

HET VISSERIJBLAD

35e jaargang — Nr. 42 — Vrijdag 17 okt. 1969 — Verschijnt wekelijks — Prijs 20 fr.



CASINO-KURSAAL OOSTENDE

AMBASSADEURS- ZAAL

Zaterdag 18 oktober
te 21 uur :

**BAL VAN HET
ATHENEUM**
Modern Kwartet
Norbert Goddaer
en
The Swallows

Ingang :
60 fr.

Leden :

2 kaarten aan 50 fr.
Stadskledij

AUDITORIUM

Vrijdag 17 oktober
te 20.30 uur
De

„Koninklijke
Nederlandse
Schouwburg”

stelt voor :

„DRIEKONINGEN-
AVOND”

of

„Wat U maar Wilt”

van William Shakespeare
Regie : Martin Van Zundert
Muziek : François Glorieux
Dekor : John Bogaerts
Kostuums : Mimi Peetermans
Met

ELS CORNELISSEN -

JET NAESSENS -

DENISE ZIMMER-

MAN - FRANK

AENDENBOOM -

MARC JANSSEN -

LUC PHILIPS, e.a.

Plaatsen :

80 - 70 - 60 fr.

Jeugd, studenten, miliciens :

50 - 40 - 30 fr.

Abonnementen :

500 - 420 - 350 fr.

Speciale abonnementen

(jeugd, studenten, miliciens) :

250 - 210 - 175 fr.

Zondag 19 oktober

te 20.30 uur :

De

„Galas

Karsenty - Herbert”

stellen voor :

„L'AIDE - MEMOIRE”

van Jean-Claude Carrière

Enscenering : André Barsacq

Met

NICOLE COURCEL

en

MICHEL AUCLAIR

Plaatsen :

250 - 200 - 150 fr.

Abonnementen :

(8 gala's) :

1.600 - 1.200 - 800 fr.

Maandag 20 oktober

te 20.30 uur :

„Exploration
du Monde”

stelt voor :

„PILOTES DES
GLACIERS”

Verhaal en kleurfilm door

PIERRE GEIGER

Plaatsen :

70 - 50 fr.

Studenten :

40 fr.

Abonnementen :

315 - 225 fr.

Studenten :

180 fr.

Plaatsbespreking :

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

LEESZAAL

Dinsdag 28 oktober
te 20 uur :

„Amitiés Françaises”

„LES GREFFES
HUMAINES”

door

Professor

Paul Cauchard

Ingang :

50 fr.

Abonnement voor

5 konferenties :

200 fr.

Inlichtingen

en lokatie :

Sekretariaat

„Amitiés Françaises”

Tel. : (059) 772.34

Voor alle inlichtingen :

Tel. : (059) 751.11

Casino - Kursaal Oostende

(6078W—3919N—6736V)

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)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

HET NEDERLANDS BEMANNINGS- VRAAGSTUK

BELANGWEKKEND RAPPORT

Vorige week gaven wij melding van het verschijnen van het rapport betreffende het onderzoek van het bemanningsvraagstuk in de Nederlandse zeevisserij. Gezien het belang van een dergelijk onderzoek waarvan de resultaten in menig opzicht ook van nut kunnen zijn voor ons bedrijf, beloofden wij hierop terug te komen.

Door het Visserijwetenschappelijk Instituut in Nederland, werd aan het Nederlands Instituut voor Preventieve Geneeskunde TNO en het Gemeenschappelijk Instituut voor Toegepaste Psychologie, de opdracht gegeven een SOCIOLOGISCH ONDERZOEK te verrichten naar het bemanningsvraagstuk in de zeevisserij.

Dit belangrijk onderzoek werd grotendeels gesubsidieerd door het Ministerie van Economische Zaken met medewerking van de Nederlandse « Kommissie Opvoering Produktiviteit » van de Sociaal-Economische Raad. Zoals uit de titel blijkt, had het onderzoek betrekking op het bemanningsvraagstuk van de Nederlandse zeevisserij en op zaken die in dit verband van belang werden geacht.

VERMELDENSWAARDIG IS HET FEIT, DAT GEDURENDE HET ONDERZOEK, ZOWEL DE PROBLEMATIEK ALS DE VOORLOPIGE ONDERZOEKINGRESULTATEN WERDEN BESPROKEN in een daartoe opgerichte zogenoemde « BEGELEIDINGSKOMMISSIE » waarin bekwame vakmensen zetelden alsmede mensen die rechtstreeks met het bedrijf te maken hebben, te weten, vertegenwoordigers uit de verschillende bevoegde ministeries en werkgevers- en werknemersvertegenwoordigers, iets waarmee sommige instellingen van bij ons ook wel eens rekening mochten houden.

Ook bij ons heeft men ooit eens een « motivatie-onderzoek naar het visserberoep » gedaan...

DE AANLEIDINGEN TOT HET ONDERZOEK

In de Nederlandse zeevisserijvloot hebben zich na 1945 belangrijke structuurveranderingen voorgedaan.

Bestond de kern van de vloot vóór de oorlog uit drijfnettschepen die in hoofdzaak gezouten haring aanvoerden, thans ligt het aksent meer op de aanvoer van verse vis en van verse gezouten haring aangevoerd door kotters en trawlers.

De overgang van de « passieve » drijfnetvisserij — waarbij de vis zelf in een daartoe uitgezet net zwemt — naar de « actieve » trawlvisserij, betekende tevens een overgang van de visserij als seizoenbedrijf naar visserij als kontinu-bedrijf.

Deze structurele wijzigingen hebben uiteraard hun gevolgen gehad op het totaal aantal vissers, de onderverdeling naar soort visserij, het arbeidsproces (dat mede wordt bevorderd door de invoering van kwaliteitsbevorderende maatregelen van het Ministerie van Landbouw en Visserij), de werktijden en op de samenstelling van de bemanningen van de schepen.

De vraag stelde zich dan ook onder meer, of tengevolge van deze veranderingen de visserij minder populair is geworden bij de vissersbevolking en of in de toekomst met een daling van het aantal vissers rekening moet worden gehouden.

Verder wordt groot belang gehecht aan de wijze waarop de bemanning van een schip wordt samengesteld; het probleem van de leiding aan boord, en de verhouding van schipper en bemanning tot de rederij, alle problemen die het voorwerp van onderzoek hebben uitgemaakt.

Tevens werd nader onderzocht in hoeverre het loonsysteem van invloed is op de onderlinge verhouding van de opvarenden aan boord en op de prestaties van de vissers.

(Vervolg blz. 2)

STRUCTUUR- PROBLEMEN IN ONS BEDRIJF

SLOOPPREMIE ZONDER NIEUWBOUW

Bij diverse gelegenheden heeft de Redercentrale gewezen en aangedrongen op de noodzakelijkheid van een daadwerkelijk structuurbeleid voor de Belgische zeevisserij.

Zoals reeds medegedeeld maakt een door het sekretariaat opgesteld memorandum thans het voorwerp uit van besprekingen in de werkgroep „steunverlening zeevisserij”.

In deze nationale werkgroep zetelen vertegenwoordigers van het Ministerie van Economische Zaken en de Bedrijfsraad voor de zeevisserij, samen met de vertegenwoordigers van de Rederscentrale.

Vorige week greep de derde bijeenkomst van de werkgroep plaats.

Bedoeld memorandum omvat een aantal voorstellen van maatregelen van structurele aard met het oog op de sanering van het zeevisserijbedrijf. Alhoewel vele dezer voorstellen ingegeven zijn door het bemanningsprobleem zijn ze evenzeer economische en sociaal gemotiveerd en verrechtvaardigd.

Zo onder meer het voorstel tot het bekomen van een slooppremie zonder willens nillens verder boeren omdat de betreffende reders geen slooppremie kunnen bekomen zonder de verplichting aan te gaan een nieuw schip te bouwen. Deze niet-renderende vaartuigen vergen ook bemanning. Moesten deze, doorgaans scheepjes van kleine tonnage, kunnen worden gesloopt dan zou uiteraard de bemanning vrijkomen ten voordele van de vloot.

Het moet toch een kwestie zijn van goodwill vanwege de bevoegde Overheid. Enorme uitgaven zal een slooppremieregeling zonder nieuwbouwverplichting niet kosten. Heel groot zal het aantal would-be slopers ook niet zijn. Voor het bedrijf zelf, en voor het bemanningsprobleem in het bijzonder is dit echter van uitzonderlijk belang. Op een effectief van nog geen 1400 vissers, zijn bv. 40 vissers meer of minder, van enorm belang.

Mocht aldus een dergelijk aantal vissers bijkomen dan zouden én ons bedrijf én de betreffende reders een flinke zucht van verlichting kunnen slaken.

Dit kan nu, precies door een slooppremie toe te kennen zonder verplichting tot nieuwbouw. Het is aldus voldoende dat in een korte tijdspanne een 10 à 15 tal niet-renderende oudere vaartuigen worden gesloopt, waardoor die bemanning ter beschikking zouden komen van de vloot.

Hopen we dat de Bevoegde Overheid de noodzakelijkheid en het gegronde van ons verzoek zal willen inzien.

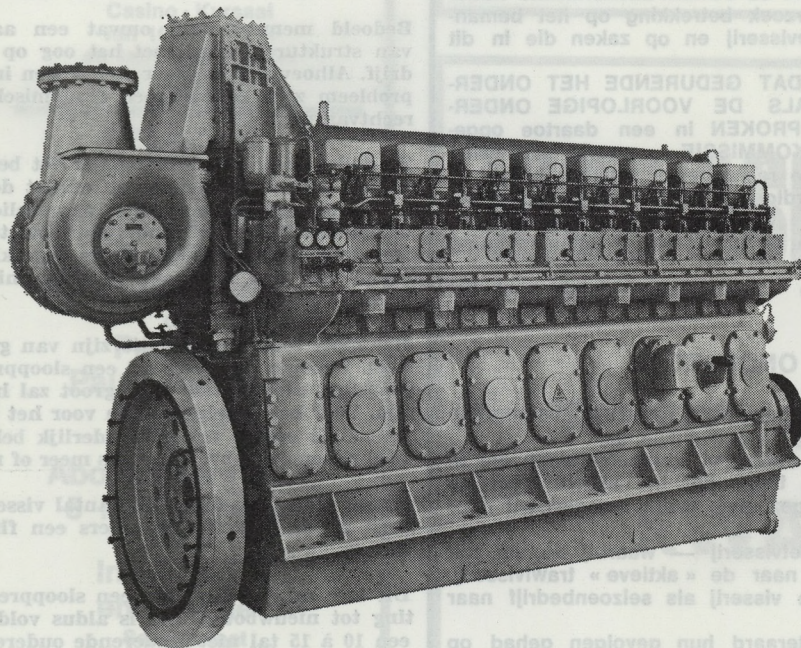
Andere structuurmaatregelen i.v.m. schip en bemanning, die door de Rederscentrale worden voorgesteld en die nog het voorwerp van bespreking uitmaken, slaan o.m. op de nieuwbouwpolitiek en de kwaliteitspremies.

Verder wordt aangedrongen opdat een rechtstreekse tussenkomst zou worden bekomen in de kosten van modernisering of verbetering van materieel aan boord van vissersvaartuigen.

Zoals bekend komt de Overheid ingevolge het K.B. van maart 1958 ook tussen, maar dan in de vorm van een tussenkomst in de rentelast, hetgeen dus een lening veronderstelt bij een private kredietinstelling.

(Vervolg blz. 4)

U wilt  zo economisch
mogelijk varen...  
   laat daarom
Stork en Kromhout  
met u  meerekenen 
als het om een  zuinige
 scheepsdieselmotor gaat



- Stork viertakt scheepsdieselmotoren, serie RHo 210 (k)
- uitvoering in 5-6 en 8 cilinders • zonder- en met oplading en luchtkoeler • continuvermogens van 330 t/m 660 pk • omw/min 600-700 • boring 210 mm - slag 300 mm

STORK-WERKSPOOR DIESEL

Postbus 4196 - Amsterdam - Tel. (020) 21 66 21 - Telex: 14321 - Telegramadres: Storkwerkdiesel

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

(vervolg van blz. 2)

Tenslotte werden de werk- en rusttijden aan boord, alsmede de vakopleiding van de visserij in het onderzoek betrokken.

Al deze problemen werden ondergebracht in DRIE HOOFDSTUKKEN:

1. Onderzoek naar verloop van werknemers in de zeevisserij;
2. Onderzoek naar de rekruteringsmogelijkheden;
3. Onderzoek naar de tot standkoming van besommingsverschillen tussen vissersschepen.

In een laatste hoofdstuk wordt ingegaan op de wenselijkheid van een aantal veranderingen in de Nederlandse zeevisserij (punt 4).

DE RESULTATEN VAN HET ONDERZOEK

1) Het verloop van de werknemers

Met «verloop» wordt bedoeld, enerzijds hetgeen wij «mobiliteit» noemen, d.w.z. het «overlopen» van vissers van het ene naar het andere vaartuig (binnen de visserij), en anderzijds het kiezen van een ander beroep (beroepsverloop).

Het VERLOOP VAN SCHIP NAAR SCHIP bleek in alle, in het onderzoek betrokken visserijplaatsen omvangrijk te zijn.

Te Katwijk en Scheveningen verandert jaarlijks ongeveer 47% van de bemanningsleden van schip, terwijl ongeveer een derde van de schepen jaarlijks meer dan de helft van de bemanningsleden aan deze vorm van verloop kwijtraakt. Het verloop van schip naar schip moet voor visserijplaatsen als IJmuiden en Vlaardingen ongeveer even hoog geschat worden.

Het verloop van schip naar schip is in de plaatsen als Den Helder en Urk AANZIENLIJK MINDER omvangrijk. Voor Den Helder moet geschat worden dat jaarlijks ongeveer een derde van de bemanningsleden van schip verandert. Te Urk is dit cijfer nog lager, nl. 25%.

Het BEROEPSVERLOOP IS VEEL GERINGER, kan zelfs klein genoemd worden. Te Katwijk en Scheveningen verandert jaarlijks ongeveer 8% van de bemanningsleden van beroep, te Urk en Den Helder is dit minder dan 5%.

Verschillen in de NEIGING OM VAN SCHIP TE VERANDEREN konden voor een deel verklaard worden.

1. Naarmate de bemanningsleden langer deel uitmaken van de bemanning van een schip is de neiging om van schip te veranderen kleiner.
2. Naarmate de werkomstandigheden aan boord slechter zijn (dit betreft de technische uitrusting aan boord, voeding en akkommodatie) is de neiging om van schip te veranderen groter.
3. Naarmate de houding t.o.v. de schipper negatiever is neemt de verloopneiging toe.
4. Naarmate een vergelijking met een vorig schip, qua sfeer aan boord, gedrag van de schipper, e.d., ongunstiger uitvalt, neemt de neiging om van schip te veranderen toe.
5. Naarmate het milieu waaruit de visser afkomstig is, meer op de visserij gericht is (vader en broers werkzaam in de visserij) blijkt de schatting van de tijd, die men nog op het huidige schip denkt te blijven, korter te zijn.
6. Naarmate de «rang» die men aan boord heeft lager is en de typische visserij-opleiding geringer, is de neiging om van schip te veranderen groter.
7. Naarmate de neiging tot beroepsverloop sterker is, is ook de neiging om van schip te veranderen groter.
8. De neiging om van schip te veranderen neemt toe naarmate de gemiddelde reisduur langer is. Dit geldt zowel voor trawlers als voor kotters.

VERSCHEILLEN IN DE NEIGING OM VAN BEROEP TE VERANDEREN

Deze moeten voornamelijk worden geweten aan verschillen in de huwelijks- en gezinssituatie van de bemanningsleden. Zo is bijv. de houding van de vrouw ten opzichte van het «vissersvrouw zijn» belangrijk. Naarmate deze houding negatiever is, is de neiging bij de man om met vissen op te houden, groter.

Beïnvloeding van het beroepsverloop is mogelijk door de verhouding van voor- en nadelen van het werken in de visserij vergeleken met het werken elders (voornamelijk aan de wal) voor de visserij zo gunstig mogelijk te houden. Ook is het van belang de binding aan het schip te bevorderen. Naarmate de binding aan het beroep en de binding aan een bepaald schip toeneemt, zal een vergelijking met een walbaan steeds onwerklijker worden. Uit het onderzoek is gebleken dat, naarmate de schipper zelf langer aan boord is, ook de samenstelling van zijn bemanning stabiel is. De wijze van leiding geven is eveneens belangrijk. Een schipper die zijn mensen niet het gevoel geeft «dat het hem niets kan schelen of zijn bemanningsleden een volgende reis nog meegaan», of anders gezegd, een schipper wiens stijl van leidinggeven getypeerd kan worden als «sociaal leiderschap», houdt zijn bemanning langer bij elkaar. Ook werden duidelijke relaties gevonden tussen «werktijden» en het bijeen blijven van de bemanning. Naarmate de werktijden aan boord gemiddeld langer zijn, is de samenstelling van de bemanning aan meer wisselingen onderhevig.

Een faktor die van grote invloed is op het beroepsverloop, is de mogelijkheid om elders een ander beroep te vinden. De neiging om van beroep te veranderen is bij de meeste vissers vrij groot. Beroepsverande-

ring betekent voor de meesten echter een duidelijke teruggang in inkomen. Zolang dit het geval is, zal het werkelijke beroepsverloop vrij klein blijven. Het is dan ook van groot belang zorg te dragen voor relatief hoge inkomens, ofwel, gezien inkomens direct aan besommingen zijn gerelateerd, voor hoge besommingen.

Het totaal aantal personeelsmutaties (dus verloop van schip tot schip en het beroepsverloop samen) in de visserijplaatsen Katwijk, Scheveningen, IJmuiden en Vlaardingen moet per jaar geschat worden op 50 à 60 %. Voor Den Helder is dit cijfer rond 35 % en voor Urk ongeveer 25 %. Ondanks een vrij groot totaal verloop, is toch de samenstelling van de bemanningen van de meeste schepen VRIJ STABIEL. De meeste schepen kennen nl. een stabiele kern van bemanningsleden, zodat minder dan 1/3 van de schepen binnen één jaar een grotendeels andere bemanning heeft.

2) De rekruteringsmogelijkheden

Uit onderzoekingsresultaten is gebleken, dat jongeren uit KATWIJK en SCHEVENINGEN (16 — 25 jaar) — ook al zijn zij uit een vissersmilieu afkomstig — weinig belangstelling hebben voor het vissersberoep. Dit komt nog het best tot uiting in het feit, dat maar 5,4 % van de jongeren die iets voelen voor een arend beroep, kiezen voor de visserij.

Te URK en DEN HELDER bleek de belangstelling voor de visserij GROTER te zijn. Noch te Urk, noch te Den Helder is op korte termijn een rekruteringsprobleem te verwachten. Dit zou kunnen veranderen als het inkomstenniveau, dat nu hoog is, afneemt.

In de opgezochte plaatsen (Katwijk, Scheveningen, Urk en Den Helder) heeft het beroep (afgezien van het inkomen) een zekere aantrekkingskracht als een stoer en mannelijk beroep.

Daar te Katwijk en Scheveningen de belangstelling voor de zeevisserij zeer gering is, is hier uitgebreid onderzoek gedaan. Zo bleek de neiging om naar de zeevisserij over te stappen uiterst klein als de jongen eenmaal een (andere) beroepsopleiding had ontvangen of in een ander beroep werkzaam was geweest. Van de 194 ondervraagden die reeds in een ander beroep werkzaam waren, waren er slechts 5 die interesse hadden om naar zee te gaan. Van de 26 schoolgaanden waren er 7.

De konklusie is dan ook, dat beroepsrekrutering voor de zeevisserij alleen kans op redelijk succes heeft, als ze in een vroegtijdig stadium plaats vindt. Helaas is gebleken dat o.a. bij het onderwijs in de vissersplaatsen een aantal negatieve vooroordelen ten aanzien van de visserij de rekruteringsmogelijkheden niet ten goede komt.

3) Verschillen in besommingen tussen vissersschepen

Het inkomen van opvarenden in de zeevisserij is om meer dan één reden van groot belang. In de eerste plaats is het zeer waarschijnlijk dat relatieve daling van dit inkomen ten opzichte van de inkomens die aan wal kunnen worden verdiend, het verloop sterk zal beïnvloeden.

In de tweede plaats speelt het inkomen dat in de zeevisserij verdiend kan worden een niet te onderschatten rol bij de rekrutering van nieuwe arbeidskrachten. Beide overwegingen maakten het wenselijk iets nader in te gaan op de totstandkoming van dergelijke inkomens in de zeevisserij. Daar als regel het inkomen van opvarenden rechtstreeks afhankelijk is van de besommingen per reis, ligt het voor de hand, ook de wijze waarop verschillen in besommingen tot stand komen, nader te bestuderen. Een tweede belangrijke reden om in te gaan op de oorzaken van verschillen in besommingen tussen vissersschepen, is het feit dat in de laatste jaren de besommingen kleiner worden. Dit is zeer duidelijk het geval met de trawlvloot.

In het onderzoek werd een verklaring gezocht voor de vaak grote verschillen in besommingen tussen vissersschepen. Een dergelijke verklaring zou van belang kunnen zijn daar de financiële resultaten van de visserij als geheel zeer matig genoemd kunnen worden en een vergroting van de besomming één mogelijkheid is om hierin verandering te brengen. De grootte van de besomming bepaalt bovendien 't inkomen, terwijl juist de hoogte van het inkomen velen zou kunnen weerhouden aan de wal een baan te zoeken. Bovendien heeft het inkomenniveau betekenis voor de rekruterij van nieuwe arbeidskrachten.

De bestaande verschillen in besommingen werden in hoofdzaak veroorzaakt door verschillen in technische variabelen als scheepstype, motorvermogen en beschikbare instrumenten. Eveneens speelden een rol: de bekwaamheid van de schipper, de invloedsverdeling aan boord, de prestatie-motivatie van de schipper en diens risico-gedrag.

Ook werd nagegaan of ook het loonkontraktype van invloed is op de hoogte van de besomming. Dit kon niet worden aangetoond. Wel was opvallend dat maatschapskotters uit Urk, Den Helder en Texel in technisch opzicht als regel beter zijn. De wijze van investeren lijkt hier belangrijk te zijn.

4) Wenselijkheid van veranderingen in de Nederlandse visserij

Op grond van de resultaten van het onderzoek formuleerde het rapport tenslotte enkele wensen van fundamentele veranderingen in de visserij. In dit verband wordt aangedrongen op methodes van vissen die gebaseerd zijn op groter samenwerking tussen schepen en rederijen.

In hoofdzaak wordt hier gedacht aan de trawlvisserij. Aldus wordt door

(vervolg blz. 4)

(Vervolg van blz. 3)

de onderzoekers een volkomen andere organisatie voor de trawlvijserij voorgesteld.

Van samenwerking in de eigenlijke zin van het woord mag men, aldus het rapport, niets anders verwachten dan een positief effecto op de grootte van de vangst. Het is echter, steeds volgens het rapport, met de samenwerking tussen schepen merkwaardig gesteld. Samenwerking komt hier en daar slechts incidenteel voor. Van een permanente vorm van samenwerking tussen een aantal schepen is echter geen sprake.

Schippers zijn in feite volkomen zelfstandig.

Zelfs schepen behorende tot één rederij werken als regel weinig samen. De samenwerking die er thans tussen schepen bestaat, wordt sterk door wantrouwen gekleurd. Lang niet altijd is er sprake van een oprechte uitwisseling van informatie.

De onderzoekers zijn evenwel van oordeel dat de voordelen van samenwerking tussen schepen bijzonder groot zijn. Zodra de visserij door een vloot van 5, 6 of meer schepen gezien wordt als een gezamenlijke onderneming zal de totale hoeveelheid gevangen vis aanzienlijk kunnen stijgen.

Als een dergelijke samenwerking goed funktioneert kan ook gedacht worden aan een taakverdeling tussen schepen zo, dat niet elk schip, zoals thans volledig moet zijn uitgerust met alle denkbare apparatuur. Een dergelijke taakverdeling zou kunnen zijn :

- 1) Schepen uitgerust met instrumenten voor de opsporing van vis. Dit zouden kleine, snelle schepen kunnen zijn;
- 2) Schepen met als taak het vangen en verwerken van vis ;
- 3) Schepen met als hoofdzaak het verzorgen van (een regelmatige) transport naar de visafslag.

Hoewel iets dergelijks voorlopig nog niet gerealiseerd kan worden, zou vervolgens gedacht kunnen worden aan een vloot die vrijwel continu opereert, terwijl de bemanningen, bv. door middel van het transportschip (taak 3) afgelost zouden kunnen worden.

In dat geval zouden ook verder afgelegen visgronden bezocht kunnen worden zonder dat de afwezigheidsduur van de bemanningen te groot wordt.

Het is de overtuiging van de onderzoekers dat de Nederlandse visserij tot een dergelijk „industriële” systeem kan uitgroeien. Het spreekt vanzelf dat de veranderingen waarover hier gesproken is, niet zonder aanpassings-moeilijkheden gerealiseerd kunnen worden. Niet ondenkbaar is dat in het kader van de experimentele visserij een dergelijke benadering bij wijze van proef wordt uitgetoet. Zonder twijfel zullen dan problemen rijzen omtrent de leiding van een dergelijke vloot, de verwerking van de (op een centraal schip) binnenkomende informatie, de verdeling van de besomming enz. Deze kunnen echter overwonnen worden.

Totdaar de suggestie van de zijde van de onderzoekers betreffende deze aangelegenheid, en totdaar ook de samenvatting van dit belangrijk rapport over het Nederlands bemanningsvraagstuk.

A.W.

STRUKTUURPROBLEMEN IN ONS BEDRIJF

(Vervolg van blz. 1)

Dergelijke regeling kent bij onze reders, jammer genoeg, maar om zeer begrijpelijke redenen, weinig succes. Er dient immers een lening te worden aangegaan, met alle gevolgen en verplichtingen er aan verbonden.

Bovendien zijn de bedragen gemoed met deze verbeterings- en moderniseringswerken die in aanmerking komen ook niet astronomisch groot, hetgeen een bijkomende rem vormt om een lening aan te gaan. Gevolg is dus dat weinig beroep wordt gedaan op de nochtans dankbare en nuttige overheidshulp die een aanmoediging wil zijn om onze vaartigen met modern materieel uit te rusten.

Vandaar dat thans gevraagd wordt geen tussenkomst in de rentelast meer toe te kennen, maar wel een rechtstreekse tussenkomst in de kosten. Psychologisch is dit ook van belang : het is veel aantrekkelijker voor een reder te weten dat een verbeteringswerk hem bv. in plaats van 100.000 frank, slechts 75.000 frank zal kosten, dank zij betreffende staats-hulp.

Overigens komt het ons voor dat de voorgestelde wijziging uiteindelijk niet méér aan de overheid zal kosten, dan het huidige systeem van tussenkomst in de rente.

Tenslotte is het zo, dat diverse landen het voorgestelde systeem toepassen. Dit is bv. het geval in Nederland, waar de tussenkomst in de kosten 30% bedraagt, en waar de werken die in aanmerking komen (de zg. verbetering van technische outillage) zeer ruim worden opgevat.

Zo komen aldaar bv. in aanmerking: het plaatsen van een diepvriesinstallatie, moderne vislieren, spoelsoortemachines, verstelbare schroeven, sonarinstallatie, modern losinstallatie, nettentrommels en netsonde-installatie.

Voor dergelijke verbetering was vorig jaar 89 miljoen frank voorzien. Dit bedrag werd voor 1970 zelfs nog verhoogd tot 91 miljoen frank!

Tot daar enkele beschouwingen i.v.m. een paar voorstellen van structurele maatregelen. Ter zeldertijd komen we op nog een aantal andere voorstellen van de Rederscentrale terug.

Zoals gezegd betreft het hier (beleid) maatregelen van structurele aard die het bedrijf moeten helpen saneren, en die o.i. veel efficiënter zullen zijn dan éénmalige zg. „Rechtstreekse steunverleningen” gebaseerd op verliezen van vorige perioden.

A.W.

DE AFSLUITING VAN DE OOSTERSCHELDE

NEDERLANDSE STUDIEGROEP

RICHT MEMORANDUM TOT

VERKEER EN WATERSTAAT

OOK BELGISCHE BELANGEN IN HET GEDRANG ?

Ten gerieve van de Vaste Commissie voor Verkeer en waterstaat uit de Tweede Kamer der Staten Generaal in Nederland, heeft de „Studiegroep Oosterschelde” onlangs een memorandum overgemaakt in verband met het zg. Deltaplan, meer bepaald, i.v.m. de afsluiting van de Oosterschelde en de Grevelingen.

In de begeleidende brief wijzen de afgevaardigden van de Studiegroep erop dat de waterstaatkundige en waterhuishoudkundige ontwikkeling sinds maart van dit jaar, hun bezwaren tegen de afsluiting zeewaarts van de Oosterschelde niet enkel bevestigd doch tevens versterkt hebben.

De afsluiting van de zeegaten op de Nederlandse kust werd vooral ingegeven na de stormramp van 1953 die het gehele zuidelijke gedeelte van de Noordzee trof. Het hoofdoel van het zg. Deltaplan is dus de beveiliging van de bevolking tegen stormvloed.

De Nederlandse reactie, het heftigst uiteraard in Zeeuws-Vlaanderen, is dan ook niet gericht op deze doelstelling maar wel tegen de aard van de middelen om dit doel te bereiken. Men is er namelijk van overtuigd

dat de veiligheid van de bewoners van de aangrenzende landsgedeelten ook op een andere wijze kan worden gegarandeerd met dezelfde zekerheid die een Oosterschelddam biedt, en dus zonder dat de toekomst van de kustvisserij en van de schaal- en schelpdierenkultuur (mossels en oesters) in het gedrang wordt gebracht.

Het verwijt dat men de Nederlandse bevoegde overheidsdiensten dus maakt is, dat niet in het minst rekening wordt gehouden met de visserij.

In de inleiding van het memorandum wordt dan ook duidelijk vooropgesteld dat de studiegroep in de eerste plaats denkt aan de veiligheid tegen stormvloed die moet worden verkregen. „Deze doelstelling telt voor ons even zwaar als voor wie ook” aldus de opstellers. De studiegroep is evenwel van oordeel dat de afsluiting van de Oosterschelde mogelijks de meest RADIKALE MAATREGEL is om de verlangde veiligheid te bereiken maar echter ook DE MEEST SIMPLISTISCHE.

Dit laatste omdat geen rekening wordt gehouden met de ontwikkelingen die de afgelopen 10 tot 20 jaren op economisch en technologisch gebied hebben plaats gevonden en die welke in dit opzicht nog verwacht moeten worden, noch met de verschillende bestaande economische en EKOLOGISCHE BELANGEN.

Over de betekenis van de Nederlandse zuidelijke zeegaten (zogenaamde kinderkamers voor garnaal en bepaalde vissoorten) die door de Deltawet met afsluiting worden bedreigd, en de gevolgen voor de Nederlandse kustvisserij komen wij volgende week uitvoerig op terug.

Meteen zullen wij ook het probleem trachten te benaderen van de mogelijke gevolgen voor de Belgische visserij, gezien het gebied voor de Zeeuwse en Zuid-Hollandse kust deels ook tot het visserijgebied van een gedeelte van de Belgische visserijvloot behoort.

A. WITTEVRONGEL

ZWAAR BESCHADIGDE N. 800 „DUC IN ALTUM“ TERUG IN THUISHAVEN SCHIPPER-EIGENAAR BLIJFT TE OOSTENDE GEHOSPITALISEERD

Vrijdagavond jl. omstreeks 22 uur deed de zwaar gehavende Nieuwpoortse treiler N.800 „Duc in Altum“ de Oostendse vissershaven aan.

Twee kollega's van schipper-eigenaar Roger Plaetevoet werden inderdaad bereid gevonden het te IJmuiden gemeerde vaartuig naar Oostende over te brengen. Reders Rathé Jules en Hoornaert Roger, respectievelijk van de N.706 en N.728 werden als schipper en motorist aangemonsterd, en niettegenstaande een dikke mist, wisten zij, na nagenoeg twaalf uur vaart, de „Duc in Altum“ veilig te meren.

Men zal zich herinneren dat de „Duc in Altum“, een stalen hekbokker die sedert 1966 in bedrijf is, vorige week donderdag, even na middernacht, in aanvaring kwam met de nagenoeg 12.000 gross ton metende tanker „Damianos“ ter hoogte van Texel. Ingevolge deze aanvaring, werden schipper-eigenaar Roger Plaetevoet en zijn zoon, motorist Joseph Plaetevoet gekwetst, en dienden beiden gehospitaliseerd na aankomst te IJmuiden. Laatstvernoemde kon spoedig huiswaarts keren, maar schipper Roger Plaetevoet werd pas zaterdagmiddag naar Oostende overgebracht alwaar hij voor verdere zorgen werd opgenomen in de Heilig Hartkliniek met erge kneuzingen, die hem zeker drie weken te bed zullen houden.

Het is overigens daar dat wij hem gingen opzoeken om de juiste toedracht der feiten te vernemen.

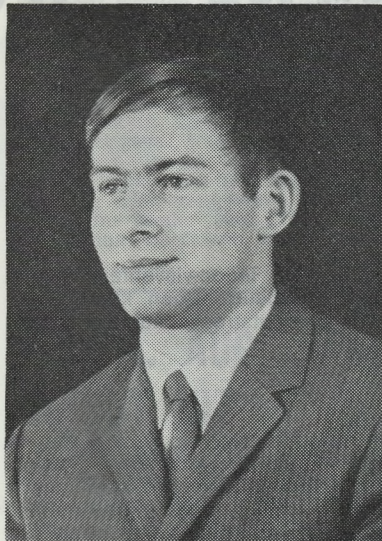
„Hoe de aanvaring zich precies heeft voorgedaan kan ik moeilijk vertellen, aldus Roger

DE HEER ZWART VERLEENDE ENORME STEUN

Na de feiten werden geruchten verspreid dat de ontvangst te IJmuiden allesbehalve goed was. Hieromtrent was schipper Plaetevoet nu eens niet te spreken; overigens zeer terecht.

„Als er iemand is die ons tot in het onmogelijke heeft bijgestaan bij de aankomst te IJmuiden, is dit wel de heer Zwart. Kort na het meren was hij reeds ter plaatse en gezien de ziekenwagen uitbleef, heeft hij ons in zijn eigen wagen naar het ziekenhuis overgebracht. Ondertussen was ook mijn vrouw aangekomen en werd door hem gezorgd voor logement. Mijn zoon, die in een ander hotel moest slapen werd bij de heer Zwart gelogeerde, omdat deze het veiliger achtte gezien de shocktoestand waarin hij zich bevond. Waarlijk, de heer Zwart en zijn familie hebben het onmogelijke gedaan waarvoor mijn oprechte dank langs deze weg“.

Plaetevoet, gezien ik op dit ogenblik in mijn bed lag. Het was mooi weer en goede zichtbaarheid. Ik had aan mijn zoon bevel gegeven koers N.E.E.M. te sturen, op weg naar de visgronden. Plots werd ik door geroep



De wachtlopende motorist Joseph Plaetevoet.

vanop de brug gewekt en terwijl ik uit mijn bed sprong, kregen wij een geweldige slag, gevolgd van een tweede. Het moet toen een tiental minuten na middernacht geweest zijn.

Iedereen was aanstonds uit bed. Eerst gaf ik bevel het reddingvlot los te maken, waarop ik mij naar de brug begaf. Daar zag ik dat wij in aanvaring waren gekomen met een tanker die even verderop lag. Aanstonds lichte ik Radio Scheveningen in van het gebeurde, terwijl werd vastgesteld dat wij geen water maakten. De schade bevond zich grotendeels vooraan aan bakboordzijde boven de waterlijn. Wij zijn bij het ander vaartuig gebleven tot ik omstreeks kwart over één uur van Radio Scheveningen toelating kreeg, een haven aan te doen. IJmuiden bleek in dit geval de dichtstbijgelegen veilige haven te zijn. Wij liepen binnen omstreeks 04.45 u, waarna wij aanstonds naar een ziekenhuis werden overgebracht. Mijn zoon was immers ingevolge de hevige slag met de borstkas tegen de stuurknuppel gestoten, terwijl ikzelf hevige pijnen had aan de rug“.

„IK DEED ALLES OM DE
TANKER TE ONTWIJKEN“,
aldus wachtsman
Joseph Plaetevoet

Ook brachten wij een bezoek aan motorist Joseph Plaetevoet, de 20-jarige zoon van de schipper-eigenaar, die op het ogenblik der feiten wachtdoende was. Hij is pas in zoverre hersteld, dat hij opnieuw te been is, maar draagt nog de sporen van de shocktoestand waarin hij verkeerde, onmiddellijk na de aanvaring.

„Ik zag omstreeks middernacht, aldus Joseph Plaetevoet, de tanker aankomen. Wij liepen toen recht op elkaar toe. Bij het naderbij komen achtte ik het toch geraadzaam naar stuurboord uit te wijken, om mijn vaartuig veilig te stellen. De tanker kwam evenwel zo snel naderbij, dat mijn manoeuvre nutteloos bleek. Omzeggens frontaal kwamen wij met elkaar in botsing aan bakboordzijde. Ingevolge de hevigheid van de schok, stootte ik met mijn borst op de stuurknuppel en was ik buiten bewustzijn. Wat er verder is gebeurd kan ik mij niet meer herinneren; dermate verkeerde ik in een shocktoestand“.

Totdaar de versie van de wachtlopende motorist Plaetevoet.

STEUN VAN ALLE KANTEN

De aanvaring met de tanker „Damianos“ verwekte in de visserij-middens vanzelfsprekend heel wat opschudding. Het is echter andermaal duidelijk gebleken dat daadwerkelijke hulpvaardigheid in de visserij geen ijdel woord is. Aldus waren reders Jules Rathé en Roger Hoornaert aanstonds bereid naar IJmuiden af te reizen om de beschadigde, maar toch nog varensklare „Duc in Altum“ naar Oostende over te brengen. Beiden zijn om 3 uur 's morgens vanuit Nieuwpoort naar IJmuiden afgereisd. Aldaar aangekomen om 8u.30, begaven zij zich naar het ziekenhuis waar Roger Plaetevoet verbleef en stelden hem aanstonds gerust omtrent de veiligheid van zijn vaartuig. Omstreeks 10u.30 verlieten zij, samen met de twee andere bemanningsleden van de onfortuinlijke treiler, de haven van IJmuiden, bestemming Oostende. De reis verliep zonder noemenswaardige moeilijkheden. Dergelijke handelwijze dient toch wel even onderlijnd.

HUWELIJK

Op vrijdag 24 oktober wordt het huwelijk ingezegend van jonkheer Roland De Burchgraeve, zoon van de heer en mevrouw De Burchgraeve-Hollevoet, reders van de treiler N.185 met mejuffer Josiane Rooms uit Wulpen. Aan het jonge paar en wederzijdse ouders onze hartelijke gelukwensen.

VISSERIJBEURS 1970 TE HEIST

Naar alle waarschijnlijkheid zal er in 1970 opnieuw 'n visserijbeurs ingericht worden te Heist. De vorige ging door in 1967 onder de hoge bescherming van de h. Ch. Heger, Minister van Landbouw en Visserij. Als thema werd dan voorop gesteld „De vis tot bij de Verbruiker“.

Graag zouden wij het inrichtend comité de NCMV Heist-Duimbergen er op wijzen dat het in de eerste plaats om een vakbeurs gaat, waar binnenlandse en buitenlandse firma's hun produkten ten toonstellen die betrekking hebben met de visserij en niets anders.

Hopen we dat we in oogst 1970, geen boenwas, snoepgoed, enz. vinden tussen allerlei visserij-aangelegenheden.

Onze lezers weten dat in 1972 te Oostende opnieuw en ditmaal een Wereldvisserijvakbeurs zal ingericht worden.



Schipper Roger Plaetevoet verblijft nog steeds in het ziekenhuis: zaterdag mag hij naar huis.



DE RONDREIZENDE VISHANDELAAR

Onder deze hoofding zullen de leden-visventers allerlei nieuwtjes, wetenswaardigheden en gebeurtenissen kunnen vernemen, die hen rechtstreeks of onrechtstreeks kunnen aanbelangen!

— □ —

Papieren garnaalzakken van 250 gr. en ½ kg. zijn te verkrijgen in het pakhuis nr. 118, vismijn Oostende (haring-halle). Deze dubbele zakken zijn bedrukt met het kenteken in kleuren met Vlaamse en Franse tekst. Deze grote hoeveelheid (10.000 kg.) wordt bedeed aan een schappelijke prijs en per pakken van 10 kg.
Haast U, want ze gaan weg als koekebroodjes.

— □ —

Plastiekkzakjes, eventueel dienende voor mosselen in te doen of visverpakking of iets dergelijks, zijn insgelijks op bovenvermeld adres te bekomen. De aankopen moeten gedaan worden per 2.000 stuks aan een zeer lage prijs. Er zijn zakjes naar keus, voor een inhoud van 1, 2, 3 en 4 kg.

— □ —

En zoals in het verleden beschikken we weer opnieuw over een grote hoeveelheid inpakpapier (gesneden of niet) aan gunstrijzen, waarvan alle leden kunnen genieten en een niet te onderschatten besparing aan doen. Alleen deze bovenvermelde aankopen geven de leden reeds meer terug dan het bedrag van hun lidmaatschap. Voeg daarbij nog de vele voordelen bij andere in- en of aankopen die iedereen al weet en die we bij tijd en stond nog wel zullen vermelden en we weten meteen een van de redenen waarom ons ledenaantal bestendig groeit.

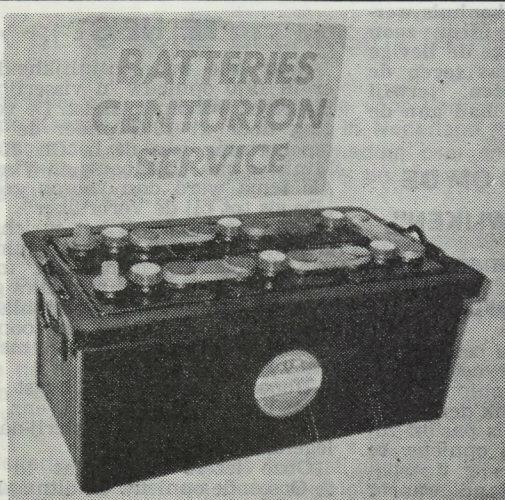
Ter herinnering: de verdeler van al het hierbovenvermelde is de ondervoorzitter de heer Arthur Van Speybroeck.

Op zaterdag 22 november om 20.30 uur 's avonds worden de deuren geopend van het Ostend Palace Hotel, gelegen in de Londenstraat te Oostende en dit voor het vijfde **groot visventersvolksbal**. Het succes is reeds op voorhand verzekerd, gezien, en dit op algemene aanvraag, hetzelfde orkest van verleden jaar, de Frank Evers Combo, ten dans zal nodigen. Voeg daarbij de mooie zaalversieringen, volledig in het thema van de vis, de prachtige tombola, de vele andere verrassingen en we mogen gerust spreken van een nieuwe en nog betere knal-avond! Wij zullen er zijn. U zult er zijn: Wij allen zullen er wezen!

— □ —

Dat we doen aan alle propaganda voor het visje is door iedereen genoeg geweten: dat solidariteit bij ons geen ijdel woord is, hoeft niet eens meer herhaald te worden. Wanneer het dan nog gevallen uit de vismiddens betreft, willen we steeds tot in het diepste van onze krachten putten. Daarom waren we onmiddellijk akkoord tot het betwisten van een benefit-voetbalmatch tussen een elftal samengesteld uit Heistse vissers en een ploeg van de N.V. Visventers. Deze vriendschappelijke partij wordt gespeeld op het stedelijk voetbalplein te Heist. Het staat in het teken van een volledige verbroedering en een totale solidariteit tussen iedereen die zijn brood met het visje moet verdienen. Het wordt iets enigs met muziekkorpsen, majoretten, folkloregroepen en nog veel meer. Een nooit geziene opkomst wordt verwacht op oudejaarsdag, woensdag 31 december om 15 uur. We zullen allen aanwezig zijn om een prachtige dag te beleven en we zullen ZEKER een steunkaart kopen om ons medeleven te betuigen. Want vergeet het niet: de totale opbrengst komt ten goede aan een zeer ongelukkige jonge visser, die enkele weken terug op zee zwaar verminkt is geweest. NIEMAND kan voor zoiets ongevoelig blijven. Daarom zullen we allen op post zijn en zonder aarzelen spontaan een steunkaart kopen.

Later nog veel meer daarover!



Het is natuurlijk nog te vroeg, zich nu al een oordeel te vormen over de batterijen door s.v. S.C.A.P. op ons verzoek aan boord geplaatst van O.148 „SNIPE”. Wij beloofden U echter, iedere maand verslag uit te brengen. En dat doen wij ook, want: „Een man een man, een woord een woord”, nietwaar? Ook waar het de kwaliteit van onze batterijen betreft.

Maar daar komen we later nog op terug.

“ CENTURION ”

Rijhovelaan 188
GENT

(6708V)

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Dinsdagnamiddag kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende bijeen onder het voorzitterschap van de h. Vander-cruyssen. De h. Bentein vervulde zoals gewoonlijk het ambt van rijkskommissaris.

Een zaak kwam op de rol voor die eenieders aandacht opeiste, nl. het zinken van de Nieuwpoortse treiler N.819 „Stijn Streuvels” in de haven van Great Yarmouth.

Meester Deloof echter, die in deze zaak de verdediging van schipper-eigenaar Pylyser Herman waarneemt, had om uitstel verzocht. Noodgedwongen diende de zaak naar een later datum verschoven.

Ook de zaak van de O.305 „François Musin” van de rederij Boels diende om dezelfde reden uitgesteld. Verder werden in drie zaken de onderhoren ingeleid of voortgezet.

AANVARING TUSSEN N.36 EN EEN BAGGER

Inzake de aanvaring die zich in september 1968 voordeed tussen de N.36 en de bagger „Volkracht IV” van de firma Decloedt werd schipper-eigenaar Rammeloo Hilaire onderhoord. Veel nieuwe elementen kwamen niet naar voor gezien het zeeverslag van voornoemde biezonder volledig de feiten weergeeft. Getuige weet te verklaren dat hij werd misleid enerzijds door de verkeerde signalisatie van de baggermolen en anderzijds door de sterke stroming in de Nieuwpoortse havengeul H₁ is inderdaad zo dat de bemanning van de baggermolen toegaf dat de signalisatie aan boord niet voldeed aan de reglementering. Rijkskommissaris hield er aan in een volgende zitting schipper Dugardin van de „Volkracht IV” te onderhoren.

DE STRANDING VAN DE O.175 „THEODORUS”

Vervolgens werd het onderhoor verder gezet inzake de stranding van de O.175 „Theodorus” in september van vorig jaar. Hierin wordt eigenaar Ryssen Albert, die evenwel bewuste reis niet maakte, onderhoord als getuige. Deze weet te verklaren dat hij, na de stranding naar Grimsby is afgereisd, om zijn vaartuig, dat aldaar voorlopige herstelling onderging, naar Oostende te brengen. Hij beweert van zijn bemanningsleden vernomen te hebben dat Maes François, wachtdoende op het ogenblik der feiten, wel degelijk onder de invloed van drank was. Hij moet echter toegeven dat hij dit vroeger — Maes Frans vaart reeds 2 jaar aan boord van de „Theodorus” — nooit eerder heeft vastgesteld, alhoewel hij weet dat betrokkene een vlot drinker is.

Rijkskommissaris zal in een volgende zitting orderen.

AANVARING VOOR DE HAVEN VAN GRIMSBY

Tenslotte werd ook de zaak ingeleid van de aanvaring die zich op 21 september 1968 voordeed tussen de O.134 „Rosalie” en de Grimsby 618. In deze zaak werd schipper Lycke betrokken. Deze laatste verklaart dat hij ging schuilen in de haven van Grimsby wegens de slechte weersomstandigheden. Hierbij gaf hij de wacht over aan matroos Stubbe terwijl hijzelf in het kombuis een kop koffie ging drinken. Volgens de Raad was een dergelijke handelwijze onverantwoord temeer daar er zich voor de havenmond ingeleid veel vaartuigen bevonden. Het was onverantwoord van schipper Lycke om in dit geval de brug te verlaten en de wacht aan een ondergeschikte over te laten. In plaats van voor de haven te laveren had hij integendeel voor anker moeten komen. Verder wordt hem ten laatste gelegd dat hij naliet het anker gebruiksklaar te houden temeer daar er voor Grimsby een sterke stroming heerst. Schipper moest dit overigens weten gezien hij reeds verscheidene malen deze haven aandeed.

De zaak zal in een volgende zitting voortgezet worden.

BRUGGEN EN WEGEN EN DE ZEEBRUGSE GARNAALVISSERIJ

Twee weken geleden werd in ons blad gewag gemaakt van moeilijkheden van de Zeebrugse kust- en garnaalvisserij i.v.m. bagger- en zandwinningswerken aan de Oostkust.

Op verzoek van de Rederscentrale werd door Ir. R. Simoen, wd. hoofdingenieur-direkteur van Bruggen en Wegen, een onderhoud toegestaan aan een afvaardiging van de Rederscentrale, bestaande uit vertegenwoordigers van de betrokken visserij, met het oog op het bekomen van een oplossing.

Het onderhoud is voorzien op 21 oktober e.k.

We komen hierop terug.

STAPELLOOP

Op zaterdag a.s. 18 oktober, wordt te 17 uur op de scheepswerven Jos. Deweert p.v.b.a. overgegaan tot de stapelloop van de stalen treiler O.303 „Girl Linda” welke aldaar in aanbouw is voor rekening van de heer en mevrouw Martinsen-Geselle uit Oostende.

Mejuffer Linda Martinsen zal als meter optreden terwijl de heer Henri Steyaert het peterschap heeft aanvaard.

DE GARNAALVERKOOP EN DE TOESTAND IN DE HANDELSHAVEN

Buiten de garnaalverkoop in de garnaalmijn, zijn er thans tijdens de wintermaanden vissers die ook in de vismijn verkopen.

Statistieken hebben uitgewezen dat ze gemiddeld twee frank per kgr. meer bekomen. In sommige bladen wordt gekletst dat er nu veel meer garnaal verkocht wordt omdat er niet meer in 't zwart kan verkocht worden. Dit zijn verzinsels. Als er thans veel meer garnaal verkocht wordt in de garnaalmijn dan aan de trap, dan is het omdat de verkoop georganiseerd werd en de vissers er gemakkelijker verkopen. Dit is ook in Zeebrugge en Nieuwpoort het geval, waar men veel meer garnaal aanvoert dan vorig jaar. Verder is het een feit dat de aanvoer per schip tengevolge het goede en warme weder veel groter is. De garnaal heeft een warme zomer

nodig en het mooi weder laat toe langer en veel meer dagen te vissen dan vorig jaar het geval was. Dit is h't antwoord op de kletspraat waaraan sommige stadsbedienden niet vreemd zijn.

Als er in de Handelshaven een verbeterde trafiek is, dan hebben we dat niet te danken aan het Oostends schepenkollege, waarvan schepen Lauwereins en burgemeester Piers ten onrechte pluimen op hun hoed willen steken, maar dan hebben we dat te danken aan het initiatief van de handelaars van de haven en in het biezonder aan deze zoals de Cie Dens Ocean en de soepelheid van de havenkapitein, waarvan mag gezegd dat hij hen zeer behulpzaam is.

Geef aan Cesar wat Cesar toekomt.

P.V.B.A. AUG. VAN DEN ABEELE NODIGT UIT

Aan de vele groepen die reeds het „appetit”-bedrijf op de Pathoekeweg bezochten, evenals aan de velen die tot hiertoe nog niet de gelegenheid hadden richt de P.V.B.A. Aug. Van den Abeele de volgende uitnodiging.

Van 19 oktober tot en met 2 november 1969 (telkens van 10 tot 12 u. en van 15 tot 17u.30) heeft in het Huidevettershuis (aan de kleine Vismarkt) te Brugge een tentoonstelling plaats onder de titel : „Vis en House Style”.

Men zal er het volledig beeld krijgen van de „house style” der „appetit”-produkten : verpakkingen, administratieve dokumenten, advertenties, publicitaire hulpmiddelen, etiketten, lichtreklames, enz... zijn er samengebracht om te getuigen van de eigen stijl en geest van dit bedrijf.

Terzelfdertijd zullen uiteraard heel wat voorverpakte visprodukten geëksposeerd zijn, zodat naast de grafische vormgeving, ook de huishoudelijke gastronomische aspecten, evenals de moderne verpakkingsmethodes tot hun recht zullen komen.

De ganse „house style” is het werk van de grafisch ontwerper Luk Mestdagh, die hiermee voor het eerst zijn jong talent bij het groot publiek brengt.

Na de rondgang, zal men in première de originele filmband kunnen zien van de nieuwe kleurfilm „Als een vis in het water” die door de P.V.B.A. Aug. Van den Abeele werd besteld ter gelegenheid van haar 110e verjaardag en die een levendige reportage is over de „appetit”-produkten vanaf de vangst in zee tot op de huistafel.

Een gezellig samenzijn en koffie worden achteraf aan de bezoekende groepen aangeboden.

De verantwoordelijken van verenigingen die wensen op deze uitnodiging in te gaan, gelieven zich in contact te stellen met P.V.B.A. Aug. Van den Abeele, Pathoekeweg 48, Brugge (Tel. 050/151.41, vragen naar de h. Wensch).

BIJEENKOMST VAN HET NATIONAAL PARITAIR KOMITÉ VOOR DE ZEEVISSERIJ

Op vrijdag 17 dezer komt het Nationaal Paritair Komité voor de Zeevisserij (N.P.K.) andermaal bijeen in de zaal van de bedrijfsraad, Stadhuis Oostende.

Als enig punt op de dagorde staat vermeld :

— het K.B. van 24-4-1969 — arbeidsduur en overlonen — kollektieve arbeidsovereenkomst van 20 december 1968.

Het betreft hier het Koninklijk Besluit dat inmiddels bij de Raad van State ahangig is gemaakt.

Volgens dit K.B. zouden de visuitleggers, door de O.V.A. te Oostende tewerkgesteld, een overloon

van 100 % moeten worden uitbetaald voor ieder uur tewerkgesteld na 22 uur en vóór 6 uur 's morgens, hetgeen niet te verrechtvaardigen is.

Het werk, eigen aan het visuitleggen, geschiedt immers buit- en de „normale” uren.

Om die reden wordt tr. wens sedert lang een speciale loonovereenkomst toegepast. Moest het K.B. moeten worden toegepast, dan zou zulks voor gevolg hebben dat praktisch ieder uur aan 200 % zou moeten betaald worden.

We komen hierop later terug.

HEISTSE VISBAKKERS

Na een druk en actief zomerseizoen, heeft de Heistse Visbakkersgroep haar jaarlijks „avondje-eten-tje” vervangen door een blitz week-end-reis naar Duitsland.

De vrijdag werd de prachtige Ahrvallei bezocht, in deze schone herfstzomer getooid met onbeschrijfbaar zachte tinten en kleuren nog druk bezocht door eigenaardige toeristen. Van de vele specialiteiten, eigen aan de streek, werd gulzig geproefd: verse forellen met een fris wijntje. Te Mayschoss werd ook een ondergrondse berg-wijnkelder afgezien, onder geleide, waar twee honderd veertig wijnbouwers in coöperatieve vorm, van een miljoen tot een miljoen 500 duizend liters wijn in voorraad bewaren.

Zaterdagmiddag werd te St. Goarshausen op de Rijn, deelgenomen aan de „Weinfeste von der Loreley”. Om 15 uur werd de ganse groep, getooid in haar folklorische kledij, in het Stadhuis voorgesteld aan een afgevaardigde van de gemeentelijke overheid.

Geschenken werden uitgewisseld; ook een ferme pak folders over wederzijdse propaganda en (menige) heildronk geleidigd op het sukses van de geplande contacten. Daarna werd in de oude pittoreske stad een rondgang gemaakt naar de vele „Weimbrunne” en talrijke versierde weinstalletjes, waarop vooral de damesgroep, in haar kleurige klederdracht, het voorwerp uitmaakte van een grote belangstelling en menig geschoten foto.

Onder een stralende herfstzon, werd 's zondags afgezakt naar Koningswinter, alwaar het toeristisch seizoen nog ver van ten einde was. Zeer interessant was het bezoek aan de ruïne van het Kasteel Drachensfels.

Proficiat, Heistse Visbakkers, voor de zoveelste maal hebt gij het nuttige aan het aangename gepaard, ten voordele van het algemene belang.

OOSTENDSE TREILER PIKT RONDZWALPENDE YACHTMAN OP

Toen de Oostendse treiler O.123 „Jami” van reder Maesen Jacobus omstreeks 18 uur ter hoogte van stroombankboei kwam, bemerkten schipper Pol Calcoen en matroos Bonjé Louis plots in een tamelijke dikke mist een drijvend voorwerp. Schipper Calcoen oordeelde het geraadzaam even bij te draaien. Hierop bemerkte hij dat het een persoon betrof die sedert geruime tijd in een klein rubberen vlot rondzwalpte. Onmiddellijk werd de man, een zekere Bissery Marc, ingenieur uit Grimbergen aan boord genomen, en de eerste zorgen toegediend.

Naderhand wist de h. Bissery te vertellen dat zijn jacht ingevolge een brand tot ontploffing was gekomen en gezonken was. Weliswaar was er een kompas aan boord van het vlot maar deze bleek defekt. Op de vraag van schipper Calcoen hoe hij dan wel koerswijs zou geraakt zijn moest hij toegeven dat geen minste benul had van zijn positie. Voor de h. Bissery dus een geluk dat een aandachtig stel vissers hem hebben opgemerkt waarvoor een warme hulde aan eerstvernoemden.

Z.733 „HELDENHULDE” GEZONKEN NA AANVARING IN ZEEBRUGSE HAVEN

In de nacht van woensdag op donderdag is het in de Zeebrugse havengeul tot een aanvaring gekomen tussen de Z.733 „Heldenhulde” van reder Bodyn Achiel en de Z.458 „De Drie Gezusters” van Jonckheere Leon. Ingevolge deze aanvaring is eerstvernoemde treiler gezonken ter hoogte van de kop van de havenmuur.

De feiten deden zich voor omstreeks middernacht toen de „Heldenhulde” de haven verliet om de garnaalvisserij te gaan bedrijven. Gekomen ter hoogte van de havenmuur kwam het vaartuig in aanvaring met de Z.458 „De Drie Gezusters” die van de visserij terugkwam.

De aanvaring was zo hevig dat de Z.733 „Heldenhulde” onmiddellijk water maakte. De ondertussen bijgekomen Z.161 „Ronny” van de rederij Demunter en Dobbels slaagde er in de bemanning aan boord te nemen. Nog geruime tijd bleef de „Heldenhulde” vloten tot het vaartuig tenslotte zonk.

Ook de Z.458 „De Drie Gezusters” liep lekkage op, zodat de schipper het veilig oordeelde zijn vaartuig droog te zetten op een zandbank in de havengeul.

De Z.733 „Heldenhulde” is een vaartuig dat gebouwd werd in 1936 op de Oostendse scheepswerven Hilbrandt te Oostende.

DE REINHEID AAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN

We hebben hier reeds herhaaldelijk gewezen op de zeer vuile en onaanvaardbare toestand van de vuilbakken langs de Vismijnlaan en de Hendrik Baelskaai waar talrijke ratten weelderig in het zonnetje liggen en zich goed kunnen vetmesten. Thans werd niet alleen rattenvergif gestrooid, maar komt men die bakken toch meer ledigen, wat groot tijd was, daar we allengskens dachten dat onze ruimdienst zoals in Londen aan de Viissershaven ook in staking was.

INFORMATIES VAN DE REDERSCENTRALE BIJ DE BRITISH TRAWLERS' FEDERATION (BTF)

De algemene vergadering van de Britse vereniging van trawler-eigenaars heeft vorige week de heer T. BOYD, verkozen tot voorzitter.

De heer Boyd volgt aldus de heer B. A. Parkes in deze hoedanigheid op. Laatstgenoemde is Voorzitter en beheerder - directeur van de bekende Boyd-Line.

N.V. Pescator, in vereffening

Maatschappelijke zetel: H. Baelskaal 14, te Oostende
Handelsregister van Oostende nr. 175.

De heren aandeelhouders worden verzocht deel te nemen aan de algemene vergadering, op zaterdag 25 oktober 1969, om 11 uur, ten maatschappelijken zetel.

Dagorde:

- 1) Verslagen van beheerders en commissaris;
- 2) Goedkeuring van balans en winst- en verliesrekening op 26 oktober 1968;
- 3) Ontlasting aan beheerders en commissaris;
- 4) Verslag van de vereffenaars;
- 5) Toestand einde boekjaar.

De aandelen moeten neergelegd worden ten maatschappelijken zetel, of bij de Bank van Brussel, bijhuis Oostende, vijf dagen vóór de vergadering.

(6733V)

ZEEBRUGSE AANVOER EN OPBRENGSTEN WAREN IN SEPTEMBER GUNSTIGER

Na een eerder slappe periode tijdens de jongste twee maanden werd er voor de voorbije maand september een gunstige kentering genoteerd. Zonder weliswaar van schitterende resultaten te kunnen spreken, waren zowel de opbrengsten als de aanvoeren renderend, zoals overigens blijkt uit onderstaande cijfers. In september jl. werden er 220 uitvaarten genoteerd die in totaal een productie van 972.400 kg. vis opleverden voor een globale waarde van 22.582.570 fr. De gemiddelde prijs bedroeg 23,22 fr. Diezelfde cijfers waren in september van vorig jaar respectievelijk 195 uitvaarten die in totaal voor 737.296 kg. vis zorgden. De opbrengst beliep toen 17.026.920 fr. terwijl de gemiddelde prijs 23,09 fr. beliep. Anderzijds dient opgemerkt dat de weersomstandigheden tijdens de besproken maand bijzonder gunstig zijn geweest, zodat om-

zeggens de ganse vloot regelmatig ter visserij kon uitvaren. Spijtig is het wel dat vooral de tongenmarkt derwijze onstabiel is. Overigens lag deze tongenaanvoer merkkelijk hoger dan in dezelfde maand van vorig jaar. Thans werden er 142.351 kg. aangevoerd tegenover 117.721 kg. toen. De gemiddelde prijs steeg van 69,12 fr. naar 71,07 fr.

Vooraf de kreeftenproductie kende bijzonder goede resultaten met in totaal 73.290 kg. tegenover slechts 47.790 kg. in september van vorig jaar. De gemiddelde prijs lag, niettegenstaande deze verhoogde aanvoer eveneens hoger, nl. 36,13 fr. tegenover 35,60 fr. in september 1968.

Vermelden wij tenslotte dat ook de garnaalvisserij, precies als dit ook het geval is te Oostende, bijzonder renderend is geweest. De aanvoer werd opgevoerd van 106.439 kg. in september 1968 naar 124.500 kg. in de voorbije maand. De globale opbrengst bedroeg 4.187.064 fr. met een gemiddelde prijs van 33,63 fr. Hier dus een lichte daling van de gemiddelde prijs (36,94 fr. in september 1968). Dit zal evenwel te wijten zijn aan de zeer ruime aanvoeren.

BRAND AAN BOORD VAN NIEUWPOORTSE TREILER

Woensdagavond omstreeks 11 u. is brand uitgebroken aan boord van de Nieuwpoortse treiler N.744 van de rederij Desaeve. Het waren late wandelaars die bemerkten dat er rook ontsnapte uit de stuurhut. Aanstonds werd de plaatselijke brandweer verwittigd die in een minimum van tijd ter plaatse was. Deze laatsten deden al het mogelijke om de brand te blussen, maar deze was in het binnenste van het schip derwijze uitgebreid dat het omzeggens onbegonnen werk was. Bij het openen van de luiken ontsnapte een enorme rookzuil zodat de brandweerlieden onmogelijk konden blussen. Ondertussen werd de motorkamer vol schuim gespoten, terwijl men uiteindelijk een schot tussen de motorkamer en visput kon doorbreken. Aldus kon belet worden dat de brand zich uitbreidde tot de brandstoftanks.

Uiteindelijk slaagde men er dan toch in de brand te bedwingen. De treiler was echte, bijzonder erg beschadigd. Het logiest, de stuurhut met alle apparaten, de dekbanken enz. zijn volledig uitgebrand.

Omtrent de oorzaak tast men voornamelijk volledig in het duister.

NOG HET SLIP-GEBRUIK IN DE VISSERSHAVEN

In verband hiermede werd vorige week van rederszijde hierover geklaagd en gemeld dat niettegenstaande 't slipway-reglement, de visserij tegenwoordig dikwijls moet wachten om vreemden de slip te zien gebruiken.

Men doet ons opmerken dat, gezien er te Oostende geen ander slip is, 't economisch verrechtvaardigbaar is dat andere er gebruik van maken. Zo maandagmorgen een Engelse sleepboot er op vertoefde, dan was die er reeds maandagmiddag door de O.288 vervangen. Het zinkend schip waarvan sprake maakte wel water, maar niet zo erg dat er hoogdringendheid was.

We begrijpen dat de stad alles zoveel mogelijk winstgevend wil maken en hopen binnen twee jaar over een nieuwe slip te beschikken welke van het dringendst belang is, om te kunnen voldoen aan de vele en overdreven eisen aan de huidige slips gesteld.



Berichten van de Propagandavereniging voor meer visverbruik

SAUSEN BIJ DE ZEEVIS

(Vervolg van vorige week)

HOFMEESTERBOTER

Benodigdheden :

125 g. boter - 1 soeplepel fijngehakte peterselie (of : peterselie + kervel of bieslook en dragon) - scheutje citroensap - peper - zout - ½ lepel mosterd.

Bereidingswijze :

- De boter bewerken tot ze zacht is ;
 - Er de fijngehakte peterselie bijroeren ;
 - Citroensap, wat peper en zout toevoegen ;
 - Fakultatief : een halve lepel mosterd toevoegen.
- N.B. : Men kan deze boter in een spuitzak met getande spuit brengen, zodat men kleine getande rondjes bekomt.

KREEFTBOTER (1)

Benodigdheden :

100 g. boter - 100 g. kreefte-afval of -schalen - mirepoix : ½ wortel, champignons, wit van prei, ½ selder, ½ ajuin, 1 sjalot, in kleine stukjes gesneden.

Bereidingswijze :

- De kreefteschalen of afval in de mirepoix koken ;
- Dit kooksel fijnstampen ;
- De boter toevoegen ;
- Door een zeefdoekje halen of door een fijne zeef roeren.

KREEFTBOTER (2)

Benodigdheden :

80 g. boter - 80 g. kreeftevlees - rode plantenkleurstof - zout - peper.

Bereidingswijze :

- Het kreeftevlees fijnmalen ;
- De boter tot room roeren en er het kreeftevlees bijvoegen ;
- Afmaken naar smaak met peper en zout ;
- Enkele druppels rode kleurstof bijvoegen.

KRUIDENBOTER

Benodigdheden :

125 g. boter - 1 soeplepel fijngesnipperde peterselie, bieslook, kervel en weinig dragon - peper - zout.

LIJST DER SAUSEN

Belanghebbenden kunnen de lijst der sausen bekomen op het sekretariaat van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik, H. Baelskaai 25, Oostenden, mits toezending van 3 zegels van 3 fr. (= 9 fr.)

Bereidingswijze :

- De boter tot room roeren ;
- De groene kruiden bijvoegen ;
- Op smaak brengen met peper en zout.

LEKKERBEKBOTER

Benodigdheden :

120 g. boter - 4 ansjovisjes - 1 lookteentje - 1 hardgekookt ei - 2 augurkjes - 1 koffielepel mosterd - zout.

Bereidingswijze :

- De ansjovisjes, look, augurkjes, en het ei fijnhakken of malen ;
- De boter tot room roeren ;
- Het mengsel bijvoegen, samen met de mosterd ;
- Op smaak brengen met wat zout.

LYONESE BOTER

Benodigdheden :

100 g. boter - handvol kervel, peterselie, spinazie, en waterkers - 2 sjalotten - 2 augurkjes - ½ soeplepel kappertjes - 3 ansjovisjes - 2 hardgekookte eieren - ½ lepel olie - ½ lepel azijn - ½ lepel azijn - ½ lookteentje.

Bereidingswijze :

- De kervel, peterselie, spinazie en waterkers blancheren (enkele minuten in kokend water leggen en daarna laten verlekken) ;
- De boter tot room roeren ;
- De groenten en de andere benodigdheden fijnhakken ;
- Bij de boter, met de olie en azijn, voegen.

MENGBOTER

Benodigdheden :

100 g. bloem - 75 g. boter.

Bereidingswijze :

- Wordt gebruikt om snelle bindingen te bekomen in bereidingen ;
- Met een vork de bloem en de boter vermengen tot men een homogeen mengsel bekomt ;
- Vervolgens dit mengsel in kleine stukjes verdelen (de grootte van boontjes) opdat ze gemakkelijk in de vloeistof zouden kunnen oplossen (sausen, bouillons, enz.).
- Heen en weer roeren om gemakkelijker te mengen en de vloeistof van het vuur nemen van zodra deze begint te koken ;
- Niet laten koken, anders komt de bloemsmak te veel door.

(Vervolgt)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

PRAKTISEREN

KEUS

In de vissershavens van Boulogne wordt jaarlijks de aanzienlijke hoeveelheid van meer dan 200.000 ton vis verhandeld. De levenskracht van Frankrijks voornaamste vissershavens, op nauwelijks 100 kilometer van Oostende, schuilt vermoedelijk in de buitengewone verscheidenheid der aangeboden soorten. Niet enkel 44 verschillende soorten zeevis kan deze havens leveren aan haar klanten maar eveneens schaal- en schelpdieren en zoetwatervis.

Men kan in deze drukke vissershavens bijvoorbeeld ook gerookte forel of snoek, zalm uit Kanada, Sint-Jakobsschelpen uit Australië, inktvis uit Thailand, langoest van de Kaap of uit Cuba of Chinese garnaal bestellen.

De verre buitenwereld neemt dus ook plaats in de economie van deze haven. Merkwaaardige prestatie van het Franse zeevisserijbedrijf; er moet namelijk geen diepgevroren vis meer ingevoerd worden want de 15.000 ton door een eigen diepvriesvloot aangevoerd volstaat voor de behoeften van het land.

In 3 jaar tijds werd dit verwezenlijkt door de (moedige) beleggingen die uiteindelijk de bouw voor een diepvriesvloot mogelijk maakten.

OVERFISHING (I)

De over-uitbating van verschillende handelsoorten was totnogtoe eigen aan bepaalde vangsten waaronder heel bijzonder de mooie meid die overgevoelig is aan de zeevisserijbedrijvigheid. Nu heeft deze over-uitbating zich geleidelijk uitgebreid tot andere soorten die totnogtoe zagezegd overvloedig waren; dat het gaat om de kabeljauw van de Barents-zee of om de Noordzeeharing.

Omdat wettelijke maatregelen zouden kunnen worden getroffen die een optimale uitbating van deze soorten zou toelaten zonder gevaar voor vernietiging van de visstapel, moet men over uitgebreide begrippen beschikken betreffende:

- 1) de biologie,
- 2) de samenstelling van de visstapel (de soort)
- 3) de juiste gegevens over de vangsten,
- 4) de visserij- inspanning.

OVERFISHING (II)

Het werk van verschillende laboratoria van het Visserij- instituut van Boulogne en La Rochelle is biezonderlijk deze richting uitgegaan. Immers, het is juist daar dat zich het scherps het vraagstuk van de overbevissing der traditionele visgronden stelt. De opsporingen van deze laboratoria gaan over bepaalde soorten zoals: kabeljauw, koolvis en wijting in de Noordzee; baars en poutassou in de Atlantische Oceaan. Toch is het voornamelijk op de bescherming van mooie meid en haring dat moet worden aangedrongen.

OVERFISHING (III)

In de Golf van Gaskonje en op het Keltische Plat heeft de zeevisserijdruk zich sterk ontwikkeld tussen de jaren 1955 en 1966. Gedurende deze tijdspanne ontwikkelde de drijfkracht der vissersvaartuigen, die deze gronden bevissen zich van 234.400 tot 350.000 P.K.

Alleen al naar de mooie meid nam zij toe met 32% tussen 1961 en 1966 maar in dezelfde tijdspanne vielen de vangsten van 34.200 ton op 21.600 ton, wat een verlies vertegenwoordigt van 37 % en dit stelt op ondubbelzinnige wijze het verloop der overbevissing in het daglicht.

OVERFISHING (IV)

Het vorsingsprogramma van het laboratorium van La Rochelle werd aangevat in 1965 en verstrekte onder andere belangrijke statistische gegevens, nauwkeurige gegevens over de selektiviteit van de gebruikte netten eveneens tastbare gegevens over de biologie en de ecologie.

Aldus weet men nu bijvoorbeeld beslist zeker dat 80% der jonge vis, tussen 1 en 3 jaar oud, verzamelen rond de moddergaten van de Golf waar ze dan ook in aanzienlijke hoeveelheid gevangen worden. Deze vangsten vertegenwoordigen voor een begrensde visstapel, een belangrijke afname. Door merken poogt men de grootte van deze visscholen te bepalen.

Uit de werken van deze laboratoria vloeit nu reeds voort dat men enkel op grond van 2 factoren mag handelen om tegen de voortdurende afbrokkeling van deze visstapel in te gaan.

Deze beide factoren zijn:

1) de visserij- inspanning: de beperking van deze visserij- inspanning zou de omvang der vangsten per schip kunnen verbeteren en daarmee de totale aanvoer.

2) de sterfte der jonge vis. De visstapel ondergaat groot verlies door de sterfte onder de jonge vis en het broedsel. Vermindering van deze sterfte kon worden bekomen door:

- a) beschermde gebieden in het leven te roepen
- b) door groter mazen verplichtend te maken dan deze die nu gebruikt worden.

Deze maatregelen zouden een normale groei van de vis toelaten waardoor de stapel ouder zou worden en een beter rendement krijgen.

OVERFISHING (V)

Deze eerste maatregel, namelijk de beschermde gronden, is moeilijk toe te passen want zij belemmert de artisanale visserij van de naburige havens en dit zet haar bovendien aan de inspanningen op te voeren tot dicht bij de grenzen der beschermde gebieden.

Daartegenover is de vergroting van de netmazen een gemakkelijk toe te passen maatregel die bovendien doelmatiger is. Deze opvatting blijkt doorslaggevend wanneer men de uitkomsten der opzoeken van 1958 bekijkt. Toen werden de afmetingen der mazen op 70 mm. gebracht ten noorden van de 48ste breedtegraad. In enkele jaren tijds verschoof toen de aanvoer van 26.000 tot 34.000 ton. Is deze hoeveelheid ondertussen weer verminderd dan is dit alleen het gevolg van de onophoudelijke visserij-inspanning waarvan de controle onontbeerlijk blijkt.

OVERFISHING (VI)

In de Noordzee blijft het haringvraagstuk het meest zorgwekkend. Ook in dit geval zijn de schommelingen in de stapels der voornaamste vissoorten verbonden aan de toename van de visserij-inspanning.

De haringvisserij (in Frankrijk) leverde met moeite 1000 ton haring op, dit met hoogzeetreilen en de spanvisserij. Dit laat toe de teloorgang van de haringstapel te zien in het zuiden van de Noordzee, waarvan de broedplaatsen, bestudeerd in december door het vorsingsvaartuig, verlaten zijn.

Ook in het midden van de noordzee is de (haring) toestand alarmerend want de visserij steunt er nog enkel en alleen op enige leeftijdsklassen en de voortbrengst van broed verminderd sedert verscheidene jaren.

In het Nauw van Kales werd vastgesteld dat de haring van het kusttype, aanwezig de voorgaande jaren, vervangen wordt door een bevolking van het Atlantische soort. Deze wankele rastoestand geeft de grote onzekerheid weer van de zwakke voorraad in deze streek. Deze toestand wordt aandachtig gevolgd want de noodzakelijkheid van het reglementeren der haringvisserij kan niet omzeild worden.

Tegenstrijdig aan hetgeen vreemde vorsers beweren verschijnt geen enkel teken van verbetering. De betere vangsten door bepaalde vaartuigen zijn allen het gevolg van de vergrote doelmatigheid der netten en der opsporingsmiddelen.

ZORGWEKKEND

De aanmonstering van bekwame vissers wordt ook voor de Boulonese rederijen een zaak van kopbrekens. Nu is men daar ook reeds zover dat het vertrek van de treilers uitgesteld moet worden door gebrek aan bemanningsleden.

Deze vervreemding van het beroep heeft verschillende oorzaken maar de belangrijkste is de verdienste die, gegrond op de opbrengst van de verkoop van de vis, de verhoging van de wedden in de industrie niet volgt. Vanzelfsprekend is er ook het feit dat het leven aan de wal meer verstrooiing brengt dan vroeger. Het harde vissersleven ontmoedigt talrijke jongeren en namelijk deze van de kust zelf die de opvattingen daarover van de ouderen vernemen.

In een jaar tijd verlieten meer dan 180 zeelieden voorgoed de grote visserij en het beroep en een dertigtal verlieten zelfs de kustvisserij, die eveneens bedreigd wordt op langere termijn.

Een katholiek zeemansblad voerde een onderzoek uit over de bemanningen en maakte bekend dat voor 71 treilers er 1600 vissers waren in 1958. Nu blijven er 47 diepzeetreilers voor 970 zeelieden. In het kustvisserijbedrijf, blijven ongeveer 500 varenden voor 78 schepen maar in 3 jaar tijd verlieten 93 zeelieden het beroep.

Stippen we nog aan dat bepaalde vissersmensen tijdelijk het visserijbedrijf verlaten om te gaan varen aan boord van Franse passagiersschepen die tijdens de zomer de dienst over het Nauw verzekeren. Deze vissers verlaten dus de visserij voor de zomer en komen er beter aan de kost.

De tegenwoordige toestand kan alleen maar verbeterd worden door een modernisering van de schepen wat minder vermoeienis van de bemanning zal tengevolge hebben en terzelfdertijd hun rendement zal opvoeren door een doorgedreven mekanisatie en eveneens door een toename van de visprijs bij de produktie.

Het is niet zonder ongerustheid dat de rederijen eraan denken beroep te moeten doen op bemanningen buiten het bedrijf. Deze bemanningen zullen inderdaad niet de bekwaamheid bezitten van deze die in het beroep geboren en getogen waren, voor deze die het leven aan boord als normaal beschouwen en voor wie dit leven gewoon een verlenging was van het leven thuis tengevolge der verwantschappen met andere bemanningsleden.

Het is inderdaad niet uitzonderlijk dat aan boord van zekere diepzeetreilers dezelfde mannen gedurende 20 jaar samen varen.

Dit alles lezen we met belangstelling, maar zonder verwondering, in ons lijfblad. Geen enkel land ter wereld zal aan het bemanningsvraagstuk ontsnappen.

(Vervolg blz. 12)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

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

Een ruime visaanvoer deze week. Toch was dit niet de eerste oorzaak van de sterke prijsdaling die voor de meeste vissoorten werd genoteerd. Kabeljauw vooral was veel goedkoper als we nagaan dat nu voor shelfcod geen 700 fr. meer betaald werd tegen 1.750 fr. per 50 kg. verleden week. Ruim 20 fr. per

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

kg. minder dus voor deze soort alleen. IJslandse vis hield maandag nog behoorlijk stand, dinsdag echter ondergingen blauwe en witte leng, gul en kabeljauw hetzelfde lot als de witte kabeljauw. Alleszins een heel verschil in opbrengst met dezelfde vangst op maandag of op dinsdag. Totten of kleine schelvis zijn blijkbaar terug genoeg op de eigen markt aangevoerd in Frankrijk. In elk geval zijn de prijzen teruggevallen naar het minimum waar ze ofwel worden opgevangen ofwel verkocht aan de kwekers van pelsdierdijes. De tongen, die nochtans niet zoveel op de markt waren, kregen evenmin hoge prijzen. De slips zakten zelfs onder de 50 fr. evenals de kleine tongen.

Vrijdag was de beste verkoopdag dit keer met vooral de gullen en de totten duurder dan de volgende dagen. Om van de haai niet

WERKEN HARINGHALLE

Nadat het lange tijd veel weg had of er nog weinig zou in huis komen van de moderniseringswerken in de haringhalle, schieten deze werken de laatste weken flink op. Het grootste gedeelte van het nieuw overdekte stuk is bijna voorzien van een nieuwe bevoering. Ook het stuk muur, dat de wind moet betetten de vis uit te drogen staat er al. We moeten hier echter wel opmerken dat het nogal duister geworden is in de haringhalle nu het nieuw stuk werd overdekt. Men zal daar deze winter nogal lang de lichten moeten laten branden want zelfs nu het weer aan de klare kant is, blijkt het daar erg duister uit te vallen. Zodanig zelfs dat de briefjes waarop de gewichten geschreven staan en die op de vis worden gelegd moeilijk gelezen kunnen worden. Ook het tegenschrijven gebeurt niet in normale omstandigheden.

te spreken die terugviel van 590 naar 350 fr. per ben nadat er de voorgaande weken regelmatig 750 en 800 fr. voor betaald werd. Steenschol ging iets dalen maar bleef toch nog duur, ook tarbot ging vlot van de hand. Keilrog en rog deden het beter dan eind vorige week met keilrog terug boven de 30 fr. per kg. Het moet hier echter gezegd dat de roggen nogal schaars waren tijdens de voorbije periode.

De IJslanders welke dinsdag verkochten zijn de grootste slachtoffers geweest van de sterke prijschommelingen. De resultaten varieerden die dag inderdaad van 192.000 naar 314.000 fr., omdat niet alleen de prijzen lager waren maar ook de meeste IJslandse vangsten veel kleiner dan de voorgaande weken. Slechts koolvis heeft stand gehouden en bleef boven de 14 fr. noteren.

De kustvisserij heeft het er lang niet slecht afgebracht. We noteren een rekordaanvoer van garnaal tussen 7 en 13 okt. toen 21.449 kg. werden verkocht in de garnaal en vismijn. De opbrengst hiervan bedroeg 502.000 fr. zodat de prijs

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

nog schommelde tussen 5 en ruim 40 fr. om gemiddeld 23,70 fr. te bereiken. De vangst per schip is nooit zo groot geweest en steeg boven de 200 kg. gemiddeld. Het ziet er dan ook naar uit dat de 50.000 kg. die vorig jaar oktober werden aangevoerd zullen overtroffen worden.

De totale visaanvoer bedroeg deze week 15.750 bennen en 14.000 kg. tong. Slechts een goeie 1.000 kg. kreeftjes. Er kwamen 57 schepen aan de afslag, zij bereikten een totale opbrengst van 10.455.632 fr.

MINDER SCHITTEREND VOOR DE IJSLANDERS

Een week van veel IJslanders maar van niet zoveel IJslandvis. De twee overblijvers van verleden week kregen we maandag. Daarbij dan nog zes andere schepen. De vangsten waren dit keer heel wat kleiner dan de voorgaande weken zodanig zelfs dat dinsdag een vangst gelost werd van nauwelijks 300 bennen. De grootste vangst kregen we maandag van de O.317 die 1700 bennen in de afslag zette. Drievierden van deze vangst bestond uit rode zeebaars die evenwel heel wat goedkoper was dan verleden week en zakte tot 540 fr. Dinsdag steeg de prijs van deze soort weer tot 760 fr. per ben. De kwaliteit was toen ook wel iets beter. Kolvis kreeg vaste prijzen die varieerden voor de grote sortering van 690 naar 760 fr. en voor de middensoort van 310 naar 450 fr. Witte leng kreeg een sterk schommelende prijs, gaande van 680 fr. maandag naar 400 fr. dinsdag, op het einde van die dag steeg de prijs toch weer naar 490 fr. Alleszins lang geleden dat deze vissoort nog onder de 10 fr. per kg. daalde. Blauwe leng kreeg eveneens flinke

NIEUWE BAAN NADERT VOLTOOIING

Niet alleen de haringhalle ziet er helemaal nieuw uit. Ook de toegangsweg naar de vismijn is er 100% op vooruit gegaan. Er zijn nu twee banen aangelegd zodat die weg niet alleen breder maar ook ontdubbeld is. Alleszins een noodwendigheid op een baan met zulk intens verkeer tijdens de eerste dagen van de week.

klappen toen de prijs van 920 fr. terugviel op 650 fr. per ben. Kabeljauw, verleden week nog 1.200 fr. en meer, kreeg nu 650 en 550 fr. per ben. Gullen schommelden van 490 naar 590 fr. met maandag de beste noteringen. Schotse schol kreeg van 10 naar 13 fr. en hondstong viel terug van 21 naar 13 fr. per kg. Zelfs staart en heilbot kregen minder hoge prijzen dan gewoonlijk. Uiteindelijk resultaten die vooral dinsdag beter hadden moeten zijn. De hoogste uitslag was voor de O.317 die het tot 885.881 fr. bracht.

TONG EN PLATVIS VAN DE WITTE BANK

De ene Witte Banker, die dinsdag kwam verkopen zette niet alleen 2.700 kg. tong in de afslag maar loste ook nog ruim 200 bennen vis, het grootste gedeelte platvis. Plat-

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

vis dat een normale prijs kreeg en zelfs duurder verkocht werd dan verwacht. Groot en klein iek kregen rond de 12 fr. en derde slag tot 10 fr. per kg. De tongen, meest kleine en heel/kleine sortering, kregen slechts een bescheiden gemiddelde prijs, want slips bleven rond de 43 fr. schommelen terwijl kleine

tong amper 50 fr. haalde. De overige sorteringen varieerden tussen 63 en 78 fr. Tarbot kreeg tussen 33 en 85 fr. volgens de grootte. Een renderende uitslag alleszins: 287.000 fr.

ZEER VEEL NOORDSCHEPEN

Het aantal Noordschepen was niet alleen bijzonder groot deze week, de vangsten van deze schepen waren doorgaans nogal omvangrijk. Zodoende geraakten wij aan ruim 7.000 B. vis. Vis die echter heel wat goedkoper verkocht werd dan de voorgaande weken. Iets wat trouwens werd verwacht gezien die topprijzen onmogelijk lang behouden konden blijven. Nu de vraag in het buitenland blijkbaar zeer sterk is teruggelopen zijn de uitvoerders minder gretig geworden. Dit had zijn weerslag op de prijs voor haai, gul en totten. De kabeljauwprijs zelf zakte tengevolge van een grotere invoer. De 35 fr. van verleden week werden er 15 terwijl de gullen nu tussen 10 en 13 fr. kregen in plaats van tussen 16 en 23 fr. Totten kregen vrijdag nog wel goede prijzen, zelfs kleine sortering bleef toen boven de 6 fr. De volgende verkoopdag ging die prijs nogal sterk dalen waardoor de kleine sortering aan 120 fr. van de hand ging en de ietwat grotere soort nog rond de 4 fr. kreeg. De grote totten varieerden tussen 6 en 9 fr. Haai is van zijn voetstuk getuimd en kreeg in plaats van tussen 700 en 830 fr. per ben nu van 310 naar 360 fr. Steenschol bleef van 18 naar 23 fr. noteren maar platvis zakte naar 8 fr. per kg. Ook wijting, schar, rog en platjes gingen goedkoper van de hand waardoor ten slotte een paar resultaten te laag uitvielen. Dit laatste ook wel omwille van een nogal kleine vangst. Toch ook nog enkele opbrengsten boven de 250.000 fr.

WEINIG KANAALVIS

Maandag drie en woensdag twee Kanaalvangsten gaven in totaal ongeveer 750 B. vis en 9.200 kg. tong. Tongen die niet overduur waren maar toch de reizen renderend hielden. Bijvangsten vis die vlot verkocht werden met rog iets duurder dan verleden week. Heek daarentegen was goedkoper terwijl ook haai, hondshaai, rode knorhaan en

(Vervolg blz. 14)

- 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

(5746V)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer van vis was bijzonder groot. Een 60-tal vaartuigen boden hun vangsten aan, daarvan waren er zes van de Witte Bank, met hoofdzakelijk kleinere tongen, zes van de Kreeftenput, de overige kwamen van de Noord en de Kustvisgronden.

De prijzen voor de 5300 kgr tongsoorten lagen merkbaar lager dan de vorige week, vooral dan de kleinere tongsoorten deze werden in grotere mate gelost door vaartuigen van de Witte Bank, de afnameprijzen schommelden tussen de 46 en de 75 frank. De grote en middensoorten bleven praktisch over gans de week dezelfde prijs behouden, voor de grote van 61 tot 74 en de middensoorten van 61 tot 77fr. Tarbot en grietsoorten blijven hoog in afnameprijs, deze dure vissoort is echter zeer klein in aanvoer. De Pladijsoorten kenden alleen sukses op de maandagmarkt, de andere verkoopdagen waren merkbaar lager in afname prijs. De grote soorten van 9 tot 13 fr. de derde slag van 7 tot 12 fr. op de woensdagmarkt bekwamen deze soorten

slechts 7 fr. Deelvis en meiers zijn in verhouding met de andere soorten renderend van 6 tot 9 fr. Steenschol volgens sortering bracht van 18 tot 38 fr. op. De zeeduivels van 40 tot 45 fr.

Zeer grote aanvoer van totten en schelvis, maandag en dinsdag gingen deze vlot van de hand, op de woensdagmarkt werd slechts de minimum prijs bereikt, het grootste gedeelte van de kleine totten werd opgevangen aan 2,40 fr. het kgr. Een groot tekort aan gulsoorten, alhoewel veel lager in prijs dan de vorige weken, behaalden deze nog volgens sortering van 8 tot 16 fr. Kabeljauw welke vorige week tot 43 fr. opliep, bekwam geen hogere prijs dan 26 fr.. De grote gullen boekten van 12 tot 21 fr. Zeehaaien schommelden tussen 8 en 18 fr. het kgr. de zeehonden van 5 tot 11 fr. De langaustinen bekwamen van 950 tot 1250 fr. voor de grote en de kleine van 700 tot 850 fr. voor 30 kgr.

De opbrengsten van de Witte Bank Kreeftenput waren renderend, deze van de Noord waren de grote vangsten eerder aan de lage kant.

PRAKTISEREN

(Vervolg van blz. 10)

ONTWIKKELING

De Duitse diepzee-visserijvloot ondergaat een diepgaande verandering in een tijd dat de cooperatieve gedachte opnieuw opgang maakt, niet alleen onder de rederijen maar ook tussen de vismarkten, sterft de tijd van de zijtrawler een zalige dood. Hektreilers en fabriekschepen hebben nu het pleit gewonnen.

De Duitse diepzeevloot, die meer dan 150 schepen omvatte in 1967, landde in ditzelfde jaar 396 000 ton vis...

Deze aanvoer bestond uit:

- 182 000 ton verse vis.
- 114 600 ton bevroren vis.
- 64 700 ton haring.
- 35 000 ton gezouten vis.

De totale vangst overtrof deze der beide voorgaande jaren met 30 000 en 40 000 ton respectievelijk. Anderszijds bleef in 1967 23 000 ton vis onverkocht. In 1965 en 1966 bedroeg het totale gewicht aan onverkochte vis 8 000 ton. Het verbruik van verse vis verminderde, zodanig dat grotere vangsten geen verbetering der verdiensten tengevolge hadden. In deze toestand werd het absoluut noodzakelijk over andere en on-economische schepen te beschikken.

In 1967 was de Duitse diepzeevloot samengesteld uit 98 zijtrawlers (tegen 100 in 1966) en 56 andere vissersvaartuigen en fabriekschepen (tegen 53 in 1966). Van al deze schepen zijn 21 diepvissersschepen. In 1968 werd een moderniseringsprogramma opgesteld en daarin was het einde van 30 treilers voorzien.

Zojuist werd gezegd dat over „oudere” schepen moest beschikt worden. Er moet daarbij niet uit het oog verloren worden dat dit een betrekkelijke uitdrukking is wanneer zij in verband staat met vissersvaartuigen. De technologische ontwikkeling in de zeevisserij heeft de laatste tijd een enorme vooruitgang gemaakt zodat het grootste gedeelte der vissersvaartuigen dat moet worden uit de vaart genomen nog niet „afbetaald”, is.

Om deze reden werd aan de Duitse regering steun gevraagd onder de vorm van „slooppremie” die zou oplopen tot 400 mark per gesloopte ton (gross). Totnogtoe werden 11 eenheden gebouwd in 1950-1955 gesloopt.

Uw PUBLICITEIT
in „**HET VISSERIJBLAD**”

wordt door
DUIZENDEN
G E L E Z E N

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

21/160(T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/18-1969.

Gedurende de periode van 13 tot en met 25 oktober 1969, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote sektor. Deze oefeningen worden gehouden op de werkdagen van maandag tot en met vrijdag van 0800 tot 1100 GMT (0900 tot 1200, plaatselijke tijd) en van 1300 GMT (1400, plaatselijke tijd) tot zonsondergang.

De schikkingen van B.a.Z. 1/19-1969 zijn van kracht.

(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 26-9-'69 — H. 48225).

21/161 Belgische kust. — Oostduinkerke. Wrakboeltje gelegd.

Positie (wrak) : 51°09'07"N — 2°39'37".0E.

Een groen fluorescerend spits wrakboeltje „Wk” met cilindrisch topteken werd gelegd op ± 100 m. beSE het wrak, vermeld in bovenstaande positie.

(Zie Belg. krt. „Vlaamse Banken”).

(Med. Loodswezen Oostende 6-10-'69 — H.48254).

21/162 Belgische kust. — Stroombank. — Wrak gewijzigd.

Positie : 51°12'12"N — 2°46'02".E.

Het teken van een gevaarlijk wrak wijzigen in het teken van een ongevaarlijk wrak.

(Zie Belg. krt. „Vlaamse Banken”).

(Hydrografie Oostende)

21/163 Belgische kust. — Stroombank. Lichtboei gewijzigd.

Positie : 51°12'20".2N — 2°47'27".5E.

De lichtboei, in bovenstaande positie, werd vervangen door een rode torenlichtboei „Zuidstroombank” met rood cilindrisch topteken en fluit. GS r (2) 10 sek.

(Zie Belg. krt. „Vlaamse Banken” en Lichtenlijst 1965 - N° 90).

(Med. Loodswezen Oostende 6-10-'69 — H. 48254).

21/164 Belgische kustroute. — Grote Reden. Wrak. Positie en diepte gewijzigd.

a) Positie : 51°14'46"N — 2°47'30".E.

Schrappen, de wrakdiepte van 51 dm „Wk”.

b) Positie : 51°14'50"N — 2°47'53".E.

Aanbrengen, een afgedregde diepte van 59 dm „Wk”.

(Zie Belg. krt. „Vlaamse Banken”).

(Hydrografie Oostende).

21/165(T) Noordzee. — Nadering Zeebrugge. Lichtboei verlegd.

Zie B.a.Z. 25/189(T)-1967, sub. b.

Positie : 51°24'25"N — 3°08'07".E.

De gele stompe lichtboei „Br. & W. 2R” werd verlegd naar bovenstaande positie.

(Zie Belg. krt. „Vlaamse Banken”).

(Tel. med. Loodswezen Oostende 7-10-'69)

NEDERLAND

21/166 Westerschelde. — Pas van Terneuzen. Nieuw Neuzenpolder. Nieuwe steiger Dow Chemical. Verlichting. Diepte.

1) Op 51°20'50"N — 3°46'10"E is een licht ontstoken : Iso 4 sek.

2) Aanbrengen een dubbele volgetrokken lijn (steiger) van het licht sub 1 in de richting 175° over een afstand van 100 m., vervolgens 086° over 120 m. tot de wal.

3) Lichten : S 2 sek. zijn eveneens ontstoken op (afstanden en richtingen van het licht sub 1) :

a) 80 m. 335°, op de N lijkste van 3 meerpalen;

b) 315 m. 331°, op een paal;

c) 165 m. 230°, op een paal.

4) Op 51°20'58"N — 3°46'09"E aanbrengen het dieptecijfer „44”. Op ± 150 m. NNW en 225 m. SW daarvan schrappen resp. het dieptecijfer „12” en het droogvallend cijfer „12”.

(Zie Belg. krt. „Schelde” en Lichtenlijst 1965 - N° 363).

(Ned. B.a.Z. 2434 — H 48224).

21/167 Westerschelde. — Nauw van Bat. Lichtboeien verlegd.

Verplaatsen naar :

a) 51°23'53"N — 4°11'48"E (± 100 m. ESE) zwarte lichtboei 75 A;

b) 51°23'45"N — 4°12'08"E (± 225 m. SSE) zwarte lichtboei 77;

c) 51°23'19"N — 4°12'56"E (± 125 m. E) rode lichtboei 70.

(Zie Belg. krt. „Schelde” en Lichtenlijst 1965 - N° 509).

(Ned. B.a.Z. 2453 — H. 48224).

21/168 Westerschelde. — Vaarwater boven Bat. Wrak opgeruimd.

Op ± 51°23'.2N — 4°12'.9E schrappen het wrak (72).

(Zie Belg. krt. „Schelde”).

(Ned. B.a.Z. 2495 — H. 48224).

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

10-10	8	88.700	1.201.830
13-10	26	400.900	5.347.992
14-10	14	224.700	2.518.620
15-10	9	86.600	1.387.190
	57	800.900	10.455.632

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

7-10	18	4.093	120.883	24,—	37,—
8-10	23	3.917	97.361		
9-10	20	4.257	47.778		
10-10	18	3.469	56.772		
11-10	9	2.475	91.435		
12-10	3	140	5.545		
13-10	15	3.098	82.592	16,—	34,—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

8-10	17	51.256	1.387.580	27,07
9-10	11	26.413	621.730	23,53
13-10	27	106.489	2.326.390	21,84
14-10	12	71.820	1.411.010	19,64
15-10	13	71.795	1.214.550	16,91

WAARVAN TONG

8-10	11	8.089	593.320	73,34
9-10	7	4.136	306.730	74,16
13-10	21	20.341	1.324.710	65,12
14-10	12	12.040	775.210	64,30
15-10	11	9.260	616.140	66,53

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

8-10	21	6.213	156.254	10/48
9-10	23	7.170	128.536	1/46
10-10	22	5.481	156.668	3/56
13-10	25	7.617	169.402	5/48
14-10	27	8.653	135.023	4/37
15-10	27	7.360	135.419	9/58

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

9-10	2	1.461	9.580
10-10	1	1.161	4.640
11-10			
13-10	7	23.717	368.122
14-10			
15-10	3	10.250	131.050

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

9-10	10	1.659	30.964	14,50	23,—	19,—
10-10	6	722	16.563	18,50	28,—	23,—
11-10	3	450	13.445	27,—	35,—	30,—
13-10	9	1.909	38.243	14,—	25,—	20,—
14-10	10	1.786	29.395	11,50	22,—	16,—
15-10	7	1.115	21.777	10,—	27,—	19,—

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 9 OKTOBER 1969

O.288 - O.282, IJsland
O.316 - O.334, IJsland
O.331, IJsland
Noord, O.114
O.141 - O.72, Noord
O.198, Noord
O.312, Kanaal
Z.543, Kanaal

O.307, Noord
O.306 - O.275, Kanaal

MAANDAG 13 OKTOBER 1969

O.239 - O.37, Noord
O.127 - O.156, Noord
O.214, West
O.267 - O.148, West

DINSDAG 14 OKTOBER 1969

O.228, IJsland
Z.572 - N.709, Noord
N.708 - O.279, Noord
N.765, West

WOENSDAG 15 OKTOBER 1969

O.324 - O.317, IJsland
O.232, Noord
O.180, Noord
O.285, Noord
O.159, Noord
O.124, Noord
O.160, Kanaal
O.66 - O.537, West
O.15 - N.761, West
N.419, West

VRIJDAG 10 OKTOBER 1969

O.224, IJsland
N.719 - O.35, Noord
O.120, Noord
Z.405, Kanaal
Z.527, Kanaal
N.346 - N.715, West
N.723, West
Z.509, West
O.261, West

ZATERDAG 11 OKTOBER 1969

O.182, Noordzee
O.151, Noord

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

		13-10-1969	14-10-1969
Schelvis			
Groot	...	21,50-24,60	24,—,—
Middel	...	15,—18,—	17,—,—
Klein	...	8,—12,—	3,80,—
Kabeljauw	...	11,80-17,—	10,—10,80
Gul	...	11,40-14,—	8,40-11,—
Witting	...	11,—13,20	13,—,—
Schaat	...	13,—29,20	25,—28,—
Zeebaars	...	5,40-13,—	11,—15,20
Leng	...	13,—19,20	8,—13,20
Schartong	...	12,—14,—	14,—18,—
Heilbot	...	61,—84,—	41,—80,—
Koolvis	...	3,60-15,60	7,—15,40
Hondstong	...	7,—19,—	5,40-18,—
Zeevolf	...	18,—,—	10,60-18,—
Platen	...	40,—57,60	39,—58,—

1. OOSTENDE

VRIJDAG 10 OKTOBER

NOORD			
O.37	11	250	— 188.990
O.127	10	280	— 153.590
N.709	7	360	— 230.660
O.156	8	170	— 117.510
N.708	7	280	— 188.150
WEST			
O.267	8	50	700 T 96.420
N.346	6	120	— 73.040
N.723	8	250	— 119.990

MAANDAG 13 OKTOBER

IJSLAND			
O.228	19	370	300 K 237.955
O.317	20	1.700	— 885.881
O.324	18	880	150 561.190
O.202	17	650	300 356.980
O.129	17	550	— 376.120
KANAAL			
O.160	14	160	600 T 167.100
O.2	16	350	1.200 303.140
O.189	15	100	2.800 308.820
NOORD			
O.180	10	320	— 175.640
O.159	10	420	— 282.250
O.285	10	340	— 181.940
O.123	10	330	— 251.030
O.232	10	320	— 185.310
O.118	9	500	— 276.150
WEST			
O.15	8	60	— 57.740
N.765	8	180	— 108.990
N.761	8	200	— 71.550
N.763	7	250	— 141.720
N.419	8	10	1.400 118.800
O.537	6	120	— 44.270
KUSI			
N.700-807	2	30	— 49.610
N.788-805	2	18	— 44.030
N.3-36	2	25	— 49.590

DINSDAG 14 OKTOBER

IJSLAND			
Z.418	17	550	— 314.560
O.305	17	440	— 252.620
O.237	17	300	— 192.170
WITTE BANK			
Z.38	11	250	2.700 T 278.380
NOORD			
O.329	11	300	100 T 147.850
O.229	6	150	— 68.710
Z.572	10	550	— 273.960
O.284	9	400	— 252.600
O.268	9	370	— 187.590
O.134	9	450	— 226.880
WEST			
O.142	6	50	— 40.220
O.69	6	100	— 54.200
N.762	7	150	— 72.740
O.369	10	380	— 118.090

WOENSDAG 15 OKTOBER

KANAAL			
Z.34	12	40	2.200 T 211.710
Z.499	12	100	2.400
NOORD			
O.274	10	380	— 195.200
N.706	9	580	— 251.490
O.309	8	300	— 179.310
WEST			
Z.417	2	20	— 14.690
N.185	6	70	— 32.920
N.720	6	120	— 78.120
O.147	5	60	— 32.020
KUST			
N.788-805	2	16	— 35.310
N.700-807	2	17	— 32.650

2. ZEEBRUGGE

DONDERDAG 9 OKTOBER

Z.578	5	800	30	100.470
Z.594	5	800	30	91.480
Z.593	5	700	30	76.360
Z.420	8	300	60	58.230
Z.437	10	200	90	
			20 b. kr.	112.660
Z.415	8	150	70	66.290
Z.568	6	300	50	69.480
Z.201-544	1			41.190
Z.601-468	1			5.490
				621.650

MAANDAG 13 OKTOBER

Z.518	5	1.000	45	129.260
Z.503	12	2.300	140	227.540
Z.283	11	900	80	
			35 b. kr.	141.570
Z.505	3	900	30	85.070
Z.573	11	700	160	
			45 b. kr.	189.150
Z.176	9	1.000	75	125.670
Z.430	10	200	75	55.430
Z.500	15	900	120	
			20 b. kr.	123.220
Z.25	4	400	30	50.900
Z.584	10	2.700	120	202.870
Z.516	10	1.200	45	145.550
Z.411	5	1.100	25	100.920
Z.469	4	300	20	41.090
Z.542	16	2.000	100	162.170
Z.588	1	150	10	17.430
Z.445	9	200	100	85.320
Z.563	8	200	170	117.530
Z.408	2	500	20	81.470
Z.257	8	150	190	145.930
Z.551	3	150	20	29.840
Z.601-468	1			6.850
Z.233-432	1			5.690
				2.270.470

DINSDAG 14 OKTOBER

Z.484	7	1.000	50	126.460
Z.574	6	800	40	97.810
Z.407	10	150	160	100.370
Z.511	10	100	180	104.080
Z.497	4	600	20	70.720
Z.496	4	600	20	74.540
Z.421	12	2.400	160	212.100
Z.564	10	400	70	132.640
Z.560	9	150	50	60.400
Z.599	10	250	140	132.950
Z.546	8	2.200	115	206.110
Z.429	2	900	40	92.830
				1.411.010

WOENSDAG 15 OKTOBER

Z.596	7	1.100	50	110.940
Z.576	10	2.800	100	255.720
Z.593	4	250	10	29.800
Z.578	4	300	20	35.730
Z.451	12	100	200	92.890
Z.598	6	100	125	68.200
Z.431	10	1.500	100	174.710
Z.175	8	100	200	98.020
Z.199	10	500	90	
			20 b. kr.	117.440
Z.348	8	100	90	66.410
Z.569	10	500	100	
			35 b. kr.	137.580
Z.468-60	1			26.920

OOSTENDSE MARKT

(vervolg van blz. 11)

tarbot aan lagere prijzen werden afgezet. Twee resultaten boven de 300.000 fr. wat zeker niet te vermaden is.

MEER WESTVIS

Het aantal Westschepen is toegenomen. Vrijdag reeds kregen we vier schepen van die visgrond met hoofdzakelijk gul, kabeljauw en kleine schelvis. Ook een schip met tong die dag. Vrijdag waren er dus acht vaartuigen en aan de afslag, aantal dat zelfs dat van Zeebrugge overtreft zodat we mogen zeggen dat de vrijdagmarkt hier burgerrecht verworven heeft. De prijzen liggen er niet om en waren zelfs de beste van deze week. De resultaten waren voor de ganse week van deze

NIET MEER PARKEREN

Sedert enkele weken mag tijdens de eerste drie dagen van de week niet meer geparkeerd worden onder de linkerdoorgang van de vismijn. Dit om de legendarisch geworden opstoppingen te vermijden. Zodoende wordt ook heel wat lawaai uitgeschakeld want auto's die vroeger niet doorkonden uit hun ongeduld door aanhoudend getoeter. Voor de vrachtwagens die moeten lossen en laden is er verder ook plaats voor het pakhuis. Op die manier zal men in de toekomst ook veel lawaai in de verkoophalle zelf kunnen uitschakelen vermits nu daar nog veel vis op- en afgeladen wordt.

visgrond zelfs goed te noemen. De gul- en kabeljauwprijzen kenden hier nochtans ook de fatale inzinking zoals bij de vangsten van andere visgronden. Ook de totten moesten er hier aan geloven en haal ging mee de dieperik in. De roggen kregen tussen 12 en 23 fr. per kilo en rode knorhaan tot 23 fr.

KUSTSCHEPEN MET PALING

Maandag kwamen een drietal spanvissers uit Nieuwpoort met een flinke partij paling aan de afslag. De zes schepen samen losten ongeveer 1.750 kg. een nogal ruime aanvoer die zeker ongewoon mag genoemd. Vorig jaar nochtans hebben we dat ook gekend. De prijs was zeker renderend en lag tussen 61 en 70 fr. per kg. waardoor deze schepen tussen 44 en 49.000 fr. per span bereikten. Van sprot is voor het ogenblik nog niets te zien. Zolang er zoveel garnaal te vangen is als de laatste weken, zal dit nog wel niet rap het geval zijn. Er kunnen nu nog dagopbrengsten bereikt worden tussen 4.000 en 12.000 fr. wat met de sprotvisserij lang niet zeker is. Van een echt sprotseizoen zien we dan ook, evenmin als verleden jaar, weinig in huis komen.

REDERS,

LEEST

HET VISSERIJBLAD

ROUWBEDANKING

Mevrouw Albert BAERT, haar kinderen en familie danken U oprecht voor de blijken en deelneming betoond bij het overlijden van

DE HEER
ALBERT BAERT

Oostende
Stuiverstraat, 293
Begraaf. Rouwcentrum
NUYTEN, tel. 815.53.

(6737V)

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 17 OKTOBER 1969

Noord : O.247 met 50 shelfcod ;
200 kabeljauw , 40 gul ; 40 totten ;
20 platvis/rog ; 80 haai.

MAANDAG 20 OKTOBER 1969

IJsland : O.318 met 1.125 bennen,
t.t.z. : 500 kools ; 125 bl. leng ; 50
witte leng ; 200 bonen ; 25 wijf/tot ;
150 sch. schol ; 20 mieten : 15 heil-
bot/staart ; 40 varia.

Z.571 met 800 bennen, t.t.z. : 400
kools ; 150 kab./gul ; 150 bl. leng/
leng ; 50 bonen ; 40 gutvis ; 10 heil-
bot/staart.

O.236 met 910 bennen, t.t.z. : 150
kab./gul ; 200 leng ; 140 bonen ; 125
kools ; 175 sch. schol ; 75 mieten ;
15 schaten ; 20 heilbot/staart : 10
gr. schelvis.

O.231 met 615 bennen, t.t.z. : 200
kools ; 200 kab./gul ; 50 leng ; 50
gutvis ; 50 varia ; 40 bonen ; 25
staart en heilbot.

Noord : O.128 — O.94 — O.206 —
O.243 — O.195 — O.249 — O.72.
West : N.738 — N.719 — N.723 —
N.715 — O.214.

DINSDAG 21 OKTOBER 1969

IJsland : O.216 (redelijk aantal
bennen bonen — O.217 met 600
bennen, t.t.z. : 60 bonen ; 300 leng ;
20 heilbot en staart ; 75 gutvis ; 20
varia.

Noord : O.114 — O.141 — O.198 —
O.35 — O.120 — N.708 — N.709.
West : O.267 — O.148 — N.765 —
O.537.

Noordzee : O.242.

WOENSDAG 22 OKTOBER 1969

Noord : O.151 — O.307 — O.156 —
O.239.

Noordzee : O.182 (vermoedelijk).
West : O.66 — O.15 — N.719 —
N.763.

Kanaal : O.181 — Z.543 — O.312.

3. NIEUWPOORT

DONDERDAG 9 OKTOBER

N.700 - N.807 5.270
N.788 - N.805 4.310

De gullevisseren vinden niet de
soort waarop ze vissen. Slechts en-
kele kopen gullen en samen 750 kg.
makreel, welke slechts 350 fr. kreeg
voor de grootste en 200 fr. de ben
voor de kleine. Van „panharing”
nog geen gewag !

VRIJDAG 10 OKTOBER

N.700 2.320 N.807 2.320

makreel : grote : 350 fr. de ben
kleine : 130 fr. de ben

MAANDAG 13 OKTOBER

N.276 57.458 N.703 51.616
N.730 29.926 N.722 51.730
N.704 91.216 N.740 45.586
N.470 40.590

Deze vaartuigen hadden samen
400 bennen vis, met 2.000 kg. ton-
gen. De prijzen van de tarbot ble-
ven nog steeds van 100 fr. en 50 fr.
voor de grieten. Alle andere varia :
staarten, zonnevis, robaard, werden
heel goed verkocht ! De prijzen
van de tongen waren voor de 3
grootste soorten van 66 à 73 fr., de
4den en 5den van 79 à 80 fr., de
kleine 73 fr. ! Platvis : grote 650 fr.
drielingen 700, kleine van 220 à
580 fr. Gullen : van 1.020 à 640 voor
de kleine !

Roggen : moers van 850 à 10.010
fr. ; lengsten 740 fr.

Wijting : van 500 à 700 fr. voor
de grote en 350 voor de kleine !

WOENSDAG 15 OKTOBER

N.744 44.390 N.345 59.630
N.491 27.030

Gevoelige daling in de prijzen
van de gulsoorten ! Lage prijzen
voor de soorten haaien ! Tongen
van 60 à 73 voor de grootste soor-
ten, 4den 77, 5d oplopend tot 85,
en kleine 65. Roggen, moers : van
930 à 750, tilten van 700 à 500 fr.
Enkele bennen rode soldaten kren-
gen 1.000 fr. voor c grote, en 620
voor de kleine. Platvis was er prak-
tisch niet op de markt !

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

Te koop MOTOR BAUDOIN

van 200 PK.

Gebouwd in 1964 en
voortkomend van een ontman-
teld vissersvaartuig met keer-
koppeling en verstelbaar
schroef. Volledig in orde.

**DRIE NIEUWE
BAUDOIN
MARINE MOTOREN**
met reductieomkeerkoppeling
3/1 - 150 pk. bij 1.250 tr./min.
Interessante prijzen.
MOTOR MERCEDES

160 pk. - Bouwjaar 1966

Zonder keerkoppeling

Te bevragen :

S. C. A. P.

H. BAELSKAAL, 27

of op het

WERKHUIS

Edw. Anseelelaan, Oostende
(6562V)

DRANKZUCHTIGEN Voor U is nog redding

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

Alle inlichtingen te Knokke in
de Fincentlaan 10, van 18 tot 19
uur, alsook Postbus 10, Knokke.

Voor Blankenberge : Groep A.A.
Postbus Uitkerke 1.

Alle inlichtingen worden gege-
ven in volstrekte geheimhouding.

(3653W—9805N—6319V)

VOOR

NIEUWBOW

EN

HERSTELLINGEN

VAN

SCHEPEN

N.V.

**BELIARD-
MURDOCH**

(5007V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende Zeebrugge		OostendeZeebrugge		Oostende Zeebrugge		Nieuwpoort	
	13-10-1969	13-10-1969	14-10-1969	14-10-1969	15-10-1969	15-10-1969	13-10-1969	15-10-1969
Tong groot (1 à 2 st/kg)	60,40-74,20	66,—71,—	65,60-66,80	61,—67,—	65,—68,—	66,—68,—	66,—68,—	60,—66,—
bloks (3 st/kg)	69,60-73,20	68,—72,—	71,80-23,—	68,—74,—	66,60-72,—	67,—71,—	73,—,—	73,—,—
schone kleine (5 st/kg)	72,60-76,40	70,—73,—	71,80-78,—	66,—75,—	65,40-72,—	74,—77,—	79,—,—	77,—,—
fruits (4 st/kg)	68,20-73,60	67,—72,—	74,40,—,—	61,—77,—	61,40-63,80	72,—76,—	80,—,—	85,—,—
kleine (6 st/kg)	58,—64,—	57,—61,—	45,—56,—	54,—64,—	54,—57,60	58,—64,—	73,—,—	65,—,—
slips (alleen zeebr.)	100-104	50,—54,—	.....	46,—55,—	.....	46,—54,—	.....	.....
Tarbot groot (1-2-3)	75,40-80,—	75,—89,—	102,—,—	75,—85,—	86,—99,—	84,—90,—	95,—,—	.....
middel (1-2-3)	50,—63,—	55,—63,—	84,—87,—	60,—65,—	63,40-77,—	62,—71,—	85,—,—	85,—,—
klein (1-2-3)	.....	30,—48,—	32,—48,—	28,—51,—	38,—51,—	29,—45,—	60,—,—	50,—,—
Griet groot (1-2-3)	.....	42,—49,—	.....	40,—46,—	.....	44,—48,—	52,—,—	.....
middel (1-2-3)	.....	35,—41,—	.....	30,—38,—	.....	36,—42,—	.....	.....
klein (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol (plad.) (1-2-3)	10,—12,60	9,—12,—	12,—,—	10,—13,—	14,—,—	8,—11,—	12,—14,—	15,—,—
Gr. iek (1-2-3)	8,20-9,60	9,—11,—	13,—,—	11,—12,—	11,80-13,—	8,—10,—	14,—16,—	15,—,—
kl. iek (middenplad.) (1)	7,50-13,20	8,—12,—	10,—12,60	8,—11,—	13,—,—	7,—9,—	5,—12,—	11,—,—
Iek 3de sl. (deelvis) (1-2)	7,—14,—	7,—9,—	9,—9,80	6,—9,—	11,—13,—	6,—8,—	.....	.....
platjes (meyers) (1-2)	6,80-8,—	6,—7,—	5,—6,—	6,—8,—	5,—,—	5,—7,—	.....	.....
Schelvis groot (1-2)	.....	.....	21,—,—	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1-2)	15,—15,10	6,—9,—	15,—,—	5,—6,—	13,60-22,—	4,—6,—	.....	.....
middel (1)	2,50-11,—	3,60-5,—	2,80-5,60	2,40-3,—	2,80-8,—	2,40,—,—	.....	.....
Heek groot (1)	49,—54,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel (1)	44,—48,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1)	5,40-36,20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	10,—22,—	.....	12,60-22,80	.....	13,—24,—	.....	.....	.....
Keilrog (1-2-3)	21,—33,—	.....	22,—34,—	.....	.....	.....	25,—,—	.....
Rog (2-3)	.....	18,—19,—	.....	17,—19,—	.....	19,—21,—	17,—20,—	20,—,—
Tilten (2-3)	.....	17,—18,—	.....	16,—18,—	.....	13,—17,—	15,—,—	14,—,—
Scherpstaart (2-3)	.....	15,—19,—	.....	14,—18,—	.....	15,—19,—	14,—,—	10,—14,—
Halve mans (2-3)	.....	11,—13,—	.....	13,—14,—	.....	12,—14,—	10,—,—	.....
Teelt (2)	.....	9,—11,—	.....	11,—12,—	.....	11,—13,—	.....	.....
Katrog (2)	.....	6,—8,—	.....	4,—7,—	.....	7,—8,—	.....	.....
Kabeljauw (1-2-3)	11,20-19,—	23,—26,—	13,60-18,—	15,—20,—	11,—14,40	16,—18,—	22,—,—	16,—,—
Gul rogg (1-2-3)	7,80-15,20	13,—21,—	8,—15,—	10,—17,—	4,80-13,—	9,—14,—	18,—13,—	10,—14,—
Gul klein (2)	.....	13,—16,—	.....	8,—12,—	.....	10,—13,—	.....	.....
Hozemondhamme (1)	41,—57,—	.....	.....	.....	40,—56,60	.....	.....	.....
Wijting groot (1-2-3)	3,—12,—	6,—8,—	4,—7,60	8,—11,—	7,60-11,—	6,—9,—	10,—14,—	10,—11,—
klein (1-2-3)	.....	4,—6,—	.....	4,—6,—	.....	4,—5,—	7,—,—	6,—7,—
Schar (1-2-3)	3,—6,—	4,—8,—	4,80-6,80	3,—6,—	6,—16,—	5,—10,—	12,—8,—	14,—15,—
Steenhol (1-2)	19,80-31,—	.....	18,—23,—	.....	19,40-24,—	.....	.....	.....
Zeehaai (1-3)	7,80-10,80	15,—18,—	6,60-7,20	8,—13,—	7,40-8,—	8,—10,—	10,—,—	4,—8,—
Hondshaai (1)	5,60-6,20	.....	.....	.....	9,—,—	.....	.....	.....
Doornhaai (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman (1-2-3)	6,—,—	.....	6,—,—	.....	2,60-6,—	.....	.....	.....
Makreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeereft (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom (1)	8,—12,—	.....	10,—,—	.....	15,—21,40	.....	.....	.....
Kongeraal (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng (1-2)	20,—36,—	.....	.....	.....	14,—30,—	.....	.....	.....
Schartong (1)	.....	24,—38,—	.....	18,—25,—	.....	20,—28,—	.....	.....
Steenhol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhol (1)	3,20,—	.....	2,80,—	.....	3,—,—	.....	.....	.....
Heilbot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1-2)	8,—15,60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	12,40-15,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	45,—,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	40,—45,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (2)	.....	9,—4,—	.....	5,—7,—	.....	6,—8,—	10,—,—	9,—,—
Zeehond (2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot (3)	4,20-10,—	14,—16,—	.....	12,—14,—	10,—,—	12,—15,—	15,—,—	23,—,—
R. Poon Roob (1-2-3)	3,20-4,60	7,—9,—	4,—5,80	5,—7,—	.....	4,—7,—	4,—,—	.....
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	5,—17,—	13,—15,—	31,—,—	8,—12,—	21,—32,—	12,—13,—	.....	.....
Rode knorhaan (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees „HET VISSERIJBLAD”

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Donderdag 9 oktober jl. werden in IJmuiden in totaal 4450 kisten vis aangevoerd, waarvan 132 tong en tarbot, 380 schol, 22 schar, 3415 haring, 10 makreel, 110 schelvis, 132 wijting, 230 kabeljauw en gul, 3 koolvis en 16 diversen.

Prijzen per kilogram, in guldens: gr. tong 5.89-5.881, grm. tong 5.55-5.46, klm. tong 5.25-5.45, kl. tong I 5.12-4.94, kl. tong II 4.08-3.78, tarbot I 7.30-6.60.

Per 50 kilogram: tarbot II 344-232, grote, grootmiddel, kleinmiddel en kleine schol I 66-60, kleine schol II 49-38, schar 38-30, verse haring 35-288.60, makreel 36.80-32, kl. schelvis II 48-24, wijting 32-25, gr. gul 64-57, mid. gul 45-42, per 125 kilogram: gr. kabeljauw 284-142, grote zwarte koolvis 122.

Besommingen: KW 98 f 13.350; KW 193 f 9.780, KW 109 en UK 116 f 1.480.

Veertig vaartuigen hebben vrijdagmorgen 10 okt. jl. in IJmuiden aangevoerd: 5405 kisten en 3515 kleine kisten vis, 32.000 kilogram tong en 2400 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren: 600 kisten en 1250 kleine kisten schelvis, 230 kisten en 1150 kleine kisten wijting, 1170 kisten gul en kabeljauw, 1230 kisten en 965 kleine kisten haring, 230 kisten en 150 kleine kisten makreel, 1250 kisten schol, 35 kisten tarbot en 160 kisten varia.

Prijzen per kilogram in gulden: tarbot 6.10-5.20; grote tongen 5.59-5.40; groot-middel tong 5.32-5.06, kleinmiddel tong 5.19-4.80, tong I 5.01-5.61, tong II 3.79-3.51. Per 125 kgr grote kabeljauw 140-130 middel kabeljauw 122-96.

Per tien stuks: grote kabeljauw 90-78, middel kabeljauw 51-43. Per 50 kgr: schelvis II 66-17, kabeljauw I 46-42, kabeljauw II 45-41, kabeljauw III 46-42, grote schol 62-59, schol I 60-47, schol II 41-30, schol III 26-20, schar 20-12, gestripte wijting 24-17, haring 32-14, makreel 50-13, tarbot 272-142, griet 150-90.

Maandag 13 oktober werden in totaal 13.400 kisten vis aangevoerd, waarvan 790 tong en tarbot, 1.885 schol, 12 schar, 17 haai, 3.260 haring, 1.644 makreel, 2.980 schelvis, 655 wijting, 2.140 kabeljauw en gul, 5 koolvis en 12 diversen.

Prijzen, per kilogram, in guldens: gr. tong 5.61-5.26, grm. tong 5.27-4.77, klm. tong 4.88-4.61, kl. tong I 4.22-4.18, kl. tong II 3.62-3.39, tarbot 6.80-5.40.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 160-96, gr. koolvis zwart 124-112. Per 50 kilogram: tarbot II 182-84, gr. schol en grm. schol 65-58, klm. schol en kl. schol I 57-45, kl. schol II 44-21, schar 28-18, kl. haai 44-39, verse haring 40-30, makreel 45-13, kl. schelvis 66-17, wijting 24-17, kl. gul 45-39, mid. gul 45-40.

Besommingen, in guldens: KW 152-13.860, 191-12.900, 197-14.880, 103-6720, 117-8770, 153-9040, 51-10.890, 200-7240, 173-10.550, 165-13.200, 30-4360, 226-9730, 55-11.880, 166-4970, 145-12.400, 34-14.160, 164-13.650, 215-14.240, 212-9680, KW 66 en KW 218 50.240, KW 221-9460, KW167 en KW 190 14.640, KW 149-8340, KW 110-4450, KW 130-2600, KW 87-11.130, IJm. 154-13.110.

Veertien vaartuigen hebben **dinsdagmorgen 14 oktober** aangevoerd: 3440 kisten en 2450 kleine kisten vis,

6900 kg. tong en 520 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren: 280 kisten en 600 kleine kisten schelvis, 50 kisten en 400 kleine kisten wijting, 430 kisten gul en kabeljauw, 10 kisten koolvis, 2200 kisten en 1450 kleine kisten makreel, 240 kisten schol, 15 kisten tarbot en 110 kisten varia.

Prijzen per kilogram in guldens: tarbot 6.30-4.90, gr. tong 5.54-5.20, grm. tong 5.25-4.97, klm. tong 5.05-4.50, tong I 4.87-4.30, tong II 4.01-3.60.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 114-104, mid. kabeljauw 112-98, gestripte koolvis 118-108, mid. koolvis 104-98.

Per tien stuks: gr. kabeljauw 64-56, mid. kabeljauw 41-35.

Per 50 kilogram: schelvis II 28-17, kabeljauw I 54-43, kabeljauw II 49-42, kabeljauw III 34-17, koolvis I 37, witte koolvis I 35, gr. schol 61-56, schol I 52-48, schol II 49-32, schol III 37-28, schar 43-30, bot 10-7, haai 37, gestripte wijting 31-17, makreel 52-11.50, tarbot 250-92, heek I 140-120, inktvis 124-48.

Achttien vaartuigen hebben **woensdagmorgen 15 oktober** aangevoerd: 3315 kisten en 172 kleine kisten vis, 1000 kg. tong en 100 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren: 2750 kisten koolvis, 90 kisten haai, 712 kleine kisten makreel, 380 kisten schol en 80 kisten varia.

Prijzen, per kilogram, in guldens: tarbot 6-5.60, gr. tong 5.77-5.49, grm. tong 5.75-5.40, klm. tong 5.43-5.01, tong I 5.30-4.99, tong II 4.40-4.12.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 140, mid. kabeljauw 120-110, grote leng 88.

Pre tien stuks: gr. kabeljauw 76, mid. kabeljauw 61-45.

Per 50 kilogram: schelvis I 37, schelvis II 23-17, kabeljauw I 66-54, kabeljauw II 56-46, kabeljauw II 0-20, koolvis I 47-45, koolvis II 18-15, dichte koolvis II 12-10, gr. schol 69-45, schol I 50-45, schol II 44-35, schol III 31-24, schar 30-23, haai 25-19, gestripte wijting 24-17, dichte wijting 12, tarbot 150-100, makreel 40-16, bot 5, heek I 144.

SCHEVENINGEN

De aanvoer in Scheveningen bestond vrijdagmorgen 10 oktober uit 200 kisten en 200 kleine kisten schelvis, 160 kisten en 50 kleine kisten wijting, 220 kisten gul en kabeljauw, 420 kleine kisten haring, 200 kisten en 50 kleine kisten makreel, 800 kisten schol, 100 kisten varia en 13.000 kgr tong.

De aanvoer bestond dinsdag 14 oktober uit 10 kisten schelvis, 10 kisten en 10 kleine kisten wijting, 100 kisten gul en kabeljauw, 200 kisten en 1020 kisten makreel, 10 kisten schol en 80 kgr tong.

URK

Maandag 13 oktober 1969 werden in Urk door 48 vaartuigen aangevoerd, in kilogrammen) en geveild (in guldens): 143.281 tong, 3.42-5.30; 13.724 tarbot, 1.55-5.41; 975 griet, 1.28-1.44; 80.000 schol, 0.30-0.60; 10.000 kabeljauw 0.82-1.10; 4000 wijting, 0.34-0.40; 1500 schar, 0.24-0.32; 4000 poon, 0.20-0.26.

NIEUWE KURSUSSEN IN VISSERISCHOLE IJMUIDEN

Deze maand beginnen in de gemeentelijke School voor Visserij en Scheepvaart te IJmuiden weer avondkursussen voor fileren, viskunde A en viskunde B. Deze kursussen zijn de enige van deze aard die nog in Nederland worden gegeven. De organisatievorm van deze kursussen is, in vergelijking met de voorgaande jaren, gewijzigd, ten einde in het belang van de deelnemers vlugger en doeltreffender te kunnen werken.

De kursussen duren nu drie maanden (vroeger vier), dus tot begin januari. Er wordt twee avonden per week les gegeven in groepen van elk maximaal 12 leerlingen. Is de belangstelling zeer groot, dan kan in januari opnieuw een cursus van drie maanden worden georganiseerd.

Na het examen in de eerste week van januari kunnen de geslaagden meteen doorgaan voor het diploma

viskunde A. Dit is een cursus van twee avonden theoreties per week, die tot einde mei duurt.

Verder bestaat dan nog de mogelijkheid het diploma viskunde B te behalen op een cursus, die ook deze maand begint en - met twee avonden les per week - tot eind mei zal duren. De theoreties van deze B-cursus gaan dieper in op de vakkennis van de vishandel, visverwerking en -konservering, benodigd voor het bedrijfsleven.

De lessen zijn vooral bestemd voor leidinggevend personeel bij de handel, in visafslagen of bij de verwerkende industrieën en ook voor keurmeesters en andere op de volksgezondheid toezicht houdende instanties. Verschillende vishandels-ondernemingen laten hun personeel aan deze cursus deelnemen.

Inlichtingen worden zowel overdag als 's avonds verstrekt door de school.

Visaanvoer te Den Helder

Tijdens de week van 6 tot en met 11 oktober 1969 werden door 136 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrenst	Prijs per kg.
122.491 kg.	Tong	f 534.836,67	van f 6,15 tot f 3,35 per kg.
10.471 kg.	Tarbot	f 30.131,48	van f 7,— tot f 1,23 per kg.
1.180 kg.	Griet	f 1.425,10	van f 2,21 tot f 0,70 per kg.
133.615 kg.	Schol	f 84.232,44	van f 1,26 tot f 0,30 per kg.
6.085 kg.	Schar	f 3.730,64	van f 1,05 tot f 0,20 per kg.
22.165 kg.	Wijting	f 7.754,96	van f 0,60 tot f 0,20 per kg.
22.120 kg.	Kabeljauw	f 20.475,35	van f 2,05 tot f 0,32 per kg.
7.940 kg.	Schelvis	f 2.935,04	van f 0,94 tot f 0,32 per kg.
6.384 kg.	Paling	f 14.130,76	van f 3,50 tot f 1,80 per kg.
1.700 kg.	Poon	f 931,56	van f 0,95 tot f 0,15 per kg.
1.270 kg.	Makreel	f 711,63	van f 0,90 tot f 0,50 per kg.
634 kg.	Diversen	f 652,—	
336.055 kg.		f 701.947,62	

De voor de visserij over het algemeen goede weersomstandigheden, uitgezonderd dan de mistperiodes, stelden ook in de afgelopen week de kleinere kotters in staat om ongehinderd de visserij uit te oefenen, met over het algemeen goede opbrengsten.

De resultaten voor onze grote kotters waren zeer goed tot uitstekend, uitzonderlijk goede tongvangsten over de gehele linie, die ondanks de grote aanvoer toch zeer prijshoudend bleven.

Ditzelfde gold met name ook voor de schol, ook hiervoor bleef de prijs ondanks de zeer grote scholaanvoer op vrijdag en zaterdag, bijzonder goed, al zal ook de meer dan uitstekende kwaliteit van de aangevoerde vis hieraan voor een groot deel debet zijn.

Als wij zien dat de tien hoogste besommers van de weekkotters, gezamenlijk 38.802 kilogram tongen aanvoerden, voor een gezamenlijke besomming, inclusief bijvis van f 179.433,19 (2.512.362 fr.), dan kan moeilijk anders dan van een uitstekende visweek worden gesproken.

Met een totale weekomzet van ruim f 700.000 (9.800.000 fr.) — in de periode van 1946 tot 1962 waren er jaren genoeg dat deze omzet per jaar niet werd gehaald — bleek weer eens welke plaats de Helderse visafslag in de afgelopen jaren heeft kunnen innemen.

De hogste besommer voerde 4.732 kg. tongen aan voor een totaalbesomming van ruim f 21.700 (303.800 fr.).

De gemiddelde prijs per aangevoerde kg. tong, liep terug van ruim boven de f 5 (70 fr.) tot en met donderdag op ruim f 4 (64 fr.) op vrijdag en zaterdag, uiteraard met uitschieters van tegen de f 5 (70 fr.), afhankelijk van de aangevoerde sortering.

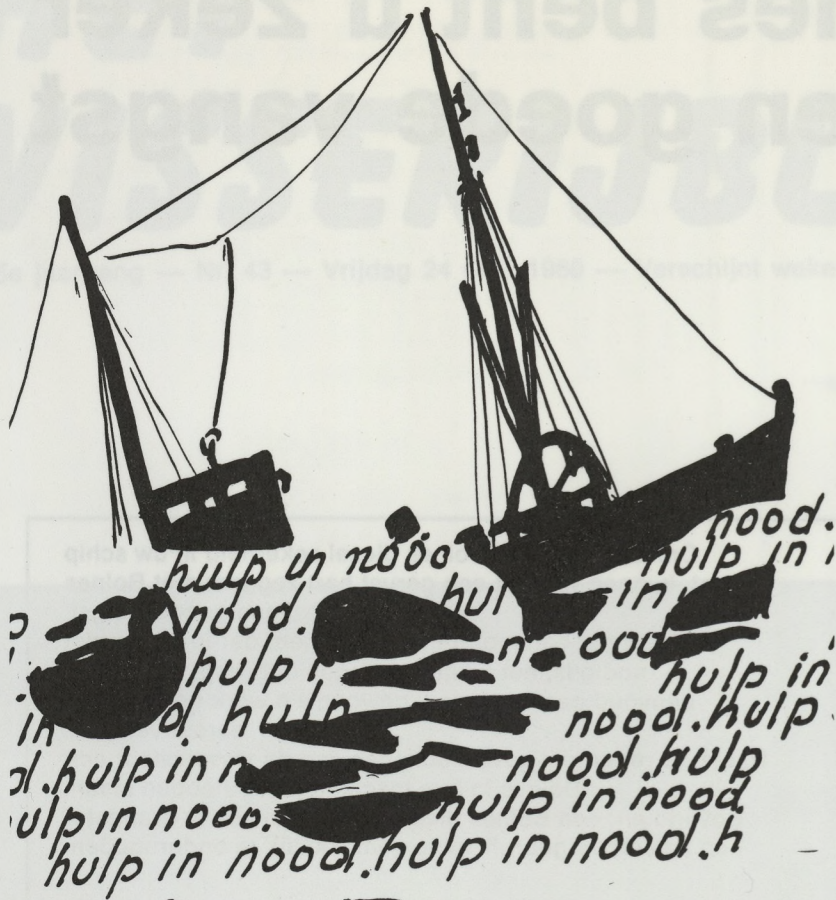
REDERS,

EEN GOEDE VERZEKERING IS
EEN WAARBORG VOOR
DE TOEKOMST!

WENDT U DAAROM
IN VOLLE VERTROUWEN TOT

HULP IN NOOD

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



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

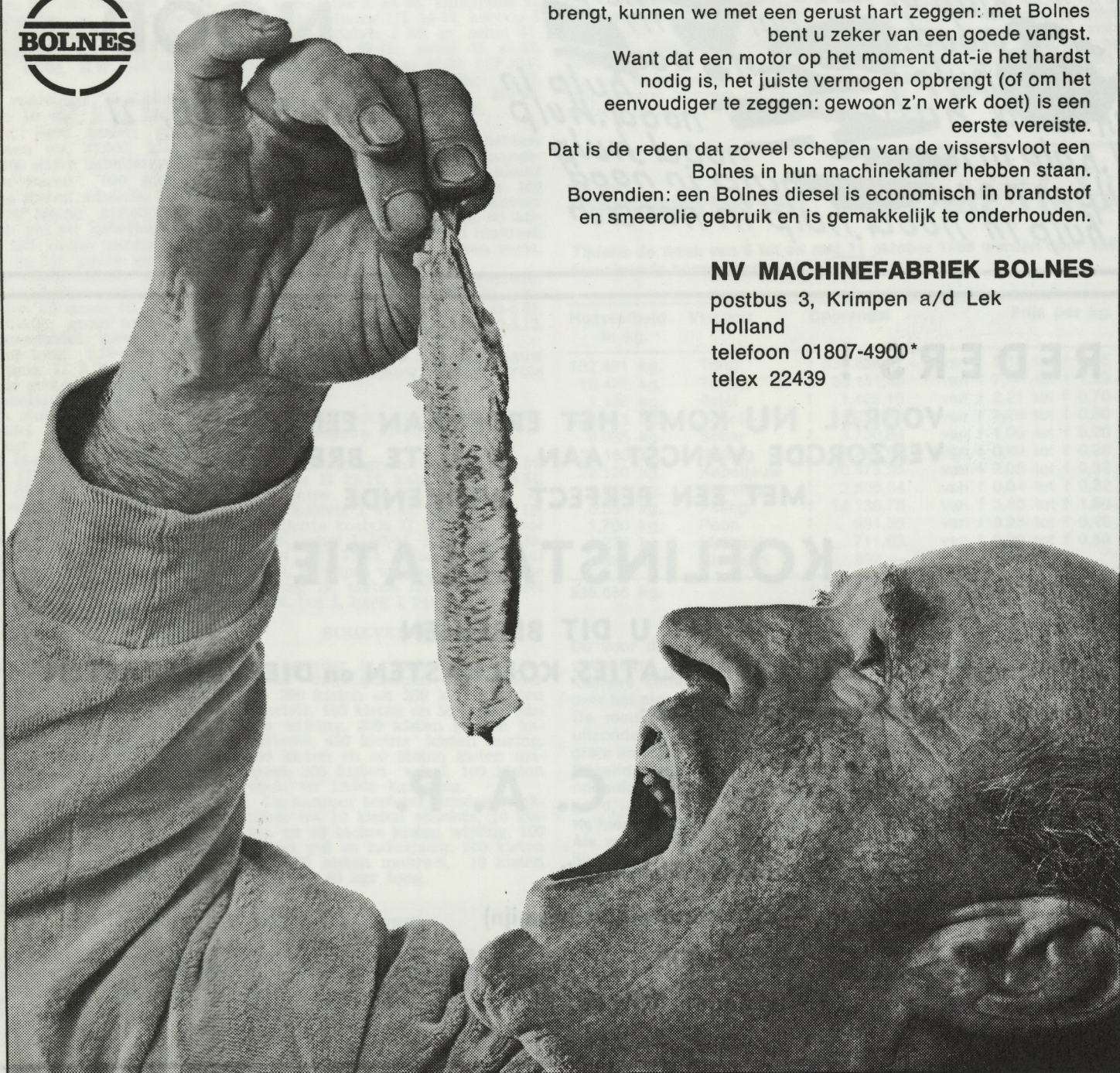
Edw. Anseelelaan (vismijn)

OOSTENDE

Telefoon : (059) 808 20

na werktijd : (059) 781 48

met Bolnes bent u zeker van een goede vangst



Omdat u met een Bolnes diesel zekerheid in uw schip brengt, kunnen we met een gerust hart zeggen: met Bolnes bent u zeker van een goede vangst.

Want dat een motor op het moment dat-ie het hardst nodig is, het juiste vermogen opbrengt (of om het eenvoudiger te zeggen: gewoon z'n werk doet) is een eerste vereiste.

Dat is de reden dat zoveel schepen van de vissersvloot een Bolnes in hun machinekamer hebben staan.

Bovendien: een Bolnes diesel is economisch in brandstof en smeerolie gebruik en is gemakkelijk te onderhouden.

NV MACHINEFABRIEK BOLNES

postbus 3, Krimpen a/d Lek
Holland
telefoon 01807-4900*
telex 22439