

HET VISSERIJBLAD

35e jaargang — Nr. 26 — Vrijdag 27 juni 1969 — Verschijnt wekelijks — Prijs 20 fr.



CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB
« LA CHAMPAGNE »
Zaterdag 28 en zondag 29 juni
van 22 uur af

CECILE OLIVIER
MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA
FRANZ ANDRE
piano

AMBASSADEURS- ZAAL

Maandag 30 juni te 21 uur :
BRITISH BALL

met
MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA
en
THELMA CONNOR
VERKIEZING VAN
« MISS

BRITISH BALL »

Toegangsprijs : 30 Frs
Consumpties : 15 Frs
(dienst inbegrepen)

NOORDZEEFESTIVAL 1969

AUDITORIUM

21 uur :
Zaterdag 5 juli :
Variété

SYLVIE VARTAN
LES GARCONS

DE LA RUE
RITA GUTTE
150 - 125 - 100 - 75 Frs

Dinsdag 8 juli :
Concert door

DE MUZIEKKAPEL VAN DE ZEEMACHT

Dir. : Kmt.

GUY DUIJCK

50 Frs

Plaatsbespreking :
Casino-Kursaal
alle dagen van 10 tot 13 uur
en van 16 tot 19 uur
Tel. : (059) 751.11

TENTOON- STELLINGEN

Montrosezaal

Tot 4 juli :

MAGDA KINT

Inkomhall

Tot 31 juli :

EUROPAPRIJS SCHILDERKUNST

Conferentiezaal

Tot 15 september :

CHINA-EXPO

(Scheut)

Voor alle inlichtingen :
Casino-Kursaal
Tel. : (059) 751.11
(5521W—3319N—6691V)

VOOR
NIEUWBOW
EN
HERSTELLINGEN
VAN
SCHEPEN

N.V.

BELIARD- MURDOCH

(5007V)

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

(4331W—1287N—6143V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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

(6408V)

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

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 Fincntlaan 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)

PUBLICITEIT IN

HET VISSERIJBLAD

DOET UW

ZAKENCIJFER STIJGEN

BEMANNINGSTEKORT IN DE ZEEVISSERIJ

Ten gevolge van de jaarlijks terugkomende seizoenvraag uitgaande van het Zeewezen, vooral voor personeel ten behoeve van de staatspakketbotendiensten, bereikt het bemanningstekort thans opnieuw een angstwekkend hoogtepunt.

Alhoewel het probleem zich in alle havens stelt, kunnen we toch vaststellen dat op het huidige ogenblik de problemen zich voornamelijk te Zeebrugge en ook te Nieuwpoort voordoen. Dit in tegenstelling tot vóór enkele jaren waar Oostende het meest met het probleem te kampen had.

De Rederscentrale heeft alle middelen aangewend en niets onverlet gelaten, tot op de hoogste niveaus, om een rechtstreekse oplossing voor die afvloeiing te vinden. Men zal zich nog de Inspanningen, voorstellen en besprekingen, gevoerd met het Kabinet van de Ministers van Verkeerswezen en van Landsverdediging, herinneren.

Het blijkt evenwel dat de rekrutering van seizoenpersoneel door de staatsdiensten niet kan worden belet. Er is in de eerste plaats immers de grondwet die de vrijheid van keuze van arbeid waarborgt.

Verder is er het feit dat het personeel van genoemde staatsdiensten valt onder de statutaire aanwervingsvoorwaarden van het rijkspersoneel, waarbij onder andere een leeftijdsgrens is voorzien waarvan het de Minister van Verkeer onmogelijk is af te wijken. Deze leeftijdsgrens is vastgesteld op 35 jaar.

De Rederscentrale had onder meer voorgesteld de leeftijdsgrens voor vissers op 45 jaar te brengen. Een aldus doorgevoerde verhoging zou inderdaad van die aard zijn, dat minder jonge krachten gehaast zouden zijn om een functie bij het Zeewezen te aanvaarden.

„Gehaast” inderdaad, omdat in de huidige omstandigheden jonge krachten zo vroeg mogelijk een tijdelijke aanwerving bij het Zeewezen bedingen om tijdig op de wachtlijst te komen en om aldus zeker te zijn uiterlijk op 35 jaar benoemd te worden.

Wanneer de leeftijdsgrens echter op 45 jaar zou zijn, is de kans zeker groter, dat vele dezer jonge mensen in hun actiefste periode hun beroep van visser blijven uitoefenen, daar de verdiensten in de zeevisserij hoger liggen en zij nog over voldoende tijd beschikken om later bij het Zeewezen terecht te komen.

Anderzijds zou een dergelijke voorwaarde een afvloeiingsmogelijkheid betekenen voor vissers tot 45 jaar die ongetwijfeld nog volledig geschikt zijn om de functies bij het Zeewezen naar behoren te vervullen, maar die, eens die leeftijd benaderd, doorgaans niet meer volwaardig het vissersberoep kunnen uitoefenen.

Wij zijn dan ook overtuigd dat een dergelijk voorstel niemand enig nadeel kan berokkenen maar integendeel een welkome en welverdiende beloning zou betekenen voor vissers op middelmatige leeftijd.

Ook hierop kon niet worden ingegaan.

Nochtans is het zo, dat gelijkaardige uitzonderingsmaatregelen bestaan inzake de aanwerving voor staatsdiensten onder meer voor oud-kolonialen, oud-strijders, enz. Blijkbaar is het gering aantal vissers evenwel van te gering POLITIEK belang om hiervoor gunstige oplossingen te kunnen bereiken, de inspanningen van enkele zeevisserij sympathiek gezinde parlementairen ten spijt.

Terzake rest ons toch nog een kleine hoop, namelijk dat de betreffende leeftijdsgrens voor iedereen zou worden verhoogd. Enige tijd geleden is inderdaad daarvan sprake geweest. Intussen staan we echter voor de feiten.

Sommige reders zijn echter dermate pessimistisch, dat ze zelfs geen voorstander meer zijn van het verder zoeken naar oplossingen, „omdat ze toch weggaan”...

Dit is echter helemaal verkeerd ! Er moet verder worden gewerkt. Er

moet iets gedaan ! Zelfs al gaan er jaarlijks 60 en meer van onze jonge krachten naar het Zeewezen, moet er voor gezorgd worden, dat er minstens evenveel bijkomen om het bedrijf leefbaar te houden.

Daarvoor bestaat o.m. het centrum voor versnelde beroepsopleiding dat op initiatief van de Rederscentrale en in samenwerking met de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening werd opgericht en in zijn korte tijdsbestaan reeds vele diensten heeft bewezen.

Daarvoor ook werd thans het initiatief genomen tot het oprichten van een Fonds voor Scheepsjongens met het doel meer scheepsjongens tot het bedrijf aan te trekken. Zelfs al gaan daarvan 90 % weg, er zullen er steeds overblijven en intussen blijft het bedrijf verder leefbaar.

De armen laten hangen heeft geen zin en getulgt van weinig moed. De Rederscentrale werkt onverpoosd verder.

Op 24 dezer kwam de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs, afdeling Zeevisserij, bijeen.

De dagorde vermeldde in hoofdzaak een aantal punten die verband houden met de hervorming van het zeevisserij-onderwijs en met het eventueel in de vaart brengen van een oefenschip. Wij besteden hieraan overigens bijzondere aandacht in een afzonderlijke bijdrage.

Dit zijn de eerste stappen en een eerste gevolg van het interessant initiatief dat de Internationale Konferentie over het Zeevisserij-onderwijs was die in maart jl. plaatsgreep.

In ieder geval moet iedereen van het standpunt overtuigd zijn dat hoe groot het probleem ook is, en al is de zeevisserij een kweekschool voor het Zeewezen, onverpoosd moet worden voortgewerkt en dat het bedrijf erover moet waken om de verlopenen te vervangen, al is dat niet steeds gemakkelijk.

A.W.

SLAAPT MEN OP HET MINISTERIE VAN TEWERKSTELLING EN ARBEID ?

Reeds sedert een paar maanden hebben de vertegenwoordigers van de Rederscentrale in het Nationaal Paritair Comité voor de Zeevisserij, protest aangetekend en een bezwaarschrift ingediend bij de Bevoegde Overheid in verband met de werking van het N.P.C. voor de zeevisserij.

Wij zullen voorlopig over deze aangelegenheid niet uitwijden, ons evenwel beperkend tot te zeggen dat op grond van een verslag van het Nationaal Paritair Comité dat tot op heden NOOIT is goedgekeurd geworden, met ongekende spoed Koninklijke Besluiten zijn verschenen.

Onder meer tegen deze ern-

stige procedurefout werd derhalve bezwaarschrift ingediend, thans reeds meer dan 2 maanden geleden, gevolgd door diverse herinneringen waarop evenwel tot op heden niet de minste reaktie van overheidswegen is gekomen.

De betreffende aangelegenheden behoren tot de bevoegdheid van dhr L. Major, Minister van het Departement van Tewerkstelling en Arbeid...

We kunnen ons dan ook terecht afvragen of men op dit departement slaapt dan wel of, gezien de feiten, het schoentje ergens anders aan het wringen is.

Meer hebben we hierover voorlopig niet te zeggen.

MAATREGELLEN TEGEN ONGEOORLOOFDE AFWEZIGHEID BIJ AFVAART TER VISSERIJ

Het probleem van het onverantwoord in de steek laten van hun vaartuig door sommige vissers bestaat niet alleen in België. Ook in Engeland heeft men ernstig af te rekenen met een dergelijke kankerplek in het bedrijf.

Het is niet zelden dat een vaartuig tot meer dan een week niet kan uitvaren, omdat één of ander bemanningslid zonder geldige reden zijn vaartuig niet komt verveogen op het tijdstip van afvaart.

In samenwerking met de syndikaten — er is daar samenwerking — zullen daar echter drastische maatregelen worden genomen om een einde te stellen aan deze onverantwoorde toestand.

Zoals reeds gezegd, gebeurt dit in samenwerking met de syndikaten die daar toch tenminste inzien dat een dergelijke houding van een aantal bemanningsleden niet alleen een enorme schade teweegbrengt voor de reder maar tevens 'n groot verlies betekent voor de kollega's, de andere bemanningsleden, die door het oponthoud onverrichte zaken aan de wal moeten blijven wachten en die aldus een inkomensderving ondergaan.

Bij ons echter kent men alleen maar zijn rechten. Van plichten hoort men niet spreken en wanneer sommigen dan nog van oordeel zijn dat ze op een of andere manier zouden zijn tekort gedaan, dan vliegen ze naar hun syndikaten.

Te Fleetwood zal nu vanaf 1 juli a.s. een lijst worden opgemaakt waarop automatisch alle vissers tussen 18 en 65 jaar die op deze datum zijn aangemonsterd, zullen worden opgenomen. Alle andere vissers die op deze datum niet waren aangemonsterd en die dus niet op de lijst voorkomen, zullen hun aanvraag tot varen moeten richten tot een speciaal ingericht comité samengesteld uit reders en vakbondvertegenwoordigers. Indien ze worden aanvaard, worden ze op de lijst opgenomen en zullen ze zich kunnen laten aanmonsteren.

Niet op de lijst voorkomende vissers mogen niet worden aangemonsterd.

De bedoeling van een dergelijk comité is duidelijk. Vissers die laakbare feiten hebben gepleegd zoals o.m. het onwettig in de steek laten van hun vaartuig, zullen niet meer toegelaten worden of van de lijst geschrapt.

Bedoeld comité is dus bevoegd dergelijke elementen uit te schakelen. Daarenboven is het comité ook bevoegd om sancties te treffen tegen de reders die tegen de regels in, toch dergelijke personen aan boord zouden meenemen.

Te Humber bestaat sedert enige tijd reeds een dergelijke regeling. Ook de Rederscentrale heeft enige tijd geleden dergelijke procedure voorgesteld, met name door een zogenaamde zwarte lijst op te stellen, waarop deze personen voorkomen die regelmatig hun schip, zonder ook maar iemand te verwittigen, in de steek laten.

Men heeft vastgesteld dat het steeds dezelfde terugkomende namen zijn en het aantal beperkt zich tot een 15-tal.

Natuurlijk is er het bemanningsprobleem dat is de grote oorzaak. Sommige vissers maken hiervan

immers terdege misbruik, bekomen zich om niets, hebben niet het minste verantwoordelijkheidsgevoel en weten dat wanneer ze vandaag de ene reder in de steek laten, zij gauw genoeg met een ander zullen kunnen meegaan, precies omdat deze andere reder blij is hem te kunnen meenemen om zijn schip met voldoende volk in zee te sturen. Een vaartuig is inderdaad niet gemaakt om aan de wal te blijven liggen.

Maar toch. Dergelijke manier van handelen brengt veel meer nadeel dan voordeel (?) op.

In normale omstandigheden immers, dus bij voldoende aanbod van werkkrachten zou geen enkele reder dergelijke elementen ooit aan boord nemen. In vele gevallen verpesten zij de geest aan boord van het schip en de beslissingen zijn er ook naar. We vragen ons af of het niet beter zou zijn met de eerste keer drastisch op te treden en dit kleine aantal precies zoals in Engeland, gedurende enige tijd alle vaart te ontzetten. Zij zouden spoedig geleerd zijn en de anderen die 't slechte voorbeeld willen navolgen, zouden zeker eerst even nadenken.

Enige weken geleden bracht een dergelijk individu de motor van z'n vaartuig om zeep met de zware gevolgen vandien voor de reder en de meevarenden.

De schuldige werd prompt afgemonsterd en klacht werd tegen hem neergelegd. De volgende dag reeds was hij aangemonsterd op een ander vaartuig, ondanks het feit dat de reder op de hoogte was wat voor een kaliber hij ging meenemen. En zo gaat het verder.

In Engeland heeft men niet zolang gewacht om de konklusies uit die lessen te trekken. Ook daar kent men nochtans het bemanningsprobleem.

Het dient onderlijnd dat de Rederscentrale terzake reeds vruchtbare initiatieven heeft ontwikkeld. Zo o.m. het gemeenschappelijk juridisch inleiden van de zo genaamde kontraktreuken en het tegenwoordig onderzoek door de dokter bij ziekverklarde vissers.

Op verzoek van de reder leidt de Rederscentrale de gevallen van kontraktreuk in bij één en dezelfde advocaat, en wordt het bedrag aan schadevergoeding uitgerekend. Praktisch alle ingeleide gevallen worden aldus met succes afgehandeld, d.w.z. dat betrokkene voor het gepleegde misdrijf wordt veroordeeld.

Dit is in ieder geval toch een positief resultaat dat een invloed uitoefent op de veroordeelde vissers. De cijfers bewijzen het trouwens. In 1968 werden 50 procent minder gevallen van kontraktreuk gepleegd dan in 1967.

Een tweede en sneller oplossing zou o.i. echter liggen in het opstellen van een 'zwarte lijst' zoals nu in vele havens in Engeland het geval is, hetgeen wij twee jaar geleden reeds voorstelden.

Hiervoor echter is de medewerking van alle reders nodig en dat is in ons bedrijf nu eenmaal moeilijk te bekomen. Jammer genoeg!

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART OOSTENDE

De raad zette het onderzoek voort in verband met het stoten op de Haisborough Bank van de O.175 „Theodorus” op 26 sept. 1968. Stuurman Francis Maes sloeg tijdens de ondervraging een mal figuur en legde voor schipper Rol. Roosens zeer bezwarende verklaringen af. Zo beweerde hij dat de schipper hem achteraf een briefje in de hand had gestopt met de verklaring die hij voor de waterschout diende af te leggen. Schipper Roosens, ter zitting aanwezig, werd er onmiddellijk bijgehaald voor konfrontatie. Deze replieerde met de verklaring dat de stuurman op het ogenblik van de feiten dronken was. De stuurman loochende aanvankelijk maar gaf tenslotte toch toe dat hij wel iets gedronken had, hetgeen de weg opende voor verdere veronderstellingen. Om meer licht te brengen in deze zaak zullen de andere leden van de bemanning en de reder als getuigen opgeroepen worden.

Daarna kwamen de schippers Pascal Deckmyn van de O.79 en Henri Devos van de O.351 nog voor de raad wegens een kleine aanvaring in de haven van Oostende op 18 april 1969 Deckmyn, als betrokkene, gaf een signaal dat een stuurboordmaneuver aankondigde maar voerde dit maneuver niet uit. Devos verklaarde van zijn kant dat op de O.79 niemand op de brug stond. Alhoewel aan boord van beide schepen geluidssignalen werden gegeven heeft niemand iets van de andere zijde gehoord.

Direktiekomitee van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik in vergadering bijeen

Op maandag 23 juni 1969 kwam het direktiekomitee te 14u.30 in de vergaderzaal van de administratieve zetel in vergadering bijeen.

Hierop waren aanwezig: Mevr. M. De Rycke - Geerinckx, de heren R. Bauwens, R. Boels, C. Menu, A. Nieuwenhuize, O. Stradiot, A. Vandenebeele, J. Van Hal, P. Vandenberghe, J. Van Broeck en A. Lefevere. Was verontschuldigd: dhr E. Dezutter.

Nadat de financiële toestand op 1 juni 1969 goedgekeurd werd, werd een schematisch overzicht gegeven van wat het bestuur van de vereniging sedert 1962 gedaan had in verband met de financiering van de propagandavereniging. Hieruit bleek dat alle mogelijkheden onderzocht waren en de nodige stappen aangewend werden teneinde een oplossing hiervoor te vinden, maar dat al deze pogingen zonder succes bleven. Daarom werd voorgesteld om deze aangelegenheid terug ernstig aan te pakken. Door het comité werd desbetreffend een plan opgesteld dat zo spoedig mogelijk zal uitgewerkt worden.

De geplande propagandadag te Namen kan niet doorgaan, en wordt om meerdere redenen verschoven naar volgend jaar.

De medewerking aan de landbouwdag en de huisvrouwenavond te Heist op de Berg werd in principe goedgekeurd en een budget voor uitvoering zal opgesteld worden.

Tenslotte werd de kandidatuur van dhr L. Van Broeck, hoofdinspecteur-directeur van de Dienst "Handelsaangelegenheden" - Ministerie van Landbouw, en Regeringskommissaris bij de N.D.A.L.T.P., als beheerder-kommissaris in vervanging van dhr O. Stradiot goedgekeurd en zal voor aanvaarding voorgelegd worden aan de beheerraad. De niet-vervangende van de h. Kinget, als beheerder, afgevaardigde van het Ministerie van Landbouw werd genoteerd.

DODELIJK ONGEVAL AAN BOORD VAN O.129 „AMANDINE”

Aan boord van de Oostendse diepzeetreiler O.129 „Amandine” van de rederei Danneel-Verhaeghe & Vincent deed zich vorige week op de IJslandse visgronden een dodelijk ongeval voor.

Aldaar is immers de 34-jarige matroos René Dyserinck, wonende aan de Tarwestraat 66 te Oostende, vermist. Via de radio werd dit door de schipper voor voornoemde eenheid te Oostende gemeld.

Hoe het ongeval zich precies heeft voorgedaan is men voorsnog niet te weten gekomen. De „Amandine” heeft immers na de vaststelling van het ongeval, en gezien de onderzoekswerken geen resultaat opleverden, de visserij voortgezet. Het vaartuig wordt einde dezer week in de thuishaven verwacht om maandag de vangst te verkopen.

Vermoed wordt dat matroos Dyserinck over boord is geslagen tijdens de visserij.

PRIJSUITREIKINGEN IN DE VISSERISCHOLEN DER KUST

Eind van de maand juni is traditioneel de periode van de prijsuitreikingen in de verschillende visserijscholen der kust. Te Oostende grijpen deze plechtigheden respectievelijk als volgt plaats: op vrijdag 27 juni ek. te 10u.30 voor de Vrije Visserijschool "Paster Pype" in het Hotel "El Mar"; op zaterdag 28 juni dan te 15 uur wordt hiertoe overgegaan door de Stedelijke Visserijschool "John Bauwens".

De Rijksvisserijschool te Heist houdt haar prijsuitreiking op zaterdag 28 juni te 15 uur. Een dag vroeger, nl. op vrijdag 27 juni te 10u.30 grijpt een gelijkaardige plechtigheid plaats voor wat betreft de Vrije Visserijschool te Nieuwpoort.

In ons volgende nummer komen wij hierop uitgebreid terug.

DE RAAD TOT VERBETERING VAN HET ZEEVAARTONDERWIJS NAM NUTTIGE BESLUITEN

Dinsdagvoormiddag kwam de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs, Afdeling Zeevisserij, bijeen onder voorzitterschap van dhr R. De Kinder, Gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen.

Volgende leden waren aanwezig: dhr De Mulder, nautisch adviseur bij het zeezezen; dhr Carlier, ere-Hoofdwaterschout; dhr Muylers, directeur, hoofd van de technische diensten te Oostende; dhr Callant, ere-Direkteur van de Rijksvisserijschool te Heist; de hh. P. Vandenberghe, C. Menu en A. Vieren als vertegenwoordigers van de Rederscentrale; dhr P. Vandenstein, directeur bij het Bestuur van het Zeewezen; dhr R. Decorte, vertegenwoordiger van de syndikaten en de directeurs van de verschillende visserijscholen.

Deze vergadering had tot doel: zoeken naar middelen om niet alleen het zeevaartonderwijs zoals het thans bestaat in het kader van de steeds meer eisende technische evolutie te verbeteren, maar ook na te gaan op welke wijze op een sneler en praktischer manier jonge vissers kunnen worden gevormd en de veiligheid aan boord kan worden verhoogd.

HULDE AAN WIJLEN DE HEER R. BECU

Vooraf bracht de voorzitter hulde aan het werk van wijlen havenkapitein R. Becu die in alle opzichten door zijn integriteit, zijn kordaatheid en bevoegdheid tot voorbeeld van ons allen heeft gediend. Na deze eenvoudige maar ontroerende hulde, werd overgegaan tot de aanstelling van een onder-voorzitter in de persoon van dhr A. Callant, oudste lid van de Raad.

OEFENSCHIP

De vraag werd dan gesteld of een oefenschip voor de zeevisserij zowel te Oostende, te Zeebrugge als te Nieuwpoort dient gezocht in het kader van een nieuw en ultra modern vaartuig, ofwel in het kader van een paar oude vaartuigen waarop de jeugd praktische lessen zou krijgen.

De opleiding aan boord is niet alleen een waarborg voor meer technische vaardigheid van onze jongens, maar ook een middel om hen sea-minded te maken en de liefde voor het beroep in al zijn aspecten aan te kweken.

Een bijzondere commissie werd gevormd om het vraagstuk van meer nabij te onderzoeken.

HET SPECIAAL

GETUIGSCHRIFT VOOR MATROOS-MOTORIST

Door een lid van de Raad werd gewezen op het K.B. van 14-3-1967 waardoor voor de kandidaten die geen opleiding dek hebben genoten, een bijkomende proef over navigatie en matrozenwerk bij het gewoon examen wordt gevoegd. Gevraagd werd het speciaal getuigschrift voor matroos-motorist af te schaffen en het te splitsen door hen het gewoon "Certificaat van Bekendheid met de Reglementen en Navigatie" af te leveren. In dit verband zal in de toekomst meer soepelheid woorden aan de dag gelegd zoals ten andere mag gezegd dat de zeevaartinspektie in de laatste jaren zeer soepel is, daar waar de nood dwingt het te zijn.

AFLEGGEN EKSA MENS IN DE SCHOLEN

Tot op heden moesten de examens van aspirant-schipper ter visserij voor een centrale jury afgelegd worden. Dhr Ackx, directeur van de Vrije Visserijschool te Heist stelde voor de examens afgenomen door de centrale jury af te schaffen en alleen nog de examens in de verschillende scholen te doen plaats hebben. Hij is van oordeel dat de verre reizen naar Oostende de leerlingen van Heist, Zeebrugge en Nieuwpoort een minderwaardigheidscomplex bezorgen en zij niet met hetzelfde gemak aan een examen deelnemen.

Dit werd gesteund door een paar leden, maar door de anderen volledig bestreden omdat men van oordeel is dat de Centrale Examencommissie zoals ze thans bestaat niet alleen zeer soepel is, maar een waarborg moet blijven voor de degelijkheid van het afnemen der examens.

Door dhr P. Vandenberghe werd hier ten andere aan toegevoegd dat deze examenjury samengesteld is uit de directeurs van de verschillende visserijscholen, zodat de leerlingen die bekwaam zijn geen schrik moeten hebben en dat reizen van Heist naar Oostende niet zo vermoelend zijn als men wil doen doorgaan. Als men de zaak toch wil zien splitsen, kan men desnoods

te Heist en te Oostende door dezelfde jury examens laten afnemen.

Verder was dit lid ook van oordeel dat dergelijke manier van diploma's aanleiding kon geven tot ongewettigde ijver van de scholen zelf die voor het vakmanschap van alle leerlingen zeer nadelig zou kunnen uitvallen en dit zal blijven bestaan, zolang men niet tot de gezonde gedachte komt de bestaande visserijscholen, officiële en vrije, te versmelten, waardoor miljoenen nuttiger zouden kunnen besteed aan de vorming der leerlingen.

Dit voorstel tot afleggen van examens in de onderscheiden scholen, werd gezien de talrijke tegenargumenten tenslotte van de hand gewezen.

WIJZIGING EKSA MENPROGRAMMA'S SCHIPPER TER VISSERIJ

2de EN 1ste KLASSE

Voorgesteld werd aan de leerstof lessen toe te voegen omtrent de betere veiligheidsmaatregelen inzake stabiliteit, daar sommige leden van oordeel zijn dat schippers een beter begrip over de stabiliteit moeten bijgebracht worden.

Door de Rederscentrale werd terecht opgemerkt, dat weliswaar meer en mee, technisch moderne middelen gebruikt worden en dat wel een paar lessen kunnen worden gewijd aan de stabiliteit van vissersvaartuigen, maar dat dit in felte de zaak van de schipper niet is daar stabiliteitsproeven dienen gedaan te worden door de zeevaartinspektie en dat scheepsbouwers geen enkel schip zouden mogen bouwen vooraleer de elementen die de stabiliteit van de vaartuigen beheersen, zouden onderzocht en goedgekeurd zijn.

De Raad was dan ook van oordeel dat wel enkele praktische direktieven aan de schippers mogen gegeven worden, maar dit geen aanleiding mag zijn om op het examen iemand zijn diploma te weigeren.

Verder werd er nog gehandeld over de tekst de vaartijd precisierend en werd deze op punt gesteld, terwijl het voorstel tot hervorming van het programma afdeling machine naar een volgende zitting werd verwezen om de leden toe te laten kennis te nemen van deze voorstellen.

ONGEVALL EN OP ZEE

Door sommige leden werd gewezen op de ongevallen welke zich in de laatste twee jaar hebben voorgedaan, en waar in verschillende gevallen het leven had kunnen gespaard gebleven zijn, zo de bemanning een voldoende kennis omtrent de reddingsmiddelen had gehad, en zich het praktisch gebruik ervan eigen had gemaakt.

Het onderwijsmilieu was van oordeel dat de maatschappijen die reddingsvlotten verkopen in dat opzicht meer praktisch proeven moesten doen, wat een reactie vanwege dhr P. Vandenberghe teweeg bracht die het onderwijs deed opmerken dat er van hun kant veel te weinig aandacht aan de praktische proeven wordt besteed en dat het niet opgaat, dat een handelaar die tenslotte materiaal, verplicht zou zijn proeven te doen. Deze proeven verelen niet alleen techniekers maar ook kostbaar tuig dat na elke proef dient vernieuwd of gekuist te worden. En wie moet dat betalen, aldus spreker.

Het is volgens hem aan de officiële instellingen: de staat, de provincie en de steden die instaan voor de veiligheid van de mensenlevens, ervoor te zorgen, dat alle middelen worden aangewend en ter hand gesteld om een praktische opleiding te verzekeren. Daarvoor zijn er o.a. zwem- en reddingsoefeningen en wedstrijden aldus spreker. Daarenboven is er ook nog het feit dat elk mensenleven een miljoen kost aan de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij.

Er dient, aldus dhr Vandenberghe, inderdaad gezamenlijk gestreden voor de oplossing van het probleem maar de openbare diensten en het onderwijs zouden moeten de eersten zijn om hun verantwoordelijkheid OP TE NEMEN en niet AF TE WENTEL EN op een handelszaak.

Na een gezonde gedachtenwisseling is de vergadering het tenslotte eens dat beroep zal gedaan op de bevoegde overheid om samen met de Rederscentrale de middelen te onderzoeken om de vissers een betere praktische opleiding inzake redding van mensenlevens te verzekeren.

Beroep zal worden gedaan op de staat, de provincie, de gemeentebesturen van de kusthavens en de scholen om samen met de Rederscentrale het probleem aan te pakken.



Berichten van de Propagandavereniging voor meer visverbruik

HET VERBRUIK VAN ZEEVIS IN DE PROVINCIE OOST-VLAANDEREN

Vorige week vingen wij aan met de publicatie van een enquête over het verbruik van zeevis in de provincie Oost-Vlaanderen. In huidig nummer gaan wij hiermee verder.

(5) Grootwarenhuizen met zeevisafdeling

We zien dat de verkoop in de grootwarenhuizen, wat verse vis betreft, de laatste tijd fel toegenomen is. Binnen eigen onderzoek echter, kopen slechts 2,6 % van de huismoeders vis in een grootwarenhuis. De supermarkts gaan meer en meer over tot de gespecialiseerde inrichting voor een afdeling voor de visverkoop. Hiervoor hebben we vermeld dat zowel aanvoer als invoer langs de groothandel (aan de kust en in het binnenland) en langs de visverwerkende nijverheid passeert. Het is dus niet van belang ontbloeit dat we hieraan eveneens even de aandacht besteden.

(6) Groothandel:

Benevens het aankopen in de kustvismijnen, kunnen zij fungeren als importeur en exporteur. Zij leveren vis aan de kleinhandelaars, aan de venter en marktkramers, en rechtstreeks aan de konsument.

Regionale spreiding van de groothandel in België

| Provincie | Aantal | % |
|-----------------|--------|-----|
| West-Vlaanderen | 130 | 72 |
| Oost-Vlaanderen | 23 | 14 |
| Antwerpen | 10 | 6 |
| Brabant | 9 | 5,5 |
| Luik | 4 | 2,5 |
| Limburg | — | — |
| Namen | — | — |
| Henegouwen | — | — |
| Luxemburg | — | — |
| BELGIE | 176 | 100 |

Bron : Spreiding van de groothandel - Bedrijfsraad voor de zeevisserij '66. Te noteren dat bovenstaande gegevens slaan op deze groothandelaars die als werkelijke "groothandelszaken" ingeschreven zijn.

(7) Visverwerkende nijverheden :

Deze fabrieken verwerken verse vis tot gerookte producten, viskonserven, diepvriesvis en ingelegde zeevisproducten. Visafval en afgekeurde zeevis, wordt in hoofdzaak tot vismeel en -olie verwerkt.

I.2 : Waar bevoorraadt zich de Oostvlaamse konsument aan vis ?

In België zijn in totaal 1.982 gevestigde viskleinhandelzaken en 88 huizen van grootwarenhuizen met een zeevisafdeling. Hierbij dient gevoegd de 300 visveters, in de werkelijke zin van het woord, en een niet nader te bepalen aantal marktkramers.

Cijfers uit eigen onderzoek binnen de provincie Oost-Vlaanderen, doen tevens uitkomen (tabel 1) dat de venter bij de visdistributie de belangrijkste rol zou spelen. Zijn taak zou iets belangrijker zijn dan deze der gespecialiseerde viswinkels. Opmerkelijk is het ook dat de landbouwers en arbeiders, veel meer dan de doorsnee-respondent het doet, zich bevoorraden in vis bij de venter (zie tabel 2). Omgekeerd zouden de zelfstandigen en de bedienden zich meer tot een gespecialiseerde viswinkel richten.

Een logisch cijfer te meer : niet één landbouwer blijkt er aan te denken vis te kopen in een grootwarenhuis. Misschien omdat deze bevolkingsgroep deze huizen minder aandoet.

Tabel 3 biedt mooi cijfermateriaal : naarmate de bevolkingskernen vergroten ziet men dat meer mensen zich aan vis bevoorraden in een gespecialiseerde winkel. Omgekeerd dus : naarmate de bevolkingskernen verkleinen zijn er ook meer mensen die zich door de visveter laten

bevoorraden. Bij het vergroten van de bevolkingskernen stelt men tevens vast dat meer mensen (dan de doorsnee-respondent het doet) vis kopen op de markt.

TABEL 1 : Plaats waar men zich bevoorraadt aan verse vis :

| Waar koopt U verse vis | absoluut | Aantal % |
|------------------------------------|----------|----------|
| in gespecialiseerde winkel | 405 | 40,5 |
| bij een venter | 411 | 41,1 |
| op de markt | 89 | 8,9 |
| rechtstreeks verzonden van de kust | 42 | 4,2 |
| eigen gewin | 9 | 0,9 |
| bij een producent | 14 | 1,4 |
| afdeling grootwarenhuis | 26 | 2,6 |
| geen antwoord | 4 | 0,4 |
| TOTAAL : | 1.000 | 100 |

TABEL 2 : Plaats waar men zich aan verse vis bevoorraadt in functie van het beroep van het gezinshoofd.

| Waar koopt U verse vis ? | Landb. | | Zelfst. Bedien. | | Arbeid. | | Totaal | | | |
|---------------------------|--------|-------|-----------------|-------|---------|-------|--------|-----|------|------|
| | ABS % | ABS % | ABS % | ABS % | ABS % | ABS % | ABS % | | | |
| gespecialiseerde winkel | 27 | 34 | 80 | 50 | 107 | 51 | 191 | 35 | 405 | 40,5 |
| bij venter | 39 | 49 | 56 | 35 | 59 | 28 | 257 | 47 | 411 | 41,1 |
| op de markt | 8 | 10 | 10 | 6 | 17 | 8 | 54 | 10 | 89 | 8,9 |
| rechtstr. verz. v.d. kust | 4 | 5 | 9 | 5 | 14 | 7 | 15 | 2 | 42 | 4,1 |
| eigen gewin | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 1 | 6 | 1 | 9 | 0,9 |
| bij producent | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 8 | 1 | 14 | 1,4 |
| afdeling grootwarenhuis | 0 | 0 | 3 | 2 | 7 | 3 | 16 | 3 | 26 | 2,6 |
| geen antwoord | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 0,4 |
| TOTAAL | 80 | 100 | 160 | 100 | 210 | 100 | 550 | 100 | 1000 | 100 |

TABEL 3 : Plaats waar men zich aan verse vis bevoorraadt in functie van de bevolkingsgroep.

| | 1-5000 | | 5-10000 | | 10-20000 | | +20000 | | Totaal | |
|-------------------------------|--------|-------|---------|-------|----------|-------|--------|-------|--------|------|
| | ABS % | ABS % | ABS % | ABS % | ABS % | ABS % | ABS % | ABS % | ABS % | |
| in gespecialiseerde winkel | 48 | 19 | 116 | 40 | 92 | 46 | 149 | 57 | 405 | 40,5 |
| bij de venter | 159 | 64 | 130 | 43 | 66 | 33 | 56 | 21 | 411 | 41,1 |
| op de markt | 8 | 3 | 23 | 8 | 23 | 11 | 35 | 14 | 89 | 8,9 |
| rechtstr. verzonden v.d. kust | 20 | 8 | 9 | 4 | 10 | 6 | 2 | 1 | 42 | 4,2 |
| eigen gewin | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 9 | 0,9 |
| bij de producent | 8 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 | 14 | 1,4 |
| afdeling warenhuis | 4 | 1 | 6 | 2 | 4 | 2 | 12 | 4 | 26 | 2,6 |
| geen antwoord | 1 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 0,4 |
| Totaal | 249 | 100 | 290 | 100 | 200 | 100 | 261 | 100 | 1000 | 100 |

HOOFDSTUK II : DE SOORTEN VIS

In dit hoofdstuk behandelen we vooreerst de verschillende vissoorten die er zijn, om achteraf, gebruikmakend van eigen cijfermateriaal, te onderzoeken in hoeverre de distributie aan de verbruiker een ruime keuze aan vissoorten aan te bieden heeft.

II.1 : Algemeenheden :

Het bevissen van de talrijke visgronden (Engels kanaal - Bristol kanaal - de Flarden - Z.W. Ierland - IJsland - Atl. Oceaan enz...) heeft tot gevolg dat een grote diversiteit van zeeproducten in onze kustvismijnen aangevoerd wordt. Het gaat hier natuurlijk niet om een biologische indeling van de vissen.

A. De aangevoerde soorten kunnen in drie groepen ingedeeld worden :

- a) bodemvis
- b) pelagische vis
- c) schaal- en weekdieren

Het onderscheid tussen bodemvis en pelagische vis ligt in de plaats waar deze soorten leven en dus ook gevangen worden. De bodemvis leeft op of dicht bij de bodem van de zee, terwijl de pelagische soorten aan of dicht bij de zeespiegel leven.

De belangrijkste vissoorten die door de Belgische zeevisserij worden aangevoerd naar hoeveelheid zijn :

| | |
|------------------|---------|
| 1) kabeljauw | ± 32 % |
| 2) schol | ± 12 % |
| 3) tong | ± 10 % |
| 4) wijting | ± 8 % |
| 5) rode zeebaars | ± 7,2 % |
| 6) koolvis | ± 4,8 % |
| 7) roog | ± 4 % |
| 8) schelvis | ± 3 % |

De hiervoor vernoemde soorten zijn allen bodemvissen. De aanvoer van pelagische vis (haring en sprat vb.) gaat aanzienlijk achteruit, mede de mindere vangstmogelijkheden (seizoenvisserij), en de niet rendabele uitbating van een vaartuig op deze visserij.

B. Indeling volgens samenstelling :

vette vis (15 %) vb. paling, zalm, haring, sprat.
magere vis (0,5 %) vb. kabeljauw, tong, pladijs;
halvete vis (4,5 %) vb. heilbot, rode zeebaars.

C. Indeling volgens vorm :

Ronde vis : vb. kabeljauw, wijting, zalm;
Platte vis : vb. pladijs, tong.

II.2 : Hoe staat de verbruiker tegenover de verscheidenheid aan vis ?

De verscheidenheid aan vissoorten is dus onbetwistbaar ! Vinden we deze verscheidenheid terug in de distributie ? Vindt de huismoeder dat, op de plaats waar ze zich aan vis bevoorraadt, die verscheidenheid groot genoeg is ?

Het bekomen cijfermateriaal lijkt onthutsend ! (zie tabel 4) 82,9 % der respondenten blijken voldaan te zijn met de verscheidenheid aan vis die aangeboden wordt. Let wel : hieruit mag nog niet zo maar afgeleid worden dat deze 82,9 % respondenten regelmatig gekonfronteerd worden met een uitgebreide keuze aan vis. Het kan best gebeuren dat een groot deel van deze verbruikers geen hoge eisen stellen aan de verscheidenheid.

Bovendien, landbouwers lijken nog meer dan de doorsnee-respondent, tevreden te zijn over de verscheidenheid aan vis die hen aangeboden wordt (zie tabel 5). Bij de zelfstandigen echten vinden we het hoogste percentage van mensen die klagen over de verscheidenheid aan vis. Vindt men tussen landbouwers en zelfstandigen niet het grootste verschil wat leef en eetcultuur betreft ?

Opvallend is het ook dat in de grootste agglomeraties, de verbruikers praktisch voor 100 % tevreden zijn wat de verscheidenheid aan vis, die hen aangeboden wordt, betreft (zie tabel 6).

Trouwens : hoe groter de bevolkingskernen worden, des te vlotter geschiedt de visbevoorrading !

TABEL 4 : Oordeel op stuk van verscheidenheid van vissoorten op de plaats waar men zich bevoorraadt.

| Is daar voldoende keuze | Aantal | |
|-------------------------|----------|------|
| | Absoluut | % |
| Ja | 929 | 82,9 |
| Neen | 153 | 15,3 |
| Geen antwoord | 18 | 1,8 |
| Totaal | 1.000 | 100 |

TABEL 5 : Oordeel op stuk van verscheidenheid van vissoorten op de plaats waar men zich bevoorraadt in functie van het beroep van het gezinshoofd.

| Is daar voldoende keuze | Landb. | | Zelfst. | | Bedlen. | | Arbeld. | | Totaal | |
|-------------------------|--------|-----|---------|-----|---------|-----|---------|-----|--------|------|
| | ABS | % | ABS | % | ABS | % | ABS | % | ABS | % |
| Ja | 76 | 95 | 100 | 62 | 182 | 87 | 471 | 86 | 829 | 82,9 |
| Neen | 4 | 5 | 60 | 38 | 22 | 11 | 67 | 12 | 153 | 15,3 |
| Geen antwoord | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 2 | 12 | 2 | 18 | 1,8 |
| Totaal | 80 | 100 | 160 | 100 | 210 | 100 | 550 | 100 | 1000 | 100 |

TABEL 6 : Oordeel op stuk van verscheidenheid van vissoorten op de plaats waar men zich bevoorraadt aan verse vis in functie van de bevolkingsgroep.

| Is daar voldoende keuze ? | 5-10000 | | 10-15000 | | 15-20000 | | +20000 | | Totaal | |
|---------------------------|---------|-----|----------|-----|----------|-----|--------|-----|--------|------|
| | ABS | % | ABS | % | ABS | % | ABS | % | ABS | % |
| Ja | 208 | 84 | 201 | 69 | 170 | 85 | 250 | 98 | 929 | 82,9 |
| Neen | 33 | 13 | 87 | 30 | 27 | 14 | 6 | 1 | 153 | 15,3 |
| Geen antwoord | 8 | 3 | 2 | 1 | 3 | 1 | 5 | 1 | 18 | 1,8 |
| Totaal | 249 | 100 | 290 | 100 | 200 | 100 | 261 | 100 | 1000 | 100 |

HOOFDSTUK III : KWALITEIT VAN DE VIS

Zeevis is een zeer belangrijke voedingswaar, waarvan de wereldproduktie de laatste jaren met 15 % gestegen is.

Vis zou een voornaam rol kunnen spelen in de oplossing van het hongerprobleem, in de wereld.

In ons land wordt er naar gestreefd de kwaliteit van de vis op te drijven om zo tot een hoger verbruik bij de bevolking te komen.

Het kwaliteitsbehoud van de aangevoerde vis is een belangrijk probleem, omdat de visserijgronden meestal ver van de havens gelegen zijn. Anderzijds zijn de kleine oppervlakte van ons land en de uitbouw van een degelijk vervoersnet in dit verband voordelig.

III. 1 : De kwaliteit van de vis :

Hierbij denken wij achtereenvolgens aan :

- de versheidtoestand ;
- de hygiënische toestand ;
- de tafelkwaliteit ;
- de gaafheid van de vis ;
- bezoedeling van de vis.

(1) : Versheidtoestand :

Door het hoog gehalte aan extraheermiddelen (N) en de losse structuur van het vlees, stelt vis bijzondere hoge eisen wat het bewaren betreft.

(2) : Hygiënische toestand :

Voor de meeste gevallen, is de vis van zeer goede kwaliteit te noemen wat de hygiëne betreft. Dit sluit echter niet uit dat een bestendig toezicht aan te bevelen is. Het onderhouden van een strenge hygiëne is een noodzakelijkheid, niet alleen voor de houdbaarheid van de vis, en de kwaliteit ervan, maar ook voor de volksgezondheid in het algemeen.

(3) : Tafelkwaliteit :

Dit zeer belangrijk aspect hangt in de eerste plaats af van de versheidtoestand. Voor verse vis spelen hierbij twee voornaam faktoren een rol, nl. : de biologische gesteldheid van de vis hangt af van de ouderdom van de vis, de geslachtscyclus, de voedingsgraag en de visgrond. Bij sommige vissoorten zijn er hier volgens het seizoen grote schommelingen waar te nemen. Zo kan het vetgehalte van een haring variëren van 5 % tot 25 %. Rond de paaitijd, wordt bij de meeste vissoorten de zwakste tafelkwaliteit vastgesteld.

(4) : Gaafheid van de vis :

Het voorkomen van kwetsuren, scheuren en kneuzingen, enz... Daarvoor is het in kisten brengen van vis een groot voordeel. De in kisten geborgen vis heeft een betere kwaliteit dan deze die los in het ruim geborgen wordt :

- de vis in kisten wordt niet beschadigd door een te grote druk op de vislagen, in de viskeën of door onderlinge bewegingen van de vissen, zoals dit bijna altijd het geval is wanneer de vis in bulk wordt gestuwd ;
- de vis ondergaat minder of geen gewichtsverlies ;
- herinfectie van de vis van de onderste lagen door de vis van de bovenste lagen, door water dat van boven naar beneden zijpelt, wordt uitgesloten omdat de kisten zo gekonstrueerd worden dat het water er van buiten afloopt. Er bestaan verschillende systemen (Noors, Engels en Duits). Allen hebben hetzelfde doel, nl. de kwaliteit verbeteren.
- aan boord in kisten geborgen vis schakelt de herinfectie door de verkoopbennen of kisten uit ;
- het lossen kan veel vlugger geschieden, en de vis wordt niet beschadigd. Geen enkele vis wordt door de anders onvermijdelijke haakslagen getroffen. Tevens zijn de lossers niet meer verplicht op de vissen te gaan staan om zich geleidelijk in het ruim te werken ; zij kunnen op de randen van de kisten staan, zonder de vis te beschadigen.
- er is minder contact met de ambiante geur van de vismijn bij het opstellen van de kisten in de mijn, wegens het feit dat er ijs op de vis blijft liggen ; hierdoor ondergaat de vis niet de sterke temperatuurschommelingen (stijging) in de vismijn. Daarbij blijft de vis niet zo lang in de vismijn, daar het lossen veel vlugger gebeurt.
- de mogelijkheid bestaat dat bepaalde soorten vis in die kisten naar de verkoopscentra gevoerd worden ;
- het kiemgetal van bulkvis verschilt veel met dat van in kisten verpakte vis : bulkvis (1113/gr) en kisten (910/gr).
Proefondervindelijk bewezen — in 4 monsters bulkvis colibacteriën
— in 1 monster kistenvis colibacteriën.

(5) : De bezoedeling van de vis :

Zeer verse vis die vb. met stookolie in aanraking is gekomen, is van slechte kwaliteit, alhoewel hij feitelijk niet bedorven is. Dit komt echter praktisch niet voor, daar dergelijke vis niet aangevoerd wordt.

(VERVOLGT)

PRAKTISEREN

WARM

Het reddingsstelsel en de middelen voor het redden, het behoeden en het beschermen van schipbreukelingen ontwikkelt steeds in gunstiger zin, dank zij de opsporingen van de aanbelangende nijverheid die steeds maar beter materiaal voortbrengen. Ten behoeve van de scheepvaart werd thans door een Britse firma een nieuwsoortige deken op de markt gebracht waarvan de grondstof ontdekt werd tijdens de opzoekingen in het kader der ruimteprogramma's. De deken is alleen reeds door haar gering gewicht merkwaardig maar de afmetingen, in opgeplooid vorm, schijnen wel uit dwergerland: 32 x 22 cm. Open meet de deken 2,24 m. x 3,36. De grondstof bestaat uit geneutraliseerd plastic een moderne „stof“ die de lichaamswarmte terugstraalt. De schitterend-oranje kleur is op zichzelf reeds belangrijk in het reddingswerk en bovendien laat de aard van de stof de deken toe als radarreflektor dienst te doen.

Doch, het doel van een deken blijft nog immer de mens te beschutten tegen de koude en hier zit dan ook verrassing. Voor eenzelfde gewicht van onze huidige wollen dekens zou de nieuwe tachtig keer doelmatiger zijn om de lichaamswarmte te weerhouden. En de moderne techniek houdt, zelfs voor wat ons slapengaan aangaat, niet op ons te verbazen. Er bestaat nl. zelfs een deken uit dezelfde materialen vervaardigd die meer lichaamswarmte bewaart dan onze temperaturen. Het enige (grote) nadeel is dat deze deken niet opnieuw kan worden gebruikt.

Deze verpakte (schipbreukelingen) dekens nemen zodanig weinig plaats in dat ze geen problemen stellen voor het stuwten in reddingsboot of -vlot.

ROEMRIJK (1)

De konventionele zijtrawler Ludovic-Pierre is te Oostende een oude bekende, vermits ze er ontworpen, gebouwd en beproefd werd. Een sterke, gespierde visbak, goed om de wereld rond te varen zonder uitwijken voor een storm. Ook op gebied van opbrengst, maar dat was gewis niet te voorzien bij het bouwen, voldoet het schip ruimschoots, want, onder Franse vlag te Lorient, is het reeds een roemrijk vaartuig. Nu neemt het deel aan de tonijnvisserij die in Frankrijk opnieuw werd aangepakt. Als proef werd de treiler in de hoedanigheid van moederschip ingezet. De tonijnvloot die gebruik maakt van de oude techniek met de boom en het levende aas vist op de hoogte van de Spaanse kust.

Het (proef) tonijnseizoen duurde 3 maanden en het moederschip „Ludovic-Pierre“ bood bij niet minder dan 612 gelegenheden hulp aan de vloot. De meeste hulpaanvragen betroffen het heuvel van de radio-elektrische uitrustingen, motoren, enz. naast medische hulp die eveneens veel gevraagd werd. Verscheidene keren moesten bemanningsleden geland worden voor opname in een ziekenhuis. Aan boord van de trawler bevond zich zelfs een kikkorsman die dikwijls verzocht werd onklare boelen uit de schroeven te verwijderen, meestal drijvende netten.

Zelfs een tonijnvloot naar de Britse kusten slepen was voor de „Ludovic-Pierre“ klein bier.

ROEMRIJK (2)

Dit was een boeiende proef want ook biologen maakten de reis mee om vissen te meten en allerhande ontleding te verrichten. Soms brachten de geleerden verscheidene dagen door aan boord van één of andere tonijnvanger, wat misschien wel kan wijzen op de goede betrekkingen die er groot of klein, nu de naam Vostok dragen. En sedert we zo dikwijls horen „het grootste schip van de wereld“ luisteren we maar met een half oor meer. Weinig kan ons tegenwoordig nog verbazen. Maar de nieuwigheid ligt hier niet zo erg in de tonnage, het schip zal nl. haar „vangers“, de eigenlijke vissersvaartuigen, aan dek laden voor de traverse van en naar de visgronden.

Oorspronkelijk was het schip bestemd voor de tropische breedtegraden; trouwens de romp werd niet ontworpen voor het varen in het ijs. Bovendien is de uitrusting voor de bewerking en de behandeling van de vangsten alleen ontworpen voor de inmaak van kleinere (warm-water) vissoorten als sardienen en makreel. Toch zal de „Vostok“ de Noordoost Atlantische visgronden kunnen bevaren al is het enkel in goede weersvoorwaarden. Maar ze zal dan moeten voorzien worden van een andere klasse van „vangers“, aangepast om te vissen in de visarme wateren.

Die Vostok naar New-Foundland zenden zou echter moeilijk uit te voeren zijn en weinig lonend.

MOEDERSCHIP (2)

Het ontwerp van dit type van moederschip, zei de hoofdontwerper, was vanzelfsprekend bedoeld uit doelmatigheidsredenen maar was aangespoord door economische overwegingen. Het vervoer van de vangers aan dek heeft een grote besparing in brandstof tengevolge; de uitbatingskosten van dergelijke vangers liggen, vergeleken met alleenvarende treilers, veel lager; de bemanningen zijn kleiner in aantal en de vaartuigen hebben geen behoefte aan ingewikkelde lange-vaart-uitrustingen.

De eerste vanger deed haar proefreis in de Baltische Zee en de tropische Atlantiek. Het Vostok-experiment is belangrijk voor de grote zeevisserij-heersten tussen visser en wetenschapsmens.

Het is na de proef gebleken dat het nuttig zou zijn dat de firma's die de

scheepen uitrusten, hun eigen technici aan boord van het moederschip zouden laten medevaren wat de duur der herstellingswerken in de haven in sterke mate zou verminderen en daarbij dus de dienstbaarheid van het materiaal verhogen.

De kosten van deze proef werden door een bijzondere groep, verbonden aan de tonijnindustrie, gedragen maar de voordelen worden aangevoeld, niet alleen door de reders maar eveneens door de verzekeringsmaatschappijen. Veel lang (en kostbaar) sleepwerk werd door de aanwezigheid van een moederschip uitgespaard en deze die toch moesten uitgevoerd worden gebeurden aan een laag tarief.

ROEMRIJK (3)

De besparingen hebben betrekking op verscheidene takken maar voornamelijk de verzekering heeft belangwekkend voordeel: averij, pech, sleepwerk, reddingswerk kunnen inderdaad heel kostbaar zijn.

Het bijdragen van verzekeringsmaatschappijen, motorenfabrieken, firma's van elektronische apparaten, laboratoria enz. in de bekostiging van een moederschip ziet eruit als een doelmatige maatregel.

Voor de motorenfabrieken in bijzondere mate ziet de opvatting er belangwekkend uit. De „Ludovic-Pierre“ had nl. een voorraad motoronderdelen aan boord, geleverd door de fabrieken en aan boord gebracht onder de voorwaarde „verkoop of terug“ Verrassend is wel dat niet minder dan 25 % van de voorraad werd verbruikt tijdens het 3 maandenlange seizoen.

INGEWIKKELD (1)

Onze zondag is er weer. En de zevende dag zal er ene van rust zijn. Zonder zon. Zoals steeds. Klokkegelui bevestigt dat we de zevende dag zijn. Hun lawaai dringt overal door. Buurvrouw van-over-de-deur blinkt van vreugde met haar (vermoedelijk) nieuwe witte jasje, echtgenoots schedeldak is zichtbaar tussen de dunner wordende begroeiing. Buurman is er van overtuigd „dat al het slechte weer voortkomt van de satellieten“.

Met luide volksmuziek zingen (vredelievende) Duitsers zeemansliederen op ons Wapenplein. Onaangedaan stonden we erbij te gapen. Braaf dansten ze hun levensvreugde uit op het kleine verhoog.

Uit louter verveling zijn wij naar de broze veiligheid van ons eigen flatje, die oase van rust, gewandeld. Onze radio vulde de kleine ruimte met de klanken van de „Ode aan de vreugde“. Kleine Pol met de marsepeinen biljetjes, vrucht van de liefde, door mama en papa verlaten, slaapt nu, hopen we, de diepe slaap der onschuld in de kinderribbe. De zusters (der liefde) waken over zijn amper 1 jaar oude kleine leventje. Nu zijn de overgordijnen dichtgetrokken op de rumoerige kaai. Met stromen komen ze uit de vaartuigen, te voet, per auto, met lang haar of kaal, geparfumeerd, bezweet, gekleed, ongekleed. De grote Europese jaarlijkse kermis is begonnen, de (plezierige) volksverhuizing. Fleurig zijn de tentenkampen en druk als mierenhopen. Ononderbroken is de sliert (vrijwillige en tijdelijke) landverhuizers.

Achteloos liepen geminirokkezeerde bakvissen ons (onbelangrijk) persoon voorbij. Stralend om iets, we tewezen niet wat.

Opgeweekte sportlui stappen achter wapperende vaandels; „en dat we toffe jongens zijn, dat willen we weeeeeeten...“ niemand die daar ooit aan twijfelde.

Ons flatje is kil op deze zonloze eerste zomerdag.

INGEWIKKELD (2)

We hebben ons in de (betrekkelijke) rust van onze intimiteit laten neervallen en nog maar eens onze (boeiende) lijfbladen opengeslagen.

De regering tussen wurgen en hangen.

Frankrijk heeft een nieuwe president. Vijftig jaar langs was hij d'eerste van zijn klas!

Men vermoordt twintigjarige zoon.

350 Amerikaanse soldaten sneuvelen.

Het drama van een (Vlaams) wielrenner.

En niemand die het kan weten orakelt in ons Franse koolblad „dat de zaken nooit goed gaan als we het verlangen maar dat ze zelden heel slecht gaan!“.

De pastoor van Lapscheure móet terugkomen.

Zelfs ons Engels nachttafelgazetje, ook in Canada verschijnend, is boos. En met reden, meent het. „Het mag niet meer zijn dat de laboratoria en visopzoekingsstations zo weinig werk leveren dat rechtstreeks het zeevisserijbedrijf vooruit kan helpen. Soms is het makkelijk te zien welk nut het (dure) vorsingswerk van sommige technici meebrengt maar minder eenvoudig is het werk te oordelen dat door anderen wordt voortgebracht. Welk nut heeft bv. de jarenlange opsporing van twee geleerden die hun werk bekendmaakten „Nota over de ontwikkeling van schildkliergezwellen bij de Lesistes Reticularis“. Ons lijfblad is heel boos op dergelijke nietsnutten. We hebben nog even door het venster gestaard. De straat was stil en donker. Er waren geen sterren. Ongetwijfeld waren de verrukkelijke bakvissen in minirok al aan 't rokkenrollen. (Knappe) buurvrouw was niet meer te bespeuren. We hebben ons rolluik neergelaten op de (ingewikkelde) wereld.

In de verte hoorden we muziek.

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 ongerelngde vis. Gelleve hlermede rekening te houden bij het vergelijken van de plrizen.

De aanvoer is tijdens de voorbije week opnieuw iets gedaald. Dit was het gevolg van de kleinere IJslandse aanvoer die met ruim 3000 bennen verminderde. Het gebrek aan ronde vis van IJsland werd echter opgevangen door een grotere aan-

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

voer vanwege de Noordschepen. Van die visgrond is de aanvoer inderdaad sterk toegenomen. Zowat 1500 bennen meer dan verleden week konden toch niet belletten dat er voor die gul hogere prijzen betaald werden. Prijzen die stegen van maandag- naar woensdagmarkt. Was er veel meer gul, dan was er van de andere kant veel minder tong op de markt. Een groot aantal middenslagschepen heeft de visserij weer verlegd naar de Noord zodat we niet alleen weinig tong maar ook zeer weinig rog en andere Kanaalsoorten hebben gezien. Voor die schaarse soorten werden dan ook hoge prijzen betaald met rog toch wel als duurste vissoort. De tongen waren immers niet zoveel duurder als de sterk gedaalde aanvoer zou laten vermoeden. Het moet ijn dat er in het buitenland tong genoeg wordt aangevoerd want het is nog altijd de vraag uit het buitenland die de prijzen hier bepaalt. De kreeftjes werden maandag veel duurder verkocht dan dinsdag toen de prijs zelfs met 400 fr. per ben terugviel. Dit was dan zeker een tegenvaller voor de O.223 die de enige op dinsdag verkopende IJslander was.

Een zeer merkwaardige en ongevoon ruime vangst schotse schol hebben we dinsdag op de markt gekregen. Het was de O.182 die hiervoor zorgde. Die schotse schol kreeg een flinke prijs (30 fr. per kg.), anderzijds was kabeljauw aan de goedkope kant. De aanvoer van haai van Noop Head blijft ondertussen zer schaars wat een topprijs voor deze vissoort in de hand werkte. Ook rode zeebaars hebben we weer weinig gezien. De vangsten van de IJslanders bestonden vooral uit koolvis, kabeljauw, gul, hondstong en totten.

Voor de kustvisserij was het een nogal gunstige week. Er werd elke dag garnaal aangevoerd zodanig, dat de aanvoer tussen 18 en 24 juni niet minder dan 800 kg. bedroeg. Hierdoor zullen we dus een beetje van de achterstand op verleden jaar inlopen. De eerste weken van juni zijn immers weinig renderend geweest. De grotere aanvoer van over het algemeen nogal kleine garnaal, heeft de prijs op een redelijk laag peil gebracht. Toch blijven er steeds

grote prijsverschillen per dag genoteerd worden; prijsverschillen van 30 fr. per kg. zefs. De gemiddelde prijs beliep deze week ongeveer 37 fr. per kg. Nog steeds blijven enkele kustschepen de visserij op tong en platvis bedrijven. Hun vangsten werden tijdens de voorbije week duur verkocht met platvis zelfs rond de 20 fr. per kg. en platjes tot 18 fr. Ook hier wordt goede waliteit goed betaald. Het aantal garnaalvaarders is gestegen tot zowat 18 eenheden. De grootste aanvoer tijdens de periode van 18 tot 24 juni werd maandag genoteerd toen 1753 kg. werd verkocht.

In de week van 20 tot en met 25 juni kregen we 24 schepen op de Oostendse markt. Zij zorgden voor nagenoeg 9600 bennen vis, 9300 kg. tong en 7200 kg. kreeftjes. De totale opbrengst bedroeg dit keer slechts 5.908.110 fr. Een eerder laag cijfer wat zijn oorzaak vindt in de nogal kleine tongaanvoer waardoor de gemiddelde prijs van de aanvoer daalde.

VEEL MINDER IJSLANDVIS

Door het feit dat een vaartuig zijn vangst te Zeebrugge ging

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

**Zaltbommel-
schroef**

verkopten, kregen we te Oostende slechts vier schepen van IJsland aan de afslag en dat betekende een aanvoer van zowat 2400 bennen vis en 7200 kg. kreeftjes. De meest gebrachte soorten waren koolvis, kabeljauw en gul. Koolvis werd duur verkocht en kreeg van 380 naar 710 fr. per ben. Voor kabeljauw was de belangstelling aan de matige kant toch schommelde de prijs tussen 410 en 550 fr. per ben. De gullen kregen zowat de zelfde prijzen. Rode zeebaars, nog steeds tekort op de markt, ging zeer vlot van de hand. Maandag noteerden we van 13.40 fr. naar 18 fr. per kg, dinsdag van 15 naar 18 fr. De kleine sortering was dus wel zeer duur. Schelvis kreeg dinsdag betere prijzen dan maandag. Toch werd die vissoort, de nogal geringe aanvoer in aanmerking nemend, zeker niet duur verkocht. Schaat was wel zeer duur en kreeg tot bij de 30 fr. per kg. De prijs voor zeewolf die maandag schommelde van 6 naar 12 fr. steeg dinsdag tot 18 fr. per kg. Hondstong was goedkoop, zeer goedkoop zelfs en kreeg slechts van 5 naar 9 fr. per kg. Voor schotse schol werden, toch iets betere prijzen genoteerd, hier werd van 7.20 fr. naar 14 fr. betaald. Wijting van IJsland was praktisch niet op de markt, de prijs voor de grote sortering beliep 9.40 fr. kleine sortering ging tegen 250 fr. per ben van de hand. Voor de kreeftjes werd maandag veel meer betaald dan dinsdag toen de prijs van de grote sortering terugviel van 1600 naar 1100 fr. per ben. De beste uitslag van IJsland was deze week voor de O.318.

SCHOTSE SCHOL VAN NOOP HEAD

De eerste vangst schotse schol van Noop Head werd deze week dinsdag op de Oostendse markt gebracht door de O.182. Dit schip zette ongeveer 60 bennen van deze weinig gebrachte en veel gewilde vissoort op de markt. Deze schotse schol maakte trouwens de reis goed. De prijs was, gezien de grotere aanvoer, zeker bevredigend. Grote en middenslagsortering kregen rond de 1500 fr. en er boven. Ook enkele manden heek werden duur verkocht en noteerden tussen 23 en 46 fr. per kg. met de grootste als duurste. Kabeljauw deed het niet te best en noteerde slechts rond de 12 fr. Voor schaat werden meer dan middelmatige prijzen genoteerd, de prijs lag tussen 23 en 30 fr. per kg. Totten deden het dan weer niet zo goed en haalden slechts van 120 naar 370 fr. per mand. Zeer weinig haai bij de vangst waarvoor toch tot 18 fr. per kg werd betaald. De uitslag bedroeg hier uiteindelijk 261.000 fr.

ZEER WEINIG KANAALVIS

Drie kanaalschepen waarvan er reeds één kwam verkopen op vrijdag. De totale aanvoer van deze visgrond bedroeg dan ook slechts 220 bennen vis en 8.500 kg. tong. De grootste tongenvan, 3.900 kg. kregen we maandag. De tongprijzen waren zowat gelijk over de drie verkoopdagen en schommelde van 55 naar bij de 70 fr. per kg. De middensorteringen kregen de hoogste prijzen. De bijvangst waren niet zeer ruim en bestonden meestal uit wijting, platvis,

tussen 5 en 8 fr. Platjes gingen naar de opvangregeling. Hondshaai werd goed verkocht en kreeg tot 600 fr. per ben. Voor wijting bestond maar een flauwe belangstelling hetgeen de prijzen laag hield. De resultaten waren voor de kanaalschepen doorgaans niet schitterend. Alleen de O.309 bereikte een mooi resultaat en overschreed de 300.000 fr.

VEEL MEER NOORDVIS

Het was te verwachten dat van zodra de tongenvangsten in het Kanaal zouden verminderen, de gulvangsten weer zouden toenemen. Dat is dan ook het geval geweest en deze week kregen we niet minder dan 16 schepen van de noord op de markt. Zij zorgden voor ongeveer 4900 bennen vis, het overgrote gedeelte gul.

Kabeljauw werd aan stijgende prijzen verkocht, maandag werd de markt ingezet aan 850 fr., dinsdag werd de laatste kabeljauw verkocht aan 1.000 fr. per ben. Ook de gullen kregen stijgende prijzen. Grote gul schommelde tussen 520 en 530 fr. per ben. De middenslaggullen kregen van 410 naar 530 fr. terwijl de kleinere gul-sorteringen tussen 530 en 610 fr. noteerden. De bijvangst waren weinig omvangrijk, ze bestonden hoofdzakelijk uit totten, wijting en in mindere mate uit steenschol, platvis, rog en tarbot. Tarbot werd verkocht van 60 naar 81 fr., de roggen noteerden tussen 20 en 30 fr. per kg. Steenschol was eerder goedkoop en kreeg van 16 naar 22 fr. Platvis kreeg ook hier eerder matige prijzen, de kleinere sorteringen kregen van 7 naar 10 fr., platjes rond de 5 fr. en meestal nog minder. Wijting kreeg van 150 naar 300 fr. en totten van 120 naar 250 fr. Doorgaans geen te hoge cijfers, wel bevredigende resultaten.

GUL VAN DE WEST

Veel minder rode knorhaan van de West, alleen woensdag een redelijke partij van deze vissoort die opnieuw duurder was dan verleden week. De westschepen moesten het deze week veel meer van gul hebben. Gul die ook hier aan stijgende prijzen werd verkocht. Roggen die peperduur waren en

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

kabeljauw, gul en rog. Alleen rog kreeg hoge prijzen en noteerde van 20 naar 28 fr. per kg. Platvis kreeg doorgaans maar rond de opvangprijs en schommelde dus

- STABILITEIT
- KWALITEIT
- HOGE BESOMMINGEN
- CONCURRENTIELE PRIJZEN

Synoniemen van de

N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Rodenhuize

Gent 2 — Tel. (09) 78 04 01

Voortdurend schepen in aanbouw

(6646V)

Marktoverzicht Zeebrugge

Zoals vorige week boden weinig vaartuigen hun vangsten aan. Voor de maandag- en de dinsdagmarkt lagen de prijzen van de tong iets lager dan vorige week, nl. van 50 à 60 fr. voor de grote, van 51 à 66 voor de middenslag en van 60 à 77 fr. voor de kleine tongsoorten.

Er was een gevoelige prijsstijging waar te nemen op de woensdagmarkt: de prijzen stegen van 60 à 65 fr. voor de grote, van 67 à 88 fr. voor de middenslag en van 81 à 104 fr. voor de kleine tongsoorten.

De overige vissoorten kenden een betere gemiddelde prijs dan vorige week.

De prijzen voor de platvis lagen iets lager voor de maandag- en dinsdagmarkten maar waren beter voor de woensdagmarkt, nl. 10 à 14 fr. voor de grote en 11 à 21 fr. voor de kleinere platvis.

Op dinsdag was er aanvoer van IJslandse vis. Een vaartuig bracht 900 ben vis op de markt: nl. 180 bennen bonen, 300 bennen kabeljauw, 350 bennen gul, 35 bennen koolvis, 25 bennen leng, 10 bennen heilbot en 60 kisten gekopte kabeljauw.

De vis welke van goede kwaliteit was, werd verkocht zodat er geen vis opgevangen werd. De prijzen lagen aan de lage kant. De gul werd verkocht rond de minimumprijs, van 260 à 280 fr. per ben.

De kisten gekopte kabeljauw werden door verschillende handelaars gekocht aan een lage prijs, van 610 à 650 fr. per kist van 6 stuks.

De aanvoer van roggevis was ook gering en de prijzen waren ongeveer dezelfde als de vorige week.

Verder in het blad worden de besommingen, de visprijzen en de aanvoer in tabelvorm opgegeven.

Zij hadden pech...

= De Z.541 „Corina” van schipper-eigenaar Jerome Corneille heeft schade toegebracht aan de Z.257 „Elsie” van schipper-eigenaar Eugène Vlietinck. Dit gebeurde door de stuurboordkorre-ijzer waarbij schade ontstond aan de achterspiegel midships van de Z.257. Over 25 cm. breedte is een plank ingedrukt.

= De Z.422 „Deruyter”, van schipper Marcel Meyers heeft schade opgelopen aan de vislier wegens het vastslaan aan een wrak. Dit gebeurde op visvak 214. Bij pogingen om los te komen is de vislier defekt geraakt. Men slaagde er uiteindelijk in los te komen en het vaartuig keerde op zijn eigen kracht naar de thuishaven terug.

= De B.601 „Van Maerlant” van schipper Emiel Ackx heeft schade opgelopen aan de keerkoppeling. Bij het gereedmaken om uit te varen hoorde men een harde klop bij de satrt. Het defekt kwam uit de achterzijde van de keerkoppeling. Het schip werd op de kuiskbank geplaatst: de as van de koppeling door de flens bleek losgekomen en gebroken.

= De Z.424 „Zeepaard” van schipper Walter Vandierendonck was uit Zeebrugge ter visserij vertrokken naar vak 204, daarna verlegd naar 104 en uiteindelijk 213. Men stelde vast dat er een breuk was in de winch, vermoedelijk door het vroeger vastslaan. Men staaakte de visserij en keerde naar Zeebrugge terug. Naderhand zette men koers naar Stellendam voor herstelling.

= De Z.445 „Marina” van schipper-eigenaar Frans Vantorre was uitgevaren naar vak 208. Op 3 mijl ten westen van Thornton-bank is de oliedruk van de reductie uitgevallen en herstellen bleek onmogelijk. Via radio Oostende werd om sleep-hulp verzocht en de sleepboot „Zee-tijger” bracht het vaartuig tot aan de havendam om er overgenomen te worden door de redeboot. De oliepomp bleek gebroken.

= De Z.465 „Asdic” van schipper Walter Couwhyser was uitgevaren naar visvak 202 toen men bij het opwinden van de korre een onregelmatig geluid hoorde in de hoofdmotor. Deze werd stilgelegd en bij het openen van de carter bleek de lager van de vierde cilinder uit te lopen. De sleepboot Zeetijger zorgde voor de opsleping.

= De Z.563 „Zee Adelt” van schipper-eigenaar Gilbert Ponjaert werd opgeslept door de Z.507 „Breughel” van schipper Eugène Savels. Het vaartuig bedreef normaal de visserij op vak 202 toen het een radiooproep kreeg van de Z.563 die een stuk korre in de schroef gekregen had. Aan Radio Oostende werd gevraagd een sleepboot tegemoet te sturen en toen deze op de 60 mijl grens nog niet aanwezig was, werd de sleep verder gezet tot de sleepboot opdaagde. De Z.507 zette dan zijn vaart naar de haven verder teneinde de markt te kunnen halen.

BREVETTEN, DIPLOMA'S CERTIFIKATEN EN VERGUNNINGEN IN DE KOOPVAARDIJ, ZEEVISSERIJ EN PLEZIERVAART

De volgende brevetten, diploma's en certifikaten werden in de loop van de maand april 1969 toegekend:

Brevet van kapitein ter lange omvaart: Demeulemeester R.D.G.; Van Keer K.L.

Brevet van eerste luitenant ter lang omvaart: Vinck R.J.J.

Brevet van schipper ter visserij 1ste klasse: Laseure F.H.

Brevet van schipper ter visserij 2de klasse: Vandierendonck W.R.J. Pauwaert R.F., Desmidt R.W.J.

Brevet van schipper ter kustvisserij: Pincket P.D., Vermote D.L., Vercruyce E.J., Mesuere W.M., Deckmijn R.F., Neudt M.L.

Diploma van aspirant-schipper ter visserij: Lambier M.M.R.

Brevet van officier-werktuigkundige 1ste klasse: Dhaenens C.J.D.

Brevet van officier-werktuigkundige 2de klasse: Collard A.M.H.

Brevet van motorist: Van Hee R.C.F.

Brevet van matroos-motorist: Houtteman W.H.C.

Certifikaat van volmatroos: Silva Noal L., Daems D.C., De Pauw P.J., Basilio F.J.

Certifikaat van matroos: Strobbe A.J., Waleckx J.Y., Sleenwaert W.G.

Certifikaat van sloepsgast: Do-carmo Bernardo R., Van de Voorde R.M., Jossels J.L., Verbouw P.P., Van Tendeloo L., Seidenschuur H. G., Geuben Y.M.O., Rabaey H.A.P., Quici A., Abts F., Janssens C.F.H., Berckmoes R.V.

Diploma van scheepskok: De Pauw K.

(Vervolg van blz. 7)

OOSTENDSE MARKT

tot 32 fr. haalden. Een viertal manden keilrog bleven boven de 35 fr. per kg. terwijl rode knorhaan weer tot 20 fr. noteerde. Totten bleven ook hier goedkoop en wijting was nauwelijks duurder dan die van de noord. Platjes waren hier ook niet bijzonder gewild en werden al eens opgevangen. Haai werd wel vlot en duur verkocht en haalde tot bij de 20 fr. per kg. Bevredigende cijfers voor de meeste van deze schepen met de 189.000 fr. van de N.719 als beste resultaat. Voor rode knorhaan werd van 25 naar 29 fr. betaald.

KLEINE OOSTVANGST

Maandag was de N.800 op de markt met een vangst tong van nagenoeg 750 kg. en 50 bennen vis, meest platvis. De tongprijzen waren niet veel hoger dan die van het Kanaal ofschoon de kwaliteit veel beter was. De uitslag, die na een korte reis werd bereikt was wel bevredigend, 67.000 fr.

VEREENVOUDIGDE POSITIEBEPALINGEN VOOR SCHEPEN

Er werd een nieuwe scheepsradar ontwikkeld die gebruik maakt van een elektronische presentatiesysteem in twee kleuren om de positiebepaling met de hand uit te schakelen.

De uitrusting vereenvoudigt aanzienlijk de navigatie van een vaartuig in slecht weer en in wateren met druk verkeer. Het gebruik van twee kleuren in het systeem geeft gegevens in verband met de navigatie in de gemakkelijkst te assimileren vorm. Een kleur stelt conventionele radargegevens voor over de positie van de schepen en andere gevaren.

Hier bovenop — in de andere kleur — komt een beeld die de koers voorspeldt van tot 12 schepen. Deze voorspelling wordt berekend door een computer die met het systeem verbonden is; ook geeft het systeem een hoor- en zichtbare waarschuwing, indien een van de schepen dreigt in botsing te komen met het vaartuig.

Een voorgestelde koersverandering kan dan ook op het beeld worden aangebracht en de computer zal dan aanduiden welke de beste koers is, na rekening te hebben gehouden met nieuwe gevaren.

Het systeem heet COMPACT (Computer-Predicting and Automatic Course Tracking).

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

NEDERLAND

Afvalwaters van Goes in Oosterschelde

MOSSELVISSERIJ EEN MAAND VERTRAAGD

De Tweede-Kamerleden Tuijnman (V.V.D.), Van Bennekom (A.R.P.), Van der Peijl (C.H.U.) en Dusarduijn (K.V.P.) hebben aan de ministers van Landbouw en Visserij en van Verkeer en Waterstaat vragen gesteld over de besmetting van de Oosterschelde door uit de gemeente Goes afkomstig afvalwater, waardoor de mosselvisserij ongeveer een maand moet worden uitgesteld.

Zij vragen op korte termijn maatregelen, o.a. een chemische voorbehandeling van het afvalwater. Ook willen zij weten waardoor de reeds lang bestaande plannen van de gemeente Goes tot aanleg van een persleiding voor afvalwater naar de Westerschelde nog niet zijn uitgevoerd en hoe groot de schade is, die de mosselvisserij zal lijden als gevolg van de besmetting

NEDERLANDSE SCHIPPER VEROORDEELD

De schipper van de trawler „Willy” uit Katwijk is vrijdag in Tynemouth tot een boete van ruim 2100 gulden plus betaling van de proceskosten veroordeeld wegens het vissen in verboden wateren voor de noord-oostkust van Engeland. De vangst, geschat op bijna 2600 gulden, is in beslag genomen. De schipper bekende schuld.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

| | | | | | | |
|------|----|---------|-----------|--|--|--|
| 20-6 | 1 | 6.350 | 181.840 | | | |
| 23-6 | 15 | 262.400 | 2.846.930 | | | |
| 24-6 | 9 | 116.200 | 1.628.975 | | | |
| 25-6 | 9 | 98.000 | 1.250.365 | | | |
| | 34 | 482.950 | 5.908.110 | | | |

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

| | | | | | |
|------|----|-------|--------|------|------|
| 18-6 | 18 | 1.632 | 50.256 | 19,— | 49,— |
| 19-6 | 17 | 1.098 | 41.859 | 27,— | 50,— |
| 20-6 | 15 | 1.303 | 50.618 | 23,— | 50,— |
| 21-6 | 9 | 791 | 38.500 | 32,— | 56,— |
| 22-6 | 7 | 375 | 15.937 | 34,— | 48,— |
| 23-6 | 20 | 1.753 | 57.992 | 20,— | 45,— |
| 24-6 | 17 | 1.168 | 47.842 | 33,— | 50,— |
| 25-6 | 4 | 498 | 22.918 | 40,— | 58,— |

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

| | | | | |
|------|----|--------|-----------|-------|
| 19-6 | 7 | 29.918 | 670.240 | 22,40 |
| 20-6 | 9 | 33.343 | 744.060 | 22,40 |
| 23-6 | 12 | 61.915 | 1.925.750 | 31,08 |
| 24-6 | 11 | 93.378 | 1.738.520 | 18,60 |
| 25-6 | 11 | 37.831 | 1.054.550 | 27,87 |

WAARVAN TONG

| | | | | |
|------|----|--------|-----------|-------|
| 19-6 | 7 | 6.062 | 368.590 | 60,80 |
| 20-6 | 9 | 4.686 | 305.950 | 65,29 |
| 23-6 | 12 | 24.496 | 1.428.890 | 58,32 |
| 24-6 | 11 | 13.050 | 826.910 | 63,36 |
| 25-6 | 11 | 6.600 | 528.910 | 80,13 |

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

| | | | | | |
|------|----|-------|---------|------|------|
| 19-6 | 32 | 7.637 | 160.115 | 3,— | 69,— |
| 20-6 | 26 | 4.823 | 154.351 | 11,— | 73,— |
| 21-6 | 11 | 2.034 | 105.810 | 27,— | 90,— |
| 23-6 | 30 | 6.217 | 166.537 | 6,— | 58,— |
| 24-6 | 32 | 6.605 | 148.237 | 7,— | 59,— |
| 25-6 | 28 | 4.153 | 161.044 | 18,— | 63,— |

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

| | | | | | |
|------|----|--------|---------|--|--|
| 19-6 | 1 | 724 | 34.284 | | |
| 20-6 | — | — | — | | |
| 21-6 | — | — | — | | |
| 23-6 | 11 | 32.311 | 471.872 | | |
| 24-6 | — | — | — | | |
| 25-6 | 10 | 20.750 | 283.152 | | |

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

| | | | | | | |
|------|----|-----|--------|------|------|------|
| 19-6 | 6 | 262 | 14.712 | 44,— | 66,— | 56,— |
| 20-6 | 8 | 402 | 19.589 | 36,— | 67,— | 48,— |
| 21-6 | 7 | 332 | 19.680 | 54,— | 65,— | 59,— |
| 23-6 | 10 | 602 | 29.588 | 43,— | 54,— | 48,— |
| 24-6 | 6 | 385 | 19.897 | 42,— | 59,— | 52,— |
| 25-6 | — | — | — | — | — | — |

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 19 JUNI

O.236, IJsland
O.243, Noord
O.284, Noord

VRIJDAG 20 JUNI

Z.418, IJsland
O.206, Noord
O.239, Noord
Z.597, Kanaal
Z.527, Kanaal
N.715, West
N.819, West
Z.509, Oost

ZATERDAG 21 JUNI

O.316, IJsland
O.124, IJsland
O.127, Noord
O.141, Noord
O.279, Kanaal
O.123, Kanaal
Z.499, Kanaal
O.192, West
O.312, West
N.185, West
Z.38, Witte Bank

ZONDAG 22 JUNI

O.537, West

MAANDAG 23 JUNI

O.148, West
O.142, West
O.147, West

DINSDAG 24 JUNI

O.214, West
N.720, West

WOENSDAG 25 JUNI

O.331, IJsland
O.224, IJsland
N.706, Noord
O.285, Noord
O.134, Noord
O.198, Noord
O.94, Noord
O.229, Noord
O.26, Noord
O.37, Noord
N.762, West
N.763, West
N.705, West
Z.596, Oost

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

| | | 23-6 | 24-6 | |
|-----------|-----|-------------|------------|-------|
| Schelvis | | | | |
| Groot | ... | 9,—19,60 | 15,60-17,— | ..... |
| Middel | ... | 7,—15,40 | 15,—,— | ..... |
| Klein | ... | 4,40-11,— | 5,60,— | ..... |
| Kabeljauw | ... | 7,—13,— | 10,—10,60 | ..... |
| Gul | ... | 7,—7,80 | 9,80,— | ..... |
| Witting | ... | 4,—9,40 | ..... | ..... |
| Schaat | ... | 21,—28,— | ..... | ..... |
| Zeebaars | ... | 13,40-18,— | 15,—17,80 | ..... |
| Leng | ... | 3,—11,— | 520-8,— | ..... |
| Schartong | ... | 7,20-10,60 | 13,60,— | ..... |
| Heilbot | ... | 19,40-64,60 | 40,—74,— | ..... |
| Koolvis | ... | 7,20-14,— | 8,—14,— | ..... |
| Hondstong | ... | 4,20-10,— | 6,—9,60 | ..... |
| Zeewolf | ... | 6,—12,20 | 14,—18,— | ..... |
| Platen | ... | ..... | ..... | ..... |

1. OOSTENDE

VRIJDAG 20 JUNI

KANAAL
O.128 15 90 1850 170.880

MAANDAG 23 JUNI

IJSLAND
O.334 22 600 1800 245.210
O.231 17 380 2100 296.070
O.318 17 1100 300 580.860
NOORD
O.37 12 250 — 115.720
N.706 9 300 — 159.840
O.134 11 350 — 149.460
O.229 10 380 — 168.975
O.120 10 200 — 84.170
O.94 9 500 — 215.870
O.285 10 320 — 146.490
O.132 9 250 — 95.340

KANAAL
O.309 16 80 3900 302.530
OOST
N.800 7 40 800 67.925
WEST
N.720 7 150 — 57.620
O.218 9 170 — 92.910

DINSDAG 24 JUNI

IJSLAND
O.228 18 260 3000 279.240
NOOP HEAD
O.182 15 380 — 261.825

KANAAL
O.275 17 50 2700 220170
NOORD
O.114 10 350 — 187.510
O.160 11 270 — 121.500
O.232 10 350 — 149.690
WEST
N.763 7 120 — 71.500
N.719 6 370 — 189.640
O.15 6 60 — 71.130

WOENSDAG 25 JUNI

NOORD
O.151 10 250 — 154.970
O.329 10 200 — 101.860
O.301 9 320 — 187.970
O.307 9 380 — 220.910
O.369 9 360 — 215.840
WEST
N.762 6 100 — 69.250
N.765 6 130 — 85.160
N.738 7 190 — 111.880
N.276 6 80 — 65.650

KUST
O.225 2 11 29 11.750
O.150 1 2 65 6.180
O.327 1 9 — 8.050
O.555 1 1 57 4.740

DONDERDAG 26 JUNI

NOORD
O.284 10 — 200 103.860

2. ZEEBRUGGE

DONDERDAG 19 JUNI

Z.568 7 — 60 47.240
Z.593 4 250 30 37.860
Z.24 6 — 60 25.910
Z.108 14 4000 150 290.400
Z.573 8 50 60 126.300
Z.544 8 — 110 54.080
Z.424 7 800 50 88.450

VRIJDAG 20 JUNI

Z.465 10 700 50 123.990
Z.574 5 500 30 71.000
Z.500 13 200 75 127.440
Z.577 — 50 5 15.990
Z.283 — — 80 104.480
Z.176 — 500 25 46.950
Z.262 — 800 30 77.430
Z.437 — 100 80 64.300
Z.199 — 100 80 114.880

MAANDAG 23 JUNI

Z.269 6 500 30 41.590
Z.596 12 4000 100 262.530
Z.496 16 3000 80 247.260
Z.494 16 5000 130 368.150
Z.400 7 — 70 54.950
Z.492 10 2200 120 223.690
Z.584 14 4000 110 298.520
Z.502 6 1700 60 128.860
Z.570 10 — 120 76.120
Z.430 10 — 45 111.490
Z.545 9 — 55 67.910
Z.463 10 — 70 45.610

DINSDAG 24 JUNI

Z.571 14 — 900 397.290
Z.577 2 150 10 16.130
Z.497 17 3000 80 229.490
Z.600 16 4500 130 307.580
Z.516 7 900 40 101.990
Z.562 10 1000 100 135.890
Z.533 10 — 105 98.690
Z.175 10 — 100 77.390
Z.588 9 1300 40 92.920
Z.592 10 900 110 141.370
Z.569 10 100 75 139.800

WOENSDAG 25 JUNI

Z.429 6 1000 75 96.880
Z.599 9 200 75 146.900
Z.578 3 200 25 48.960
Z.526 9 1500 70 219.740
Z.593 3 300 35 46.040
Z.25 4 400 20 47.310
Z.420 11 — 140 128.890
Z.212 7 500 40 96.770
Z.451 10 250 50 88.200
Z.411 4 500 15 51.750
Z.591 5 400 50 83.110
1.053.550

TE KOOP

Stalen vissersvaartuig in zeer goede staat — gebouwd in 1936 voorzien van een Deutz-motor van 255 PK.

Zich wenden bureel blad onder nr. 6692V.

3. NIEUWPOORT

Donderdag 19-6-1969

Z.469 34.284

Slechts één vaartuig met 550 kg. tongen en een weinig platvis. Deze vangst werd door de plaatselijke winkeliers dan ook gretig opgekocht. De tongeprijzen waren van 44 naar 48 voor de lappen, de rest van 60 naar 68 fr.

Maandag 23-6-1969

| | | | |
|-------|--------|-------|--------|
| N.346 | 59.347 | N.345 | 56.132 |
| N.750 | 35.670 | N.700 | 19.860 |
| N.807 | 8.070 | N.704 | 91.800 |
| N.744 | 31.343 | N.470 | 46.380 |
| N.728 | 27.520 | N.740 | 40.400 |
| N.705 | 55.350 | | |

3.000 kg. tongen en 500 bennen vis stonden maandag op de markt.

Verschillende vaartuigen hadden 20 à 50 bennen kleine schelvis mede (totten!) waar maar heel weinig trek in zat, en meer dan 80 bennen moesten dan ook opgevangen worden. Weinig trek zat er ook in de platvis en grote en drielingen gingen van de hand aan prijzen juist boven de opvangeregeling. Een 40 bentjes kleine platvis moest opgevangen worden! Eén partij rode soldaten kreeg nog 1.080 fr. per ben en de kleine soort 710 fr. Alle rogsorten waren duur. De weinige kabeljauw en gullen op de grond, kregen nog redelijke prijzen! De tongen gingen in stijgende lijn, naar 't laatst van de markt. De volgende prijzen werden gegeven: 60-62 voor de lappen, 64 à 74 voor de 2de, de 3den 72-78, 5den en kleine van 77 à 82 fr.!

25-6-1969

| | | | |
|-------|--------|-------|--------|
| N.807 | 8.540 | N.703 | 10.020 |
| N.761 | 34.334 | N.730 | 42.672 |
| N.722 | 47.881 | N.737 | 30.930 |
| N.7 | 21.600 | N.805 | 22.660 |
| N.36 | 50.765 | N.700 | 13.750 |

De markt werd bevoorrad met 300 bennen vis en 1.500 kg. tongen. De prijzen van de tongen gingen in stijgende lijn omhoog en wel tot maksimum voor de grote lappen 70 à 78 fr., voor de 4den tot 95, de 5den 85 en voor de kleine tot 75 fr. De roggen hadden echter neiging tot zakken, daar in 't begin 1.300 fr. gegeven werd voor de moers en op 't laatst nog 1.050 fr. De platvis was meer in trek dan de maandag, grote platvis en drielingen kregen van 400 naar 710, de ben.

Weinig "rare" vis, welke dan ook een goede afzet kreeg. Grote wijting 600, kleine echter ging moeilijk weg, en kleine partijen moesten opgevangen worden. Enkele bennen "rode soldaten" kregen 1.210 fr. Haaien kregen hoge prijzen en dit tot 900 fr., zelfs zandhaaien gingen weg aan 550 fr. Dus, een tamelijke goede markt!

Te koop MOTOR BAUDOIN

van 200 PK.

Gebouwd in 1964 en voortkomend van een ontmanteld vissersvaartuig met meer koppeling en verstelbaar schroef. Volledig in orde.

Te bevragen:

S. C. A. P.

H. BAELSKAAL, 27

of op het
WERKHUIS

Edw. Anselelaan, Oostende

(6562V)

ROUWBERICHT

Men verzoekt ons het overlijden te melden van:

DE HEER

Renaat DYSERINCK

Zeeman

Geboren te Oostende op 15 december 1936 en bij ongeval omgekomen op zee op 18 juni 1969.

De ziele dienst zal opgedragen worden in de parochiale kerk van St.-Jan te Oostende op maandag 30 juni 1969 om 10 uur.

Personen die bij vergetelheid geen rouwbericht zouden ontvangen hebben, worden verzocht deze als dusdanig te willen aanzien.

Rouwadressen:

Gerststraat 156, Oostende
Voorhavenlaan 101, Oostende
(3313N—6690V)

VERWACHTINGEN

Aanvoerverwachtingen de Oostendse vismijn van 27-6 tot 3-6-69.

MAANDAG, 30 JUNI

IJSLAND

0.303: 875 bennen t.t.z. 100 kabeljauw, 620 gul, 80 koolvis, 40 rode zeebaars, 18 heilbot en staart en 15 varia.

0.129: 420 bennen t.t.z. 50 kabeljauw, gul, 175 koolvis, 5 schullen en mieten, 50 rode zeebaars, 20 heilbot en staart, 50 kreeftjes, 25 leng en 5 varia.

0.331: 850 bennen t.t.z. 300 kabeljauw en gul, 170 koolvis 100 schelvis en totten, 80 gutvis, 170 rode zeebaars, 5 heilbot, 5 zeewolf en 20 lengf.

0.324: 480 bennen t.t.z. 200 koolvis, 50 leng, 25 kabeljauw en gul, 10 heilbot en staart, 85 rode zeebaars, 30 schelvis en totten, 50 schotse schol en hondstong, 30 kreeftjes.

NOOP HEAD

0.242

KANAAL

0.306, 0.180, 0.29.

NOORD

0.159, 0.243, 0.206, 0.239.

OOST

Z 509

WEST

0.66. N.715, N.819.

DINSDAG 1 JULI

NOORD

0.127, 0.141.

WEST

0.192, 0.312, N.185, 0.537.

Maandag of dinsdag: IJSLAND: 0.217.

WOENSDAG 2 JULI

NOORD

N.720.

WEST

N.719, 0.148, 0.142, 0.147, 0.214, N.763.

IJSLAND

0.317.

WITTE BANK

Z.38

ONDERZOEK VOOR TRANSATLANTISCHE CONTAINER-DIENST OP ZEEBRUGGE

Vrijdagvoormiddag 20 juni jl. had in het Zeestation ter Leopold II-dam een belangrijke bijeenkomst plaats. Op uitnodiging van de Maatschappij der Brugse Zeevaart Inrichtingen kwam er een internationaal gezelschap in werkvergadering samen en dit in het kader van hun prospectie reis naar diverse havens. Zij kwamen ook de mogelijkheden van Zeebrugge onderzoeken met het oog op het vestigen alhier van een belangrijk transatlantische containerdienst. Een beslissing werd uiteraard nog niet genomen al blijkt dat de haven van Zeebrugge niet kansloos is.

Van Belgische zijde waren daar o.m. op aanwezig: de kabinetshoofden van de Ministers van Openbare Werken en van Verkeerswezen, burgemeester Vandamme, tevens voorzitter van de MBZI, schepen F. Traen, beheerder MBZI, Verboven, directeur-generaal van de MBZI, havenkapitein-kommandant P. Beeken en een afgevaardigde van de NMBS.

Van buitenlandse zijde: vertegenwoordigers van de Duitse

HAPAG-containerdiensten, van de Messageries Maritimes uit Frankrijk, van de Engelse OCL en ACL, van de VNS uit Nederland. Spreekbeurten werden gehouden door de h. Bohle, directeur-generaal van de Duitse Hapag en door burgemeester Vandamme. Vergelijkingen werden gemaakt met betrekking tot de onderscheidene havens aan de Noordzee. Vermelden we dat het gezelschap ook de havens van Hamburg, Rotterdam, Tilbury, Duinkerke en Vlissingen bezocht.

Wat Zeebrugge betreft zou de haven een kans maken mits men beslist tegen einde 1970 zou kunnen klaar komen met de vereiste infrastructuur. Volgens de huidige stand van werken zou de thans in aanbouw zijnde kaaimuur in de voorhaven in 1970 klaar komen waarna vanzelfsprekend nog de kaai-installatie volgt benevens 4 tot 6 sporen van de NMBS e.a. aanverwante werken.

Het spreekt vanzelf dat de gebeurlijke vestiging van een zo belangrijk bedrijf van het hoogste belang zou zijn voor de haven van Zeebrugge.

Uw PUBLICITEIT
in „HET VISSERIJBLAD”

wordt door
DUIZENDEN
GELEZEN

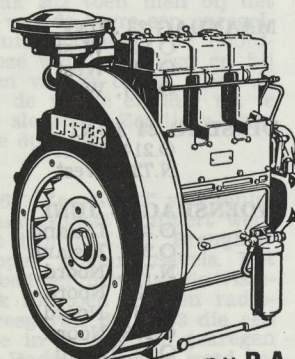
LISTER BLACKSTONE

DIESEL MOTOREN VOOR ALLE
INDUSTRIELE EN MARINE TOEPASSINGEN

van 3 tot 2000 p.k.

Raadpleeg ons voor:

Generatoren - Autotruck -
Industriële tractoren -
Motorpompen - laders -
elevatorren - Transpalletten.



A HAWKER SIDDELEY COMPANY

n.v. R.A. LISTER

51, Pepijnstraat - Landen

Tel.: 011/820.35 - 829.96

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

| | Oostende | | Zeebrugge | | Oostende | | Zeebrugge | | Nieuwpoort | |
|-----------------------------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|
| | 23-6-1969 | 23-6-1969 | 24-6-1969 | 24-6-1969 | 25-6-1969 | 25-6-1969 | 23-6-1969 | 25-6-1969 | 23-6-1969 | 25-6-1969 |
| Tong groot (1 à 2 st/kg) | 52,—57,08 | 50,—57,— | 52,20-61,— | 54,—60,— | 52,80-62,— | 60,—74,— | 60,—62,— | 62,—70,— | 60,—62,— | 62,—70,— |
| bloks (3st/kg) | 64,80-65,04 | 51,—60,— | 65,40-69,60 | 54,—66,— | 63,40-65,40 | 75,—88,— | 64,—74,— | 75,—78,— | 64,—74,— | 75,—78,— |
| schone kleine (5 st/kg) | 66,20-70,— | 53,—67,— | 66,60-71,08 | 60,—73,— | 68,—694 | 86,—104 | 72,—78,— | 87,—90,— | 72,—78,— | 87,—90,— |
| fruits (4 st/kg) | 71,04-73,— | 63,—74,— | 68,—73,04 | 64,—77,— | 66,40,— | 84,—94,— | 77,—82,— | 82,—85,— | 77,—82,— | 82,—85,— |
| kleine (6 st/kg) | 56,04-67,08 | 60,—69,— | 62,—68,— | 65,—74,— | 64,—64,60 | 81,—86,— | 77,—82,— | 70,—74,— | 81,—86,— | 77,—82,— |
| slips (alleen zeebr.) | ..... | 54,—62,— | ..... | 57,—61,— | ..... | 72,—80,— | ..... | ..... | 72,—80,— | ..... |
| Tarbot groot (1-2-3) | 71,—73,40 | 60,—78,— | 83,—86,— | 65,—78,— | 76,—80,— | 75,—81,— | 90,—100 | 90,— | 75,—81,— | 90,— |
| middel (1-2-3) | 62,—64,— | 48,—52,— | 61,—73,— | 46,—60,— | 61,— | 60,—71,— | 85,— | 75,— | 60,—71,— | 85,— |
| klein (1-2-3) | ..... | 36,—39,— | ..... | 33,—50,— | 44,— | 52,—59,— | 60,— | 60,— | 44,— | 52,—59,— |
| Griet groot (1-2-3) | ..... | 28,—32,— | ..... | 21,—30,— | ..... | 41,—50,— | 60,— | 50,—57,— | 21,—30,— | ..... |
| middel (1-2-3-) | ..... | 33,—38,— | ..... | 31,—38,— | ..... | 41,—49,— | ..... | ..... | 31,—38,— | ..... |
| klein (1-2-3) | ..... | 30,—32,— | ..... | 25,—30,— | ..... | 39,—40,— | ..... | ..... | 25,—30,— | ..... |
| Schol (plad.) (12-3) | 7,50,— | 7,—8,— | 7,—12,— | 7,—8,— | 7,— | 10,—14,— | 7,—9,— | 10,—12,— | 7,—8,— | 7,—12,— |
| Gr. iek (1-2-3) | 7,— | 7,—9,— | 7,—7,50 | 7,—8,— | 7,— | 13,—15,— | 7,—10,— | 11,—14,— | 7,—9,— | 7,—10,— |
| kl. iek (middenplad.) (1) | 7,— | 7,—11,— | 7,—8,— | 7,—11,— | 7,—16,— | 15,—21,— | 7,—6,— | 9,—11,— | 7,—11,— | 7,—16,— |
| Iek 3de sl. (deelvis) (1-2) | 6,— | 6,—7,— | 6,—10,— | 6,—8,— | 6,—10,— | 11,—16,— | ..... | ..... | 6,—7,— | 6,—10,— |
| platjes (meyers) (1-2) | 3,— | 4,—9,— | 3,—4,— | 4,—6,— | 3,—8,— | 5,—12,— | ..... | ..... | 3,—4,— | 4,—9,— |
| Schelvis groot (1-2) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| klein (1-2) | ..... | ..... | 12,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| middel (1) | ..... | ..... | 2,04-8,— | ..... | 2,04-11,08 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heek groot (1) | ..... | ..... | ..... | ..... | 56,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Middel (1) | 30,— | ..... | ..... | ..... | 44,—45,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| klein (1) | ..... | ..... | ..... | ..... | 27,40,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Rog (1) | 12,—20,40 | ..... | 18,—22,80 | ..... | 17,—32,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Keilrog (1-2-3) | 20,— | ..... | 26,—33,— | ..... | 36,06-37,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Rog (2-3) | ..... | 24,—25,— | ..... | 26,—27,— | ..... | 28,—30,— | 25,— | 21,—26,— | ..... | ..... |
| Tilten (2-3) | ..... | 20,—22,— | ..... | 24,—25,— | ..... | 24,—26,— | 22,— | 18,—20,— | ..... | ..... |
| Scherpstaart (2-3) | ..... | 18,—23,— | ..... | 18,—19,— | ..... | 20,—22,— | 18,— | 14,—20,— | ..... | ..... |
| Halve mans (2-3) | ..... | 16,—17,— | ..... | 16,—18,— | ..... | 16,—18,— | 8,—12,— | ..... | ..... | ..... |
| Teelt (2) | ..... | 13,—16,— | ..... | 12,—14,— | ..... | 14,—16,— | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Katrog (2) | ..... | 6,—8,— | ..... | 8,—10,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kabeljauw (1-2-3) | 12,— | 14,—18,— | 10,—14,20 | 15,—18,— | 9,08-18,80 | 18,—21,— | 23,— | 24,— | ..... | ..... |
| Gul groot (1-2-3) | 6,—9,60 | 8,—14,— | 9,—12,20 | 9,—11,— | 9,—13,60 | 10,—14,— | 8,—16,— | 14,—17,— | ..... | ..... |
| Gul klein (2) | ..... | 10,—11,— | ..... | 10,—12,— | ..... | 10,—12,— | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Hozemondhamme (1) | 42,—52,— | ..... | 46,—64,— | ..... | 53,06-63,05 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Wijting groot (1-2-3) | 3,80,— | 11,—13,— | 4,—8,— | 8,—11,— | 4,06-12,— | 11,—13,— | 10,—19,— | 8,—11,— | ..... | ..... |
| klein (1-2-3) | ..... | 8,—10,— | ..... | 6,—7,— | ..... | 8,—10,— | 6,—9,— | 3,—4,— | ..... | ..... |
| Schar (1-2-3) | ..... | 6,—8,— | 5,—7,— | 6,—8,— | ..... | 8,—10,— | 12,— | 6,—11,— | ..... | ..... |
| Steenschol (1-2) | 10,— | ..... | 18,—24,— | ..... | 17,60-24,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeehaai (1-3) | ..... | 11,—12,— | 18,—19,— | 9,—19,— | 14,—16,— | 14,—19,— | 14,— | 18,— | ..... | ..... |
| Hondshaai (1) | 6,—6,60 | ..... | 12,80,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Doornhaai (2) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pieterman (1-2-3) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Makreel (1) | ..... | ..... | ..... | ..... | 4,20-11,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Horsmakreel (1) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeekeeft (1) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schaat (1) | ..... | ..... | ..... | ..... | 14,06-32,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeebaars (klipvis) (1) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Lom (1) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kongeraal (1-2) | ..... | ..... | 8,—12,— | ..... | 10,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Leng (1-2) | ..... | ..... | 12,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schartong (1) | ..... | ..... | ..... | ..... | 13,06-32,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Steenschol (2) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Volle haring (1) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| IJle haring (1) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Haringshaai (1) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Steenholk (1) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heilbot (1) | ..... | ..... | ..... | ..... | 48,—67,20 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Koolvis (1-2) | ..... | ..... | ..... | ..... | 9,—14,20 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Steur (1) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeewolf (1) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pollak (1) | 11,—14,— | ..... | 14,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zonnevis (1) | ..... | ..... | 28,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Koningsvis (1) | ..... | ..... | 52,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Vlaswijting (2) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeeduivel (2) | ..... | 36,—55,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schotse schol (2) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeehond (2-3) | ..... | 10,—12,— | ..... | 10,—11,— | ..... | 11,—12,— | 14,— | 18,— | ..... | ..... |
| Bot (3) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| R. Poon Roob (1-2-3) | ..... | 10,—18,— | 6,— | 12,—14,— | 6,— | 10,—12,— | ..... | 24,— | ..... | ..... |
| G. Poon (Knorh.) (1-2-3) | ..... | 8,—10,— | 2,— | 6,—8,— | 4,— | 6,—9,— | 4,— | 3,— | ..... | ..... |
| Rode knorhaan (1-2) | 32,—10,— | 10,—13,— | 7,06-22,— | ..... | 9,—22,— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |

Lees „HET VISSERIJBLAD”

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Woensdag, 18 juni, werden in totaal aangevoerd: 550 kisten vis, waarvan 90 kisten tong en tarbot, 314 scho, 7 schar, 33 bot, 27 makreel, 30 schelvis, 24 wijting en 25 diversen.

Prijzen, per kilogram, in guldens: gr. tong 4.70-4.09, grm. tong 4.53-4.20, klm. tong 5.57-5.02, kl. tong I 6.33-5.40, kl. tong II 5.60-5.13, tarbot I 5.30-5.20.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 110-80.

Per 50 kilogram: grote en grm. schol 62-53, klm. en kl. schol I 62-53, kl. schol II 43-21, schar 25-11, verse haring 72-54, kl. schelvis II 64-24, wijting 44-14, gr. gul 55, mid. gul 55, kl. gul 53.

Besommingen, in guldens: KW 119-2570, 178-1580, 96-1350, 130-1690, 220-2180, 100-340, 109-420, VL 115-3160, IJM 3-1487.

Donderdagmorgen, 19 juni, werden aangevoerd: 680 kisten en 147 kleine kisten vis en 12.00 kg. tong. Bij de aanvoer waren 5 kisten schelvis, 5 kisten wijting, 40 kisten torgul, 100 kleine kisten haring, 10 kisten en 24 kleine kisten makreel, 340 kisten schol en 40 kisten varia.

Prijzen per kilogram, in guldens: tarbot 5.70-4.70, gr. tong 5-4.41, grm. tong 5.06-4.28, klm. tong 6.26-5.35, tong I 7.06-5.06, tong II 5.63-4.86.

Per 50 kilogram: tarbot 228-90, griet 96-60, schelvis 98-76, gestripte wijting 74-44, dichte wijting 46-41, schar 29-15, horsmakreel 17-10, gul I 94-56, gul II 80-52, gul III 81-55, gr. schol 46-41, schol I 52-37, schol II 46-32, schol III 36-26, rode poot 60-46.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 130-106, mid. kabeljauw 152-108.

Vrijdag, 20 juni, werden in totaal 2300 kisten aangevoerd. Bij de aanvoer waren 945 kisten schol, 7 schar, 14 haring, 17 makreel, 244 schelvis, 90 wijting, 378 kabeljauw en gul, 4 leng en 23 diversen.

De prijzen per kilogram, in guldens: gr. tong 4.22-3.86; grm. tong 4.33-3.72; klm. tong 5.41-4.24; kleine tong I 6.39-5.70; kl. tong II 5.45-5.11; tarbot 5.20-5.

Per 50 kilogram: tarbot II 190, gr. en grm. schol 47-46, klm. en kl. schol I 46-41, kl. schol II 40-17, schar 26-13, verse haring 62-54, makreel 58-36, kl. schelvis I 55, kl. schelvis II 46-43, wijting 50-44, gr. gul 65-48, mid. gul 62-41, kl. gul 57-4.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 156-110, gr. leng 120.

Maandag werden in totaal 7100 kisten vis aangevoerd, waarvan 548 tong en tarbot, 1865 schol, 20 schar, 120 haring, 30 makreel, schelvis, 695 wijting, 1585 kabeljauw en gul, 10 leng, 155 haai, 112 koolvis en 37 diversen.

Prijzen per kilogram in guldens: gr. tong 4.30-3.94, grm. tong 3.91-3.75, klm. tong 4.73-4.15, kl. tong I 5.83-5.12, kl. tong II 5.77-5.59, tarbot I 5.20-4.50, zalm 7.50.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 144-112, gr. koolvis zw. 96-27, gr. leng 84-70.

Per 50 kilogram: tarbot II 212-160, gr. en grm. schol 38-29, klm. en kl. schol I 40-28, kl. schol II 36-20, schar 20-10, kl. haai 15-11.50, verse haring 62-16, makreel 27-10, grote schelvis 60-48, grm. schelvis 48-32, klm. schelvis 46-30, kl. schelvis I 44-27, kl. schelvis II 38-24, wijting

35-21, gr. gul 50-40, mid. gul 50-40, kl. gul 48-39, kl. koolvis zw. 38-17.

Besommingen in guldens: KW 166-2000, 162-4700, 103-4770, 194-4540, 218-10.890, 146-7070, 137-8750, 164-9500, 26-2800, 174-10.640, 173-7360, 200-5520, 98-6190, 197-9140, 134-5040, 34-9150, 145-12.760, 191-6660, 30-2770, 183-6630, 12-5280, 63-3240, 172-4030, 87-5530, 222-6550, 136-5270, 153-2250, 119-1180, 101-310, 144-1920, 141-2230, 92-3650, 108-2870, 111-3820, 110-4010, 40-2310, 100-40, IJM 45-5050, VL 16-500.

Dinsdagmorgen werden door 13 vaartuigen aangevoerd: 1332 kisten en 1089 kleine kisten vis, waarvan 82 kisten en 226 kleine kisten schelvis, 100 kisten en 200 kleine kisten wijting, 395 kisten gul en kabeljauw, 13 kisten en 233 kleine kisten haring, 300 kisten schol, 50 kisten tarbot, 90 kisten en 430 kleine kisten varia.

Prijzen per kilogram in guldens: tarbot 5.20-4.80, gr. tong 5.06-4.24, grm. tong 4.75-3.76, klm. tong 6.13-4.96, tong I 7.27-3.98, tong II 5.72-5.16.

Per 125 kilogram: gr. en mid. kabeljauw 112-104, gr. heek 340.

Per tien stuks: grote kabeljauw 82-68, mid. kabeljauw 70-56.

Per 50 kilogram: schelvis I 55, schelvis II 32-18, kabeljauw I 32-43, kabeljauw II 48-40, kabeljauw III 42-34, gr. schol 36-34, schol I 32-30, schol II 37-29, schol III 40-13, schar 34-26, gestripte wijting 33-21, haring 50-30, makreel 40-30, tarbot 200-72, poot 7, heek I 138, heek II 112, heek III 39, witte koolvis I 4v1.

Woensdagmorgen werden door 15 vaartuigen aangevoerd: 340 kisten en 160 kleine kisten vis, 3000 kg. tong en 100 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren: 40 kisten en 140 kleine kisten schelvis, 15 kisten en 140 kleine kisten wijting, 60 kisten gul en kabeljauw, 40 kisten haai, 150 kisten schol en 35 kisten varia.

Prijzen, per kilogram in guldens: tarbot 6-5, gr. tong 5.41-4.62, grm. tong 5.24-4.65, klm. tong 6.86-6.04, tong I 7.26-670, tong II 5.55-5.38.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 104.

Per tien stuks: gr. kabeljauw 114, mid. kabeljauw 72-63.

Per 50 kilogram: schelvis I 55, schelvis II 56-25, kabeljauw I 77-41, kabeljauw II 71-38, kabeljauw III 67-34, gr. schol 47-45, schol I 56-52, schol II 60-50, schol III 55-35, schar 43-32, gestripte wijting 38-32, dichte wijting 41, koolvis II 22, haai 57, poot 16, makreel 37.

SCHEVENINGEN

De aanvoer in Scheveningen bestond **donderdagmorgen, 19 juni**, uit: 20 kisten schelvis, 50 wijting, 150 torgul, 9 kleine kisten haring, 7 kleine kisten makreel, 200 kisten schol, 30 kisten varia en 1000 kg. tong.

Zaterdagmorgen, 21 juni, werden aangevoerd en geveild: 50 kisten en 120 kleine kisten schelvis, 100 kisten en 130 kleine kisten wijting, 250 kisten gul, 250 kisten schol, 500 kleine kisten haring en 6000 kg. tong.

De aanvoer bestond **dinsdagmorgen** uit: 35 kisten gul, 300 kleine kisten haring en 280 kantjes haring.

De aanvoer bestond **woensdagmorgen** uit 5 kisten schelvis, 50 kisten wijting, 40 kisten gul en kabeljauw, 150 kisten schol en 700 kg. tong.

URK

UIT DEN HELDER

Vrijdag, 20 juni, werden door 36 vaartuigen aangevoerd (in kilogrammen) en geveild (in guldens): 38.175 tong, 3.64-6.30, 5120 tarbot 1.61-5, 38 griet 0.80-1.15, 48.000 schol, 0.32-0.63, 6000 kabeljauw 0.80-1, 2415 wijting, 0.61-1.02, 0.30 schar, 0.23-0.40, 2000 poot 0.45-0.91, 320, 0.60-0.90.

Maandag werden door 52 vaartuigen aangevoerd (in kilogrammen) en geveild (in guldens): 37.185 tong 3.68-5.72, 10.324 tarbot 1.60-5, 2114 griet 1.02-1.30, 56.020 schol 0.40-0.75, 24.050 kabeljauw 0.65-1, 1045 wijting 0.60-0.85, 500 schar 0.30-0.46, 3080 poot 0.35-0.45.

Van 16 tot en met 21 juni werd in Urk 351.153 kg. Noordzeevis, ter waarde van f 845.341.32 aangevoerd.

VIJF OPVARENDEN VAN KOTTER GERED

Een Westduits reddingsvaartuig heeft vrijdag vijf opvarenden van de Nederlandse viskotter HD72 uit Den Helder bij het Sleswijk-Holsteinse schiereiland Eiderstedt uit de Noordzee gered. De kotter is donderdagavond 30 mijl van Husum gezonken. De schipbreukelingen hadden 18 uur lang in een rubberboot rondgedreven.

De geredden zijn naar Buesum in Sleswijk-Holstein gebracht. De toestand van de anderen wordt betrekkelijk goed genoemd.

Het reddingsvaartuig zag vrijdagochtend de mast van de kotter boven water uitsteken. Korte tijd later zag men een reddingsboei en twee zwemvesten drijven. Een politievaartuig en een helikopter van West-Duitsland hebben ook aan het zoeken deelgenomen.

De geredden zijn de 29-jarige schipper S. Boer, de 22-jarige K.K. Bais, de 18-jarige O. Post, de 17-jarige F.H. Pape en de 26-jarige J. Leufgens. De laatste is gewond.

Naar de Westduitse politie meedeelt, heeft de kotter waarschijnlijk een lek in de machinekamer opgelopen, waardoor hij in anderhalfuur vol liep. De vissers moesten in het water de rubberboot gebruiksklaar maken, wat geruime tijd geveerd had.

Het hoogtepunt van de afgelopen week voor onze visafslag, was toch wel het werkbezoek dat dinsdagmiddag aan het bedrijf werd gebracht door H.M. Koningin Juliana.

Gelukkig kon ondanks het wat ongebruikelijke uur, de wens van Hare Majesteit om de visafslag in vol bedrijf te zien, door de medewerking van de vissers en handelaars worden verwezenlijkt.

Hare Majesteit die door de directeur en de ere-voorzitter van de vissersvereniging werd rondgeleid, toonde zich zeer geïnteresseerd in de gang van zaken. Tijdens de verkoop nam de Koningin plaats in de verkoopbanken waar ze op verzoek van de vissers zelf een partij tong afdruckte, die haar daarna werden aangeboden.

De Koningin informeerde belangstellend naar de gehele gang van zaken, bekeek de binnenliggende vloot, de wijze van sorteren, de snelle groei van de afslag, enz.

Ook voor de vissers was de afgelopen week bevredigend, de prijzen van de vis bleven redelijk goed, met een uitschieter tot zeer goed op woensdag en donderdag toen de prijzen van de tong gemiddeld opliepen tot boven de f. 5.50. Door de grotere aanvoeren in het einde van de week zakte dit weer tot ongeveer f.4.35 tot f.4.65 gemiddeld per kilo aangevoerde tong.

De besommingen van de weekkotters liepen nogal wat uiteen, globaal kan worden gesteld dat de vangsten varieerden van ongeveer 2.000 tot ruim 3.000 kg tong, met als gemiddelde een besomming van f. 13.000 tot f. 15.000.

De hoogste besomming die werd aangebracht door een weekkotter was een aanvoer van 3457 kg tong voor f. 19.283.

Op vrijdag 20 dezer vernamen wij het verlies van de kotter HD.72, alle opvarenden zijn gelukkig gered.

Visaanvoer te Den Helder

Door 98 kotters werden tijdens de week van 16 tot en met 21 juni jl. de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

| Hoeveelheid in kg. | Vissoort | Opbrengst | Prijs per kg. |
|--------------------|-----------|---------------------|-------------------------------|
| 70.436 kg. | Tong | f 312.177,85 | van f 7,13 tot f 3,53 per kg. |
| 13.806 kg. | Tarbot | f 33.017,79 | van f 5,04 tot f 1,08 per kg. |
| 3.297 kg. | Griet | f 3.401,91 | van f 1,93 tot f 0,69 per kg. |
| 63.625 kg. | Schol | f 31.830,15 | van f 1,— tot f 0,30 per kg. |
| 1.668 kg. | Schar | f 630,81 | van f 1,05 tot f 0,25 per kg. |
| 3.920 kg. | Wijting | f 2.213,96 | van f 1,— tot f 0,24 per kg. |
| 6.148 kg. | Kabeljauw | f 5.706,26 | van f 1,75 tot f 0,60 per kg. |
| 1.698 kg. | Poot | f 1.002,12 | van f 1,35 tot f 0,40 per kg. |
| 1.407 kg. | Schelvis | f 1.331,03 | van f 1,20 tot f 0,50 per kg. |
| 341 kg. | Diversen | f 298,50 | |
| 166.346 kg. | | f 391.610,38 | |

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)

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)

VISWASMACHINES

TOEKOMST DOOR KWALITEIT

ALLEENVERTEGENWOORDIGING :

HAND IN HAND ZEEBRUGGE

(6681V)



*bindt geen
zeepaarden
voor uw schuit!
neemt
«belgodieselpaarden»*

BELGODIESEL biedt U een uitzonderlijke gamma van vermogens aan bij verschillende toerentallen.

Vervaardigd door :



ANGLO-BELGIAN COMPANY (A. B. C.)



ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI (ACEC)



COCKERILL-OUGREE-PROVIDENCE (C-O-P)

Vertegenwoordiger voor de kust :

DHR C. SMEESTERS
Tennislaan, 24, NIEUWPOORT
Tel. : 058/24230



belgodiesel

60, Koningsstraat, Brussel 1