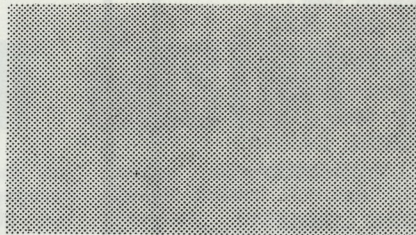
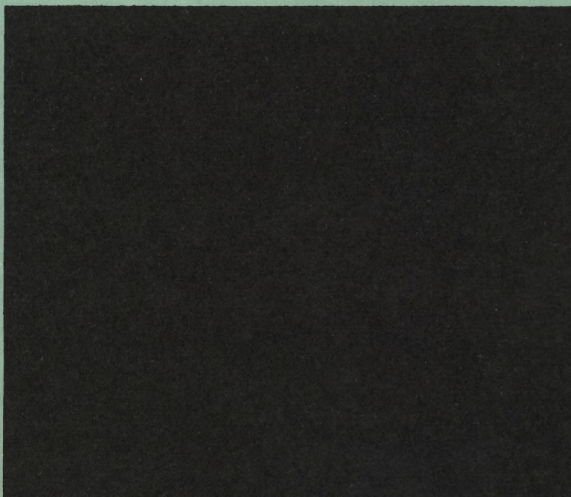
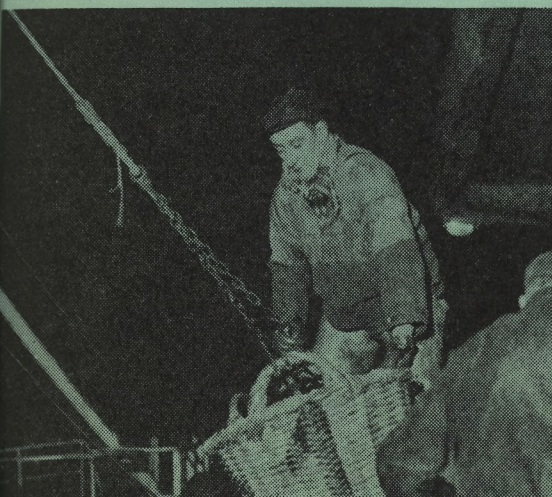
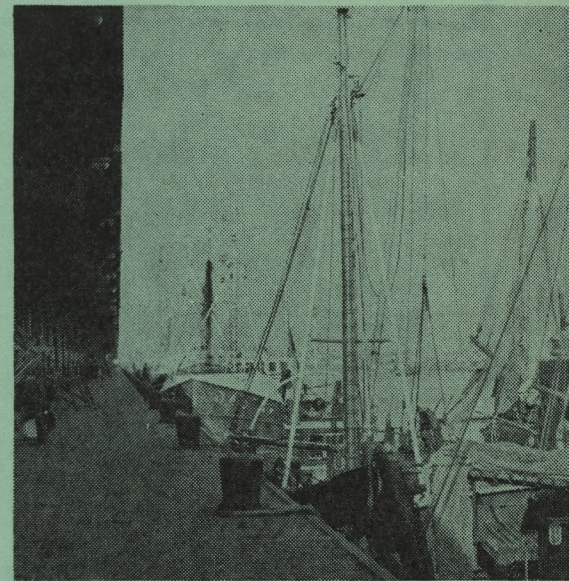
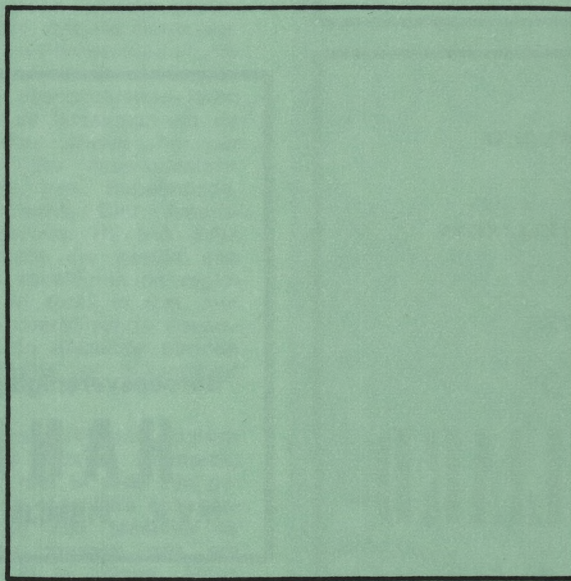
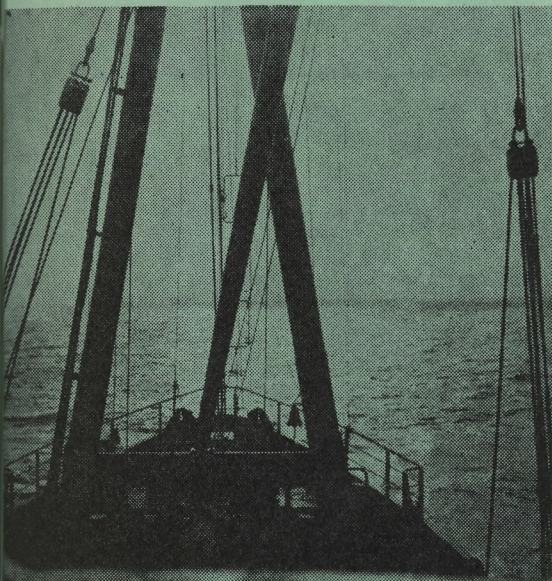


HET VISSERIJBLAD



36e jaar - Nr 48 - Vrijdag 27 nov. 1970
Verschijnt Wekelijks — Prijs 20 fr.



CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB
„LA CHAMPAGNE”
 21 uur
„OSTEND FRIDAY CLUB”

Relaxavonden gewijd aan
 belgische specialiteiten

VRIJDAG 27 NOVEMBER :

**BRABANTSE
 SPECIALITEITEN**
 125 fr.

VRIJDAG 4 DECEMBER :

**LUXEMBURGSE
 SPECIALITEITEN**
 125 fr.

**ONBEPERKTE
 DEELNEMING
 AAN HET BUFFET !!!**

**Merino Costa
 y su Orquesta**

Franz André :
 piano

ZATERDAG 28 NOVEMBER
 van 22 uur af
ZONDAG 29 NOVEMBER
 the-dansant
 van 16 tot 20 uur :

**MERINO COSTA
 Y SU ORQUESTA**

Franz André :
 piano
 Als attractie :
**FRANCOISE
 LAROCHE**
 Auteur-Compositeur

AUDITORIUM

ZONDAG 29 NOVEMBER
 te 20.30 uur

De

**„Galas
 Karsenty-Herbert”**
 stellen voor :
**„ON NE SAIT
 JAMAIS”**

van André Roussin
 Met
**JEAN-PIERRE DARRAS -
 NELLY VIGNON**
 en
ANDRE LUGUET

Plaatsen :
 250 - 200 en 150 fr.

**Plaatsbespreking en
 inlichtingen :**

CASINO-KURSAAL
 8400 - OOSTENDE
 Tel. (059) 751.11
 (Van 10 tot 13 uur
 en van 16 tot 19 uur)
 (8199W—6660N—6784V)

HAND IN HAND

Tijdokstraat 34, Zeebrugge

Tel. (050) 541.17 - 541.92

**- ENIG VERTEGENWOORDIGER AAN
 DE OOSTKUST VAN DE
 APELDOORNSE
 NETTENFABRIEKEN
 VON ZEPPELIN**

- POLYETHYLEEN
- NYLON
- GULLENKORREN

(6681V)

Te koop
Twee nieuwe
BAUDOIN
MARINE MOTOREN

met reductieomkeerkoppeling
 3/1 - 150 pk. bij 1.250 tr./min.
 Interessante prijzen.

Te bevragen :

S. C. A. P.

H. BAELSKAAL, 27

of op het

WERKHUIS

Edw. Anseelelaan, Oostende
 (6562V)

**BENT U
 DRANKZUCHTIG ?
 WILT U TERUG
 GELUKKIG WORDEN
 EN GEZOND ?**

Vraag kosteloos inlichtingen aan
 A.A., Wapenplein 15, OOSTENDE.
 Strikte geheimhouding verzekerd.

KNOKKE :
 Postbus 10 of Vincentl. 10 ;
BLANKENBERGE :
 Postbus 1, Uitkerke ;
VEURNE : Postbus 11 ;
ZEEBRUGGE : Postbus 2.

VOOR
NIEUWBOUW
EN
HERSTELLINGEN
VAN
SCHEPEN

N.V.

**BELIARD-
 MURDOCH**

(5007V)

★ Over te nemen : Gekende
VISHANDEL in het Gentse.
 Wegens 2 bedrijven. Telefoon
 51.20.41 na 20 uur.
 (8180W—6782V)

**REDERS en
 VISSERS,
 voor uw**

**SOCIALE LASTEN
 en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
 vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 721.73

**REDERS,
 LEEST UW
 VAKBLAD**

het visserijblad

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 650 FR. — 6 MAANDEN 325 FR. — 3 MAANDEN 175 FR. — BUITENLAND 700 FR. — HOLLAND 50 GULDEN. REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 777.13/777.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

Tien eeuwen scheepsbouw gingen door de handen van Gaston Desnerck

Gaston Desnerck, een kloeke Oostendse vijftiger houdt zich sedert méér dan 20 jaar bezig met de historie van de scheepsbouw in de lage landen. Men kan zeggen dat de evolutie, die zich tijdens de jongste tien eeuwen op dit vlak heeft voorgedaan, nog nauwelijks geheimen heeft voor hem. Gaston Desnerck, een man die zeker niet met de rug naar de zee werd geboren kreeg deze hobby mee van zijn vader. Ook deze laatste, een van de vele illustere opvarenden van het schoolschip «L'Avenir», maakte in zijn tijd scheepsmodellen, zij het dan in flessen.

Gaston Desnerck ontpopte zich overigens als een bijzonder vlot verteller :

« Nu méér dan twintig jaar geleden bouwde ik reeds enkele scheepsmodellen. Deze waren dan verre van perfect gezien ik dit naar het geheugen deed. Zo bouwde ik o.m. tijdens mijn krijgsgevangenschap zowat 30 zellers. Het was evenwel pas na de oorlog, toen alles weer zowat zijn normale gang kreeg, dat ik mij tenvolle aan mijn hobby ging wijden. In die tijd bezat het Heemkundig Museum van « De Plate » geen modellen van vissersvaartuigen en ik werd aangesproken om er enkele te maken. Spoedig bleek echter dat, om de zaken volledig te maken, ieder model ook wel een eigen technische fiche moest meekrijgen. Dit is de aanloop geworden tot een tijdsbesteding die doorheen de jaren enorm is geëvolueerd, en uiteindelijk resulteerde in het samenstellen van een standaardwerk dat eerlang zal verschijnen », aldus de heer Desnerck.

ENORM OPZOEKINGSWERK

Iets méér dan vier jaar geleden vatte Gaston Desnerck inderdaad de idee op een standaardwerk samen te stellen waarin — en dit zo-

wel op technisch als historisch vlak — de evolutie wordt weergegeven van de scheepsbouw in de lage landen, heel speciaal dan voor wat de vissersvaartuigen betreft. En meteen kon het opzoekingswerk beginnen; drukke tijden werden het en zijn het nog steeds. Gaston Desnerck raadpleegde méér dan 60 vakwerken en putte daaruit de nuttige elementen. Hij bezocht de stadsbibliothek van Oostende, consulteerde ons (bloedeigen) « Visserijblad » waarin veel werd gevonden, ging te rade in het Museum van Duinkerken waar belangrijke gegevens werden gevonden in verband met de bouw van de gekende « Pannepotten » die nog afstammen van de Boulonese logger. Twee opeenvolgende jaren trok hij naar de Braakman en de Scheldegebieden alwaar hij per fiets vele eertijdse vissersplaatsen bezocht zoals o.m. Rupelmonde, Mariekerke, Weerd, Sint Amansberg en Baasrode. Hij trok zelfs tot in Kieldrecht die destijds een voorname rol speelde in de regionale visserij en sprak er o.m. met de nog enige overblijvende vissersfamilie Praet. In diezelfde periode bezocht hij tevens het Rijksarchief te Antwerpen.

« Het zou natuurlijk niet logisch zijn » aldus Gaston Desnerck, « moest ik niet te rade zijn gegaan bij de eigenlijke scheepsbouwers. Zij zijn tenslotte de aangewezen mensen om mij vakkundig in te lichten. Aldus bezocht ik omzeggens alle scheepswerven aan de kust alsook deze in het binnenland waar destijds vissersvaartuigen werden gebouwd. Al deze mensen hebben mij bereidwillig geadviseerd. Een speciaal woordje van dank o.m. dient wel gericht tot Frans Borrey die nog alle afmetingen uit het hoofdkende. Samen hebben wij weken gewerkt om zo perfect mogelijke plannen en scheepsmodellen samen te stellen. Zeilmaker W—ittevrongel uit Blankenberge was eveneens zeer behulpzaam ».

En Gaston Desnerck vernoemt

verder scheepsbouwers Panesi, Denye, Beliard Murdoch, Degraeve, Haerincq, Deweert, vismijndirecteurs Jef Verbanck en Millet, directeur Boels van de visserijschool « John Bauwens »; smederijen Schockaert en Sint Martin e.v.a.

OOK BUITEN DE GRENZEN

Gaston Desnerck beperkte zich in zijn opzoekingen niet enkel tot zijn eigen streek. Hij trok ook naar Nederland, meer speciaal naar de vissersplaatsen Zierikzee, Vlaar-

dingen en Maassluis.

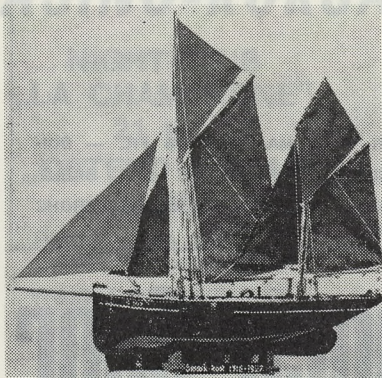
« Dit moest wel » gaf hij ons de verzekering « want mijn werk zou niet volledig zijn geweest zonder gegevens over de vishoeker en de haringbuis. Het was precies in deze gebieden dat dergelijke vaartuigen eertijds een voorname rol hebben gespeeld. Zo trof ik in de grote kerk van Maassluis o.m. een model van een haringbuis aan die dateert van 1669 ».

(Vervolg blz. 2)



De « Buza », een vaartuig dat bijzonder typisch is voor de 14de eeuwse visserij.

(Vervolg van blz. 1)



De « Smack »

EEN STANDAARDWERK

Met al deze inlichtingen ter beschikking kon Gaston Desnerck dan, na méér dan vier jaar opzoeken, beginnen met de samenstelling van zijn boekwerk. De bedoeling van deze editie is een zo duidelijk mogelijk beeld op te hangen over de evolutie van het visserstuig, de gebruiksvoorwerpen aan boord, de optuiging en uitrustingen enz... Dit wordt in feite dus het technisch gedeelte. De auteur oordeelde het echter noodzakelijk hieraan ook een historisch gedeelte te koppelen dat dan meer een overzicht moet geven van de eertijdse havenuitrustingen, de vismijn, het visserijonderricht, de scheepswerven, enz..

In dit historisch gedeelte werden drie wel bepaalde gebieden behandeld. Er is in de eerste plaats de **Belgische kust** in haar geheel waarin, vanaf de 12e eeuw tot op heden de evolutie wordt weergegeven en waarbij in detail gesproken wordt over de verdwenen en nog bestaande vissersplaatsen. Een tweede gedeelte betreft de

Scheldevisserij, activiteit die nagenoeg volledig is verdwenen op Kieldrecht na. Nochtans was deze visserij eertijds een voornaam bedrijf met belangrijke vissersplaatsen als Baasrode, Mariekerke, Zandvliet, Berendrecht, Rupelmonde, Kieldrecht, enz...

En tenslotte is er het gebied van de **Braakman**, gelegen in Zeeuws-Vlaanderen en waar hoofdzakelijk de Scheldevisserij werd bedreven. Uitzonderlijk werd buitengaats gevaren en Bouchoute was de voornaamste vissersplaats.

Totdaar een beknopt overzicht van het historisch gedeelte.

ENORME TECHNISCHE INFORMATIE

De samenstelling van het technisch gedeelte vergde vanzelfsprekend het meeste werk. Niet min-

OOK OUDE VISSERS

Ook gewezen vissers werden door Gaston Desnerck aangepakt. Godtschalck was op dit stuk een dankbaar werker-rein want de oude vissers konden hem zeer belangrijke gegevens verstrekken over de bouw en tuigage van de vroegere vissersschepen. Zo o.m. had hij niets kunnen vinden over de Oostendse sloep. In vernoemd visserstehuis werden hem terzake veel inlichtingen verstrekt door de oude vissers. En vanzelfsprekend werd ook Arsène Blondé, een van onze meest illustere figuren, aangesproken. Hetgeen deze laatste wist te vertellen was voor Gaston Desnerck van enorm grote waarde.



Gaston Desnerck aan het werk in zijn atelier.

der dan 26 verschillende scheepstypes — gaande van de 10e eeuw tot heden — worden erin zeer uitvoerig en gedetailleerd behandeld. Het zou ons vanzelfsprekend veel te ver leiden moesten wij alles in detail gaan bespreken. Overigens is dit geenszins de bedoeling. Wel achten wij het van belang, teneinde een oordeel te kunnen vormen over de inhoud van dit werk, enkele scheepstypes te belichten die een voorname rol hebben gespeeld in de evolutie van de scheepskonstruktie, of typisch geweest zijn voor een bepaalde periode.

Zo is er de **HARINGBUIS**, een vaartuig dat in de 15e eeuw furor maakte voor de haringvisserij en hiervoor overigens speciaal was gebouwd en uitgerust. Niettemin ging dit amper 23 meter lange vaartuig ook op IJslandse visgronden vissen. Dertien vissers bemanden dit vaartuig waarvan in die tijd de omvang nog niet werd uitgedrukt in ton maar wel in «last». Een «last» bedroeg ongeveer 2 ton.

Een ander typisch vaartuig uit de vijftiende eeuw was de **VISHOEKER** die de haring-, kabeljauw- en makreelvisserij bedreef op IJsland en het Kanaal. Dit vaartuig was ongeveer 22 meter lang, 5,50 m. breed en had een holte van 3,10 m. Een reis op IJsland duurde nagenoeg 4 maanden; de heen- en terugreis alleen nam reeds één maand in beslag. Zowel de haringbuis als de vishoeker waren kiel-schepen.

Een voorbeeld van een platboom was wel de **BLANKENBERGSE SCHUIT**; een klein scheepje van 11 meter lang dat uitsluitend de kustvisserij bedreef. De Blankenbergse schuit was reeds voorzien van «zwaarden», d.i. een soort plank die de stabiliteit van het vaartuig in stand moest houden bij slecht weer.

Dit is een zeer beperkt overzicht van het technisch hoofdstuk. Wij zullen overigens in een volgende

VOORDRACHT

Op initiatief van de Oostendse Heemkundige Kring «De Plate» zal Gaston Desnerck een voordracht houden over de evolutie van de scheepsbouw in de visserij. Daarin zal, aan de hand van diaprojektie, een duidelijk beeld gegeven worden van de ontwikkeling die zich gedurende tien eeuwen heeft voorgedaan. Bedoelde voordracht gaat door in de konferentiezaal van 't Oostendse stadhuis op 23 maart 1971. Ook in Oostduinkerke, op initiatief van de kring «Bachten de Kupe» zal een gelijkaardige voordracht ingericht worden. Plaats en datum dienen nog nader bepaald.

bijdrage ruime aandacht wijden aan de verschillende types sloepen; schepen die eertijds een zeer voornaam rol hebben gespeeld en waaronder heel speciaal gehandeld wordt over de éénmastsloep of langbomer, de tweemastsloep en de Blankenbergse sloep. Het is echter nu reeds duidelijk dat het boekwerk van Gaston Desnerck iets enigs wordt in zijn soort. Het heeft overigens een dubbel doel: het richt zich in de eerste plaats tot de vele geïnteresseerden inzake de historie van de scheepskonstruktie maar ook tot de liefhebber van scheepsmodellen. Aan de hand van de erin gepubliceerde plans en fotos kan deze laatste een nuttige leidraad vinden om zelf de modellen te bouwen.

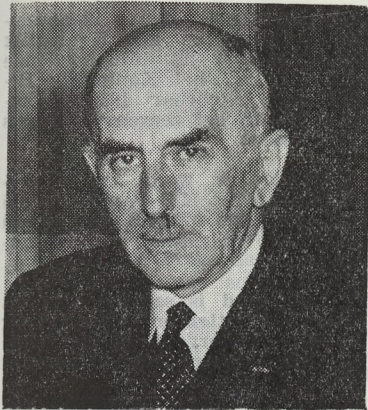
R. BILLIAU

★ **Bijverdiensten**: THUISWERK, o.a. vouwen, plakken, schrijven, sorteren, enz. Werk wordt ook zelf door ons geleverd!
Inlichtingen (postzegel insluiten): Firma METALON, Postbus 511, 's-Hertogenbosch. (8164W—6781V)



Een ander type vissersvaartuig uit de verzameling van Gaston Desnerck.

DE HEER HEGER, 10 JAAR ONAFGEBROKEN MINISTER VAN LANDBOUW EN VISSERIJ



De hr. Ch. Heger

Sedert zaterdag 21 november II., is de heer Ch. Heger, tien jaar zonder onderbreking, Minister van het Departement van Landbouw.

Hiervoor werd hij door zijn kollega's, tijdens de wekelijkse ministerraad, vrijdag jl., van harte geluk gewenst.

De heer Heger trad inderdaad, op 21 november 1960 in de toenmalige Regering-Eyskens, waar hij het beleid van het Departement van Landbouw toegewezen kreeg en als dusdanig de heer De Vleeschauer opvolgde.

In alle opeenvolgende regeringen behield de heer Heger deze portefeuille.

Reeds vóór 1960, had hij evenwel ook reeds aan het hoofd van dit departement gestaan, nl. van 1950 tot 1954.

In 1958 werd hij Minister van Buitenlandse Zaken, om vanaf 1960 zoals gezegd, Minister van Landbouw te worden.

De heer Heger is thans 68 jaar. Hij werd geboren op 26 mei 1902. Als Doktor in de Rechten installeerde hij zich te Namen. In 1949 werd hij tot C.V.P.-kamerlid voor Namen verkozen tot 1958, daarna als senator.

Tijdens de mandaten die hij gedurende de tien laatste jaren als hoofd van het Ministerie van Landbouw heeft uitgeoefend, had de heer Heger uiteraard ook de zeevisserij onder zijn bevoegdheid. Hij maakte evenwel reeds eerder kennis met onze sektor, namelijk in februari 1953, toen de zeevisserij van het Departement van Verkeerswezen overgeheveld werd naar het Departement van Landbouw.

De continuïteit van de beleidvoering over het Departement van Landbouw is derhalve even belangrijk voor onze sektor waar meer dan in de andere sectoren, het beleid door één en dezelfde persoon noodzakelijk en belangrijk is.

Wij mogen met recht en reden beweren dat de heer Heger sedert zijn kennismaking met het visserijbedrijf in 1953 er in geslaagd is de belangen van de Belgische zee-

visserij zowel op nationaal als op internationaal vlak goed te verdedigen.

Wij denken hier o.m. aan zijn verwezenlijkingen op Beneluxvlak, want van meet af aan werd hij gekonfronteerd met de problemen op internationaal vlak en meer bepaald i.v.m. de liberalisatie van visserijproducten in Beneluxverband.

Verder denken wij aan zijn verwezenlijkingen i.v.m. de stabilisatie van de markt, het steunen van de initiatieven van de Rederscentrale, beroepsvereniging, het oprichten van een Proefstation voor de Zeevisserij en de rechtstreekse subsidies die de reders in 't verleden werden toegekend.

Dit is slechts een greep uit de vele verwezenlijkingen welke de heer Heger tijdens de verschillende mandaten welke hem werden toevertrouwd, heeft verricht ten voordele van de visserij, en wij kunnen dan ook zeggen, dat deze Minister als het ware vergroeid is met zijn Departement en met de landbouw en de visserij.

Wij menen dan ook de tolk te mogen zijn van het ganse zeevisserijbedrijf, de heer Heger van harte geluk te wensen met zijn 10 jaar ononderbroken beleid, terzeldertijd de hoop uitdrukkelijk, dat wij in de toekomst zoals in het verleden op zijn volle medewerking zullen mogen blijven rekenen, met het oog op de volledige sanering van het zeevisserijbedrijf.

Tal van problemen wachten immers nog op een oplossing en nieuwe problemen zullen deze reeks ongetwijfeld nog komen aanvullen.

Wij denken hier inderdaad in de eerste plaats aan het E.E.G.-beleid dat met ingang van 1 februari van start gaat.

In dit verband werden trouwens door de nationale werkgroep een aantal structuurmaatregelen voorgesteld en drukte deze werkgroep een tweetal weken geleden, de wens uit, dat de Nationale Commissie voor de Zeevisserij zou worden bijeengeroepen om deze voorstellen te bespreken.

De toekomst van onze zeevisserij zal inderdaad in grote mate afhangen van het structuurbeleid, dat onze overheid beoogt te voeren binnen het kader van de EEG-reglementering.

Wij zijn er echter van overtuigd dat de heer Heger, ook hier de belangen van de Belgische zeevisserij naar best vermogen zal weten te behartigen.

Het bedrijf stelt zijn volle vertrouwen in deze knappe beleidsman.

De Redaktie

DE GROTE VISKOPERS EN INVOERDERS MISBRUIKEN DE WERKRUIMTE VAN DE KLEINE KOPERS ALS PARKEERPLAATS

Maandagmorgen ergerden de gebruikers van de pakhuizen van de haringhalle zich terug aan de aanmatigende houding van de grote viskopers en invoerders die hun grote wagens en aanhangwagens voor de pakhuizen der kleinen komen parkeren. Zo vormden deze mastodonten een hermetisch afgesloten ruimte vanaf het pakhuis nr. 102 tot pakhuis nr. 115 Van de desbetreffende vishalle konden de huurders van deze pakhuizen niet rechtstreeks hun pakhuis bereiken met hun vis, maar moesten een ganse ommekeer maken. Gezien de geparkeerde wagens nog slechts de rijbaan tussen hen en de pakhuizen vrij lieten, mochten de eigen huurders hun wagen ergens een honderdtal of een paar honderd meter verder parkeren, ten ware ze de opstoppingen verkozen. We vragen ons af welk gezicht de betrokken grote invoerders zouden maken indien men hun werk en/of parkeerruimte zou innemen?

In dit verband vielen de talrijke geparkeerde wagens van Gekiere, Corneille en Constandt, bijzonder op. Daar is nochtans voldoende parkeerruimte voor niet-gebruikte wagens, buiten de plaatsen die in drukke bedrijvigheid genomen worden. Denken we maar eens aan het plein voorbij het bestuursgebouw en aan de ingang van de mijn. Trouwens dat is ten slotte de zorg van de betrokkenen zelf. In ieder geval gaat het zeker niet op, dat men parkeerruimte zoekt op andermans werkterrein, of op plaatsen die normaal in de bedrijvigheid betrokken worden van de verkoop. Als er iemand recht heeft op die plaatsen hun wagens te zetten dan zijn het wel de huurders van betrokken pakhuizen, dit vooral voor het laden en lossen. Nu moeten ze bij dit werk de rijbaan bezetten, hetgeen tot hopeloze verkeerstremmingen aanleiding geeft. Stationneren zou dus wel mogen toegelaten zijn maar niet het par-

keren en zeker niet de eerste drie dagen der week. Wat de overige dagen betreft, heeft dit zeker niet zo'n belang. Men hoeft het inderdaad niet moeilijker te maken dan het is. De maandagmorgen vroeg zouden de geparkeerde wagens van andere kopers dienen verwijderd te worden. De gefrusteerde huurders van de pakhuizen van de haringhalle zijn overtuigd dat de groten begrip zullen opbrengen voor hun standpunt, en vooral met het inzicht dat ze ook niet door anderen zouden wensen in hun werkterrein benadeeld te worden. Veel liever vragen ze dit begrip, dan een verzoek of klacht bij de overheden te moeten indienen.

Dit is in ieder geval de mening van...

„Sprokkel“

Nota der Redaktie :

Er heerst een volslagen gebrek aan orde in de halle. Buiten wat hierboven vermeld wordt, is het voldoende de zaterdag of zondag de grote vuilnisbelten te gaan bekijken en de weinige netheid. Er zijn plaatsen waar men 's avonds en 's weekends zou gaan walgen. En dat in een zogezegde euro-markt!

BENOEMINGEN

Bij koninklijk besluit van 7 oktober 1970 is de heer ir. Verschave, J., directeur-generaal van het Bestuur der Waterwegen, benoemd in de hoedanigheid van voorzitter van de raad van beheer van de Dienst der Scheepvaart, ter vervanging van de heer Boereboom, A., overleden.

Bij koninklijk besluit van 7 oktober 1970 is de heer ir. Simoen, K., hoofdingenieur-direkteur van bruggen en wegen, benoemd in de hoedanigheid van beheerder van de N.V. Maatschappij der Brugge Zeevaart Inrichtingen, ter vervanging van de heer Boereboom, A., overleden, wiens mandaat hij zal beëindigen.

DE PREMIES VOOR VERZEKERING VAN VISSERSVAARTUIGEN

De verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood, maakt aan al haar leden bekend dat de premies voor 1971 als volgt vastgesteld zijn :

OUDERDOM	IJZEREN	HOUTEN
0 - 5 jaar	2,75	3,—
6 - 10 jaar	3,—	3,25
11 - 15 jaar	3,25	3,50
16 - 20 jaar	3,75	4,—
21 - 30 jaar	4,25	4,75
31 jaar en meer	5,—	5,50

De FRANCHISE is bepaald op :

- 3.000 fr. tot 31 Br. Ton
- 4.000 fr. tot 40 Br. Ton
- 5.000 fr. tot 100 Br. Ton
- 6.000 fr. voor 100 Br. Ton en meer.

Voor de radio-elektrische toestellen is de premie bepaald op 3 %. De verzekering van deze toestellen is niet verplichtend.

DE VLAAMSE LEEUW (van Pedro) OP REGERINGSVLAK BEHANDELD

Senator Vandeweghe vroeg uitleg aan Minister van Verkeerswezen

Einde oktober werd de Oostendse treiler O.198 «Juhel» van de gelijknamige rederij — de gebroeders Hennaert zijn er de grote bezielders van — opgemerkt in volle zee met de Vlaamse Leeuw op het achterschip. Hoe de bevelvoerder van een Belgisch vrachtschip hierdoor danig in paniek raakte, hebben wij toen uiteengezet.

Ingevolge dit voorval werd de rederij ter verantwoording geroepen op het Hoofdwaterschoutsambt der Kust te Oostende waar hem geadviseerd werd de «Vlaamse Leeuw» niet langer op die bewuste plaats te voeren. Daar immers moet, ingevolge de maritieme wetgeving, de nationale vlag gevoerd worden. Advies dat overigens werd opgevolgd door betrokken rederij.

Nietemin heeft senator Vandeweghe gemeend hierin een vrij ernstig incident te moeten zien want hij richtte zich tot de Minister van Verkeerswezen — onder wie de zeevaart ressorteert — als volgt:

Op 23 oktober jl. heeft er zich een vrij ernstig incident voorgedaan tussen een visser-reder en de plaatselijke zeevaartpolitie naar aanleiding van het hijsen van een leeuwenvlag op zijn boot.

De waterschout heeft de visser-reder bedreigd met strenge sankties indien hij zijn leeuwenvlag niet zou verwijderen, dit op grond van een wet die bepaalt dat enkel de nationale driekleur of een door de regering erkende vlag op boten en schepen mag gehesen worden zowel binnen als buiten de territoriale wateren.

Graag vernam ik van de geachte Minister:

- 1 op welke wet en artikel van de wet kan de waterschout zich beroepen om zijn verbod te rechtvaardigen;
- 2 of de leeuwenvlag een door de regering erkende vlag is;
- 3 indien het toegelaten is, naast de nationale driekleur, een leeuwenvlag te hijsen op boten en schepen binnen en buiten de territoriale wateren?

HET ANTWOORD VAN DE MINISTER

In het bulletin „Vragen en Antwoorden” van 17 november jl. verscheen het antwoord van de betrokken minister. Dit antwoord luidt als volgt:

Het geachte lid gelieve hierna de gevraagde inlichtingen te willen vinden:

1. De wet van 13 april 1965 op de zeebrieven (artikelen 1 en 19). Het koninklijk besluit van

28 oktober 1936 betreffende de vlaggen, eerbewijzen en bezoeken in gebruik bij de Belgische Marine (artikel 1, 1° en 4°).

2. De Belgische maritieme wetgeving maakt alleen gewag van vier soorten vlaggen: de Belgische nationale vlag of wimpel, als uitdrukking van de nationaliteit van het schip; de ere-vlaggen of wimpels, als eerbewijs aan en onderscheldingsteken van personages die zich aan boord van een schip bevinden; de partikuliere vlaggen welke de rederij of de eigenaar van het schip aanduiden; de navigatie- en internationale seinkodevlaggen.

Het gebruik aan boord van schepen van voornoemde vlaggen berust op internationale konventies en praktijken.

3. Om het even welke vlag, wimpel of teken mag aan boord van Belgische schepen gevoerd worden op voorwaarde dat: de vlaggestok (aan het achterschip) en de vlaggegaffel (aan één der masten) voorbehouden blijven aan de Belgische nationale vlag; in de grote mast (of in de mast indien slechts één mast voorhanden is) alleen hogervermelde onderscheidings- en partikuliere vlaggen worden gevoerd voor koopvaardij-schepen moeten partikuliere vlaggen voor gebruik door het Bestuur van

het Zeewezen erkend en ingeschreven worden;

zij voor het wettelijk of reglementair voorgeschreven kunnen aangezien worden.

Totdaar de betrokken minister.

Nota van de Redactie:

Wij menen dat de woordkeuze van senator Vandeweghe, op zijn minst genomen overdreven is wanneer hij spreekt van «vrij ernstig incident» en «strenge sankties vanwege het waterschoutsambt». Wij hebben ons terdege ingelicht en zijn goed gepaast om te kunnen weerleggen dat noch het een noch het ander zich heeft voorgedaan. Het Hoofdwaterschoutambt heeft zich in deze zaak zeer soepel getoond en, mede dankzij het begrip van betrokken rederij, kan helemaal niet gesproken worden van een «vrij ernstig incident». Het is onverantwoord vanwege een parlementair zich te laten leiden door de vaak al te bombastische pers van bepaalde binnenlandse kranten die dan nog dikwijls verkeerd of onvoldoende zijn ingelicht en zelf de internationale overeenkomsten niet kennen.

Wij maken van de gelegenheid gebruik om onze Vlaamse senator er op te wijzen dat het hier niet ging om een «vissersboot», maar een «vissersvaartuig».

Een boot is een jol zonder dek. Een vaartuig is een schip met dek. Dat is de juiste Nederlandse term welke een Vlaming dient te weten.

INRICHTING VAN HET ZEEVAART-ONDERWIJS Wijziging aan Koninklijk Besluit

In het Staatsblad van 19 november jl. verscheen het Koninklijk Besluit van 21 juli 1970 houdende wijziging van het Koninklijk Besluit van 7 februari 1958 tot inrichting van het zeevaartonderwijs van de staat.

Ingevolge dit wordt art. 47, eerste lid, van het K.B. van 7 februari 1958, gewijzigd bij K.B. van 31 juli 1963 door volgende bepaling vervangen:

De raad is samengesteld uit een voorzitter en eenentwintig leden, onderverdeeld als volgt: 1ste Dertien leden, waarvan:

a) voor de koopvaardij: vier vertegenwoordigers van de koopvaardijrederijen en vier vertegenwoordigers van de officieren en zeelieden uit het koopvaardijbedrijf;

b) voor de zeevisserij: twee vertegenwoordigers van de rederijen ter zeevisserij en twee vertegenwoordigers van de vissers;

c) voor de zeemacht: één vertegenwoordiger van het Ministerie van Landsverdediging.

2de acht leden gekozen omwille van hun bijzondere bevoegdheid inzake onderwijs, waarvan twee bijzonder bevoegd in koopvaardij twee in visserij, en vier in technisch onderwijs.

Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

EN WEER HARING TE OOSTENDE

Ondanks het meestal slecht weer blijft er haring aangevoerd worden, niet alleen door de Nederlandse schepen maar ook door de eigen vaartuigen. Vrijdag hadden de Nederlandse schepen het monopolie en losten 34.000 kg. De prijzen waren hoger dan de voorgaande woensdag en stegen naar 9,34 fr gemiddeld. Maandag brachten vier Belgische vaartuigen dan 34.000 kg haring op de markt. Waar de kwaliteit van de ene vangsten veel beter was dan die van de andere, lagen ook de prijzen nogal ver uit elkaar. De vangst van het ene span werd zelfs herverkocht omwille van de minder goede kwaliteit. De gemiddelde prijs bedroeg maandag dan ook slechts 6,10 fr. Dinsdag brachten een viertal Nederlandse haringspannen weer veel beter verzorgde en zelfs tamelijk grote haring op de markt. De vangst was echter gering en slechts een gedeelte van de in zee zijnde schepen kon komen verkopen. De prijs voor die haring steeg weer naar 11,70 fr gemiddeld zodat toch nog iets werd verdiend. Ondertussen klagen de vissers over het weer dat de visserij ten zeerste bemoeilijkt.

BROCHURE OVER DE INTERNATIONALE KONFERENTIE OVER HET ZEEVISSERIJ-ONDERWIJS

Sedert enige tijd werd een brochure verspreid omvattende de speches van de verschillende sprekers en de resoluties van de succesrijke Internationale Konferentie over het Zeevisserij Onderwijs, die vorig jaar werd gehouden.

Dit geslaagde dokument is in 3 talen opgesteld.

Inmiddels zijn reeds talrijke gunstige reakties op dit initiatief binnen gekomen uit binnen- en buitenland.

In een volgende bijdrage zullen wij deze reakties samengevat weergeven. Het leidt geen twijfel dat in dit waardevolle dokument alle betrokkenen er de nodige inspiratie zullen in vinden om het zeevisserijonderwijs verder te helpen uitbouwen volgens de economische en sociale noodwendigheden van onze tijd.

Het probleem van de opleiding van de visser staat in het brandpunt van de belangstelling in alle visserijlanden ter wereld.

Ook de E.E.G. buigt zich over deze belangrijke aangelegenheid. Herinneren wij er tenslotte aan dat in 1972, de F.A.O. (Voedsel en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties) te Rome, eveneens een Internationale Konferentie over de opleiding van de jonge visser zal inrichten.

Het is echter een feit dat de inrichters van de Internationale Visserijbeurs te Oostende, de eerste zijn geweest die dit initiatief hebben genomen om een colloquium op internationaal vlak aan dit belangrijk probleem te wijden.

Verdediging van Pylser acht dronkenschap niet bewezen

Tijdens de jongste zitting van de onderzoeksraad voor de Zeevaart was men aan de pleidooien toe inzake de zware navigatiefouten die schipper Herman Pylser in augustus van vorig jaar beging aan boord van zijn N.819 «Stijn Streuvels» in de haven van Great Yarmouth. Men zal zich herinneren dat rijkscommissaris Ben- tein in zijn vordering een schorsing van zes maand heeft gevorderd tegen de betrokken schipper.

Was het aanvankelijk Meester Dewulf die de verdediging van betrokkene op zich had genomen, dan was het Meester Felix die uiteindelijk pleitte. Een zeer moeilijke situatie voor laatstvernoemd raadsman die in laatste instantie, en zonder dat hij de debatten had gevolgd, een zeer delikate zaak diende te behartigen.

Bij de aanvang van zijn pleidooi wees Meester Felix erop dat er geen de minste discussie bestaat nopens de begane navigatiefouten, al vindt hij het spijtig dat niet meer kon achterhaald worden of een mogelijk defekt aan boord van de «Stijn Streuvels» niet de oorzaak kan geweest zijn.

Hij verzet zich echter heftig, en dit deed tijdens de onderhoren ook al zijn klient Pylser, tegen het element dronkenschap op het ogenblik der feiten, waarbij hij verder wijst op het zeer delikate van deze zaak. In dergelijke gevallen, aldus pleiter, omgeeft men zich van alle mogelijke waarborgen om gelijkaardige beweringen te staven en laat men de nodige onderzoeken uitvoeren, zoals o.m. de bloedproef. Thans is niets van dit alles aanwezig in het bundel. Enkel een verslag van de Britse politie die zegt dat de bemanning schijnbaar in bedronken toestand verkeerde. Dit kan natuurlijk verstrekkende gevolgen hebben voor schipper Pylser.

Wat kan nu afgeleid worden uit het vernoemd politieverlag? Heel weinig volgens meester Felix en in elk geval niet voldoende om de dronkenschap van schipper Herman Pylser en zijn bemanning te bewijzen. Er is o.m. de bewering dat één der opvarenden diende geholpen toen de bemanning, na de aanvaring tegen de brug, het zinkende schip diende te verlaten. Volgens de verdediging is dit echter het gevolg van de stoot tegen de brug, waardoor de lichtmatroos, die zich juist naar beneden begaf, half bewusteloos werd geslagen.

En dat de schipper, na de fei-

ten wenend op de brug stond, is eveneens heel gemakkelijk te verklaren volgens Meester Felix. Het is immers normaal dat men onder de indruk komt als men tot het besef komt dat zijn ganse bezit verloren is gegaan.

En de kist lege bierflessen en de geleedigde whiskyfles zijn evengoed te verklaren. Deze bevonden zich reeds aan boord van de vorige reis terwijl de fles whisky werd geruild voor een beetje vis. Het is derhalve al te lichtzinnig om aan te nemen dat men niet reeds voordien een der dranken had aangesproken.

En de verdediging komt tot het besluit dat de dronkenschap van de schipper en zijn bemanning niet kan weerhouden bij gebrek aan voldoende bewijsmateriaal en de Raad derhalve in de onbevoegdheid verkeert het element dronkenschap te vermelden. Er is immers enkel een vermoeden vanwege de Britse politie. Hij vraagt dan ook rekening te houden met het feit dat betrokkene vroeger nooit voor de Raad is verschenen en bij het vonnis enkel rekening te houden met de bewezen navigatiefouten.

SCHIPPER BUITEN ZAAK GESTELD

Inzake de aanvaring die zich voerde tussen de Zeebrugse treiler Z.503 „Cormorant” en het Britse visserijwachtschip HMS Whasperton beperkt de Rijkscommissaris zich enkel tot een advies. De aanvaring deed zich voor toen de Britse kustpolitie een onderzoek instelde aan boord van de treiler en hierbij het vaartuig ramde. Noodgedwongen, gezien de zware lekkage, werd de „Cormorant” naar Falmouth opgesleept voor voorlopige herstelling. De rijkscommissaris is van oordeel dat de feiten zich voordeden ingevolge een verkeerd maneuver van de HMS Whasperton. Schipper Vlietinck draagt derhalve geen de minste verantwoordelijkheid. Overigens is het zo dat de Britse Marine reeds integraal de stoffelijke en economische schade heeft vergoed.

HET MEETREKKEN VAN EEN WAAKBOEI

Inzake het meetrekken van de waakboei van het lichtschip Outer Gabbard door de N.715 «Marcel» werden de onderhoren reeds vorige week ingezet toen matroos Zwertvaegher onderhoord werd. Thans werd schipper Dezutter on-

dervraagd die toegeeft dat hij wel degelijk opdracht gaf om te vissen tussen de waakboei en het lichtschip zelf. Dit werd gedaan om de bank te houden, hetgeen echter de Raad niet zeer duidelijk is. Overigens maakte schipper Dezutter van de feiten geen melding aan de autoriteiten. Het ganse gebeuren was opgemerkt geweest vanop het lichtschip en hij meende derhalve dat zij 't nodige zouden doen. Overigens is het zo dat aan boord van de «Marcel» een kaart gebruikt werd waarop de waakboei niet vermeld staat. Door de Raad wordt schipper Dezutter toch gezezen op het roekeloze van zijn koers en de risico's voor financiële verliezen voor zijn reder. In dit geval werd een ganse visboel verloren. De Rijkscommissaris zal in een volgende zitting vorderen.

AANVARING TUSSEN O.118 "MAURICE - ROGER" EN O.182 „CAESAR”

Vervolgens zet de Raad het onderzoek verder inzake de aanvaring die zich op de visgronden voerde in maart van dit jaar tussen de O.118 «Maurice-Roger» en de O.182 «Caesar».

De Raad hoort thans schipper Tourlousse van de O.182. Vernoemd schipper die als getuige wordt gehoord bevond zich op het ogenblik der feiten in zijn kooi in de kaartenkamer achter de brug. Matroos Venmans was van wacht. Volgens getuige is matroos Venmans naar het kombuis geweest om koffie te halen. Hiervoor legde hij het stuurwiel met een eindje touw vast; dit is overigens een gebruik dat in de visserij wel meer wordt toegepast geeft de schipper toe. Verder weet hij niet meer of matroos Venmans hem kwam wekken even voor de aanvaring terwijl hij zich evenmin de gestuurde koersen herinnert. Precies wegens de erge lichtzinnigheid waarmede de schipper zijn getuigenis aflegt verzoekt de Rijkscommissaris de Raad hem te betrekken. Verzoek dat overigens wordt toegestaan.

AANVARING MET BRITS MOTORSCHIP

Tenslotte worden de onderhoren ingezet inzake de aanvaring die zich in mei van dit jaar voerde tussen de O.147 «Suzanne» en een Brits motorschip. Hierbij liep het visservaartuig zware schade op maar kon desondanks de thuishaven bereiken. Even voor de fei-

ten, zo verklaart schipper Desmidt, was men zinnens de korre buiten te zetten toen het motorschip in volle koers naderde. Schipper Desmidt oordeelde het dan veilig geen manoeuvres uit te voeren maar deze over te laten aan het motorschip dat uit W.Z.W.-lijke richting naderde. Ook dit schip voerde geen koerswijziging uit zodat de aanvaring onvermijdelijk bleek te zijn. Volgens getuige voerde de O.147 een mand ten teken van vis-send vaartuig. Er werden, volgens de schipper aandachtseinen gegeven toen het motorschip zich op ongeveer 600 meter afstand bevond. Het onderzoek zal in een volgende zitting voortgezet worden.

VEREREMERKTEN

Bij KB. van 21 mei 1970, verschenen in het Staatsblad van 19 november jl. werd de heer Ackx Karel, directeur van de Vrije Visserijschool te Heist benoemd tot Ridder in de Leopoldsorde met rang-inneming op 8 april 1970.

Bij hetzelfde K.B. werd de heer Salliau Robert, gewezen eigenaar van de O.10 „Saltash” benoemd tot Ridder in de Orde van Leopold II voor bewezen diensten aan de scheepvaart. Ook hier gaat de rang-inneming in op 8 april 1970.

Aan de beide laureaten onze hartelijke gelukwensen.

NIEUWPOORTS VISSERSVAARTUIG OPGESLEEPT

Tijdens het beoefenen van de spanvisserij kreeg de N.722 «Aline», onder bevel van schipper Albert Gonzales af te rekenen met pech toen het net in de schroef verward geraakte. Het partnerschip de N.710 «Zeemansblik», onder bevel van schipper Roger Hoornaert diende noodgedwongen de N.722 naar de thuishaven op te slepen.

Zij hadden pech...

★ De Z.497 van schipper Robert Pauwaert was uit Zeebrugge ter visserij afgevaaren naar vak 905. Bij het inhalen van de visboelen is de ketting van de aandrijving van de windas gebroken. Men stelde vast dat het tandwiel en de kogellagers vernield waren. Nadat de boel uit de veiligheid was geslagen, is het voetstuk van de onderste kogellager weggerukt. Herstellen ter plaatse bleek onmogelijk zodat de schipper besloot de terugreis naar Zeebrugge aan te vatten.

★ Marcel Desmidt, schipper-eigenaar van de Z.201 stelde in de haven van Zeebrugge vast dat schade ontstaan was aan de achterspiegel. Ook het berghout en de bakboordboeg waren beschadigd. De oorzaak is niet bekend.

KATHOLIEKER DAN DE PAUS OF HET TRIESTIG VISSERIJBELEID

In verband met ons artikel getiteld « Katholieker dan de Paus of het triestig visserijbeleid », dat verscheen in onze uitgave van 25 september jl. ontvingen wij een schrijven dat wij hieronder publiceren :

Mijne Heren,

Het artikel « Katholieker dan de paus of het triestig visserijbeleid in ons land » in het visserijblad van 25.9.'70 nr 39 heeft ons ten zeerste getroffen door de vele waarheden die er in staan.

Wij zeggen, vele waarheden, om-

dat wij als vissers niet over alles kunnen oordelen wat waar is of niet waar is, daar wij op administratief gebied onvoldoende kennis van zaken hebben. Wij hebben met personeel van bevoegde diensten gesproken en hebben feiten vernomen die voor ons schokkend zijn.

Het is inderdaad zoals U schrijft dat, met ingang van 1 januari bij het in werking treden van de EEG-besluiten, België er als een zwak broertje zal komen te staan tegenover de andere EEG-partners. Er zijn in het parlement over enkele maanden door een kamerlid vragen gesteld over de garnaalprizen in de mijn van Zeebrugge.

Wij vragen ons af hoe het mogelijk is dat moeilijkheden zich kunnen voordoen in verband met de zeevisserij. Er bestaat toch een zeevisserijdienst aan de kust, die dag in dag uit op de hoogte moet zijn van het visserijgebeuren. In verband met de Euromarkt zijn de prijzen onstandvastig. De aanvoer, de in- en de uitvoer spelen daarin een grote rol en wanneer een inzinking of prijsstijging zich voordoet, is het te laat om een marktregeling toe te passen. Daarbij duurt het soms dagen vooraleer maatregelen genomen worden en de aanvoer kan intussen zodanig gewijzigd zijn dat de genomen maatregelen een averechtse uitwerking hebben. Het is ook van noodzakelijk belang dat ons land op de internationale bijeenkomsten vertegenwoordigd worde door een persoon die onderlegd zijn inzake visserijaangelegenheden, kennis hebben van in- en uitvoer; de nodige bekwaamheid bezitten om besprekingen te voeren in verband met handelsakkoorden; de nodige vormingen gekregen hebben om als gelijke met de andere partners te spreken op de internationale vergaderingen. De afgevaardigden van andere landen zijn personen van 1ste categorie die universitaire studies gedaan hebben en het is al te gek dat België daar tegenover een klerk plaatst van 3de categorie. Is het waar of niet dat een klerk de functie uitoefent van zeevisserijtechnicus? Naar het schijnt heeft die klerk nooit enig eksamen afgelegd en maakt hij de verslagen van internationale vergaderingen (welke hij als officieel afgevaardigde bijwoont) aan de hand van artikels uit dag- en weekbladen. Ja, naar wij uit goede bron vernomen hebben, is het sinds jaren een feit dat die klerk-zeevisserijtechnicus officieel afgevaardigde is van de zeevisserijdienst op de internationale bijeenkomsten o.a. te Dublin, London, Kopenhagen, Moskou enz. De reis naar Moskou in 1966 of 67 was een vliegtuigreis van 14 dagen. Het eigenlijke werk van die klerk-zeevisserijtechnicus bestaat hierin : controle uit

te oefenen op de visserij schepen, o.a. de maaswijdte van de netten en alles wat met de technische kant van de visserij te maken heeft. In geen geval echter het bijwonen (en dan nog alleen) van Internationale vergaderingen, vooral nu Euromarkt meer en meer de aandacht zal vergen van de regering die inzake visserijproblemen moet worden vertegenwoordigd door bekwame en in aanzienstaande ambten. Het programma voor de internationale vergaderingen van 1971 is reeds vastgelegd en we vernemen zojuist dat de klerk-zeevisserijtechnicus reeds aangeduid is om de eerste vergadering bij te wonen (Het is « De speciale bijeenkomst ter gelegenheid van de Noord-Atlantische Visserijkommissie » die doorgaat van 24 tot 29 maart 1971 te Lissabon in Portugal).

Mijne Heren, wij vissers hopen dat zulke belangrijke nijverheids-tak en ook onze toekomst zal beschermd en verdedigd worden door bekwame personen, zoniet zullen wij met de Euromarkt nog meer het slachtoffer worden van zogenaamde onvoorziene omstandigheden inzake in- en uitvoer. P.S. weet U dat het proefstation wekelijks 2 à 3 maal uitvaart met de « Hinders ». Het gaat hier officieel om proeven! maar er worden toch veel garnalen en verse visjes naar binnen gespeeld (en dat is ook proeven) en er gaan nogal enkele zootjes vis mee naar huis. Ook de Zeevisserijdienst gaat iedere week 1 of 2 maal met de Hinders vissen (ook voor proefnemingen) en de klijtjes vis (tot 20 kg) gaan hun gang. Hoeveel zouden die proefnemingen opbrengen aan de visserij?

Als er in de grote visserijlanden nieuwe technieken uitgevonden worden en een hele tijd in toepassing is in de visserij, dan komt het proefstation en ook de zeevisserijdienst met de Hinders in actie om er proeven mee te doen. En of dat zijn nut opbrengt!

Mijne Heren, mocht U soms twijfelen aan hetgeen hierboven geschreven is, stel dan in alle stilte een onderzoekje in. Het zal de moeite lonen en U zult verbaasd opkijken naar het resultaat. Doe het ten bate van de vissers en het visserijbedrijf want wij kunnen niets doen bij gebrek aan kennis op administratief gebied.

Wij danken U voor Uw aandacht.

Nota der Redactie :

Wij komen op dit ingezonden artikel dat veel waarheid bevat, terug.

BELGISCHE STAAT AFGEWEEZEN IN GEDING TEGEN Z.552 „MARATHON”

De verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen „Hulp in Nood” heeft, dank zij een knappe gemotiveerde verdediging, terug een zeer moeilijk geding tegen de Staat gewonnen. Het ging hier over de Z.552 die een loodsboot had aangevaren aan de kop van de havendam van Zeebrugge bij een onverwachts manoeuvre. De betwisting ging hier vooral over het al dan niet branden der navigatielichten van de loodsboot. De deskundige, door de rechtbank aangesteld nam nochtans voor waarheid, de verklaringen van de loodsboot evenals van de loods en torenwachter, terwijl de verklaringen van de visserij met een zekere vooringenomendheid behandeld werden. In dit verband is het niet de eerste maal dat wij dienen te laten opmerken dat de deskundigen aangesteld door de rechtbank, al te gemakkelijk staatsambtenaren en bedienden een onfeilbaar waarheidskrediet toekennen OOK AL ZIJN ZE BETROKKEN PARTIJ. Hier tegenover komt dat de verklaringen van de visser doorgaans voorbijgegaan wordt. We vragen ons af waarom een visser minder geloofwaardig zou zijn dan een staatsbediende? In dit verband moet het ons vooral uit de pen, dat het onaanvaardbaar is, het getuigenis van een loods als onbevooroordeeld en boven de partijen te aanzien, ook al zij deze loods betrokken partij in gevallen waar het gaat om aanvaringen met het door hem gepiloteerd schip. We hadden hierover triestige ervaringen in een paar andere zaken. Ook in het geding tussen de loodsboot en de Z.552 was het deskundig verslag in het voordeel van de Staat. Dit nam niet weg dat Hulp in Nood, dank zij een uiterst zorgvuldig onderzoek en ontleding van dit verslag en de zaak, toch nog voldoende argumenten kon ontwikkelen en door de rechtbank kon doen aanvaarden, om de Staat te doen afwijzen. Het is niet de eerste maal dat de Staat in een ge-

ding tegen Hulp in Nood aan het kortst eindje trekt.

In kwestieus geval besloot de rechtbank als volgt :

Overwegende dat de deskundige aangesteld door de rechtbank de 9/10 van de verantwoordelijkheid ten laste legt van Hulp in Nood en 1/10 ten laste van de Belgische Staat :

overwegende dat Hulp in Nood het deskundig verslag betwist en hier tegenover zich beroept op de naderhand tussengekomen uitspraak van de Onderzoeksraad voor Zeevaart, waarbij de bemanning van de Z.552 van inbreuk op de zeevaartreglementen wordt vrijgesproken :

overwegende dat de betwisting gaat over het feit te weten of op het ogenblik der aanvaring de navigatielichten van de redeboot brandden :

overwegende dat beide stellingen steunen op verklaringen van getuigen :

overwegende dat de Onderzoeksraad voor de Zeevaart, de stelling van de bemanning van de Z.551 en van de vissers van andere vaartuigen aanvaardde :

overwegende dat daarentegen, de deskundige aangesteld door de rechtbank voorhoudt dat deze getuigen, evenals de bemanning van de Z.552, gelet op de stand der vaartuigen, niet konden zien of de navigatielichten van de redeboot, al dan niet branden op het ogenblik der aanvaring.

overwegende dat de deskundige nochtans geen volstrekte zekerheid kan geven.

overwegende dat dan ook dient besloten dat er twijfel bestaat aangaande het al dan niet branden der navigatielichten op het ogenblik der aanvaring en overeenkomstig art. 251 van het zeevaartrecht, iedere partij haar eigen schade zal dienen af te dragen,

Besluit.
de vordering van de Belgische Staat dient als ongegrond afgewezen.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Wegens het kleine aantal noord-schepen dat deze week kwam verkopen kregen we ook veel minder vis op de markt. De aanvoer van de Noord bedroeg inderdaad slechts 1750 bennen, het is alleszins lang geleden dat nog zo weinig werd aangevoerd van die visgrond. Van IJsland was de aanvoer ook niet erg omvangrijk, dit niettegenstaande er acht vaartuigen van die visgrond aan de afslag kwamen. De vangsten waren echter erg klein en

het hoogst toen een topprijs van 660 fr per ben werd bereikt. Maandag haalde de minder mooie haring geen 6 fr per kilo.

De totale aanvoer bestond tijdens de voorbije week uit ongeveer 9.200 bennen vis, 23.000 kilo tong en 294.520 kg. haring. De totale opbrengst bedroeg toch weer 13 miljoen 29.896 fr.

WEER KLEINERE IJSLANDSE VANGSTEN

De aanvoer van IJslandse soorten is vooral tijdens de wintermaanden afhankelijk van de weersomstandigheden. Deze waren tijdens de voorbije reis zeker niet schitterend, te oordelen althans naar de aangevoerde vangsten. Uit acht schepen kregen we immers maar 4650 bennen vis. Het grootste gedeelte van die aanvoer bestond uit leng, witte en blauwe

2000 kg tong losten, werden er allemaal prachtige resultaten geboekt. Inderdaad, 2000 kg tong waren voldoende om een reis goed te maken. De tongprijzen waren immers nog hoger dan vorige week; de hoogste prijs steeg niet zoveel meer. Wel kregen de minder dure soorten nu ook hogere prijzen. Vooral de grootste en de kleinste soorten werden aan hogere prijzen afgezet. Zo stegen de lappen tot 108 fr en kregen de grote tongen tot 118 fr. per kg. De slips noteerden van 109 naar 113 fr en de kleine tongen stegen van 120 naar 133 fr per kg. Voor de soorten die daartussen lagen werden nog hogere cijfers geboekt. Zo kreeg de voorkleine sortering van 128 naar 138 fr en gingen de bloktongen van de hand tussen 129 en 137 fr. Deze laatste soorten vertoonden een dalende prijs op de dinsdagmarkt. Tenslotte werd ook de driekwartsortering zeer duur verkocht. Hier schommelden de prijzen van 130 naar 136 fr. De gemiddelde prijs voor de Kanaaltongen lag aldus zeker op 120 fr per kg wat nog maar zelden is voorgekomen. Niet alleen de tongen waren duur, ook de bijvangsten van deze schepen gingen zeer vlot en duur van de hand. Vooral roggen, waarvan de aanvoer nochtans groter was, kregen goede noteringen. De grote rog werd verkocht tussen 25 en 28 fr, terwijl voor tilten van 21 naar 24 fr werd betaald. Grote scherp-

gen tot 10 fr en kongeraal rond de 10 fr per kg. De kleine soorten werden redelijk goed verkocht, alleen hondshaal kreeg geen te hoge noteringen.

Uiteindelijk werden het zeer mooie resultaten met als hoogste het cijfer van de Z.527 dat 464.000 fr bedroeg. Drie resultaten bleven boven de 400.000 fr., zeven andere vaartuigen besomden meer dan 300.000 fr terwijl slechts twee vangsten minder dan 200.000 fr opleverden. Noteren we nog dat de dertien Kanaalschepen voor 22.500 kg tong en 1.500 bennen vis zorgden.

VEEL MINDER GOED VOOR DE NOORDSCHEPEN

Na de bereikte resultaten van de voorbije week en na hetgeen door de Kanaalschepen werd besomd, is het waarschijnlijk dat nog meer schepen de visserij van de Noord naar het Kanaal zullen verleggen. Voor de Noordschepen was het deze week inderdaad niet veel bijzonders. Kleine vangsten die voor het grootste deel uit kleine schelvis bestond konden geen opbrengsten geven. Kon maandag de prijs van de grote totten nog bevredigend genoemd worden en kregen toen ook de kleine totten nog een goede prijs, dinsdag en woensdag was dat niet meer het geval. Van 600 fr daalde de prijs van de grote sortering naar 450 fr terwijl de kleine sortering terugviel van 450 fr naar 230 fr per ben.

Kabeljauw kende dalende prijzen waarbij maandag nog tot 30 fr werd betaald voor shelfcod, prijs die madien daalde naar 25 fr. De gulprijzen varieerden van 8 naar 26 fr met het grootste soort die boven wordt verkocht nog rond de 13 fr per kg. Weinig steenschol te zien op de markt, grote sortering kreeg dan ook tot 48 fr, middensortering tot 43 fr en kleine sortering tot 34 fr per kg. Voor platvis lag de prijs tussen 19 en 23

(Vervolg op blz. 8)

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

bereikten een gemiddelde van amper 450 bennen. Een ruimere vangst deze van de O.318. Dit schip zette zowat 1300 bennen op de markt en bereikte dan ook de beste besomming van de week: 998.000 fr.

Voor de kanaalschepen was het eer. gunstige week, dit dank zij de toegenomen vangsten die nog duurder verkocht werden dan verleden week. De goedkoopste soort kreeg nu al tot 105 fr. terwijl alle andere soorten tussen 112 en 138 fr haalden. Tarbot bleef eveneens duur, heilbot kreeg iets minder hoge prijzen dan verwacht.

Voor de meer gebrachte soorten als leng (zowel blauwe als witte) kleine schelvis, gul, wijting en rog bleven de prijzen op een renderend peil. Rog was zelfs zeer duur, vooral deze die van de West werd aangevoerd. Ook rode zeebaars kreeg meer dan flinke prijzen en steeg regelmatig boven de 1000 fr per ben.

De noordschepen bereikten nogal flauwe resultaten, de vangsten waren niet zeer omvangrijk terwijl de prijzen voor de meest gebrachte soorten zeer middelmatig waren. Kleine schelvis kreeg alleen maandag een renderende prijs en zakte toen 200 fr per ben. Ook kabeljauw kreeg lagere prijzen vanaf de tweede verkoopdag. Alleen de zeer schaars aangevoerde steenschol, die nog minder gebrachte tarbot en de in matige hoeveelheid geloste platvis werden de ganse week vlot en duur verkocht. Grote steenschol kreeg inderdaad weer regelmatig boven de 45 fr per kilo. Voor de kustvissers was het 'n matige week. De gulvangsten zijn aanzienlijk kleiner geworden terwijl ook de prijzen voor de kleinste sortering lager uitvielen. De garnalvangsters moeten het met kleine vangsten stellen die alleszins aan geen hoge prijzen worden verkocht. Vandaar ook voor die schepen lage cijfers.

Haring kregen we op elke verkoopdag van de week. De kwaliteit was echter sterk verschillend en was maandag het slechtst. Vrijdag kregen we toch nog 660 bennen nederlandse haring, maandag verkochten twee schepen uit Nieuwpoort en twee kustvissers samen 680 bennen haring, dinsdag kregen we vier nederlandse spannen met samen slechts 468 bennen terwijl woensdag 4000 B. haring werden gelost. De prijs was dinsdag

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

sortering. De prijzen voor deze soort gingen n stijgende lijn met voor de blauwe sortering van 15,80 fr naar 20,20 fr en voor de grote witte sortering van 11,80 fr naar 14 fr. Ook voor deze vissoort betoonde de uitvoer een grote belangstelling. Koolvis was goedkoper, niettegenstaande kleiner aanvoer. De grote sortering kreeg van 760 naar 710 fr en de middensortering schommelde rond de 600 fr per ben. Voor rode zeebaars werden zeer hoge prijzen betaald. De grote sortering kreeg van 19 naar 22 fr per kg, de kleine schommelde tussen 780 en 810 F per ben. Schotse schol was weer zeer duur. De grote sortering bleef rond de 19 F per kg moteren, hondstong werd weer vlot verkocht en kreeg steeds meer dan 25 fr. Voor kleine sortering lag de prijs rond de 11 fr. Kabeljauw werd vlot verkocht; de prijs voor shelfcod lag tussen 20 en 23 fr., de andere kabeljauw kreeg rond de 18 à 20 fr per kg. Voor de gul noteerden we prijzen die varieerden tussen 14 en 18 fr. Schelvis was eens te meer bijzonder schaars, grote sortering haalde dan ook tot 35 fr op de maandagmarkt. Een groter wordende aanvoer van schaat, had weinig invloed op de prijzen die begrepen bleven tussen 16 en 27 fr. Enkele schepen brachten ook grotere vangsten staart binnen; grote sortering bleef boven de 60 fr per kg, middensortering kreeg 56 fr en kleine werd verkocht rond de 48 fr. Voor heilbot lag de prijs tussen 55 en 95 fr met nogal wel grote heilbotts. Minder wijting bij de IJslandse vangsten. De prijs schommelde rond de 12 fr. voor grote sortering en van 390 naar 440 fr voor kleine sortering.

SCHITTERENDE REIZEN VAN HET KANAAL

Niettegenstaande de meeste Kanaalschepen maar iets meer dan

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

staartrog kreeg boven de 20 fr, de kleine sortering haalde tot 16 fr. Voor grote gladrog, een rareiteit, werd tot 30 fr betaald, de kleine soort kreeg tot 20 fr. Keilrog hebben we bijna niet gezien, de enkele bennen kregen meer dan 2.000 fr.

Rode knorhaan was al even schaars en meteen ook weer zeer duur. Rode knorhaan die na een lange reis wordt aangevoerd, is steeds minder rood en dus minder vers. Dit belette niet dat er tot 30 fr voor de grote sortering werd betaald. Voor mooie kwaliteit steeg de prijs dan ook tot 40 fr per kg. Niet bijzonder veel staartvis voor de Kanaalschepen. Grote sortering vooral was schaars en haalde van 65 naar 70 fr per kg. Middensortering kreeg tot 55 fr en kleine staart tot 48 fr. De heel kleine soort kreeg nog 44 fr. Zeer weinig grote tarbot die dan ook tot 130 fr en meer noteerde. De middensortering haalde nog 100 fr en kleine tarbot kreeg vlot 60 fr en meer. Grieten noteerden van 40 naar 60 fr per kg volgens de grootte. Kabeljauw en gul waren eerder schaars, ze kregen middelmatige prijzen. Schotse schol was schaars, de prijs lag tussen 18 en 26 fr. Ook steenschol was weinig te zien, ook voor deze soort hoge noteringen (30 tot 45 fr).

Grote haal kreeg tot 14 fr, rog-



**Voor Uw vissersschepen :
Raadpleeg de**

**N.V. SCHEEPSWERVEN VAN
LANGERBRUGGE**

Rodenhuize
9020 Gent 2
Tel. : (09) 78.04.01 (6768V)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was niet zo groot als de voorbije week, toch was er opnieuw vis genoeg. Op de maandagmarkt waren er drie vaartuigen van het Kanaal en 10 vaartuigen in span met gullen. Op de dinsdagmarkt waren er 22 vaartuigen van de Noord en 3 vaartuigen in span. Op de woensdagmarkt was er 'n zeer geringe aanvoer, slechts zes vaartuigen.

De vrij kleine aanvoer van de tongsoorten was aanleiding tot het betalen van topprijzen, op de woensdagmarkt haalden de schone kleine en de kleine zelfs 156 fr. het kg., de gemiddelde prijs op die verkoopdag bedroeg 136,73 fr. het kg. Door elkaar genomen bedroeg het gemiddelde over gans de week niet minder dan 125,51 fr. Voor de verschillende tongsoorten werden volgende prijzen genoteerd, van 102 tot 135 fr. voor de grote en de bloks, voor de fruitts van 131 tot 150 fr. Voor de midden sorten schone kleine en kleine van 131 tot 156 en de kleinste slag van 104 tot 142 fr.

Door deze zeer hoge prijzen waren de opbrengsten voor de vaartuigen van het Kanaal dan ook zeer winstgevend: van 473.280 voor de Z.502 tot 593.680 voor de Z.405.

Voor de tarbot en de grietsoorten werden eveneens zeer hoge winstprijzen genoteerd: van 90 tot 155 en van 50 tot 80 fr.

Gezien de zeer korte zeezeisjes van de vaartuigen van de Noord, was de aangeboden platvis dan ook zeer vers en van goede kwaliteit. Spijtig dat de hoeveelheid op de dinsdagmarkt niet beter was overgegeven, dan was hoogst waarschijnlijk de nu ondergane prijsverlaging kunnen vermeden worden. De afnameprijzen voor de grote soorten van 12 tot 19 fr., de 3de slag van 15 tot 22 fr. en de kleinste slag van 13 tot 19 fr. Aan ronde vis was er geen tekort, vooral niet op de maandagmarkt, de 10 spanvissers zorgden voor een degelijke aanvoer. De afnameprijzen waren dan ook, gezien de goede kwaliteit, zeer hoog.

Van 23 tot 33 fr. voor de kabeljauw en van 6 tot 20 fr. voor de gulsoorten. Zeer weinig wijting aan de markt, gaf eveneens zeer hoge prijzen, van 8 tot 12 fr. het kg. De schaar, van groot naar klein, van 7 tot 14 fr. Niet zoveel zeehaaien op de markt als vorige week, dit bracht dan ook met zich mede, dat de prijzen veel hoger uitvielen. Volgens sortering van 14 tot 17 fr. Robaards en Engelse soldaten van het Kanaal, van 12 tot 20 fr.

NIEUWE HAVENSLEEPBOOT

Weldra zal een splinternieuwe havensleepboot te Zeebrugge ingezet worden. De tewaterlating had zaterdag 14 nov. jl. plaats op de Arnhemse Scheepsbouw Maatschappij. Het schip genoemd «Wandelaar» is aldaar gebouwd voor de N.V. Remorquage à Hélice, Antwerpen, heeft een lengte van 32,98 m., breedte 8,70 m., holte 4,60 m. Vermelden we nog dat een zusterschip, eveneens bestemd voor Zeebrugge, momenteel in aanbouw is bij de NV Terneuzense Scheepsbouw maatschappij. Deze tweede sleepboot zal «Westhinder» gedoopt worden.

Voor de steenschol werd eveneens winst geboekt, van 31 tot 48 fr. het kg. De zeeduivels, erg in trek, van 31 tot 70 fr. Zeekreeftjes werden er deze week niet gelost.

SPROT AANVOER

Op de woensdagmarkt werd er 6.400 kg. sprot gelost door het koppel Z.550 - B.602, vorig jaar was hetzelfde eveneens de eerste om sprot binnen te brengen. Spijtig genoeg viel de prijs niet bijzonder mee, per kg. werd van 1,90 naar 4,50 fr. geboekt, dit is voor de eerst sprot zeer weinig. Iedereen zal er echter mee akkoord gaan dat de aangevoerde sprot niet zeer groot was.

HARINGAANVOER

Eveneens eerste haringaanvoer voor de Z.468 - B.602 en de Z.403 - Z.558, samen werden er 4.030 kg. gelost. Naar deze vissoort ging er meer belangstelling uit. De afnameprijzen schommelden tussen de 10,50 fr. en de 12,50 fr. het kg.

GARNAALANVOER

De 22 uitvaarten brachten 6040 kg. garnalen binnen, de prijzen schommelden tussen de 37 en de 70 fr. het kg. De gemiddelde prijs bedroeg 47,92 fr. het kg.

OOSTENDSE MARKT

(Vervolg van blz. 7)

fr met kleine iek en derde slag als duurste sorteringen. Grote wijting kreeg rond de 12 fr per kg, kleine sortering rond de 8 fr.

HOGES PRIJZEN VOOR WESTVIS

Voor de weinige westvis die er was, werden hoge prijzen betaald. Zo kreeg kabeljauw hier tot 32 fr., de grote shelfcodgul tot 31 fr en de andere gulsoorten van 15 naar 21 fr. Grote rog noteerde tot 1600 fr per ben, tilten tot 1400 fr. Grote tarbot haalde 140 fr per kg terwijl rode knorhaan tot 40 fr noteerde. De kleine rode knorhaan kreeg nog tot 1500 fr per ben.

Wijting en platjes werden zeer gretig afgenomen, zodat uiteindelijk nog mooie cijfers bereikt werden met kleine vangsten.

MINDER GUL VOOR DE KUSTVISSERS

Het aantal in span vissende kustvissers is sterk afgenomen. Een reden daarvoor vinden is niet moeilijk als men weet dat de vangsten gul veel kleiner zijn geworden. Vooral grotere gul wordt bijna niet meer gebracht zodat de prijzen voor de gebrachte vangsten niet te schitterend zijn. Platjes, platvis en schaar worden anderzijds slechts met mondjesmaat aangevoerd. De resultaten zijn dan ook niet meer zo renderend als voorheen. Anderzijds blijft ook de garnaalvisserij ver onder het peil van verleden jaar. De vangsten zijn veel kleiner en de spijzen niet veel beter. Van hoge opbrengstcijfers is ook hier geen sprake.

NIEUW OPLEIDINGSSYSTEEM TE HULL

Binnen afzienbare tijd wordt op initiatief van de "Fishing Vessel Owners Association" te Hull, van wal gestoken met een nieuw opleidingsprogramma voor trawlerbemanning.

De nieuwe opleidingsmethode vult het traditionele opleidingssysteem voor vissers aan. Alhoewel nog maar pas bekendgemaakt, blijkt er grote belangstelling voor de bijkomende geboden mogelijkheid bestaan, want 12 kandidaten werden er reeds opgenomen. De meeste onder hen zijn 16 à 19 jaar oud. Ze moeten aan bepaalde medische vereisten voldoen, en voorkeur wordt gegeven aan kandidaten die bepaalde certificaties van algemene vorming kunnen voorleggen.

KONTRAKT

De kadetten dienen een kontrakt van 3 jaar te tekenen bij de rederij waar zij zullen opgeleid worden. Hun opleiding begint met een zeereis gevolgd van een lessenprogramma gedurende 6 à 8 weken in de zeevaartschool te Hull. De praktische opleiding start aan boord van uitgekozen vissersschepen.

Tijdens de driejarige opleiding zal iedere kadet 18 weken studeren aan eerdergenoemde zeevaartschool. De overige tijd worden zij opgeleid aan boord van diepvrieschepen zowel als op andere vissersvaartuigen. Op ieder van dergelijk opleidingsschip zullen slechts twee leerlingen worden ondergebracht. Op het einde van het derde jaar zal hen een examen worden afgenomen. Gedurende de opleiding wordt een loon toegekend variërend van 7 à 12 £ al naargelang de leeftijd.

WAT BIJ ONS ?

De hoofdprincipes van deze opleiding komen praktisch overeen met de voorstellen door de Rederscentrale in verband met het opleidingsschip. Anderzijds ontmoeten we een aantal hoofdgedachten die we eveneens terugvinden in het voorstel van de Rederscentrale tot oprichting van een fonds voor scheepsjongens (opleiding aan boord, kledij, vast loon, enz.). We stellen evenwel vast dat het loon voorgesteld door de R.C. gevoelig hoger ligt dan dit wat de kadetten te Hull zullen krijgen, hetgeen een aantrekkingskracht te meer moet zijn. Vragen we daarom, dat niet nog meer tijd wordt verloren en dat zo vlug mogelijk kan worden gestart en met het fonds voor scheepsjongens en met het opleidingsschip.

TEWATERLATING TE ZEEBRUGGE



Zoals nog gemeld in onze vorige uitgave had dezer dagen andermaal een tewaterlating plaats in de Zeebrugse vissershaven. Het betreft de Z.483 „Carolina” voor de rederij Hertsens uit Heist. Op deze foto zien we de kasko van dit nieuwe vaartuig, even voor de tewaterlating, samen met de actieve scheepsbouwer Roger De Graeve en zijn personeel.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

20-11	10	34.670	340.260
21-11	8	4.600	51.330
23-11	27	303.200	6.162.175
24-11	21	163.400	3.432.250
25-11	37	274.780	3.043.881
	103	780.650	13.029.896

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

18-11	6	316	16.979
21-11	6	382	22.706
22-11	1	74	4.736
23-11	7	470	24.261
24-11	5	451	24.313

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

25-11	O.404-793	1.900	4.346	1,50	2,80
25-11	O.52 - 31	4.050	12.390	1,50	3,80
25-11	O.177-628	4.150	16.110	1,50	3,20
25-11	O.22 - 104	1.250	14.500		
25-11	O.446-486	2.900	7.540		
		14.250	54.886		

11,60
2,60
3,15

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

19-11	6	15.857	663.470	41,84
23-11	26	93.088	2.543.120	27,31
24-11	28	54.908	1.647.430	30,—
25-11	15	39.273	692.570	17,63
	75	203.126	5.546.590	27,31

WAARVAN TONG

19-11	4	4.135	475.410	114,97
23-11	6	10.891	1.371.930	125,96
24-11	21	7.472	961.250	128,64
25-11	3	1.339	183.090	136,73
	35	23.837	2.991.680	125,51

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

19-11	1	113	7.635	65/70
20-11	8	1.282	72.581	52/63
23-11	11	4.061	177.265	37/56
24-11	2	584	31.943	51/61
	22	6.040	289.424	47/92

SPROTAANVOER TE ZEEBRUGGE

25-11	4	6.426	21.250	3,30
-------	---	-------	--------	------

HARINGAANVOER TE ZEEBRUGGE

25-11	6	4.300	48.010	11,16
-------	---	-------	--------	-------

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

19-11	1	2.100	26.418
21-11	4	1.039	11.528
23-11	9	21.694	340.304
24-11	2	1.784	30.130
25-11	10	15.250	421.563

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

20-11	7	419	25.536	57,—	65,—	61,—
23-11	10	539	23.619	39,—	53,—	44,—
24-11	6	259	14.176	46,—	59,—	55,—
25-11	6	283	15.692	51,—	59,—	55,—

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

21-11	5	4.270	41.720	7,85	11,50	9,70
23-11	6	16.300	154.242	7,25	14,55	9,60
24-11	1	1.350	13.800	9,—	11,65	10,20
25-11	4	6.250	65.438	8,65	15,50	10,40

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	23-11-1970	24-11-1970	25-11-1970
Schelvis	18,20-24,40	.....	.....
Groot	30,66-33,—	.....	.....
Middel	7,20-10,40	.....	.....
Klein	19,—23,40	20,—25,—	15,60-22,60
Kabeljauw	16,40-18,—	10,60-19,80	12,—
Gul	8,80-11,40	7,80-14,40	8,—10,40
Witting	15,60-21,60	16,20-21,60	20,—22,60
Schaat	19,60-30,—	20,—28,—	21—2680
Heilbot	680-19,40	10,60-20,20	7,—2120
Koolvis	7,—17,60	16,—19,60	10,—18,60
Hondstong	46,—97,—	48,—90,—	65—85,—
Zeerwolf	11,20-14,40	13,40-14,60	11,—13,40
Platen	10,50-28,—	11,—27,—	7,—27,60

	46,—62,80	.....	56,60-6,—

NIEUWPOORT

Donderdag 19 november

N.209 + N.734 = 26.418
Alleenlijk gullen en wijting van een „spanvisser”.

Zaterdag 21 november

N.702 + N.779 = 9.414
N.700 + N.807 = 2.466
N.708 + N.709 = 25.108
N.805 + N.788 = 8.555
N.761 + N.762 = 7.705
De haringvisseren hadden maar kleine vangsten alles samen 4.200 kg. haring, enkele bennen makreel en de gullen en andere vis werd in het ijs gestoken voor maandag. De prijs van de haring schommelde van 7,85 à 11,50 fr met een gemiddelde van 970 fr de 100 kg.

Maandag 23 november

N.346 38.120 N.345 30.410
N.740 21.180
N.700 + N.807 = 122.803
N.710 + N.722 = 86.348
N.730 + N.36 = 79.658
N.788 + N.805 = 68.398
N.414 + N.498 = 30.110
N.799 + N.702 = 17.519

Drie visvangers, welke praktisch de zelfde soorten hadden, als de haringvisseren, afgezien van de platvis. Wat tongen betrof, heel weinig! (slechts enkele kg per vaartuig). De grote gullen van 1250 à 1000 fr. de kools! Platvis: drielingen van 900 à 1000 fr. Kleine platvis 650 à 550 fr Wijting grote 600 à 500 fr. kleine 400 à 300 fr de ben. Er was een gezamenlijke aanvoer van haring van 16.300 kg. waarvan één vangst reeds de zondag gelost werd, en in de mijn werd gezet van 9.700 kg. dit van N.700 + N.807. Deze partij kreeg 9,85 fr. De laatste nacht werd maar weinig haring gevangen, waarvoor zelfs prijzen gegeven werden, dit voor kleine hoeveelheden van 10 à 14.50 fr

Dinsdag 24 november

N.491 18.370
N.702 + N.779 = 25.560
Een kleine vangst van een visvanger, en een spanvisser, welke 1350 kg. haring had. Deze werden verkocht aan 1165 fr. à 900 fr. de 100 kg. Met de andere vis nog een goed reisje voor de twee kleinste „haring vissers” alhier!

Woensdag 25 november

N.703 23.620 N.800 168.900
N.723 41.666 N.737 10.400
N.704 102.642
N.710 + N.722 = 30.770
N.36 + N.730 = 45.495
N.498 + N.414 = 7.090

N.702 + N.779 = 10.665
N.708 + N.709 = 32.328

Vier vaartuigen van de West, en één (N.800) van het Kanaal. De tongen (van de West) kregen van 110 à 142 fr dit voor de 5e soort. Deze van het Kanaal van 105 à 135 fr. De kleine soort gullen, kregen niet meer de prijzen van maandag (nu van 270 à 400 fr.).

Het groot slag gullen bleef echter prijs houden dit van 1200 à 900 fr de koop. Wijl de kabeljauw nog 1500 fr en zelfs 1600 fr kreeg! De platvis 900 fr de ben voor de drielingen, kleine 700 à 600 fr. De weinige roggen waren duur. De spanvisseren hadden buiten hun gullen slecht 6.000 kg. haring mee. Deze liepen geweldig op in prijs (dit voor de morgen verkoop) van 860 à 1550 fr. de 100 kg! en 's namiddags 10,55 (voor 3.650 kg.)

VERWACHTINGEN

MAANDAG 30 NOVEMBER

IJsland: O.236 met 1200 bennen t.t.z. 12 st. heilbot - 340 koolvis - 30 wijting - 200 bonnen - 20 schaat - 10 schotse schol en mieten - 300 blauwe leng - 300 witte leng. O.282
Kanaal: O.189 - O.37 - O.198 - O.309 - O.369
Noord: O.239 - O.247 - O.232 - O.66 - O.301
West: O.192 - O.148

DINSDAG 1 DECEMBER

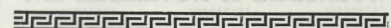
IJsland: O.316
Kanaal: O.72 - O.120 - O.82
Noord: O.26
West: O.214

DINSDAG of WOENSDAG

IJsland: O.217

WOENSDAG 2 DECEMBER

West: N.720 - N.738 - N.185 - N.715 - O.156.

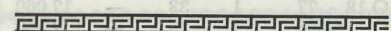


Publiciteit in

HET VISSERIJBLAD

doet Uw

Zakencijfer stijgen



VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDE

VRIJDAG 20-11-1970

TX33-67	1	—	8450	79.408
TX37-56	1	—	2500	23.500
TX32-34	1	—	7700	72.758
TX 9-29	1	15	8450	90.524
HD18-24	1	5	6570	65.530

ZATERDAG 21-11-1970

O.18-77	1	40	—	22.360
O. 71	1	30	—	14.210
O.100-101	1	16	—	8.680
O.177-628	1	6	—	4.370

MAANDAG 23-11-1970

IJSLAND				
O.250	17	450	—	365.075
O.231	17	500	—	449.175
O.331	16	400	—	319.560
O.318	17	1300	—	998.049
Z.571	17	450	—	360.080
O.182	17	50	—	468.670

KANAAL				
O.181	16	100	2100	330.650
Z.509	14	80	2100	325.520
Z. 34	16	60	2100	323.410
O.303	15	100	2000	317.900
O. 29	16	140	2300	437.050
O.127	16	60	2200	321.430
O.312	14	140	200	173.080

NOORD				
O.135	10	450	—	255.220

WEST				
N.719	8	200	—	194.640
N720	8	100	—	97.630

KUST				
N.708-709	—	27.550	158.204	
O. 22-104	—	6450	52.152	
O. 77- 18	32	—	16.510	
O.100-101	26	—	15.880	
O.116-225	25	—	15.550	
O. 71	11	—	9.250	

DINSDAG 24-11-1970

IJSLAND				
O.216	19	650	—	547.418

KANAAL				
O. 94	16	10	1600	311.820
Z.527	16	100	2900	464.610
O.128	18	160	1800	373.470
O.180	17	200	1800	438.320
Z.543	16	40	1400	217.730

NOORD				
O.285	11	300	—	146.880
O.306	8	200	—	119.650
Z. 38	11	300	—	128.980

WEST				
N.185	5	70	—	76.060
O.156	3	40	—	26.160
N.706	8	250	—	195.830
N.736	6	120	—	63.140

SANDETTIE				
TX25-38	1	—	3800	47.222
TX33-67	1	—	7300	87.720
TX40-42	1	—	2500	32.000
UK141-271	1	—	9800	106.930

WOENSDAG 25 NOVEMBER 1970

IJSLAND				
O.224	18	440	—	372.080

NOORD				
O.279	6	250	—	187.870
O.206	8	250	—	131.530

KANAAL				
O.35	13	100	Tong 200	152.130

WEST				
O.537	4	100	—	84.030
O.69	8	150	—	99.210
N.715	3	60	—	48.440

KUST				
O.22 -104	1	30	—	13.290
O.18 - 77	1	33	—	17.060
O.116-225	1	13	—	7.350

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 19-11-1970

Z.516	1	150	20	41.890
Z.589	1	150	10	38.470
Z.295	13	2200	100	383.340
Z.559	9	600	50	139.490
Z.471-472	2	—	80	60.280

MAANDAG 23-11-1970

Z.588	2	150	10	29.220
Z.598	6	50	50	53.300
Z.502	14	2600	100	473.280
Z.596	15	2500	80	494.140
Z.405	16	3000	150	593.680
Z.503	1	100	10	23.920
Z.538-554	—	—	—	134.400
Z.809-556	—	—	—	109.650
Z.468-601	—	—	—	89.150
Z.494-505	—	—	—	799.970
Z.403-558	—	—	—	97.900
Z.471-472	—	—	—	91.810
Z. 54-450	—	—	—	15.680
Z.233-432	—	—	—	65.070
Z.481-548	—	—	—	85.930
Z.602-550	—	—	—	106.020

DINSDAG 24-11-1970

Z.442	1	70	20	36.680
Z.408	1	30	30	106.550
Z.411	3	300	40	112.450
Z.578	1	70	10	29.840
Z.560	1	50	30	23.280
Z.348	13	750	100	201.320
Z.593	1	100	15	24.940
Z.429	3	500	50	112.560
Z.594	2	150	15	47.120
Z.589	1	150	20	63.380
Z.512	1	250	20	74.480
Z.162	1	150	15	55.720
Z.496	1	150	15	60.260
Z.492	1	150	15	58.710
Z.510	1	300	35	91.870
Z.431	1	20	30	68.090
Z.519	1	150	15	46.600
Z.511	6	100	15	46.740
Z.580	6	500	70	139.110
Z.424	1	150	15	55.680
Z.516	1	100	15	52.690
Z.436-438	—	—	—	40
Z.201-750	—	—	—	80
Z.477-553	—	—	—	40

WOENSDAG 25-11-1970

Z.546	10	750	150	273.740
Z.540	6	100	125	139.570
B.604	4	100	80	111.520
Z.432-233	—	—	50	39.160
Z.436-438	—	—	40	22.970
Z.450- 54	—	—	50	30.230
Z.602-550	—	—	6400	25.030
Z.468-601	—	—	2800	27.250
Z.403-558	—	—	1500	16.530

AFVAARTEN OOSTENDSE HAVEN

DONDERDAG 19 NOVEMBER 1970

O.317, IJsland
O.288, IJsland
O.129, IJsland
O.82, Kanaal

ZONDAG 22 NOVEMBER 1970

O.148, West

MAANDAG 23 NOVEMBER 1970

O.214, West

VRIJDAG 20 NOVEMBER 1970

O.202, IJsland
O.26, Noord
O.118-O.274, Kanaal
O.284-O.123, Kanaal
O.159-O.268, Kanaal
O.275-O.151, Kanaal
O.141-O.134, Kanaal
O.114-Z.597, Kanaal
O.249-O.229, Kanaal

DINSDAG 24 NOVEMBER 1970

N.720, West

WOENSDAG 25 NOVEMBER 1970

O.318, IJsland
O.331, IJsland
O.231, IJsland
O.181, Kanaal
Z.34, Kanaal
O.267, West
N.719, West
O.312, West
O.156, West
O.15, West

ZATERDAG 21 NOVEMBER 1970

O.307, Kanaal
O.195, Kanaal
Z.499, Kanaal
O.192, West

HARINGAANVOER TE OOSTENDE

20-11	TX.33 - 67	8.450	79.408	9,26	11,—	
20-11	TX.37 - 56	2.500	23.500			9,40
20-11	9 - 29	8.450	79.724	9,46	9,80	
20-11	TX.32 - 34	7.700	72.758			9,54
20-11	HD.18 - 24	6.570	62.290	9,40	9,70	
		33.670	317.680			9,43
24-11	TX.33 - 67	7.300	87.720	12,—	12,20	
24-11	TX.25 - 38	3.800	47.222	12,14	13,20	
24-11	TX.40 - 42	2.500	32.000	12		12,80
24-11	UK.141 - 271	9.800	106.930	9,94	11,60	
		23.400	273.872			11,70

Kleine vangsten die op de markt van 11u.45 aan stijgende prijzen werden verkocht. De markt was ingezet aan 11,60 en steeg naar 13,20 fr. pre kg. Op de markt van 15 u., waar nog 86 mandn moesten

verkocht worden, daalden de prijzen onder het peil van de voorgaande verkoop. De markt werd ingezet aan 11,60 fr. en viel terug naar 10 fr.

25-11	UK.271-141	16.250	143.476	8,38	9,01	
25-11	UK.66 - 218	13.650	112.960	8,02	8,60	
25-11	UK.38 - 73	19.050	159.074	8,26	8,40	
25-11	HD.18 - 24	13.600	115.134	8,14	8,80	
25-11	SL.7 - 42	13.550	115.390	8,26	8,80	
25-11	TX.37 - 56	22.950	196.928	8,34	9,—	
25-11	TX.25 - 38	14.750	126.380	8,26	8,60	
25-11	TX.40 - 42	14.400	125.116	8,60	8,80	
25-11	TX.9 - 29	26.400	230.866	8,50	8,94	
25-11	TX.33 - 67	20.750	179.006	8,54	9,—	
25-11	TX.32 - 34	18.500	156.080	8,18	8,60	
25-11	TX.48 - 49	9.600	82.220	8,20	8,80	
		203.450	1.742.630			8,56





SAIT
Electronics

8400 Oostende : Hendrik Baelskaal, 21 Tel. 708.11
 8380 Zeebrugge : Wandelaarstraat, 4 Tel. 541.21
 8450 Nieuwpoort : Kaal, 46 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.

(6587V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	23-11-1970	23-11-1970	24-11-1970	24-11-1970	25-11-1970	25-11-1970	
Tong groot (1 à 2 st/kg)	100 -119,8	102 -106	105,6-120	109 -111	111,4-124,2	115 -117	107 -117
bloks (3 st/kg)	129,2-135,6	113 -120	132,6-134,8	120 -128	141 —,—	130 -135	134 —,—
fruits (4 st/kg)	133,4-138,4	131 -134	129,6-134,8	134 -140	.....	148 -150	138 —,—
schone kleine (5 st/kg)	132,2-137,4	136 -142	134 -136	141 -146	.....	152 -156	126 —,—
kleine (6 st/kg)	124 -130,6	131 -134	132 -135	128 -141	.....	140 -156	120 —,—
slips (alleen zeebr.)	.....	104 -122	.....	115 -120	.....	130 -135	.....
Tarbot groot (1-2-3)	121 -133	99,-112	125 -130	120 -155	115 -131	140 -155	.....
middel (1-2-3)	77,40-105	60,-95,-	90,-,—	90,-105	84,-,—	100 -138	120 —,—
klein (1-2-3)	.....	30,-60,-	74,-,—	35,-78,-	.....	28,-89,-	80,-,—
Griet groot (1-2-3)	.....	55,-70,-	.....	60,-80,-	.....	60,-68,-	.....
middel (1-2-3)	.....	40,-50,-	48,-,—	50,-56,-	.....	50,-58,-	60,-,—
klein (1-2-3)	.....	.....	40,-,—	.....	.....	.....	85,-,—
Schol (plad.) (1-2-3)	18,-22,-	12,-18,-	19,-,—	14,-18,-	20,-,—	14,-17,-	11,-14,-
Gr. iek (1-2-3)	21,-,—	13,-19,-	19,20,-	14,-19,-	.....	16,-18,-	20,-,—
kl. iek (middenplad.) (1)	19,-21,80	15,-20,-	.....	15,-21,-	.....	17,-22,-	14,-,—
Iek 3de sl. (deelvis) (1-2)	23,-23,60	15,-18,-	21,-,—	15,-18,-	24,-,—	16,-19,-	.....
platjes (meyers) (1-2)	8,60-16,20	13,-14,-	12,20-13,60	13,-15,-	15,-20,-	14,-16,-	.....
Schelvis groot (1-2)	.....	.....	.....	14,-,—	.....	.....	.....
middel (1)	21,40,-	.....	17,-26,-	10,-,—	15,-,—	.....	.....
klein (1-2)	7,60-12,-	.....	5,20- 9,40	6,- 8,-	5,60-10,-	.....	.....
Heek groot (1)	.....	.....	45,-,—	.....	51,-,—	.....	.....
Middel (1)	36,-,—	14,-16,-	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1)	16,-20,-	.....	.....	.....	20,-,—	.....	.....
lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	17,60-35,-	.....	18,-32,-	.....	21,-33,-	.....	.....
Keirog (1-2-3)	33,-39,-	.....	35,-38,-	.....	41,-,—	.....	.....
Rog (2-3)	.....	28,-30,-	.....	30,-,—	.....	33,-,—	26,-,—
Tilten (2-3)	.....	26,-29,-	.....	26,-,—	.....	30,-,—	24,-,—
Scherpstaart (2-3)	.....	24,-28,-	.....	25,-28,-	.....	30,-33,-	20,-,—
Halve mans (2-3)	.....	15,-17,-	.....	18,-20,-	.....	25,-,—	20,-,—
Teelt (2)	.....	14,-16,-	.....	16,-17,-	.....	20,-,—	.....
Katrog (2)	.....	5,-12,-	.....	8,-11,-	.....	15,-,—	.....
Kabeljauw (1-2-3)	22,-32,-	26,-30,-	20,-32,-	23,-28,-	17,-26,-	25,-28,-	30,-,—
Gul groot (1-2-3)	.....	16,-25,-	.....	17,-25,-	.....	17,-24,-	.....
gul (middel)	5,80-18,40	11,-15,-	6,80-26,-	11,-16,-	5,40-22,-	12,-18,-	24,-20,-
gul (klein)	.....	8,- 9,-	.....	6,- 8,-	.....	7,- 9,-	.....
Hozemondhamme (1)	44,-67,-	.....	40,-70,-	.....	44,20-58,-	.....	.....
Wijting groot (1-2-3)	8,-15,60	7,-11,-	4,40-10,-	8,-11,-	5,-11,40	10,-11,-	9,-,—
klein (1-2-3)	.....	10,-11,-	.....	9,-12,-	.....	8,-11,-	5,- 6,-
Schar (1-2-3)	7,-10,-	7,-12,-	11,20-15,-	11,-15,-	12,80-17,-	11,-14,-	15,-,—
Steeschol (1-2)	29,60-47,-	31,-48,-	36,-48,-	.....	33,60-50,-	.....	.....
Zeehaai (1)	7,-12,60	14,-16,-	9,40-14,-	14,-17,-	8,40-16,-	15,-17,-	18,-,—
Hondshaai (1)	7,- 9,20	.....	6,60-11,20	.....	8,-12,40	.....	.....
Doornhaai (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel (1)	.....	.....	.....	.....	21,-,—	.....	.....
Horsmakreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat (1)	.....	.....	.....	.....	32,-,—	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (1-2)	.....	10,-,—	.....	.....	12,-,—	.....	.....
Schartong (1)	16,-33,30	.....	20,-25,-	.....	20,-26,-	.....	.....
Steeschol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring (1)	5,20- 8,20	.....	9,90-13,20	.....	.....	.....	.....
IJle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (1)	6,-,—	.....	5,60,—	.....	6,- 7,40	.....	.....
Heilbot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	.....	.....	.....	.....	24,-30,-	.....	.....
Koningsvis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel (2)	.....	31,-70,-	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (2)	.....	14,-15,-	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond (2-3)	.....	5,- 6,-	.....	6,- 7,-	.....	8,-10,-	15,-,—
Bot (3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
R. Poon Roob (1-2-3)	15,80-26,-	18,-20,-	.....	20,-30,-	19,-,—	20,-25,-	24,-,—
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	7,60-10,20	.....	.....	15,-17,-	.....	12,-13,-	.....
Rode knorhaan (1-2)	7,60-35,60	19,-20,-	4,-25,-	.....	9,80-43,-	.....	.....
posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

De besommingen van woensdag 18 november waren: Spanvisers: EB 28 en UK 200 f 3.880, EH 7 en KP 2 4.180, KW 109 en KW 177 3.890, UK 17 en UK 249 5.130, 18 en 148 5.900, 47 en 147 7.180, 54 en 56 3.600, 70 en 245 6.200, 78 en 93 3.320, 135 en 145 5.800, 196 en 234 7.500, VD 6 en 115 8.350, 9 en 19 10.000, 15 en 89 7.880, 24 en 52 5.900, 44 en 75 5.690, 73 en 128 12.600, KW 41 58.600, 63 5.600, IJM 18 1.900, 23 2.490, TX 24 1.760, UK 89 6.600.

Donderdagmorgen 19 november werden door 13 vaartuigen in IJmuiden aangevoerd: 3.070 kisten en 424 kleine kisten vis, 450 stijve kabeljauwen en 560 kilogram tong. Bij de aanvoer waren: 125 kisten en 350 kleine kisten schelvis, 120 kisten en 70 kleine kisten wijting, 1100 kisten gul, 1.550 kisten koolvis, 45 kisten schol, 74 kisten en 4 kleine kisten varia.

Prijzen per kilogram in guldens: heilbot 7,50, tarbot 8,62-8,51, grote tong 7,89-7,68, grootmiddel tong 8,72-8,44, kleinmiddel tong 10,11-9,68, tong I 10,79-10,47, tong II 9,72-9,49.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 138, middel kabeljauw 140, middel zwarte koolvis, 88-76, grote leng 112, grote en middel heek 564.

Per tien stuks: grote kabeljauw 134-98, middel kabeljauw 98-82.

Per stuk: haai 66.
Per hoop: vleet 136.

Per 50 kilogram: grote, middel en klein-middel schelvis 70, schelvis I 34-21, gull 82-54, gul II 58-39, gul III 38-26, grote schol 90-71, schol I 83-72, schol II 88-73, schol III 110-75, wijting 42-18, schar 64-55, haai 36-34, tarbot 376-194, griet 130, schartong 40, lever 34-26, bot 30-24, leng I 39, lom I 37, ham 112, makreel 55-45, sprot 19, zwarte koolvis II 25-22, heek I 164, heek II 164.

Maandagmorgen 23 november werden door 68 vaartuigen aangevoerd: 8020 kisten en 4195 kleine kisten vis, 11.500 kg. tong en 360 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren: 15 kisten en 100 kleine kisten schelvis, 105 kisten en 495 kleine kisten wijting, 2470 kisten gul en kabeljauw, 2100 kisten koolvis, 1550 kisten en 3600 kleine kisten haring, 15 kisten makreel, 1065 kisten schol, 35 kisten tarbot en 415 kisten varia.

Prijzen, per kilogram, in guldens: tarbot 9,30-8,91, grote tong 8,90-8,02, grootmiddel tong 9,70-9, kleinmiddel tong 10,91-10,21, tong I 11,53-10,58, tong II 10,80-9,79, paling 7,02.

Per 125 kilogram: grote en middel kabeljauw 210-180, middel zwarte koolvis 88-80, grote witte koolvis 166, grote leng 120.

Per tien stuks: grote kabeljauw 130-90, middel kabeljauw 100-66.

Per stuk: haai 63.
Per hoop: rog 100.

Per 50 kilogram: schelvis I 113-94, gul I 70-50, gul II 61-40, gul III 35-24, grote schol 75-64, schol I 78-63, schol II 73-50, schol III 64-56, wijting 56-28, schar 36-44, haai 58-52, tarbot 406-220, griet 208, haring 38,80-30,80, makreel 88-19,40, kleine kreeft 100, krab 27-24, baars 123, bot 26-24, zwarte koolvis I 34-29, zwarte koolvis II 35-21, witte koolvis I 66.

In IJmuiden werden **dinsdag 24 november** de volgende besommingen (in guldens) gemaakt: KW 3 9.700, 117 12.300, 221 6.300, 63 3.590, 213 4.280, TX 16 1.710, 24 2.320, IJM 23 1.860, KL 7 1.730, 50 1.130, WR 17 3.290, YE 25 2.200, VD 6 en 115 5.200, 9 en 19 6.260, 15 en 89 6.400, 24 en 52 5.400, 44 en 75 3.800, 73 en 128 9.300, EB 28 en UK 200 2.670, EH 7 en KP 2 2.490, HD 5 en HD 147 1.800, 7 en 28 3.960, 9 en 135 4.190, 57 en 16 2.090, KW 109 en KW 177 4.300, UK 7 en UK 10 3.480, 17 en 249 7.470, 33 en 175 1.000, 5 4en 56 4.200, 70 en 245 5.280, 78 en 93 3.800, 135 en 145 3.400.

Woensdagmorgen 25 november werden in IJmuiden door 26 vaartuigen aangevoerd: 5565 kisten en 470 kleine kisten vis, 1250 stijve kabeljauwen en 700 kg. tong. Bij de aanvoer waren: 1060 kisten schelvis en 370 kleine kisten schelvis, 150 kisten wijting, 75 kleine kisten wijting, 1780 kisten gul en kabeljauw, 2339 kisten koolvis, 65 kisten haai, 1 kleine kist haring, 3 kleine kisten makreel, 40 kisten schol, 120 kisten varia en 20 kleine kisten varia.

Prijzen, per kg. in guldens: tarbot 8,38 - 8,19, grootmiddel tong 9,66-9,37, 9,12-8,94, heilbot 8,50-8,08, grote tong, kleinmiddel tong 10,70-10,39, tong I 11,12-10,78, tong II 9,90-9,65.

Per 125 kg.: grote en middel kabeljauw 120-90; grote zwarte koolvis 98; middel zwarte koolvis 86-71; grote witte koolvis 90; grote leng 98-92; middel heek 680.

Per tien stuks: grote kabeljauw 100-82; middel kabeljauw 80-62.

Per hoop: rog 118.

Per 50 kg.: grote schelvis 82-66, grootmiddel schelvis 76, klein-middel schelvis 81, schelvis I 76-21, gul I 55-48, gul II 42-35, gul III 35-24, grote schol 70-61, schol II 81-66, schol III 66-52, schar 67-50, wijting 42-13, tarbot 386-202, griet 146, haring 28,80, makreel 104, heek I 182, heek II 136, heek III 70, koolvis I zwart 34-25, zwarte koolvis II 23-21, witte koolvis I 45, lom 40, bot 37-28, lever 40-35, haai 40-31, schartong 61-52.

SCHEVENINGEN

De aanvoer in Scheveningen bestond **maandagmorgen 23 november** uit: 10 kisten en 70 kleine kisten wijting, 400 kisten gul en kabeljauw, 600 kisten schol, 30 kisten varia en 2750 kg. tong.

De aanvoer in Scheveningen bestond **donderdagmorgen 19 november** uit: 70 kisten en 120 kleine kisten schelvis, 750 kisten gul, 80 kisten schol, 80 kisten varia en 650 kilogram tong.

De aanvoer in Scheveningen bestond **woensdagmorgen 25 nov.** uit: 80 kisten wijting, 300 kisten gul en kabeljauw, 100 kisten schol, 50 kisten schar en 200 kg. tong.

BEDRIJFSRESULTATEN VAN MOSSELKWEKERIJEN

Bij het Landbouw-Economisch Instituut is een publikatie verschenen over de bedrijfsresultaten van in Zeeland gevestigde mosselkwekerijen in de aanvoerseizoenen 1967/68 en 1968/69. (1).

Deze bedrijfsresultaten zijn berekend voor 3 groepen kwekerijen, nl. kleinere, middelgrote en grotere bedrijven.

De gemiddelde bruto-opbrengst steeg met percentages, die varieerden van 29—36, bij kostenstijgingen van 9 tot 18%.

De gemiddelde netto-overschotten waren in 1968/69 aanzienlijk hoger dan in 1967/68; globaal was hierbij sprake van een verdubbeling. Het netto-overschot van de kleinere bedrijven steek iets meer dan dat van de grotere bedrijven.

Resultaten gemiddeld per bedrijf in de mosselkultuur over 1967/68 en 1968/69 (in 1 000 gld.)

	1966/67	1967/68	1968/69
Bruto opbrengst	70,8	97,2	131,5
Bruto-overschot	16,7	30,6	51,9
Netto-overschot	4,0	15,5	36,6

Uit de publikatie blijkt tevens dat de Zeeuwse percelen in 1967/68 en 1968/69 minder bijdroegen tot de bedrijfsresultaten dan de percelen in de Waddenzee. In 1965/66 en 1966/67 was echter het omgekeerde het geval.

Het rapport bevat voorts nog informatie omtrent diverse algemene-economische aspecten van de mosselkultuur, zoals de totale aanvoer en opbrengst van consumptiemosselen, de in- en uitvoer, het aantal vergunninghouders en bedrijven en de omvang van de mosselvloot.

Visaanvoer te Den Helder

Tong	6.046 kg	56.442,71 van fr	1127 — fr	724
Tarbot	1.847 kg	9.297,29 van fr	890 — fr	295
Griet	311 kg	709,04 van fr	248 — fr	122
Schol	29.065 kg	34.079,71 van fr	145 — fr	605
Schar	2.290 kg	2.186,38 van fr	115 — fr	040
Wijting	13.630 kg	5.583,76 van fr	090 — fr	030
Kabeljauw	66.500 kg	53.617,10 van fr	340 — fr	048
Haai	420 kg	328,88 van fr	090 — fr	040
Bot	140 kg	34,50 van fr	040 — fr	015
Lever	250 kg	124,38 van fr	050 — fr	040
Haring	835 kg	663,50 van fr	080 — fr	040
Schelvis	665 kg	856,25 van fr	160 — fr	115
Paling	225 kg	1.417,50 van fr	630 — fr	
Makreel	25 kg	20,50 van fr	081 — fr	
	122.249	165.361,50		

Het verzamelen van de feiten voor een weekoverzicht begint langzamerhand een uiterst eentonige bezigheid te worden, omdat het de achter ons liggende weken steeds een keus was uit „stormweer en harde wind” of uit „harde wind en stormweer”.

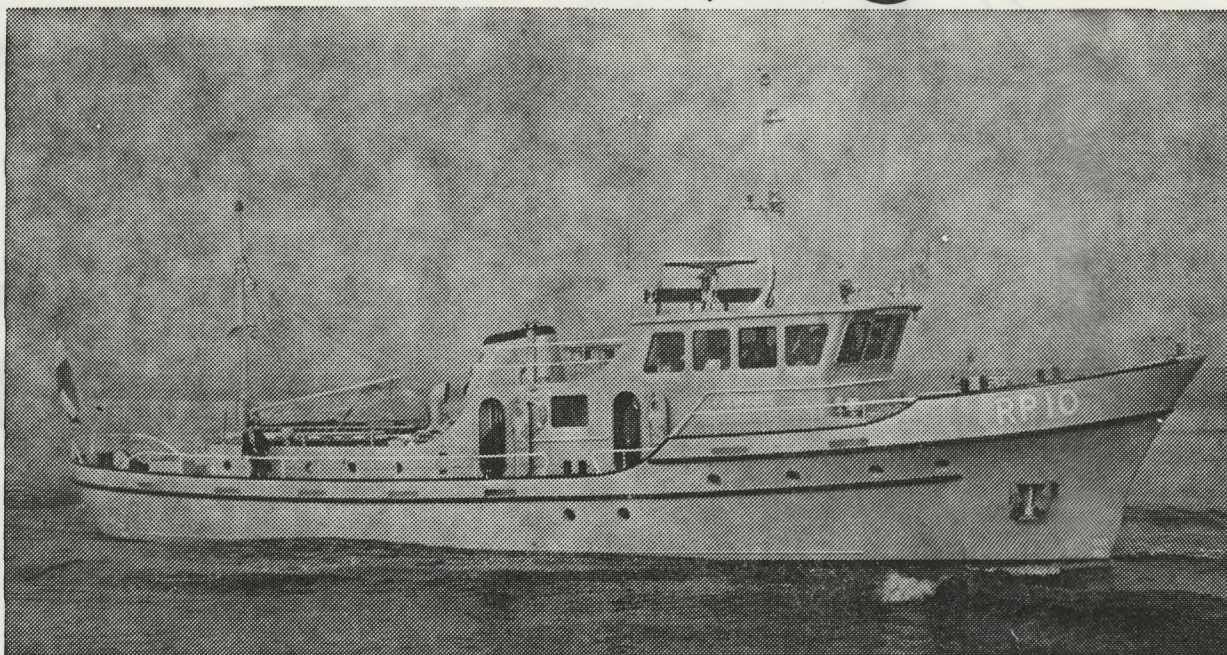
En afhankelijk als de visserij nu eenmaal is van de weeromstandigheden komt dit het eerste tot uitdrukking in de besommingen, die over de afgelopen week dan ook uiterst matig waren en niet konden worden goed gemaakt door de hoge prijzen die voor alle aangevoerde vis werden betaald.

Veel van onze kleinere kotters hebben zich in de afgelopen week dan ook klaargemaakt voor de spanvisserij op kabeljauw, omdat deze visserij nog enigszins lonend waren, als tussen de buien door nog enkele trekken konden worden gedaan.

Het is te verwachten dat in de periode tussen herfst en winter de weersomstandigheden niet altijd even gunstig zijn, maar enkele oudere vissers verzekeren ons dat dit najaar wel zeer ongunstig afstak bij de jaren die zij zich konden herinneren.

Een grote schok ging deze week door onze visserijgemeenschap bij het bericht dat de TX 26 werd vermist, nu echter de zoekacties geen enkel resultaat hebben opgeleverd, is de hoop nog iets van de TX 26 te horen wel minimaal klein geworden, zo niet opgegeven.

veelzijdig



Een veelzijdige kracht... bijvoorbeeld om een coaster, sleepboot of trawler te laten varen. Om bijvoorbeeld een zandpomp op een hopperzuiger te laten functioneren. Bijvoorbeeld als aandrijving van de bij Schouten, Muiden, gebouwde politiebboot. Als energiebron is de Bolnes dieselmotor uniek wegens zijn veelzijdige toepassingsmogelijkheden. De - eenzijdige - verklaring? Kruishoofdsysteem!

Bolnes - de drijvende kracht achter alle rendement!

- kruishoofdsysteem bij uitstek geschikt voor gebruik van zware of middelzware brandstof.
 - gedoseerd cylinder smeerolie verbruik van 0,7 gr/epk/h, welk verbruik gehandhaafd blijft onafhankelijk van aantal draaiuren, en onafhankelijk van gelijkmatige dan wel sterk variërende belasting.
 - eenvoudige constructie,
- dit maakt dus inspecties tijdens zeer korte stilligtijden mogelijk.
- gescheiden carter/verbrandingsruimte; geen vervuiling van carter-olie.
 - lage vermogen/gewicht verhouding.



de bolnes dieselmotor

Vermogens 210 tot 1200 PK bij 500 omwentelingen per minuut.

Bolnes Postbus 3 - Krimpen a/d Lek Tel. 01807-4900 - Telex 22439

Hoofdvertegenwoordiger voor de Nederlandse en Belgische Visserij :

**MACHINEFABRIEK EN TECHNISCHE HANDEL
H. ZWART N.V.**

IJmuiden — Telefoon 02550 - 13740 ('s avonds 02550 - 15110, 12270 en 13668)

Verkoop en Service België, exclusief Visserij :

POWER & INDUSTRY N.V.

Yserlaan 66-70, Antwerpen, tel. 03/32.10.23 en 32.11.38
('s avonds de heer A. Bollaerts, tel. 03/32.31.90)

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



- Oliedruk omkeerkoppelingen zonder en met vertraging
- Onder alle omstandigheden betrouwbare kwaliteitsproducten gebaseerd op een meer dan 60-jarige ervaring.

Agente voor de Belgische Visserij :

N. V. BREVO

S. V. S C A P

Amsterdam. N.

Telefoon 68765 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 787 79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 729 51 - 709 31 - 709 32

(6239V)