

HET VISSERIJBLAD

35e jaargang — Nr 52 — Vrijdag 26 dec. 1969 — Verschijnt wekelijks — Prijs 20 fr.



CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE”

Zaterdag 27 december
van 22 uur af
Zondag 28 december,
the-dansant van 16 tot 19 uur
en van 22 uur af :

PILAR TOMAS
MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA
Franz André :
piano.

Woensdag 31 december
van 22 uur af.

Donderdag 1 januari,
the-dansant van 16 tot 19 uur
en van 22 uur af :

MICHEL
DE LA VEGA
& LES SAMURAI
„Numéro d'illusion”
MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA
Franz André :
piano.

AMBASSADEURSZAAL

Woensdag 31 december
te 21 uur :

NIEUWJAARS- REVEILLON

Thema :

„GRINZING BEI WEIN” GALADINER

Menu

L'apéritif «Schönbrunn»

*Les truffes en surprise
«Danube bleu»*

L'ortail clair en tasse

*Les fines Belons en coquillage
«Bonne Bouche»*

La noix de ris de veau

*aux morilles du «Wienerwald»
parfumées au vin jaune*

*Le seigneur des fjords
«St Sylvestre»*

*La vasque glacée
«Comtesse Maritza»
750 fr. per persoon*

Voor een stemmige sfeer zorgt

NICO GOMEZ

en zijn groot orkest
ALS ATTRAKTIE :

„DAS SCHRAMMELN- ORCHESTER d'GRINZINGER”

— AVONDKLEDIJ VERPLICHT

— Champagne niet verplicht

— Geschenken - Coillons

PLAATSRESERVING :

door storting op P.R. 17.98

van de n.v. „A.M.B.C.K.O.”,

Casino-Kursaal Oostende

AUDITORIUM

Zondag 11 januari 1970
te 20u.30

De

„Galas Karsenty-Herbert”

stellen voor :

„LE PRIX”

van Arthur Miller.

Met

Claude Dauphin,
Dominique Rozan,
Jean-François Remi
en

Yvette Etievant

Bewerking : Thierry Maulnier

Enscenering : Raymond Rouleau

Dekor : Fiorella Mariani

PLAATSEN : 250 - 200 en 150 fr.

LOKATIE : Casino-Kursaal,

van 10 tot 13 uur en

van 16 tot 19 uur.

VOOR ALLE INLICHTINGEN :

Telefoon (059) 751.11

(6391W—4360N—6761V)



**ACCUMULATOREN
NICKEL - CADMIUM**
van hoogstaande kwaliteit

vervaardigd in Zweden

VERLICHTINGSBATTERIJEN STARTBATTERIJEN ZOEKLICHTEN VOOR VAARTUIGEN

- draagbare lantaarns en zoeklichten
- signalisatielichten
- boeilichten
- flikkerlichten

ALLEMAAL UITGERUST MET DE BATTERIJEN



VRAAG INLICHTINGEN BIJ

s.v S.C.A.P.

EDW. ANSELELAAN, OOSTENDE
Tel. (059) 808.20

(6224V)



**REDERS en
VISSERS,**
voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 721.73

REDERS !

*Alleen het Visserijblad houdt U
op de hoogte van al het
Visserijnieuws*

*Het is het enige Vakblad op
gebied van de visserij...
dus uw Vakblad*

neemt een Abonnement

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Het onverantwoord toekennen van scheepskredieten

In ons nummer van 12 december schreven we naar aanleiding van het faillissement van de O.351, welke slechts één jaar oud was, dat het verlenen van twee miljoen 750 duizend frank krediet aan deze reder, een bewijs was met welke grote lichtzinnigheid de Natle Mij voor Kred. aan de Nijverheid kredieten aan de enen verleende en aan de anderen weigert. We schreven ook dat op deze zaak de NMKN minstens 1.350.000 fr. verliest.

We stelden ook de vraag hoe het met de «Narwal» gesteld is, die bij de honderd miljoen frank gekost heeft en wie dat deficit zal betalen.

Naar aanleiding hiervan ontvingen we deze week van de Natle Mij voor Krediet aan de Nijverheid, hiernavolgend aangetekend schrijven.

Heer Direkteur,

In een niet getekend artikel getiteld „Het onverantwoord toekennen van kredieten” „De O.351 verkocht” verschenen op bladzijde 7, tweede kolom, van het nummer 50 van vrijdag 12 december 1969 van uw weekblad. Izen wij de commentaar bij de toekenning door onze instelling van kredieten voor de bouw van de O.351 en van de „Narwal”.

Gebruik makend van het recht op antwoord dat de wet van 23 juni 1961 ons verschafft, eisen wij dat in het eerstvolgend nummer van uw weekblad, op zelfde bladzijde en op dezelfde plaats, onder zelfde titels en met dezelfde lettertekens, de tekst van de hiernavolgende rechtzetting onverminderd en ongewijzigd wordt overgenomen.

„In de omstandigheden dat de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid verlies lijdt bij de verkoop van de O.351, vindt „Het Visserijblad” nogmaals een treffend bewijs met welke grote lichtzinnigheid de N.M.K.N. kredieten aan de enen verleent (sic) en aan de anderen weigert.

Voor een mogelijk verlies op de „Narwal” vraagt het zich af „wie dit deficit betalen zal en welke volksvertegenwoordiger zijn voet in dit vuil zaakje zal zetten?”

Het krediet voor de O.351 werd door de N.M.K.N. TOEGEKEND NADAT ZIJ ZICH, ZOALS STEEDS, OMRINGDE MET ALLE NUTTIGE INLICHTINGEN. De mogelijkheid van jaling en van het overlijden van de h. DELEY was toen onvoorziënbaar.

De openbare verkoop door de

Curator, in twee zittingen, in de Rederscentrale gaf 1.400.000 fr.; ook de Direkteur van „Het Visserijblad” bood 1.000.000 fr.

Iedereen kon vaststellen dat de bekomen prijs de beste was en had gelegenheid meer te bieden.

Wat betreft de „Narwal”, poogt de eigenaar het te gelde te maken in de beste voorwaarden; van een verlies voor de N.M.K.N. van minstens 80 miljoen is er geen sprake.

In de hierboven vermelde gevallen, zoals bij alle soortgelijke verichtingen, werden en worden door de N.M.K.N. — die trouwens onder de bestendige controle van twee regeringscommissarissen staat — de kredieten niet toegekend dan na uitreiking van de staatswaarborg, wat slechts gebeurt na separaat onderzoek en van het Technisch Komitee van het Ministerie van Verkeerswezen zelf”.

Hooqachtend,
(onleesbaar)

Voorzitter
van de Nationale Maatschappij voor
Krediet aan de Nijverheid.

ONS ANTWOORD

We verwijzen de voorzitter van de N.M.K.N. naar het artikel in ons nummer van 19 december ook verschenen, waarin we andermaal de lichtzinnigheid en het onstandvastige van het verlenen van kredieten, onderlijnen en ondertekenden.

En vermits de voorzitter van het N.M.K.N. ons een recht van antwoord zendt op ons artikel van 12 december, veronderstellen we dat we er nog een langer zullen ontvangen op dat van 19 december, waarvoor ondergetekende de volle verantwoordelijkheid opneemt.

Alleen het technische comitee en de vertegenwoordigers van het N.M.K.N., die zich zoals steeds omringden van alle (?) nuttige inlichtingen, omtrent de bezittingen en de kwaliteiten als schipper van een kredietaanvrager, is het ontsnapt dat de kostprijs van dit schip meer dan één miljoen frank meer is dan aangegeven, voor de prijs waarvoor het gebouwd zou worden.

Het zou zeer interessant zijn te vernemen omtrent welke nuttige inlichtingen de N.M.K.N. beschikte, de mogelijkheden van de schipper en de werkelijke kostprijs van dit schip.

Het zou zeer interessant zijn te vernemen hoe het komt, dat alleen de vertegenwoordigers van het N.M.K.N. en deze van het comitee niet wisten dat de bouwwaarde van dit schip minstens één miljoen frank te hoog werd aangegeven.

Het zou zeer interessant zijn te weten over welke financiële middelen deze schipper bezat om minstens één miljoen frank bezit te kunnen bewijzen.

De schamele vrouw die nu als weduwe achterblijft heeft het spaargeld van de kinders en haar zelf mogen afhaken welke in totaal tachtigduizend frank betekende en die ze nu kwijt zijn. Dat was gans hun bezit en dat zijn misschien de nuttige inlichtingen waarover uw inlichters beschikten!

Nu leeft ze in armoede en moet ze gaan werken!

U schrijft dat U gedekt zijt door de waarborg van de Staat, zodat het verlies welke de N.M.K.N. heeft ten belope van meer dan één miljoen vierhonderdduizend frank door de Staat zal gedekt zijn.

Zo 'n redenering er op na houden is niet moeillijk en triestig!!! Het is dus uw instelling toegelaten nadat zij zich zeer lichtzinnig heeft vergewist van de financiële mogelijkheden of in dit geval de onaanzaanbare verhoging van de kostprijs van een schip, waarvan zijn gelijke op dezelfde werven minsten één miljoen frank minder kostte, te beslissen het geld van de Staat al of niet te verkwisten! Want de Staat zijn wij allen.

Het was u niet bekend, dat diezelfde schipper levenslang ontzegd was een schip te voeren, voor een ernstige beroepsaangelegenheid.

Het is uw inlichters nooit geweten geweest, dat de eigenaar niet meer dan honderdduizend frank bezat, waar elkeen dat wist; Dat de waarde van dit schip onmogelijk zo groot kon zijn, dat de 30 t.h. die nodig waren, boekhoudkundig nooit gestort werden???

Andere personen en (of) instellingen werden destijds door de kredietaanvrager om tussenkomst verzocht en die hebben wel kunnen vaststellen dat de eigen middelen ontoereikend waren. Ook de scheepsbouwer werd nooit volledig betaald!

Alleen uw vertegenwoordigers,

die zich steeds van alle nuttige inlichtingen omringen, wisten dat niet!?

U beweert dat voor een schip welke nog geen 3 maand gevaren heeft en amper één jaar oud was, U een beste prijs hebt gehad omdat wij het zo hoog voor een finantieel sterke schipper instelden! Noemt gij dat een beste prijs voor een schip dat bij U aangegeven was als hebbende 3.750.000 fr. bouwwaarde en elf maanden later verkocht moet worden voor één miljoen 400 duizend frank???

Waart of zijt U dan niet bewust dat de bouwwaarde welke men opgaf bij het vragen van kredieten, veel te hoog was. Alleen uw onderzoekers kenden de kwaliteiten en de mogelijkheden van uw klient niet! Gans de visserij, van klein tot groot wel!

En niemand in hun plaats zou dit krediet hebben toegestaan, uitgenomen diegenen die het zaakje voor mekaar brachten in omstandigheden welke wij op zijn minst als lichtzinnig bestempelen.

En hetzelfde geldt voor de «Narwal». Wie kon gelooeven in de opzet van de Narwal mensen en met welke argumenten bekwamen men zo gemakkelijk al die miljoenen?

En hebben de vennoten met hun persoonlijk bezit moeten borg tekenen? Of was het alleen een wetenschappelijke poging, zoals we er in de Commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek gekend hebben, waar de miljoenen ook lichtzinnig te grabbelen werden gelegd voor avonturen in de Middellandse zee en in de bodega's van de Afrikaanse kusten?

Wil nota nemen dat dit schip nooit voor meer dan tien à vijftien miljoen zal kunnen verkocht worden, zo het ooit verkocht wordt!

Het ligt ondertussen niettegenstaande alle pogingen het te verkopen, te rotten, want niemand gaat er nog aan boord en ekspersten zouden met ons vaststellen, dat alles vlug zal dienen te geschieden, zoniet zal hij nog alleen dienen voor de slooppremie.

En zou ons hier kunnen gezegd worden hoeveel miljoenen krediet hiervoor gegeven en aan welke interest? Zou de voorzitter van het

(vervolg blz 2)

(vervolg van blz 1)

N.M.K.N., wiens persoonlijke goede trouw we niet in twijfel trekken, ons kunnen zeggen hoeveel miljoenen de Staat hier zal bijleggen, waar de visserij nog geen tien miljoen frank steun kan krijgen!

Mogen we kaart op tafel spelen? Want dit zijn niet de twee enige gevallen Het onderzoek van sommige boekhoudingen zou ons zeer veel leren.

Het voorbeeld van de N.819, waar geen Staatswaarborg is, is een triestig voorbeeld temeer van lichtzinnigheid in het verlenen van kredieten, zonder te onderzoeken of zulks wel gewenst is en of de persoon in kwestie wel de nodige beroepsbekwaamheid bezit om hem 800.000 frank krediet te verlenen

Op een schip welk voor dit bedrag verkocht is, 22 jaar oud is en omdat er een garantie is van een duur gewonnen huisje, dank zij familiebezit, zo maar de centen voor het grijpen te geven met als gevolg de ruïne van een huisgezin, waar vrouw en kinders de grote slachtoffers, noemen we zeer lichtzinnig handelen!

En zo zouden we voort kunnen gaan met voorbeelden aan te halen waarvan het verlenen van kredieten op zijn minst gezegd, **zeer lichtzinnig of gebrekkig onderzoek worden!**

Onlangs werd er een nieuwe vraag voor kredieten bij U ingediend.

Onze maatschappij weigerde kredieten omdat de prijs voor de bouw minstens 1,5 miljoen frank te hoog lag!

Uw maatschappij zal ze toestaan en U vergeet dat U daarmee brave mensen, eerlijke schippers, harde werkers onverantwoord in schulden steekt, welke ze nooit meer kunnen ophalen en zo zulks het geval is, dan alleen maar om binnen 15 jaar even arm te zijn als nu.

Het is onze gewoonte niet gezonde toestanden aan te klagen, maar te lang, ja veel te lang duurt het spelletje van het lichtzinnig toekennen van kredieten aan de enen, waarbij van anderen niet alleen hun vakbekwaamheid in twijfel getrokken wordt, maar ook hun financiële mogelijkheden tot in de hoogste graad ter dekking worden geroepen.

Wij noemen deze toestand niet alleen lichtzinnig, maar immoreel ten opzichte van het bedrijf en degenen die zich rechtmatig en eerlijk willen opwerken.

Mocht U willen begrijpen, Mijnheer de Voorzitter, dat wat we schrijven er alleen op gericht is, gezonde toestanden te zien scheppen, dan zult U of diegenen die U thans zo lichtzinnig voorlichten, maar spijtig genoeg weinig objectief zijn, de visserij en de gemeenschap een grote dienst bewijzen.

Dit weze gezegd van iemand die meer dan 40 jaar de visserij van Knokke tot aan De Panne in al zijn fouten en gaven heeft leren kennen, maar nuchter genoeg is om niet terug te deinzen voor bedreigingen of vage uitleg, die geen verantwoording betekenen van een financieel beleid, welke we het recht hebben onverantwoord en lichtzinnig te noemen.

P. VANDENBERGHE

DE STRIJD TEGEN DE VERONTREINIGING VAN HET ZEEWATER

Internationale overeenkomst laat aan zee-grenzende landen toe op te treden tegen oliebevuilding van het zeewater

In het hoofdartikel van voor twee weken handelden wij over het nieuw Verdrag inzake de politiereglementering ter zeevisserij.

Terloops wezen wij op een nieuwe regel van het verdrag, namelijk het verbod om voorwerpen of stoffen in zee te werpen die de visserij kunnen belemmeren of die vis, vistuig en vissersvaartuigen kunnen beschadigen.

Een dergelijke bepaling betekent een goede stap in de strijd tegen de verontreiniging van de zee. De aanwezigheid van de zeeverontreiniging maakte het voorwerp uit van een recente internationale conferentie.

AKOORD BEREIKT OP CONFERENTIE TE BRUSSEL

Vorige maand greep in het Congrespaleis te Brussel, de Internationale Juridische Conferentie over de schade veroorzaakt door de verontreiniging van het zeewater, plaats.

Deze belangrijke internationale overeenkomst stond onder het voorzitterschap van de heer Lilar, gewezen minister van Justitie.

De plenumvergadering heeft twee internationale overeenkomsten goedgekeurd. De eerste overeenkomst behoort tot het **PUBLIEK RECHT** en heeft betrekking op het recht van een staat die aan zee grenst om in volle zee op te treden wanneer zich een verontreiniging van het zeewater voordoet ten gevolge van een ongeval.

De tweede overeenkomst behoort tot het **PRIVAAT RECHT** en heeft betrekking op het recht van een staat die aan zee grenst om in volle zee op te treden wanneer zich een verontreiniging van het zeewater voordoet tengevolge van een ongeval.

De tweede overeenkomst behoort tot het **PRIVAAT RECHT** en heeft betrekking op de burgerlijke aansprakelijkheid en op de verzekering inzake schade ingevolge verontreiniging.

De conferentie heeft eveneens een protocol goedgekeurd waarin voorzien wordt in verzoenings- en arbitrageprocedures.

De conventie inzake burgerlijk recht zal van kracht worden 90 dagen na de bekrachtiging ervan door de regeringen van 15 landen waarvan er vijf ieder minstens 1 miljoen brutoton aan tankschepen bezitten.

DOOR BELGIE GEORGANISEERD

Dit belangrijk internationaal treffen werd georganiseerd door België, op initiatief van de intergouvernementele raadgevende organisatie van de zeescheepvaart waarvan 68 landen lid zijn.

De slotakte van de Conferentie werd ondertekend op vrijdag 28 november 11. door de vertegenwoordigers van de 48 landen die aan de vergadering hebben deelgenomen.

Vertegenwoordigers van 6 andere landen, van 5 gespecialiseerde UNO-instellingen en van intergouvernementele organisaties hebben de conferentie als waarnemers bijgewoond.

Deze belangrijke overeenkomst zal uiteraard ook zijn gunstige gevolgen hebben voor de zeevisserij.

PROCEDURE

Zoals reeds gezegd bepaalt de publiekrechtelijke overeenkomst de voorwaarden en de procedure die door een staat dient gevolgd te worden wanneer deze maatregelen treft om de gevaren van een verontreiniging door koolwaterstoffen ingevolge een ongeval in volle zee te voorkomen, beperken of wegwerken. Vooralere bepaalde maatregelen te treffen, moet de staat, derhalve voor noodgevallen, deze maatregelen bekendmaken of eerst deskundigen raadplegen die gekozen worden op een lijst die regelmatig door de intergouvernementele raadgevende organisatie voor de scheepvaart (IROS) wordt bijgehouden. De maatregelen moeten in verhouding staan tot de schade die tegen de overeenkomst in dreigt te ontstaan. Maatregelen die getroffen worden en aan derden nadeel toebrengen, geven aanleiding tot schadevergoeding.

VERZOENING EN ARBITRAGE

Elk geschil dat niet door onderhandelingen kan geregeld worden zal een verzoening, of indien geen verzoening tot stand kan komen, een arbitrage tot gevolg hebben. Een bijlage van de overeenkomst voorziet in de oprichting van een verzoenings-, en een arbitragecommissie, die beide uit drie leden bestaan, die met meerderheid van stemmen beslissen. De overeenkomst heeft betrekking op alle vaartuigen met uitzondering van oorlogsbodems en schepen die door een staat voor andere dan handelsopdrachten gebruikt worden en op alle drijvend materieel, met uitzondering van installaties voor de exploratie of uitbating van de zeebodem en zijn ondergrond.

EEN SPECIAAL FONDS

De privaatrechterlijke overeenkomst, die de titel draagt «internationale overeenkomst betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade ingevolge verontreiniging», zegt, dat enkel de eigenaar van het vaartuig verantwoordelijk is voor alle schade door verontreiniging ingevolge het vrijkomen van koolwaterstoffen, tenzij dit het gevolg is van een oorlogsdaad, munitie, een ongewoon natuurverschijnsel, de handeling van een derde of de onachtzaamheid van een regering of een overheidsinstantie. De eigenaar van een vaartuig kan zijn aansprakelijkheid beperken tot een totaal bedrag van 2000 fr. per ton (inhoud) zonder dat het bedrag meer dan 210 miljoen fr kan bedragen op voorwaarde het gebeurde niet de persoonlijke fout is van de eigenaar. Om van deze beperking te genieten moet de eigenaar een fonds samenstellen dat overeenkomt met de omvang van zijn aansprakelijkheid.

Elk vaartuig dat de vlag voert van een land dat de overeenkomst tekende en dat meer dan 2000 ton koolwaterstoffen als lading en als

stortgoederen vervoert, moet een getuigschrift aan boord hebben waarin staat dat zijn eigenaar een verzekering heeft afgesloten of een andere financiële waarborg heeft ten belope van het bedrag bepaald door de hogervernoemde omvang van verantwoordelijkheid. Het getuigschrift wordt door het land waar het vaartuig is ingeschreven in de officiële taal van dit land en met Engelse of Franse vertaling afgeleverd.

Voor deze overeenkomsten gelden dezelfde uitzonderingen als voor de publiekrechtelijke overeenkomst, maar voor wat de vaartuigen betreft die behoren aan een staat en die voor handelsdoeleinden gebruikt worden, kan elke contracterende staat vervolgd worden.

Deze vaartuigen moeten echter geen verzekeringsgetuigschrift aan boord hebben maar wel een getuigschrift dat het vaartuig aan die bepaalde staat toebehoort en dat de verantwoordelijkheid gedekt wordt binnen de perken van de overeenkomst.

De conferentie heeft een werkgroep geïnstalleerd die de oprichting van een internationaal compensatiefonds moet bestuderen. De IROS zal een overeenkomst voorbereiden met het oog op de oprichting van zulk een fonds.

Tenslotte heeft de conferentie in een resolutie aanbevolen dat bij gevaar op verontreiniging door andere stoffen dan koolwaterstoffen, de contracterende staten zullen samenwerken om de schikkingen van de overeenkomst geheel of gedeeltelijk toe te passen.

A.W.

DUITSE MIJN IN BAGGERMOLEN te Nieuwpoort

Op zaterdag 20 december neutraliseerden de ontminers van de Zee-macht een Duitse mijn in de haven van Nieuwpoort.

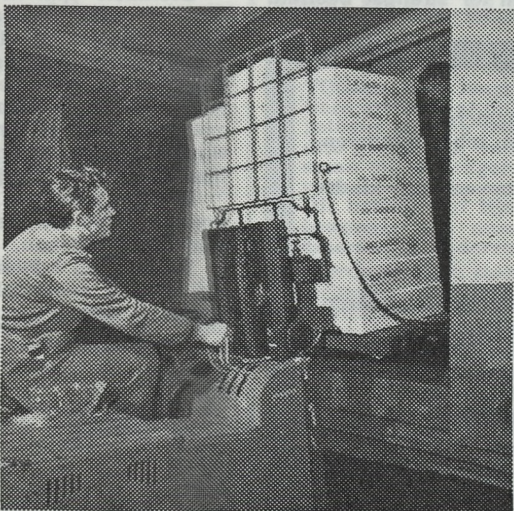
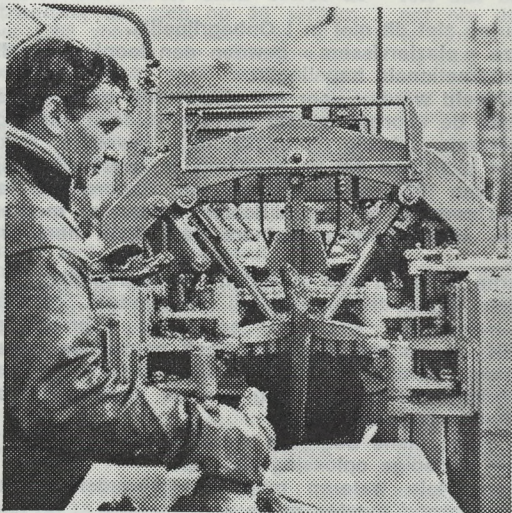
In de namiddag werden de ontminers, die reeds gedurende de nacht werkzaam waren geweest te Zeebrugge, opnieuw opgeroepen om, deze maal te Nieuwpoort aan boord van de baggermolen van de Firma Decloedt, een Duitse mijn onschadelijk te maken.

Gedurende baggerwerken in de havengeul van Nieuwpoort haalde de baggermolen een mijn boven. De bevoegde instanties van de Zee-macht werden dadelijk verwittigd, die de ontminersploeg er onmiddellijk op afstuurde. De mijn, een Duitse GD grondmijn werd ter plaatse geneutraliseerd door de ontminers.

Tweemaal op dezelfde dag moesten de ontminers dus optreden om springtuigen ongevaarlijk te maken, eerst 's nachts te Zeebrugge aan boord van een zuiger en 's namiddags te Nieuwpoort op een baggermolen.

Hoe blijft vis langer vers?

In schuimstofverpakkingen van [®]Styropor



Onderschriften bij de platen)

1. Filetteren
2. Inpakken
3. Gewichtskontrolle
4. Inrijzen
5. Laden
6. Vervoer

Hoezo?

— Omdat schuimstofverpakkingen van [®]Styropor veruit beter isoleren dan de voorheen gebruikelijke verpakkingen-

materiaal. Dat houdt in: hogere koelwerking bij geringer ijsverbruik.

— Omdat schuimstofverpakkingen van [®]Styropor de mikroorganismen niet de minste woekerzetel bieden en bijgevolg hoogst hygiënisch zijn.

— Omdat schuimstoffen van [®]Styropor waterdicht zijn en het verbruikte smeltwater zo kan worden afgevoerd, dat de vis er niets van zijn versheid bij inboet.

Verder bieden schuimverpakkingen van [®]Styropor nog deze voordelen: gering gewicht, lager vrachtgeld, effen wandstructuur (=geen gevaar voor kneuzingen) en aanlokkelijke aanblik (=verkoopbevorderend door prettiger aanvoelen).

Graag verstrekken wij namen van firma's die kunststofverpakkingen van [®]Styropor voor de visindustrie vervaardigen. Schrijft ons gerust vandaag nog.

BASF Kunststoffen

Materiaal op maat

Badische Anilin- & Soda-Fabrik AG

6700 Ludwigshafen

Bondsrepubliek Duitsland

BASF Chemie N. V.
Marsveldplein 5,
Brussel 5

[®]Styropor **BASF**

Onbegrijpelijke geringe straf te Veurne

Men zal zich nog wel herinneren dat in mei van dit jaar, te Nieuwpoort twee zogenaamde „pleziervaartuigen” werden opgeleid voor het vangen in de territoriale wateren van ondermaatse vis met verboden materiaal (ploegkettling) en met netten die niet aan de veraste normen voldeden.

Het betreft hier oude of geschrapte vissersvaartuigen die tot pleziervaartuigen werden omgebouwd (?), maar waarmede de eigenaars samen met de nodige „pleziervissers”, het gebied dat onze kustvissers om den brode bewerken, gaan bevissen en die dagelijks soms meer dan 100 kg. tong in het zwart verkopen aan restaurants e.d.m.

Toen de vaartuigen werden opgeleid kon zo maar even op 150 kg. tong beslag worden gelegd waarvan veel ondermaats en evenveel gekwetste (tengevolge van de „grondrakel”).

Gezien het hier niet alleen gaat om overtredingen, maar en vooral het een geval van BROODROOF betreft, verwachtte men zich aan een ernstige straf.

De rechtbank te Veurne heeft blijkbaar de ernst van het geval niet ingezien. We vernemen dat vorige week dinsdag uitspraak in deze zaak werd gedaan : ieder 26 fr. x 20 of, hoop en al 520 fr !! De kleinste straf ! Het (verboden) vistuig werd verbeurd verklaard; 't zou er dat nog aan moeten mankeren.

Deze uitspraak — van veroordeling of straf kan men hier moeilijk spreken — is niet alleen onbegrijpelijk en ergerlijk, maar het betekent een ware schande !

Het betekent noch min noch meer een aanmoediging voor enkele rijke lui die zich de luxe kunnen permitteren oude vissersvaartuigen te kopen om zogezegd uit plezier de hengelvissers te oefenen, maar die voor de neus van de beroeps-kustvissers tientallen kilo's tong en andere vis op onwettige manier vangen om deze vangst bovendien op een even onwettige manier aan de man te brengen. Voor de (goedaardige?) rechtbank te Veurne blijkt dit van geen belang te zijn ! Onbegrijpelijk.

Maar andere, soms onbenullige overtredingen, of ze nu door vissersvaartuigen of jachten worden gepleegd, worden om ter strengst bestraft.

Nog geen twee weken geleden werd een pleziervaartuig met 2.000 fr. beboet om door de flinkerlichten te hebben gevaren; deze straf is viermaal groter dan deze uitgesproken tegen de zg. sportvissers alhoewel er hier niet het minst sprake is van broodroof...

Het gehele geval is des te schandaliger daar tenslotte een hereboer of andere rijke heerschappen het het minst nodig hebben en die derhalve het brood niet hoeven weg te nemen voor de neus van de kustvissers die genoeg andere (beroeps)zorgen hebben en die overigens niet eens zoveel tongen per reis aanvoeren dan sommige dezer pleziervaartuigen.

De rechtbank van Veurne ziet dit niet in ! Onbegrijpelijk.

Overigens namen deze « pleziervissers » gewoon een loopje met alle bestaande nationale of internationale bepalingen.

Het felt dat ze veroordeeld werden voor het vissen van ondermaatse vis met netten die niet aan de voorgeschreven normen voldoen, alsmede voor het vissen met verboden vistuig (ploegkettling), bevestigt zulks. Bovendien zijn we er van overtuigd dat ze eveneens in overtreding zijn met het Koninklijk Besluit van 1964 in verband met het akkoord van Den Haag, daar waar het gaat over de te voeren lichten, seinen en merken.

Voor dergelijke feiten alleen hebben kleinere vaartuigen heel wat andere boeten gekregen.

De rechtbank te Veurne blijkt dit niet te weten ! Onbegrijpelijk.

We hebben zeker niets tegen de sportvisserij. Integendeel. Ze mag echter geen broodroof betekenen. Dat alle bestaande voorschriften overigens door IEDEREEN dienen gerespecteerd hoeft nauwelijks onderlijnd. Wat baten bijvoorbeeld minimummaaswijdte van netten en andere verplichtingen of voorschriften ter bescherming van de visstand als ze niet door iedereen moeten worden toegepast

Deze « sportvisserij » zoals thans bedreven wordt een plaag.

Er dringt zich hier een spoedige oplossing voor op.

Het vissen in de territoriale wateren moet voorbehouden worden aan de mensen die er hun brood moeten mede verdienen.

Eventuele sportvisserij kan er nog worden geduld, maar dan voor zover ze beperkt wordt, (ondermeer inzake vistuig), waardoor ook de vangst zich herleidt tot deze van een sportvisser in de ware zin.

Ons inziens behoort een dergelijke regeling tot de taak van de Zeevisserijdienst in samenwerking met het Waterschoutambt.

Ook de Rederscentrale zal het hierbij niet laten.

Er zal niet alleen een aktie worden ingezet, maar er wordt overwogen om, voor het geval er nog een dergelijk feit zich mocht voordoen, haar burgerlijke partij te stellen.

Aan de bevoegde maritime diensten behoort het evenwel deze zogenoemde « sportvissers » in de gaten te houden en een efficiënte controle uit te oefenen.

De verkoop « in het zwart » is een zaak voor de belastingcontroleur. Het gehele schandallig gedoe en de uitspraak van de rechtbank te Veurne is echter een zaak van algemeen belang.

Notaris en Mevrouw Jan-Baptist de Gheldere
Ere-Notaris en Mevrouw Georges Claeys - de Gheldere
Zijn kinderen en schoonkinderen.
Jhr. en Mevrouw Karel-Jan de Gheldere
Hr. en Mevrouw Diederik Elslander - de Gheldere en hun kinderen
Alix-Ann en Jan Baptist.
Jvr. Viviane de Gheldere
Jvr. Francine de Gheldere
Jhr. Vincent-Robert de Gheldere.

Zijn kleinkinderen en achterkleinkinderen.

De families de Gheldere, de Snick, Masureel en Joos.
Melden U met diepe droefheid, dat het de Heer behaagd heeft tot Zich te roepen, de ziel van :

Jonkheer Robert de Gheldere

weduenaar in eerste huwelijk van
Mevrouw Alix Joos en in tweede huwelijk van
Mevrouw Josepha Joos.

Ere-Notaris

Voorzitter van de Kerkfabriek St. Antonius-Abt te Heist.
Oud-Burgemeester van Heist-Duinbergen.

Oud Provincieraadslid.

Lid van de Beheerraad van de Stichting H. & L. Godtschalck.

Officier in de Leopoldsorde

Officier in de Kroonorde

Officier in de Leopold II orde

Kruis Politiek Gevangene 40-45

Kruis Pro Ecclesia et Pontifice

En vereerd met verschillende andere eretekens.

Geboren te Koekelare op 4 september 1882 en godvruchtig in de Heer ontslapen te Duinbergen-Heist, op 19 december 1969, gesterkt door de genademiddelen van Onze Moeder de Heilige Kerk.

De plechtige lijdendienst, gevolgd door de bijzetting in de familiekerk te Heist-aan-zee, had plaats in de parochiekerk van de Heilige Familie te Duinbergen-Heist, op woensdag 24 december 1969 te 11 uur.

Dit bericht dient als kennisgeving.

Bid voor hem. Bloemen noch kransen
Duinbergen, Villa « Clos Vincent », 56, Duinendreef.
Oostkamp, 48, Brugse straat.

(4368N—6762V)

Nog het visserspensioen Syndikale demagogie

Men wijst er ons op dat in sommige syndikale bladen een reactie is gekomen op het artikel in het Visserijblad verschenen omtrent het « voorbehoud » dat de syndikaten hebben gemaakt om aan de visser een vervroegd pensioen toe te kennen, zoals voorgesteld door Minister De Paepe.

Men mocht zich inderdaad aan een reactie van de syndikaten verwachten, want het zijn eigenlijk toch zij die de sociale belangen van hun leden moeten behartigen. Dat zij dan ook van alles proberen om hun onbegrijpelijke houding te verantwoorden is menselijk.

Wat echter niet meer aanvaardbaar is, is dat ze zich kronkelen als aardwormen en hierbij niet terugschrikken voor leugens. Vroeger reeds lieten zij in sommige bladen schrijven dat ze akkoord waren dat de vissers een groter bijdrage zouden betalen voor een vervroegd pensioen dan de reders.

Dat zulks pure demagogie was

blijkt uit het feit dat zij thans voorbehoud voor deze zelfde pensioenregeling maken, waarbij de voorzlene bijdrage voor reder en visser gelijk is.

Als reactie zou er nu in sommige den beweerd dat de Rederscentranten door de syndikaten worde de pensioenregeling in de weg staat.

Wij kunnen alleen maar bevestigen wat wij vóór twee weken hebben medegedeeld: de Rederscentrale is de enige partij die het ministerieel voorstel voor een vervroegd pensioen voor de visser heeft aanvaard.

De syndikaten hebben hun voorbehoud gemaakt; wat zij ook hun aangesloten leden thans mogen wijsmaken om de schijn te redden.

Het is trouwens steeds het bedrijf zelf geweest, dit zijn de reders, die jarenlang hebben geijverd en zich nog steeds inspannen om een speciale pensioenregeling voor de visser te bekomen. Meer hebben we hier voorlopig niet aan toe te voegen.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Woensdag jl. kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart bijeen onder het voorzitterschap van de heer Vandercruyssen. De heer Bentein vervulde het ambt van Rijkskommissaris.

De Raad ving aan met drie vonnissen. Een eerste zaak betrof de stranding die zich op 26 september 1968 voordeed met de O.175 „Theodorus” op de Haisborangh-bank. In deze zaak werden twee opvallende betrokkenen nl. schipper Roosens Roland en stuurman Maes Frans. Uit het onderhoor is vastgesteld dat betrokkene Maes Frans in bedronken toestand de wacht liep, en overdreven risico's nam in een zeer gevaarlijke navigatiezone. De betrokkene wordt bestraft met een schorsing van 4 maand van zijn certificaat van bekendheid en voor dezelfde duur als hoofd van de wacht te varen. Schipper Roosens wordt bestraft met een vermaning om de brug te verlaten in een zeer gevaarlijk gebied.

AANVARING TUSSEN O.79 „CARLO” EN O.351 „IRMA”

In de Oostendse havengeul deed zich op 18 april 1969 een aanvaring voor tussen de O.79 „Carlo” en de O.351 „Irma”. Eerstvernoemd vaartuig kwam van de garnalvisserij terug. De O.351 had de Tijdokkaal verlaten met bestemming naar de Montgomerydok. De beide schippers nl. Deckmijn van de O.79 en Devos van de O.351 werden betrokken.

Schipper Devos had prioriteit moeten verlenen aan het van stuurboord komende vaartuig en ruim en bijtijds vaart moeten verminderen. Ook schipper Deckmijn had als taak de vaart uit zijn vaartuig te halen toen hij zag dat schipper Devos niet reageerde. Verder lieten de beide schippers na een goede uitkijk te verzekeren. Zij worden veroordeeld tot een vermaning.

AANVARING TUSSEN Z.497 „DE POLARIS” EN Z.540 „NEPTUNE”

Op 19 april 1969 kwam het in de Zeebrugse havengeul tot een aanvaring tussen de Z.540 „Neptune” die de haven indoopt en de Z.497 „De Polaris” die de havengeul uitloopt. Hierbij werd eerstvernoemd vaartuig averij op. In deze zaak werd schipper Savels van de Z.540 „Nptune” betrokken. Alhoewel de allereerste oorzaak van het ongeval te vinden is in het feit dat, te Zeebrugge het vaarwater van de toegangseul tot de vissershaven te smal is, neemt deze beschouwing niet af van de verantwoordelijkheid van betrokkene. Had schipper uitgevoerd dan zou het ongeval zich niet hebben voorgedaan. Betrokkene wordt bestraft met een vermaning terwijl de kosten hem eveneens te laste worden gelegd.

RIJKSKOMMISSARIS VORDERT SCHORSING VAN TWEE MAAND VOOR SCHIPPER VAN N.705 „LILIANE”

Een volgende zaak betreft het vergaan van de N.705 „Liliane” op 10 augustus jl. op de visgronden in de onmiddellijke nabijheid van het lichtschip Smith's Knoll. Reeds tij-

dens de eerste onderhoor kwam onmiddellijk aan het licht dat schipper Gorsales Wilfried zware beroepsfouten heeft begaan, die rechtstreeks oorzaak zijn van het vergaan van zijn vaartuig.

Er was in de eerste plaats het feit dat betrokkene geen opdracht gaf om de ingewonden boel vast te sjoeren toen het vaartuig slagzij ging maken. Door het verschuiven van deze boel ging het vaartuig nog heviger slagzij maken. In de tweede plaats liet schipper Gonsales na het veiligheidssysteem in werking te stellen terwijl hij er verder niet aan dacht alle openingen aan boord te dichten bij de noodtoestand waarin zijn vaartuig verkeerde.

Voor wat nu het vastslaan van de kuiltouw aan de korvijnnagel, waardoor de slagzij nog toenam, aanziet de rijkskommissaris dit als een toevallig element. De heer Bentein komt tot de slotsom dat betrokkene in ruime mate aansprakelijk is voor het vergaan van zijn vaartuig door het begaan van verscheidene beroepsfouten. Hij vordert dan ook een schorsing van het brevet van schipper 2de klasse voor de duur van 2 maanden.

Betrokkene werd dan nog in zijn verdediging, bijgestaan door meester Debra, die zich afvraagt hoe ieder ander, voorzichtig schipper in gelijkaardige omstandigheden zou hebben gereageerd. Alles moest volgens voornoemd advocaat in dergelijke snel tempo geschieden dat het omzeggens onmogelijk was alles te voorzien. Hij vraagt dan ook de vrijspraak voor zijn klient.

MOTORDEFEKT VAN Z.269 „IBIS”

Tenslotte behandelde de Raad nog het motordefekt dat zich aan boord van de Z.269 „Ibis” voordeed op de IJslandse vissersgronden. Terzake werd motorist Romain Albert onderhoord. Deze laatste geeft een technische uiteenzetting van de feiten. Uiteenzetting die evenwel niet aanvaard wordt door de Raad. Al te veel elementen wijzen er op dat getuige helemaal niet op de hoogte was van zijn vak, en zeker niet de zich opdringende maatregelen betrof. De Raad zal deze zaak in een volgende zitting verder onderzoeken.

Oud-Burgemeester Robert de Gheldere overleden

Bij het ter pers gaan vernemen we het overlijden van oud-burgemeester Rob. de Gheldere, vader van onze huidige burgemeester. De begrafenis heeft heden woensdag te 11 uur plaats gehad in de kerk te Duinbergen.

Ook aan de notaris-burgemeester Jan de Gheldere en zijn familie biedt ons blad zijn innige deelneming.

Meer dan 30.000 fr. voor Ibis en Godtschalck

Er zijn in onze XXste eeuw nog mensen die begrip kunnen opbrengen voor daadwerkelijke steun aan behoeftigen. Dit is de bedenking die wij ons hebben gemaakt na telling van onze steunlijst, ten bate van een Kerstfeest voor de kostgangers van Godtschalck en Ibis. Sedert vorige week donderdag zijn opnieuw enkele belangrijke bedragen binnengekomen van firma's die aldus hebben aangetoond sympathie te voelen voor onze aktie.

DOE MEE AAN DEZE AKTIE ! U MAAKT ER ENKELE OUDER- LINGEN EN VELE KNAPEN GE- LUKKIG MEE.

Uw bijdrage, hoe klein ook zien wij dankbaar tegemoet door storting op onze postrekening nr 41.89.87 van „Het Nieuwsblad van de Kust” of op onze bankrekening nr 2050 bij de Oostendse Kredietbank. Karel Janssens aan. I te Oostende.

Animalia	1000 fr.
Oostendse Kredietbank	1000 fr.
Bank van Brussel	1000 fr.
Rederscentrale	3000 fr.
Hulp in Nood	2000 fr.
S.C.A.P.	2000 fr.
Onderlinge Visafslag Oostende	2000 fr.
Kustvissersvereniging	
Hand in Hand Oostende	2000 fr.
Verbond Kustvissersreders	1000 fr.
Henri Boudolf, aannemer	2000 fr.
Hand in Hand Zeebrugge	1000 fr.
Nieuwsblad van de Kust	500 fr.
Rederij „De Wandelbaar”	500 fr.
Verzekeringen Zeevust	1000 fr.
Leon Billiau	200 fr.
Royal Tours	200 fr.
Ostend Stores & Ropeworks	1000 fr.
Mandenmakerij Ch. Desmidt	200 fr.
Morbee Sylvain	500 fr.
Chevron Oil Belge	2000 fr.
Rederscentrale Oostkust	1000 fr.
N.V. Fredrickbank Oostende	200 fr.
Van der Veen Frans - Reder	1000 fr.
Fa. Schockaert	300 fr.
Fa Leon Van Eessel - Antw.	5000 fr.
Stefens Electro	500 fr.

BANGE UREN VOOR VIJF LIJNVISSERS ZWALPTEN ELF UUR OP ZEE ROND

Tijdens het jongste week-end werd andermaal duidelijk aangetoond dat een zeemanspet en dito jekker nog (altijd) niet volstaan om de drager er van een volwaardige zeeman te maken. Dit hebben vijf lijnvisseren, allen bewoners van onze kuststreek, zaterdag jl. ondervonden.

Zaterdagmorgen stak het kleine motorbootje „Kon Tiki”, eigendom van Jules Devey uit Middelkerke in zee. Aan boord bevonden zich vier kennissen van voornoemde, nl. Pieters Noel, Voorhavenlaan, 122 te Oostende, Moens Roger, Zwaluwenstraat, 107 te Oostende, Vanderpoele Georges, Keiweg 15 te Oudenburg en Geryl Hubert, Duinenlaan, 3 te Westende. Het lag in de bedoeling de lijnvisserij te bedrijven in de kustwateren.

Toen de terugkeer werd aangevat, omstreeks 16 uur, weigerde de motor op gang te gaan. Vermoedelijk wegens de slechte brandstof. Het vaartuig lag toen op ongeveer 2 mijl van de Nieuwpoortse havengeul. Er werd weliswaar gepoogd naar de kust te roeien maar de sterke stroming belette zulks. Ondertussen was 't donker geworden en ging men spoedig in een benarde toestand verkeren temeer daar het uitgegooide anker niet vast kwam. Fakkels werden vervaardigd om aldus de aandacht te trekken.

Toen de mannen echter niet op het voorziene uur thuiskwamen werd alarm geslagen. De Nieuwpoortse redboot voer uit doch kon de „Kon - Tiki” niet lokaliseren. Ook de sleepboot „Zeetijger” voer uit. Tot aan Duinkerke werd de kust afgespeurd. Het was pas tijdens het terugkeren dat, op ongeveer 20 mijl buiten de kust, ter hoogte van Middelkerke, de noodsignalen van de „Kon Tiki” werden opgemerkt. De opvarenden waren ongedaerd maar hadden toch elf bange uren meegemaakt. De „Kon-Tiki” werd naar de Oostendse haven gesleept.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

DE VERZEKERINGS- MAATSCHAPPIJ „DE STER” STAAKT ZIJN WERKZAAMHEDEN

Bij het ter pers gaan vernemen we dat de onderlinge Verzekeringmaatschappij voor Vissersvaartuigen „De Ster” welke meer dan 35 jaar bestond, het verzekeren van vissersvaartuigen heeft stilgelegd. De reden hiervan zou gelegen zijn in de zware herverzekeringvoorwaarden welke hen werden opgelegd, waaraan ze niet konden voldoen.

Zoals we reeds vroeger schreven is het spijtig dat de drie onderlinge verzekeringen zich niet onder een beheer hebben verenigd.

Deze maatschappij had nog slechts 18 vaartuigen en had onlangs het verlies te betreuren van de O.242 en de O.236 wat een zware slag is.

De onderlinge „Hulp in Nood”, welke dit jaar even zwaar geteisterd werd en ongeveer 11 miljoen frank alleen aan totale verliezen kende, heeft geoordeeld zijn premies niet te moeten verhogen, daar deze maatschappij, dank zij haar wijs beleid van een uitstekende beheerraad, thans over dertig miljoen frank reserves beschikt en zij daarenboven voor het jaar 1970 opnieuw uitstekend herzerkerd is.

Voor zeevisserij geen gunstig jaar

Tendensen wijzen op verbetering

De heer W. G. Meyboom, voorzitter van de Vereniging voor Reders van Vissersvaartuigen, is van mening, dat hoewel 1969 voor de visserij in het algemeen geen gunstig jaar is geweest, er toch tendenzen kunnen zijn die op verbetering wijzen. De visserij is een te wisselvallig bedrijf om over een kort tijdsbestek te worden beoordeeld. Voor een oordeel zouden perioden van vijf tot tien jaar gezien moeten worden en op deze basis komt men thans tot een minder pessimistisch gezichtspunt dan in voorgaande jaren, aldus de heer Meyboom.

Intussen hebben de (reeds vorig jaar gesignaleerde) verschillen in bedrijfsresultaten van de trawlvloot zich verder toegespitst. De beste schepen — in het bijzonder de hektrawlers — en vooral die met een diepvriesinstallatie — kunnen op een gunstig jaar terugzien. De andere schepen bleven nog verder achter: zij zouden zo snel mogelijk door een kleiner aantal moderne schepen moeten worden vervangen.

HARING

Voor het eerst sinds een reeks van jaren ging de aanvoer van haring niet verder achteruit. Ondanks een slecht naseizoen lijkt het er op, dat de totale haringaanvoer in dit jaar die van 1968 (34.000 ton ter waarde van 32 miljoen gulden) zal overschrijden.

De aanvoer van diepgevroren haring is belangrijk toegenomen; de afzet in het binnenland was zodanig, dat in het algemeen niet kon worden voldaan aan de vraag uit het buitenland.

De markt voor gezouten haring toonde een verbetering. Voor een belangrijk deel is dit te danken aan het wegvallen van de Duitse loggervloot, die ondanks fusies en steunmaatregelen het niet heeft kunnen bolwerken. De revaluatie van de Duitse valuta heeft hierin ook wel een rol gespeeld, maar gezegd mag toch worden dat de kwaliteit van het Nederlandse produkt hier toch een hartig woordje heeft meegesproken. Het Nederlandse bedrijf heeft daarbij zeker niet die steun ondervonden welke de Westduitse overheid heeft verleend aan de Duitse haringvisserij.

De aanvoer van rondvis daalde met 8 percent, maar de opbrengst bleef nagenoeg gelijk. Voor dit jaar wordt de aanvoer geschat op circa 50.000 ton ter waarde van 30 miljoen gulden. Er werd 50 percent meer schelvis aangevoerd, 35 percent meer koolvis, echter 40 percent minder kabeljauw en de aanvoer van wijting is ongeveer op hetzelfde niveau van vorig jaar gebleven. Een verheugend feit is, dat vrijwel geen koolvis meer voor dierlijk voedsel behoefde te worden afgevoerd.

KOTTERVLOOT

De indruk is, dat de kottervloot in het algemeen een beter resultaat dan vorig jaar zal bereiken.

De aanvoer van platvis steeg in hoeveelheid en waarde met tien percent; het verwachte eindresultaat voor 1969 is 60.000 ton ter waarde van 125 miljoen.

De aanvoer van schol steeg meer dan 30 percent maar de tongaanvoer is met tien percent gedaald. Echter, de gemiddelde prijs van tong steeg en zodoende is de opbrengst van de tong toch nog van 91 miljoen tot 95 miljoen gulden gestegen.

De haringvisserij in het naseizoen door de kotters stelde teleur.

KWALITEIT

Dit jaar zijn door de trawlers en de kotters meer kleine kistjes (25 kilogram) schelvis en wijting aangevoerd, waarop door de overheid een kwaliteitspremie wordt verleend. Deze grotere zorg aan het produkt heeft zeker bijgedragen tot een grotere export. Ook voor haring, makreel en kleine schol wordt een kwaliteitspremie verleend. Er is echter weinig kleine schol die aan de kwaliteitseisen voldeed, aangevoerd; kennelijk moeten de bemanningen nog worden vertrouwd gemaakt met de voorgeschreven betere methode van strippen.

Voor enkele soorten grote rondvis mag binnenkort eveneens een kwaliteitspremie worden verwacht.

Ten slotte is er goede hoop dat in 1970 de houten viskist zal worden vervangen door de zeer lichte witplastic-kist. Deze nieuwe eenmalige verpakking is hygiënischer. Het zou een stap zijn in de goede richting van de internationale eisen die straks zullen worden gesteld en waarover men in deze krant heeft kunnen lezen.

De door de overheid verleende slooppremie heeft twintig oude weekloggers doen verdwijnen. Dit en het wegvallen van de Duitse haringloggers hebben een gunstige invloed op de markt.

De premie die door de overheid is toegezegd ter vervanging van een aantal verouderde trawlers belooft echter een minder ongunstig resultaat. Het bedrag is niet groot genoeg om — bij de zo sterk gestegen bouwkosten voor moderne (diepvries) hektrawlers — het bedrijf over de drempel te helpen.

In navolging van het buitenland — ook binnen de Europese Economische Gemeenschap — zou hieraan tenminste een belangrijke verlaging van de rentevoet gekoppeld dienen te worden. Bij de huidige verhoudingen in de EEG-visserij doet Nederland eigenlijk aan een negatieve concurrentievervalsing; het komt juist voor, in afwachting van het toekomstige EEG-visserijstatuut, voor het bedrijf thans gelijke concurrentievoorwaarden te scheppen dan te wachten tot de visserij verder in het moeras weg zinkt en eerst dan met incidentele noodmaatregelen te komen.

Elk jaar worden door de overheid bedragen ter beschikking gesteld voor bepaalde technische verbeteringen aan de schepen, het ene jaar voor verbeteringen van het visruim; een andere maal voor aanschaf van een spoelmachine. De fondsen zouden beter meer ter beschikking van „technische verbeteringen” moeten komen, opdat niet iemand die op een later tijdstip aan een bepaalde verbetering behoefte gevoelt achter het net vist.

KATASTROFAAL

Al is dan in 1969 de totale haringaanvoer niet verder gedaald, het blijft een feit dat de haringvangst uit de Noordzee is gedaald tot een katastrofaal niveau.

Het was op Nederlands voorstel dat ter jaarlijkse vergadering van de Noordoost-Atlantische Visserijkonventie werd besloten tot vorming van 'n werkgroep om voorstellen ter verbetering van deze situatie te ontwerpen. Het schept voldoening dat deze werkgroep reeds in januari 1970 in Den Haag bijeen zal komen.

Moeilijke onderwerpen als: beperking van de haringvangkapaciteit der langhebbende landen, quotering van de aanvoer, gebieds- of seizoenluiting, komen daarbij aan de orde. De te nemen maatregelen zullen de individuele aanvoerders wellicht zwaar treffen, maar ze zijn onontkoombaar, wil de toestand voor allen niet nog veel slechter worden.

Het is ten aanzien van andere in een bepaald opzicht overbevestigde gebieden al eerder gebleken hoe moeilijk internationale overeenstemming tot beperking van de vangst is te bereiken. Voor de Nederlandse visserij — met haar overwegend belang bij de Noordzeeharing — is het ten zeerste te hopen, dat voor de Noordzee op korte termijn maatregelen wel mogelijk blijken.

BEMANNINGEN

Ondanks het uit de vaart nemen van een aantal vaartuigen blijft het bemanningsvraagstuk zorgen baren.

Het met belangrijke overheidssteun tot stand gekomen studiefonds heeft dit jaar de studietoelagen aanzienlijk verhoogd. Gehoopt wordt dat hierdoor bij de jeugd de animo voor de beroepsopleiding wordt gestimuleerd. Om het vissersberoep aantrekkelijker te maken zijn echter nog verdere maatregelen nodig. In de eerste plaats kan worden gedacht aan verhoging van de inkomsten, die een percentage van de besommingen uitmaken; daartoe moeten dus de besommingen omhooggeschroefd worden.

Meer en meer komt de boomkorrevisserij in zwang. Deze methode van visserij vereist een voortdurende waakzaamheid.

Twee IJmuidse vissersvaartuigen zijn in 1969 vergaan: op 1 mei de IJM 210 Wiron en op 25 juni de IJM 6 Adriana. De zeskoppige bemanning van de Adriana kon worden gered.

Moge het vissersbedrijf in 1970 voor dergelijke rampen gespaard blijven. Uit de kotterssektor klinkt de laatste tijd weinig waardering voor verdere experimentele reizen op de Noordzee; de daarvoor beschikbare fondsen zag men liever besteed aan bevordering van afzet, aanschaf verwerkingsmateriaal en propaganda voor meer vis eten.

EXPORT

De waarde van de visexport liep op van f 268 miljoen in 1967, f 293 miljoen in 1968 en tot, (naar begroting) f 316 miljoen in 1969, waarvan f 173 miljoen voor verse zeevis en f 40 miljoen voor gezouten, verse en gerookte haring. In genoemde jaren werd vis geïmporteerd ter waarde van f 98 miljoen in 1967, f 114 miljoen in 1968 en f 128 miljoen in 1969, waarvan haring f 13 miljoen en f 38 miljoen zeevis.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Niettegenstaande de aanvoer deze week heel wat kleiner was dan gewoonlijk, wat er toch nog een flinke hoeveelheid van die aanvoer naar de opvangregeling of naar de vismeelfabrieken verwezen. Het is immers nu eenmaal zo dat er vooral tijdens de Kerstweek weinig vraag naar vis is. Dit jaar is er geen uitzondering op. We hebben het echter toch al slechter geweten dan dit jaar. Van kabeljauw opvangen was

meer het geval. Blauwe leng kreeg op de maandagmarkt nog tot 650 fr terwijl witte leng tussen 400 en 480 fr noteerde. Deze laatste vissoort werd dinsdag door de uitvoerders opgekocht. Hondstong was maandag zeer duur en bleef toen rond de 25 fr schommelen. Dinsdag viel die prijs terug naar 11 fr per kilo. De meeste schotse schol werd dinsdag aan opvangprijzen verkocht en moest zelfs opgevangen worden. Maandag kreeg die vissoort nochtans nog tot 400 fr per ben. Schelvis bleef ook deze week schaars, toch werd de prijzen voor deze vissoort dit keer aan de lage kant. Wijting diende niet te worden opgevangen, de prijzen schommelden tussen 230 en 390 fr per ben volgens de grootte. Heilbot was ongetwijfeld de meest gewilde IJslandise vissoort. Ze werd ook veruit het minst aangevoerd. Zodoende steeg de prijs voor deze soort weer tot boven de 100 fr per kilo en kon

niet. Voor wijting werd de minimumprijs betaald, grauwe poon ging naar de opvangregeling.

Hondshaai bracht het niet verder dan de laagst mogelijke prijs en ging eveneens gedeeltelijk naar de opvangregeling. Rode knorhaan kreeg van 18 naar 14 fr terwijl schaar ook werd opgevangen.

Bevredigende resultaten voor sommige schepen. De hoogste uitslag werd dinsdag door de O.114 bereikt met 275.370 fr. Hier werden 2900 kg tong gelost.

BETER DAN VERWACHT VAN NOOP HEAD

Een vangst van Noop Head. Een vangst van zowat 500 bennen die in hoofdzaak bestond uit wijting, kabeljauw, gul en haai. Kabeljauw kreeg bij de inzet 700 fr maar zakte naar 630 fr per bak. De kabeljauw in bennen kreeg rond de 530 fr terwijl de gullen tussen 8 en 12 fr kregen. Haai moest dit keer niet worden opgevangen en kreeg rond de 6 fr per kilo. Minder goed waren de prijzen voor wijting en knorhaan. Deze laatste soort kreeg slechts 1 fr per kg en ging weg voor vismeel. De uitslag die werd bereikt was amper bevredigend en bedroeg 215.000 fr.

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

inderdaad geen spraak en zelfs haai werd allemaal verkocht. Minder goed verging het wijting, hondshaai knorhaan, rog en platvis. Vooral rog deed het niet en was wel een van de meest opgevangen soorten. Voor de soorten die toch verkocht werden werden maandag aanzienlijke betere prijzen betaald dan dinsdag. Rode zeebaars kende inderdaad 'n nogal sterke prijsdaling op de 2de verkoopdag en duikelde van 880 naar 520 fr. per ben. Ook hondstong en schotse schol waren dinsdag veel minder waard in de ogen van de handelaars die er nog slechts de helft van de prijs van vorige dag voor over hadden.

De aanvoer was deze week nochtans goed gevarieerd aangezien niet minder dan elf kanaalvangst in de afslag gebracht werden. Deze kanaalschepen moesten het in de eerste plaats van de tongenvangst hebben. Tongen waren wel duurder dan verleden week maar kregen toch duidelijk lagere prijzen dan verleden jaar in dezelfde periode. Tarbot was wel even duur en lag weer boven de 100 fr. per ben. Heilbot kreeg eveneens meer dan 100 fr per kilo. Noordschepen hebben we deze week zeer weinig gezien, dinsdag een tweetal vangsten van geringe omvang. De westaanvoer was vooral op de eerste verkoopdag gericht. Deze schepen brachten redelijk gevarieerde binnen, sommige zorgden zelfs voor redelijke tongenvangsten.

Haring hebben we deze week — zoals verwacht — niet gezien. Ook de aanvoer van sprout is niet noemenswaardig geweest. De kustvisserij moest het dus vooral van de garnal hebben. Zij slaagden er in voor 4884 kilo te zorgen die verkocht werden voor 185.716 fr. De grootste aanvoer kregen we zaterdag toen negen schepen voor 1775 kgr zorgden. Bij gunstig weer blijven de vangsten dus toch wel renderend. Rond de 38 fr. per kilo wat zeker De gemiddelde prijs lag deze week niet overdreven is voor een Kerstweek waar toch veel meer garnaal verbruikt wordt dan gewoonlijk.

De totale aanvoer werd deze week aangevoerd door slechts 35 schepen. Zij zorgden voor ongeveer 6500 B vis en 18.500 kg tongsortering.

WEINIG IJSLANDVIS

Slechts vier IJslanders. Zij zorgen voor ongeveer 2400 bennen vis. Een groot gedeelte daarvan bestond uit koolvis, leng, schartong, kabeljauw, en gul. Koolvis moest gedeeltelijk opgevangen worden terwijl voor zeebaars maandag een renderend prijs betaald werd. Dit was dinsdag niet

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

dinsdag zelfs tot 120 fr genoteerd worden. Kabeljauw deed het, alles in aanmerking genomen, nog redelijk goed. De prijs was tamelijk vast en varieerde tussen 11 en 13 fr per kilo. Ook de gullen werden goed verkocht en kregen gewoonlijk meer dan 10 fr per kilo.

Ondertussen is het zo dat deze week resultaten genoteerd werden die we voor de IJslanders niet meer gewoon zijn. De gemiddelde prijs voor de IJslandise soorten daalden ook naar 390 fr per ben op de laatste verkoopdag. De hoogste uitslag was voor de O.236 die nog aan 359.000 fr geraakte. De laagste opbrengst was voor de O.217 die zich met 223.000 fr moest tevreden stellen.

DUURDERE TONGEN

De tongenaanvoer deze week kwam in hoofdzaak van het kanaal. Van deze visgrond werden veel lange reizen gemaakt vooral op de maandagmarkt. In totaal van het kanaal een aanvoer van nagenoeg 2000 bennen vis en 16.000 kilo tong. Voor de meeste vissoorten bestond weinig of geen belangstelling. Zo konden we dan ook uitzonderlijk lage prijzen noteren voor keilrog, grote rog, vlaswijting, rode knorhaan, staart, steenschol en platvis. Tarbot darentegen kreeg weer topprijzen die dinsdag opliepen naar 130 fr. per kilo. De tongprijzen waren wel hoger dan verleden week maar toch lager dan gewoonlijk in deze week. De lappen noteerden rond de 75 fr per kilo, grote tong kreeg tussen 80 en 84 fr, driekwart-tong, die dit keer de duurste sortering was, kreeg van 80 naar 92 fr per kg terwijl bloktong van 75 naar 81 fr kreeg. Voor kleine tongen schommelden van 63 naar 80 fr en waren dinsdag iets goedkoper dan maandag. De sortering of de slips tussen 45 en 52 fr noteerden.

Platvis werd aan opvangprijzen verkocht, sommige sorteringen moesten zelfs worden opgevangen. Alleen de grootste sortering staart werd duur verkocht, de midden en kleine soorten deden het helemaal

WEINIG EN KLEINE

NOORDVANGSTEN

Drie schepen slechts van de Noord. Zij zorgden voor slechts 400 bennen vis waarvan het grootste gedeelte dan nog kleine schelvis was. Deze totten gingen niet naar de opvangregeling maar werden een 50 fr boven de minimumprijs verkocht. Kabeljauw kreeg dinsdag tot 1150 fr per ben en gullen varieerden tussen 480 en 1000 fr per ben. Wijting echter moest het heel wat bescheidenere prijzen stellen terwijl ook platvis of rog het hier niet deed. Steenschol kreeg maandag toch nog tot 34 fr per kg. Aangezien de vangsten hier zeer klein waren bleven ook de opbrengsten op een zeer laag peil.

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

WESTVIS OP DE MAANDAGMARKT

Weer tien westvangst op de maandagmarkt en dan nog vier op de tweede verkoopdag. Toch slechts 1200 bennen vis en 2500 kg tong voor deze schepen. Verschillende kleine vangsten die bestonden uit rog, platvis, wijting en gul. Gullen die wel goed verkocht werden naar wijting, rog en platvis die het minder goed deden. Platvis kregen rond de 5 fr per kg. Verschillende lage opbrengsten voor deze schepen die echter ook wel korte reizen maakten.

Nog steeds gevaar

OORLOGSTUIG

IN ZUIGER

te Zeebrugge

Gedurende de nacht van 19 op 20 december jl. werden de ontmiijners van de Zeemacht opgeroepen om een onbekend tuig te gaan neutraliseren te Zeebrugge.

Een weinig vóór één uur 's nachts heeft de zuiger „Ourthe" van de Firma Decloedt, werkzaam in de toegangseul tot de haven van Zeebrugge een zwaar en onbekend tuig opgezogen. Kwart vóór twee waren de ontmiijners reeds op weg. Met de havenloodsboot van Zeebrugge werd de ploeg van de Zeemacht aan boord van de „Ourthe" gebracht die voor anker lag buiten de haven. Het zuigmekanisme van de baggerboot werd gedemonteerd en hieruit haalden de ontmiijners een obus van 280 mm daterend van de laatste oorlog.

De obus die ongeveer 250 kg. woog werd geneutraliseerd en om negen was gans de gevaarlijke operatie afgelopen

- 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



(5646V)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was bijzonder groot alle vissoorten waren goed vertegenwoordigd. Buiten tongen tarbot en kabeljauw waren de overige vissoorten weinig renderend, zodat grote hoeveelheden dienden te worden opgevangen aan de minimumprijzen.

De 27.000 kgr tongen bekwamen prijzen die schommelden tussen de 70 en de 86 fr. voor de grote, de middensoorten van 70 tot 84 en de kleinste slag van 54 tot 68 fr.

Topprijzen werden geboekt voor de tarbot van 70 tot 151 fr. de grietsoorten bekwamen van 30 tot 51 fr. Buiten de kleine soorten van pladijs (deelvis en meiers) werden de overige soorten (grote, middenslag en 3de slag) allemaal opgevangen aan de minimumprijs van 7 fr.

Nochtans was de kwaliteit goed en zeer vers want de zeereisjes waren allemaal van korte duur.

Zeer weinig trek in kabeljauw en gulsoorten, deze behaalden slechts prijzen van 5 tot 16 fr.

Alhoewel zeer weinig roggevis werd aangevoerd lagen ook deze prijzen ver beneden hun normaal peil. Voor de grote soorten van 5,60 tot 10 en de kleine van 4 tot 7 fr.

Wijtingsoorten en totten welke in normale omstandigheden goed van de hand gingen, werden in kleine mate afgenomen, vooral dan op de dinsdagmarkt, de prijzen schommelden tussen de 2,40 en de 6 fr.

Alles bij elkaar genomen is de voorbije week één om zo rap mogelijk te vergeten, zowel voor de reders, met zeer kleine opbrengsten als voor de handel met zeer weinig afzet.

HAVENSTATISTIEK TE ZEEBRUGGE

Tijdens de maand november 1969 liepen 352 zeeschepen de haven van Zeebrugge binnen, metende 799.130 BNT, tegenover 352 zeeschepen, metende 910.699 BNT in november 1968. In de verdere statistiek volgen de vergelijkende cijfers voor november 1968 tussen haakjes. In dit aantal zijn begrepen: 80 (77) trein-ferry-schepen, metende 136.695 BNT (125.961); 47 (43) containerschepen metende 130.126 BNT (118.612); 86 (89) voertuigen ferry-schepen metende 184.536 BNT (173.177); 22 (34) petroleumschepen tot 15.000 BNT, metende 11.087 BNT (15.624); 7 (9) petroleumschepen boven de 15.000 BNT, metende 207.812 BNT (320.605); tenslotte 110 (100) andere schepen metende 128.874 BNT (156.720).

Het goederenverkeer in ton bedroeg 641.216 ton ((635.056) waarvan 546.222 (558.271) ton bij de invoer en 94.994 (76.785) ton bij de uitvoer.

Wat het passagiersverkeer betreft, noteerde men 5.615 (4.883) passagiers die inscheepten en 5.250 (3.719) passagiers die ontscheepten; totaal 10.865 (8.602).

Bij het voertuigenverkeer luiden de cijfers: 5.862 (4.602) begeleide en 373 (814) niet-begeleide

wagens, totaal aldus 6.435 (5.416)

De Britse vlag staat maandelijks aan top, dit keer met 254 schepen metende 493.982 BNT, gevolgd door de Belgische met 46 schepen en 41.881 ton, de Duitse met 15 schepen en 23.440 ton, de Nederlandse met 12 schepen en 3.131 ton. Dertien nationaliteiten met minder dan 10 schepen vullen het geheel aan met 25 schepen.

De binnenscheepvaart telde in november 1969 bij de aankomst 93 (125) lichters, metende 38.218 (50.653) m.t. en 25.740 (26.415) ton lading.

In totaal waren er 97 (122) lichters bij de afvaart, metende 38.921 (50.002) mt met 6.766 ton (14.216) goederen.

De algemene goederenbeweging bij de aanvoer bedroeg 571.962 ton (584.686), waarvan 337.593 ton (400.857) ruwe petroleum, van ver gevolgd door de bouwmaterialen 70.112 (45.993) ton, containergoederen met 47.082 (22.625) ton en 38.842 ton (49.526) kolen, enz.

Voor de uitvoer zijn deze cijfers: totaal 101.760 (91.001) ton, waarvan 29.627 (17.184) ton containergoederen, 19.290 (14.997) ton car-ferry-goederen, 17.720 (9.604) ton koks, enz.

ZIJ HADDEN PECH...

* De Z.584 van schipper-eigenaar Amedee Vantorre was uit Zeebrugge afgevaaren ter visserij op vak 404. Op de heenreis sprong de waterleiding voor de afkoeling van de motor. Door het vallen van het water op de spanningsregelaar steeg de spanning waardoor de lampen en de smeltzekeringen begaven. De Decca was volledig ontregeld en men kon de thuishaven op eigen kracht bereiken.

* Bij het verlaten van de Vismijnkaal te Zeebrugge, op achteruit, is de Z.421 van schipper Jacky Fletzer met de achterstevan tegen de stuurboordzijde van het jacht „Kontiki II” terechtgekomen dat aan de NW-vlotsteiger van de Rederskaal lag. Van de „Kontiki II” werd de achterreling afgebroken en sterk naar binnen gedrukt; de Z.421 had een duw in de stuurboordzijde achter.

* Bij het achteruitslaan in de vissershaven, Vismijnkaal, om te meren ten einde de vangst te lossen, is de aandrijfketting van de koppeling van de Z.421 van schipper Jacky Fletzer, gebroken waardoor het schip achteruit bleef varen. Het roer werd tegengezet om te pogen het schip af te zwenken en door dit maneuvr kwam men tegen een blauw jacht terecht.

* Tijdens het bijliggen op visvak 304 kreeg de Z.175 van schipper-eigenaar André Wtterwulgh een zware zee op het achterdek. De reddingbootrem en de kettingbak werden weggeslagen en de roerinstallatie ontzet. Men stelde ook een defekt vast aan de elektrische installatie terwijl het bazaarzeil gescheurd was. Dit gebeurde met windkracht 8 tot 10 en na de storm kon men de visserij hervatten om naderhand naar Zeebrugge te stevenen.

* De Z.422 van schipper Marcel Meyers bedreef de visserij normaal op vak 214 toen men aan de korre liggend twee harde klappen op de schroef voelde wijl 't toeren-

tal van de motor verminderde. Men begon in te winden en men zag in de kuil de driehoek steken die de verbinding maakt tussen de schroefstevan en de kiel. De reis werd voortgezet.

* De Z.604 van schipper-eigenaar Lucien Ponjaert werd opgesleept door de staatsleepboot „Zeetijger” wegens defekte start r. De schipper deed beroep op sleephulp via Radio Oostende, wat uitgevoerd werd tot aan de havendam, waarna de redboot het schip overnam.

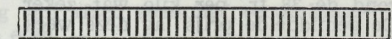
* De Z.262 van schipper Hubert Snauwaert door de Z.269 van schipper Pierre Buysse, met de korre in de schroef. Bij pogingen om de schroef te klaren is de boel verloren gegaan. Via de Radio deed men beroep op sleephulp bij de Z.269 die het vaartuig naar Zeebrugge bracht.

* De Z.269 van schipper Pierre Buysse was ter visserij uitgevaaren naar vak 102. Bij het ophalen van de korre is deze van stuurboordzijde in de schroef terecht gekomen. De korre werd terug ingewonden en met zette op eigen kracht koers naar Zeebrugge. Op de kuisbank haalde men een staaldraad van rond de schroef.

* De Z.549 van schipper Eric De waegenaere werd opgesleept door de Z.452 van schipper-eigenaar Raymond Vandierendonck. Men was uit Zeebrugge ter visserij vertrokken op vak 401. Het schip verloor vaart tengevolge van een defekt aan de keerkoppeling. Radio-telefonisch werd de hulp ingeroepen van de Z.452 voor opsleping naar Zeebrugge.

* De Z.175 van schipper André Uterwulgh werd opgesleept door de Z.511 van schipper Jozef Bassens, met roerdefekt. Tijdens de visserij op vak 201 is de voorstaaldraad achter het roer terechtgekomen; pogingen om de schroef te klaren waren vruchteloos. Ook de Z.511 kon de kabel niet verwijderen waarna de hulp ingeroepen werd van de „Zeetijger”. Deze was echter niet beschikbaar zodat de Z.511 de sleep aanvatte bij woelige zee. Te Oostende werd het staketsel door de Z.175 geramd.

* De Z.545 van schipper W. Van Haecke werd opgesleept door de B.604 wegens defekt aan de keerkoppelingvoering. Op een gegeven ogenblik kreeg men geen vaart meer in het schip en na onderzoek bleek de voering volledig verdwenen.

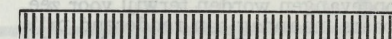


PUBLICITEIT IN

HET VISSERIJBLAD

DOET UW

ZAKENCIJFER STIJGEN





SAIT
Electronics

Oostende : 21 Hendrik Baelskaal, Tel. 708.11
Zeebrugge : 4 Wandelaarstraat, Tel. 541.21
Nieuwpoort : 46 Kaal, Tel. 231.51

Hoge mogelijkheden voor moderne visserijen

- Detektie van de hoogte van de netopening, stand van het net, visscholen in en onder het net, enz.
- Opname van de zeewatertemperatuur op de plaats van het net.
- Draadloze overdracht van de gegevens.
- Voor alle soorten van treilers.
- Onontbeerlijk in de moderne visserijtechnologie.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

22-12	20	200.100	2.547.705
23-12	13	137.300	1.763.455
	33	337.400	4.311.160

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

16-12	3	54	2.989
17-12	5	964	43.710
18-12	6	1.280	48.036
19-12	4	785	34.081
20-12	9	1.775	56.068
21-12	1	26	832

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

18-12	2	195	720		
19-12	2	1.187	3.840	1,—	4,20
20-12	2	1.350	3.690	1,—	5,80

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

18-12	18	33.793	577.500	17,08
19-12	11	40.152	631.420	15,72
22-12	42	135.188	2.267.450	16,77
23-12	23	98.252	1.345.920	13,69

WAARVAN TONG

18-12	8	4.586	325.910	71,06
19-12	3	3.504	241.270	68,85
22-12	22	17.580	1.271.150	72,30
23-12	21	10.037	742.840	74,01

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

18-12	8	2.935	109.212	23,—	58,—
19-12	8	2.129	89.968	29,—	64,—
22-12	5	17.07	67.601	30,—	70,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

22-12	7	11.509	335.391
-------	---	--------	---------

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

19-12	2	54	3.222	54,—	60,—	59,—
20-12	3	335	15.844	43,—	52,—	45,—
22-12	1	42	2.079	49,—	50,—	50,—

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

20-12	6	4.550	27.368	5,15	7,—	6,—
22-12	1	900	5.408	6,—	6,05	6,—

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

18-12	2	12.400	111.691	6,05	9,85	9,00
18-12	2	23.340	191.833	7,65	9,75	8,20
20-12	7	17.755	130.080	4,90	9,45	7,50
22-12	2	17.800	151.700	7,90	8,70	8,50

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

		22-12-1969	23-12-1969
Schelvis		10,—16,—	.....
Groot		8,—15,80	.....
Middel		.....	4,— 4,60
Klein		.....	11,—12,—
Kabeljauw		12,—13,—	.....
Gul		.....	11,40-11,60
Witting		5,80- 7,80	6,— 6,20
Schaat		8,—11,—	6,— 9,50
Zeebaars		10,—17,60	8,—12,60
Leng		3,80-13,—	7,—11,60
Schartong		10,20-11,20	7,— 7,40
Heilbot		80,—118—	107—120—
Koolvis		.....	.....
Hondstong		5,60- 7,60	5,60- 7,—
Zeewolf		12,—28,—	5,—11,20
Platen		.....	.....

1. OOSTENDE

MAANDAG 22 DECEMBER 1969

IJSLAND			
O.217	17	380	— 223.580
O.216	17	650	— 266.860
KANAAL			
O.128	17	300 1.900	258.650
O.229	15	250 1.700	202.890
Z.34	16	140 1.200	159.410
O.120	15	150 1.400	139.270
O.369	15	180 1.300	158.000
O.247	15	200 2.000	187.060
O.195	15	130 1.100	140.070
WEST			
N.185	6	90	— 50.640
O.537	9	150	— 56.940
O.156	8	90	— 36.670
N.719	9	220	— 85.800
Z.509	4	50 600	85.290
O.148	6	90	— 53.760
O.147	6	60 290	33.970
NOOP HEAD			
O.237	16	500	— 215.590
WEST			
O.267	5	20	— 18.820
N.723	7	130 150	60.450
O.15	6	50	— 33.160

DINSDAG 23 DECEMBER 1969

IJSLAND			
Z.571	18	530	— 244.010
O.236	18	950	— 359.730
KANAAL			
O.114	16	160 2.900	275.370
O.268	15	130 500	129.330
O.249	13	150 500	117.240
O.181	17	180 1.500	230.550
NOORD			
O.239	5	160	— 61.100
O.232	5	200	— 65.310
O.198	3	40	— 16.240
WEST			
N.736	5	110	— 67.430
N.800	4	30 1.000	91.640
N.345	3	40 200	39.160
N.715	4	50 100	44.960

WOENSDAG 24 DECEMBER 1969

WEST			
O.214	4	55	— 29.185

3. NIEUWPOORT

DONDERDAG 18-12-1969

O. 18	8.514	O.327	8.514
N.708	47.526	N.709	47.526

Twee partijen sprot, dit van een koppel Oostendse vaartuigen: 2.750 kg à 6,05 F en 9.650 kg aan 9,85 F Van N.708 en N.709. Deeze laatste was sprot van buitengewone kwaliteit: 36 stuks in 1 kg. 't Schijnt dat deze heel grote sprot nogal ver West zit; dwars van Gris Nez en Boulogne. Wat wel ver is voor onze kleine vaartuigen buiten N.709 en N.708.

VRIJDAG 19-12-1969

N.700	20.720	N.807	20.720
Z.505	20.293	Z.494	20.293
N. 3	26.640	N. 36	26.640
N.788	12.074	N.805	12.074
N.709	21.072	N.708	21.072

Deze vaartuigen hadden samen 23340 kg sprot mede, welke verkocht werd aan 7,65 F tot 9,75 F met een gemiddelde van 8,20 F. Het betrof sprot van prima kwaliteit t.t.z. van 36 à 45 stuks in 1 kg.

ZATERDAG 20-12-1969

N.721	8.000	N.817	8.000
N.779	9.901	N.702	9.901
N. 3	8.383	N. 36	8.383
N.728	29.896	N.750	29.896
Z.505	8.620	Z.494	8.620
N.805	11.300	N.788	11.300
N.700	8.747	N.807	8.747

Er was 17.800 kg sprot aan 4,90 à 9,45 F, gemiddelde prijs 7,50 F. Haring 4.550 kg aan 5,15 à 7 F. Gemiddelde prijs 6 F. Dit is nu de tweede zaterdagaanvoer van sprot en haring en... goede prijzen als de kwaliteit maar schijkt voor de handel!!!

MAANDAG 22-12-1969

N.470	7.846	N.276	12.028
N.704	95.470	N.346	35.966
N.738	20.590	N.730	20.443
N.419	143.048		

Buiten twee vangsten met tongen van N.704 en N.419, waren er maar kleine vangsten op de markt. De tongen kregen prijzen van 60 à 74 F. De weinige stuks «rare» vis werd goed verkocht. Echter flauwe prijzen voor platvis en wijting, en de gullen waren ook maar langs de lage kant.

N.728	15.639	N.750	15.639
N.708	63.086	N.709	63.086

Door beide spanvissers werd 17.800 kg sprot aangevoerd, aan prijzen van 7,90 en 8,70 F met een gemiddelde van 8,50 F. Slechts 900 kg haring werd gelost aan 6 F de kg.

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 18 DECEMBER 1969 ZATERDAG 20 DECEMBER 1969

- O.26 - O.285, Noord
- O.66, Noord
- O.29, Kanaal
- O.147, West
- O.192, West
- O.305, Noop Head
- Z.418, IJsland
- Z.405, Kanaal
- O.151, Kanaal
- O.214, West
- O.250, Noop Head

VRIJDAG 19 DECEMBER 1969

- O.118, Kanaal
- Z.543, Kanaal
- O.123, Kanaal
- O.72, Kanaal
- Z.517, West
- N.738, West
- Z.176, West

MAANDAG 22 DECEMBER 1969

N.723, West

DINSDAG 23 DECEMBER 1969

N.345, West

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

2. ZEEBRUGGE

VRIJDAG 19-12-1969			
Z.604	9	900	200
Z.503	8	700	70
Z.569	10	1000	150
Z.548-481			25.890
Z.554-538			61.310
Z.602-550			45.250
Z.601-468			46.910

MAANDAG 22-12-1969			
Z.548	9	1000	65
Z.540	7	400	160
Z.497	13	3500	150
Z.452	11	400	110
Z.596	3	700	90
Z.562	3	400	60
Z.568	6	400	90
Z.463	10	400	80
Z.408	3	300	60
Z.589	3	400	50
Z.582	11	250	90
Z.496	3	400	90
Z.492	3	400	50
Z.533	9	500	70
Z.429	3	1000	30
Z.411	3	1200	35
Z.424	4	800	90
Z.591	14	600	60
Z.590	14	400	60
Z.445	2	150	10
Z.526	9	1300	100
Z.407	3	400	30
Z.403-558			30.610
Z.548-481			21.440
Z.541-410			28.310
Z.544-201			55.960
Z.436-438			16.080
Z.477-553			26.170
Z.468-601			40.990
Z.432-233			21.970
Z.471-472			24.720
Z.501-520			14.360

DONDERDAG 23-12-1969

Z.262	3	400	60
Z.108	3	300	80
Z.592	3	300	60
Z.594	3	800	40
Z.460	6	200	60
Z.451	7	700	80
Z.516	3	300	20
Z.420	8	500	120
Z.430	5	100	40
Z.176	3	300	40
Z.570	1	100	10
Z.507	3	300	40
Z.549	8	300	100
Z.559	8	300	120
Z.427	8	250	100
Z.402	8	350	130
Z.599	6	500	50
Z.422	7	350	80
Z.575	5	400	60
Z.603	5	300	80
Z. 24	6	300	50
Z.554-538			16.260

Overleden te Oostende

VERMEERSCH Maurice

Geboren Oostende 6/2/1901
Rustend vislosser
Echtgenoot van
Van Ysacker Adela
Langestraat 91, Oostende

Begrafenis zaterdag 27 december 1969 om 10 u. St. Petrus & Pauluskerk.
Vergadering aan de kerk.
(6763V)

REDERS,

LEEST

HET VISSERIJBLAD

VERWACHTINGEN

Aanvoerverwachtingen voor de week van 29 dec. tot 31 dec.

MAANDAG 29 DECEMBER

IJSLAND :
O.282, O.318.

KANAAL :
O.134, O.160, O.306, Z.597, O.127,
Z.527, O.312, O.284, O.274, O.243,
O.189, O.279.

NOORD :
O.37, O.94, O.275, O.159.

WEST :
O.192, N.738, N.723, N.470.

NOOP HEAD :
O.202.

DINSDAG 30 DECEMBER

IJSLAND
O.334

NOOP HEAD :
O.182

KANAAL :
O.309, O.35, O.69, Z.502, Z.499,
O.180, O.37.

NOORD :
O.26, O.66, O.285

WEST :
O.142, O.147.

WOENSDAG 31 DECEMBER

NOOP HEAD :
O.305 (vermoedelijk)

KANAAL :
O.29.

Produktschap wijzigt
minimum-maat schelvis
en wijting

MINIMUMPRIJS VOOR KOOLVIS VERHOOGD

Het bestuur van het produktschap voor vis en visprodukten heeft de minimum-verkoop prijs voor uit zee aangevoerde koolvis verhoogd van 30 tot 32 cent voor het gestripte en van 20 tot 22 cent voor het ongestripte produkt.

Voor kabeljauw blijven vooreerst de bestaande minimum-prijzen: 34 cent gestript, 24 cent ongestript, van kracht. Wel kreeg de voorzitt-vissoorten hogere minimum-prijzen vast te stellen, waarbij ook met de grootte van de vissen rekening wordt gehouden.

Een en ander behoeft nog ministeriële goedkeuring. Het produktschapsbestuur verhoogde de minimum-maat voor schelvis tot 30 centimeter, die voor wijting tot 28 centimeter.

Minister Lardinois niet van produktschap geschreven.

De minister herinnert aan een tweetal maatregelen die hij enkele weken geleden al heeft bekend gemaakt: een vaste bijdrage van f 3.000 voor aanschaffing van spoel-sorteermachines in kwaliteitspremie van 40 resp. 20 cent per kilo gekoppeld aan het gebruik van een spoel-sorteermachine resp. schudzeef. De voor deze premies in aanmerking komende garnalen moeten aan een bepaalde minimum-maat voldoen.

LUST U ZEEWIER ?

De jongste jaren wordt steeds meer gebruik gemaakt van zee-wierextrakten. Zo bijvoorbeeld van het natronalginaat, dat ondermeer aangewend wordt om siropen en hardsterkende likeuren te binden; als verdikkingsmiddel voor "klaar-zonder-koken", pudding en ijsroom; om het schuim op een glas bier vast te maken; om tandpasta fris te houden; om het klonteren van cacao tegen te gaan.

Men treft echter ook zee-wierextrakten aan in specerijen, veevoeder, verf, voorverpakt of diepgevroren gebak, gips voor het nemen van gebitaafdrukken, soldeersel voor boog-lassen, enz.

Met het groeiend aantal gebruiks-mogelijkheden nam ook de vraag naar zee-wier toe. Om hieraan het hoofd te bieden werd in 1964 op Tasmanië, ten zuiden van het Australische vasteland, een speciaal bedrijf opgericht, dat de wierbossen langsheen de kust exploiteert. Hiertoe liet het een schip bouwen dat tussen het wier kan varen, het kan maaien en met een kraan aan boord nemen, waar het reeds aan een eerste bewerking wordt onderworpen.

De lading wordt vervolgens gelost in het automatische bedrijf, waar uit het zee-wier verschillende ekstrakten worden gewonnen. Thans is de produktie van dat bedrijf toereikend om de vraag in Australië te voldoen. Daar de voortbrengst toeneemt, wordt thans aan export gedacht. Reeds werden met het oog daarop besprekingen gevoerd in Europa en in de Verenigde Staten.

Alleszins wordt thans ruim aandacht besteed aan het nuttig gebruik van zee-wier. In Spanje werd onlangs aan dit thema een internationale konferentie gewijd.

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

WOENSDAG 24 DECEMBER 1969

Span	Aanvoer in kg.	Totale opbrengst	Min.-Max. prijs
O.446 - O.486	1.528	2.466	1,— 2,20
O.31 - O.628	1.672	4.670	1,— 4,40
O.18 - O.327	300	1.500	5,—
O.225 - O.532	584	584	1,—
O.52 - O.751	1.000	1.000	1,—
O.404 - O.263	1.545	1.545	1,—
	6.629	11.765	

Hoogwaterboekje 1970 verschenen

Verkrijgbaar in alle boekwinkels, bij alle dagbladverkopers en in de Yachtclubs van onze kust.

Voor grote hoeveelheden :

Zich wenden :

**Nieuwsblad
VAN DE
KUST**

Redaktie, beheer en publicatie:
HENDRIK BAELSKAAI, DE OOSTENDE
Tel. 777.13 - 777.14 - P.O.B. 41.887

Onafhankelijk informatieblad

H. Baelskaai, 30

Oostende

Tel. (059) 777.13 - 14

Kostprijs : 12 fr.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	22-12-1969	24-12-1969	22-12-1969	24-12-1969	22-12-1969	24-12-1969	22-12-1969	24-12-1969	22-12-1969	24-12-1969
Tong groot (1 à 2 st/kg)	65,40-83,—	70,—84,—	74,20-84,—	74,—82,—	64,—78,—	68,—73,—	80,—,—	80,—,—	80,—,—	80,—,—
bloks (3 st/kg)	72,20-92,—	82,—87,—	86,40-92,20	81,—86,—	76,—87,—	74,—76,—	80,—,—	80,—,—	80,—,—	80,—,—
fruits (4 st/kg)	72,40-85,60	79,—85,—	76,—82,—	77,—84,—	76,—89,—	71,—70,—	90,—,—	90,—,—	90,—,—	90,—,—
schone kleine (5 st/kg)	63,80-81,60	70,—76,—	68,60-71,40	72,—79,—	67,—76,—	72,—74,—	80,—,—	80,—,—	80,—,—	80,—,—
kleine (6 st/kg)	55,60-58,40	61,—65,—	57,40-62,20	65,—68,—	56,—62,—	62,—64,—	68,—,—	68,—,—	68,—,—	68,—,—
slips (alleen zeebr.)	.....	54,—60,—	.....	55,—60,—	49,—55,—	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot groot (1-2-3)	104 -105	110 -133	120 -130	120, -151,	89,—94,—	105,—,—	120,—,—	120,—,—	120,—,—	120,—,—
middel (1-2-3)	85,—98,—	70,—89,—	83,—,—	85,—96,—	58,—68,—	80,—,—	.....	.....	.....	.....
klein (1-2-3)	62,—,—	25,—58,—	.....	35,—65,—	35,—54,—	55,—,—	55,—,—	55,—,—	55,—,—	55,—,—
Griet groot (1-2-3)	.....	45,—51,—	.....	41,—48,—	41,—48,—	50,—,—	50,—,—	50,—,—	50,—,—	50,—,—
middel (1-2-3)	.....	30,—44,—	.....	36,—40,—	35,—40,—	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol (plad.) (1-2-3)	8,20-11,—	7,—8,—	8,—9,60	7,—,—	7,—8,—	7,—,—	7,—,—	7,—,—	7,—,—	7,—,—
Gr. iek (1-2-3)	7,—8,—	7,—8,—	7,—,—	7,—,—	7,—8,—	5,—9,—	10,—,—	10,—,—	10,—,—	10,—,—
kl. iek (middenplad) (1)	7,—7,20	7,—8,—	7,80,—	7,—,—	8,—10,—	3,—4,—	9,—,—	9,—,—	9,—,—	9,—,—
iek 3de sl. (deelvis) (1-2)	.....	5,—6,—	5,—6,40	5,—,—	9,—10,—	.....	.....	.....	.....	.....
platjes (meyers) (1-2)	3,—8,20	3,—4,—	3,20-3,60	3,—,—	4,—6,—	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel (1)	.....	4,—6,—	.....	.....	6,—7,—	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1-2)	3,80-6,20	2,40-3,—	3,20-11,40	.....	3,—4,—	.....	.....	.....	.....	.....
Heek groot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	6,—10,40	.....	5,80-11,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keirolg (1-2-3)	19,—25,—	.....	16,—18,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (2-3)	.....	16,—7,—	.....	7,—8,—	24,—27,—	22,—,—	7,—12,—	7,—12,—	7,—12,—	7,—12,—
Tilten (2-3)	.....	5,60-10,—	.....	7,—8,—	18,—19,—	18,—,—	7,—10,—	7,—10,—	7,—10,—	7,—10,—
Scherpstaart (2-3)	.....	5,60-10,—	.....	5,60-6,—	15,—22,—	15,—,—	5,—8,—	5,—8,—	5,—8,—	5,—8,—
Halve mans (2-3)	.....	4,—7,—	.....	4,—,—	10,—12,—	12,—,—	.....	.....	.....	.....
Teelt (2)	.....	4,—6,—	.....	4,—,—	7,—9,—	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog (2)	.....	4,—,—	.....	4,—,—	4,—6,—	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw (1-2-3)	9,—18,20	14,—16,—	13,—23,20	10,—12,—	20,—22,—	21,—,—	18,—,—	18,—,—	18,—,—	18,—,—
Gul groot (1-2-3)	3,80-15,—	12,—13,—	9,60-20,—	8,—10,—	18,—19,—	18,—10,—	12,—,—	12,—,—	12,—,—	12,—,—
gul (middel)	.....	8,—11,—	.....	7,—10,—	15,—17,—	.....	.....	.....	.....	.....
gul (klein)	.....	5,—9,—	.....	5,—8,—	10,—15,—	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme (1)	33,—58,—	.....	36,40-63,40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot (1-2-3)	3,60-6,—	5,—7,—	3,60-7,40	5,—6,—	3,80-6,—	5,—7,—	6,—,—	5,—,—	5,—,—	5,—,—
klein (1-2-3)	.....	3,60-4,—	.....	4,—6,—	.....	4,—6,—	3,—4,—	4,—,—	4,—,—	4,—,—
Schar (1-2-3)	4,40,—	5,—7,—	.....	.....	5,—7,—	12,—,—	10,—,—	10,—,—	10,—,—	10,—,—
Steenschol (1-2)	12,—34,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai (1-3)	6,—7,60	7,—8,—	.....	7,—8,—	8,—9,—	12,—,—	.....	.....	.....	.....
Hondshaai (1)	4,—8,—	.....	5,60-6,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong (1)	20,—23,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol (2)	.....	24,—38,—	.....	28,—36,—	.....	21,—30,—	.....	.....	.....	.....
Volle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai (1)	.....	.....	3,—,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel (2)	.....	43,—50,—	.....	.....	48,—56,—	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (2)	.....	8,—15,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond (2-3)	.....	4,—5,—	.....	.....	8,—10,—	12,—,—	9,—,—	9,—,—	9,—,—	9,—,—
Bot (3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
R. Poon Roob (1-2-3)	.....	15,—20,—	.....	.....	.....	.....	10,—,—	10,—,—	10,—,—	10,—,—
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	8,—10,—	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan (1-2)	5,—14,—	.....	3,60-14,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees „HET VISSERIJBLAD”

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

26/191 Belgische kustroute. — Stortboei Nieuwpoort heruitgelegd.

Positie : 51°10'10"N — 2°38"E.

De stompe stortlichtboei gemerkt „Br. & W. NP” met wit schitterlicht en radarreflektor werd heruitgelegd.

B.a.Z. (13/106(T)-1969 vervalt.

(Zie Belg. krt. „Vlaamse Banken”).

(Med. Loodswezen Oostende 11-12-'69 — H. 48552).

26/192 Belgische kust. — Tijdelijke lichtboei opgenomen.

Positie : 51°21'15"N — 3°03'00"E.

De tijdelijke stortlichtboei „Br. & W. BL” werd opgenomen.

B.a.Z. 13/110(T)-1969 vervalt.

(Zie Belg. trk. „Vlaamse Banken”).

(Med. Loodswezen Oostende 10-12-'69 — H. 48545).

26/193(T) Noordzee. — Vaarwater Scheur. Tijdelijke lichtboei verlegd.

Zie B.a.Z. 19/150(T)-1969 sub a.

Positie : 51°26'00"N — 3°16'00"E.

De gele stompe lichtboei „Br. & W. S 3” werd verlegd naar bovenstaande positie.

(Zie Belg. krt. „Vlaamse Banken”).

(Med. Loodswezen Oostende 11-12-'69 — H. 48552).

NEDERLAND

26/194 Westerschelde. — Terneuzen. Waarschuwinglicht.

Positie : ± 51°20'.5N — 3°49'.1E.

Op het gebouw van het Loodswezen te Terneuzen wordt, t.b.v. de zeescheepvaart op de Schelde, als waarschuwinglicht een geel flikherlicht getoond als een zeeschip van 3.000 B.R.T. of meer een der zeevaartsluizen verlaat met bestemming richting zee of Antwerpen; het licht blijft branden tot dit schip de havenhoofden passeert.

Er wordt op gewezen dat tezamen met een schip van 3000 B.R.T. of groter, één of meer kleinere zeeschepen de sluisen kunnen uitvaren, waarvoor het/waarschuwinglicht niet zal worden getoond.

(Zie Belg. krt. „Schelde” en Lichtenlijst 1965 - N° 370).

(Ned. B.a.Z. 3179 — H. 48535).

26/195 Westerschelde. — Middengat. Obstruktie.

Op 51°22'09"N — 3°54'20"E, even be W lichtboei 30, aanbrenge een gevaarcirkeltje „Obstr. PA”.

N.B. De obstruktie is een gedeelte van de zuigpijp van een zandzuiger. (Zie Belg. krt. „Schelde”).

(Ned. 3114 — H. 48524).

26/196 Westerschelde. — Nabij Bat. Wrak opgeruimd.

Op ± 51°23'.9N — 4°12'.5E schrappen het afgedregde wrak (92 dm). (Zie Belg. krt. „Schelde”).

(Ned. B.a.Z. 3161 — H. 48535).

GOEDERENTRAFIK GROOT-BRITTANNIE TIJDENS KERST- EN NIEUWJAARSPERIODE

Door de Britse Diensten werden volgende beperkingen voorgeschreven i.v.m. de goederentrafiek:

1) OP DINSDAG 23 EN WOENSDAG 24 DECEMBER 1969:

Algemene goederen mogen enkel in de richting Groot-Brittannië verschlept worden; bederfelijke waren of vis niet.

2) OP DONDERDAG 25 DECEMBER 1969:

Noch bederfelijke waren, noch vis, noch express- of algemene

goederen mogen in beide richtingen verscheept worden.

3) OP VRIJDAG 26 DECEMBER 1969:

Vanuit Oostende worden geen bederfelijke waren noch vis verscheept, alsook geen algemene goederen in beide richtingen.

4) OP ZATERDAG 27 DECEMBER 1969:

Vanuit Oostende wordt geen vis verscheept.

NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Donderdag 18 december werden in IJmuiden in totaal 1350 kisten vis aangevoerd waarvan 162 kisten tong en tarbot, 224 schol, 35 schar, 455 haring, 105 schelvis, 110 wijting, 245 kabeljauw en gul en 14

Prijzen, per kg, in guldens: grote tong 5.55-5.22, grm tong 5.48-5.18, klm tong 5.51-5.22, klm. tong 1 5.37-4.82, kleine tong 2 4.65-4.20, tarbot 1 7.49-6.50.

Per 125 kg: grote kabeljauw 164-98.

Per 50 kg: grote schol 36-33, kleine schol 1 37-34; kleine schol 2 42-25; schar 41-32; verse haring 28-14; kleine schelvis 1 34-31, kleine schelvis 2 23-17; wijting 22-12, grote gul 48-46, midden gul 45-42, kleine gul 32-28.

Besommingen: KW142 f 1550, KW195 f 5330.

Vrijdag 19 december bestond de aanvoer in IJmuiden uit 6615 kisten en 1160 kleine kisten vis, 20.000 kg tong en 520 stuks stijve kabeljauw. Bij deze aanvoer waren 120 kisten en 40 kleine kisten schelvis, 280 kisten en 120 kleine kisten wijting, 430 kisten gul en kabeljauw, 4360 kisten en 1000 kleine haring, 750 kisten schol en 250 kisten varia.

Prijzen:

Per kg: werd in gulden betaald voor tarbot 7-6.50, grote tong 5.36-5.26, grm tong 5.81-5.34, klm tong 5.88-5.31, tong 1 5.92-5.10, tong 2 5.26-4.60.

Per 125 kg: grote kabeljauw 98-86, middell kabeljauw 92-80.

Per tien stuks: grote kabeljauw 108-80; middell kabeljauw 49-37.

Per 50 kg: schelvis 1 40, schelvis 2 30-17, kabeljauw 1 48-34, kabeljauw 2 41-32, kabelljauw 3 28-17, grote schol 35-32, schol 1 37-34, schol 2 36-32, schol 3 31-22, schar 25-19, wijting 22-19, haring 28-19, tarbot 200-108, griet 50, lever 23-21 en kuit 74-47.

MAIANDAG 22 DECEMBER werden in IJmuiden in totaal 11.050 kisten vis aangevoerd. Bij de aanvoer waren 795 kisten tong en tarbot, 1695 schol, 18 schar, 5360 haring, 35 makreel, 690 schelvis, 490 wijting, 810 kabeljauw en gul, 1110 koolvis en 47 diversen.

Prijzen per kg in guldens: gr tong 5.94-5.20, grm tong 5.74-5.23, klm tong 5.69-5.35, kl tong I 5.51-5.31, kl tong II 5.20-4.98, tarbot I 7.50-6.50

Per 125 kg: gr. kabeljauw 136-94 gr. koolvis zw. 55-37,50

Per 50 kg: tarbot II 224-116, grote schol 25-21, kl schol I 30-22, kl. schol II 28-13, schar 32-14, verse haring 20.60-17.20, makreel 56-40, kl. schelvis 32, kl schelvis II 24-17, wijting 22-17, gr. gul 47-34, mid. gul 42-34 kl. gul 22-17, kl. koolvis 21-15.

Besommingen in guldens: KW 226-6130, 164-4150, 98-4960, 183-6140, 218-12.580, 171-8270, 103-7410, 162-6150, 206-9580, 194-9270, 166-5710, 191-5940, 197-11.270, 200-7770, 90-4850, 101-7200, 34-14.270, 145-14.330, 137-8010, 130-5800, 160-5370, 220-5190, KW 167 en KW 190-10.220, KW 159-9920, KW 141-5060, KW 144-4160, IJm. 46-5500, IJm 45-7710

Dinsdagmorgen zijn in IJmuiden in IJmuiden aangevoerd door 21 vaartuigen 7160 kisten en 1690 kleine kisten vis, 20.000 kg tong en 200 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren 220 kisten en 420 klei-

ne kisten schelvis, 300 kisten en 180 kleine kisten schelvis, 310 kisten gul en kabeljauw, 2150 kisten koolvis, 90 kisten haai, 2350 kisten en 840 kleine kisten haring, 1080 kisten schol, 20 kisten tarbot, 240 kisten en 250 kleine kisten varia.

Prijzen per kg, in guldens: tarbot 10.90-7.60, grote tong 6.22-5.85, grm. tong 6.23-5.70, klm. tong 6.28-5.80, tong 1 6.30-5.89, tong 2 5.48-5.13.

Per 125 kg: grote en middel kabeljauw 108-74, middel koolvis 38-37.0, grote witte koolvis 124-84, grote leng 54-42.

Per tien stuks: grote kabeljauw 94-58, middel kabeljauw 67-32.

Per stuk: haai 146.

Per hoop: roog 48, vleet 122.

Per 50 kg: grote schelvis 20-17, middel schelvis 19-17, klm. schelvis 21-17, schelvis 1 17, schelvis 2 29-17, kabeljauw 1 60-28, kabeljauw 2 56-27, kabeljauw 3 29-17, koolvis 1 17-16, koolvis 2 17-16, witte koolvis 1 39-28, grote schol 27-19, schol 1 25-16, schol 2 27-20, schol 3 30-15, schar 42-27, gestripte wijting 28-17, dichte wijting 12, poon 41, haring 20.4-16.20, sprot 36, haai 16-10.50, ham 120, tarbot 382-224, griet 130-70.

De aanvoer in Scheveningen bestond dinsdagmorgen uit 20 kleine kisten schelvis, 40 kisten en 70 kleine kisten wijting, 70 kisten gul en kabeljauw, 80 kisten haring, 300 kisten schol, 20 kisten schar en 3600 kg tong.

Vijftien vaartuigen hebben vrijdag in Urk aangevoerd (in kg) en geveild (in guldens) 24.502 tong, 4.73-6.10, 1381 tarbot, 1.87-6.65, 199 griet, 0.52-0.90, 30.000 schol 0.50-0.85, 30.800 kabeljauw 0.37-0.89, 4.000 wijting 0.34-0.45, 200 schar, 0.60-0.72, 5.000 schelvis 0.40-0.52.

SCHEVENINGEN

De aanvoer in Scheveningen bestond vrijdagmorgen uit 50 kisten schelvis, 150 kisten wijting, 150 kisten gul en kabeljauw, 1650 kisten haring, 420 kleine kisten haring, 500 kisten schol, 60 kisten varia en 13.000 kg tong.

Te koop 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)

De Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak 1970

is verkrijgbaar door storting van het bedrag van 400 fr. of 29 gulden plus 33 fr. of 4 gulden verzendingskosten op postcheckrekening 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.

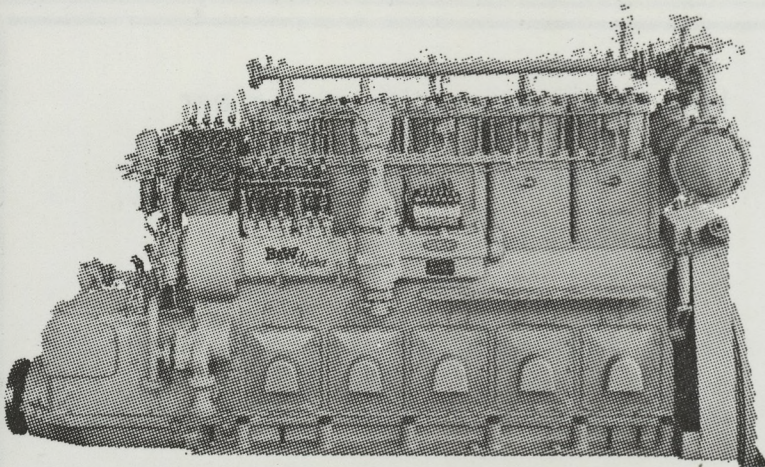
VISWASMACHINES

TOEKOMST DOOR KWALITEIT

ALLEENVERTEGENWOORDIGING :

HAND IN HAND ZEEBRUGGE

(6681V)



BURMEISTER & WAIN-ALPHA

Scheepsdieselmotoren

150/1.000 pk. – 310, 400, 450 t./m.
met verstelbare schroef

**tijdelijk aan uitzonderlijk
gunstige voorwaarden.**

RAADPLEEG ONS VRIJBLIJVEND
ZONDER UITSTEL

Officiële Verdelers :

ANTWERP MARINE CENTER N.V.
MECHELSESTEENWEG 43, ANTWERPEN 1
TEL. (03) 33.56.97 (6739V)

VOOR
NIEUWBOUW
EN
HERSTELLINGEN
VAN
SCHEPEN
N.V.

BELIARD- MURDOCH

(5007V)

DRANKZUCHTIGEN

Voor U is nog redding

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

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

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

Alle inlichtingen worden gegeven in volstrekte geheimhouding.

(3653W—9805N—6319V)

REDEERS,
LEEST UW
VAKBLAD

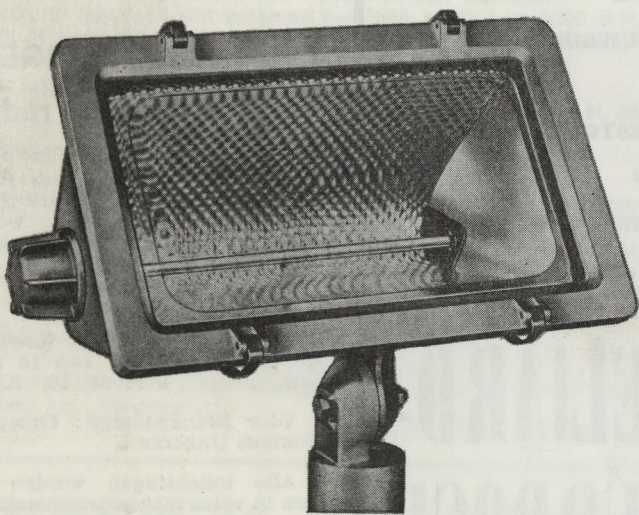
REDERS,

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



Voor inlichtingen :

S. V. S C A P

afd. Werkhuizen
Ed. Anseelelaan
OOSTENDE

Tel. (059) 808.20 / 787.79