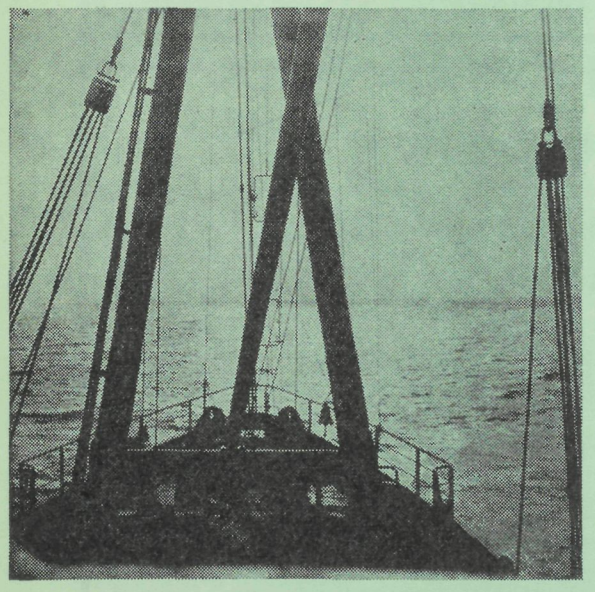
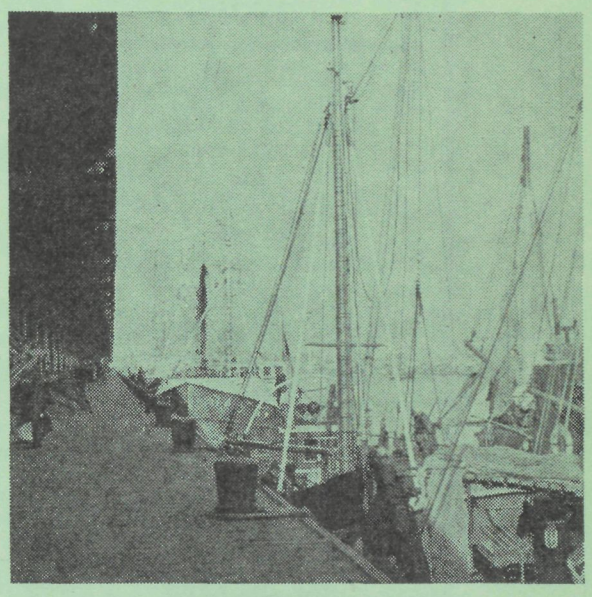
GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke

HET VISSERIJBLAD

37e jaar - Nr. 2 - Vrijdag 15 jan. 1971
Verschijnt wekelijks — Prijs : 20 fr.









CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB
„LA CHAMPAGNE"
„OSTEND FRIDAY CLUB"
Ontspanningsavonden in
„RELAX-PAK"
gewijd aan
VRIJDAG 15 JANUARI :
HENEGOUWSE SPECIALITEITEN
115 fr.
VRIJDAG 22 JANUARI :
GENTSE SPECIALITEITEN
115 fr.
ONBEPERKTE DEELNEMING AAN HET BUFFET!!!
Merino Costa y su Orquesta
piano :
Franz André

ZATERDAG 16 JANUARI
van 22 uur af
ZONDAG 17 JANUARI,
the-dansant
van 16 tot 20 uur :
MERINO COSTA Y SU ORQUESTA
Piano :
Franz André
Als attraktie :
VICTORIA

AUDITORIUM
VRIJDAG 15 en
ZATERDAG 16 JANUARI
te 20.30 uur :
De
„Vlaamse Klub Kust"
stelt voor :
1971 : VIJF JAAR MUZE
„MET EEN LUSTRUM-MUZE OP SCHOOT"
Met
PIET THEYS -
HUGO RASPOET -
LOUIS VERBEECK -
HERMAN ELEGAST -
GERARD VERMEERSCH -
WILLEM VERMANDERE -
RAF DECKERS
en
JULIEN VAN REMOORTERE
Plaatsen :
150 - 125 en 100 fr.
Jeugd en miliciens :
75 fr.

MAANDAG 18 JANUARI
te 20.30 uur
„Exploration du Monde"
stelt voor :
„HAITI ET LES ILES CARAIBES"
Verhaal en kleurfilm door
JEAN RASPAIL
Plaatsen :
70 en 50 fr.
Studenten en miliciens :
40 fr.

ZONDAG 24 JANUARI
te 20.30 uur
De
„Galas Karsenty-Herbert"
stellen voor :
„CHER ANTOINE"
van Jean Anouilh
Met
FRANCOISE ROSAY -
JACQUES FRANCOIS -
MADELEINE OZERAY
en
MARIE DEA
Plaatsen :
265 - 212 en 159 fr.

VRIJDAG 29 JANUARI
te 20.30 uur
De
K.N.S.
stelt voor :
„AUGUST, AUGUST, AUGUST"
van Pavel Kohout.
Regie : Walter Tillemans.
Met
LUC PHILIPS,
JULIENNE DE BRUYN,
WALTER CLAESSENS,
GASTON VANDERMEULEN,
e.a.
Plaatsen :
85 - 74 en 64 fr.
Jeugd - studenten - miliciens :
53 - 42 - 32 fr.

Plaatsbespreking en inlichtingen :
Casino-Kursaal,
alle dagen van 10 tot 13 u.
en van 16 tot 19 u.
Tel. (059) 751.11
(8429W—7035N—6890V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
H. Baelskaai 40, OOSTENDE
— Tel. 767.07 —

— O —

HET KOUDSTE
HET BEST BEWERKBAAR

(6080V)

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

Vrijdag 15 januari 1971 — Nr. 2

het visserijblad

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 700 FR. — 6 MAANDEN 350 FR. — 3 MAANDEN 175 FR. — BUITENLAND 750 FR. — HOLLAND 54 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

De toepassing van de B.T.W. op de visserij

- DE TOEPASSING VAN DE B.T.W. OP DE VISSERIJ
- SUCCESRIJKE VOORLICHTINGS-VERGADERING
- REDERS IN GUNSTPOSITIE
- PRACHTIG WERK VAN DE REDERSCENTRALE



Een aangepast produktieapparaat zou in de eerste plaats moeten instaan voor de bevoorrading van kwaliteitsprodukten.

Het gebeurt niet elke dag dat we kunnen schrijven dat één of andere administratieve overheid daadwerkelijk begrip heeft gehad voor de specifieke toestand van de aanvoersektor in de zeevisserij.

Veelal ontmoeten we weliswaar « begrip », maar dit is dan meestal om beleefdheidsredenen, want doorgaans blijft het daarbij en wordt de visserijsektor gelijkgesteld met de andere sektoren of als parias behandeld, zoals burgemeester Van Damme van Brugge het vorige week nog zo duidelijk deed uitkomen.

Nog zeldzamer derhalve zijn de gevallen waarvan kan worden beweerd, dat in één of andere wet rekening wordt gehouden met de specifieke situatie waarin ons bedrijf zich bevindt.

Veelal zitten we dan met wetten of koninklijke besluiten die praktisch onuitvoerbaar zijn, of waarvan de toepassing met veel moeilijkheden gepaard gaat.

Deze inleiding wil niet doen uitschijnen dat steeds naar een gunstiger regeling dan voor de andere sektoren wordt gestreefd. Wat we vragen, is dat er rekening wordt gehouden met de unieke en specifieke situatie van de zeevisserijsektor.

Aan een gelijkaardig verzoek wordt maar al te dikwijls in de andeze sektoren wèl een gunstig gevolg gegeven, terwijl de zeevisserij blijkbaar, politiek gezien van niet voldoende belang is om van alle kanten de nodige aandacht te mogen genieten.

Het is dus een kwestie van begrip, goede wil en objektiviteit, dus van personen.

Gelukkig zijn er uitzonderingen op deze regel, en er is ook de Rederscentrale die al vele scheve toestanden heeft rechtgezet of bijzondere regelingen heeft weten te bekomen voor haar leden.

Dit hebben we kunnen ondervinden naar aanleiding van de regeling die werd getroffen voor de reders op het stuk van de toepassing van de Belasting over de Toegevoegde Waarde (B.T.W.).

De ruim 200 (!) reders en anderen die bij de visserij betrokken zijn, hebben zaterdag jl. tijdens de voorlichtingsvergadering die in de drie havens op initiatief van de Rederscentrale werd gehouden, kunnen vaststellen welke enorme prestatie de Rederscentrale thans weer heeft verwezenlijkt voor de reders op het gebied van de B.T.W.

Dankzij deze inspanningen, komen de reders ten aanzien van de B.T.W. werkelijk in een zeer bevoordeligde positie te staan.

DANKZIJ SAMENWERKING MET DE ADMINISTRATIE

Deze nieuwe verwezenlijking zou onmogelijk zijn geweest, zonder het begrip en de samenwerking vanwege de terzake bevoegde administratie.

Van zodra er van B.T.W. sprake was, heeft de Rederscentrale kontakten gelegd en besprekingen gevoerd op het hoogste vlak.

Hierbij moeten we dan voornamelijk de Heer Breughelmans vernoemen, de hogere ambtenaar bevoegd inzake B.T.W. van het Ministerie van Financiën. Toen werden de basisprincipes vastgelegd.

Deze basisprincipes werden dan verder uitgewerkt en op punt gesteld door bemiddeling van het hoofdbestuur van de B.T.W.-dienst te Brugge, waarbij we in één adem de heren L. Vanden Berghe, hoofdinspekteur, J. Meyeus, adjunkt-direkteur, de heer Bourgois, hoofdinspekteur en hun medewerkers vernoemen. Verschillende kontaktvergaderingen tussen de Rederscentrale en voornoemden grepen plaats, waaraan ook de verantwoordelijken van de respektievelijke vismijndirekties en afslagkantoren deelnamen.

(VERVOLG BLZ. 2)

(VERVOLG VAN BLZ. 1)

Zoals bekend had de Heer Luc Vanden Berghe, die genoemde kontaktvergaderingen destijds leidde, zijn instemming betuigd om tijdens de voorlichtingsvergadering een lezing te houden. Ongelukkiglijk was hij wegens ziekte belet, maar hij werd op degelijke wijze vervangen door de heer Moerman, hoofdkontroleur te Oostende, die een lezing hield voor de reders te Nieuwpoort en te Oostende en door de heer Baillieu, hoofdkontroleur te Brugge, die de reders te Heist over de B.T.W. kwam voorlichten.

Beide funktionarissen schetsten op bevattelijke wijze de toestand van de reder in het raam van de B.T.W. en beantwoordden de vele gestelde vragen in duidelijke en konkrete termen.

De Heer Meyeus bracht hulde aan het kranig werk van de Rederscentrale, aan wiens werking ten voordele van de visserij, dat het te danken is, zei hij, dat de reders buiten de B.T.W. vallen.

Tegenover de bevoordeligde positie van de reder, werd in het kort op de lasten en verplichtingen gewezen die de B.T.W.-belastingsplichtige normaal heeft, waaruit duidelijk de werkelijk gunstige toestand voor de reder te voorschijn kwam.

TOT ZIJN EENVOUDIGSTE VORM HERLEID

De taak van de sprekers werd in feite enigszins bemoeilijkt om reden dat, tegen alle gewoonten in en ondanks het ingewikkeld en het kompleks karakter van de B.T.W., de toestand van de reder uitermate eenvoudig is.

Dit is uniek.

In feite kan de toestand in één zin worden samengevat : de reders zijn VRIJGESTELD van B.T.W. en van de meeste administratieve verplichtingen aan het stelsel verbonden.

DE VERKOOP VAN DE VANGSTEN IN OPENBARE AFSLAG

Daar waar de reder als B.T.W.-belastingsplichtige in feite gehouden is aan de verschilende kopers van zijn vangst, een gedetailleerde faktuur (per kg. en per vissoort) te maken, waarop hij ook de B.T.W. (6%) toepast, hoeft hij zich van dit alles niets aan te trekken. De afslagkantoren in de drie havens zullen dit voor hem doen. Deze afslagkantoren zullen ook de B.T.W. voor hem betalen. De afslagkantoren zullen optreden als kommissionair-verkoper t.t.z. zij zullen tegelijkertijd koper en verkoper van de vis zijn.

Deze toestand werd geregeld door het K.B. nr. 16 van 3-6-1970.

Het is dus het afslagkantoor dat belastingsplichtige wordt in plaats van de reders. De reder krijgt van het afslagkantoor een afrekening, en dat is alles.

Volledigheidshalve dient opgemerkt dat dit een regeling is die tijdens de kontaktvergaderingen van 11 december jl. werd op punt gesteld in uitvoering van eerder genoemd K.B. nr. 16, maar waarvan het besluit nog niet in het Staatsblad is verschenen.

Officieel bestaat deze goedkeuring derhalve nog niet, maar het is praktisch de enige manier om de wet terzake toe te passen, zodat het geen twijfel leidt, dat de voorgestelde regeling een voldongen feit wordt.

EN VOOR VERKOOP BUITEN DE VISMIJN ?

Het betreft hier een regeling uitsluitend voor de specifieke toestand te Oostende, waar de reders van kleine kustvissersvaartuigen, binnen bepaalde voorwaarden hun vangsten aan de zogenoemde « Trap » te koop mogen aanbieden.

Hier is de regeling wel enigszins anders.

De reder zal een boekje moeten bijhouden waarin hij de bedragen van alle ontvangsten (B.T.W. inbegrepen) per dag opschrijft.

Wanneer hij verkocht heeft aan een belastingsplichtige bv. aan een winkelier of restauranthouder, moet hij naast het bedrag ook de identiteit van deze belastingsplichtige bekend maken (dus naam en adres).

Dit boek dient hij maandelijks in bij de O.V.A. of Hand in Hand aldaar die belast is met de fakturering (in geval van verkopen aan belastingsplichtigen) en het indienen van de aangifte.

DEZE REGELING GELDT ZOALS GEZEGD UITSLUITEND VOOR DE VERKOOP AAN DE TRAP TE OOSTENDE.

LEVERING AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIGEN : B.T.W.-VRIJ

Ook hier is de toestand voor de reder even gunstig, vermits ALLE leveringen aan boord van vissersvaartuigen, in de breedste zin vrijgesteld zijn van B.T.W.

Dit betekent dus dat de reder geen B.T.W. moet betalen BIJ ALLE AANKOPEN en OP ALLE DIENSTEN in VERBAND MET ZIJN VAARTUIG.

Deze vrijstelling is voorzien bij artikelen 41 en 42 van de wet en uitgewerkt bij het K.B. nr. 6 van 6-2-1970.

De vrijstelling die hier wordt toegestaan, is veel breder dan de vrijstelling tot op heden toegestaan. Denken we bv. maar aan het onderscheid dat gemaakt wordt tussen de verf, waar ze taksvrij was, wanneer ze onder water uitgestreken werd en belast werd wanneer ze boven water werd gebruikt. Thans is alle levering van verf vrij.

Dezelfde opmerking geldt voor de bennen en voor het vislossen. Ook deze diensten zijn voortaan vrij. Zelfs het kommissieloon van de afslagorganismen zijn vrijgesteld van B.T.W. Ook de aankoop van een vaartuig is B.T.W.-vrij ZODAT DE TAKS VAN 1,4% DIE TOT VOOR 31-12-1970 VAN KRACHT WAS, EVENEENS WEGVALT. Hetzelfde geldt voor het herstel van vissersvaartuigen, kortom ALLE GOEDEREN EN DIENSTEN BESTEMD OM AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIGEN TE WORDEN GEBRUIKT, VOOR DE VOORTBEWEGING EN HET ONDERHOUD ERVAN EN VOOR DE BEHOEFTEN VAN DE BEMANNING ZIJN B.T.W.-VRIJ.

Opgelet ! De leverancier vertrekt van het principe dat iedereen B.T.W. moet betalen. Het zijn dus de reders die bij bestelling op de bestelbon duidelijk moeten vermelden dat HET LEVERINGEN BETREFT AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIGEN DIE KRACHTENS ARTIKELEN 41 EN 42 VAN DE WET OP DE B.T.W. ZIJN VRIJGESTELD.

KLEINE UITZONDERINGEN

Het enige wat voor de reder niet vrijgesteld is van B.T.W. is het ereloon van zijn boekhouder, de leveringen van gas, water en elektriciteit en het gebruik van een personenwagen. Voor het ogenblik zijn geen andere leveringen of diensten gekend, die voor de reder niet vrijgesteld zijn van B.T.W.

Voor die weinige gevallen, zoals hierboven aangehaald, waarin de reder wel B.T.W. betaalt, is deze betaalde B.T.W. recupereerbaar ; de reder krijgt ze dus terug.

DRIE-MAANDELIJKSE AANGIFTE

De reder bekleedt dus een uitzonderlijk gunstige positie, hij zal praktisch geen B.T.W. te betalen hebben en hij heeft ook niet de vele en soms moeilijke administratieve en boekhoudkundige verplichtingen, die de wet inzake B.T.W. oplegt.

(VERVOLG BLZ. 3)



De Oostendse vissershaven. In het kader van het nakende E.E.G.-visserijbeleid zou hier een voorname rol kunnen vervuld worden.



Het lossen van de vangsten in de Oostendse vismijn.

(VERVOLG VAN BLZ. 2)

Natuurlijk moet hij wel zijn gewone boekhouding blijven bijhouden.

De enige administratie verplichting die hij nog heeft, is de DRIE-MAANDELIJKSE aangifte. De formulieren hiertoe zal hij ontvangen van de administratie.

Het invullen van dit formulier is, gezien de regeling al even eenvoudig, vermits in de kolom van de verschuldigde B.T.W., hij praktisch niets in te vullen zal hebben, terwijl in de kolom van de af te trekken B.T.W. hij slechts in uitzonderlijke gevallen iets zal in te vullen hebben (nl. in die weinige gevallen waarin hij zoals reeds gemeld B.T.W. heeft betaald).

Aan de hand van deze aangifte zal hij dus in uitzonderlijk bepaalde gevallen, waarin hij de B.T.W. heeft betaald, kunnen recupereren.

Is dit tegoed van de schatkist groter dan 20.000 fr. dan zal hij dat onmiddellijk terugkrijgen. Is het lager, dan wordt dit tegoed verschoven naar de volgende termijn.

Blijft dit tegoed steeds lager dan wordt het in elk geval op het einde van het jaar terugbetaald voor zover het bedrag hoger ligt dan 100 Fr.

Wat betreft de recupereerbaarheid van betaalde B.T.W., op levering van water, gas en elektriciteit en op het gebruik van een personenwagen, kan nog het volgende worden gezegd.

— Voor wat de personenwagen betreft, kan 50 % van de betaalde B.T.W. in rekening worden gebracht ;

— Voor de andere betaalde B.T.W. dus voor die gevallen van leveringen of diensten die niet rechtstreeks met leveringen aan boord te maken hebben, zoals bv. water, gas en elektriciteit, is de aftrekbaarheid toegelaten volgens dezelfde verhouding die de fiskus aanvaard inzake inkomstenbelasting (bv 7/10 die worden aangenomen voor bedrijfsuitgaven en 3/10 voor persoonlijk gebruik).

We mogen natuurlijk niet het onderste uit de kan willen, maar wanneer we de regeling nagaan, dan lijkt de drie-maandelijkse aangifte in feite van weinig betekenis te zijn, daar vele aangiften nihil zullen moeten worden ingevuld.

De reden tot behoud van deze formaliteit, is louter administratief, omdat in feite de reder steeds als belastingsplichtige wordt aanzien én de kontrole én de verwerking van de gegevens met behulp van komputers zal geschieden, zodat een aangifte noodzakelijk blijkt te zijn.

GEEN PROVISIE

Het spreekt voor zichzelf dat de verplichting tot het storten van de B.T.W. provisie — waaromtrent inmiddels veel kritiek is gerezen — ook geen rol zal spelen voor de reder. Deze provisie is gelijk aan een derde van de B.T.W. die de belastingsplichtige uiteindelijk verschuldigd is voor het eerste half jaar 1971.

Vermits de reder nooit geen B.T.W. verschuldigd is, gezien de gunstige regeling, zal hij ook niet de last hebben een provisie te storten. Ook dat is weeral een niet te versmaden voordeel.

DE EXPORTTAKS

Alhoewel betreffende taks rechtstreeks niets met de B.T.W. heeft te maken, maar slechts een uitvloeisel is van het B.T.W.-stelsel, is het van belang ook daaraan enige aandacht te wijden.

De B.T.W. zal volgens de raming van de overheid een belangrijke minder inkomst betekenen. Als tijdelijke maatregel heeft de overheid een wet ingevoerd met betrekking tot de zogenoemde progressieve belastingsontheffing voor uitvoer. Deze wet komt hierop neer, dat op alle uitvoer een taks wordt geheven om deze mindere inkomst te

Deze taks beloopt : — 0,50 % voor de goederen die op 31-12-1970 genieten van een forfaitaire ristourne bij uitvoer of van een gelijkaardige detaxatie, alsmede voor de goederen teruggestuurd naar het buitenland, na in ons land te zijn bewerkt.

— 1,75% voor alle andere goederen.

WELKE GEVOLGEN KAN DEZE WET NU HEBBEN OP DE LEVERINGEN AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIGEN ?

Welnu, de vrijstelling die de reder heeft bekomen op de leveringen aan boord van vissersvaartuigen is gebaseerd op het principe, dat deze leveringen voor uitvoer bestemd zijn. Maar de wet op de uitvoer zegt dat een voorlopige en tijdelijke (tot 31-12-1971) taks op de uitvoer wordt geheven.

Het zou dus kunnen zijn dat voor bepaalde produkten geleverd aan boord, deze taks van toepassing zou worden. Dit is althans het geval volgens sommige douanediensten.

De B.T.W.administratie heeft terzake nog evenwel geen instrukties ontvangen, zodat daaromtrent nog niets kan worden gezegd.

In elk geval is de Rederscentrale ook hier reeds tussengekomen en werd een verzoek gericht tot de Minister van Financiën, opdat de vrijstelling inzake leveringen aan boord van vissersvaartuigen zou worden uitgebreid op het stuk van eksport.

De gehele historie van de eksporttaks die reeds op vele kritiek is onthaald, is in feite een spijtig geval. Deze wet past eigenlijk ook niet meer in het spel van de B.T.W. en kan ons inziens aanleiding geven tot verwarring van het hele systeem.

Bovendien is ook de naam misleidend, omdat het niet gaat om een progressieve belastingsontheffing, maar om een aanvullende belasting.

De staat zal hiermede in feite tweemaal die inkomst ontvangen omdat de opbrengst van de vroegere overdrachtbelasting die geheven wordt op uitgevoerde produkten, reeds in de B.T.W. wordt ingeschakeld. Ook ekonomisch gesproken is een eksporttaks onverantwoord en het is de eerste maal dat België een eksporttaks toepast.

Zowel in onze Kamer van Volksvertegenwoordigers als in het buitenland werden dienaangaande Parlementaire vragen gesteld.

Zo richtte een lid van de Nederlandse Tweede Kamer de vraag tot de Europese Kommissie en tot de Nederlandse Minister van Financiën of een dergelijke taks in overeenstemming is met de letter en de geest van de E.E.G.- en Benelux Verdragen.

DE AFGEKEURDE VIS EN DE OPVANGREGELING

De B.T.W.regeling zal ook geen wijziging brengen aan de regelingen zoals deze steeds zijn toegepast inzake afgekeurde vis en inzake opgevangen vis. De reder hoeft zich daarvan niets aan te trekken.

EN DE SCHEEPSHERSTELLERS ?

Er is nog een ander artikel van de wet dat voor sommigen van belang kan zijn, dit is nl. het artikel 43 dat voorziet dat belastingsplichtigen, de door hen voor uitvoer bestemde goederen, de grondstoffen en hulpstoffen voor de vervaardiging van die goederen en de diensten met betrekking tot deze vervaardiging, hier te lande afnemen of invoeren, vrijstelling van belasting kunnen bekomen.

Dit is niet alleen voor de uitvoerder belangrijk, maar dit kan ook zijn belang hebben voor bv. scheepsherstellers en anderen, waarvan de omzet voor minstens 50 % van vissersvaartuigen komt.

Een scheepshersteller bv. voldoet zeker aan deze voorwaarden, vermits zijn grondstoffen, materiaal en diensten voor een groot gedeelte gericht zijn op de vissersvaartuigen.

Ook andere leveranciers kunnen in dergelijk geval staan.

Steunend op artikel 43 kunnen dergelijke personen of organismen een vergunning aanvragen bij de plaatselijke hoofkontroleur van de overdrachttakks. Voor hen die te Nieuwpoort en Oostende gevestigd zijn, dient de machtiging gevraagd aan de tweede kontrole der B.T.W. L. Spilliaertstraat 1, te Oostende ; voor de Oostkust dient de vraag gericht aan de tweede of derde kontrole der overdrachttaks, naar gelang het Zeebrugge of Heist betreft, St. Katelijnestraat 7 te Brugge.

In de aanvraag dient de aktiviteit vermeld, de totale omzet en het procent van de omzet voor vissersvaartuigen.

(VERVOLG BLZ. 4)

(VERVOLG VAN BLZ. 3)

BIJKOMENDE OPMERKINGEN

Uit het principe van volledige vrijheid van B.T.W. bij aankoop bestemd voor vissersvaartuigen vloeit logischerwijze voort, dat bepaalde produkten, goedkoper zijn dan voor eigen gebruik. Zo zou bv. een brood bestemd voor verbruik aan boord goedkoper moeten zijn dan hetzelfde brood bestemd om thuis te eten

De reder kan dus in de winkel waar hij dergelijke produkten koopt vragen de prijs in mindering te brengen van de B.T.W.

Ook nog kan hij, wanneer de prijs in de B.T.W. berekend is, deze zelf uitrekenen en op zijn driemaandelijkse aangifteformulier invullen, zodat hij de betaalde B.T.W. kan terugvorderen.

Wanneer de aankoop echter geschiedt bij een kleine winkelier, die onderworpen is aan de egalisatiebelasting, dan zal zulks moeilijk gaan omdat de B.T.W. reeds in voorgaande fasen ingecalculeerd werd en men hier dus voor een heel ander systeem staat.

In aansluiting met wat vooraf werd gezegd, kan de reder in geval hij ondanks alles toch fakturen krijgt voor leveringen aan boord waarop B.T.W. is berekend, DEZE FAKTUREN WEIGEREN EN EEN NIEUWE LATEN MAKEN.

Hij kan weliswaar steeds de B.T.W. aftrekken. Maar intussen heeft hij geld voorgeschoten en dat is nu ook niet nodig.

ALGEMEEN BESLUIT

Uit wat voorafgaat blijkt dat de reder in de meest gunstige positie staat die men kan indenken.

Daar waar het spookbeeld van de B.T.W. sedert vele maanden werd aangekondigd en iedereen doordrongen is van het vele werk en beslommeringen die het stelsel met zich zou medebrengen, VERANDERT ER VOOR DE REDER NIETS.

Integendeel, dank zij de inspanningen van de Rederscentrale en de medewerking van de bevoegde administratie heeft de reder geen administratieve verplichtingen, is hij praktisch volledig vrijgesteld van de B.T.W. en moet hij ook geen geld voorschieten.

De enige verplichting die hij heeft, is de drie-maandelijkse aangifte, waarvoor de formulieren hem automatisch zullen worden toegezonden en die hij zal moeten terugsturen vóór de 20ste van de maand die op het kwartaal volgt.

Deze aangifte dient dan nog de in uitzonderlijke gevallen betaalde B.T.W. te rekupereren.

De reders kunnen zich in geval van bijkomende uitleg steeds wenden tot het sekretariaat van de Rederscentrale.

A. Wittevrongel.



Vislossen, hard werken in vaak ondankbare omstandigheden.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. × 100 cm.) in kleurendruk bij :

Drukkerij „NIEUWSBLAD VAN DE KUST"
H. Baelskaai 30, Oostende - Tel. 777.13-14
„NOORDZEE BOEKHANDEL"
Vindictivelaan 22, Oostende

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening nr. 41.89.87 van „Het Nieuwsblad van de Kust".

Het gamma omvat volgende mappen :

A. VISSERIJMAPPEN à 265 fr. (B.T.W. inbegrepen)

A. NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
B. ZOETWATERVIS
C. ZEEVIS
D. SCHAAL- EN WEEKDIEREN
H. MIDDELLANDSE ZEEVISSOORTEN
J. VISSOORTEN UIT DE ZUIDELIJKE ZEEEN
K. SPORT- EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 175 fr. (B.T.W. inbegrepen)

E. KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
F. ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met **15 fr. portkosten.**

SPERRY MARINE SYSTEMS

8T



AUTOPILOT

EEN UITSTEKENDE DERDE HAND

VANAF SLECHTS 70.000 F

SPERRY MARINE SYSTEMS DIVISION SPERRY RAND
BRACKNELL, BERKS, ENGLAND, TEL BRACKNELL 3222

AGENT : A/S. HARTMANN
POSTBOKS 1 — OSLO — Tel. 555670

B

Opbrengsten per vaartuig in de vismijnen

Bereikten de meeste schepen tijdens het voorbije jaar 1970 een hogere opbrengst, dan blijft het resultaat bereikt door de O.288 toch uniek. Nog nooit werd door een vaartuig dergelijk cijfer bereikt. Het gaat hier om 16.755.193 F. Verschillende reizen werden in het afgelopen jaar afgesloten met een resultaat dat boven het miljoen bleef. Het hoogste cijfer van de laatste jaren werd begin december bereikt toen 1,7 miljoen F opgebracht werd. Voor de derde opeenvolgende maal gaat de hoogste opbrengst dus naar de O.288.

Nadat in 1968 reeds 12.996.291 F was bereikt, steeg het jaarresultaat in 1969 tot 13.171.985 F. Drie goede jaren dus alleszins. Op de tweede plaats komt dit jaar de O.316 met een eveneens merkwaardig resultaat: 14.503.591 F, cijfer dus dat ook hoger bleef dan het hoogste cijfer van 1969. Dit jaar werden trouwens zes opbrensten van meer dan tien miljoen bereikt, het waren in de volgorde de O.288, de O.316, O.317, O.318, O.216 en de Z.499. Voor dit laatste vaartuig een buitengewoon schitterend resultaat, vermits het hier niet gaat om een IJslander maar om een kanaalvaartuig. Voor het eerst in de geschiedenis werd door een tongenvanger meer dan tien miljoen bereikt. De Z.499 besomde in 1970 inderdaad 10.402.544 F.

Alle bokkenvissers hebben het er trouwens zeer goed afgebracht in het voorbije jaar. De O.198 besomde 8.707.184 F, terwijl voor de O.189 een bedrag van 6.524.873 F werd genoteerd. Dit vaartuig verkocht evenwel niet alle vangsten te Oostende maar ging ook in Zeebrugge markten, waarvan de resultaten verder bekend worden gemaakt. Drie schepen brachten tussen acht en negen miljoen op. Het waren de O.81, de 0.236 en de O.198. Bij de kleinere IJslanders ging de O.236 meteen met de palm lopen. Die kleinere IJslanders brachten het er trouwens goed af; de meeste van hen besomden meer dan zes miljoen. Eer zeer mooi cijfer ook voor de O.324 die 7.426.330 F haalde.

De middenslagvisserij heeft met moeite dezelfde cijfers bereikt als in 1969. De minder goede vangstresultaten op de Noord zijn daarvan de voornaamste oorzaak. Gelukkig kon gedurende een zekere tijd van het kanaal voldoende vis worden aangevoerd. Vooral tong, die het hele jaar door duur werd verkocht. Enkele van die middenslagschepen geraakten aldus toch nog boven de vijf miljoen, het waren de O.128, de O.274, de N.706, de O.29, de O.118 en de O.309.

Opnieuw een stijgende opbrengst voor de schepen uit Nieuwpoort en deze uit Zeebrugge. Voor de vaartuigen uit Nieuwpoort werd een totaal bereikt van ruim 40,5 miljoen, terwijl de Zeebrugse schepen voor meer dan 64 miljoen verkochten.

Zeer mooie resultaten werden geboekt voor de N.706, de N.708 en de N.709. Bij de kleinere klasse was het de N.720 die het beste cijfer bereikte. Bij de Zeebrugse schepen was het de Z.499 die de hoogste uitslag boekte met meer dan 10 miljoen. Ook de Z.418 deed het zeer goed met een totaalcijfer van 6.975.000 F.

Een veel hoger opbrengstcijfer ook voor de vreemde schepen, in feite alleen nederlandse. Er werd veel meer haring aangevoerd dan voorgaande jaren vooral in de maanden oktober en november. De haringprijs bleef bovendien hoger dan verleden jaar, zodat een totaal opbrengstcijfer werd bereikt van 21.058.063 F.

Het waren evenals vorig jaar vooral de schepen uit Texel die hiervoor zorgden

Dit jaar echter weer meer schepen uit Urk en Katwijk.

Voor de schepen uit Texel werd een totale opbrengst bereikt van 12.658.606 F; op de tweede plaats komen de Stellendammers met 2.131.064 F gevolkd door de vaartuigen uit Urk die voor 2.083.956 F haring en vis verkochten. Door zes vaartuigen uit IJmuiden werd een totaal bedrag van 1.741.034 F bereikt, terwijl twee vaartuigen uit Den Helder onder hun beidjes voor 1.037.870 F zorgden. De Katwijkers zorgden voor een opbrengst van 851.190 F, terwijl in het begin van het jaar 1970 door een viertal koppels uit Breskens voor 375.513 F sprot werd verkocht. Vier Volendammers zorgden voor 85.370 F, terwijl één schip uit Arnemuiden voor 50.470 F garnaal kwam verkopen. Tenslotte nog een span uit Wieringen dat voor 42.990 F zorgde. Alles bijeen werd door de Nederlanders hier dus voor 21.058.063 F haring, vis, sprot en garnaal verkocht.

De rest van de 22.325.000 F opbrengst aan vreemde vis die te Oostende werden bereikt, kwam in hoofdzaak van de verkoop van forel op naam van de firma Gabriel, deze verkoop bracht 887.310 F op.

Voor rekening van de firma Zoete uit Oostende werden voor 146.630 F dode kreeften verkocht. Hetgeen dan nog overblijft moet op rekening geschreven van diverse handelaars die voor hun rekening vis lieten verkopen in de afslag. Verder werd ook nog voor 74.000 F aangeslagen vis verkocht (vis aangeslagen door de douane).

In de Oostendse vismijn

OOSTENDSE SCHEPEN

O. 15	1.649.295	O.159	3.584.906	O.267	1.461.845
O. 26	4.611.605	O.160	1.603.175	O.268	3.581.386
O. 29	5.260.685	O.172	1.858.070	O.274	5.173.835
O. 35	3.704.681	O.180	4.522.614	O.275	4.792.945
O. 37	4.078.450	O.181	4.685.388	O.279	4.840.784
O. 66	3.932.876	O.182	5.000.761	O.282	6.776.541
O. 69	3.329.614	O.189	6.524.873	O.284	3.875.869
O. 72	3.334.328	O.192	1.848.750	O.285	4.615.355
O. 81	8.323.119	O.195	3.384.610	O.288	16.755.193
O. 82	2.169.809	O.198	8.707.184	O.301	3.080.590
O. 94	4.841.137	O.202	6.396.060	O.303	4.703.995
O.114	4.677.516	O.206	4.442.730	O.305	4.883.347
O.118	5.138.622	O.214	1.896.860	O.306	3.930.830
O.120	2.396.795	O.216	10.764.726	O.307	4.005.147
O.123	4.873.784	O.217	5.492.349	O.309	5.146.650
O.127	4.446.820	O.224	6.007.060	O.132	2.992.269
O.128	5.213.207	O.225	653.740	O.316	14.503.591
O.129	6.153.078	O.229	4.517.193	O.317	12.659.098
O.132	409.305	O.231	6.134.450	O.318	11.591.778
O.134	4.788.765	O.232	4.852.570	O.324	7.426.338
O.135	3.661.961	O.236	8.067.697	O.327	120.290
O.141	4.967.495	O.237	5.513.730	O.329	2.199.768
O.142	1.456.359	O.239	4.336.807	O.331	6.204.958
O.147	1.414.420	O.243	3.958.846	O.334	6.427.312
O.148	1.509.630	O.247	4.054.249	O.369	4.454.090
O.151	3.555.388	O.249	3.377.379	O.537	2.028.165
O.156	2.009.470	O.250	5.660.065		

ZEEBRUGSE SCHEPEN

Z. 34	4.960.428	Z.468	382.269	Z.543	3.186.075
Z. 38	4.089.440	Z.474	1.810	Z.547	91.310
Z.175	1.979.795	Z.482	330.520	Z.558	20.292
Z.233	40.734	Z.484	45.260	Z.559	303.645
Z.269	1.989.530	Z.494	6.940	Z.569	610.950
Z.283	304.270	Z.499	10.402.544	Z.570	149.510
Z.402	143.370	Z.500	665.300	Z.571	4.654.119
Z.403	20.292	Z.502	4.244.255	Z.572	1.493.917
Z.405	1.337.950	Z.505	6.940	Z.584	400.190
Z.417	296.120	Z.509	4.982.370	Z.596	315.350
Z.418	6.975.325	Z.518	419.145	Z.597	4.675.913
Z.422	142.660	Z.526	1.101.985	Z.600	306.420
Z.432	40.734	Z.527	3.514.135	B.601	382.269
Z.437	150.950	Z.540	113.995		
Z.444	221.590	Z.542	156.430		**62.657.046**

NIEUWPOORTSE SCHEPEN

N. 36	66.172	N.708	4.292.798	N.750	54.970
N.185	1.636.490	N.709	4.495.321	N.761	482.570
N.209	5.740	N.710	161.975	N.762	542.055
N.345	1.117.815	N.715	2.110.135	N.763	1.191.415
N.346	729.740	N.719	3.730.745	N.765	1.843.475
N.470	446.600	N.720	2.847.685	N.800	1.464.475
N.543	217.730	N.723	2.013.440	N.788	146.585
N.700	37.570	N.730	66.172	N.805	148.375
N.703	594.899	N.734	5.740	N.807	28.050
N.704	544.320	N.736	2.539.675		
N.706	5.276.415	N.738	1.856.060		**41.241.687**

NEDERLANDSE SCHEPEN

ARN.14	50.470	KW.206	65.228	TX. 38	690.116
BR. 15	28.456	KW.128	230.380	TX. 40	116.718
BR. 19	54.718	SL. 1	115.595	TX. 42	414.418
BR. 20	44.156	SL. 7	992.377	TX. 48	736.619
BR. 46	56.795	SL. 22	30.715	TX. 49	736.619
BR. 49	61.972	SL. 42	992.377	TX. 56	421.686
BR. 50	44.165	TX. 9	2.006.900	TX. 67	1.051.126
BR. 54	28.456	TX. 25	690.116	TX. 77	118.082
BR. 55	56.795	TX. 29	2.006.900	TX. 94	118.082
HD. 18	518.935	TX. 32	492.376	UK. 33	43.108
HD. 24	518.935	TX. 34	492.376	UK. 38	318.472
KW. 66	230.380	TX. 33	1.298.826	UK. 46	31.873
KW.167	162.228	TX. 36	425.980	UK. 66	252.431
KW.190	162.228	TX. 37	847.666	UK 70	4.880

(VERVOLG BLZ. 6)

UK. 73	318.472	UK.242	103.921	WR. 76	21.495
UK.141	199.959	UK.271	199.959	IJM.205	166.467
UK.163	103.981	VD. 15	3.075	IJM.206	49.250
UK.175	38.228	VD. 53	39.610	IJM.207	115.224
UK.205	92.214	VD 89	3.075	IJM.209	621.813
UK.207	124.087	VD.130	39.610	IJM.211	621.813
UK.218	252.431	WR 66	21.495	IJM.221	166.467

KUSTVISSERIJ

Evenals in 1969 was het ook in 1970 de O.101 die het grootst bedrag liet optekenen bij de Kustvissers. Dit schip bereikte een opbrengst die 1.878.372 F bedroeg, daarmee werd het bedrag van verleden jaar met iets meer dan 100.000 F overtroffen. Acht schepen slaagden er in meer dan één miljoen te besommen, het waren de O.22, O.100, O.101, O.104, O.150, O.253, O.351 en de O.555.

De beste garnaalvisser was de O.101, dit schip zette 29.813 kg garnaal in de markt en besomde hiervoor 1.196.697 F, er werd dus iets meer dan 40 F per kg betaald. Op de tweede plaats vinden we de O.253 die 23.436 kg aanvoerde en hiervoor 1.063.484 F besomde. Hier bedroeg de gemiddelde prijs dus 45,30 F. Heel wat minder grote vangsten dus dan in 1969 aangezien verleden jaar de grootste vangst meer dan 41.000 kg bedroeg. Alhoewel de aanvoer heel wat kleiner was dan verleden jaar kregen we geen noemenswaardige betere prijs. Slechts twee schepen konden meer dan 20.000 kg garnaal aanvoeren, verleden jaar waren het er zeven.. Daarentegen zijn de vis-opbrengsten veel hoger, toch slaagde alleen de O.150 er in meer dan één miljoen te besommen : 1.107.045 F. Ook verleden jaar was het dit vaartuig dat de hoogste opbrengst bereikte, deze bedroeg toen slechts 49.135 F. In 1970 bleven 10 schepen boven dit bedrag. De opbrengst van de verkoop van geschatte vis is kleiner geworden en viel terug tot 2.505.000 F. De totale opbrengst van de kustvisserij bedroeg in 1970 toch 24.023.819 F. wat 2.569.063 F meer is dan in 1969 en dit niettegenstaande een gedaalde garnaalaanvoer van ruim vier miljoen F. De visopbrengst steeg evenwel van 4.944.607 F naar 11.523.269 F. We kunnen dus wel besluiten dat 1970 voor de kustvisserij een gunstig jaar is geweest.

Nummer Vaartuig	Vis	Garnaal	Sprot	Geschatte vis	Totaal
O. 10	440	343.651	—	—	344.091
O. 19	220	41.406	—	—	41.626
O. 18	528.042	—	39.786	228.450	796.278
O. 21	—	68.905	—	360	69.265
O 22	584.412	627.620	34.183	2.510	1.248.725
O. 31	566.833	180.464	11.708	7.070	766.075
O. 36	66.172	—	12.707	—	78.879
O. 52	540.063	—	40.552	201.298	781.913
O. 58	3.160	—	11.911	—	15.071
O. 61	53.680	—	—	34.060	87.740
O. 71	213.500	—	—	—	213.500
O. 77	358.757	—	—	83.495	442.252
O. 91	—	61.000	—	—	61.000
O.100	844.175	703.868	—	22.680	1.570.723
O.101	666.535	1.196.697	—	15.140	1.878.372
O.104	833.117	195.404	34.183	400	1.063.104
O.111	99.360	—	12.204	144.810	256.374
O.116	215.840	—	15.232	329.180	560.252
O.132	—	129.021	—	—	129.021
O.150	1.107.045	464.448	—	1.400	1.572.893
O.177	204.819	398.573	62.254	4.685	670.331
O.225	653.740	8.715	18.366	—	680.821
O.234	773.612	—	—	154.575	928.187
O.253	7.270	1.063.484	—	920	1.071.674
O.260	1.650	791.308	—	11.145	804.103
O.263	113.261	—	8.896	297.520	419.677
O.271	26.350	4.599	—	156.040	186.989
O.327	120.290	—	39.786	—	160.076
O.351	401.310	814.825	—	8.767	1.224.902
O.404	177.785	—	10.654	285.535	473.974
O.446	294.275	260.264	47.444	—	473.974
Z.474	1.810	39.025	—	—	40.835
O.486	612.855	35.534	47.444	—	695.833
Z.494	6.940	37.373	—	—	44.313
O.532	314.540	—	18.366	308.770	641.676
O.555	339.740	861.277	—	—	1.201.017
O.628	479.464	205.142	62.254	3.470	750.330
N.700	37.570	—	23.035	—	60.605
O.718	1.990	185.862	—	4.920	192.772
O.754	—	—	—	245.520	245.520
N.730	66.172	—	12.707	—	78.879
N.734	5.740	—	19.317	—	25.057
O.751	31.460	166.107	26.559	16.060	240.186
O.793	119.065	125.884	4.636	171.903	421.488
N.807	28.050	—	23.035	—	51.085
O.818	22.160	—	15.232	7.260	44.652
	11.523.269	**9.010.456**	**652.451**	**2.837.643**	**24.023.819**

Zeebrugse vismijn

	VIS	GARNAAL kgr	GARNAAL fr.	TOTALE OPBRENGST
O. 22		395	5.362	5.362
Z. 24	1.750.260		979.076	1.750.260
Z. 54	136.750	27.598	989.076	1.125.826
Z.108	6.618.790			6.618.790
Z.161		2.581	78.577	78.577
O.175	700.070			700.070
Z.176	5.823.650			5.823.650
Z.184		35.084	1.283.339	1.283.339
O.189	1.620.550			1.620.550
Z.199	74.030			74.030
Z.201	887.675	3.668	139.883	1.027.558
Z.233	469.065	23.202	919.594	1.388.659
Z.257	588.410	30.716	1.398.233	1.986.643
Z.262	2.403.730			2.403.730
Z.269	114.920			114.920
Z.283	1.901.990			1.901.990
Z.295	5.411.500			5.411.500
Z.348	2.118.320			2.118.320
Z.349		1.540	89.401	86.401
Z.400	1.937.700			1.937.700
Z.402	2.809.820			2.809.820
Z.403	907.820	21.203	771.563	1.679.383
Z.405	3.212.420			3.212.420
Z.407	1.975.940			1.975.940
Z.408	4.851.680			4.851.680
Z.410	29.560	32.332	1.230.981	1.260.541
Z.411	3.056.215			3.056.215
Z.415	2.261.370			2.261.370
Z.417	849.100			849.100
Z.420	2.664.120			2.664.120
Z.421	2.934.940			2.934.940
Z.422	2.321.090			2.321.090
Z.424	5.079.730			5.079.730
Z.425		25.587	1.009 159	1.009.159
Z.427	2.579.020			2.579.020
Z.429	4.406.520			4.406.520
Z.430	716.210			716.210
Z.431	4.352.510			4.352.510
Z.432	469.065	26.531	986.049	1.455.114
Z.435	2.926.590			2.926.590
Z.436	297.485	16.360	611.119	908.604
Z.437	2.016.160			2.016.160
Z.438	297.485	16.407	542.969	840.454
Z.442	2.112.120			2.112.120
Z.444	4.387.300			4.387.300
Z.445	1.742.650			1.742.650
Z.447		37.217	1.359.534	1.359.534
Z.450	136.750	16.055	533.398	670.148
Z.451	1.912.110			1.912.110
Z.452	2.547.320			2.547.320
Z.455		51.265	2.002.650	2.002.650
Z.459	3..027.620			3.027.640
Z.460	2.381.160			2.381.160
Z.462	7.618.470			7.618.470
Z.463	1.533.850			1.533.850
Z.465	4.269.020			4.26 9.020
Z.468	952.385	22.712	871.013	1.823.398
Z.469	172.470			172.470
Z.471	221.165	21.360	720.116	941.281
Z.472	221.165	25.481	803.453	1.024.618
Z.473		21.995	847.303	847.303
Z.475	414.060	36.978	1.333.243	1.747.303
Z.477	500.025	25.766	943.509	1.443.534
Z.481	434.875	38.040	1.283.535	1.718.410
Z.482	2.528.550			2.528.550
Z.484	5.571.230			5.571.230
Z.492	5.191.530			5.191.530
Z.494	929.135	28.348	950.423	1.879.558
Z.496	4.092.010			4.092.010
Z.501		36.973		4.497.340
Z.497	4.497.340			1.610.730
Z.500	1.610.730		1.357.699	1.357.699
Z.502	1.832.870			1.832.870
Z.503	2.474.470			2.474.470
Z.505	2.991.125			2.991.125
Z.507	4.536.030			4.536.030
Z.509	44.490			44.490
Z.510	4.928.320			4.928.320
Z.511	2.266.020			2.266.020
Z.512	4.631.460			4.631.460
Z.516	3.777.270			3.777.270

(VERVOLG BLZ. 7)

Z.518	4.357.610			4.357.610
Z.520		32.254	1.199.836	1.199.836
Z.525	2.593.710			2.593.710
Z.526	5.791.310			5.791.310
Z.527	924.720			924.720
Z.519	676.190			676.190
Z.533	1.889.130			1.889.130
Z.536		40.361	1.666.355	1.666.355
Z.538	877.515	28.217	1.067.286	1.944.801
Z.540	2.706.570			2.706.570
Z.541	36.260	24.211	901.976	938.236
Z.542	2.556.580			2.556.580
Z.544	522.530			522.530
Z.545	2.500.150			2.500.150
Z.546	3.660.220			3.660.220
Z.547	3.382.400			3.382.400
Z.548	434.875	33.349	1.087.935	1.522.810
k.549	3.208.410			3.208.410
Z.550	530.195	21.657	725.326	1.255.521
Z.551	2.121.270			2.121.270
Z.552		31.735	1.141.457	1.141.457
Z.553	500.025	26.431	979.341	1.479.366
Z.554	877.515	32.630	1.230.923	2.108.438
Z.556	759.985	-15.249	454.349	1.214.334
Z.558	508.230	25.113	948.285	1.456.515
Z.559	3.716.600			3.716.600
Z.560	1.509.940			1.509.940
Z.562	3.782.890			3.782.890
Z.563	2.977.740			2.977.740
Z.564	3.067.800			3.067.800
Z.568	2.640.280			2.640.280
Z.569	3.399.890			3.399.890
Z.570	1.849.470			1.849.470
Z.572	1.096.750			1.096.750
Z.573	4.211.740			4.211.740
Z.574	5.418.100			5.418.100
Z.575	2.614.890			2.614.890
Z.576	7.368.380			7.368.380
Z.577	1.109.360	22.130	924.011	2.033.371
Z.578	2.181.030			2.181.030
Z.579	5.023.630			5.023.630
Z.580	2.764.850			2.764.850
Z.581	1.452.950			1.452.950
Z.582	2.509.020			2.509.020
Z.583	3.656.000			3.656.000
Z.584	5.674.420			5.674.420
Z.585		26.434	1.038.522	1.038.522
Z.586		32.367	1.150.716	1.150.716
Z.587	3.692.960			3.692.960
Z.588	3.290.490			3.290.490
Z.589	5.898.820			5.898.820
Z.590	2.888.520			2.888.520
Z.591	3.746.580			3.746.580
Z.592	4.600.390			4.600.390
Z.593	1.853.270			1.853.270
Z.594	2.867.570			2.867.570
Z.596	5.373.870			5.373.870
Z.598	1.890.520			1.890.520
Z.599	2.257.490			2.257.490
Z.600	3.991.330			3.991.330
Z.601	952.385		656.130	1.608.515
Z.602	710.005	16.353	610.718	1.320.723
Z.603	2.425.330			2.425.330
Z.604	3.196.660			3.196.660
Z.750	345.200			345.200
Z.809	293.825	27.522	990.123	1.283.948

Nieuwpoortse vismijn

N. 3	405.699	N.707	87.573	N.750	651.543
N. 36	1.645.502	N.708	1.239.547	N.761	1.409.725
N.106	344.094	N.709	1.306.841	N.762	1.259.743
N.146	254.621	N.710	1.280.581	N.763	518.624
N.185	29.630	N.715	365.888	N 765	575.722
N.209	943.657	N.719	367.630	N.779	672.735
N.345	1.130.673	N.720	302.274	N.788	1.272.373
N.346	1.143.013	N.721	539.959	N.800	2.449.946
N.414	276.398	N.722	1.377.987	N.804	500.584
N.419	2.010.065	N.723	749.927	N.805	862.684
N.470	1.192.307	N.726	343.464	N.807	1.384.658
N.491	1.027.497	N.728	265.890	N.817	492.806
N.498	468.960	N.730	1.623.675	B.601	35.917
N.534	255.071	N.734	682.059	Z.411	72.562
N.543	411.527	N.736	540.120	Z.417	74.166
N.702	582.887	N.737	990.530	Z.429	34.131
N.703	1.033.773	N.738	1.726.844	Z.468	35.916
N.704	3.820.254	N.740	1.609.703	Z.556	22.900
N.706	298.176				

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

ZES MAAND VOOR SCHIPPER PYLYSER

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart heeft woensdag jl. onder het voorzitterschap van de h. Vandercruyssen, vonnis geveld inzake de incidentrijke koers van schipper Pylyser Herman aan boord van zijn N.819 « Stijn Streuvels » te Great Yarmouth.

Tijdens een vorige zitting had Rijkskommissaris Bentein zes maand gevorderd tegen betrokkene. Deze heeft hij thans ook gekregen. « En zonder de gelukwensen van de Raad », zo besloot voorzitter Vandercruyssen.

In het vonnis is de Raad — en met reden overigens — biezonder hard. Uit bedoeld vonnis ontleden wij o.m.

« Zonder mogelijkheid tot diskussie is het vergaan van de N.819 te wijten aan de onbegrijpelijke, om niet te zeggen, bijna ongelooflijke manier waarop schipper Pylyser bij zijn vertrek uit Great Yarmouth gemaneuvreerd heeft.

Hij heeft zich volkomen onvakkundig gedragen, en in zijn appreciatie van de toestand, en in de door hem uitgevoerde maneuvers. Schipper Pylyser draagt de volledige verantwoordelijkheid van de aanvaring van de N.819 met de brug en van het zinken van zijn schip. Zijn houding, als schipper, vanaf de afvaart tot de aanvaring, druist tegen de elementaire regels van de goede zeemanschap in ». Aldus de Raad.

Betrokkene wordt, zoals hoger gezegd, bestraft met een schorsing van zijn brevet van schipper ter kustvisserij en van het recht in die hoedanigheid te varen voor een periode van zes maanden.

Meteen is deze zaak, die in de visserijmiddens heel wat stof deed opwaaien, tot een einde gekomen.

NOG DRIE VONNISSEN

Verder velde de Raad nog drie vonnissen. Een eerste zaak betrof het motordefekt dat zich op 20 november 1968 voordeed aan boord van de treiler Z.269 « Ibis » en waarbij motorist A. Roman betrokken werd. Volgens de Raad zijn er geen vaststaande bewijzen dat de filters niet voldoende gereinigd zijn geweest. Het is onverantwoord zonder filters mazout uit de tanks te trekken. Gezien echter de verouderde toestand van de motorinstallatie en de verkeerde opstelling van de filters komt de Raad tot de vaststelling dat geen beroepsfout ten laste van de betrokken motorist kan gelegd worden. Deze laatste wordt derhalve buiten zaak gesteld.

Een tweede zaak betrof de reisonderbreking van de O.305 « François Musin » van de rederij Boels NV. Men zal zich herinneren dat schipper Abel Dujardin, die door de Raad betrokken werd, zonder de minste reden zijn reis onderbrak en naar de thuishaven terugkeerde. Volgens bepaalde getuigenissen waren vroeger reeds, in een Britse haven, vrouwen aan boord genomen en overvloedig drank gebruikt.

Alhoewel volgens de Raad geen specifieke navigatiefout ten laste van betrokken schipper kan gelegd worden, is men de mening toegedaan dat de houding van betrokkene totaal onwaardig is van de funktie van schpper en dat er, krachtens art. 2 van de wet van 30 juli 1927, aanleiding is tot het uitspreken van een tuchtstraf wegens tekort aan beroepsplicht. Betrokken schipper Dujardin wordt dan ook bestraft met de schorsing van zijn brevet voor de duur van drie maanden.

Een laatste vonnis tenslotte betrof het vergaan van de O.174 « Résistance » ter hoogte van de kust van Ghana op 1 december 1969. Het vaartuig zonk ingevolge een lekkageg nadat het nog op sleeptouw was genomen door een Poolse treiler. Volgens de Raad kunnen geen beroepsfouten ten laste gelegd worden van de schipper en/of zijn bemanning. Schipper aCitoor wordt derhalve buiten zaak gesteld

AANVARING TUSSEN DE Z.484 EN DE Z.596

Tenslotte werd door de Raad een onderzoek ingesteld naar de oorzaken van de aanvaring die zich op 24/8/1970 voordeed tussen de Z.484 en de Z.596 in de Zeebrugse havengeul Terzake werden respektievelijk schipper Lowyck van de Z.484 gehoord en schipper Demunter van de Z.596.

Volgens eerstvernoemde kwam zijn vaartuig terecht in het slijk aan de linkerzijde van de vaargeul zodat zijn vaartuig 45° naar stuurboord uitweek. Het vaadrtuig bleef in deze positie liggen. Schipper Lowyck vermeld nog dat hij een aandachtsein gaf maar dat de aanvaring zich omzeggens onmiddellijk daarop voordeed. Hij hoorde geen geluidseinen van de Z.596.

De verklaring van schipper Demunter van de Z.596 is volledig tegenstrijdig. Volgens deze laatste kwam de Z.484 de verbindingsgeul reeds ingevaren terwijl het vaartuig volledig de zeewaartse hoek afsneed. Volgens getuige is de Z.484 nooit vastgelopen. Dit vaartuig week uit naar stuurboord ingevolge het achteruitslaan. Normaal hadden, volgens schipper Demunter, de beide vaartuigen de aanvaring kunnen vermijden. Het is duidelijk dat terzake vele tegenstrijdigheden in het spel zijn. Ook een konfrontatie tussen beide schippers bracht geen nieuwe elementen aan het licht. De Raad zal in een volgende zitting enkele opvarenden van beide vaartuigen horen.

Nog de bijeenkomst van de Provinciale Kommissie voor de zeevisserij

Zoals vorige week medegedeeld, kwam de Provinciale Kommissie voor de Zeevisserij woensdag 6 januari bijeen voor de bespreking van het Fonds voor Scheepsjongens en de sloopremieregeling.

HET FONDS VOOR SCHEEPSJONGENS

Voor de tweede maal, in de eerste weken van dit jaar, kunnen we beweren dat problemen in verband met de zeevisserijsektor met begrip werden behandeld en de bsprekingen tot een gunstig resultaat hebben geleid. Reeds in de zitting van 9 september 1969 had de Rederscentrale een verzoek tot de Provincie gericht, gelijktijdig met het verzoek tot het Ministrie van Landbouw, om de financiële tussenkomst te bekomen in verband met het op te richten Fonds.

Het Provinciaal Bestuur besliste toen de reaktie van het Departement van Landbouw af te wachten vooraleer zelf al dan niet op het verzoek in te gaan. Inmidels heeft de Minister van Landbouw zijn akkoord verleend om per scheepsjongen en per zeedag 150 fr in het Fonds te storten. Dit is minder dan hetgeen werd gevraagd door de Rederscentrale daar circa 250 fr. werd voorgesteld, zijnde de helft van de kosten die het Fonds te dragen zal hebben per jongen en per zeedag.
De hoop rustte dan ook op de Provincie, omdat voorop is gesteld dat het bedrijf slechts 50 % van de lasten kan dragen, hetgeen op zichzelf reeds redelijk is. Aan de hand van de nieuwe gegevens werd het verzoek thans opnieuw besproken.
We moeten toegeven dat we in lange tijd niet meer zo'n vruchtbare en opbouwende vergadering hebben bijgewoond, waarin tenslotte veel mensen zetelen die begrijpelijkerwijze de zeevisserij niet kennen of er slechts van ver bij betrokken zijn, bv. in hoedanigheid van provinciaal raadslid.

Reeds vorige week stelden we de hardnekkige houding van de strijdvaardige burgemeester Vandamme in het licht, die er zich zeer over verwonderde dat voor een dergelijk initiatief men bijna 2 jaar moet aandringen bij een Ministerie dat de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, om dan uiteindelijk een nog gering bedrag te bekomen dat amper de helft is van wat wordt gevraagd.

Eenieder was er volkomen van overtuigd dat in het licht van het bemanningstekort een Fonds voor Scheepsjongens niet alleen een prachtig initiatief is, maar dat het zelfs geheel door de overheid zou moeten worden gesteund. Dat het hier geen afwimpelingspolitiek is, bewijst wel het feit, dat de gehele kommissie, de bestendig gedeputeerde inbegrepen, de principiële goedkeuring verleende om aan de 150 fr. die Landbouw geeft, 100 fr. toe te voegen, waardoor de Rederscentrale aldus bekomt dat ongeveer de helft van de kosten zal worden gedragen door de Overheid.

Zoals bekend is het doel van het Fonds enerzijds de bezwaren uit de weg te ruimen die bij de aanmonstering van scheepsjongens rijzen en anderzijds meer scheepsjongens tot het bedrijf aan te trekken.
Deze doelstellingen zullen worden nagestreefd door aan de scheepsjongens een aantrekkelijk vast loon per zeedag toe te kennen en dit binnen bepaalde voorwaarden.

Het Fonds zal ook instaan voor alle sociale lasten zodat de reder hier nog enkel een bijdrage zou moeten betalen in het Fonds, zoals dit volgens het principe van de opvangregeling het geval is.
De lasten en de uitgaven van de scheepsjongens zullen aldus over alle reders worden gespreid, maar ook alle reders zullen die scheepsjongens kunnen monsteren. Thans immers neemt slechts één reder op de drie een scheepsjongen mee en draagt die ene reder op drie alle opleidingskosten, terwijl de andere reders, gezien de mobiliteit, van die jongens kunnen genieten zonder dat ze ooit voor één frank in de opleiding zijn tussengekomen.

Het betreft hier een vorm van voortgezet onderwijs. Anderzijds gaat meer dan 50 % van de inspanningen die de reders zich voor deze jongens getroosten verloren, daar velen achteraf in overheids- en maritieme diensten terechtkomen. De visserij is in wezen aldus een kweekschool voor deze diensten. Het is dus meer dan verantwoord dat de Overheid tussenkomt in de aangelegenheid.

Meer nog, het zou zelfs normaal zijn, dat alle kosten hiervan worden gedragen door de Gemeenschap.
Zoals sommige leden van de Kommissie terecht opmerkten, gaat het bemanningsprobleem veel verder dan de aanvoersektor.
Een tekort heeft immers zijn gevolgen op de aanvoer zelf en de aanvoer van vis, op zijn beurt, zorgt voor werk en inkomen aan circa 20.000 gezinnen.
En toch, hoe onbegrijpelijk ook, wordt de aanvoersektor stiefmoederlijk behandeld.

Bij verschillende gelegenheden wezen we op de vele miljoenen die aan andere bedrijven worden toegekend enkel en alleen om de doodstrijd er van te verlangen want ofwel gaan dergelijke bedrijven toch failliet ofwel krijgen ze een konkordaat.
Zo werden er in 1970 circa 800 miljoen frank verleend aan zogezegd "in moeilijkheden verkerende bedrijven".
Men vindt hiervoor geen ekonomische verantwoording, enkel psychologische en sociale redenen.

Een ander voorbeeld : de firma Torck te Deinze ontving 2 jaar geleden een overheidssteun van 45 miljoen frank. Het betreft hier een bedrijf waar 1990 mensen tewerk zijn gesteld. Onlangs vroeg dit bedrijf het konkordaat aan omdat het saneringsplan niet het verhoopte resultaat had gegeven en ondanks het feit, dat er geen tekort was aan bestellingen.
Om 5 miljoen te krijgen voor een fonds voor Scheepsjongens, initiatief dat mede tot doel heeft het bemanningsprobleem te helpen oplossen, probleem dat de leefbaarheid van een sektor die rechtstreeks of onrechtstreeks werk verschaft aan 20.000 gezinnen, moet men hemel en aarde bewegen en heeft men twee jaar nodig om een antwoord te krijgen dat nog maar voor de helft bevredigend is.

Onderlijnen we hier ten slotte dat de plannen en initiatieven uitgaande van de Rederscentrale niet op een individueel bedrijf slaan, maar op een ganse sektor.

HET BEHOUD VAN DE SCHEEPSJONGENS

Naar aanleiding van het bespreken van het Fonds voor Scheepsjongens greep ook een opbouwende diskussie plaats omtrent de vraag hoe men deze jongens langer in het bedrijf zou kunnen houden.
Een aantrekkelijk vast loon, zoals het Fonds voorziet, is al een middel. Andere middelen zijn het toekennen van overheidswege van een financiële aanmoediging.

Dit voorstel werd door de Rederscentrale aan de Provincie gedaan en dit zal ook het voorwerp uitmaken van de besprekingen tijdens de volgende zitting van de Provinciale Kommissie.

Merken we in dit verband op, dat de Rederscentrale reeds dergelijke aanmoediging toekent, namelijk door het schenken van twee waardebons ten belope van 1.000 frank, te verzilveren na respektievelijk één of twee jaar vaart.

Vorig jaar werd hiervoor circa 60.000 frank uitgegeven.
Aanmoediging onder de vorm van didaktisch materiaal wordt eveneens toegekend. Vorig jaar werd hiervoor circa 30.000 frank uitgegeven.

SLOOPPREMIE

Zoals bekend heeft de Minister van Verkeerswezen zijn principiële goedkeuring verleend om gedurende 1971 een sloopremie van 5.000 frank per brutoton toe te kennen ZONDER nieuwbouwverplichting.
De modaliteiten daarvan zijn voorlopig nog niet bekend. De bestaande sloopremieregeling met verplichting tot nieuwbouw blijft daarnaast bestaan.

Provinciaal raadslid J. Deroose heeft enkele maanden geleden op provinciaal vlak een voorstel ingediend om een premie van 6.000 frank per brutoton toe te kennen voor het slopen zonder nieuwbouw.
Dit voorstel werd gedaan in een periode waarin er weinig kans bestond dat de gevraagde premie door het Departement van Landbouw zou worden toegestaan.
Deze aangelegenheid werd thans in de Provinciale Kommissie behandeld.

Na bespreking werd door de Rederscentrale voorgesteld om, gezien het principieel akkoord van de Minister, op provinciaal vlak niet het gehele bedrag te handhaven, maar wel het verschil tussen de 5.000 frank (die het Ministerie van Verkeerswezen zal toekennen) en de 6.000 frank (die gevraagd werd), dit wil dus zeggen een provinciale sloopremie van 1.000 fr. per brutoton.
Er werd uiteindelijk beslist dit verzoek in beraad te houden totdat de modaliteiten van de sloopremieregeling toegekend door het Ministerie van Verkeerswezen officieel zijn gekend.

WAT MET DE GESLOOPTE VAARTUIGEN ?

Tijdens de besprekingen werd diverse malen gewezen op de noodzaak

(VERVOLG BLZ. 9)

(Vervolg van blz. 8)

dat een gesloopt vissersvaartuig volledig moet verdwijnen.
Volgens het Departement van Verkeerswezen is een vaartuig gesloopt wanneer het niet meer zeewaardig is. Dit betekent echter dat dergelijke wrakken ergens blijven liggen en de plaats innemen van aktieve vissersvaartuigen of ook nog dat ze ergens dienst doen als woonschip of weekendschip waardoor eveneens beschikbare plaats wordt ingenomen.
Het Bestuur van Openbare Werken is soms verplicht op eigen kosten de wrakken te verwijderen. Deze kosten zijn weliswaar verhaalbaar, maar doorgaans vindt men niet eens meer de eigenaar of ziet men van het geld niets terug.
Nu is het echter zo dat men thans veel geld moet geven om zijn schip gesloopt te krijgen, daar waar men er vroeger geld voor kreeg ! Daarom werd er door de Rederscentrale voorgesteld een tussenkomst in de kosten toe te kennen. Op deze manier zou ook het Bestuur der Domeinen geen geld meer moeten steken in het opruimen van de wrakken.
Een andere oplossing is het in aanbesteding geven door de Provincie van het slopings- en opruimingswerk.

Ook deze aangelegenheid zal op een volgende zitting worden behandeld.

ALGEMEEN BESLUIT

Zoals gezegd was het opmerkelijk, en zeer verheugend, vast te stellen in welke welwillende en opbouwende geest over ernstige problemen in de zeevisserij werd gesproken, waabrij het niet bij woorden bleef.

Het principieel akkoord in verband met de steun in het Fonds voor Scheepsjongens, van ALLE vertegenwoordigers — ministeriële, provincieraadsleden, gedeputeerden en syndikale afgevaardigden — bewust van de noodzakelijkheid en de gegrondheid van het voorstel van de Rederscentrale, is daar een sprekend bewijs van.

Hopen we dat dit tot voorbeeld moge strekken van allen die begaan zijn of zouden moeten begaan zijn met de goede gang van zaken in de zeevisserij.

DE AANBESTEDING VOOR DE ZEEBRUGSE SLIP

Elkeen zal het met ons eens eens zijn, dat te Zeebrugge een behoorlijke slip ontbreekt en dat de kuisbank aldaar niet geschikt is voor behoorlijke en grote herstellingen.

In dat licht gezien, is het bouwen van een nieuwe slip voor de haven van Zeebrugge ten zeerste verantwoord.

Het bouwen van een nieuwe vissershaven ter hoogte van de twee kanalen van Heist, is een zaak waarover nog lang zal gepraat worden, maar welke waarschijnlijk nog niet voor de eerste tien jaar zal zijn.

Hiermede rekening houdend, zal de bouw van de slip te Zeebrugge, een dringende noodzakelijkheid worden.

Het voorontwerp daarvan zal een dezer dagen te Brussel kunnen beoordeeld worden, waar, naar we daar vernemen, de aanbesteding reeds in april zou kkunnen uitgeschreven, om nog dit jaar uitgevoerd te worden, zodat de Zeebrugse visserij in 1972 over haar eigen slipway zal kunnen beschikken.

EN TE OOSTENDE ?

Oostende heeft insgelijks een groter visserijdok nodig en nog veel meer een nieuwe en groter slip. Ook hier is de zaak dringen. Naar het schijnt zou de aanbesteding voor de toegang tot het nieuwe dok, de brug en de nieuwe slip ook rond juli in aanbesteding kunnen gegeven worden en de rest bij een volgende faze.

Te Oostende zouden drie fazen voorzien zijn.

Het komt ons voor dat in het belang van alles, eerst het nieuwe dok gegraven wordt, alsook de konstruktie van de slip.

Het gedeelte daartoe toegang verschaffend alsook het bouwen van de brug over de Hendrik Baelskaai zouden ons inziens in 't bebelang van de visserij zelf, de laatste fazen moeten zijn. Nu vanaf één februari de Belgische vaartuigen in Frankrijk mogen gaan verkopen en ook in Holland en Duitsland, is het niet uitgesloten dat we te Oostende ook veel Hollandse vaartuigen aan de markt krijgen.

We vragen ons af, waar die zullen kunnen schuilen en welke moeilijkheden er zullen ontstaan bij de bevoorrading er van.

Dat het dok slechts een honderdtal meter zal kunnen verlengd worden nadat de scheepswerven in 't hersteldok terecht komen, is geen reden om het niet te doen.

De Oostenrse vissershaven is te klein. Te weinig plaats is er om zich te bevoorraden en de toestand van de haringhalle is verre van schitterend te noemen.

Nu de kleine slipway buiten gebruikk is gesteld, mag niet verder getalmd met het nieuwe dok en zijn noodzakelijke slip en scheepswerven er rond, wil onze visserij in het kader van de E.E.G zijn bestaansrecht wettigen.

HET GEVAL VAN DE N.800 TE BOULOGNE

Voor twee weken, meldden wij dat een Nieuwpoorts vissersvaartuig, welke wegens defekt de haven van Boulogne was binnengelopen, op tamelijk brutale wijze verjaagd werd.

De Rederscentrale heeft tegen deze onwaardige handelwijze protest aangetekend. De reaktie van de Rederscentrale heeft wel enige stof doen opwaaien en verschillende mensen die in de zaak betroffen zijn, lijken ten zeerste verveeld met deze betreurenswaardige aangelegenheid.

Vanwege de Union Interféderale, dit kunnen we de Franse Rederscentrale noemen, ontving de Rederscentrale reeds een brief waarin het gebeurde ten eerste wordt betreurd en waarbij wordt medegedeeld dat een ernstig onderzoek aan gang is.

In dezelfde brief drukt de Voorzitter van de Franse Redersvereniging zijn spijt over het gebeurde en verzoekt zij de Rederscentrale dit aan de reder en de schipper van de N.800 « Duc in Altum» te melden.

De Voorzitter van de Franse redersvereniging bevestigt tevens het feit dat de Franse vissers in de Belgische havens steeds voorkomend zijn behandeld.

Anderzijds deelde de hoofdwaterschout der kust de Rederscentrale mede, dat ook hij een onderzoek heeft ingesteld, waaruit zou blijken dat de feiten zouden berusten op een misverstand.

Er bestaan nu eenmaal reglementen, die de orde in een haven regelen en de betreffende persoon in Boulogne zou de Nieuwpoortse schipper hebben willen wijsmaken dat hij ergens anders moest gaan liggen en dus niet de haven diende te verlaten.

De schipper kende evenwel geen frans en de fransman uiteraard geen jota nederlands.

Wij nemen graag aan dat op grond van deze wederzijdse taalonkunde er enige verwarring kon optreden, toch komt het ons voor, dat dit maar een al te goedkoop argument is om zich wit te wassen.

Volgens de verklaring van de schipper waren de bedoelingen van betreffende fransman maar al te duidelijk : bedoelingen die werden onderstreept met een krachtig « Raus ! » uit de tijd van de Duitse bezetting.

Dat verstond de schipper wel. Hij had dan ook geen andere keus.

Afwachten nu wat het verslag van de Franse redersvereniging meldt.

Hoogwaterboekje 1971 verschenen

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

Voor grote hoeveelheden :

Zich wenden :

Nieuwsblad VAN DE KUST

Tel. 059/77713

H. Baelskaai, 30
Oostende
Tel. (059) 777.13 - 14

Kostprijs : 12 fr.

SOVJETKREDIETEN VOOR CHILEENSE VISSERSHAVEN

Te Valparaiso zal een grote vissershaven gebouwd worden, dank zij kredieten die door de Sovjetunie beloofd werden in het kader van een Chileens - Sovjetrussisch akkoord van 1966 en die tot nu toe nog niet opgebruikt waren. Dat is van officiële zijde meegedeeld. Anderzijds bestudeert een kommissie op het ogenblik de oprichting van een ministerie voor de Zeevaart, dat eveneens in Valparaiso zal gevestigd zijn.

Nog de bijeenkomst van de Provinciale Kommissie voor de zeevisserij

Zoals vorige week medegedeeld, kwam de Provinciale Kommissie voor de Zeevisserij woensdag 6 januari bijeen voor de bespreking van het Fonds voor Scheepsjongens en de slooppremieregeling.

HET FONDS VOOR SCHEEPSJONGENS

Voor de tweede maal, in de eerste weken van dit jaar, kunnen we beweren dat problemen in verband met de zeevisserijsektor met begrip werden behandeld en de bsprekingen tot een gunstig resultaat hebben geleid. Reeds in de zitting van 9 september 1969 had de Rederscentrale een verzoek tot de Provincie gericht, gelijktijdig met het verzoek tot het Ministrie van Landbouw, om de financiële tussenkomst te bekomen in verband met het op te richten Fonds.

Het Provinciaal Bestuur besliste toen de reaktie van het Departement van Landbouw af te wachten vooraleer zelf al dan niet op het verzoek in te gaan. Inmidels heeft de Minister van Landbouw zijn akkoord verleend om per scheepsjongen en per zeedag 150 fr in het Fonds te storten. Dit is minder dan hetgeen werd gevraagd door de Rederscentrale daar circa 250 fr. werd voorgesteld, zijnde de helft van de kosten die het Fonds te dragen zal hebben per jongen en per zeedag.
De hoop rustte dan ook op de Provincie, omdat voorop is gesteld dat het bedrijf slechts 50 % van de lasten kan dragen, hetgeen op zichzelf reeds redelijk is. Aan de hand van de nieuwe gegevens werd het verzoek thans opnieuw besproken.
We moeten toegeven dat we in lange tijd niet meer zo'n vruchtbare en opbouwende vergadering hebben bijgewoond, waarin tenslotte veel mensen zetelen die begrijpelijkerwijze de zeevisserij niet kennen of er slechts van ver bij betrokken zijn, bv. in hoedanigheid van provinciaal raadslid.

Reeds vorige week stelden we de hardnekkige houding van de strijdvaardige burgemeester Vandamme in het licht, die er zich zeer over verwonderde dat voor een dergelijk initiatief men bijna 2 jaar moet aandringen bij een Ministerie dat de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, om dan uiteindelijk een nog gering bedrag te bekomen dat amper de helft is van wat wordt gevraagd.

Eenieder was er volkomen van overtuigd dat in het licht van het bemanningstekort een Fonds voor Scheepsjongens niet alleen een prachtig initiatief is, maar dat het zelfs geheel door de overheid zou moeten worden gesteund. Dat het hier geen afwimpelingspolitiek is, bewijst wel het feit, dat de gehele kommissie, de bestendig gedeputeerde inbegrepen, de principiële goedkeuring verleende om aan de 150 fr. die Landbouw geeft, 100 fr. toe te voegen, waardoor de Rederscentrale aldus bekomt dat ongeveer de helft van de kosten zal worden gedragen door de Overheid.

Zoals bekend is het doel van het Fonds enerzijds de bezwaren uit de weg te ruimen die bij de aanmonstering van scheepsjongens rijzen en anderzijds meer scheepsjongens tot het bedrijf aan te trekken.
Deze doelstellingen zullen worden nagestreefd door aan de scheepsjongens een aantrekkelijk vast loon per zeedag toe te kennen en dit binnen bepaalde voorwaarden.

Het Fonds zal ook instaan voor alle sociale lasten zodat de reder hier nog enkel een bijdrage zou moeten betalen in het Fonds, zoals dit volgens het principe van de opvangregeling het geval is.
De lasten en de uitgaven van de scheepsjongens zullen aldus over alle reders worden gespreid, maar ook alle reders zullen die scheepsjongens kunnen monsteren. Thans immers neemt slechts één reder op de drie een scheepsjongen mee en draagt die ene reder op drie alle opleidingskosten, terwijl de andere reders, gezien de mobiliteit, van die jongens kunnen genieten zonder dat ze ooit voor één frank in de opleiding zijn tussengekomen.

Het betreft hier een vorm van voortgezet onderwijs. Anderzijds gaat meer dan 50 % van de inspanningen die de reders zich voor deze jongens getroosten verloren, daar velen achteraf in overheids- en maritieme diensten terechtkomen. De visserij is in wezen aldus een kweekschool voor deze diensten. Het is dus meer dan verantwoord dat de Overheid tussenkomt in de aangelegenheid.

Meer nog, het zou zelfs normaal zijn, dat alle kosten hiervan worden gedragen door de Gemeenschap.
Zoals sommige leden van de Kommissie terecht opmerkten, gaat het bemanningsprobleem veel verder dan de aanvoersektor.
Een tekort heeft immers zijn gevolgen op de aanvoer zelf en de aanvoer van vis, op zijn beurt, zorgt voor werk en inkomen aan circa 20.000 gezinnen.
En toch, hoe onbegrijpelijk ook, wordt de aanvoersektor stiefmoederlijk behandeld.

Bij verschillende gelegenheden wezen we op de vele miljoenen die aan andere bedrijven worden toegekend enkel en alleen om de doodstrijd er van te verlangen want ofwel gaan dergelijke bedrijven toch failliet ofwel krijgen ze een konkordaat.
Zo werden er in 1970 circa 800 miljoen frank verleend aan zogezegd "in moeilijkheden verkerende bedrijven".
Men vindt hiervoor geen ekonomische verantwoording, enkel psychologische en sociale redenen.

Een ander voorbeeld : de firma Torck te Deinze ontving 2 jaar geleden een overheidssteun van 45 miljoen frank. Het betreft hier een bedrijf waar 1990 mensen tewerk zijn gesteld. Onlangs vroeg dit bedrijf het konkordaat aan omdat het saneringsplan niet het verhoopte resultaat had gegeven en ondanks het feit, dat er geen tekort was aan bestellingen.
Om 5 miljioen te krijgen voor een fonds voor Scheepsjongens, initiatief dat mede tot doel heeft het bemanningsprobleem te helpen oplossen, probleem dat de leefbaarheid van een sektor die rechtstreeks of onrechtstreeks werk verschaft aan 20.000 gezinnen, moet men hemel en aarde bewegen en heeft men twee jaar nodig om een antwoord te krijgen dat nog maar voor de helft bevredigend is.

Onderlijnen we hier ten slotte dat de plannen en initiatieven uitgaande van de Rederscentrale niet op een individueel bedrijf slaan, maar op een ganse sektor.

HET BEHOUD VAN DE SCHEEPSJONGENS

Naar aanleiding van het bespreken van het Fonds voor Scheepsjongens greep ook een opbouwende diskussie plaats omtrent de vraag hoe men deze jongens langer in het bedrijf zou kunnen houden.
Een aantrekkelijk vast loon, zoals het Fonds voorziet, is al een middel. Andere middelen zijn het toekennen van overheidswege van een financiële aanmoediging.

Dit voorstel werd door de Rederscentrale aan de Provincie gedaan en dit zal ook het voorwerp uitmaken van de besprekingen tijdens de volgende zitting van de Provinciale Kommissie.

Merken we in dit verband op, dat de Rederscentrale reeds dergelijke aanmoediging toekent, namelijk door het schenken van twee waardebons ten belope van 1.000 frank, te verzilveren na respektievelijk één of twee jaar vaart.

Vorig jaar werd hiervoor circa 60.000 frank uitgegeven.
Aanmoediging onder de vorm van didaktisch materiaal wordt eveneens toegekend. Vorig jaar werd hiervoor circa 30.000 frank uitgegeven.

SLOOPPREMIE

Zoals bekend heeft de Minister van Verkeerswezen zijn principiële goedkeuring verleend om gedurende 1971 een slooppremie van 5.000 frank per brutoton toe te kennen ZONDER nieuwbouwverplichting.
De modaliteiten daarvan zijn voorlopig nog niet bekend. De bestaande slooppremieregeling met verplichting tot nieuwbouw blijft daarnaast bestaan.

Provinciaal raadslid J. Deroose heeft enkele maanden geleden op provinciaal vlak een voorstel ingediend om een premie van 6.000 frank per brutoton toe te kennen voor het slopen zonder nieuwbouw.
Dit voorstel werd gedaan in een periode waarin er weinig kans bestond dat de gevraagde premie door het Departement van Landbouw zou worden toegestaan.
Deze aangelegenheid werd thans in de Provinciale Kommissie behandeld.

Na bespreking werd door de Rederscentrale voorgesteld om, gezien het principieel akkoord van de Minister, op provinciaal vlak niet het gehele bedrag te handhaven, maar wel het verschil tussen de 5.000 frank (die het Ministerie van Verkeerswezen zal toekennen) en de 6.000 frank (die gevraagd werd), dit wil dus zeggen een provinciale slooppremie van 1.000 fr. per brutoton.
Er werd uiteindelijk beslist dit verzoek in beraad te houden totdat de modaliteiten van de slooppremieregeling toegekend door het Ministerie van Verkeerswezen officieel zijn gekend.

WAT MET DE GESLOOPTE VAARTUIGEN ?

Tijdens de besprekingen werd diverse malen gewezen op de noodzaak

(VERVOLG BLZ. 9)

(Vervolg van blz. 8)

dat een gesloopt vissersvaartuig volledig moet verdwijnen.
Volgens het Departement van Verkeerswezen is een vaartuig gesloopt wanneer het niet meer zeewaardig is. Dit betekent echter dat dergelijke wrakken ergens blijven liggen en de plaats innemen van aktieve vissersvaartuigen of ook nog dat ze ergens dienst doen als woonschip of weekendschip waardoor eveneens beschikbare plaats wordt ingenomen. Het Bestuur van Openbare Werken is soms verplicht op eigen kosten de wrakken te verwijderen. Deze kosten zijn weliswaar verhaalbaar, maar doorgaans vindt men niet eens meer de eigenaar of ziet men van het geld niets terug.
Nu is het echter zo dat men thans veel geld moet geven om zijn schip gesloopt te krijgen, daar waar men er vroeger geld voor kreeg ! Daarom werd er door de Rederscentrale voorgesteld een tussenkomst in de kosten toe te kennen. Op deze manier zou ook het Bestuur der Domeinen geen geld meer moeten steken in het opruimen van de wrakken. Een andere oplossing is het in aanbesteding geven door de Provincie van het slopings- en opruimingswerk.

Ook deze aangelegenheid zal op een volgende zitting worden behandeld.

ALGEMEEN BESLUIT

Zoals gezegd was het opmerkelijk, en zeer verheugend, vast te stellen in welke welwillende en opbouwende geest over ernstige problemen in de zeevisserij werd gesproken, waabrij het niet bij woorden bleef.

Het principieel akkoord in verband met de steun in het Fonds voor Scheepsjongens, van ALLE vertegenwoordigers — ministeriële, provincieraadsleden, gedeputeerden en syndikale afgevaardigden — bewust van de noodzakelijkheid en de gegrondheid van het voorstel van de Rederscentrale, is daar een sprekend bewijs van.

Hopen we dat dit tot voorbeeld moge strekken van allen die begaan zijn of zouden moeten begaan zijn met de goede gang van zaken in de zeevisserij.

DE AANBESTEDING VOOR DE ZEEBRUGSE SLIP

Elkeen zal het met ons eens eens zijn, dat te Zeebrugge een behoorlijke slip ontbreekt en dat de kuisbank aldaar niet geschikt is voor behoorlijke en grote herstellingen.

In dat licht gezien, is het bouwen van een nieuwe slip voor de haven van Zeebrugge ten zeerste verantwoord.

Het bouwen van een nieuwe vissershaven ter hoogte van de twee kanalen van Heist, is een zaak waarover nog lang zal gepraat worden, maar welke waarschijnlijk nog niet voor de eerste tien jaar zal zijn.

Hiermede rekening houdend, zal de bouw van de slip te Zeebrugge, een dringende noodzakelijkheid worden.

Het voorontwerp daarvan zal een dezer dagen te Brussel kunnen beoordeeld worden, waar, naar we daar vernemen, de aanbesteding reeds in april zou kkunnen uitgeschreven, om nog dit jaar uitgevoerd te worden, zodat de Zeebrugse visserij in 1972 over haar eigen slipway zal kunnen beschikken.

EN TE OOSTENDE ?

Oostende heeft insgelijks een groter visserijdok nodig en nog veel meer een nieuwe en groter slip. Ook hier is de zaak dringen. Naar het schijnt zou de aanbesteding voor de toegang tot het nieuwe dok, de brug en de nieuwe slip ook rond juli in aanbesteding kunnen gegeven worden en de rest bij een volgende faze.

Te Oostende zouden drie fazen voorzien zijn.

Het komt ons voor dat in het belang van alles, eerst het nieuwe dok gegraven wordt, alsook de konstruktie van de slip.

Het gedeelte daartoe toegang verschaffend alsook het bouwen van de brug over de Hendrik Baelskaai zouden ons inziens in 't bebelang van de visserij zelf, de laatste fazen moeten zijn. Nu vanaf één februari de Belgische vaartuigen in Frankrijk mogen gaan verkopen en ook in Holland en Duitsland, is het niet uitgesloten dat we te Oostende ook veel Hollandse vaartuigen aan de markt kriigen.

We vragen ons af, waar die zullen kunnen schuilen en welke moeilijkheden er zullen ontstaan bij de bevoorrading er van.

Dat het dok slechts een honderdtal meter zal kunnen verlengd worden nadat de scheepswerven in 't hersteldok terecht komen, is geen reden om het niet te doen.

De Oostenrse vissershaven is te klein. Te weinig plaats is er om zich te bevoorraden en de toestand van de haringhalle is verre van schitterend te noemen.

Nu de kleine slipway buiten gebruikk is gesteld, mag niet verder getalmd met het nieuwe dok en zijn noodzakelijke slip en scheepswerven er rond, wil onze visserij in het kader van de E.E.G zijn bestaansrecht wettigen.

HET GEVAL VAN DE N.800 TE BOULOGNE

Voor twee weken, meldden wij dat een Nieuwpoorts vissersvaartuig, welke wegens defekt de haven van Boulogne was binnengelopen, op tamelijk brutale wijze verjaagd werd.

De Rederscentrale heeft tegen deze onwaardige handelwijze protest aangetekend. De reaktie van de Rederscentrale heeft wel enige stof doen opwaaien en verschillende mensen die in de zaak betroffen zijn, lijken ten zeerste verveeld met deze betreurenswaardige aangelegenheid.

Vanwege de Union Interféderale, dit kunnen we de Franse Rederscentrale noemen, ontving de Rederscentrale reeds een brief waarin het gebeurde ten eerste wordt betreurd en waarbij wordt medegedeeld dat een ernstig onderzoek aan gang is.

In dezelfde brief drukt de Voorzitter van de Franse Redersvereniging zijn spijt over het gebeurde en verzoekt zij de Rederscentrale dit aan de reder en de schipper van de N.800 « Duc in Altum» te melden.

De Voorzitter van de Franse redersvereniging bevestigt tevens het feit dat de Franse vissers in de Belgische havens steeds voorkomend zijn behandeld.

Anderzijds deelde de hoofdwaterschout der kust de Rederscentrale mede, dat ook hij een onderzoek heeft ingesteld, waaruit zou blijken dat de feiten zouden berusten op een misverstand.

Er bestaan nu eenmaal reglementen, die de orde in een haven regelen en de betreffende persoon in Boulogne zou de Nieuwpoortse schipper hebben willen wijsmaken dat hij ergens anders moest gaan liggen en dus niet de haven dience te verlaten.

De schipper kende evenwel geen frans en de fransman uiteraard geen jota nederlands.

Wij nemen graag aan dat op grond van deze wederzijdse taalonkunde er enige verwarring kon optreden, toch komt het ons voor, dat dit maar een al te goedkoop argument is om zich wit te wassen.

Volgens de verklaring van de schipper waren de bedoelingen van betreffende fransman maar al te duidelijk : bedoelingen die werden onderstreept met een krachtig « Raus ! » uit de tijd van de Duitse bezetting.

Dat verstond de schipper wel. Hij had dan ook geen andere keus.

Afwachten nu wat het verslag van de Franse redersvereniging meldt.

Hoogwaterboekje 1971 verschenen

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

Voor grote hoeveelheden :

Zich wenden :

Nieuwsblad VAN DE KUST

Tel. 059/77713

H. Baelskaai, 30
Oostende
Tel. (059) 777.13 - 14

Kostprijs : 12 fr.

SOVJETKREDIETEN VOOR CHILEENSE VISSERSHAVEN

Te Valparaiso zal een grote vissershaven gebouwd worden, dank zij kredieten die door de Sovjetunie beloofd werden in het kader van een Chileens - Sovjetrussisch akkoord van 1966 en die tot nu toe nog niet opgebruikt waren. Dat is van officiële zijde meegedeeld. Anderzijds bestudeert een kommissie op het ogenblik de oprichting van een ministerie voor de Zeevaart, dat eveneens in Valparaiso zal gevestigd zijn.

STAAT VAN VERANDERINGEN IN DE BELGISCHE VISSERSVLOOT MAAND DECEMBER 1970

GESCHRAPT UIT DE VLOOT :
O.58 « ROSA » — eigenaar : VAN EECKE Jeremias, Epsomlaan 15, Stene
Geschrapt : 3-12-1970.
O.327 « YVETTE » — eigenaars : THOON Cornelia, St. Paulusstraat 43, 8400 Oostende en GONSAELES Yvette, Dr. Verhaeghestraat 93, 8400 Oostende.
Geschrapt : 8-12-1970
O.406 « GUSTAAF-RACHEL » — eigenaar : E. HAERINCK, Baron de Maerelaan 48, Zeebrugge.
Geschrapt : 31-7-1970.
OPDRIJVEN VAN P.K. :
Z.568 — eigenaar : VLIETINCK René, Steenstraat 76, 8390 Heist.
180 PK i.p.v. 145 PK.
Zeebrief : 8-12-1970.
VERANDERING VAN EIGENAAR :
N.737 « ANDRE-LUCIENNE » — eigenaar : Mevr. DECRETON Magdalena, Wed. CALCOEN A., L. Maskenslaan 22, De Panne.
Zeebrief : 23-12-1970.
VERANDERING VAN NAVIGATIE-INSTRUMENTEN :
Z.551 « JOHAN RONNY » — 2 RF — 2 OP bijvoegen.
SCHRAPPEN TELEFOONNUMMER :
VLIETINCK Eugene — Z.257 — Polderweg 21, Zeebrugge.
Tel. 545.92 schrappen.
ADRESVERANDERING :
O.236 « HENRIETTE » — eigenaar : LAPLASSCHE Urbain, Turkijelaan 9, 8401 Bredene.

WIJZIGING INZAKE GENEESKUNDIGE TARIEVEN ARBEIDSONGEVALLEN

Vanaf 10 november 1970 werd het tarief der geneeskundige tussenkomsten bepaald bij besluit van de Regent van 8 maart 1948 afgeschaft en vervangen door het tarief van toepassing voor de Ziekte- en Invaliditeitsverzekering.

Ten behoeve van de belangstellenden (reders, vissers en het geneesherenkorps) geven wij hierna de integrale tekst van het koninklijk besluit van 28 november 1970 tot vaststelling van het geneeskundig tarief voor geneeskundige verzorging toepasselijk inzake de vergoeding der schade voortspruitende uit de arbeidsongevallen.

Art. 1. — Het tarief voor terugbetaling van de geneeskundige verzorging ten gunste van door arbeidsongevallen getroffenen is gelijk aan het tarief van honoraria en prijzen zoals het voortvloeit uit de toepassing van de nomenclatuur van de geneeskundige verstrekkingen opgemaakt in uitvoering van de wetgeving tot instellingen organisatie van een regeling voor verplichte ziekte- en invaliditeitsverzekering.

De farmaceutische produkten die vereist zijn voor de behandeling van de letsels van het slachtoffer zijn volledig ten laste van het ondernemingshoofd of de in zijn plaats gestelde verzekeraar.
De hospitalisatiekosten van het slachtoffer worden gedragen door het ondernemingshoofd of de in z'n plaats gestelde verzekeraar, ten belope van de normale prijs van de verpleegdag, zoals hij is vastgesteld krachtens de wet van 23 december 1963 op de ziekenhuizen.

Art. 2. — Bij bezoek ten huize zijn de verplaatsingskosten van de geneesheer ten laste van het ondernemingshoofd of de in z'n plaats gestelde verzekeraar, ten belope van de bedragen waarop het aandeel van de tussenkomst inzake ziekte- en invaliditeit berekend wordt.

Art. 3 — Opgeheven worden:
1. het besluit van de Regent van 8 maart 1948 betreffende de medische en farmaceutische kosten inzake arbeidsongevallen gewijzigd bij het besluit van de Regent van 14 september 1948, de Koninklijke Besluiten van 17 september 1951, 29 mei 1952, 9 juni 1958 en 16 april 1965.

2. het koninklijk besluit van 16 april 1965 betreffende de hospitalisatiekosten inzake arbeidsongevallen.

Art. 4. — Dit besluit heeft uitwerking op de dag van zijn verschijning in het Belgisch Staatsblad." (N.v.d.R. : 10 november '70).

Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij

VERLENGING VAN MANDAAT

Bij koninklijk besluit van 23 november 1970, wordt het mandaat van de heer Kesteloot F., voorzitter van de Rechtbank van eerste aanleg te Brugge, als voorzitter van de Raad van beheer van de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij, voor een termijn van een jaar verlengd ingaande 18 nov. 1970.

Wij kunnen ons slechts daarover verheugen.

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1971

Dit werk dat meer dan 1.200 blz. beslaat, kan verkregen worden door overschrijving van de som van 466 fr. B.T.W. inbegrepen (32 gulden voor Nederland) plus 33 fr. verzendingskosten (4 gulden voor Nederland) op postrekening nr. 41.89.87 van Drukkerij „Nieuwsblad van de Kust", Hendrik Baelskaai 30, te Oostende.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A BELGIE

- **ter drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust" Hendrik Baelskaai 30, te Oostende ;**
- **„Noordzee Boekhandel", Vindictivelaan 22, Oostende .**
- **beroepsvereniging „Hand in Hand" Tijdokstraat 34, te Zeebrugge**

B NEDERLAND

- **Handelsmaatschappij „Nautilus". Dr Lelykade 62, Scheveningen ;**
- **n.v Handel- en Industriele Maatschappij J Van Beelen, Middenhavenstraat, 58-62, IJmuiden .**
- **n.v Observator, Vasteland 30 — Postbus 1291 — Rotterdam 3001**
- **Cooperatieve „Den Helder" G.A., Het Nieuwe Diep, 27, Den Helder**

Geen enkel eksemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling

DE KLEINE SLIP VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN BUITEN DIENST

Zoals we reeds lange tijd voorspeld hebben, is althans voor een der beide slips waarheid geworden.

De kleine slip moest buiten dienst worden gesteld. De vraag stelt zich nu of men nog schepen vreemd aan de visserij op de grote slip zal toelaten om pleziertjes te doen aan andere maatschappijen.

Het reglement van de vissershaven bepaalt immers dat deze slips ten dienste dienen gesteld van de visserij of toch ten minste bij voorkeur.

Men zou thans opnieuw een akkoord willen sluiten met een firma welke enkele jaren geleden met een hysraulisch liftsysteem een zogezegd patent had om de miljoenen die deze aldus verloor, terug te bezorgen op een onrechtstreekse wijze.

Wij vragen ons terecht af met wie men gans die tijd de aap gehouden heeft, wetende in welke toestand die slips zich bevinden en welke enorme kosten het de reders zal veroorzaken eens ze naar andere havens in het binnenland of van een firma zouden afhangen welke hen naar willekeur én voor de huur van een lift én voor de herstellingen waartoe men hen opnieuw zou verplichten.

Zal de nieuwe schepen van de vissershaven daarmee akkoord gaan en wat schikt men daarmee aan te vangen ?

Wij stellen de vraag.

IBIS EN GODTSCHALCK DANKEN

Zoals in onze vorige nummers vermeld hebben wij, zoals overigens ook de vorige jaren, een kollekte gedaan met het oog op het inrichten van een eindejaarsfeestje ten voordele van het K.W. Ibis en het Zeemanstehuis Godtschalck. Dank zij de ruime medewerking van vele personen en handelszaken uit de zeevisserij, werden wij in de gelegenheid gesteld vele kandidaat- en gewezen vissers enkele ogenblikken feestvreugde aan te bieden, benevens een nuttig geschenk.

In verband hiermede ontvingen wij vanwege direkteur Caestecker, van het K.W. Ibis, onderstaande dankbrief :

Hierbij betuig ik graag in eigen naam en beslist evenzeer namens de 90 IBIS-jongens zelf ons aller hartelijkste dank voor het « konijnsfestijn » dat U, naar jaarlijkse traditie, ter gelegenheid van Nieuwjaar hebt willen bezorgen.
De mannen hebben werkelijk genoten van de smulpartij !
Mag ik U tevens beleefd vragen via het « Nieuwsblad van de Kust » aan alle milde schenkers onze meest oprechte dank over te brengen voor het gul gebaar dat zij wilden stellen. Al zij het wat laat, — daarom niet minder gemeend ! —, stuur ik samen met alle IBIS-knapen aan al deze milde schenkers onze allerbeste wensen voor een vreugdevol, gezond en gunstig jaar 1971.

En ook vanwege mevrouw Vandenberghe, bestuurster van het Zeemanstehuis Godtschalck mochten wij, mede namens haar kostgangers, gemeende dank ontvangen.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Na de overvloed van verleden week kregen we tijdens de afgelopen week eender weinig vis op de markt. Er kwamen wel een voldoende aantal schepen verkopen toch werd maar rond de 8500 B. vis en 15.000 tong aangevoerd. Het grootste gedeelte van de schepen kwamen van de West waar in korte tijd wel zeer mooie vangsten werden gelukt maar waardoor anderzijds een grote eenvormigheid in de aanvoer moest worden vastgesteld. Veel gul en wijting voor de

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

Westschepen en eerder kleine vangsten kabeljauw. Van IJsland was de aanvoer dit keer zeer gering. Slechts twee vangsten voor de hele week en in totaal dan ook maar 1.250 B vis van die visgrond. Vanzelfsprekend werden voor die schaarse soorten hoge prijzen betaald. De blauwe leng steeg opnieuw naar 30 fr per kg. terwijl voor witte leng rond de 17 fr. werd betaald. Ook grote IJslandse wijting krag opnieuw tot 17 fr. terwijl rode zeebaars 29 fr. bereikte. Schaat was opnieuw duurder dan de voorgaande weken en haalde tot 17 fr. per kg. Voor schotse schol noteerden we tot 18 fr. terwijl koolvis boven de 800 fr per ben steeg. Heilbot liep weer op naar 100 fr per kilo en voor staartvis noteerden we van 40 naar 66 fr. De roggen werden zeer duur verkocht, grote rog steeg tot 34 fr en keilrog kreeg weer boven de 40 fr. Ook rode knorhaan was peperduur met dinsdag ook voor die soort meer dan 35 fr per kg.

Witte kabeljauw bleef nog vlot verkopen maar kreeg toch heel wat lagere prijzen dan verleden week. Maandag viel de prijs terug tot 24 fr., dinsdag steeg die weer tot 30 fr per kg. Zeer goede prijzen voor de verschillende gulsorteringen met voor de soorten die boven werden verkocht tussen 17 en 28 fr en de kleine sortering rond de 11 fr per kg. Ook voor wijting werden flinke prijzen betaald, de grote soort liep op tot 16 fr., de kleine sortering kreeg rond de 10 fr.

Opvallende prijsdaling voor de verschillende tongsoorten. Vooral de twee grootste soorten waren aanzienlijk goedkoper. In plaats van 105 fr werd voor de lappen nu nog 76 fr betaald, de grote tongen vielen terug van 112 naar 84 fr per kg. Driekwartsortering kreeg aanvankelijk slechts 92 fr maar steeg naar 104 fr. De duurste soorten waren de bloks en de voor/kleine, beide soorten kregen dinsdag tot 110 fr. per kg. Dinsdag terug vijf spannen nederlanders met 57.000 kg haring. De haringprijs was zeer goed en schommelde rond de 9,50 fr gemiddeld per kilo.

In totaal werden zowat 8.300 B. vis, 17.000 kg. tong en 152.050 kg. haring aangevoerd. De 72 schepen die aan de afslag kwamen besomden in totaal 9.982.491 F.

ZEER POVER VAN IJSLAND

Het is inderdaad zeer lang geleden dat we slechts twee IJslandse vangsten in een week kregen. Dit keer dus wel en dit betekende een aanvoer van slechts 1260 bennen vis. Het grootste gedeelte daarvan bestond uit leng en koolvis. Eerder weinig witte leng maar zeer ruime partijen witte leng. Dat er gebrek was aan filetvis was duidelijk merkbaar want witte leng steeg onmiddellijk naar 800 fr. en meer. De blauwe sortering werd ingezet aan 1350 fr. en steeg naar 1520 fr. Ook grote wijting was zeer gewild dit keer. Waar er verleden week nauwelijks 10 fr. voor betaald werd liep die prijs nu op naar 17 fr. Ook de kleine sortering was heel wat duurder dan verleden week en kreeg tot 650 fr. Rode zeebaars werd tijdens de voorbije week in zeer geringe mate aangevoerd, slechts een honderd bennen om iedereen te voldoen. Dat was alleszins te weinig zodat

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

zelfs een prijs van 25 fr. per kg. niet genoeg was en er tot 29 fr. werd geboden. Schelvis was vanzelfsprekend schaars en kreeg dan ook weer van 21 naar 33 fr. Veel betere prijzen ook voor heilbot, hier steeg die prijs opnieuw naar 100 fr. en 120 fr. per kg. Staartvis bleef aan normale prijzen van de hand gaan en kreeg tot 67 fr. Opmerkelijk betere prijzen ook voor de sedert enkele weken zeer goedkoop geworden schaat. Nu werd terug tot 20 fr. gegeven. Schotse schol deed het ook weer zeer goed en kreeg tot 19 fr. per kg. Hondstong noteerde weer winterprijzen en steeg tot 31 fr .per kg. Ook deze vissoort was erg schaars, slechts een tiental manden voor de ganse week. Zeer vlotte verkoop van koolvis, de eerste partij ging aan 15 fr. per kg .van de hand, voor de tweede partij werd onmiddellijk 100 fr. per mand meer betaald. Was er voor de handelaars deze week niet veel te verdienen, de beide reders van de verkopende IJslanders glunderden terwijl het voor de bemanningen een vergoeding betekende voor de gemiste feestdagen die ze op zee hadden doorgebracht. De gemiddelde prijs voor IJslandvis lag deze week boven de 950 fr. per ben.

HAAI VAN NOOP HEAD

Een flinke vangst werd door de O.231 aangevoerd van Noop Head. Een visgrond die in steeds mindere mate wordt bezocht. Dat er vangsten te halen zijn heeft de 231 deze week nochtans bewezen door ruim 1000 bennen in de markt te brengen. Het overgrote gedeelte bestond weliswaar uit haai maar wanneer die goed verkopen dan is er zeker een renderende reis te verwachten. Deze week was zulks alleszins het geval want er werd 575.070 fr. besomd. Voor haai werd van 430 naar 490 fr. betaald, geen topprijs maar een goede gemiddelde prijs. Kabeljauw kreeg rond de 22 fr. terwijl de gullen minstens even duur waren. Wijting was hier minder gewild maar voor de enkele manden schotse schol werd tot meer dan 40 fr. geboden. Voor grote staart noteerden we tot 70 fr., de kleinere soorten werden verkocht tussen 45 en 60 fr. per kg.

WEINIG KANAALVIS,

WEINIG TONG

Slechts zes kanaalschepen en een aanvoer die amper 700 B vis en 13.000 kg tong omvatte. Zeer gewilde soorten werden door deze schepen aangevoerd. We vermelden in de eerste plaats keilrog, rog, rode korhaan en steenschol. Keilrog waarvoor dinsdag de prijs steeg tot 41 fr. en rode knorkaan waarvoor van 28 naar 37 fr. werd betaald De grote rog kreeg tussen 27 en 37 fr., tilten werden verkocht tussen 20 en 26 fr. en voor kleine gladrog werd og tot 17 fr. geboden. Ook de scherpstaarten werden zeer vlot afgenomen en dit aan prijze die varieerden van 17 naar 22 fr. volgens de grootte. Alleen grote en middenslag heek kregen hoge prijzen, de kleine sortering kreeg met moeite 10 fr. Grote en middenslag steenschol stegen tot 42 fr. per kg, de kleine sortering kreeg opnieuw tot

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

32 fr. Een paar weken terug nog moest die soort worden oggevangen Kabeljauw en gul werden vlot verkocht en kregen van 13 naar 20 fr. tans voor de verschillende platvissorteringen betaald. Derde slag iek Minder goede prijzen werden nochkreeg wel tot 14 fr. maar de andere soorten noteerden amper 10 fr. Tarbot en griet waren heel wat duurder dan de voorgaande weken. Tarbot liep op tot 138 fr. en griet kreeg van 40 naar 70 fr. per kgr.

De tongen werden schaars binnengebracht. Dit was dan blijkbaar alleen hier het geval want de prijzen voor de verschillende sorteringen lagen heel wat lager dan verleden week. Zo zakten de grote soorten gemiddeld met meer dan 20 fr. en werden de midden- en kleine soorten aan 15 fr. minder per kgr verkocht. Toch bleven de onderscheidene prijzen op zich zelf nog meer dan behoorlijk en werd nog een gemiddelde bereikt van meer dan 90 fr. per kgr. Veel duurdere tong op de woensdagmarkt. De resultaten waren voor de verschillende vaartuigen wel renderend, het betrof hier weliswaar doorgaans bokkenvissers maar wanneer die boven de 300.000 en de 400.000 fr. blijven is er geen reden tot klagen.

AL WEST WAT DE KLOK SLAAT

Maandag verkochten zestien schepen van de West, dinsdag kwamen nog eens negen vaartuigen van die visgrond aan de afslag en woensdag moesten opnieuw tien westvangsten worden verkocht. In totaal dus 34 vangsten en een aanvoer die de 6000 bennen benaderde. Een zeer eenzijdige aanvoer weliswaar maar waardoor de meeste handelaars zich toch uit de slag konden trekken. Het zullen dit keer dan wel dure gulfilets geworden zijn maar beter dat dan niets. Kabeljauw was niet bijster duur en kreeg aanvankelijk op de maandagmarkt maar rond de 20 fr. Geleidelijk liep die prijs echter op en dit tot 31 fr. per kgr. Dit voor wat betreft shelfcod. Andere kabeljauw moest het met enkele franken minder doen. Grote gul kreeg bijna zoveel als de kabeljauw terwijl de schone kleine gul nooit onder de 16 fr. daalde. De grootst aangevoerde hoeveelheid was echter kleine gul en hier boden dan hoofdzakelijk de uitvoerders van 500 naar 560 fr. voor. Ook redelijke partijen wijting. De grote sortering kreeg van 650 naar 850, de klein sortering schommelde rond de 9 fr. per kg. Wat er aan rog, platvis, steenschol, tarbot en tong werd aangevoerd, ging aan zeer hoge prijzen van de hand. Er werden dan ook opnieuw, en dit na erg korte reizen, flinke resultaten geboekt. De meeste resultaten bleven boven de 100.000 fr., sommige vaartuigen bleven zelfs boven de 200.000 fr. Dat er geen 300.000 fr. werd besomd lag enkel en alleen in het feit dat er veel kleinere vangsten werden gebracht dan verleden week.
nnn

NEDERLANDERS WAREN WEER DAAR

Nadat donderdag laatst één span zowat 650 B. haring kwam lossen kregen we dinsdag vijf spannen op de markt met bijna 1200 bennen. Donderdag ging het om nogal kleine haring die wel redelijke prijzen kreeg, dinsdag was de haring groter en ging ook de prijs aanzienlijk stijgen. De markt werd die dag ingezet aan 9,40 fr., zakte eerst naar 8,66 fr. om nadien terug te stijgen naar bijna 11 fr. per kg. Voor de verkopende schepen werd het zeker een meevaller. Dat er vraag is naar haring blijkt wel uit het feit dat de markt van de namiddag gunstiger was dan die van de kwart voor twaalf. De vangsten waren niet bijzonder rijk en bevatten hoogstens 300 bennen. Slechts de vijf verkopende spannen waren er in geslaagd wat te vangen, alle andere moesten met leeg visruim de Oostendse haven aandoen en zullen de volgende nachten hun geluk opnieuw beproeven.

STEEDS WEINIG OF GEEN GARNAAL

De Kustvisserij verkeert voor het grootste gedeelte in rusttoestand. Van garnaalaanvoer is meer dan eens helemaal geen spraak. Het is wel zo dat de vangsten voor het ogenblik en als gevolg van de heersende koude, zeer slecht zijn. De vangsten zijn zelfs de moeite niet waard. Ook de visvangers blijven door-

(Vervolg blz. 14)

HET HOSPITAALKERKSCHIP „DE HOOP" IN 1970

In vele huisgezinnen wordt in deze dagen, ter afwisseling van al het zoete, ook genoten van Hollands zeebanket.
Voordat het uit de zee op uw tafel kwam is daar veel arbeid voor verzet.
Bij zomers weer, maar ook onder barre omstandigheden : het chronische gebrek aan slaap verruwt; op het gladde scheepsdek gebeurt sneller een ongeluk dan op de vaste wal, ook kunnen onmisbare instrumenten of werktuigen defekt raken bij stormweer slaat een drinkwatertank lek. Ergens in volle zee.
En daar biedt «De Hoop» nu uitkomst.
De naam hospitaalkerkschip is verouderd. Visserijhulpschip of, wat aan de wal beter wordt begrepen «Wegenwacht Ter Zee», dat is het schip.

ALGEMEEN

In 1970 werd gedurende 235 effektieve hulpverleningsdagen 17.500 zeemijl (35.000 km) afgelegd in de West-Europese zeeën, op weg naar of gaande houdend bij Nederlandse visserijkoncentraties.
In het voorjaar waren dat de kottervissers ten noorden van de Wadden-eilanden, en vanaf Vlaggetjesdag de haringvissers rond de Doggersbank.
In de herfst volgde «De Hoop» hen naar de Zuid-Ierse Zee en beëindigde de assistentie dit jaar in het Kanaal.

HOSPITAAL

Gedurende deze reizen werden 140 patiënten door de rubberboot opgehaald, waarvan ruim 100 na poliklinische behandeling weer naar hun schip konden terugkeren. Twee van hen waren Poolse vissers. Veelal betrof het lichte chirurgische ingrepen, keelaandoeningen, tandextracties, zware griep, steenpuisten enz. Tot de ernstige gevallen waarbij «De Hoop» als zeevarend noodhospitaal assistentie verleende behoorden schedelfrakturen, maagzweren, oogletsels en frakturen der ledematen, waaronder een gebroken bovenbeen.
In de wetenschap dat hij in Holland het beste geholpen kon worden werd laatstgenoemde patient van ver achter Doggersbank naar IJmuiden gebracht. In de Seine Baai tenslotte werd bij 'n ongevalspatient afkomstig van een bergingsvaartuig een nierbloeding gekonstateerd en behandeld. Vermeldenswaard in verband met de preventie is het frequent voorkomen van gebroken ribben en hersenschuddingen na gegrepen te zijn door een draaiende winch.

TECHNISCHE DIENST

De technici voerden 41 reparaties uit aan dienstweigerende generatoren, pompen en motoren van allerlei aard, vislieren, koelmachines enz. en verschaften vele malen materiaal en onderdelen uit de consignatie-voorraad. Veertien maal werd 'n noodvoorraad gasolie overgepompt, 120 ton, en idem 22 maal drinkwater, 148.000 liter.

RADIODIENST

De radio-officier bracht naast zijn eigenlijke werk : de verbinding met de schepen en de wal zes maal uitkomst als kikvorsman en bevrijdde schroeven van vislijnen enz.
Eénmaal stelde hij vast, dat een roerkoning uit zijn fundatie geschoten was. Daar hielp zelfs geen lieve «De Hoop», of toch wel. Stuurlieden en matrozen maakten een sleeptros vast en brachten de onfortuinlijke visser naar een haven met een dok.
De radio-electronika-monteur repareerde 110 marifoons, zenders, ontvangers, radarplotters, visloupes, echoloden enz.
Niet altijd is zo'n reparatie definitief. 'n Noodvoorziening is echter zeer waardevol, daar het pechschip de visserij niet hoeft af te breken. Reders ter zeevisvaart worden zo vele dagen «visverlet» bespaard.
Er komt bijvoorbeeld 'n klacht binnen dat de radar geen beeld geeft. Het reparatierapport vermeldt : Eerst doorgeslagen zekering vervangen en de oorzaak opgespoord, een defekte condensator. Net dit type niet voorradig. Twee andere in serie geschakeld. Apparaat werkt weer ! Verbruikt : 1 zekering, 2 condensatoren. Arbeidsuren, inklusief overvaren per rubberboot : 3 1/2 uur. Noot : bij binnenkomst te vervangen door juiste condensator.

DEKDIENST

„De Hoop" is ook beperkt weerwaarnemingsschip en de stuurlieden maakten dit jaar bijna 1500 weerrapporten op, die steeds enkele minuten later door de radiodienst doorgebeld werden naar de Bilt.
In het voorjaar bluste een ploeg de brand in het bemanningsverblijf van de KW 221.
Het verdrinken van matroos Spaans van de VL 153 maakte een diepe indruk aan boord. Hij werd in de kerkdiensten herdacht en er werd gastvrijheid en hulp verleend aan de familieleden die het stoffelijk overschot kwamen zoeken.
Zelfs de kok heeft een aandeel in de assistentie door dit prachtig schip en gaf weer vele malen noodproviand over. Iedereen werkt mee. Het is een fijne ploeg aan boord. Er was dan ook praktisch geen personeelswisseling.
In dit verslag gedenken wij wel het heengaan op hoge leeftijd van twee gewaardeerde medewerkers uit de periode tussen de beide wereldoorlogen.
Op 26 oktober overleed kapitein J. Smit die van 1917 tot 1942 het bevel voerde over „De Hoop II".
Voorts op 27 november Mr. W. R. Chambers, zoon van de initiatiefnemer tot de Vereniging in 1898. Hij verzorgde gedurende vrijwel dezelfde periode in zijn vrije tijd de administratie.
Hun nagedachtenis wordt in ere gehouden.
Zoals een Groningse predikant het aan het eind van zijn verslag schreef: „De Hoop" heeft opnieuw zijn diensten mogen bewijzen aan de visserij, technisch, medisch, en in de verkondiging van het Evangelie. Moge dit werk goede vooruitgang blijven hebben".
Zoals in de aanhef vermeld baren de geldmiddelen grote zorgen. Het sekretariaat en sympatiserende predikanten verzorgden ca. 50 propaganda bijeenkomsten met dia's en film. Er werden dit jaar o.m. weer 800 grammofoonplaten „De Kerk op Zee" verkocht.
De overheid is zo ver gegaan als haar budget het toelaat. In betere tijden heeft zij een grote jaarlijkse subsidie vastgesteld, die echter in de loop der jaren door de stijging der uitgaven overtroefd werd.
Er zijn meevallers, zoals de schenking uit de liquidatie - pot van de Zeeongevallenwet, of die van de oude adelijke dame uit de kringen der oprichters, maar het is aan ieder die dit leest, om de wens van dominee Lengkeek, hierboven vermeld, waar te maken, door mee te helpen onze tekorten te dekken.
Steun dit werk met uw gift of jaarlijkse kontributie op postgiro 50374 i.n.v. Vereniging Hospitaalkerkschip „De Hoop".

93.000 TON GOEDEREN MEER VERSCHEEPT IN OOSTENDSE HAVEN

Hetgeen reeds vóór enkele maanden in de lijn der verwachtingen lag is uiteindelijk bij de jaarwisseling bevestigd geworden. Het goederenverkeer in de Oostendse stadshaven is op een belangrijke manier gestegen, nl. met 92.942 ton in vergelijking met vorig jaar.

Dece cijfers konden dan nog bereikt worden niettegenstaande een vermindering van het aantal in- en uitgevaren schepen. In 1969 liepen inderdaad 1.668 eenheden de plaatselijke haven binnen, met een tonnemaat van 687.182 ton.
In het pas voorbije jaar verminderde het aantal eenheden met 138; er derden inderdaad slechts 1.530 zeeschepen de stadshaven aan, met een brutotonnemaat van 647.766 ton. De vertegenwoordigende tonnemaat daalde derhalve met 39.416 ton.

De goederentrafiek kende echter een belangrijke stijging, zoals overigens duidelijk blijkt uit de onderstaande tabel :

	Ingekomen goederen	Uitgevaren goederen	Totaal
1970	725.323 ton	90.571 ton	815.894 ton
1969	611.905 ton	111.047 ton	722.952 ton
Verschillen	+ 113.418 ton	— 20.476 ton	+ 92.942 ton

De daling van het aantal eenheden dient toegeschreven te worden aan twee faktoren : enerzijds is er het uitvallen van de John Cockerill Line" en anderzijds dient toch wel onderlijnd dat de veetrafiek op Oostende omzeggens volledig is weggevallen. Twee elementen die vanzelfsprekend hun weerslag hadden op de numeriek van de trafiek.
Anderzijds is het toch wel verheugend te moeten vaststellen dat de goederentrafiek op een belangrijke wijze is gestegen, hetgeen bewijst dat de Oostendse haven dan toch een rol blijft spelen in de internationale trafiek. Overigens zijn de perspektieven eerder gunstig als men bedenkt dat, in het kader van de uitbreidings- en aanpassingswerken die momenteel aan gang zijn, de mogelijkheden gevoelig zullen uitgebreid worden.
Ook de binnenvaart kende een gevoelige stijging van de goederentrafiek niettegenstaande het aantal eenheden, zowel binnengevaren als uitgevaren, daalde. In 1969 werden er in totaal 99.908 ton goederen verscheept tegenover 112.039 ton in 1970; een verhoging dus van 12.130 ton. Bij de nvaart ging de goederentrafiek stijgen met 7.525 ton (45.747 ton in 1970 tegenover 38.222 ton in 1969); bij de uitvaart steeg de goederentrafiek met 4.605 ton (61.686 ton in 1969 tegenover 66.291 ton in 1970). Het aantal ingevaren lichters daalde met 48, nl. van 443 in 1969 naar 395 in 1970. Bij de uitvaart daalde het aantal lichters met 52, nl. van 450 in 1969 naar 398 in 1970.
Voor wat de staatshaven betreft werden in totaal 2.125.000 reizigers vervoerd (in- en uitvaarten) tegenover slechts 1.960.390 in 1969; dit komt neer op een verhoging van het passagiersvervoer op de lijn Oostende - Dover van 164.610. Het aantal in- en uitvaarten van vernoemde lijn daalde overigens van 2.917 in 1969 naar 2.884 in 1970.
In de vissershaven liepen 2.851 treilers binnen en voeren 2.847 eenheden de haven uit. In 1969 waren deze cijfers respektievelijk 2.751 en 2.773. Het aantal in- en uitvaarten steeg derhalve met respektievelijk 100 en 74 eenheden. Vermelden wij tenslotte nog dat de bezetting van de slipway in de plaatselijke vissershaven daalde met 41, nl. van 546 in 1969 naar 505 in 1970.

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was groter dan algemeen verwacht grote hoeveelheden tongen en pladijsssoorten werden er gelost.
De afnameprijzen van de 60.000 kgr tongsoorten waren renderend, van 75 tot 92 fr. voor de grote soorten, van 94 tot 104 fr. voor de 3/4 en van 102 tot 127 fr. voor de middensoorten. De kleinste slag met TP en slips schommelde tussen de 96 en de 124 fr. voor deze soorten was de aanvoer eerder gering te noemen.
De tarbot van 90 tot 158 en de grieten van 30 tot 56 fr. blijven duur in afname.
Grote hoeveelheden pladijssoorten werden er gelost, het minst in trek waren de grote platen, deze bekwamen 8.40 fr. het kgr. Voor de middenslag en de 3de slag werd van 8.40 tot 11 fr. betaald. Voor de deelvis en de meiers werd van 7 tot 11 fr geboekt.
De roggevis viel in de smaak, alhoewel een daling werd vastgesteld op de woensdagmarkt. van 16 tot 34 fr. voor de grote soorten van 7 tot 27 fr. voor de kleinere. De wijtingsoorten schommelden tussen de 7 en de 14 fr. De zeehaaien en zeehonden bekwamen van 8 tot 15 fr. Voor de steenschol volgens sortering van 98 tot 46 fr. De zeeduivels bekwamen van 50 tot 75 fr. het kgr

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

11- 1	25	307.670	5.925.100
12- 1	20	136.100	1.948.369
13- 1	27	158.850	2.109.022
	72	602.620	9.982.491

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

6- 1	6	201	14.355			
6- 1	1	62	4.251			
8- 1	1	26	2.210			
9- 1	3	142	12.537			
10- 1	1	43	3.526			
12- 1	3	3	19.631			
13- 1	3	3	12.564			

HARINGAANVOER TE OOSTENDE

12-1-1971						
TX.25-38		13.400	119.894	8.66	9.86	
TX.37-56		15.450	146.230	9,25	10.20	
TX.32-34		15.350	151.790	9,68	10,34	
TX.48-49		11.250	114.950	10,10	10,28	
SL. 7-42		2.350	25.460	10,60	10,98	
		57.800	558.324			9,65
13-1-1971						
VD.46-77		7.500	60.920	8,02	8,80	
VD.73-128		21.150	180.742	8,54	8,80	
VD.15-89		6.850	59.532	8,66	8,88	
VD.24-52		13.450	120.194	8,92	9,08	
VK.24-34		14.100	115.424	7,44	8,38	
TX.37-56		11.200	93.530	8,30	9,08	
TX.25-38		9.750	81.900			8,40
TX.32-34		10.250	90.910	8,44	8,52	
		94.250	803.152			8,52

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

1.658.670		21,87	7- 1	18	75.728
755.800		31,54	8- 1	8	23.956
2.535.490		26,34	11- 1	27	96.260
2.807.230		29,64	12- 1	20	94.683

WAARVAN TONG

7-12	12	10.008	943.700	94,29
8- 1	8	5.201	521.710	100,30
11- 1	13	16.719	1.596.790	95,50
12- 1	12	16.611	1.690.430	101,76

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

7- 1	7	1.062	70.627	53.—	76.—	
8- 1	1	92	7.912			86,—
11- 1	5	1.006	79.629	60.—	86.—	
12- 1	2	844	68.398	75.—	89.—	

HARINGAANVOER TE ZEEBRUGGE

11- 1	4	292	5.770	19,76
12-1	6	1.296	25.890	19,97

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

11- 1	3	8.319	261.506
13- 1	2	6.652	121.230

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

9- 1	1	30	3.240	108,—	108,—	108,—
11- 1	2	100	7.104	69,—	73,—	71,—
12- 1	1	25	2.000	80,—	80,—	80,—
13- 1	2	50	4.178	82,—	85,—	83,—

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

7- 1	1	23.900	170.095	7,05	7,45
9- 1	2	41.550	247.768	5,35	6,95
11- 1	2	18.600	133.285	7,—	7,30

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDE

MAANDAG 11-1-1971

IJSLAND				
O.250	10	30	—	27.050
O.282	16	650	—	610.860
O.217	16	580	—	588.180
KANAAL				
Z.502	13	70	3800	416.470
O. 72	14	150	2600	320.900
O.181	14	40	250	287.690
O.198	17	100	3000	428.630
O.247	15	120	500	249.490
WEST				
O.329	10	200	—	165.590
O.192	6	150	—	89.930
O.172	5	170	—	111.150
N.346	4	180	160	162.330
N.722	5	160	—	130.900
N.736	5	220	—	125.100
O.229	5	230	—	202.220
N.720	5	220	—	191.670
N.762	5	220	—	158.120
O. 26	5	280	—	203.930
O.369	5	260	—	192.160
O.214	5	100	—	77.100
O.147	2	10	110	21.350
N.715	5	170	—	126.370
NOOP HEAD				
O.231	12	1000	—	575.070
WEST				
N.738	5	240	—	149.450
N.706	7	300	—	223.340

DINSDAG 12-1-1971

KANAAL				
O. 66	16	200	400	266.910
WEST				
O.309	5	120	—	130.250
N.703	3	10	—	71.330
O.285	5	260	—	192.950
N.470	3	100	100	64.810
O.312	5	130	—	120.500
O. 69	5	170	—	139.980
O.232	5	260	—	173.990
N.345	5	110	—	102.220
N.761	5	100	250	107.700
KUST				
TX.25-38	1	—	13400	119.894
TX.37-56	1	—	15450	146.230
TX.32-34	1	—	15350	151.790
TX.48-49	1	—	11250	114.950
SL 7-42	1	—	2350	25.460

WOENSDAG 13-1-1971

WEST				
Z.509	6	150	1200	202.890
O.148	5	100	—	76.790
O.156	7	110	—	90.430
O. 15	5	110	—	101.800
N.765	6	140	—	125.770
N.185	5	80	—	71.340
O.279	6	280	—	172.790
O.267	5	60	100	58.520
Z.482	7	85	700	142.840
O. 37	8	40	1100	137.600
NOOP HEAD				
O.305	11	80	—	74.190
KUST				
VD.77-46		—	7500	60.920
VD.73-128		—	21150	180.242
VD.15-89		—	6850	59.532
VD.24-52		—	13450	120.194
URK.24-34		—	14100	115.424
TX.37-56		—	11200	93.530
TX.25-38		—	9750	81.900
TX32-34		—	1250	90.910

Stalen vissersvaartuig te koop

Steeds varend - voorzien van motor van 375 pk. van 1962 - vaartuig gebouwd in 1956 - brutotonnemaat 93 ton - geschikt voor kanaal- en noordzeevisserij. Volledig inventaris aan boord.
Z.w. : Bureel blad onder nr. 6793V.

★ **Zoek te koop :** GARNAALVAARTUIG ± 25 ton - ± 150 pk. Schrijven bureelblad onder nr. 6888V.

★ **Te koop aangeboden :** GARNAALVAARTUIG 20 ton - 100 pk. Schrijven bureelblad onder nr. 6889V.

NIEUWPOORT

Donderdag 7 januari

N.708 + N.709 = 170.095

Een partij sprot van 23.900 kg., welke een prijs kreeg van 7,45 fr. 7,05. Het betrof sprot van 40 stuks in 1 kg.

Zaterdag 9 januari

N.708 + N.709 = 199.475
N.700 + N.807 = 48.293

Twee vangsten sprot, nogmaals van prima kwaliteit. Een partij van 34.500 kg. en één vangst van 7.050 kg. De prijs was max. 6,95 fr à 5,35 fr.

De eerste garnaal van 1971 werd ook verkocht namelijk van N.106 30 kg. à 108 fr.

Maandag 11 januari

N.704 161.780 N.740 88.666
N.788 + N.805 = 11.060
N.708 + N.709 = 119.735
N.700 + N.807 = 13.550

Twee visvangers, welke samen 1.800 kg. tongen hadden, en 130 bennen vis. Een spanvisser had een kleine vangst gullen. De tongen kregen van 82 à 104 fr. De kleine 99 fr. Alle andere vis werd goed verkocht, buiten het groot platvis! Twee koppels spanvissers hadden prima sprot, waarvan één vangst 16.700 kg. bedroeg , de andere 1.900 kg. De prijzen waren van 700 à 730 de 100 kg.

Woensdag 13 januari

Twee vaartuigen van de West met 130 bennen vis. De tongen: (280 kg.) kregen prijzen van 80 à 85 voor de grootste en van 110 à 122 voor de andere. Alle andere vis werd goed verkocht!

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.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	11-1-1971
Schelvis	
Groot	29.—33.—
Middel	21.— ——
Klein	.....
Kabeljauw	17.80-23.—
Gul	17.80-19.80
Witting	13.—18.—
Schaat	16.—18.—
Zeebaars	24.—29.—
Leng	13.—30.40
Schartong	7.—18.40
Heilbot	73.—119.0
Koolvis	14.—16.60
Hondstong	11.20-31.—
Zeewolf	.....
Platen	39.—67.60

AFVAARTEN OOSTENDSE HAVEN

DONDERDAG 7 JANUARI 1970

O.301, Noord
O.141, Kanaal
N.719, Kanaal
O.195, Kanaal
O.94, West
N.345, West
O.279, West
O.182, Noop Head

VRIJDAG 8 JANUARI 1971

O.29, Kanaal
O.306, Kanaal
O.180, West
O.537, West

ZATERDAG 9 JANUARI 1971

Z.571, IJsland
O.239, Kanaal
Z.34, Kanaal
O.148, West
O.267, West
O.147, West
Z.38, West

MAANDAG 11 JANUARI 1971

O.331, IJsland
O.318, IJsland
O.189, Kanaal
N.346, West
N.722, West
N.762, West
O.142, West
O.147, West

DINSDAG 12 JANUARI 1971

O.224, IJsland
N.720-O.192, West
N.703, West
N.345-N.706, West
O.172-N.738, West

WOENSDAG 13 JANUARI 1971

O.282, IJsland
Z.482-O.232, West
N.715-O.247, West
N.736-O.26, West
O.229, West
O.231, Noop Head

KOOLVISPRIJZEN IN DUITSLAND

De gemiddelde prijzen voor grote koolvis waren in de voornaamste Duitse havens de volgende :

Donderdag 31/12/1970	:	16,38	—	16,11	—	15,83 fr.			
Maandag 4/1/1971	:	16,38	—	16,11	—	15,83	—	15,56	—
		14,47	—	13,92 fr.					
Dinsdag 5/1/1971	:	16,93	—	16,38	—	16,11	—	15,83	—
		15,29	—	15,02 fr.					
Woensdag 6/1/1971	:	16,93	—	16,65	—	16,38	—	16,11	—
		15,29	—	14,47	—	13,65	—	13,38 fr.	
Donderdag 7/1/1971	:	16,65	—	16,38	—	16,11	—	15,83	—
		15,56	—	14,74 fr.					
Vrijdag 8/1/1971	:	16,65	—	16,38	—	16,11 fr.			
Maandag 11/1/1971	:	16,93	—	16,38	—	16,11	—	15,83	—
		15,56	—	15,02	—	14,47	—	13,65 fr.	
Dinsdag 12/1/1971	:	16,65	—	16,38	—	16,11	—	15,83 fr.	

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 7-1-1971

Z.545	4	200	60	108.070
Z.574	3	700	160	209.310
Z.519	4	600	100	142.080
Z.445	4	300	50	62.300
Z.547	4	1000	90	178.980
Z. 24	4	500	65	103.890
Z.417	4	450	85	141.400
Z.599	4	500	70	152.460
Z.596	3	500	120	152.900
Z.587	4	400	100	106.990
Z.460	4	300	60	93.840
Z.505	4	700	75	125.070
Z.477-553		—	—	40.010
Z.403-558		—	—	18.90
Z.538-554		—	—	22.470

VRIJDAG 8-1-1971

Z.411	4	700	60	101.930
Z.442	1	100	15	27.350
Z.594	3	500	45	82.220
Z.593	3	300	40	74.350
Z.429	3	600	55	104.010
Z.511	3	200	35	65.350
Z.497	3	800	65	159.680
Z.562	3	700	55	140.910

MAANDAG 11-1-1971

Z.588	5	300	100	84.630
Z.176	6	800	200	234.610
Z.262	5	700	220	199.620
Z.496	6	1700	110	291.350
Z.516	5	500	120	134.480
Z.575	6	700	110	158.290
Z.431	6	1300	140	269.740
Z.444	6	300	80	85 030
Z.507	5	2000	100	284.620
Z.546	2	800	50	149.770
Z.492	7	1500	110	243.500
Z.556	1	100	15	24.900
Z.403-558				11.920
Z.477-553				26.280
Z.450- 54				18.280
Z.436-438				20.400
Z.432-233				5.800
Z.468-61				9.590
Z.602-550				18.890

DINSDAG 12-1-1971

Z.295	7	2400	100	398.600
Z.424	7	3000	150	455 620
Z.582	5	1000	100	211.150
Z.563	7	700	90	178.670
Z.407	7	600	70	128.870
Z.599	3	300	40	77.400
Z.415	7	600	120	211.970
Z.484	6	2400	120	350.360
Z.603	5	500	60	119.860
Z.560	6	30	70	131.080
Z.591	5	400	100	120.120
Z.579	6	300	80	179.510
Z.201-750		—	60	30.910
Z.554-538		—	180	125.810
Z.548-481		—	100	64.030
Z.468-601		—	50	23.270

WOENSDAG 13-1-1971

Z.510	4	800	50	188.690
Z.574	5	1700	150	268.790
Z.589	6	1500	100	250.870
Z.604	6	200	150	168.220
Z.435	6	900	70	167.930
Z.175	8	1000	120	252.490
Z.503	3	400	70	101.550
Z.402	10	300	70	120.780
Z.427	10	300	70	113.300
Z.596	4	1000	190	237.990
Z.598	6	500	150	187.760
Z.590	5	800	90	166.770
Z.580	5	400	70	102.340
Z.545	3	400	60	102.610
Z.460	5	600	70	157.370
Z.494-184				44.250
Z.468-601				25.680

VERWACHTINGEN

MAANDAG 19 JANUARI

IJSLAND
O.316 met 1350 bennen t.t.z. 60 wulve; 500 kab.-gul; 50 schelvis-tot; 50 wijting; 240 bonen; 10 heilbot-staart en 6 grote heilbotten; 400 leng; 40 varia.
O.202 met 720 benenn t.t.z. 70 kools; 25 wijting; 200 bonen; 25 mieten en schaten; 350 bl. leng; 50 w. leng.
O.237 met 450 bennen t.t.z. 40 shelfcod; 215 kab-gul, 20 kools; 40 wijtig; 10 mieten; 30 bonen 10 s. schol 15 schaten. 15 staart; 50 leng 5 kreeft
O.324 met 600 bennen t.t.z. 375 kab-gul, 40 leng; 30 koolvis; 80 bonen; 5 heilbot-starat. 40 wijting; 20 s. schol en 10 kreeft.
KANAAL
O.159, O.134. O.274, O.243, O.118, Z.597, O.307
NOORD
O.301.
WEST
O94, O.180, O.537. N.346. N.722. O.142, O.147 O 706

DINSDAG 19 JANUARI

IJSLAND
O.288 met 1355 bennen t.t.z. 375 bonen; 100 wijting; 100 schotse schol, 100 kools; 350 gr. bl. leng; 50 kl bl leng. 150 w leng; 50 varia 10 kab. 25: schaten; 20 lommen; 20 mieten 5 heilbot.
KANAAL
O.275, O.120. O.151 O.114, O.268, O.123. O.284, Z.499 O.82.
WEST
N.715, N.736, Z 38, N.703 N.345, O.172. O.192. N 738, O.26.

Vermoedelijk dinsdag:

IJSLAND
O.129.

WOENSDAG 20 JANUARI

KANAAL
O.249. O.128 O 305 Z.527.
WEST
O.232, O.229. O.247

OOSTENDSE MARKT

gaans werkloos aan de kaai liggen. Ook hier is het bijna de moeite niet waard om in zee te gaan. Laten we in elk geval hopen dat er spoedig een verbetering komt want garnaal is steeds welkom, ook al zal die tijdens de eerstkomende weken nogal duur uitvallen.

VOLGENDE WEEK

Alleszins meer vis verwacht voor de volgende week. Vooral van IJsland en van het kanaal worden meer schepen en meer vis voorzien. De prijzen zullen dus wel iets lager liggen dan tijdens de voorbije week. Westvis krijgen we heel waarschijnlijk minder, niet alleen omdat het aantal op de West vissende schepen zal gaan verminderen maar ook omdat de vangsten daar zullen afnemen. Ondertussen zijn de beide eerste weken van 1971 goed verlopen, dit ondanks... of dank zij de B.T.W.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge		Nieuwpoort
	11-1-1971	11-1-1971	12-1-1971	12-1-1971	13-1-1971	13-1-1971		
Tong groot (1 à 2 st/kg)	76,40-86,20	78,—-81,—	76,—-90,—	77,—-79,—	75,20-88,60	75,—-77,—	82,—-85,—	80,—-85,—
bloks (3 st/kg)	92,—-101	88,—-91,—	100 -108	88,—-95,—	103,2-105,4	88,—-92,—	96,———,—	110 —,—
fruits (4 st/kg)	96,40-109	96,—-102	109,4-112	98,—-104	111,4-113,4	94,—-98,—	101 -104	120 —,—
schone kleine (5 st/kg)	101,4-109,8	102 -117	113,4-117	118 -124	113,4-120,4	110 -116	104 —,—	122 —,—
kleine (6 st/kg)	99,60-104	96,—-118	109 -110	117 -127	116 -119,4	114 -121	99,———,—	110 —,—
slips (alleen zeebr.)	.....	82,—-99,—	.....	101 -105	.....	97,—-103	.....	.....
Tarbot groot (1-2-3)	99,—-138,6	130 -150	103 -122	120 -158	.....	120 -133	.....	125 —,—
middel (1-2-3)	70,—-82,60	90,—-110	93,—-95,—	90,—-105	.....	94,—-100	110 —,—	.....
klein (1-2-3)	.....	25,—-85,—	77,———,—	30,—-68,—	.....	22,—-61,—	80,———,—	78,———,—
Griet groot (1-2-3)	.....	46,—-56,—	.....	45,—-50,—	68,———,—	43,—-47,—	50,———,—	54,—-60,—
middel (1-2-3)	.....	30,—-45,—	.....	35,—-40,—	57,———,—	40,—-43,—	.....	.....
klein (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol (plad.) (1-2-3)	9,—-16,—	8,40—,—	16,———,—	8,40—,—	8,—-11,—	8,40—,—	5,———,—	8,— 9,—
Gr. iek (1-2-3)	9,80-—,—	8,40—,—	.....	8,40—,—	9,40—,—	8,40—,—	.....	.....
kl. iek (middenplad.) (1)	9,—-12,—	8,40-10,—	10,20-14,—	9,—-11,—	8,40-10,—	9,—-11,—	9,—-10,—	10,—-12,—
Iek 3de sl. (deelvis) (1-2)	12,20-12,40	8,—-10,—	7,—-13,—	9,—-11,—	9,—-10,40	9,—-11,—	8,———,—	10,—-14,—
platjes (meyers) (1-2)	8,———,—	7,— 9,—	10,60—,—	7,— 9,—	8,—-11,40	8,—-10,—	.....	.....
Schelvis groot (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel (1)	25,———,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1-2)	11,40-15,—	.....	.....	.....	12,60-—,—	.....	.....	.....
Heek groot (1)	41,———,—	.....	51,———,—	.....	.....	.....	.....	.....
Middel (1)	31,———,—	.....	31,———,—	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1)	8,—-14,—	.....	13,———,—	.....	.....	.....	.....	.....
lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
leng	15,—-—,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	4,80-33,—	.....	6,80-34,—	.....	13,—-26,—	.....	.....	.....
Keirog (1-2-3)	31,—-37,60	30,———,—	22,—-41,—	30,—-34,—	28,—-39,—	.....	.....	.....
Rog (2-3)	.....	27,—-28,—	.....	28,—-30,—	.....	24,—-30,—	24,———,—	30,———,—
Tilten (2-3)	.....	25,—-26,—	.....	26,—-28,—	.....	16,—-23,—	22,———,—	.....
Scherpstaart (2-3)	.....	18,—-24,—	.....	20,—-27,—	.....	18,—-24,—	18,———,—	24,—-25,—
Halve mans (2-3)	.....	17,—-18,—	.....	15,—-17,—	.....	12,—-14,—	16,———,—	.....
Teelt (2)	.....	15,—-16,—	.....	14,—-15,—	.....	12,—-14,—	.....	.....
Katrog (2)	.....	8,—-12,—	.....	7,— 9,—	.....	8,—-10,—	.....	.....
Kabeljauw (1-2-3)	17,60-26,—	28,———,—	24,60-28,—	28,—-30,—	20,20-26,20	23,—-28,—	.....	.....
Gul groot (1-2-3)	.....	20,—-24,—	.....	25,—-27,—	.....	20,—-24,—	.....	.....
gul (middel)	8,20-28,—	16,—-18,—	8,80-29,—	15,—-22,—	10,20-27,—	13,—-20,—	12,—-30,—	20,—-24,—
gul (klein)	.....	6,—-16,—	.....	7,—-17,—	.....	7,—-14,—	.....	.....
Hozemondhamme (1)	40,—-70,—	.....	60,———,—	.....	68,—-70,—	.....	.....	.....
Wijting groot (1-2-3)	7,40-15,40	8,—-11,—	9,40-16,20	11,—-17,—	8,80-16,—	12,—-14,—	17,———,—	14,———,—
klein (1-2-3)	.....	7,—-10,—	.....	10,—-15,—	.....	8,—-10,—	13,———,—	12,———,—
Schar (1-2-3)	5,40-10,—	5,— 6,—	14,———,—	8,—-10,—	10,—-14,60	8,—-10,—	15,———,—	22,———,—
Steenschol (1-2)	9,80-39,—	20,—-42,—	30,—-44,—	17,—-44,—	30,—-45,—	18,—-24,—	.....	.....
Zeehaai (1)	6,60-14,—	12,—-14,—	14,———,—	13,—-16,—	15,60-—,—	10,—-15,—	.....	21,—-—,—
Hondshaai (1)	6,80- 8,—	.....	6,80—,—	.....	6,— 9,60	.....	.....	.....
Doornhaai (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60,———,—	.....
Makreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat (1)	12,40-27,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (1-2)	10,———,—	.....	.....	.....	8,—-10,—	.....	.....	.....
Schartong (1)	17,—-40,—	.....	10,—-20,—	.....	20,—-42,—	.....	.....	.....
Steenschol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring (1)	.....	.....	8,66-10,98	.....	8,40- 9,—	.....	.....	.....
Haringshaai (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (1)	6,— 9,—	.....	8,20—,—	.....	5,20- 7,40	.....	.....	.....
Heilbot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1-2)	18,———,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	.....	.....	23,30—,—	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel (2)	.....	55,—-70,—	.....	50,—-72,—	.....	55,—-75,—	.....	.....
Schotse schol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond (2-3)	.....	8,—-10,—	.....	8,—-10,—	.....	8,—-13,—	.....	22,———,—
Bot (3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
R. Poon Roob (1-2-3)	10,—-12,—	.....	15,———,—	.....	.....	.....	.....	.....
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	4,80-10,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan (1-2)	5,40-42,—	.....	13,40-37,80	.....	25,—-35,40	.....	.....	20,———,—
posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD„

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

In IJmuiden werden *donderdag 7 januari* de volgende besommingen (in guldens) gemaakt : IJM 23 1.380, 44 7.800, 46 15.000, GO 28 25.100, 2 21.000, 6 22.700, 7 13.500, 21 20.200 24 15.300, 36 22.100, TX 21 20.800 SL 11 20.900, SCH 33 15.100, VL 105 23.100, UK 226 4.200, VD 25 5.470, EB 28 en UK 200 820, KW 109 en KW 177 930, UK 17 en UK 249 3.300, 47 en 147 4.320, 54 en 56 1.730, 59 en 237 4.170, 78 en 93 1.380, 135 en 145 2.350, VD 6 e nVD 115 5.200, 9 en 19 2.600, 15 en 89 2.750, 44 en 75 3.400, 73 en 128 3.800.

Vrijdagmorgen 8 januari werden in IJmuiden door 59 vaartuigen aangevoerd : 7.026 kisten en 387 kleine kisten vis, 5.600 stijve kabeljauwen en 27.500 kg. tong. Bij de aanvoer waren : 2.615 kisten gul, 150 kisten en 368 kleine kisten wijting, 400 kisten haring, 100 kisten sprot 3.025 kisten schol, 400 kisten en 19 kleine kisten varia.

Prijzen, per kilogram, in guldens : tarbot 10.48-9.33, gr. tong 7.20-6.35, grm. tong 7.60-7.34, klm. tong 7.71-7.46, tong I 8.10-7.59, tong II 7.39-7.08.

Per 125 kilogram : gr. kabeljauw 152-104, middel kabeljauw 154-102.

Per tien stuks : grote kabeljauw 146-106, middel kabeljauw 80-63.

Per hoop : rog 114.

Per 50 kilogram : gul I 70-45, gul II 58-43, gul III 39-24, gr. schol 39-35, schol I 44-38, schol II 44-36, schol III 50-30, schar 58-41, wijting 52-48, tarbot 450-179, griet 194-69, haring 35-31, makreel 28-23, sprot 17-6.60, lever 26-21, gr. kuit 50-41, kl. kuit 140-120, krab 21, bot 13-3.50, steenbolk 26, tongschar 110-76.

De besommingen in IJmuiden op *vrijdag 8 januari* waren (in guldens) : HD 80 20.0000, KW 80 6.600, 124 10.600, 130 6.200, 152 18.400, 159 13.800, 191 8.200, 214 12.600, 226 8.400, 106 13.500, 174 13.800, 178 7.200, 209 6.400, 210 6.600, 211 5.000, TX 2 7.300, 17 10.900, 97 13.000, 4 13.900, 8 1.900, 10 8.300, 11 10.200, 14 11.400, 35 15.200, 36 9.70, 39 12.30, UK 46 9.100, 272 9.300 194 8.900, 196 16.600, 5 115, 16 4.700, 23 1.200, 51 15.500, 64 11.900, 72 3.300, 96 4.500, 152 17.300, 161 4.000, 165 7.300, VL 90 26.100, HD 65 20.400, WR 45 8.200, IJM 3 6.700, 4 5.100, 23 1.600, 51 2.300.

Spanvissers : IJM 209 en 221 4.000, 205 en KW 221 1.400, 66 en 218 13.400, 167 en 190 2.100, UK 15 en 197 2.300, 18 en 148 1.100, 35 en 89 950, 59 en 237 650, 94 en 215 1.560, 163 en 242 25, 234 en 196 1.400.

Garnalen : UK 2 340, 49 240.

Maandagmorgen 11 januari werden in IJmuiden door 50 vaartuigen aangevoerd : 8.320 kisten en 1.843 kleine kisten vis, 3.278 stijve kabeljauwen en 27.500 kg. tong. Bij de aanvoer waren : 1.075 kisten en 50 kleine kisten schelvis, 15 kisten en 766 kleine kisten wijting, 1.791 kisten gul en kabeljauw, 1.225 kisten koolvis, 40 kisten en 530 kleine kisten haring, 49 kleine kisten makreel, 3.285 kisten schol, 73 kisten tarbot en 294 kisten varia.

Prijzen, per kilogram, in guldens : heilbot 9.08-8.99, tarbot 8.80-8.53, gr. tong 6.80-630, grm. tong 7.57-7, klm. tong 8.09-7.52, tong I 9.27-8.06, tong II 9.17-7.46.

In IJmuiden werden *maandag 11 januari* de volgende besommingen gemaakt : KW 11 13.800, 34 12.000, 44 en 85 13.200, 52 5.800, 55 13.300, 81 52.400, 87 11.100, 133 10.100, 124 3.400, 132 11.200, 145 13.000, 149 16.000, 153 24.700, 164 10.100, 173 8.500, 187 5.800, 193 4.700, 195 16.700, 197 10.300, 205 8.400, 212 9.700, 215 12.200, 222 10.400, 63 4.400, 98 7.800, 110 6.900 127 7.500, 146 4.080, 183 7.900, 185 9.600, 189 11.400, 194 5.600, 213 10.100, 220 4.460, SCH 60 14.600, 117 14.500, 171 43.900, 261 16.700, VL 1 23.400, 34 18.000, 90 7.350, 150 6.589, 142 16.900, WR 32 12.900, 33 10.200, IJM 18 10.500, 154 9.300 UK 19 14.700, 22 18.400 63 13.400, 95 21.800, 195 19.600, 243 14.300.

Door 18 schepen zijn *dinsdagmorgen 12 januari* in IJmuiden aangevoerd : 59.182 kisten vis en 1.952 kleine kisten, 32 stuks stijve kabeljauw en 41.000 kg. tong. De kisten waren als volgt verdeeld : 540 schelvis, 887 kleine kisten schelvis, 120 kisten wijting, 988 kleine kisten wijting, 1.600 gul en kabeljauw, 600 schol, 2.850 koolvis, 70 haring, 50 kleine kisten haring, 27 kleine kisten makreel en 120 diversen.

Prijzen per kilogram : heilbot 8.24, tarbot 9.13-8.88, gr. tong 6.15-6.06, grm. tong 7.16-6.95, klm. tong 8.17-7.60, tong I 9.51-8.77 tong II 8.69-7.98.

Per 125 kilogram : gr. kabeljauw 152-138, mid. kabeljauw 164-140, gr. koolvis zwart 104-88, mid. koolvis zwart 86-74, gr. koolvis wit 200, gr. leng 120-94, gr. hake 650-642.

Per tien stuks : grote kabeljauw 140-106, middel kabeljauw 122-92.

Per hoop : vleet 174, rog 82.

Per 50 kilogram : grm. en klm. schelvis 82, schelvis I 100-23, gul I 81-65, gul II 63-52, gul III 40-25, wijting 28-17, schar 63-50, gr. schol 32-26, schol I 48-41, schol II 56-49, schol III 61-48 tarbot 388-185, griet 125-118, schartong 43, haring 37-16.40, makreel 64-13.60, koolvis I zwart 39-34, koolvis II zwart 26-22, koolvis I wit 76, kl. leng 49-44, hake I 2.20-1.80, hake II 142-108, hake III 80, kl. kuit 202-180, gr. kuit 70-61, bot 13-8, lever 25-20, poon 68-61, kl. lom 44.

Per 125 kilogram : gr. kabeljauw 144-130, middel kabeljauw 180,142, grote zwarte koolvis 108-104, middel zwarte koolvis 108-92, grote leng 122-144, grote en middel heek 7.34-6.72.

Per tien stuks : grote kabeljauw 102-71, middel kabeljauw 75-48.

Per hoop : vleet 200, rog 84.

Per 50 kilogram : gr., mid., en klm. schelvis 40-28, gul I 60-51, gul II 51-42, gul III 37-27, wijting 41-35, schar 50-41, gr. schol 40-34, schol I 45-36, schol II 45-39, schol III 40-33, tarbot 402-152, griet 212-72, schartong 59-42, haring 56-24, makreel 72-28, koolvis I zwart 43-38, zwarte koolvis II 29-26, poon 70-61, kl. kuit 200-132, gr. kuit 82-60, lever 35-20, haai 68-60, kl. kreeft 74-48, krab 20, kl. leng 58, heek II 140-92, ham 170, tongschar 126-104.

In IJmuiden werden *dinsdag 12 januari* de volgende besommingen gemaakt : KW 180 10.790, 39 28.350, 43 14.290, 49 13.330, 57 7.310, 117 12.550, 123 50.070, 159 3.060, SCH 46 13.780, VL 73 15.430, 103 12.220 110 14.370, 112 17.570, 121 14.900, IJM 57 43.960, 23 1.490, YE 25 1.350.

Garnalen : KL 7 620, 50 560, ARM 25 610, 85 950, ZK 2 780, 49 830.

Spanners : EB 28 en UK 200 2.170, HA 50 en UK 208 3.530, UK 7 en 10 980, 54 en 56 1.140, 78 en 93 2.410, 142 en 236 2.920, 38 en 73 7.820, 47 en 147 1.310, 15 en 197 1.650, 94 en 215 2.600, 59 en 237 1.250, 70 en 245 3.170, 17 en 249 2.290, 141 en 271 11.700, 196 en 234 1.500, VD 9 en VD 19 5.740, 44 en 75 1.790.

Woensdagmorgen 13 januari werden in IJmuiden door 29 vaartuigen aangevoerd : 5.340 kisten en 423 kleine kisten vis 800 kg. tong en 4.170 stijve kabeljauwen.

Bij de aanvoer waren : 320 kisten en 320 kleine kisten schelvis, 100 kisten en 96 kleine kisten wijting, 1.660 kisten gul en kabeljauw, 1.920 kisten koolvis, 1.000 kisten haring, 7 kleine kisten makreel, 150 kisten schol, 120 kisten schar en 70 kisten varia.

Prijzen, per kilogram, in guldens : tarbot 9.40-9.30, gr. tong 5.98, grm. tong 7.36-7.18, klm. tong 8.48-8.33, tong I 9.93, tong II 8.82, zalm 10.34-10.

Per 125 kilogram : gr. kabeljauw 142-116, mid. kabeljauw 150-122, gr. zwarte koolvis 106, middel zwarte koolvis 112-80, gr. witte koolvis 198, gr. leng 102-98, gr. heek 720.

Per tien stuks : grote kabeljauw 128-88, middel kabeljauw 102-76.

Per hoop : kleine vleet 62.

Per 50 kilogram : gr., mid. en klm. schelvis 140-84, schelvis I 82-81, gr. gul 70-51, mid. gul 60-41, gul III 42-21, wijting 50-25, schar 60-49, gr. schol 35-31, schol I 46-45, schol II 63-60, schol III 75-68, tarbot 278-218, griet 224-120, haring 46-32, makreel 44-11.50, zwarte koolvis I 41-34, zwarte koolvis II 26-22, kl. leng 50-39, kl. kuit 200, gr. kuit 36-30, lever 26-20, haai 76-72, heek I 188-184, heek II 142, heek III 92, kl. lom 43.

SCHEVENINGEN

De aanvoer in Scheveningen bestond *donderdagmorgen 7 januari* uit : 250 kisten wijting, 1.200 kisten gul, 800 kisten schol, 50 kisten varia en 8.000 kg. tong.

De aanvoer in Scheveningen bestond *vrijdagmorgen 8 januari* uit : 120 kisten en 45 kleine kisten wijting, 600 kisten gul, 2.000 kisten schol, 100 kisten varia en 13.500 kg. tong.

Zaterdagmorgen 9 januari werden in Scheveningen aangevoierd : 50 kisten wijting, 200 gul, 180 schol, 80 schar, 1.500 stuks kabeljauw en 1.000 kg. tong.

De aanvoer in Scheveningen bestond *maandagmorgen 11 januari* uit : 20 kisten en 300 kleine kisten wijting, 180 kisten gul 1.200 kisten schol, 50 kisten varia, 700 stijve kabeljauwen en 6.500 kg. tong.

In Scheveningen werden *dinsdagmorgen 12 januari* aangevoerd : 100 kisten wijting, 800 gul en 30 varia.

Visaanvoer te Den Helder

De eerste week van het nieuwe jaar, dat met vertrouwen en optimisme door de Helderse visserijgemeenschap wordt tegemoet getreden, bracht eigenlijk weinig bijzondere dingen.

Konden wij reeds op 2 januari even een start maken met 9 kotters die in 1970 geen kans meer hadden gezien hun vis te lossen en waren de prijzen van de Tong op die dag op een gemiddelde kiloprijs van f 9,—, liepen zij op woensdag zelfs nog belangrijk op tot ruim f 9,50 per kg, gemiddeld, het was duidelijk dat dit niet zou blijven en dat bleek ook wel toen vrijdag en zaterdag de vloot weer voor de wal kwam.

Met hoopgevende vangsten van Tong, onze hoogste aanvoerder van de afgelopen week ving ruim 1.900 kg. Tong en ruim 8.000 kg. andere vis voor een totaal besomming van f 21.700,—.

Terwijl de vangsten en besommingen van de andere grote kotters, die de gehele week hadden gevist eveneens zeer behoorlijk waren te noemen, met opbrengsten die varieerden van f. 14.000,— tot f 21.000,—.

De kleinere kotters, die de afgelopen periode allemaal de spanvisserij op kabeljauw uitoefenden konden door de weersomstandigheden niet regelmatig vissen en hoewel de dagen waarop dit wel kon nog bevredigende vangsten te zien gaven is het te verwachten dat, mede door de betere tongvangsten, verschillende kotters weer zullen overschakelen op de boomkor.

Ondanks dat er enige teruggang in de tongprijzen was waar te nemen, vrijdag en zaterdag was de gemiddelde prijs per aangevoerde kilogram toch altijd nog varierend naar de sortering van de f 7,25 tot f 7,50 per kg.

Eveneens voor de schol werden goede prijzen betaald, de kabeljauw was iets minder goed, maar veel doordraai was er gelukkig niet.

De komende 51 weken van 1971 worden dan ook vol vertrouwen en met optimisme tegemoet gezien.

Aanvoerbericht van 2 tot en met 9 januari 1971

Door 90 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Vissoort	Hoeveelheid in kg.	Opbrengst	Prijs per kg.
Tong	30.767	242.309,17	van f 1057 - f 304
Tarbot	6.192	27.674,83	van f 1124 - f 261
Griet	1.325	1.784,85	van f 219 - f 127
Schol	143.865	118.434,01	van f 146 - f 050
Schar	2.015	2.024,14	van f 125 - f 075
Wijting	13.800	11.349,02	van f 145 - f 055
Kabeljauw	85.655	69.063,10	van f 405 - f 036
Schelvis	445	752,00	van f 180 - f 115
Bot	1.470	217,50	van f 026 - f 010
Tongschar	19	40,92	van f 218 - f 193
Diversen	1.041	269,75	van f - f
	286.594	474.919,29	

TRANSMISSIE PROBLEMEN ?

WIJ VERKOPEN
BESTE KWALITEIT
CONCURRERENDE PRIJZEN

1. WINCHRIEMEN

Alle breedten

2. PLATTE RIEMEN

Al of niet ter plaatse geplakt

3. V - RIEMEN

EVENEENS UIT VOORRAAD LEVERBAAR :
ALLE MATEN ALLIGATOR-RIEMVERBINDERS. OOK HET NUMMER 75

DIT ALLES BIJ

S.V. SCAP

Tel. 059/80820 - Afdeling Elektriciteit

(6798V)



hulp in nood s.v.

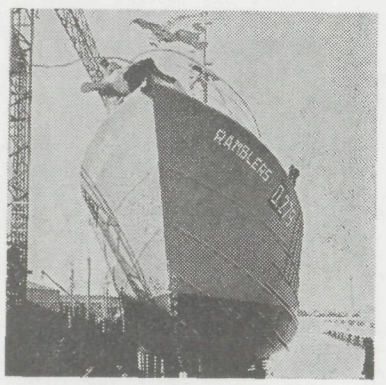
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27 oostende

Tel. (059) 716.89 **Telex : hulpnood 192.29**



Gedekte risiko's : eigen schade — schade aan derden — opslepingen — totaal verlies — lichamelijke schade aan derden — navigatietoestellen — zeegoed — vistuig.



In een periode van 6 jaar werd meer dan 23 miljoen frank kredieten verleend aan de leden voor nieuwbouw tegen zeer lage interesten.



Aan de leden wordt een teruggave van minstens 10 % verleend op de betaalde premies.

(6798V)