabeljauw; 35 kisten schelvis; 90 kleine kisten schelvis; 620 kisten wijting; 1050 kleine kisten wijting; 170 gul en kabeljauw; 1560 koolvis; 350 haring 750 kleine kisten haring; 1230 makreel; 1650 kleine kisten makreel; 110 schol; 2 tarbot en 158 varia.

Prijzen per kilo, in guldens: tarbot 7, gr. tong 4-3.65, grm. tong 3.82-3.48, klm. tong 5.83-5.25, tong I 6.90-6.33, tong II 6.51-6.10.

Per 125 kilo: gr. kabeljauw 124-110, mid. kabeljauw 124-96, gr. koolvis 40-37.50, m. gr. koolvis idem, gr. koolvis wit 194, gr. leng 88-66, gr. lom 64.

Per 10 stuks: gr. kabeljauw 61-56, middel 64-49.

Per 50 kilo: schelvis II 49-40, kabeljauw I 60-47, kabeljauw II 56-45, kabeljauw III 42-37, koolvis I 19-15, koolvis II 17-15, gr. schol 33-32, schol 33-32, schol II 37-31, schol III 43-24, schar 42-83, poontjes 92-88, haai 47, wijting gestript 40-17, wijting dicht 15-12, haring 16.60-14, makreel 41-11.50, tarbot 280, griet 160, ham 276-224 en lom 34.

Dinsdagmorgen zijn in totaal door 101 vaartuigen aangevoerd: 9000 kisten en 4403 kleine kisten vis, 80 000 kilo tong en 7130 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren 110 kisten en 368 kleine kisten schelvis 1040 kisten en 2130 kleine kisten wijting, 770 kisten gul en kabeljauw, 1480 kisten koolvis, 70 kisten en 880 kleine kisten haring, 1820 kisten en 1025 kleine kisten makreel, 1360 kisten schol, 45 kisten tarbot en 490 kisten varia.

Prijzen per kilogram in guldens: tarbot 7-6.40, grote tong 3.66-3.30, grootmiddel tong 3.60-3.37, kleinmiddel tong 5.38-3.21, tong I 6.95-6.38, tong II 6.81-5.96, zalm 8.10.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 140-116, middel kabeljauw 130-108, grote koolvis 41-37.50, middel koolvis 40-37.50, grote leng 100.64.

Per 10 stuks: gestripte kabeljauw 65-38.

Per 50 kilogram: schelvis II 43-31, kabeljauw I 54-44, kabeljauw II 50-43, kabeljauw III 44-36, koolvis I 17-15, koolvis II 17-15, grove schol 34-26, schol II 36-24, schol III 29-20, schar 40-32, poon 90, gestripte wijting 31-17, dichte wijting 12, haring 27-14, makreel 60-11.50, tarbot 298-168, griet 180 132, kleine kreeft 44-22.

SCHEVENINGEN

Donderdagmorgen 3 april werden in totaal aangevoerd: 20 kleine kisten schelvis, 260 kleine kisten wijting, 30 gul en kabeljauw, 700 koolvis, 100 kleine kisten haring, 330 kleine kisten makreel, 100 kisten schol, 630 stijve kabeljauw en 1300 kilo tong.

Vrijdagmorgen 4 april werden in totaal aangevoerd: 20 kisten schelvis, 100 kisten wijting, 300 kisten gul en kabeljauw, 700 kisten schol en 10.000 kilo tong.

Maandagmorgen werden er in totaal aangevoerd 60 kisten schelvis, 30 wijting, 80 kleine kisten wijting, 800 gul en kabeljauw, 1500 koolvis, 40 haring, 300 kl. kisten haring, 700 makreel, 1300 kleine kisten makreel, 400 roodbaars en 4000 stuks stijve kabeljauw.

De aanvoer bestond dinsdagmorgen uit: 20 kisten en 50 kleine kisten schelvis, 300 kisten en 500 kleine kisten wijting, 200 kisten gul en kabeljauw, 1000 kisten koolvis, 300 kisten en 450 kleine kisten haring, 880 kisten en 820 kleine kisten haring, 700 kisten schol 100 kisten varia, 3000 stijve kabeljauwen en 24 000 kilogram tong.

"TRIDENS" DEED MEE AAN INTERNATIONALE KURSUS VOOR OPSPORING VAN VIS

Landen uit West- en Oost Europa, Noord- en Zuid-Amerika, Afrika en Azië waren de afgelopen twee weken op de Lofoten vertegenwoordigd, waar onder auspiciën van de International Council for the exploration of the sea en The Food Agriculture Organisation van de UNO een cursus met demonstratie was georganiseerd inzake het gebruik van elektronische visopsporingsapparatuur.

Het was de eerste keer in de geschiedenis dat zoveel landen gehoor hadden gegeven aan de uitnodiging om in internationaal verband op visgronden te ervaren wat met moderne apparatuur is te bereiken wanneer men de dichtheid van de visconcentraties wil bepalen.

Het schatten van een hoeveelheid vis op een bepaalde plaats op een bepaald moment is voor een efficiënte en rendabele visserij van het grootste belang.

De deelnemende landen waren: Nederland, Rusland, Japan, Polen, Engeland, Schotland, Ierland, Noorwegen, Zweden, Denemarken, IJsland, Kanada, de Verenigde Staten van Noord-Amerika, Chili, Peru, Kuba, Ghana en de Filipijnen.

Het experiment — waarvan de gegevens nog moeten worden uitgewerkt en waarover een rapport zal worden samengesteld, lijkt ruimschoots aan de verwachtingen te hebben voldaan en voor herhaling op diverse visgronden van de wereld vatbaar te zijn.

Nederland was aanwezig met het rijkvisserijonderzoeksvaartuig «Tridens», de Engelsen met de «Clione», Schotland met de «Clupea 2» en de Noren hadden de g.o. «Sars» gestuurd.

Gedurende vier achtereenvolgende nachten werd een gebied afgezoekt op de aanwezigheid van kabeljauw. Elke keer met drie achter elkaar in linie varende schepen. De «Clupea 2» maakte uitsluitend dagreizen. De met de aanboord aanwezige apparatuur bereikte resultaten werden met elkaar

vergeleken en uitvoerig besproken. De kabeljauw — het is paaiperiode voor deze vissoort — bleek in ruime mate aanwezig. De cursus zelf op Svolaer duurde 14 dagen.

De «Tridens» heeft inmiddels alweer twee andere taken uitgevoerd: vlagvertoon in het kader van de internationale visserijbeurs in Oostende en scholonderzoek op de Noordzee. Thans ondergaat het onderzoeksvaartuig een onderhoudsbeurt.

Uit «Haagse Courant»

Nota der Redactie

Deze belangrijke internationale ontmoeting toont ons eens te meer hoever ons land vergeleken bij onze Benelux-partners ten achter is, waar het gaat om opzoeking, welke onze visserij ten goede kan komen.

Het volstaat niet een proefstation te hebben, waar nagegaan wordt aan welke normen dient voldaan, opdat vis vers zou blijven, wat beter is kisten of bennen, de temperatuur van onze vismijnen, enz.

Dat zijn kleinigheden ten opzichte van het enorme werk proefondervindelijk op zee zou kunnen verricht.

Maar daarvoor is geld nodig! Maar voor dergelijk nuttig werk, waarmee miljoenen frank inkomen aan deviezen gemoed zijn, is er geen geld, maar wel voor al wat nodig is om aan politiek gehaspel voldoening te geven.

Arm landje dat in al zijn bekrompenheden ten onder gaat!



"appetit"
1859-1969
reeds 110 jaar
lekkere
visprodukten

August Van den Abele pvba, Brugge

SCHEEPSWERF

JOS. DEWEERT

P.V.B.A.

NIEUWE WERFKAAL, 2

OOSTENDE

Huis gesticht in 1892

Tel. (059) 718 50 — Tel. privé (059) 731 01

BOUW VAN :

- STALEN TREILERS
- HEKTREILERS
- HEKBOKKERS
- PURSE SEINERS

Eigen technisch studiebureau

Repair works - Industriële werken

(6406V)

DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1969

is verkrijgbaar door storting van het bedrag van 350 F of 25 gulden plus 25 F of twee gulden verzendingskosten op postcheck-rekening Nr 41.89.87 van de drukkerij « Het Nieuwsblad van de Kust », Oostende.

Het is ook verkrijgbaar :

IN BELGIE

1. Ter drukkerij van « Het Nieuwsblad van de Kust », H. Baelskaai 30, Oostende.
2. Hand in hand, Tijdokstraat 34, Zeebrugge.

IN HOLLAND

Bij de firma Henk Zwart, Machinefabriek en Techn. Handel, IJmuiden.

(4552W—1597N—6537V)

REDERS !

VOORAL **NU** KOMT HET EROP AAN EEN GOED
VERZORGDE VANGST AAN WAL TE BRENGEN !
MET EEN PERFECT WERKENDE

KOELINSTALLATIE

KUNT U DIT BEREIKEN

Inlichtingen over KOELINSTALLATIES, KOELKASTEN en DIEPVRIESKASTEN
worden U gaarne verstrekt door :

s.v. **S. C. A. P.**

Afdeling Elektriciteit

Edw. Anseelelaan (vismijn)

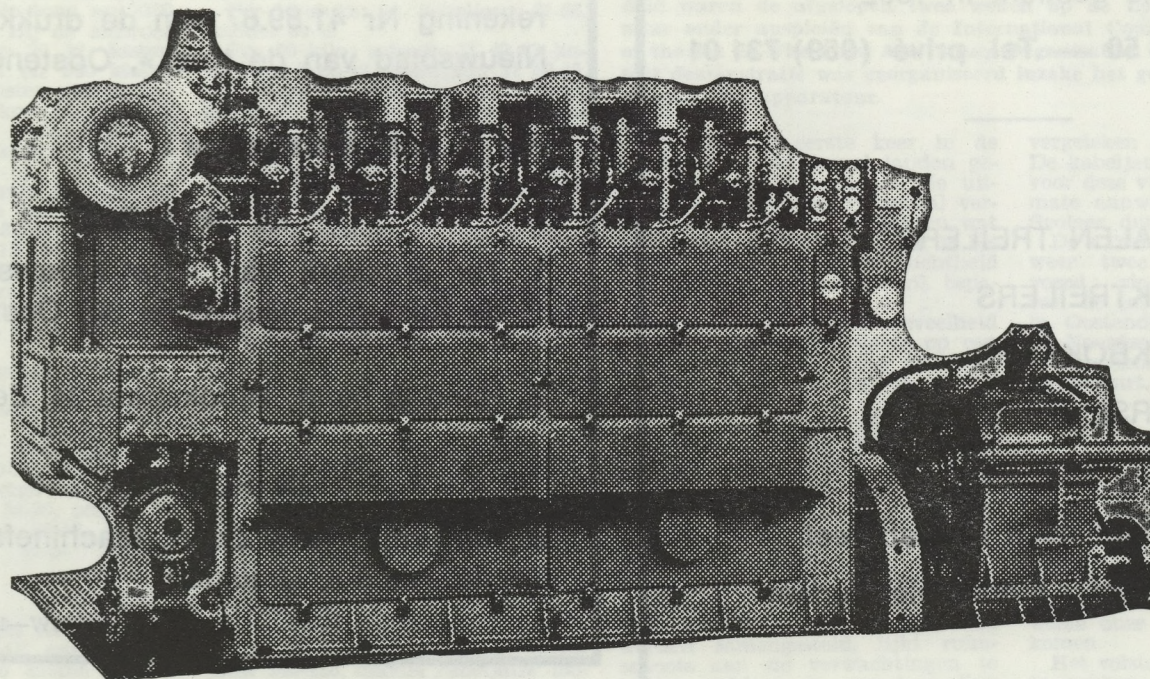
OOSTENDE

Telefoon : (059) 808 20

na werktijd : (059) 781 48

(6635V)

BOLNES - MOTOREN



**NIET TOONAANGEVEND
MAAR ZE WORDEN
GEWAARDEERD VOOR HUN
BETROUWBAARHEID,
KRACHT EN
LAGE ONDERHOUDSKOSTEN**



HOOFDVERTEGENWOORDIGER :

H. ZWART N. V. - IJMUIDEN

TEL. : 02550 - 15459 - 13740 - 12270