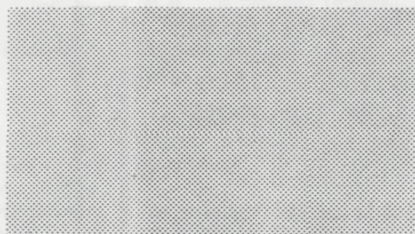
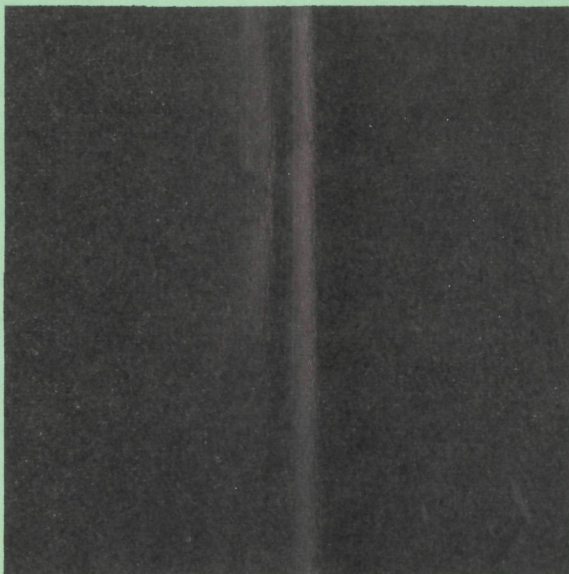
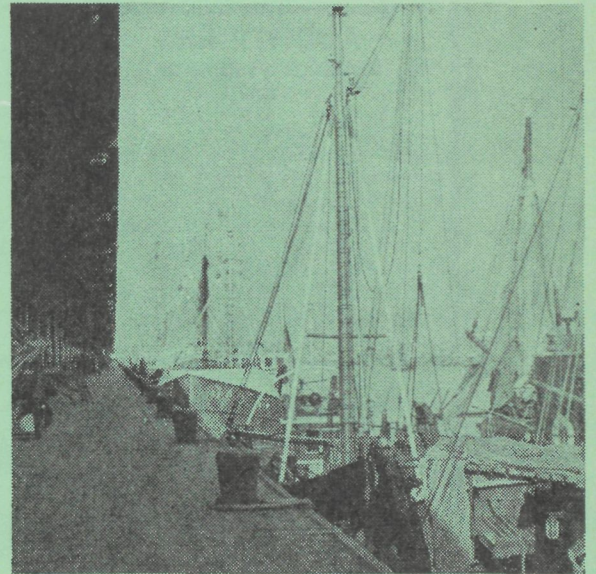
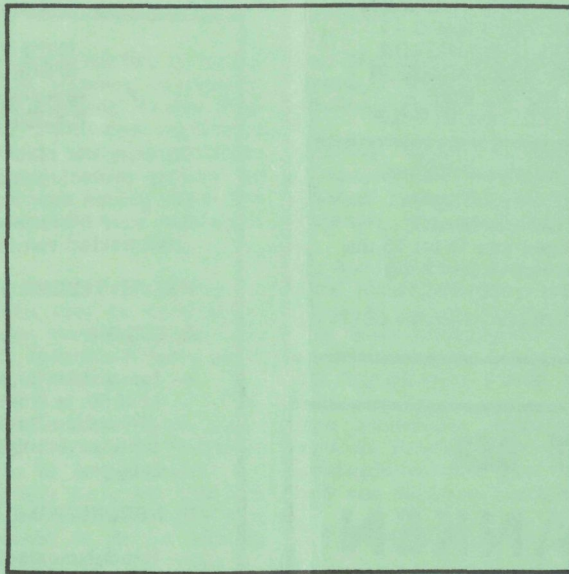
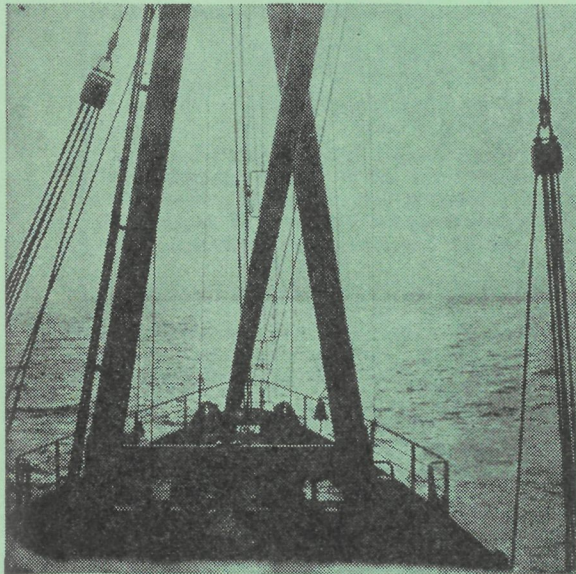


HET VISSERIJBLAD



37e jaar - Nr. 6 - Vrijdag 12 febr. 1971
Verschijnt wekelijks — Prijs : 20 fr.



CASINO-KURSAAL OOSTENDE

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

Ontspanningsavonden in
RELAX-PAK
gewijd aan

VRIJDAG 12 FEBRUARI:
BRUSSELSE
SPECIALITEITEN
115 fr.

VRIJDAG 19 FEBRUARI:
SPECIALITEITEN
VAN CHIMAY

125 fr.

ONBEPERKTE DEELNEMING
AAN HET BUFFET!!!

Met

**MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA**

Piano:

Franz André

ZATERDAG 13 FEBRUARI
van 22 uur af

ZONDAG 14 FEBRUARI,
the-dansant

van 16 tot 20 uur:

**MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA**

Franz André:

piano

Als attractie:

DANY DANIELLE

AUDITORIUM

DINSDAG 16 FEBRUARI
te 20.30 uur

De

„K.V.S.”

stelt voor:

„TCHAO”

van Marc-Gilbert Sauvajon.

Regie: Kris Betz

Dekor: Manfred Hurrig

Met

JANINE BISCHOPS,

FRED ROBION,
ANTON PETERS,
NAND BUYL,
FRIED ZUIDWEG

en

GERDA MARCHAND

Plaatsen:

85 - 74 en 64 fr.

Jeugd - studenten -

miliciens:

53 - 42 en 32 fr.

IN ALLE ZALEN

ZATERDAG 27 FEBRUARI

van 21 uur af

BAL DU RAT MORT

onder het tema:

„OOSTENDE 1900 -
ENSOR EN ZIJN
MASKERS”

Gekostumeerd bal

Groot liefdadigheidsbal

ingericht door

„ROYAL CERCLE
COECILIA”

Toegangsprijs:

250 fr.

(rechtgevende op
een consumptie)

Toegangskarten

te verkrijgen:

CASINO-KURSAAL -
HOTEL IMPERIAL -
BODEGA BEAULIEU -
PALAIS DES THERMES -
HOTEL PRADO -
HOTEL WELLINGTON -
HOTEL AMBASSADEUR -
HOTEL RIFF -
HOTEL TER STREEP

Plaatsbespreking

en inlichtingen:

Casino-Kursaal,
alle dagen van 10 tot 13 uur
en van 16 tot 19 uur

Tel. (059) 751.11

(8532W—7206N—6911V)

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)

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 Baelskaal 30, te Oostende.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR:

A. BELGIE

- ter drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust”, Hendrik Baelskaal 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 Industriële Maatschappij J. Van Beelen, Middehavenstraat, 58-62, IJmuiden;
- n.v. Observator, Vasteland 30 — Postbus 1291 — Rotterdam - 3001;
- Coöperatieve „Den Helder” G.A., Het Nieuwe Diep 27, Den Helder.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

NIEUWE ZEEKAART DER VLAAMSE BANKEN VERSCHEENEN

Te verkrijgen:

- 1) DRUKKERIJ
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
H. Baelskaal 30, Oostende
- 2) „NOORDZEE BOEKHANDEL”
Vindictivelaan 22, Oostende

PRIJS: 120 fr. + B.T.W. 18 % en verzendingskosten
(8481W—7135N—6896V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

HET GEMEENSCHAPPELIJK VISSERIJBELEID (THEORETISCH) IN VOEGE

Zoals reeds medegedeeld is het gemeenschappelijk visserijbeleid sinds 1 februari jl. theoretisch in voege getreden.

GEMEENSCHAPPELIJKE ORDENING DER MARKTEN

In de praktijk kan de gemeenschappelijke ordening der markten nog niet worden toegepast omdat nog vele aangelegenheden moeten worden op punt gesteld en de desbetreffende besluiten nog moeten verschijnen. Zo zijn o.m. nog niet de ophoud- of opvangprijzen verschenen, zodat het onmogelijk is het visserijbeleid in zijn geheel toe te passen.

De marktordening geldt zowel voor verse vis als voor bevroren vis en konserven.

De in dit kader vastgestelde regelingen inzake de werking van de markten hebben hoofdzakelijk tot doel het aanbod aan de eisen van de markt aan te passen en de producenten, voor zover mogelijk, een redelijk inkomen te waarborgen.

TOCH ENKELE PRAKTISCHE GEVOLGEN

Het theoretisch van wal steken van het E.E.G.-beleid heeft toch een paar praktische gevolgen.

Een eerste gevolg is namelijk dat de vissers van de lidstaten in elkanders maritieme wateren mogen vissen (territoriale wateren en visserijzones). Hier dient echter opgemerkt dat men voorlopig daarin heel voorzichtig moet zijn omdat hier ook bepaalde praktische regelingen nog niet op punt staan. Te dien einde zal onder meer een afvaardiging van de Zeevisserijdienst en van de Rederscentrale contact ter plaatse opnemen met de autoriteiten van Boulogne en dit met het oog op mogelijke rechtstreekse aanlandingen door Belgische vaartuigen aldaar.

Het «misverstand» waarvan een Nieuwpoorts vaartuig onlangs nog te Boulogne het slachtoffer was en de moeilijkheden met de garnaalverkoop door Belgische vaartuigen in Nederlandse havens, liggen ons immers nog te vers in het geheugen, en het is inderdaad beter eerst alles op punt te stellen om aldus moeilijkheden te voorkomen.

Benevens de mogelijkheid van het vissen in elkanders maritieme wateren en de rechtstreekse aanlandingen is er nog een ander praktisch gevolg, namelijk het vrij verkeer van vis binnenin de zes lidstaten.

Vis ingevoerd uit Denemarken bv. wordt alleen aan de grens van één der landen ingeklaard, de invoerrechten worden betaald, maar dan kan deze vis ongehinderd op de markt worden gebracht in de zes landen.

DE NORMALISATIE EN DE GEMEENSCHAPPELIJKE OPVANGREGELING

De normalisatie van de visproducten en de gemeenschappelijke opvangregeling kunnen voorlopig nog niet worden toegepast alhoewel alles laat voorzien dat dit heel binnenkort een voldongen feit zal zijn.

Eens dit het geval zal zijn, zal er geen vis meer in de handel worden gebracht die niet GENORMALISEERD is, d.w.z. dat alle vis duidelijk zal moeten ingedeeld zijn in GROOTTE- EN VERSHEIDSKLASSEN volgens bepaalde criteria.

De versheid zal worden beoordeeld naar vier normen, te weten : klasse ekstra, klasse A, klasse B en klasse C, waarbij deze laatste klasse vis betreft afgekeurd voor menselijke consumptie en die onmiddellijk naar de vismeelindustrie wordt verwezen of voor dierenvoeding is bestemd.

Op de indeling in grootte-klasse (gewicht) komen wij bij een volgende gelegenheid uitvoerig terug.

De indeling zal behoren tot de taak van de erkende producentenorganisatie.

De Rederscentrale heeft inmiddels de aanvraag tot erkenning ingediend en van zodra deze erkenning is gebeurd, en niet eerder, zal zij deze taak kunnen waarnemen.

Op iedere partij vis zal dus duidelijk moeten worden vermeld tot welke versheidklasse en tot welke grootteklasse zij behoort.

E.E.G.-OPVANGREGELING

Ook in het gemeenschappelijk opvangsysteem staat de producentenorganisatie centraal. De algemene principes van het opvangsysteem komen, zoals reeds gezegd, overeen met het systeem van de Belgische opvangregeling. Wij moeten dus op deze principes voorlopig niet uitvoerig terugkomen.

Wel is het zo dat niet voor alle vissoorten een E.E.G.-opvangregeling zou bestaan maar enkel voor een tiental soorten, dewelke men de BESCHERMDE VISSOORTEN noemt; deze zijn : wijting, platvis, koolvis, kabeljauw, schelvis, rode bonen, makreel, haring, ansjovis en sardienen.

Een financiële tussenkomst in deze opvangregeling ten behoeve van de producentenorganisatie is voorzien voor zover de regels van het spel worden gevolgd. Ook daarop komen wij later terug.

Voor de niet-beschermde vissoorten kan, op nationaal vlak dan, een opvangregeling worden ingesteld, of kan de bestaande opvangregeling worden behouden, maar de lasten daarvan zijn dan uitsluitend voor rekening van de producentenorganisatie.

Er kan hier evenwel onmiddellijk aan toegevoegd worden dat de ervaring heeft geleerd dat van de totale opgevangen vissoorten gemiddeld circa 85 % tot de beschermde vissoorten behoren, zodat het aandeel van niet-beschermde vissoorten in de opvangregeling gering is.

DE BIJDRAGE VOOR DE OPVANGREGELING

Een belangrijke wijziging in de E.E.G.-opvangregeling in vergelijking met de Belgische opvangregeling is het feit dat de bijdrage voor het opvangfonds niet meer in een procent op de besomming zal zijn, maar wel een bijdrage berekend op het gewicht.

DE VERSCHILLENDE PRIJZEN IN HET E.E.G.-MARKTBELEID

Zoals bij andere gelegenheden medegedeeld zullen in het raam van het gemeenschappelijk marktbeleid, drie soorten prijzen bestaan, te weten de orientatieprijzen, de ophoudprijs (onze opvangprijzen) en de interventieprijzen.

De ORIENTATIEPRIJZEN zullen als basis dienen voor de berekening van de andere prijzen. Zij zullen in hoofdzaak worden vastgesteld op basis van de gemiddelde prijzen van de drie voorgaande jaren voor een bepaalde kwaliteit in een bepaalde representatieve haven.

Zo werd Oostende aanvaard als representatieve haven voor rode bonen en kabeljauw. Zeebrugge werd aanvaard als representatieve haven voor garnaal en schol.

Voor éénzelfde vissoort worden ook nog andere havens als representatief beschouwd, zodat dan weer een gemiddelde van de gemiddelde prijzen van deze havens wordt genomen.

(VERVOLG BLZ. 3)

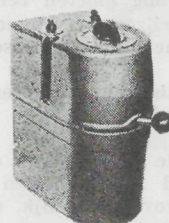
KUSTVAART ZEEVAART

SPERRY NAVIGATIETOESTELLEN VOOR DE ZEEVISSERIJ VANAF 70.000 B. Fr.

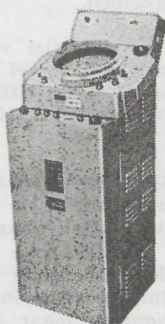
De verspreiding van een uitgebreid en nuttig gamma toestellen voor de zeevisserij maakt het mogelijk ongewoon interessante prijzen aan te bieden. Vraag om verdere inlichtingen.



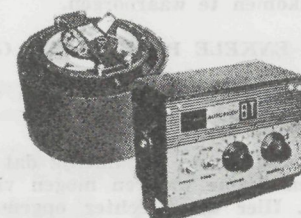
MK 12 RADAR
12in (305mm)
50kw
Vier modellen



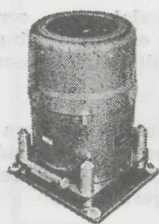
ELEKTRISCHE HELMSTOK
Hand-elektrische en automatische besturing



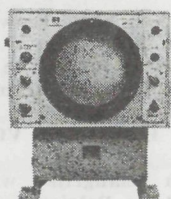
MK 10 RADAR
10in (254mm)
10kw of 50kw
Acht modellen



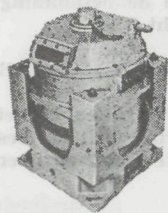
AUTOMATISCHE ROERGANGER 8T
Een uitstekende „derde man” tegen uitzonderlijk lage kostprijs



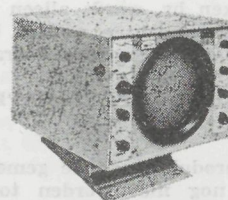
SR 120 GYRO KOMPAS
Gestabiliseerde stuur-aanwijzing, ook voor de kleinste schepen



MK 8 RADAR
7in (178mm)
10kw
Vier modellen



MK 37 GYRO KOMPAS
Uitstekend geschikt voor de oceaanavaart



MK 7 RADAR
7in (178mm)
5kw
Goedkope uitvoering

SPERRY RAND ZET DENKEN OM IN GEMEENSCHAPPELIJKE WINST

**SPERRY
MARINE SYSTEMS**

SPERRY MARINE SYSTEMS DIVISION SPERRY RAND. BRACKNELL, BERKS, ENGLAND
TELEPHONE: BRACKNELL 3222

VERTEGENWOORDIGING IN BELGIE: **SAIT-ELECTRONICS**
Ruisbroekse Steenweg 66, BRUSSEL

(VERVOLG VAN BLZ. 1)

De OPHOUDPRIJS kan vergeleken worden met onze minimumprijs. Het is de ophoudprijs, die wordt vastgesteld per beschermde vissoort, beneden dewelke niet meer wordt verkocht. Deze beschermde vissoorten worden dus aan deze prijzen opgehouden. De hoogte van de ophoudprijzen wordt vastgesteld op basis van een procent van de oriëntatieprijzen.

De INTERVENTIEPRIJS tenslotte, is de vergoeding die de producentenorganisatie ontvangt voor de vis die wordt opgehouden. Ook deze vergoeding wordt vastgesteld op basis van een percentage van de oriëntatieprijzen.

Al deze prijzen zijn opgesteld volgens een ingewikkelde werkwijze en de zeer geleerde mensen die dit procédé hebben op punt gesteld geven in feite wel de indruk eigenlijk weinig van de zeevisserij af te weten en de zaak om interessant te doen, zeer gekompliceerd hebben gemaakt. Ook hierop komen wij ten gepaste tijde terug.

GEMEENSCHAPPELIJK STRUKTUURBELEID

Het gemeenschappelijk structuurbeleid vult de gemeenschappelijke marktordening aan.

Ook hier is het voorbarig in detail te treden en voorlopig gaat de meeste aandacht naar het marktbeleid.

Wel kan gezegd dat het eigenlijke structuurbeleid gericht zal zijn op de coördinatie van het beleid van de lidstaten die daartoe aan de commissie elk jaar inlichtingen zullen verstrekken die betrekking hebben op de situatie van de structuur, het verband tussen het structuur- en marktbeleid, de voorgenomen maatregelen tot structuurverbetering, alsmede de één en meerjarige programma's en projecten voor onderzoek en technische en wetenschappelijke bijstand.

Met in acht neming van gemeenschappelijke regels zullen de lidstaten kunnen financiële steun verlenen met het oog op de verwezenlijking van de doelstellingen van de verordening.

IN DE RAAD VAN BEHEER

Vorige week kwam een afvaardiging van de Zeevisserijdienst toelichting verschaffen t.o.v. het Dagelijks Bestuur van de Rederscentrale omtrent het E.E.G.-beleid en omtrent de rechten en plichten van de producentenorganisatie in E.E.G.-verband.

Ten overstaan van de Raad van Beheer die heden, donderdag is bijeengekomen, werd door de heren Martens en Michielsens dezelfde toelichting gehouden, waarop wij later terugkomen.

A.W.

IN AANWEZIGHEID VAN MINISTER DEPAEPE DE HEER KESTELOOT 20 JAAR VOORZITTER VAN DE G.K.Z.

Maandag werd de heer Fernand Kesteloot, voorzitter van de Rechtenbank van de aanleg, gevierd ter gelegenheid van zijn twintigjarig Voorzitterschap van de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij.

Deze viering greep plaats in de ontvangstaal van een hotel te Oostende, in aanwezigheid van de heer Depaepe, Minister van Sociale Voorzorg, Departement waaronder de G.K.Z. ressorteert, de heren J. Piers, Senator en Burgemeester, volksvertegenwoordiger Dries Claeys en talrijke andere personaliteiten en prominenten uit ons visserijbedrijf en uit alle middens die op een of ander wijze verbonden zijn met de werking van de G.K.Z.

NIEUW VERZEKERINGSSTELSEL

In zijn toespraak wees Minister Depaepe op de vele verdiensten van de gevierde sedert de aanvang

van zijn voorzitterschap in januari 1951, nu dus 20 jaar geleden. Ook het personeel werd in de hulde betrokken.

Tevens onderlijnde de Minister het nut van een instelling als deze van de G.K.Z. opgericht bij wet van 30 december 1929.

Vervolgens deelde de heer Depaepe mede dat deze week nog zijn wetsontwerp van arbeidsongevallenwet aan de goedkeuring van de Senaat zal worden onderworpen.

Dit wetsontwerp werd ingediend op 21 april 1970 maar inmiddels werd het reeds door een aantal amendementen gewijzigd.

Het ontwerp beoogt de ongevallenverzekeringswet die thans alleen bestaat ten opzichte van zeelieden en dienstboden, te veralgemenen.

Deze nieuwe wet, want alles laat

veronderstellen dat hij zal worden goedgekeurd, zal de thans bestaande verschillende wetten aangaande de arbeidsongevallen-wetgeving in één enkele regeling samenbrengen.

Voortaan zullen de zeelieden (vissers en zeevarenden ter koopvaardij) worden verzekerd door het Fonds van Arbeidsongevallen. Dit zal niet het einde van de G.K.Z. betekenen. De G.K.Z. zal weliswaar overgeheveld worden naar dit Fonds maar de rechten van het personeel van de Kas blijven behouden en de administratieve dienst blijft te Oostende gevestigd. Het grote voordeel van de nieuwe wetgeving zal daarentegen betekenen dat het risico op een veel groter basis zal worden gespreid. Daar waar thans de financiële lasten van de G.K.Z. door een goede 300 reders moet worden gefinancierd, zal de risikospreiding volgens de nieuwe wet ook over de reders ter koopvaardij en andere werkgevers worden verdeeld, hetgeen logischerwijze tot een verlaging van de verzekeringspremie moet leiden.

DE VOORZITTER DANKT

Na deze opgemerkte toespraak vanwege de heer Minister die door zijn aanwezigheid het belang van de viering onderstreepte, dankte de heer Kesteloot.

De gevierde maakte een kort historisch overzicht van de werking en activiteiten van de G.K.Z. sedert haar ontstaan. Hij betrok in zijn dank de griffier van de G.K.Z., de heer Van Oost, en het personeel, hij huldigde tevens de woordvoerders van de werkgevers- en werknemersafvaardigingen in de G.K.Z., te weten de heer Menu van de Rederscentrale en de heer Dumarey, thans schepen van de Oostendse vissershaven, voor de werknemersafgevaardigden.

Zoals men zich nog zal herinneren, werd de heer Menu onlangs nog onderscheiden met het speciaal ereteken 1ste klas, daar ook hij thans reeds meer dan 20 jaar lid is van de Raad van Beheer van de G.K.Z. als vertegenwoordiger van de reders.

Hij is trouwens de enige die sedert het ontstaan van de Kas in 1930, twintig jaar onafgebroken lid is van de Raad van Beheer.

De heer Kesteloot beëindigde zijn dankwoord met de uitspraak dat hij een gelukkig mens is omdat hij 20 jaar onafgebroken de visserij heeft mogen dienen.

HET ONTWERP VAN ARBEIDSONGEVALLEN

Naar aanleiding van de mededeling van Minister Depaepe dat zijn ontwerp van arbeidsongevallenwet eerstdaags in de Senaat zal worden besproken kunnen wij hieromtrent nog volgende beschouwingen maken.

ALGEMEEN PRINCIPE

Dit wetsontwerp (ingediend op 21-4-1970) beoogt de ongevallenverzekeringplicht die thans alleen bestaat ten opzichte van zeelieden en dienstboden te veralgemenen.

Dit is de belangrijkste juridische wijziging van deze wet.

Iedere werkgever zal volgens wetsontwerp een verzekering bij 'n erkende verzekeringsmaatschappij met vaste premie of bij een Gemeenschappelijke Kas met ongevallenrisiko ten opzichte van zijn werknemers moeten verzekeren.

Zoals reeds gezegd bestaat de betreffende verzekeringsplicht op het huidig ogenblik alleen voor de reders ten opzichte van de zeelieden en voor de werkgevers die dienstboden tewerk stellen. Natuurlijk is er de wetgeving betreffende de vergoeding van de schade die voortvloeit uit een arbeidsongeval sedert 1903. Volgens deze wetgeving is dus de werkgever gehouden de last inzake vergoeding voor zijn rekening te nemen.

(Vervolg blz. 4)



In gesprek met minister Depaepe.

(Vervolg van blz. 3)

Doorgaans laat de patroon zich tegen het risico verzekeren. In deze optiek heeft de getroffene verhaalrecht op de werkgever of diens vertegenwoordiger of lasthebber.

Volgens de nieuwe regeling voorzien in het wetsontwerp wordt niet het risico van de werkgever verzekerd maar het risico van de werknemer namelijk het loonverlies.

Het verhaalrecht van de betrokkene is dan niet meer gericht tot de werkgever maar tot de verzekeringsmaatschappij.

Het nieuwe wetsontwerp brengt de thans verschillende wetten aangaande de arbeidsongevallenwetgeving in één enkele regeling samen.

VERZEKERINGSPLICHT

Iedere werkgever zal voortaan gehouden zijn zijn volk te verzekeren. Hij heeft hierbij de vrije keus van verzekeringsmaatschappij.

Blijft hij terzake in gebreke of is de verzekering onvoldoende, dan worden zijn werknemers van ambtswege in geval van werkongevallen vergoed door het Fonds voor Arbeidsongevallen.

Dit Fonds eist in voorkomend geval de uitgekeerde vergoeding terug van de in gebreke gebleven zijnde werkgever.

SPECIALE BEPALINGEN

De zeelieden (vissers en koopvaardij) zullen worden verzekerd door het Fonds voor Arbeidsongevallen. De reders hebben hier dus niet de vrije keuze van verzekeringsmaatschappij en zijn gehouden een verzekering af te sluiten bij dit Fonds.

De koning bepaalt de verzekeringspremie, de grondslag waarop ze wordt berekend en de wijze waarop ze wordt geïnd.

Hij stelt ook het basisloon van de zeelui vast.

Dit is dus een fundamentele wijziging ten opzichte van de verzekering voor zeelieden wier reder thans een verplichte verzekering dient aan te gaan in de respectievelijke Gemeenschappelijke Kassen.

De wet van 30-12-1929 zal dus worden opgeheven alsmede de betreffende Gemeenschappelijke Kassen.

Het personeel van deze kassen gaat met behoud van hun rechten over naar het Fonds. De administratieve diensten blijven respectievelijk te Antwerpen en te Oostende gevestigd.

Om de betrekkingen met het Fonds te verzekeren zal een Technisch Comité worden opgericht te Antwerpen en te Oostende.

Gezien deze regeling zal dus een groter risikospreiding worden bekomen waaruit mag worden verwacht dat de ongevallenverzekeringspremie lager zal komen te liggen.

Dit is trouwens steeds één van de doelstellingen geweest die de Rederscentrale heeft nagestreefd en waaromtrent met onder meer Minister Depaepe door de Rederscentrale talrijke besprekingen werden gevoerd. Dit is dan weer een zoveelste verwezenlijking op het actief van de beroepsvereniging.

Het huidig stelsel is immers voorbijgestreefd en kost de reder een boel geld. De uitgaven van de G.K.Z. voor dit jaar werden begroot op 18 miljoen frank, te financieren door premies die uitsluitend door de reders worden betaald.

De te betalen premie is gebaseerd op de bruto-besomming, dit is dus een zakencijfer.

Ook het feit dat een premie voor arbeidsongevallenverzekering gebaseerd is op een zakencijfer en niet zoals gebruikelijk op het loon is evenzeer onlogisch.

Wanneer we de door onze reders te betalen premie vergelijken met

de premie voor ongevallenverzekering in andere sectoren, dan komen we op ongeveer 11,5% van de lonen, hetgeen uitzonderlijk hoog is, dit komt trouwens neer op 50 fr. per dag en per man.

In de koopvaardij bv. bedraagt de te betalen premie 2,5% van de betaalde lonen.

De hoogste premie die we in de landelijke sectoren hebben ontmoet bedraagt 7% en dit betreft dan uitzonderlijke gevaarlijke beroepen.

De nieuwe ongevallenwet zal dus zeker moeten leiden naar een verlaging van de door onze reders te betalen premie voor ongevallenverzekering, waardoor we als het ware naar een normale toestand zullen terugkeren.

HET VISSERSPENSIOEN

Na afloop van de plechtigheid werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om met Minister Depaepe van gedachte te wisselen over het visserspensioen.

Zoals bekend bestaat thans de gelegenheid om vervroegd op pensioen te gaan, nl. op 60-jarige leeftijd.

Om echter daarvan gebruik te kunnen maken, dit wil zeggen om van een voliedig pensioen te kunnen genieten, moet de visser 40 jaar hebben gevaren.

Volgens berekeningen zullen slechts enkelen daarvan kunnen profiteren, niettegenstaande reders en vissers een belangrijke bijdrage moeten storten.

Uiteindelijk zal derhalve de pensioendienst alleen profiteren, dus de gemeenschap, daar waar het logischer zou zijn dat de gemeenschap een inspanning voor onze vissers zou doen.

We vragen ons trouwens steeds of waarom in dit geval de visser niet gelijk gesteld wordt met de zeevarende ter Koopvaardij, die 'n

veel gunstiger statuut heeft.

Zoals hierboven aangetoond, zal in het nieuwe stelsel van ongevallenverzekering ook geen onderscheid meer worden gemaakt tussen de visser en de zeevarende ter koopvaardij.

Tijdens het gesprek heeft de Minister dan ook gevraagd hem opmerkingen en desgevallend nieuwe voorstellen met betrekking tot de pensioenregeling over te maken.

Hopen we dat ook in deze aanleggenheid nieuwe en gunstige resultaten mogen worden bekomen.

A.W.

IJM. 21 „NAVIS” DOET PROEFVAART OP MIDDELLANDSE ZEE

GROOTSTE TREILER VOOR NEDERLANDSE VLOOT

Vorige week deed de in Messina op Sicilië gebouwde hekreiler IJM. 21 „Navis” haar technische proefvaart. De „Navis”, die meteen de grootste treiler van de Nederlandse vloot zal worden, werd gebouwd voor rekening van de N.V. Nederlandse Atlantische Visserij Maatschappij. De proefvaart greep plaats op de Middellandse Zee. Eind februari zal de „Navis” dan te IJmuiden binnenlopen. De „Navis” zal onder bevel staan van schipper Cor Bal uit IJmuiden. Slechts een gedeelte van de bemanning zal de thuisreis meemaken. Eenmaal te IJmuiden zal de bezetting aangevuld worden tot 22 man om dan in de derde week van maart voor het eerst naar de visgronden af te varen.

De hoofdkenmerken zijn de volgende :

- lengte : 66,25 m.
- breedte : 10,60 m.
- diepte : 7 m.

De brutotonnage bedraagt 670 ton. De voortstuwing van de „Navis” zal geschieden bij middel van een Werkspoormotor met een vermogen van 1.700 PK. De —diepvriesinstallatie heeft een capaciteit van 30 ton diepvriesprodukten; hiervoor zijn drie ruimten voorzien om elfhonderd kubieke meter diepgevroren vis te bergen.



Het personeel van de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij met minister Depaepe en voorzitter Kesteloot.

Nieuwe SCHEEPS- DIESELMOTOR M.A.N.

Type W8V 17, 5/22B
Bouwjaar 1970
315 PK/1500 omw./min.
Leverbaar uit stock
Zich wenden naar :
EURO-M.A.N.

Intern. Rogiercentrum,
bur. 2001-2009
1000 BRUSSEL
(tel. 02/17.27.12 - 18.52.77)
tussen 8 en 17 uur.
(6902V)

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende werden geen ophelmende zaken behandeld. In twee gevallen sprak rijkskommissaris Bentein een vordering uit terwijl de resterende zaken ofwel een voortzetting ofwel een nieuw onderzoek betroffen.

Een eerste maal werd gevorderd inzake het afkorten van de waakboei van het lichtschip «Outer Gabbard» op de visgronden, door het vissersvaartuig N.715 «Marcel». Terzake werden twee opvarenden betrokken, nl. schipper Dezutter die bevel gaf om tussen het lichtschip en de waakboei te korren en matroos Zwervaegher die vernoemd bevel tot uitvoer bracht; met het gekende gevolg evenwel. In zijn vordering is de heer Bentein van oordeel dat het vaartuig weliswaar werd meegedreven door een sterke stroming, maar dat Zwervaegher daartegen niets ondernam om deze stroom tegen te werken. Ten overstaan van schipper Dezutter meent de rijkskommissaris dat eerstvernoemde een dergelijke opdracht niet had mogen geven, en dan zeker niet aan een nog minder doervaren visser. Schipper Dezutter liet verder na, de autoriteiten in te lichten van het gebeuren hetgeen helemaal geen blijk is van goede zeemannschap.

Tegen vernoemd schipper Dezutter wordt dan ook een vermaning gevorderd terwijl tegen Zwervaegher een waarschuwing gevorderd wordt.

AANVARING OP VISGRONDEN

Vervolgens vorderde rijkskommissaris Bentein inzake de aanvaring die zich op 28 januari 1970 voordeed tussen de aan de korre liggende Z.481 «Firmin Lievens» en de naar de thuishaven terugkerende Z.430.

Terzake werd schipper Depaepe van laatstvernoemd vaartuig betrokken. In feite is deze zaak zeer duidelijk gezien de vissende Z.481 absolute voorrang had op de koers lopende Z.430. Daarenboven hield schipper Depaepe helemaal geen rekening met de minder goede zichtbaarheid en liep hij niet een aangepaste snelheid. De verantwoordelijkheid voor deze aanvaring berust dan ook integraal bij schipper Depaepe tegen wie een schorsing van vier dagen gevorderd wordt.

AANGEVAREN DOOR M/S «WORTHING»

Op 21 mei van vorig jaar werd het Oostendse vissersvaartuig O.147 «Suzanne» terwijl het vissende was aangevaren door het Britse MS «Worthing». Hierbij liep de «Suzanne» tamelijk zware schade op. Thans hoort de Raad matroos Lasat Heliendoor die zich op het ogenblik der feiten op dek bevond. Getuige weet te vertellen dat hij de «Worthing» slechts opmerkte enkele ogenblikken voor de aanvaring. Hij weet hierbij te vertellen dat dit vaartuig helemaal geen koerswijzing uitvoerde niettegenstaande de «Suzanne» hoog op de stag een mand voerde ten teken van vissend vaartuig. Na de aanvaring zag hij één bemanningslid van de «Worthing» op de buiten-

brug komen. Hij kon niet zeggen of er zich iemand anders binnen de brug bevond. De voorligging van de «Suzanne» was nog steeds onveranderd.

De Raad is van oordeel dat er geen andere opvarenden van het vissersvaartuig moeten onderhoord worden. Rijkskommissaris Bentein heeft inderdaad voldoende elementen om tijdens een eerstvolgende zitting zijn advies uit te spreken.

Tenslotte was er nog de aanvaring die zich op 21 mei 1970 voordeed tussen de Zeebrugse treilers Z.526 «Venus» en Z.569 «Blauwvoet». Terzake wordt schipper Witterwulge van de «Blauwvoet» onderhoord. Nopens de juiste toedracht der feiten kan hij evenwel niet veel vertellen gezien hij op dit ogenblik ter ruste had bevestigd. Enkel matroos-motorist Van Waes bevond zich op de brug. Getuige verklaart dat hij gewekt werd door de hevige slag van de aanvaring waarop hij zich aanstonds naar de brug begaf. Tijdens het verder onderhoor komen enkele tegenstrijdigheden aan het licht; in een vorige zitting kad een opvarende van de «Venus» inderdaad verklaard dat hij een bakboordmanoeuver moest uitvoeren gezien er aan zijn stuurboordzijde veel wrakken lagen. Dat er wel wrakken liggen wordt door getuige toegegeven maar dan niet in de nabijheid, wel verder op. Nadat hij zijn wachtsman Van Waes had onderhoord verklaard getuige nog dat het aanvarende vaartuig een bakboordmanoeuver heeft uitgevoerd. Hij kan niet zeggen of zijn eigen vaartuig een roermanoeuver heeft uitgevoerd. Wel weet hij dat de voorligging van zijn vaartuig nagenoeg onveranderd was gebleven.

Deze zaak zal in een volgende zitting worden verder gezet.

OOK DAT IS VISPROPAGANDA

Jaarlijks richt de Rôtisserie „L'Aquillon" te St.-Idesbal een visfestival in.

Dit jaar gaat van 25 tot en met 28 februari het zevende vis- en schaaldierfestival door, tijdens hetwelke het mogelijk is een keuze te doen uit meer dan 50 culinaire bereidingen van een grote gamma vissoorten.

Dit is uiteraard een prachtig initiatief, welke niet alleen in het voordeel is van betreffende uitbater, maar dat een propaganda betekent ten voordele van meer visverbruik en dat navolging verdient.

Maar al te dikwijls stellen we immers vast dat zelfs langs de kust de keuze aan visshotels beperkt is.

Moest men het wagen een instelling te openen die uitsluitend aan visbereidingen zou doen, dan zou deze ongetwijfeld succes kennen.

We wensen in elk geval het zevende vis- en schaaldierfestival evenveel succes toe als vorige jaren.

VERANDERINGEN IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN MAAND JANUARI 1971

ADRESVERANDERINGEN :

O.301 «Stella Maris» — eigenaar : Goutsmit Henri, Prins Albertlaan 21, De Panne.
Z.587 «Alca Torda» — eigenaar : Vandierendonck Edmond, Grave Jan-dijk 107, Heist aan Zee.
N.7 «Christiaan» — eigenaar : Kiekens Noël, Havenstraat 14, Nieuwpoort.
Z.500 «De Hoop» — eigenaar : Vlietinck François, Jos. Nellenslaan 30 Heist-Duinbergen.

VERANDERING VAN EIGENAAR :

O.181 «Cleopatra» — eigenaars : Van Lul André, Klemkerkestraat 15, Bredene en Tourlousse Henri, A. Liebaertstraat 44, Oostende.
Zeebrief : 12-1-1971.
O.160 «Atlantic» — eigenaars : Zwervaegher Henri, Zonnebloemweg, 29, De Panne en Meulenbergh Ignace, Zeedijk 108, Oostende.
Zeebrief : 29-1-1971.

NIEUW VAARTUIG :

O.83 O.P.D.E. — «Surveyor» — 45,61 — 150,23 — 1971 — 2 — S — A.B.C. — 500 — 10.756 — 1970 — S.A. Pêcheries à Vapeur, Hendrik Baelskaai 14, Oostende. — RF — DN — US — DNP — OP — R.
Zeebrief : 15-1-1971.

VERANDERING VAN EIGENAAR EN THUISSHAVEN :

Z.579 «Karine» wordt N.579 «Karine». — eigenaar : P.V.B.A. Rederij «De Westhoek», Kaaistraat 9, Nieuwpoort.
Zeebrief : 20-1-1971.

TELEFOON :

N.805 «Zeefauna» — eigenares : Cardon Antoinette, L. Maskanslaan 4, De Panne. Tel. (058) 427.69.

Z.417 «Yvette-Freddy» — eigenaar : C. Devooft & Co, Polderstraat 69 (niet 79), Heist.
Z.233 «Albatros» — 112 P.K. i.p.v. 112/125 P.K.
Z.596 «De Zwerver» — eigendom : Rederij «De Zwerver» P.V.B.A., Canadezenlaan 28 i.p.v. 8, Lissewege.
Z.435 «La Madelon» — eigendom : De Landmeter J. - Coudeville, Kunstlaan 64 i.p.v. 62, Zeebrugge.

VERANDERING NAVIGATIE-INSTRUMENTEN

	bijvoegen	schrappen
Z.596 «De Zwerver»	2 OP	RF
Z.410 «Marco Polo»	RF — DN — US	—
Z.432 «Feniks»	R	DF
Z.438 «Bristol»	2 RF	DF
Z.570 «Triton»	2 RF	DF
Z.516 «Jakoba»	2 RF — OP	DF
Z. 25 «Javan»	R	DF
Z.512 «El Cid»	VHF	—
Z.233 «Albatros»	DN	DF
Z.460 «St. Christoffel»	RF — OP — R	DF
Z.484 «Fox»	RF — DNP	DF
Z.468 «St. Petrus»	DN — OP	DF
Z.435 «La Madelon»	OP	DF
Z.548 «Flamingo»	OP — R	R
Z.184 «Flipper»	RF — 2 OP	DF
Z.417 «Yvette-Freddy»	RF — R — OP	—

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

RADAR

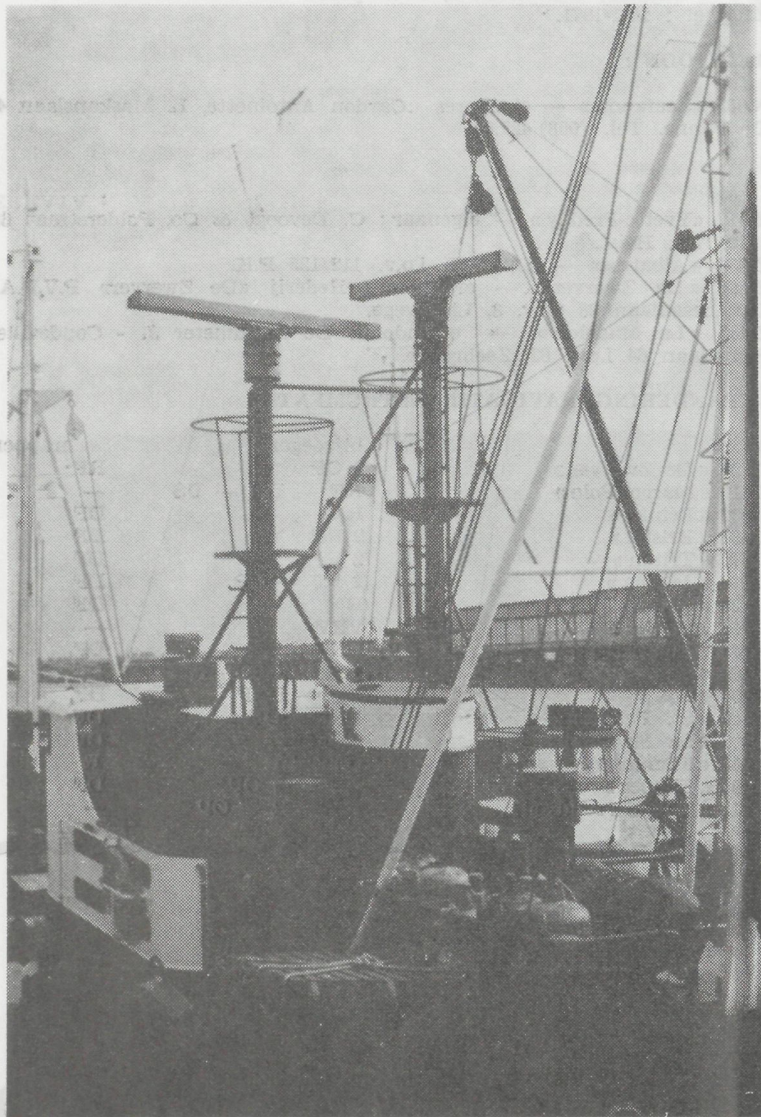
Naargelang het soort apparaat waarover men beschikt zijn er verschillende manieren om blind te varen. Radargegevens kunnen op verschillende wijzen verschaft worden.

Is het schip uitgerust met een toestel dat de Noord-op methode toelaat dan mag men zich gelukkig achten, het varen in de doorgaans ongemakkelijke kustwateren kan er maar veiliger door worden. Met dit radarstelsel ziet men op het scherm hetzelfde beeld als men ziet op de zeekaart. Het schip beweegt in het beeld, het vaart om zo te zeggen in de kaart, in het "landschap".

Met dit stelsel hoeft men de kaart niet meer te draaien in navolging van het beeld.

Het "ware-bewegingstelsel" (true-motion) dat eveneens aan de gyro gekoppeld is en dus steeds het noorden aan de bovenkant van het scherm heeft, bezit twee voornaamste voordelen voor de vaart in de kustwateren.

- 1) Varende schepen kunnen rechtstreeks herkend worden aan het spoor dat hun echo nalaat. Bovendien duidt dit spoor meteen de koers van het schip aan.
- 2) Juist door het feit dat stilstaande doelen geen staart hebben aan hun echo kunnen ze als dusdanig herkend worden.



Nog een voorbeeld van radarinstallatie aan boord van een treiler.

Wanneer het mistig is gaat alle aandacht naar de radarnavigatie en men heeft geen behoefte aan een vergelijking van het panorama van de radar met de zeekaart, het "noord-op"-stelsel zal dan doorgaans ook met de meeste waarde zijn aan boord.

Wanneer men over een radarapparaat beschikt met de zogenoemde "voorsteven-op"-methode dan draait het gehele beeld met de beweging van het schip.

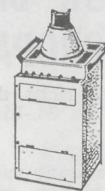
Dit stelsel heeft het nadeel van het "uitsmeren" van de echos. Inderdaad wanneer een vlugge koersverandering wordt gemaakt veroorzaken de echos grote wollige vlekken dat "smeereffekt" wordt genoemd: Dit verschijnsel kan wel eens storend werken bij nauwgezette navigatie.

(VERVOLGT)

REDERS, LEEST UW VAKBLAD



SPERRY MARINE SYSTEMS



MK 12 RADAR

12in (305mm), 50kw
Vier modellen

VANAF 240.000 fr.



MK 10 RADAR

10in (254mm), 10kw of 50kw
Acht modellen

VANAF 180.000 fr.



MK 8 - MK 7

7in (178mm), 10kw of 5kw
Vijf modellen

VANAF 96.000 fr.

SERVICE OVER DE GEHELE WERELD

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

(6886V)

Een belangrijk onderhoud

DE BELANGEN VAN DE VISSERIJ EN VAN GROOT OOSTENDE

Talrijke vraagstukken vragen een oplossing

Donderdag had een afvaardiging van de Rederscentrale opnieuw een lang onderhoud met de nieuwe schepen van de Vissershaven, de hr. Dumarey in tegenwoordigheid van zijn havenkapitein.

Men zegt gewoonlijk: "nieuwe bezems vagen goed" zodat door nieuwe leiders veel beloofd wordt.

De nieuwe schepen is echter jong en dynamisch genoeg, en weet van aanpakken. In zijn gesprekken is hij omtrent de vraagstukken van de vissershaven nog zeer voorzichtig, daar hem talrijke vraagstukken en moeilijkheden te wachten staan en hij, zoals hij het zelf zegde, daarin nog niet geheel thuis is. Hij zal nu moeten begrijpen dat nu hij schepen van de Vissers- en Handelshaven is, de zeevisserij een "handel en nijverheid" is die aan duizenden mens werk verschaffen.

Talrijke vraagstukken vragen inderdaad een oplossing of wijzigingen.

De Vissershavenkommissie waarin niet minder dan 38 leden zeten, waarvan de overgrote meerderheid niet het minste nut bijbrengt, moet hervormd.

Elke politieke partij wil er daarenboven zijn snater in slaan, waar zij niets van de vraagstukken afweten van de vraagstukken welke daar behandeld, of zijn er nooit op vergaderingen aanwezig tenzij de kiezing nadert !...

De vertegenwoordiger van de PVV bv. is er éénmaal aanwezig geweest in zes jaar ! Hier is dus een hervorming in de eerstvolgende zitting van de gemeenteraad noodzakelijk.

Hetzelfde geldt de Kommissie tot Verbetering van de Vissershaven.

Een der slipways is al buiten gebruik. Men vraagt zo maar 30 miljoen om die te herstellen. Amerikanen willen de afgedankte lift in werking stellen maar ook dat, zou maar 30 miljoen frank kosten ! Verder is het vraagstuk van de nieuwe slip, het hersteldok, de verlenging van het visserijdok, de problemen van onze kustvisserij in het kader van de E.E.G., de gelegenheidsvisserij, die meer en meer allerlei rommel opkopen, om te gaan vissen en vissers van de vloot weg te trekken en hun vis en garnaal in 't zwart te verkopen en de plaats te komen innemen van de beroepsmensen, die in het tijdok van de nieuwe vissershaven, voor hen gemaakt, geen plaats meer vinden...

De sportvisserij is misschien een aangenaam tijdverdrijf voor sommigen, maar een geldklopperij voor anderen, terwijl de beroepsmensen allerlei moeilijkheden hebben op te lossen.

DE SPREIDING VAN DE MARKT

Men wil een marktspreiding tot stand brengen.

Goed ! Schaf het huidig garnaal-

kot af. Verkoop vis en garnaal op een bepaalde plaats en op een bepaald uur in de vismijn en na drie maanden spreekt men er niet meer van en komt de marktspreiding vanzelf. Zo is het ook te Zeebrugge geschied en schitterend gelukt.

De garnaalmarkt kan ingericht worden "Ouden van Dagen". Dit alles zal niet beletten de garnaal en viskraampjes op de Visserskaal te laten staan volgens bepaalde normen en ze te verplichten hun prijzen en de soort vis te afficheren, welke ze verkopen, daar onwetende mensen soms op een schandelijke wijze beetgenomen worden : bot voor pladijs, tongschar of filets van klipvis voor tong verkocht worden, enz... aan schromelijk hoge prijzen.

Verder is er het dringend vraagstuk van de te slopen schepen die uit de vissershaven moeten verdwijnen, daar de huidige plaats er nu al veel te beperkt is bij de herstelling van andere vaartuigen.

Er is de toestand van de reinheid en de vuilbakken in de vishalle welke 's zaterdags uitzichtloos is en een rattenkwekerij voor gevolg heeft. Er is de verhuring van de pakhuizen voor doeleinden welke niets met de aankopen van vis ter vismijn te maken hebben.

Er is de toestand van de Hendrik Baelskaal en de bouw van het nieuwe dok waarover we het in een ander artikel hebben.

In één woord : er staat de nieuwe schepen veel te wachten. Zal hij de gulden middenweg vinden ? Zal men hem niet beïnvloeden door politieke of andere persoonlijke belangen ? Of zal zijn gezond verstand hem leiden in de vele moeilijke vraagstukken die op hem wachten ?

De toekomst zal het uitwijzen.

Hij zal van dichtbij beoordeeld en misschien ook dikwijls ten onrechte veroordeeld worden.

Eén zaak is zeker : wij zien maar de belangen in van onze visserij en de bloei van onze stad. We zullen hem terzijde staan en zijn werk naar waarde schatten. Maar we zullen ook niet aanvaarden dat de toestanden van weleer, blijven botvieren.

De Oostendse vissershaven moest, op het huidig ogenblik centraal gelegen, de eerste vissershaven van het vasteland zijn. Oostende is de transiethaven. Zijn instellingen

zijn niet aan de vereisten van hun tijd aangepast, dank zij een lamend bestuur in het verleden en tengevolge van het gebrek aan gezag bij hogere instanties, waar de huidige hoogste ambtenaar van het land die vele jaren te Oostende verbleef, onze stad steeds stiefmoederlijk heeft behandeld en onze vissers en handelshaven altijd heeft benadeeld. Het past slechts een vergelijking te maken tussen de honderden miljoenen voor Nieuwpoort besteed, zonder te spreken van de miljarden voor Zeebrugge. Het wordt hen gegund. Maar als we dat vergelijken met wat in al die jaren slechts bereikt werd voor Oostende, tengevolge

van gebrek aan invloeden, dan kan dit niet alleen betreurd worden, maar het vergt een krachtadige optreden van onze stad, van onze mandatarissen en van de belanghebbenden zelf !

Al wat vooraf gaat, zijn zowat de vraagstukken welke van onze nieuwe schepen veel krachtsinspanning zullen vergen en ook moed om de moeilijkheden die er mee gepaard gaan, te boven te komen.

Dit hopen we voor hem en voor de gemeenschap die erin, en ervoor leeft.

1.893.398

P. Vandenberghe.

GOUDEN BRUILOFT TE ZEEBRUGGE

Donderdag vierde het echtpaar Leon Ackx - Elisa Haesebrouck, wonende Heiststraat 66 te Zeebrugge zijn gouden bruiloft.

Te dezer gelegenheid werd in de St Donaaskerk een dankmis opgedragen waarna in lokaal Jan Bart een familiefeestje plaats had. Burgemeester Vandamme, vergezeld van schepen Lucien Verstraete kwamen hier de jubilarissen in naam van de stad gelukwensen en het gebruikelijk geschenk overhandigen.

Leon werd te Heist geboren op 22 juni 1897 evenals zijn vrouwtje op 10 september 1900. Ze huwden in hun geboortedorp op 4 februari 1921. Uit hun huwelijk sproten 2 kinderen. Zij verheugen zich over 5 kleinkinderen en 1 achterkleinkind. Leon was een geboren visser, die zich speciaal op de garnaalvangst toelagde. Het was een echte « klepper » onder de garnaalvaarders die op het ogenblik dat hij er het bijtje bij neerlegde, niet

minder dan 48 jaar lang in de visserij zijn boterham verdiende. Hij had in die tijd ook een tijdlang 'n eigen schip en maakte deel uit van de bemanning van twee vissersvaartuigen die allebei in de grond werden geboord. Leon Ackx, kwam er telkens heelhuids van af. De eerste maal gebeurde zulks in de eerste wereldoorlog toen het vaartuig door de Duitsers werd getorpedeerd. Leon kwam nadien in Duitse krijgsgevangenschap. De tweede maal kreeg men tijdens het slepen een mijn in de korre die ontplofte en ook het schip aan flarden sloeg. Ze werden toen allen gered door een Nieuwpoorts vaartuig ter hoogte van Duinkerken. In de laatste wereldoorlog trok Leon op de haringvangst. Hij was ook een der voorvechters van zijn beroepsvereniging Hand in Hand, welke hij trouw bleef zolang hij reder was. Thans geniet hij rustig van zijn pensioentje, dat niet groot is net zoals bij zovele andere mensen die vroeger in de visserij stonden.



De gevierden midden de personaliteiten.

NIEUW VISSERSVAARTUIG IN BEDRIJF TE ZEEBRUGGE

In de vissershaven van Zeebrugge werd zaterdagmorgen door Onderpastoor Van Assel uit Heist de stalen middenslagtreiler Z.483 Carolina plechtig gedoopt.

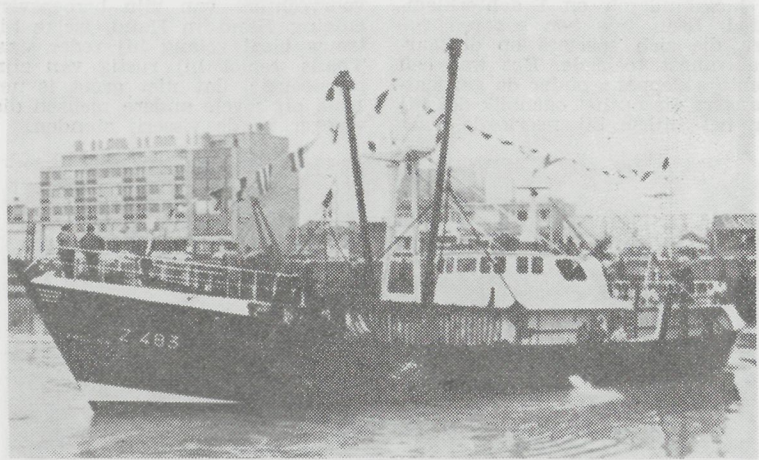
Dit schip dat speciaal is uitgerust voor de bokkenvisserij, werd gebouwd op de Scheepswerf van Leon De Graeve te Zeebrugge voor rekening van de rederij Hertsens uit Heist. Er bestond voor deze doop een zeer levendige belangstelling en er heerste aan boord dan ook een uitzonderlijk vrolijke stemming, spijs de afwezigheid van de zon. Onder de aanwezigen troffen we ook de heren Van der Mynsbrugghen, Millet en Jos Deroose aan, respectievelijk waterschout van Zeebrugge, Directeur van de Stedelijke Vismijn, en provinciaal raadslid. Mevrouw August Hertsens, echtgenote van de reder viel de eer te beurt als meter van deze prachtige treiler te fungeren. Schepen van Openbare Werken van Heist, de h. Manu De Sutter trad op als peter van de «Carolina». De Z.483 is van hetzelfde type als de «Zeeparel» dat in 1968 van dezelfde werf van stapel liep voor reder Leon Gheselle. Het doordond op uitnemende wijze aan de diverse stabiliteitsproeven. De «Carolina» was het 49ste vaartuig dat op de Scheepswerf De Graeve van stapel liep. Het prachtig vaartuig

evenals het eerste van deze jonge rederij, is verzekerd bij de Verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood. Ter gelegenheid van de tewaterlating van het 50ste schip, nl. de Z.506 dat nu op stapel staat voor de rederij P.V.B.A. Noordhinder uit Duinbergen, wordt gedacht aan een meer luisterrijke ceremonie. Enkele technische gegevens omtrent deze Z.483 zijn: lengte 31 m., breedte 7,35 m., holte 3,80 m., motor ABC 550 PK à 600 t/m; schroef: gietijzer 4 bladig met een doormeter van 2,30 m.; type Zaltbommel; capaciteit van de tanks: 50.000 liter mazout, 6.000 liter drinkwater en 1800 liter smeerolie. Visruim: samengesteld uit 12 bakken voor 1000 visbennen; navigatie-instrumenten: radar, dieptemeter, plotter, decca en radiozender plus ontvanger.

De 5 koppige bemanning bestaat uit: stuurman-schipper Jacques Flitsier (Zeebrugge); motorist Werner Devooght (Heist); matrozen: Ludo Flitsier (Zeebrugge), Fernand Priem (Zeebrugge) en Robert Desmidt (Heist). Na de doop vertrok de nieuwe eenheid voor de maidentrip met een grote menigte gelegenheidspassagiers. De eerste vangst begint deze week ergens in de Noordzee. Aan allen aan boord wensen we goed heil, rijke vangsten en behouden vaart.



De bemanning van de nieuwe treiler.



De prachtige Z.483 "Caroline".

REDERS LEEST UW VAKBLAD

NEDERLANDERS GAAN OP EXPERIMENTELE TONGENVISSERIJ

In het Nederlandse dagblad „IJmuider Courant" lezen wij een artikel in verband met de experimentele tongenvisserij die een vijftal kotters gaan bedrijven in het gebied ten zuidwesten van Engeland.

Voorneemd blad schrijft het volgende:

Een groep van vijf schepen — drie boomkorktrawlers en twee boomkorkkotters — begint op 1 maart in vier weken durende experimentele tongvisserij in een gebied ten zuidwesten van Engeland. Een week later vertrekt uit IJmuiden het rijks-onderzoekingsvaartuig voor de visserij „Tridens" voor een biologische verkenning van de tongstand in Liverpool Bay in de Ierse Zee. Inmiddels zijn ook voorbereidingen in volle gang voor een tongvisserij in vlootverband — waaraan vermoedelijk zeventig vaartuigen deelnemen — in Liverpool Bay, die medio maart begin en tot eind mei zal duren.

De experimentele visserij bij Z. W.-Engeland geschiedt met rijkssteun. Het gebied nabij Bristol Kanaal dat kan worden bevist ligt tussen 50 graden noorderbreedte 53 graden noorderbreedte en 8 graden westerlengte, met inachtneming van de twaalfmijlszone van Ierland en Engeland.

De zeebodem daar is rotsachtig en bezaaid met stenen en alleen schepen die met kettingmatten gaan vissen zullen er aan kunnen deelneembesomming per week bij, hetgeen men. Het rijk draagt f 2.500,— per neerkomt op tien mille voor het hele project. Voorts wordt nog een bijdrage van tien mille verleend voor de aanschaf van kettingnetten.

Als binnen de vier weken blijkt dat het project geen kans van slagen heeft, dan zal het eerder worden beëindigd. De bedoeling is dan uit te wijken naar Liverpool Bay, waar vorig jaar zo succesvol gevist is op tong door een groep Nederlandse kotters.

De „Tridens" gaat na het onderzoek in Liverpool Bay, dat geleid wordt door dhs. De Veen, bioloog van Rijksinstituut voor Visserij Onderzoek in IJmuiden, naar het Bristol Kanaal, waar de boomkorktrawlers en boomkorkkotters dan al enkele weken op de tongvangst zijn.

Behalve het opnemen van de tongstand, zal ook tong worden gemerkt.

Zoals gebruikelijk, zal de „Tridens" tijdens haar werkzaamheden de vissende vloot in de nabijheid zo snel en uitvoerig als mogelijk is informeren over eventuele concentraties van vis.

Voor de grote „tong-operatie" van medio maart tot eind mei is besloten dat niet individueel maar in combinatie zal worden gevist. De vangsten zullen in containers naar Nederland worden verscheept.

De bemanningen zullen telkens worden afgewisseld en hiervoor zal een chartervliegtuig van de KLM worden ingeschakeld.

Zij hadden pech...

— De Z.594 van schipper Raymond Snauwaert was ter visserij. Daar er vermoedelijk een onbekend voorwerp in de schroef was gedraaid, viel de motor stil. Om dit voorwerp uit de schroef te krijgen, werd de motor ingeschakeld op vooruit en op achteruit. Daar dit geen afdoend resultaat scheen op te leveren, is men dan op traag toerental naar de haven van Duinkerken gelopen. Hier werd de Z.411 opgeroepen die het defekte vaartuig van daaruit op sleep nam naar Zeebrugge.

— De Z.283 van schipper-eigenaar Norbert De Grootte moest met beschadigde schroef terug de haven van Zeebrugge aandoen.

— Bij het winden van de korre aan boord van de Z.496 van schipper Roger Wintein, brak op eens de kogellager alsook de lager van de vislier. Men diende op eigen kracht de viskorre binnenboord te halen. Nadien werd de visserij gestaakt en koers gezet naar Zeebrugge.

— Ter hoogte van Cap Gris Nez moest de Z.594 van schipper Raymond Snauwaert met schade aan de krukas de haven van Kales aandoen vanwaar hij zich liet opsleepen door de Z.505 naar Zeebrugge.

— Cyriel Boddyn, motorist van de Z.556 geraakte bij het aan land trekken van stalen kabels hierin verstrikt. Hij kwam ten val en kloeg over pijn in de linkervoet en borst zodat hij voor verzorging in de kliniek te Knokke moest overgebracht worden.

— De N. 805 «Zeefauna», onder bevel van schipper Jules Moeyaert, is bij het afvaren in de haven van Nieuwpoort in aanvaring gekomen met de over de haven gespannen boegkabel van de baggermolen. De N.805 liep hierbij schade op aan de voorsteven.

— Aan boord van de N.543 «Voluntas Dei», van reder Marcel Desaever geraakte matroos Ronny Swertvaegher, bij het inhalen van de netten, met de linkerhand gekneld tussen de verschansing en de korreijzers. Hierdoor liep hij 'n breuk op van de hand.

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

Zeefauna- en flora ernstig bedreigd !

CHEMISCHE AFVAL IN ZEE GESTORT

Wordt ook Noordzee een biologisch dode zee ?

Tijdens een recente zitting van de Kamers werd dit bijzonder nijpend probleem opnieuw aangesneden door volksvertegenwoordiger Coppieters; vroeger reeds hadden vele van zijn kollegas de betrokken minister van volksgezondheid, de heer Namèche, op dit stuk geïnterpelleerd. Meer bepaald had de tussenkomst van de heer Coppieters betrekking tot de actuele toestand in de Noordzee. Hierbij stelde hij zich o.m. de vraag of nu ook de Noordzee zal omgeschapen worden tot een « biologische dode zee » zoals er een verwekt werd voor de New-Yorkse kust ingevolge het lozen van afvalstoffen.

Laten wij overigens de heer Coppieters zelf aan het woord die zich als volgt uitdrukte :

Door kollega's van Kamer en Senaat werden, via parlementaire vragen, aan u en aan de minister van verkeerswezen vragen gesteld, betreffende de verontreiniging van de zee door het storten van duizenden tonnen chemische afvalstoffen, en dit door schepen die speciaal deze afvalstoffen 's avonds en 's nachts uitstorten in de zee en 's morgens terug binnenvaren.

Het betreffen hier de schepen de Boom en de Bleton, varende voor Iranstank, te Antwerpen. Deze beide schepen lossen dagelijks ongeveer 1.500 ton afvalstoffen, afkomstig van de firma Hooker Chemicals te Genk. De samenstelling van deze afval is niet bekend.

De Laumühlen vaart voor Bayer-Antwerpen en stort dagelijks 475 ton produkten, bestaande uit hoofdzakelijk zwavelzuren en sulfaten. Deze zuren moeten, volgens opzoekingen tot 1/5000 worden verdund.

Op een vraag van senator Dekeyser, op 25 juni 1970, hebt u geantwoord dat de controle op deze afvalstoffen gebeurt door de firma Bayer zelf.

Dan zijn er nog de Vlaanderen 4 en 5, die in 1970 negenhonderd ton afvalstoffen naar zee bracht, die voornamelijk zouden bestaan uit afval van de enzymenprodukten van wasmiddelen, en organisch materiaal, bestaande uit koolhydraten, eiwitten en geaktiveerde koolstoffen. Het zeewater is na lozing van deze afvalstoffen soms donker gekleurd, andere keren drijft het afval in klodden boven op het zeeoppervlak.

De Falco voert sinds 1962, 1.000 ton per dag verdunde zuren naar volle zee, dit in dienst van de maatschappij Dérivés du Titane, uit Langerbrugge, dochtermaatschappij van de firma National Lead Company. Het is deze firma die voor de New-Yorkse kust de beruchte plek biologische dode zee heeft verwekt door haar afvalstoffen te lozen vóór de kust van New-York, waardoor het omringend zeewater ook werd aangetast.

Er zijn uiteraard ook nog andere schepen, maar die varen onder Nederlandse en Duitse vlag.

Ik wens de geachte minister te wijzen op de verschillende gevaren die deze produkten meebrengen :

Ten eerste is er het gevaar voor zeefauna en flora : door het lozen van vooral sulfaten en derivaten, zal het kwikzilvergehalte van het zeewater stijgen, wat onmiddellijk dood van zeefauna en -flora tot gevolg heeft. Door onderzoekingen in Nederland, o.m. op het eiland Griend, in de Waddenzee, worden o.m. een massale mosselenvissterfte gesignaleerd en dagelijks nemen de alarmerende cijfers over verontreinigde vis toe.

Dat dit ten tweede, ook zware gevolgen heeft voor de gezondheid van de mens lijdt geen twijfel. Vergiftigingen door het eten van schaaldieren komen meer frekwent voor. Blijkens een rapport van het zee-laboratorium van Delft. Er werd trouwens ook gesteld dat het kwikgehalte van de Noordzee ver boven de Amerikaanse normen ligt, en daar is de toestand reeds zo dramatisch dat miljoenen tonnen tonijn moesten vernietigd worden, wegens een te hoog kwikgehalte.

Ten derde kunnen er, door het feit dat veel zoetwater in de Noordzee wordt gestort, dat zich niet vermengt heeft met het zoutwater, opeenstapelingen voorkomen, wanneer deze afvalstoffen in het nog zoete gedeelte van de Noordzee worden geloosd.

Ten vierde blijkt dat de overheidscontrole absoluut onvoldoende is. Blijkens uw eigen antwoord aan senator Dekeyser mag de firma Bayer zelf haar afvalstoffen controleren. Tot nu toe schijnen alleen de van de binnenvaart, de mogelijkheid te hebben om stalen te laten nemen, maar dit schijnt slechts okkasioneel te gebeuren en bovendien is het dan nog zo dat er geen stalen worden genomen van hetgeen ter plaatse in zee wordt geloosd, noch dat er een onderzoek gebeurt naar graad van verontreiniging van het zeewater op de plaats van de lozing zelf.

Als besluit van deze mondiale vraag wens ik de geachte minister dan ook volgende spoedvragen te stellen :

1. Kan de geachte minister mij mededelen of er al dan niet controle bestaat van het ministerie van volksgezondheid op hetgeen, bovengenoemde schepen in de Noordzee lozen? Heeft de geachte minister juiste en preciese gegevens over preciese aard en hoeveelheid van de geloosde afvalstoffen?

2. Kan de geachte minister mij mededelen welke controlemaatregelen er tot nu toe door zijn departement worden genomen en eventueel zullen genomen worden om te voorkomen dat afvalstoffen, schadelijk voor het biologisch evenwicht van de zee en dus ook van zee flora en -fauna (voedsel voor de mens), op onwettige wijze in de Noordzee worden geloosd?

3. Meent de geachte minister

niet dat het dringend nodig is in Europees verband tot gecoördineerde maatregelen met de andere landen te komen en te bereiken dat in het kader van zgr «schepen met schoon ballast», ook het lozen van bovengenoemde afvalstoffen totaal onmogelijk worden gemaakt.

4. Acht de geachte minister het niet dringend nodig de betrokken firma's verantwoordelijk te stellen voor de eventuele schade die zij aan het biologisch evenwicht van de zee berokken en eventueel maatregelen te nemen in het kader van het « principe » de vervuiler betaalt, dat zij zelf verplicht worden ter plaatse hun afvalstoffen te zuiveren.

« ZO SPOEDIG MOGELIJK INTERNATIONALE REGLEMENTERING BEREIKEN »

aldus Minister Namèche.

Minister Namèche antwoordde als volgt :

In verband met de eerste vraag van de heer Coppieters, kan ik er slechts op wijzen dat de lezingen waarover hij het heeft, buiten de territoriale zone geschieden en dat zij bijgevolg niet onder de wet op de bescherming van het oppervlaktewater vallen, zodat mijn departement er geen vat op heeft. Mijn departement heeft ook geen enkel recht van toezicht op schepen die afvalprodukten vervoeren.

De territoriale wateren vallen onder de wet op de waterverontreiniging. Tijdens het badseizoen baden de vakantiegangers in dat water en is toezicht vereist, vooral op bacteriologisch gebied. In bepaalde jaren werden stelselmatige onderzoekingen verricht naar de stand en het verloop van de bacteriologische verontreiniging; een dergelijk onderzoek had in 1970 plaats en wordt in maart e.k. besloten; de uitslag van dat onderzoek mag tegen juni verwacht worden. In elk geval is bij vroegere vaststellingen niet gebleken dat aanzienlijke ziekteverwekkers aanwezig waren.

Op de tweede vraag moet ik het geachte lid antwoorden dat het Bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart, dat onder het ministerie van verkeerswezen ressorteert, de gegevens uit de betrokken departementen verzamelt en samenschikt en belast is met de reglementering van de lozingen in volle zee. Ik zelf laat op grond van de wet van 20 juni 1964, betreffende de keuring van de voedingsmiddelen, de hoedanigheid van de zeeprodukten onderzoeken; ik ben voornemens die controle te verscherpen. Ik zal mij in verbinding stellen met mijn kollega van landbouw, die bevoegd is voor de zeevisserij en wiens laboratorium aan die aktie kan meewerken.

Ik ben er overigen van overtuigd dat de lozing van afvalprodukten in zee door een in-

ternationale overeenkomst moet worden gereguleerd. De intergouvernementale organisatie voor het toezicht op de zeevaart speelt zerkake een beslissende rol; zij onderzoekt verscheidene ontwerpovereenkomsten, met het doel dat netelig vraagstuk op te lossen.

Inmiddels zijn verscheidene programma's voor zeeonderzoek uitgewerkt. Zij zullen door het Rijk worden gefinancierd door tussenkomst van mijn kollegas van wetenschapsbeleid en -programmatische. Gelijkaardige onderzoekingen en studies zijn trouwens ook in andere landen aan de gang in het raam van de werkzaamheden van het door de NAVO opgerichte comité ter bescherming van de moderne samenleving.

De beginselen die in een internationale overeenkomst zouden moeten worden opgenomen en de te bepalen straffen zijn volgens mij een zeer ingewikkelde aangelegenheid, die best aan deskundigen wordt overgelaten. Niet elke lozing schaaft noodzakelijk het zeemilieu, zoals ook niet alle afvalwater schadelijk is voor de binnenwateren, die even kostbaar zijn als het zeewater.

De nijverheid zit met talrijke afvalprodukten, waarvan sommige niet op een renderende wijze uit het afvalwater kunnen worden verwijderd, maar onder bepaalde voorwaarden wel zonder er schade aan te richten in zee mogen uitgestort worden dank zij het grote verdunnings- en assimilatievermogen van de zee. Als wij ervan moesten afzien, gebruik te maken van het vermogen van de zee om die afvalstoffen op te nemen, zouden die stoffen in de binnenwateren geloosd moeten worden ten koste van de kwaliteit van dat water; en uiteindelijk zouden zij toch in de zee terecht komen. Het zou dan ook niet rationeel zijn, alle uitstortingen in zee te verbieden. Wij zouden voor die lozingen zo spoedig mogelijk moeten komen tot een internationale reglementering, gepaard met een doeltreffend toezicht en passende sankties.

Totdaar Minister Namèche.

OVERLIJDEN

Wij vernemen het overlijden van mevrouw Justine Haelewyck, weduwe van de heer Maurits Calcoen. De afgestorvene was in de Oostendse visserijmiddens bijzonder goed gekend en o.m. rederes van 't vissersvaartuig O.26 « De Parel ». Zij werd geboren te Koksijde op 24 november 1892 en overleed op 79-jarige leeftijd te Oostende.

Heden donderdag werd zij onder een zeer ruime belangstelling ten grave gedragen.

Ons blad biedt aan haar familie de meest oprechte blijken van rouwbeklag aan.

Waar Seb. Boudolf van uitbuiting spreekt

Sebastiaan Boudolf, socialistisch gemeenteraadslid en Provinciaal raadslid van Oostende, heeft in de provinciale raad eens te meer een gelegenheid laten voorbijgaan om te wijgen.

Al wat er uit zijn mond komt betekent immers niet veel.

Inderdaad om zijn gewoonte niet te verliezen vroeg hij dat men waakzaam zou zijn bij het toekennen van premies aan scheepsjongens, **OPDAT ZE DOOR DE REDERS NIET UITGEBUIT ZOU-DEN WORDEN.**

Is het misschien omdat hij sedert jaren op de kosten van de arbeiders grote wedden, zitpenningen en verplaatsingskosten geniet zonder te spreken van zijn jaarloon van 291.200 fr. welke hij als vertegenwoordiger van diezelfde arbeiders als voorzitter van de Kommissie van Openbare Onderstand geniet, dat hij de reders als uitbuiters behandelt, waar hij zetelt!

Het is niet moeilijk aan demagogie te doen tegenover de onwetende massa.

Hij vergeet publiek te maken dat de reders, om scheepsjongens aan te kweken, zelf vijf miljoen frank bijleggen en dat zij het zijn, maar niet de syndikaten, waar hij een der leiders van is, die dit initiatief namen. Hij vergenoegt zich van de bijdrage van de arbeiders zo'n mooie wedde, zitpenningen en representatiekosten te genieten en daarover wordt in alle talen gezwezen. Hij is het niet die kapitalen riskeert, werk verschaft. Integendeel zijn moto is: «Luister naar mijn woorden, maar kijk niet wat ik aan die arbeiders verdien».

En opdat die syndikale bons beter op de hoogte zou zijn van de wijze waarop die jongens zullen uitgebuit worden, laten we hierna volgen wie in aanmerking komt voor scheepsjongen en wat ze van dit fonds per zeedag zullen ontvangen.

De jongens die in aanmerking kunnen komen voor de tegemoetkoming die door het Fonds zal worden betaald, zijn als volgt omschreven :

«Onder scheepsjongens wordt verstaan de aan boord van een Belgisch vissersvaartuig aangemonsterde jongeling die onder deze benaming is aangemonsterd, die minder dan 18 jaar oud is, en voor zover hij niet de plaats inneemt van een matroos of van een lichtmatroos».

Dit is de wettelijke tekst die werd overgenomen uit het K.B. van 1958, dat nog steeds toegepast wordt en waarbij een premie door het Ministerie van Landbouw aan de scheepsjongen wordt toegekend.

Bovendien werd een bijkomende voorwaarde gesteld, namelijk dat de in aanmerking komende scheepsjongen niet de plaats mag innemen van een matroos of een lichtmatroos, hij moet dus werkelijk als **supplementair** zijn aangemonsterd.

De tussenkomst van overheidswege worden geregeld aan de hand van officiële attesten van het Waterschoutambt, waarin alle inlichtingen zijn vermeld in verband met de aanmonstering van de rechthebbende, zijn ouderdom, enz...

Dit was ook zo bij de premieregeling van het Ministerie van Landbouw en dit was destijds eveneens zo toen de Provincie 'n premie aan de jongens toekende.

In feite is er dus niet zoveel nieuws, is alles voorzien en ligt alles vast. Het is derhalve belachelijk voor dergelijke zaken nog te willen tussenkomen, temeer dat het fonds beheerd wordt in samenwerking van Staat, Provincie en de Rederscentrale die daarvoor vijf miljoen frank per jaar zal betalen.

Als Mijnheer Seb. Boudolf met dien uitleg niet voldaan is, dan kunnen de uitbuiters er hem nog meer geven.

NOORDZEE IS EEN GROOT STORT VOOR AFGEDANKTE MATERIALEN

De jongste tijden zijn de vissers helemaal niet meer te spreken over de toestand waarin de Noordzee zich bevindt. Allerlei voorwerpen, die niet langer dienstig kunnen zijn aan boord van de grote tankers en vrachtschepen, worden doodgewoon over boord gegooid. Tot schade van de internationale vissersvloot die deze gebieden eveneens bevaart.

Vorige week nog kregen wij het voorbeeld hiervan. Het Nieuwpoortse vissersvaartuig «Duc in Altum» kreeg op de visgronden van de Noordzee een stuk garen in de schroef; ingevolge dit feit verloor het vaartuig olie aan de schroefbussen diende door de Z.424 naar de haven van Boulogne gesleept te worden. Daar kon een duiker het garen uit de schroef verwijderen. In de Oostendse haven diende de «Duc in Altum» evenwel op de slipway geplaatst voor nazicht en herstelling.

«Wij hebben het meegemaakt», aldus een Oostendse reder «dat wij een eind touw opvisten. Toen dit aan boord was, bleek het niet minder dan 40 vadem lang te zijn. Stel je voor wat er zou gebeurd zijn moest dit in onze schroef zijn terechtgekomen».

OOK VAN DE BOORTORENS...

Volgens onze vissers zou het echter verkeerd zijn de volledige schuld van deze toestand te schuiven op de grote zeevaart. Het is inderdaad gebleken dat veel tussen water en wind drijvend touwwerk afkomstig is van de boortorens; meer bepaald van de sleepboten die regelmatig de verbinding verzekeren tussen het Britse kontinent en deze boortorens.

Het valt zelfs voor, dat grote plastic zakken over boord worden gegooid. Deze zijn onzichtbaar maar het gebeurt wel meer, dat ze zich vastzetten op de zeekraan. Het vergt steeds een hele karwei om deze plastic zak te verwijderen.

Onze vissers zijn, terecht overigens, de mening toegedaan, dat de bevoegde overheid hiervoor dringend iets zou moeten doen. Het beperkte zich tot nog toe steeds tot stoffelijke schade. Wij stellen ons echter de vraag wat er zou gebeuren moest zich bij stormweder iets dergelijks voordoen waardoor het schip zonder aandrijving valt.

De vraag stelt zich echter: hoe zal hier een doeltreffende controle uitgeoefend worden?

De B.T.W.-aangifte

Zoals men zich zal herinneren werd tijdens de voorlichtingsvergadering over de B.T.W. door de sprekers van de belastingdienst beloofd dat bij de hoofddienst te Brussel zou worden aangedrongen opdat de reders slechts een driemaandelijks aangifte zouden moeten doen, in plaats van om de maand.

De meeste reders zullen immers praktisch niets op hun aangifte moeten invullen en het heeft dan oo' geen zin dat maandelijks een formulier moet worden ingediend waarop steeds nihil moet worden ingevuld.

Voorlopig werd op dit verzoek door de hoofdadministratie nog niet ingegaan, zodat de reders dus gehouden zijn maandelijks de hun toegezonden formulieren in te dienen.

OVEREENKOMSTIG DE BESCHIKKING TERZAKE, MOET DE AANGIFTE VOOR DE MAAND JANUARI UITERLIJK OP 22 FEBRUARI WORDEN GE-DAAN.

De nodige formulieren daartoe werden hen reeds overgemaakt door de administratie.



En u, deed u al een proef met onze batterijen? O.148 „SNIPE” vaart nu reeds ruim 16 maanden ermee. Tot volle tevredenheid. Wij vroegen S.C.A.P. nu en dan eens naar de batterijen te kijken. En ook zij zijn uiterst tevreden.

WANNEER VOLGT U ?

Inlichtingen bij s.v. S.C.A.P., Ed. Anseelelaan, Oostende

“CENTURION”

Rijhovelaan 188, Gent

(6708V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Het is de eerste keer sedert lang dat we een zo goed verdeelde aanvoer kregen. Maandag zes kanaalvoer kregen. Maandag zes kanaal die visgrond en woensdag nog zeven vangsten van het kanaal. De IJslandse soorten werden alle op één dag gebracht en dat is maar best ook want 4.500 bennen van dergelijke soorten moeten gemakkelijk kunnen verwerkt worden. Dat was trouwens merkbaar aan de prijzen die voor de verschillende soorten werden betaald en waarbij vooral blauwe leng, witte leng, schotse schol en hondstong duur verkocht werden. De prijs van de rode zee-

ook nog 201.075 fr. wat een gemiddelde prijs geeft van iets meer dan 85 fr. De totale aanvoer bestond deze week uit nagenoeg 11.000 B. vis, 30.000 kg. tong en 169.500 kg. haring. De totale opbrengst hiervan beliep 12.920.716 fr.

WEER ALLE IJSLANDERS INEENS

Ook deze week kwamen alle IJslanders op dezelfde dag verkopen. Dat betekende een aanvoer van nagenoeg 4500 bennen vis op de maandagmarkt. De vangsten bevatten opmerkelijk meer rode zeebaars dan voorgaande weken. Ook de schelvisvangsten schijnen stilaan groter te worden. Onderzussen bleef schelvis nog duur en noteerden we tussen 17 en 30 fr. volgens de grootte. Rode zeebaars kende een nogal onregelmatige markt, iets waar de sortering wel iets mee te maken had, maar toch ook weer niet alles. Het is inderdaad niet normaal dat een prijsverschil van meer dan 200 fr. per ben wordt waargenomen.

verkocht tussen 45 en 76 fr. Zeevolf hebben we bijna niet gezien. De paar bennen die er stonden, kregen dan ook rond de 1100 fr. per ben. Voor lom lag de prijs op hetzelfde peil van de voorgaande weken, hetzij 10 fr. per kg. Renderende resultaten voor de verschillende schepen die tussen 334.090 fr. en 937.000 fr. besomden.

HARING VAN DE NIEUWPOORTSE SCHEPEN

Maandag 150 bennen haring, dinsdag 171 bennen haring. De vangsten zijn ver van omvangrijk zodat geen spektakulaire resultaten bereikt worden. Toch geraken de verschillende spannen wel uit de kosten. De haringprijs blijft immers renderend en lag deze week tussen 10 en 14 fr. per kg. De bijvangsten van de haringvissers hebben weinig om het lijf en bestaan hoofdzakelijk uit enkele bennen gul en wijting.

WEEK VAN DE KANAALVIS

Werkelijk een weelde aan kanaal-soorten. In de eerste plaats noemen wij rog, hondshaal, platvis, steenschol en staart. Ook nogal wat kabeljauw en gul, maar dit zijn in feit, geen specifieke kanaalsoorten. Verder ook nog enkele manden rode knorhaan (steeds zeer duur), keilrogo, haai, tarbot en griet. Voor sommige schepen wel aardige vangsten tarbot, grote tarbot zelfs wat niet belette dat de prijzen voor deze vissoort zeer goed bleven. Grote

38 fr. De middensoort kreeg gewoonlijk rond de 30 fr. Voor de schaars aangevoerde manden schotse chol, lag de prijs op een goed peil. Staartvis in nogal ruime hoeveelheid aangevoerd, werd grif afgenomen door de uitvoerders. De grote sortering ging niet in zulke mate naar de uitvoer als wel de kleine en de heel kleine sortering. Deze laatste soort kreeg trouwens nog tot 45 fr., terwijl de kleine sortering rond de 54 fr. noteerde. Grote staartvis kreeg tussen 72 en 78 fr. Voor heek, steeds in eerder matige hoeveelheid aangevoerd, lagen de prijzen op een hoog peil. Grote sortering bleef steds boven de 40 fr., de andere soorten kregen tussen 30 en 36 fr. De kleinste sortering werd verkocht van 10 naar 20 fr.

Wat de tongen betreft, deze waren zeer duur. Alleen de lappen bleven achterwege en kregen slechts tussen 58 en 64 fr. De grote tongen kregen van 80 naar 86 fr. en de driekwartsortering schommelde tussen 96 en 105 fr. Voor bloktong werd dan onmiddellijk van 115 naar 118 fr. betaald, terwijl voor kleine sortering naar 126 fr. steeg om terug te dalen tot 117 fr. Kleine tong lag iets onder het peil van de voorgaande sortering terwijl slips regelmatig boven de 100 fr. haalden. Vooral maandag flinke resultaten voor de kanaalschepen. Zij haalden toen regelmatig meer dan 400.000 fr. zelfs tot 500.000 fr. Dinsdag iets minder hoge cijfers en woensdag de minst hoge cijfers.

KLEINERE WESTSCHEPEN

Nog een behoorlijk aantal Westschepen zorgde tijdens de voorbije week voor ongeveer 3.600 bennen vis en 2.000 kg. tong. Meest kabeljauw, gul en wijting. Kabeljauw die eens te meer maar een power figuur sloeg en slechts tussen 16 en 23 fr. noteerde. De grote gullen kregen meestal tussen 14 en 18 fr., terwijl voor de middensorteringen van 12 naar 14 fr. werd betaald. Kleine gul kreeg van 7 tot 11 fr. Grote wijting deed het minder goed dan verleden week en noteerde tussen 12 en 15 fr. de kleine sortering kende een nog sterkere prijsdaling en haalde doorgaans slechts rond de 7 à 8 fr. Dinsdag ruime vangsten nadat maandag reeds enkele andere werden gelost. De prijs schommelde maar iets minder grote vangsten tussen 550 en 700 fr. Rog deed het redelijk goed maar kende vanaf dinsdag toch dalende prijzen. Ook de platvis sorteringen deden het hier niet te best, de beste prijzen waren hier voor de kleinere sorteringen.

Bevredigende cijfers voor de meeste van deze schepen.

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE Zaltbommelschroef

baars was aan nogal heftige schommelingen onderhevig waarbij aanvankelijk 770 fr. werd betaald waarna die prijs terugviel naar 50 fr. per ben. Bij de volgende beurten steeg die prijs naar liefst 880 fr. per ben om het einde van de markt terug te zakken tot 750 fr. Zelfs de uitvoer had belangstelling boven de 800 fr., waar aanvankelijk men de prijs liet dalen naar 650 frank.

De Kanaalaanvoer was weer de grootste van de drie weken waarin alle schepen eens moeten verkopen. We kregen twintig vangsten en een aanvoer van 3300 bennen die 27.000 kg. tong omvatte. Woensdag waren de vangsten nochtans aanzienlijk kleiner dan maandag en dinsdag. Ook lagere prijzen waardoor op de sluitingsmarkt geen te beste cijfers bereikt werden door die schepen. Maandag de grootste vangsten en de beste prijzen vooral voor rog, staart steenschol en kabeljauw.

Minder grote vangsten van de West met een vastere prijs voor wijting, prijs die anderzijds ook aanzienlijk onder het peil van verleden week bleef. Voor witte kabeljauw bleef ook deze week de prijs aan de lage kant, kanaalkabeljauw was zelfs goedkoop. Voor de Westschepen vanaf dinsdag nogal ruime vangsten haai. De prijs voor die vissoort viel meteen terug naar 'n nogal middelmatig peil, 12 fr. per kg. Voor hondshaal zakte de prijs hierdoor naar het minimumpeil. Een andere soort die geen te beste noteringen kreeg was platvis. Verschillende sorteringen werden aan de minimumprijs verkocht en moesten soms worden uit de markt genomen. Bij de zeer dure soorten moesten we de tongen, de grote tarbot, de rode knorhaan, de heilbot, de pieterman, de grote steenschol en de staartvis vermelden. Tarbot liep op naar 135 fr. tongen kregen van 60 naar 126 fr. per kg. Grote staart kreeg van 72 naar 78 fr., de kleinste soort haalde nog ruim 40 fr.

Voor de garnaalvissers schijnt een lichte verbetering te zijn ingetreden te zijn ingetreden. In elk geval kregen we elke dag garnaal tijdens de periode van 3 tot 9 febr. In die tijdsperiode werden 43 beurten verkocht die 2355 kg. opleverden. De prijs blijft nog zeer hoog en schommelde tussen 75 en 95 fr. De opbrengst aan garnaal bedroeg dan

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

Blauwe leng werd niet veel gebracht, de prijs voor deze soort was dan ook aanzienlijk hoger dan verleden week en steeg van 970 naar 1250 fr. Witte leng kreeg eveneens betere prijzen. Hier werd van 570 naar 800 fr. betaald. Steeds zeer bescheiden prijzen voor kabeljauw en gul. Kabeljauw moest het doen met hooguit 16 fr., meestal met amper 13 fr. per kg. De gullen werden verkocht tegen 12 fr. en minder per kg. Koolvis werd in nogal geringe hoeveelheid aangevoerd. Dit belette niet dat de prijs voor deze soort lager was dan de voorgaande weken en geen enkele keer boven de 700 fr. bleef. Er werd op zeker ogenblik nog amper 12 fr. geboden. De middensoort en ook de kleine sortering was duurder, in verhouding althans werd er meer voor betaald. Hondstong was weer schaars en kreeg regelmatig boven de 25 fr. per kg. Voor grote schotse schol, steeds meer besteed om gefilleteerd aan de man gebracht te worden, bleef de prijs op een zeer goed peil. Hier werd tot 750 fr. per ben bekomen. Kleine sortering haalde amper de helft van die prijs en daalde op zeker ogenblik zelfs naar het minimumpeil 6 fr. per kg. Grote wijting noteerde gewoonlijk rond de 14 fr., de kleine sortering kreeg doorgaans 9 fr. en iets meer. Een goede prijs werd ook betaald voor schaat, de kleine sortering kreeg nog 20 fr., de duurste soort haalde gemakkelijk 25 fr. Voor de fijne IJslandse soorten, heilbot en staart, bleven de prijzen op een hoog peil. Heilbot steeg op het einde van de markt zelfs naar 100 fr. per kg. Staartvis werd

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

tarbot steeg dinsdag zelfs tot 137 fr. per kg. de middensortering haalde nog gemakkelijk 100 fr. en kleine sortering kreeg nog 70 fr. per kg. Dalende prijzen voor griet waarvoor aanvankelijk nog rond de 70 fr. werd betaald maar waarvan de prijs later met 20 fr. terugviel. Voor rode knorhaan bleven de prijzen zeer hoog. Grote sortering kreeg regelmatig 40 fr. en meer, terwijl de kleine sortering ook ruim 20 fr. per kg. haalde. Grauwe poon deed het ook zeer goed en kreeg tot 16 fr. Rode poon van goede kwaliteit kreeg ook ruim 20 fr. per kg. Bij de ronde soorten noemen we eerst kabeljauw en gul. Kabeljauw vooral was goedkoop en zakte van 18 naar 12 fr. De gullen deden het beter dan dat en kregen van 12 naar 15 fr. per kg. Vlaswijting was ook niet wat men duur pleegt te noemen. Zo kreeg de grote sortering amper 18 fr. en werd kleine sortering verkocht tussen 12 en 14 fr. Kaalvis en leng werd slechts in zeer geringe mate aangevoerd. Platvis was goedkoop en kreeg tussen 7 en 11 fr. Hier waren de grotere soorten het meest in trek, de kleinere sortering is minder dik. Steenschol deed het vooral op de maandagmarkt zeer goed en kreeg toen van 28 naar 44 fr. Dinsdag vielen die prijzen terug naar 18 en

Publiciteit in
HET VISSERIJBLAD
doet Uw
Zakencijfer stijgen

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was bijzonder groot, vooral van pladijs en tongsoorten. Ongeveer een 90 tal vaartuigen hebben er hun vangsten gelost, vooral de vaartuigen van de Noord waren goed vertegenwoordigd. Voor de 59.106 kg. tongsoorten waren de de week vorderde verminderden de prijzen vrij wisselvallig, naarmate afnameprijzen. Voor de grote soorten werden prijzen geboekt die schommelden tussen de 60 en de 92 fr., voor de fruits van 90 tot 103 fr en de middensoorten van 81 tot 126 fr betaald.

Tarbot en grietsoorten blijven duur, vooral dan de grote stukken van 5 à 6 kg.

Enorme aanvoer van platvis soorten met zeer weinig afname, de prijzen voor de grote, middenslag en 3de slag lagen niet hoger dan 8,40 fr., de evengrote meerderheid werd dan ook opgevangen, door de Rederscentrale, voor de deelvis lagen de prijzen tussen de 6 en de 9 fr., de meiers waren eveneens weinig in trek. Renderende prijzen voor de roggevis de twee eerste verkoopdagen van de week, dalende prijzen echter op de woensdagmarkt nochtans was de aanvoer op deze verkoopdagen niet bijzonder groot.

Van 18 tot 32 fr voor de grote soorten en van 4,80 fr tot 19 fr. voor de kleinere soorten.

Alleen de groet wijting bleef renderend in prijs van 8 tot 15 de kleinste slag haalde slechts van 4,4 tot 6 fr. Zeehaaien en zeehonden bleven prijs behouden en winstgevend ook wel. Kanaalsoorten, zoals rode soldaten, vlaswijting en steenschol werden vlot afgenomen. Een speciale prijs werd er betaald voor de zeeduivels deze bekwamen van 40 tot 80 fr het kg.

NIEUWE KABINETSCHEF ONTSLAG - BENOEMING

Bij Koninklijk besluit van 23 december 1970 is aan de heer Gordts, J.M.A., directeur-generaal bij het Bestuur van het Vervoer, op 31 december 1970 eervol ontslag verleend uit zijn ambt van kabinetschef van de Minister van Verkeerswezen.

Hij is gemachtigd de eretitel van zijn functies te dragen.

Bij Koninklijk besluit van 23 december 1970 is de heer De Wolf, F., directeur bij het Bestuur van het Vervoer, benoemd tot kabinetschef van de Minister van Verkeerswezen met ingang van 1 januari 1971.

UITREIKING DIPLOMA'S EN BREVETTEN IN DE VRIJE VISSERISCHOLE TE HEIST

De traditionele plechtige uitreiking van diploma's en brevetten aan de leerlingen van de Vrije Visserijschool van Heist heeft dit jaar plaats op maandag 22 februari te 17 uur op het stadhuis te Heist.

Na de plechtigheid zal een hulde gebracht worden aan directeur Ackx.

PAKKETBOTEN OOSTENDE-DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de week van 14-2-1971 tot 20-2-1971

Alle dagen te 13 en te 17 uur.

CARFERRIES

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :
Alle dagen te 10.15 uur en te 14.45 uur.
AFVAARTEN UIT DOVER

Afvaarten uit Oostende :
Alle dagen te 01.30 uur, te 13.30 uur en te 19.30 uur.
Afvaarten uit Dover :
Alle dagen te 00.30 uur, te 12.30 uur en te 18.30 uur.

★ **ANTWERPEN** Over te laten exceptioneel winstgevend zaak in Vis. Markten en weinig groothandel, groot eigendom met magazijnen inbegrepen. Netto winst per jaar 2 miljoen fr. Ideaal a.s familiebedrijf. Prijs eigendom, zaak en materiaal 5 miljoen. Inl.

HANS de Keyserlei 31, Antwerpen
boven Godiva T. 03/32.97.14
(6910V)

Vrijwillige openbare verkoping door deurwaarder Leroy,
Jules Maloulaan 54, 1040 Brussel
van machines en materialen die behoorden tot het

FAILLIET FOBRUX

met volledige afdeling plaatslagerij — onderhoudsatelier — gieterij — bakinstallatie — cromage — polierderij — schrijnwerkerij — emailerie — montagebanden, enz.

onder andere :

PERSEN :

in totaal 28 persen van 6 Ton tot 310 Ton waaronder :
ZWICKAUER 310 Ton
FERALBA 250 Ton
RASKIN 275 Ton
W.M.W. 63 Ton
Verschillende RASKIN persen

WERKTUIGEN :

zeer belangrijk lot waaronder :
Guillotine scharen SCHULLER (2000 × 6 mm.)
Guillotine scharen RASKIN
Knabberschaar TRIUMPH - porté 1m.10, enz.
Puntlas ELECTRO-MECANIQUE
Rollasnaadmachine
Sterke armschaafmachine W.M.W.
Plooibanken - WIEGER 30 Ton
Compressors BROOM-WADE
Slijpmachines Planc W.M.W. 450 × 2.500 mm. (biezonder goede staat)
Draaibanken NEBOLIO, enz.
Schaafmachines
Boor-, slijp- en freesmachines allerhande

GIETERIJ :

Transportbanden allerhande van 4 m. tot 70 m. lengte
Twee convoyeurs, vormmachines MARILLIER, ZIMMERMAN, KUNKEL en Wagner
Smeltovens — maalmolens — silo's — ontstoffers TUBIX, weegschalen, enz.

EMAILLEERINSTALLATIE :

Maalmolens — Compressors FRANCOIS — sableermachines — spuitcabines (inox) — emailleeroven FERRO continu-oven 1964 — bakoven — FERRO elektrisch (1.400 kg./u.) droogovens

BUREEL EN ANDERE MATERIALEN :

Thermobloes WANSON van 70.000 Kcal tot 675.000 Kcal/u.
Rekken — Magazijnwagentjes — heftrucks — polijstmachines — enkele en dubbele (nieuw!)
klasseerkasten metaal — burelen — stoelen, enz.
Prachtig directie-bureel.
Op aanvraag alle inlichtingen — katalogus verkrijgbaar in de fabriek zelf.

TENTOONSTELLING :

Donderdag (11/2) — Vrijdag (12/2) — Zaterdag (13/2) telkens vanaf 9 u. tot 16 u.
Fobrux-fabriek : Steenweg op Haren 522 - Vilvoorde (Brussel)

VERKOOP :

Maandag (15/2) — Dinsdag (16/2) — Donderdag (18/2)
Vanaf 10 u. te VILVOORDE - GROTE MARKT, CAFE „WITTE LEEUW”

(6907V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

6-2	6	4.200	124.301			
9-2	28	391.350	6.685.036			
10-2	20	131.950	2.688.260			
11-2	29	258.150	3.423.119			
		785.650	12.920.716			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

3-2	9	564	45.829			
4-2	4	244	20.362			
5-2	10	541	46.490			
6-2	7	321	30.970			
7-2	1	64	5.632			
8-2	4	155	13.520			
9-2	8	466	38.272			

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

4-2	5	9.315	342.960			36,81
5-2	12	36.006	754.420			20,95
8-2	36	163.819	3.002.510			17,32
9-2	25	134.184	2.324.820			17,32
10-2	25	144.966	3.189.780			22,—

WAARVAN TONG

4-2	5	2.799	248.710			88,85
5-2	4	4.589	401.150			87,41
8-2	19	14.858	1.344.320			90,47
9-2	16	11.793	1.132.360			96,01
10-2	21	25.067	2.016.480			90,52

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

5-2	5	517	55.301	95,—	116,—	
8-2	3	670	56.511	80,—	96,—	
9-2	4	1.441	110.872	68,—	87,—	
10-2	1	213	18.746	83,—	92,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

8-2	6	17.858	217.636			
10-2	1	4.128	45.411			

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

4-2	1	20	1.540	77,—	77,—	77,—
5-2	4	134	11.586	79,—	95,—	86,—
6-2	4	152	14.323	90,—	98,—	94,—
8-2	5	200	14.528	67,—	78,—	73,—
9-2	4	251	15.588	56,—	68,—	62,—
10-2	4	161	10.043	59,—	71,—	62,—

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

4-2	2	1.450	13.918	9,35	9,85	
5-2	1	495	6.633	13,40	13,40	
6-2	2	805	11.079	13,55	14,65	
8-2	2	3.250	29.828	7,55	14,—	
10-2	1	1.500	11.625	7,60	8,05	

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

5-2	1	1.500	3.000	2,—	2,—	
-----	---	-------	-------	-----	-----	--

AFVAARTEN OOSTENDSE HAVEN

DONDERDAG 4 FEBRUARI 1971

O.217, IJsland
O.182, IJsland
O.309, Kanaal
O.284-O.301, West
O.156-O.142, West
Z.38-N.736, West
N.185-O.26, West
O.69-O.229, West
N.715-O.160, West

MAANDAG 8 FEBRUARI 1971

N.762, West
N.703, West
O.160, West

DINSDAG 9 FEBRUARI 1971

O.324, IJsland
N.345, West
N.738, West
N.346, West
O.243, West
N.736, West
N.710, West

WOENSDAG 10 FEBRUARI 1971

O.288, IJsland
O.316, IJsland
O.202, IJsland
N.765, West
N.730, West
O.66, West

VRIJDAG 5 FEBRUARI 1971

O.331, IJsland
O.369, Kanaal
O.285, West
O.15, West
O.537, West
O.172, West

ZATERDAG 6 FEBRUARI 1971

O.250, IJsland
O.159, Kanaal
O.37, West

OOSTENDE

VRIJDAG 6-2-1971

KANAAL
O. 83 15 25 600 58.320

KUST
O. 22-104 1 5 300 6.930
O. 71 1 28 — 12.700
O. 532 1 15 — 7.220
O. 18 1 13 — 5.320

MAANDAG 9-2-1971

IJSLAND

O.202 17 750 — 499.560
O.316 17 1400 — 880.890
O.288 16 1400 — 937.990
O.324 16 550 — 407.090
O.237 16 400 — 334.090

KANAAL

O. 82 8 20 600 86.780
O.206 14 200 2000 344.770
O.114 15 300 1600 443.130
O.275 16 200 1400 400.130
O.118 16 280 1400 419.460
Z.499 16 150 3500 500.330

WEST

N.762 4 150 — 97.170
N.722 4 150 — 95.900
N.703 5 100 200 78.870
O. 66 8 350 — 229.470
N.710 4 120 — 66.320
O.147 5 100 300 77.100
O.192 6 140 — 83.100
N.740 3 100 100 63.260
O.243 7 250 — 168.140
N.346 5 120 — 69.430
N.736 7 130 — 69.250

KUST

O. 71 1 33 — 14.340
N.708-709 1 8 7600 100.416
O. 18 1 19 — 8.250
O. 52-263 1 22 — 9.660
O.532 1 11 — 5.870

DINSDAG 9-2-1971

KANAAL

O. 72 12 150 2700 342.950
O.120 9 140 300 157.130
O.307 12 160 800 242.890
O.274 17 220 1200 326.590
O.135 14 200 1200 344.040
O.134 15 200 1000 338.550

WEST

O. 26 4 200 — 88.980
N.730 4 120 — 65.370
O.214 4 110 — 70.140
N.345 4 100 160 73.230
O.279 4 300 — 205.690
O.148 6 100 — 48.230
N.738 5 150 — 72.880
N.723 5 150 — 78.550

KUST

N.700-807 1 9 2950 41.700
N.708-709 1 6 3850 47.928
N.805-788 1 6 1750 24.490

WOENSDAG 10-2-1971

KANAAL

O.151 7 120 200 140.080
O.268 12 180 500 199.690
Z.597 16 200 900 268.370
O.123 12 250 500 264.080
O.180 14 300 600 214.560
Z.418 13 120 3200 356.550
O.127 13 80 2000 237.230

WEST

O.142 5 70 — 57.750
Z.509 6 200 500 139.810
N.715 5 90 — 73.520
N.720 5 150 — 80.990
N.765 5 120 — 61.860
O.160 3 40 — 14.130

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 4-2-1971

Z.578 1 50 10 11.950
Z.593 1 50 10 9.830
Z.511 5 100 40 44.650
Z.429 7 1600 80 207.470
Z.573 10 400 20 69.060

VRIJDAG 5-2-1971

Z.411 8 1000 50 163.390
Z.584 6 1400 80 186.230
Z.583 6 900 110 163.100
Z.452 10 400 120 102.510
Z.436-438 32.080
Z.553-477 42.060
Z.548-481 31.570
Z.233-432 28.210

MAANDAG 8-2-1971

Z.588 4 500 90 95.900
Z.588 4 500 90 95.900
Z.570 7 100 95 79.180
Z.422 7 100 75 66.270
Z.445 7 100 95 79.460
Z.451 9 30 130 107.060
Z.427 9 250 100 95.920
Z.604 14 250 90 204.460
Z.175 9 350 110 111.940
Z.494 3 400 20 52.390
Z.556 3 450 40 69.180
Z.497 9 1800 110 220.120
Z.592 5 500 200 182.510
Z.437 10 300 150 118.370
Z.533 8 150 80 100.310
Z.484 5 1800 120 253.020
Z.574 3 500 40 118.610
Z.596 10 2800 170 415.480
Z.500 11 200 100 103.110
Z.582 11 350 100 113.230
Z.184 2 — 50 23.310
Z.577 2 — 80 46.160
Z.554-538 45.920
Z.436-438 20.500
Z.403-558 31.120
Z.432-233 39.180
Z.463-601 36.040
Z.536 61.120
Z.447 38.810
Z.455 52.690
Z.471-472 21.160

DINSDAG 9-2-1971

Z.407 9 400 100 124.900
Z.557 7 400 125 112.410
Z.283 8 200 95 91.250
Z.176 6 800 150 192.730
Z.519 4 350 90 131.910
Z.516 6 1000 140 219.450
Z.503 4 1200 50 184.380
Z.591 6 900 140 165.000
Z.563 4 150 65 77.420
Z.420 9 300 100 111.600
Z.510 4 1000 75 173.800
Z.417 10 400 85 97.790
Z.603 9 250 85 106.730
Z.599 9 300 115 140.560
Z.460 9 100 150 128.370
Z.559 6 100 145 91.010
Z.554-538 35.070
Z.477-553 46.310
Z.548-481 57.910
Z.602-550 27.120
Z.809 9.090

WOENSDAG 10-2-1971

Z.492 5 1000 100 186.460
Z.444 6 1000 130 178.420
Z.496 4 1000 60 201.880
Z.518 5 1100 80 151.690
Z.431 5 800 180 191.110
Z.587 5 700 120 126.090
Z.578 5 300 110 95.060
Z.593 5 400 90 84.250
Z.589 5 8900 10 145.360
Z.507 5 1000 90 164.180
Z.562 5 1400 80 154.560
Z.590 7 100 170 123.170
Z. 25 5 1000 65 107.700
Z.580 5 100 100 72.960
Z.526 14 3500 270 516.880
Z.505 6 800 70 106.590
Z.442 5 800 70 88.100
Z.474 5 900 60 102.530
Z.549 5 10 220 95.840
Z.564 5 250 65 76.580
Z.424 6 1000 70 154.770
Z.501 14.180
Z.184 18.440
Z.601-468 32.980

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis	8-2-1971	24.—30.—
Groot	16.60-20.40	6.60-15.—
Middel	12.20-16.—	12.20-16.—
Klein	10.—14.20	9.40-14.20
Kabeljauw	23.—24.—	7.60-17.—
Gul	11.40-24.—	6.60-15.80
Wijting	83.—99.—	9.80-14.—
Schaat	8.—30.—	24.—
Zeebaars	53.—68.—	
Leng		
Schartong		
Heilbot		
Koolvis		
Hondstong		
Zeeewolf		
Platen		

NIEUWPOORT

Maandag 8 februari

N.36	42.528	N.491	34.450
N.737	22.580		
N.209 + N.734	= 18.900		
N.805 + N.788	= 81.196		

Drie vangsten van de West en de gullen van drie spanvisseren. Alles samen 250 benen vis, en 3.250 kg. haring! De haring werd ingezet voor 14 fr en zakte naar 755 fr.! De weinige tongen kregen prijzen van 73 à 85 voor de grootste soorten, de 3e 117 de 4e 125 fr. de 5e en kleine 124 en 112 fr. Deze gullen op de grond 1200 à 1300 fr., de voorkleine van 600 à 470 fr., mini's 230 fr.

De platvis : moeten en platen 470 fr., drielingen 580, en kleine 420 fr. De varia op de grond (guten, tarbotjes, steenschol) werden heel duur verkocht!

Woensdag 10 februari

N.761	40.511
N.700 + N.807	= 16.525

Een vangst van de West, en één haringvisser met 1.500 kg. haring à 805 en 760 fr. de 100 kg.

De weinige tongen van de West-visser kregen 75 fr voor de grootste, ende andere 110 fr. Er waren geen grote gullen noch kabeljauw op de markt. De middenslag gullen kregen 1100, en 670 voor de voorkleine. De platvis : grote 470 fr., drielingen 500 à 540 kleine van 340 à 280 fr. Wijting 640 en 370 voor de kleine!

VERWACHTINGEN

IJSLAND

O.236 met 700 bennen t.t.z. 60 kabeljauw; 80 koolvis, 125 wijting; 200 s. schol; 75 mieten; 20 schaten. O.129 met 600 bennen. O.216.

MAANDAG of DINSDAG

IJSLAND

O.81, O.334.

Vermoedelijk maandag of dinsdag

IJSLAND

O.305.

KANAAL

O.198, O.128, N.719, O.239, O.303, O.306.

WEST

O.329, N.706, O.232, O.94, O.247, O.284, O.229, O.156, Z.33, O.185, O.69, O.301.

DINSDAG 16 FEBRUARI

KANAAL

O.141, O.29, O.34, O.527, O.249, O.189.

WEST

O.235, O.15, O.537, O.172, O.37, O.343, N.762.

WOENSDAG 17 FEBRUARI

KANAAL

O.312.

WEST

N.346.

N.765, N.703, O.343, N.738, N.736.

VIS ETEN IS

VERANTWOORD ETEN

KOOLVISPRIJZEN IN DUITSLAND

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

Donderdag	4/2/'71	: 15,02 — 14,74 — 14,47 — 11,47 — 11,19 fr.
Vrijdag	5/2/'71	: 14,74 — 14,47 — 13,92 — 13,10 — 12,38 — 11,19 — 10,92 — 9,55 fr.
Zaterdag	6/2/'71	: 13,65 — 12,56 — 12,28 — 10,92 fr.
Maandag	8/2/'71	: 14,74 — 14,47 — 14,20 — 13,92 — 13,65 — 13,10 fr.
Dinsdag	9/2/'71	: 13,38 — 13,10 — 12,83 — 12,56 — 10,92 fr.
Woensdag	10/2/'71	: 15,56 — 15,29 — 14,74 — 13,92 — 13,65 fr.

NU OOK RENTE AAN ZEEVISSERS DIE VISTEN TIJDENS BEIDE WERELDOORLOGEN ?

Wetsontwerp wordt momenteel besproken

Minister Namèche van Volksgezondheid heeft een wetsontwerp ingediend, strekkende tot het verlenen van een rente aan de zeevissers die tijdens de oorlog 1914-1918 de zeevisserij hebben beoefend vanuit Britse, Franse of Belgische havens; tevens zou een rente toegekend worden aan die vissers die tijdens de oorlog 1940-1945 de visserij bedreven vanuit Britse havens.

Het is inderdaad zo dat de jongste jaren de regering haar belangstelling betoonde voor de zeelieden ter koopvaardij. Terzake werden ten voordele van deze categorie zeelieden twee initiatieven genomen. Er was in de eerste plaats het K.B. van 24 januari 1968 houdende statuut van nationale erkentelijkheid ten gunste van de Belgische zeelieden die tijdens de oorlog 1940-45 voor de Belgische koopvaardij hebben gevaren. Verder was er het K.B. van 23 april 1959 houdende wijziging van het K.B. van 24 oktober 1936 tot wijziging en samenordering van de statuten der Hulp- en Voorzieningskas voor zeevarenden onder de Belgische vlag. Krachtens dit K.B. van 23 april 1959, zoals het is gewijzigd bij dat van 10 juni 1970 heeft de aangeslotene bij de Kas recht op een aanvullende vergoeding van 100 Fr per jaar zodra hij zijn 60 jaar heeft bereikt voor iedere maand of gedeelte van een maand inschrijving op de monsterrol onder Belgische of geallieerde koopvaardijvlag tussen 1 april 1915 en 11 november 1918 of tussen 10 mei 1940 en 15 augustus 1945.

VISSERS WERDEN MISKEND

Er is evenwel een andere categorie zeelieden die tijdens de oorlog onmiskenbare diensten hebben bewezen en die de voordelen toe-

gekend aan die van de koopvaardij niet genieten: het zijn de zeevissers die tijdens de oorlog 1914-1918 de zeevisserij hebben beoefend vanuit Britse, Franse of Belgische havens en vanuit Britse havens tijdens de oorlog 1940-1945 (de in Europa gelegen havens met uitsluiting van de havens in de overzeese gebiedsdelen).

Zij hebben hun taak moeten waarnemen onder bijzonder moeilijke omstandigheden in wateren die terecht mochten beschouwd worden als een waar zeefront. Voorts hebben zij ontegenzeggelijk doeltreffend bijgedragen tot de bevoorrading van de geallieerde krijgsmacht en burgerbevolking.

Ondanks hun verdiensten zijn de zeevissers verstoken gebleven van enigerlei vergoeding en van elke bijzondere blijk van erkentelijkheid. Het onderhavige ontwerp wordt ingediend om in die leemte te voorzien. Het is trouwens een onderdeel van de programmering die ten voordele van de oorlogsgetroffenen werd uitgewerkt en waaraan de Ministerraad in zijn vergadering van 19 december 1969 zijn goedkeuring heeft gehecht door te beslissen de rente waarvan hier sprake toe te kennen.

Voorheen werden reeds wetsvoorstellen ingediend tengevolge op initiatieven van verscheidene Parlementsleden. Het is immers volstrekt noodzakelijk om redenen van billijkheid aan de zeevissers een rente toe te kennen als die van de zeelieden van de koopvaardij zonder dat ze evenwel met deze laatste in allen dele overeenkomt. Het ontwerp heeft derhalve tot doel met ingang van het zestigste levensjaar de volgende rente toe te kennen :

1) aan de zeevissers die tijdens de oorlog 1914-1918 gevaren hebben vanuit Britse, Franse of Belgische havens: 70 frank per maand werkelijke vaart tussen 1 april 1915 en 11 november 1918 ;

2) aan de zeevissers die tijdens de oorlog 1940-1945 gevaren hebben vanuit een Britse haven : 70 frank per maand werkelijke vaart tussen 10 mei 1940 en 15 augustus 1945.

Het ontwerp bepaalt eveneens dat de rente onder sommige voorwaarden kan worden toegekend aan de weduwen.

De financiële last verbonden aan die rente is niet blangrijk en werd door de werkgroep, ingesteld op het Kabinet van de Eerste-Minister, geraamd op 1 miljoen frank.

Wegens het verdwijnen van een aantal rechthebbenden is het echter niet uitgesloten dat die last minder zal bedragen.

Totdaar de voornaamste punten die wij konden putten uit de memorie van toelichting.

Hoogwaterboekje 1971 verschenen

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

Voor grote hoeveelheden :

Nieuwsblad H. Baelskaai, 30
Oostende

Zich wenden :

Tel. 059/77713

VAN DE KUST

Tel. (059) 777.13 · 14

Kostprijs : 12 fr.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	8-2-1971	8-2-1971	9-2-1971	9-2-1971	10-2-1971	10-2-1971		
Tong groot (1 à 2 st./kg.)	61,60-84,-	63,-65,-	58,20-83,60	64,-66,-	57,-79,40	60,-64,-	75,-87,-	75,-,-
bloks (3 st./kg.)	97,60-101,8	83,-92,-	98,-104,6	83,-85,-	92,-96,60	74,-80,-	118,-	75,-,-
fruits (4 st./kg.)	113,4-116	90,-102	112 -117,6	99,-103	98,-105	86,-90,-	125,-	75,-115
schone kleine (5 st./kg.)	123,6-125	104 -122	116 -122,6	115 -117	99,-104,6	94,-100	124,-	115,-
kleine (6 st./kg.)	107,4-123,4	114 -132	113 -120	115 -128	91,-94,-	95,-107	117,-	115,-
slips (alleen zeebr.)		107 -110		105 -107		81,-90,-		
Tarbot groot (1-2-3)	120 -127,6	133 -155	125 -137	130 -150	100 -120	100 -120	120,-	
middel (1-2-3)	90,-100	90,-102	95,-106	90,-110	91,-	80,-90,-	100,-	
klein (1-2-3)	70,-	35,-80,-	75,-	35,-85,-	65,-	30,-68,-	80,-	
Griet groot (1-2-3)		57,-65,-		50,-58,-		40,-92,-	73,-	62,-
middel (1-2-3)		44,-45,-		44,-48,-		30,-39,-		
klein (1-2-3)								
Schol (plad.) (1-2-3)	9,-13,80	8,40,-	8,40-13,-	8,40,-	8,40-9,-	8,40,-	9,-10,-	9,-10,-
Gr. iek (1-2-3)	8,-12,-	8,40,-	8,40-10,-	8,40,-	8,40,-	8,40,-	9,-12,-	10,-11,-
kl. iek (middenplad.) (1)	8,40-9,-	8,40-9,-	8,40-11,-	8,40,-	8,40,-	8,40,-	9,-8,-	6,-7,-
Tek 3de sl. (deelvis) (1-2)	6,60-10,20	8,-9,-	7,60-10,80	7,-8,-	6,-8,-	6,-8,-		
platjes (meyers) (1-2)	5,-7,80	6,-8,-	5,-7,-	5,-6,-	5,-6,-	5,-6,-		
Schelvis groot (1-2)			20,-			32,-		
mdiddel (1)			18,-			28,-		
klein (1-2)	47,-49,-		40,-45,60		30,-34,80	20,-		
Heek groot (1)	30,-34,-		34,-36,-		25,-			
Middel (1)	20,-26,-		10,-21,-		10,-16,-			
lom			12,-					
leng	7,-24,40		4,80-23,-		4,80-16,-			
Rog (1)	20,-40,-	31,-32,-	24,-34,60	28,-	12,-21,-			
Keilrog (1-2-3)		24,-26,-		18,-20,-		22,-25,-	32,-	23,-
Rog (2-3)		20,-23,-		13,-16,-		18,-20,-	32,-	23,-
Tilten (2-3)		19,-24,-		12,-19,-		14,-18,-	32,-	23,-
Scherpstaart (2-3)		13,-15,-		10,-12,-		10,-12,-	20,-	
Halve mans (2-3)		14,-15,-		10,-12,-		7,-10,-		
Teelt (2)		8,-11,-		6,-8,-		4,80-6,-		
Katrog (2)	13,-24,-	18,-20,-	12,-23,-	16,-18,-	15,-21,-	20,-	26,-	
Kabeljauw (1-2-3)		12,-17,-		11,-16,-		13,-19,-	12,-20,-	14,-22,-
Gul groot (1-2-3)		10,-12,-	6,60-18,40	10,-12,-	5,-16,-	12,-15,-		
gul (middel)	6,-19,-	5,-12,-		6,-11,-		6,-7,-		
gul (klein)			42,60-77,60		40,-74,60			
Hozemondhamme (1)	53,60-78,20	12,-15,-	6,-13,40	6,-10,-	6,-9,60	6,-10,-	16,-	13,-
Wijting groot (1-2-3)	5,60-16,40	8,-10,-		4,40-6,-		4,50-6,-	10,-	8,-
klein (1-2-3)		8,-10,-	5,-10,60	10,-11,-	5,-8,-	5,-9,-	18,-	15,-
Schar (1-2-3)	8,-11,20	10,-45,-	19,40-41,-	30,-45,-	8,-32,40	8,-35,-		
Steenschol (1-2)	31,-42,-	8,-15,-	11,-14,-	12,-16,-	7,-12,-	10,-15,-		
Zeehaai (1)	9,80,-		5,60-8,-		5,60-6,-			
Hondshaai (1)								
Doornhaai (2)								
Pieterman (1-2-3)								
Makreel (1)								
Horsmakreel (1)								
Zee kreeft (1)								
Schaat (1)								
Zeebaars (klipvis) (1)								
Kongeraal (1-2)	7,-11,-		7,-11,-		5,40-7,-			
Schartong (1)	16,-23,-		16,-24,40					
Steenschol (2)								
Volle haring (1)								
IJle haring (1)	11,40-14,20		10,60-13,-		6,80-9,-			
Haringshaai (1)								
Steenholk (1)	7,-							
Heilbot (1)								
Koolvis (1-2)			10,-12,-					
Steur (1)								
Zeewolf (1)								
Pollak (1)	12,-21,-		13,-17,80					
Zonnevis (1)								
Koningsvis (1)								
Vlaswijting (2)		10,-19,-						
Zeeduivel (2)		60,-80,-		40,-80,-				
Schotse schol (2)						20,-26,-		
Zeehond (2-3)		6,-8,-						
Bot (3)							10,-	
R. Poon Roob (1-2-3)	18,-24,-	20,-25,-	16,-20,-					
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	14,-18,-	17,-	15,-					23,-
Rode knorhaan (1-2)	30,-47,-		27,-41,20		20,-38,40			
posten								

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Twaalf vaartuigen hebben **donderdagmorgen 4 februari** in IJmuiden aangevoerd: 5350 kisten en 1142 kleine kisten vis, 5800 stijve kabeljauwen en 1400 kg. tong. Bij de aanvoer waren: 25 kisten en 575 kleine kisten schelvis, 20 kisten en 294 kleine kisten wijting, 820 kisten gul, 1350 kisten koolvis, 25 kisten heek, 40 kisten haai, 1600 kisten en 234 kleine kisten haring, 39 kleine kisten makreel, 100 kisten schol, 32 kisten varia en 20 kisten schar.

Prijzen per kilogram in guldens: tarbot 9.44, gr. tong 5.80-5.48, mid. tong 7.12-7.02, klm. tong 8.36, tong I 9.96-9.83, tong II 9.51-8.20.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 104-96, mid. koolvis 108-98, zwarte gr. koolvis 82-68, zwarte mid. koolvis 71-61, gr. heek 612, mid. heek 688, gr. leng 74.

Per tien stuks: grote kabeljauw 94-55, middel kabeljauw 64-42.

Per 50 kilogram: gr. schelvis 62, mid. schelvis 59-58, klm. schelvis 77, schelvis I 67-44, gul I 52-40, gul II 55-42, gul III 34-29, wijting 41-15, schar 94-70, gr. schol 31-25, schol I 24-20, schol II 42, schol III 86-54, tarbot 348-1092, griet 223-124, haring 47-20.40, makreel 64-11.60, lever 58-23, gr. kuit 24-7, kl. kuit 184-110, schartong 34, haai 43-33, poon 88, zwarte koolvis I 31-21, zwarte koolvis II 26-21, witte koolvis I 60, kl. leng 30, heek I 182, heek II 175, ham 168.

In IJmuiden werden **donderdag 4 februari** de volgende besommingen (in guldens) gemaakt: KW 29 10.630, 1 57.980, 187 11.390, 98 7.860, 174 16.250, TX 4 18.650, VL 7 13.360, 142 9.500, UK 196 en 234 3.500, VD 15 en 89 2.110, 44 en 75 680, 73 en 128 3.340, WR 137 923.

Vrijdagmorgen 5 februari werden in IJmuiden door 41 vaartuigen aangevoerd: 8955 kisten en 65 kleine kisten vis, 400 stijve kabeljauwen en 17.000 kg. tong. Bij de aanvoer waren: 80 kisten en 65 kleine kisten wijting, 3900 kisten haring, 650 kisten makreel, 2110 kisten schol, 80 kisten schar, 230 kisten varia en 85 kisten tarbot.

Prijzen per kilogram in guldens: tarbot 10.64-9.31, gr. tong 5.34-5.55, grm. tong 7.48-6.77, klm. tong 8.74-8.22, tong I 10.59-9.85, tong II 10.35-9.40, zalm 7.42.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 98-72, mid. kabeljauw 100-81.

Per 50 kilogram: gul I 58-42, gul II 50-41, gul III 40-24, wijting 44-23, schar 80-47, gr. schol 25-15, schol I 26-21, schol II 33-27, schol III 42-26, tarbot 404-190, griet 209-129, tongschar 158, lever 38-24, gr. kuit 19-8, kl. kuit 124, haring 30.60-28.20, makreel 35-34, bot 12.50-6.

In IJmuiden werden **vrijdagmorgen 5 februari** de volgende besommingen (in guldens) gemaakt: KW 167 en 190 2.600, IJM 209 en 206 12.100, 207 en 211 11.040, KW 109 en 177 1.200, IJM 205 en 221 1.080, TX 37 en 50 4.340, 40 en 42 11.200, UK 33 en 175 2.730, 47 en 147 4.600, 54 en 56 1.380, 135 en 145 10.400, 205 en 207 2.800, TX 32 en 34 9.700, 9 en 29 10.000, 48 en 49 10.300, VD 1 en 40 3.800, 13 en 89 2.700, 45 en 73 3.800, 46 en 77 2.650, 73 en 128 9.000, UK 237 9.100, 243 12.800, GO 28 15.900, 6 12.800, 7 13.300, 26 10.200, KW 152 7.800, 191 10.500, 214 13.900, TX 17 14.700, 21 17.500, 94 11.400, IJM 18 21.700, SCH 28 6.600, 65 6.100, TX 10 1.290, IJM 44 9.050,

23 1.300, 4 9.630, TX 10 12.900, 18 11.730, 39 12.800, UK 60 20.600, 63 11.700.

Garnaalvisers: WA 50 560, KL 7 740, 50 1.020, YE 138 1.800, UK 2 880, 49 890.

Maandagmorgen 8 februari werden in IJmuiden door 51 vaartuigen aangevoerd: 10.362 kisten en 4588 kleine kisten vis, 15.105 stijve kabeljauwen en 17.500 kg. tong. Bij de aanvoer waren: 435 kisten en 622 kleine kisten schelvis, 490 kisten en 2233 kleine kisten wijting, 2724 kisten gul, 560 kisten koolvis, 225 kisten en 1293 kleine kisten haring, 1540 kisten en 66 kleine kisten makreel, 3200 kisten schol, 41 kisten tarbot, 261 kisten en 374 kleine kisten varia.

Prijzen per kilogram in guldens: tarbot 9.68-9.27, gr. tong 5.98-5.59, grm. tong 7.16-6.31, klm. tong 7.98-7.45, tong I 9.14-8.60, tong II 9.05-8.29.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 98-80, mid. kabeljauw 85-70, gr. witte koolvis 122, gr. leng 76, gr. heek 592.

Per tien stuks: grote kabeljauw 70-53, middel kabeljauw 54-38.

Per hoop: vleet 90, rog 60.

Per 50 kilogram: gr. schelvis 114, mid. schelvis 80, klm. schelvis 83, schelvis I 90-27, gul I 55-40, gul II 46-38, gul III 36-25, wijting 26-12, schar 60-42, gr. schol 24-11, schol I 31-25, schol II 37-28, schol III 58-29, tarbot 385-175, griet 202-133, schartong 52, tongschar 155-136, haring 32.20-22, makreel 28.60-14.20, zwarte koolvis I 37-22, zwarte koolvis II 31-25, witte koolvis I 44, poon 104, haai 54-48, kl. kuit 122-56, gr. kuit 10.50-6, lever 22-13, krab 29-22, steenbolk 19-17, hoek I 196, kl. leng 32, ham 162.

De besommingen van **maandag 8 februari** waren: KW 29 3.680, 39 54.200, 52 600, 66 613.900, 101 16.200, 113 11.500, 124 10.060, 130 6.600, 145 18.900, 149 15.200, 64 11.200, 173 10.500, 187 2.350, 193 7.800, 197 9.200, 215 27.800, 218 21.300, 98 2.270, 106 11.400, 110 7.300, 127 8.100, 184 5.800, 178 3.800, 183 7.400, 185 3.800, 189 12.200, 209 9.300, 210 5.200, 211 4.800, WR 45 8.300, IJM 3 6.400, 46 10.200, 11 18.900, UK 46 5.600, SCH 46 8.400, 261 9.600, VL 1 18.660, 34 20.570, 73 12.840, 90 19.020, 112 21.430, 121 7.940.

Spanvisers: KW 44 en WR 85 15.200, IJM 209 en IJM 211 14.600, TX 33 en TX 67 24.000, VD 53 en VD 180 1.200, UK 142 en UK 236 3.700, 161 en 218 5.800, 66 en 218 11.900, TX 37 en TX 56 7.700.

Dinsdagmorgen 9 februari werden in IJmuiden door 42 vaartuigen aangevoerd: 10.997 kisten en 1299 kleine kisten vis, 7600 stijve kabeljauwen en 20.000 kg. tong. Bij de aanvoer waren: 610 kisten en 870 kleine kisten schelvis, 400 kisten wijting, 227 kleine kisten wijting, 1600 kisten gul, 600 kisten koolvis, 42 kleine kisten heek, 40 kisten en 95 kleine kisten haring, 341 kisten en 2 kleine kisten makreel, 3500 kisten schol, 40 kisten tarbot, 320 kisten en 45 kleine kisten varia.

Prijzen per kilogram in guldens: tarbot 9.70-9.13, gr. tong 5.70-5.47, grm. tong 6.66-6.11, klm. tong 7.18-7.03, tong I 8.45-8.14, tong II 8.31-7.70.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 110-88, mid. kabeljauw 112-90, zwarte gr. koolvis 98-80, zwarte mid. koolvis 85-78, gr. leng 108.

Per tien stuks: grote kabeljauw

82-64, middel kabeljauw 70-42.

Per 50 kilogram: gr. schelvis 84-82, mid. schelvis 74-69, klm. schelvis 82-80, schelvis I 88-20, gul I 56-48, gul II 52-44, gul III 32-24, wijting 28-17, schar 98-43, gr. schol 25-15, schol I 28-15, schol II 37-15, schol III 58-32, tarbot 386-178, griet 185-122, haring 28-14.40, makreel 21-12.40, zwarte koolvis I 40-33, zwarte koolvis II 36-27, witte koolvis I 62, kl. leng 27, bot 22, lever 18, kl. kuit 112-62, gr. kuit 30-11, krab 35-31, heek I 280, heek II 128.

De aanvoer in Scheveningen bestond **dinsdagmorgen 9 februari** uit: 210 kleine kisten wijting, 700 kisten gul, 30 kisten en 55 kleine kisten haring, 15 kisten en 2 kleine kisten makreel, 50 kisten varia, 100 kisten schar en 700 stijve kabeljauwen.

SCHEVENINGEN

De aanvoer in Scheveningen be-

stond **donderdagmorgen 4 februari** uit: 150 kleine kisten schelvis, 220 kleine kisten wijting, 500 kisten gul en 1200 stijve kabeljauwen.

De aanvoer in Scheveningen bestond **vrijdagmorgen 5 februari** uit: 120 kisten wijting, 2000 kisten gul, 1000 kisten schol, 50 kisten varia, 2000 stijve kabeljauwen en 6000 kg. tong.

Zaterdagmorgen 6 februari werden in Scheveningen aangevoerd: 80 kisten wijting, 800 kisten gul, 900 kisten schol, 50 kisten diversen, 1800 stijve kabeljauwen, 7000 kg. tong, 350 kisten spanharing en 30 kisten makreel.

URK

Van 25 tot en met 30 januari werd in Urk 326.295 Noordzeevis ter waarde van f 393.860,77 aangevoerd.

Visaanvoer te Den Helder

Omdat verleden week zaterdag lang niet alle grote kotters hun vangst jauw, was er ook maandag jl. een grote aanvoer.

konden lossen, vanwege de overstelpende aanvoer van schol en kabel-Gedurende de volgende dagen van de week beperkte de aanvoer zich hoofdzakelijk tot de spanvisers op kabeljauw, die over het algemeen redelijke resultaten konden boeken.

Dit had weer tot gevolg dat het afgelopen zaterdag zodanig druk was in de vishal dat opnieuw niet alle kotters hun vangst aan de wal konden brengen. De kotters die dit wel konden boeken, in tegenstelling tot voorgaande week, ongeveer allemaal dezelfde resultaten.

Hoewel het zelden voorkomt dat alle besommingen even hoog zijn, was het toch een opmerkelijk feit dat vier grote kotters, hoewel de hoeveelheid van de aanvoer en de sortering wel uiteenliepen, toch allemaal ruim f 18.000,— besomden. De andere grotere kotters besomden van de f. 12.000,— tot de f. 14.000,—.

Hoewel de grote scholsoort niet al te veel belangstelling trok, waren de prijzen voor de andere scholsoorten en voor de kabeljauw op een hoog peil. Dat de "bijvis" vangsten nog hoog waren blijkt wel uit het feit dat een kotter ruim 12.3000 kg. "bijvis" en ruim 1100 kg. tong aanvoerde voor ruim f. 18.300,—.

Aanvoerbericht van 1-2 tot en met 6-2-'71

Door 78 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Vissoort	Hoeveelh. in kg.	Opbrengst	Prijs per kg.
Tong	26.332	205.598,81	van f 1100 - f 610
Tarbot	5.114	24.847,75	van f 992 - f 249
Griet	1.160	2.933,85	van f 319 - f 145
Schol	220.400	129.695,16	van f 105 - f 030
Schar	1.830	1.737,30	van f 140 - f 030
Wijting	7.605	4.155,01	van f 100 - f 035
Kabeljauw	83.695	62.178,30	van f 260 - f 040
Tongschar	295	825,67	van f 282 - f 150
Schelvis	60	84,00	van f 175 - f 073
Lever en kuit	305	159,76	van f 055 - f 050
Leng	10	5,00	van f 050 - f
	346.806	432.220,61	

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

TRANSMISSIE PROBLEMEN ?

**WIJ VERKOPEN
BESTE KWALITEIT
CONCURRERENDE PRIJZEN**

1. WINCHRIEMEN

Alle breedten

2. PLATTE RIEMEN

Al of niet ter plaatse geplakt

3. V - RIEMEN

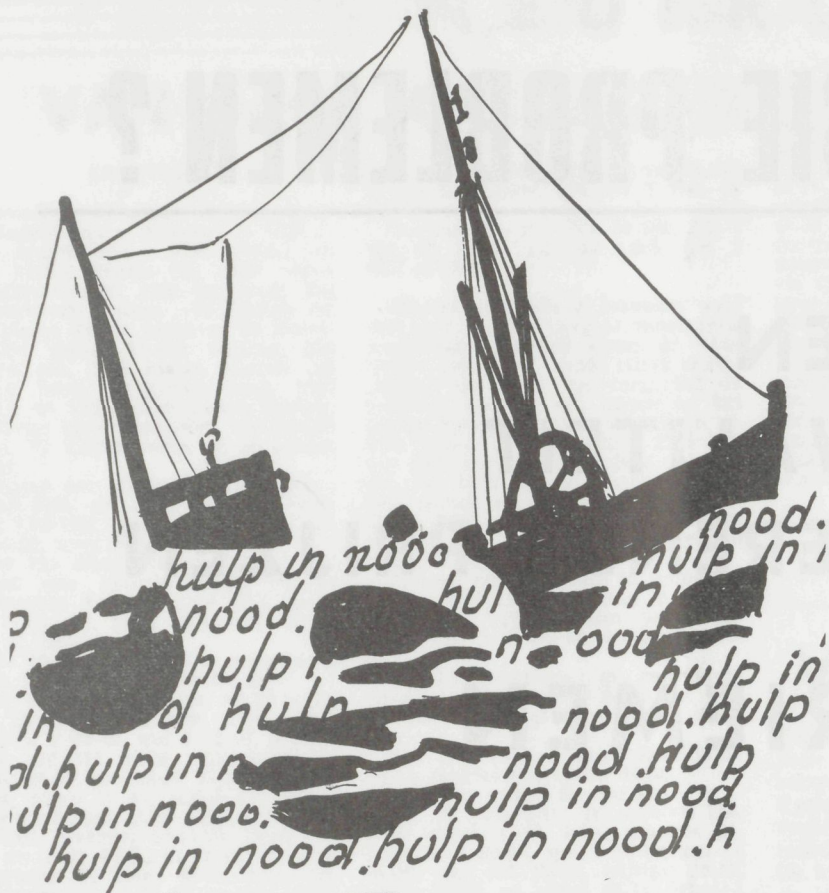
EVENEENS UIT VOORRAAD LEVERBAAR :

ALLE MATEN ALLIGATOR-RIEMVERBINDERS. OOK HET NUMMER 75

DIT ALLES BIJ

S.V. SCAP

Tel. 059/80820 - Afdeling Elektriciteit



REDERS,

EEN GOEDE VERZEKERING IS
EEN WAARBORG VOOR
DE TOEKOMST !

WENDT U DAAROM
IN VOLLE VERTROUWEN TOT

HULP IN NOOD

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

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige visserijmappen verkrijgbaar
(70 cm. x 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 ver-
hoogd met **15 fr. portkosten.**

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

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
— Tel. 767.07 —

— 0 —

HET KOUDSTE

HET BEST BEWERKBAAR