GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

VISSERIJ HET BLAD

37e JAAR — NR. 29 — VRIJDAG 23 JULI 1971 — VERSCHIJNT WEKELIJKS — PRIJS : 20 FR.

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NOORDZEEFESTIVAL
AUDITORIUM
21 uur
Donderdag 22 juli
« ET PUIS LE NOIR »
van Frederich Knett,
door de
« Compagnie des Galeries »
Met
CHRISTIANE LENAIN, MARCEL BERTEAU
en
JACQUES LIPPE
150 - 125 - 100 Frs.

Vrijdag 23 juli
TCHAIKOWSKY-CONCERT
door
« l'Orchestre Symphonique de Liège »
o.l.v.
PAUL STRAUSS
Soliste :
MAYUMI FUJIKAWA
viool
Laureate Tchaïkowsky-wedstrijd Moskou 1970
200 - 175 - 150 - 125 Frs.

Zaterdag 24 juli :
SACHA DISTEL
275 - 250 - 225 - 200 Frs.

Maandag 26 juli :
HET WERELDORKEST VAN JEUGD EN MUZIEK
o.l.v.
KARL ANCERL
175 - 150 - 125 - 100 Frs.
J. & M. : 50 Frs.

Woensdag 28 juli :
« LE VISON VOYAGEUR »
van Cooney & Chapman,
door de
« Compagnie des Galeries »
Met
JEAN-PIERRE LORIOT, SERGE MICHEL, FRANCINE VENDEL, MICHELE ERALY
en
RHYA MARTEN
150 - 125 - 100 Frs.

Donderdag 29 juli :
« BOEING-BOEING »
van Marc Camoletti, door
« De Bacchanten »
Toneelkring V.K.K.
100 - 80 - 60 Frs.

Zaterdag 31 juli :
« LE DON D'ADELE »
van Barillet & Gredy,
door de
« Compagnie des Galeries »
Met
CHRISTIANE LENAIN, MARCEL BERTEAU
en
RHYA MARTEN
150 - 125 - 100 Frs.

Plaatsbespreking :
Casino-Kursaal,
alle dagen van 10 tot 13 uur
en van 16 tot 19 uur
Tel. (059) 751 11

NIGHT-CLUB
« LA CHAMPAGNE »
Iedere avond te 22 uur :
THE FLASHBACK
en
MERINO COSTA Y SU ORQUESTA
Piano :
Franz André
Als attrakties :
23 - 24 - 25-7 :
TEREZA
30 - 31-7 - 1-8 :
ANN CHRISTY

TENTOON-STELLINGEN

Inkomhall
Tot 30-7 :
EUROPAPRIJS VOOR SCHILDERKUNST
Org. Kultureel Centrum Oostende

Montrosezaal
Tot 31-7 :
JEANNE PORTENART

Erehall
Tot 29-8 :
COLLECTIE PETER STUYVESANT
« Men who made your world »
van Yousuf Karsh

Scotch-Bar
Tot 31-8 :
ERIC ALGOET
Metaalsculpturen

Conferentiezaal
Tot 15-9 :
CHINA
(Missies van Scheut)

Voor alle inlichtingen :
Casino-Kursaal
Tel. (059) 751.11

(8377N—7020V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

REDERS en VISSERS, voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 721.73

REDERS !

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

Het is het enige Vakblad op gebied van de visserij...

dus uw Vakblad

neemt een Abonnement

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1971

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

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. BELGIE

— ter drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust", Hendrik Baelskaai 30, te Oostende ;
— „Noordzee Yachting", 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, Middenhavenstraat, 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 eksemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

Vrijdag 23 juli 1971 — Nr. 29

het visserijblad

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 700 FR. — 6 MAANDEN 350 FR. — 3 MAANDEN 200 FR. — BUITENLAND 750 FR. — HOLLAND 54 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL 777.13/777.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

Vanaf 1 januari 1972 opleidingsschoolschip voor scheepsjongens ter zeevisserij

„De deelnemers aan de Konferentie zijn unaniem van oordeel dat een groot belang moet worden gehecht aan de praktische opleiding van de jonge vissers en dat hierbij heel speciaal de aandacht moet worden gevestigd op de noodzakelijkheid of minstens de wenselijkheid van een OPLEIDINGSSCHIP".

Aldus luidde één van de voornaamste resoluties van de Internationale Konferentie over het zeevisserij-onderwijs, te Oostende gehouden in maart 1969, in het raam van de internationale visserijbeurs.
In zijn inleidingsrede tot de konferentie, had de h. W. Vanden Bosch, Kabinetsattaché van de h. Bertrand, Minister van Verkeerswezen, reeds medegedeeld dat een gedetailleerde studie in uitvoering is voor de bouw van een opleidingsschip.
Voorheen had de Rederscentrale bij verschillende gelegenheden aangedrongen op het in gebruik brengen van één of meer opleidingsvaartuigen, zodat de primeur van de konferentie het antwoord betekende van de minister, waarmede meteen de inleidende besprekingen terzake konden beginnen. Zoals voorzien, werd de vorm en het regime van een dergelijk vaartuig, alsmede de bouwkriteria in talrijke werkvergaderingen en in de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs besproken. De werkzaamheden vorderden snel, men kwam het er vrij spoedig over het principe eens, en thans staat het vast, dat met ingang van 1 januari 1972 met een opleidingsvaartuig zal worden van wal gestoken. De nodige kredieten daarvoor worden voorzien op de begroting van het departement van Verkeerswezen.

VOORKEUR NAAR CHARTEREN VAN EEN VISSERSVAARTUIG

Een eerste en zeer belangrijke knoop welke diende doorgehakt, betrof de vraag of voor de praktische opleiding van de jonge visser een nieuw schip diende gebouwd. De Rederscentrale stelde een formule voor die door iedereen werd aanvaard, te weten : het charteren van een bestaand degelijk vaartuig met een degelijke bemanning.
Men vertrok hierbij van de gedachte, dat de bouw van een nieuw opleidingsvaartuig niet alleen veel tijd zou vergen, maar bovendien een miljoenenuitgave zou betekenen waarvan achteraf kan blijken dat voor een of ander de bal werd misgeslagen, of dat het zus of zo "had moeten zijn", of dat dit of dat "reeds is voorbijgestreefd", zodat men uiteindelijk opgeschept blijft met een kostbaar instrument, dat echter niet de diensten bewijst die men ervan verwacht, de vele miljoenen ten spijt.
Bovendien hoeft men het echt niet zó groots te zien en is het voornaamste dat, een aankomende visser degelijk en praktisch wordt opgeleid op zee en aan boord van een vaartuig waar hij zich thuisvoelt, zoals hij zich zal voelen wanneer het om den brode gaat.
Anderzijds zijn er altijd reders te vinden, die om een of andere reden bereid zijn, of niet beter vragen, dan hun vaartuig te kunnen verhuren tegen een voortreffelijke prijs. Wanneer men dit alles heeft, waarom dan miljoenen uitgeven voor een nieuw schip dat maar hetzelfde kan bieden als een modern, aktief, eventueel hier en daar aan te passen vissersvaartuig. De formule van het charteren is immers een voorlopige oplossing. Blijkt na verloop van tijd dit de goede formule te zijn, dan gaan we er mee door; wijst de praktijk de noodzaak van een andere kombinatie aan, dan zal daarop worden overgeschakeld, zodat uiteindelijk de bouw van een nieuw opleidingsvaartuig niet uitgesloten is wanneer zulks nodig blijkt. Aan de hand van de opgedane ervaring, zal dit laatste dan met destemeer kans op sukses kunnen gebeuren. Het wordt dus een gecharterd vissersvaartuig.
Vorige week donderdag werd opnieuw van gedachten gewisseld met de bevoegde ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen over de konkrete realisatiemogelijkheden met het oog op het opstellen van een huurovereenkomst en het bepalen van de huurgelden. Deze vergadering was zeer positief, zodat er werkelijk schot in de zaak zit en binnen een viertal maanden (vanaf 1/1/'72) een opleidingsvaartuig werkelijkheid wordt. Daarvoor kunnen we Minister Bertrand en zijn ambtenaren slechts geluk wensen.

ANDERE PROBLEMEN

Ter vervanging van het huidige — ontoereikende — systeem van praktische opleiding van de leerlingen der visserijscholen, hebben alle betrokkenen zich dus unaniem uitgesproken voor de formule van het charteren van één bestaand klassiek middenslagschip (± 27 m.), zowel voor de afdeling „dek" als voor „machine" en dit voor alle scholen. Deze unanimiteit bestond echter niet voor een aantal andere problemen van praktische uitvoering waarbij de visies van het bedrijf soms radikaal tegenover deze van de schooldirekteurs stonden.
Veler dezer problemen zijn intussen reeds opgelost. Gebleken is, dat de nieuwe formule van praktische opleiding aan boord kan ingeschakeld worden in de onderwijsprogramma's. Welke aanpassingen deze programma's zullen moeten ondergaan, kan echter nog niet worden bepaald. Dit zal de praktijk moeten aantonen.
Wel staat het vast, dat het vaartuig DAGREIZEN zal maken en intensief gebruikt zal worden door de leerlingen van het tweede jaar der visserijscholen. Naarmate het schooljaar vordert en de weersomstandigheden het toelaten, zouden ook de leerlingen van het eerste jaar reizen meemaken.
Bovendien heeft de Rederscentrale de wens uitgesproken dat de leerlingen van het derde jaar, die al diverse dagreizen zullen hebben meegemaakt, in de twee vorige jaren, thans „echte reizen" aan boord van aktieve vissersvaartuigen zouden doormaken waar ze als supplementair zouden worden aangemonsterd zoals in het raam van de versnelde beroepsopleiding.

LEREN VISSEN

De uitvaarten zullen in groepjes van 6 à max. 10 leerlingen gebeuren. De afvaarten zullen beurtelings uit de verschillende havens plaatsgrijpen, al naargelang de lessenroosters in de school en volgens plan.
Een andere belangrijke aangelegenheid is deze, of al dan niet een leraar van de visserijschool aan boord moet zijn. Hier is dan wel een duidelijke kontroverse tussen de zienswijze van de Rederscentrale die regelrecht staat tegenover deze van de direkteurs der visserijscholen.
Volgens de opvatting van deze laatsten, zou er bij elke reis een leraar aan boord moeten zijn, die als onderrichter zou optreden. Een dergelijke zienswijze brengt natuurlijk andere problemen mede, want bv., wanneer de leraar „praktijk" die deze taak zou waarnemen aan boord is met een zestal leerlingen, dan moet in zijn vervanging worden voorzien ten behoeve van de andere leerlingen van zijn school die niet mee op zee zijn. Dus bijkomende leraars te benoemen... Bovendien komen hier nog tal van andere administratieve problemen bij te pas, waardoor het vaartuig een verlengstuk van de school zou worden, t.t.z. een schoolschip in plaats van een OPLEIDINGSVAARTUIG, met alle gevolgen er aan verbonden.
Dat is nu precies wat het bedrijf **niet** wenst. Wat men in de eerste plaats nodig heeft zijn vakkundige, praktische mensen met veel goede wil : vissers, een bekwaam schipper, een bekwaam motorist en een stel goede matrozen, die kunnen tonen hoe een korre wordt weggeschoten, hoe ze wordt binnengehaald, enz., met de daad zelf. De formule door de Rederscentrale voorgesteld en aanvaard, voorziet daarom ook het charteren van

vervolg bladzijde 2

vervolg van bladzijde 1

een goed vaartuig met een bekwame bemanning die een opdracht zal krijgen. Volgens dit principe zal dus worden van wal gestoken.
De minister heeft deze zienswijze bijgetreden. Niemand beter dan aktieve vissers zelf kunnen de „stiel" aanleren, kunnen beter vissen. We mogen ons trouwens toch niet voorstellen dat die jongens zoveel reizen zullen meemaken. Nemen we nog aan, dat voor de zes scholen een tweehonderd leerlingen in aanmerking komen, dan zijn 33 dagreizen nodig om elkeen een beurt te geven, hetgeen betekent dat, in de veronderstelling dat het vaartuig 250 (?) dagreizen per jaar maakt, elke leerling hoogstens 6 à 7 reizen per jaar zou maken. Als initiatie en kennismaking met de werkelijkheid en met de praktische kant, is dit voldoende (ten slotte zijn er drie jaren), en de rest van de opleiding gebeurt verder op de schoolbanken, zodat men hier werkelijk niet mag overdrijven met schoolse bekommernissen. Het mogelijk tekort aan zg. „psychologische bagage" van de bemanning zal ruimschoots worden gedekt, door de praktische kennis van deze ervaren vissers. Ten slotte kan bv. de schipper als kontaktman optreden tussen de jongens en de school. Het schip zal toch niet iedere dag uitvaren, ook niet in alle weer en wind. Die dagen waarop dan niet wordt zee gekozen, kan de schipper bv. zich in verbinding stellen met de school wiens leerlingen de volgende reis zullen medemaken, om zich op de hoogte te stellen van wat op dat ogenblik wordt aangeleerd om aldus tijdens de reis de speciale aandacht op dit onderwerp te vestigen. Zo zijn er nog andere mogelijkheden waardoor de schipper de band tussen school en de jongens in stand houdt, hetgeen een praktisch en eenvoudig maar goed kompromis is tussen de zienswijze van het bedrijf en deze van de scholen.

Na de schoolvakantie is er trouwens een kontaktvergadering voorzien tussen de Rederscentrale en de direkteurs van de visserijscholen, waarop deze laatsten, waarvan de goede bedoelingen zeker niet in twijfel getrokken worden, zullen uiteenzetten hoe zij de opleiding aan boord zien. Men kan echter niet ontkennen en ons evenmin kwalijk nemen, wanneer wij zeggen, dat tussen de hedendaagse onderwijsmetodes en de werkelijkheid of de praktijk, een enorme kloof ligt. Beide partijen redeneren dan ook heel anders. Elkeen ervaart en ondergaat nu eenmaal de geest van het „milieu", en de beroepsmisvorming die daarbij optreedt, dwingt tot het bekijken van het probleem in de optiek die men heeft opgedaan, waarbij dan door een zijde jammer genoeg soms weinig met de werkelijkheid en de praktijk wordt rekening gehouden.

Hoe ook, met ingang van 1972 wordt met een opleidingsschip gestart. De hoofdprincipes liggen vast. Aan de hand van de ervaring zal men wel zien wat moet worden aangepast, wat moet worden veranderd en waaraan moet worden gedokterd. Geen enkel systeem is immers volmaakt en Rome werd ook niet in één dag gebouwd.

Het is dan ook toe te juichen dat alle betrokkenen in samenwerking hun beste krachten zullen inzetten om de praktische opleiding aan boord van onze jonge vissers uit de visserijscholen zo goed mogelijk te verzorgen. Van deze belangrijke faze in de opleiding zal mede de toekomst afhangen van de visser in spé, van zijn toekomstige kollega's aan boord en van de reder-eigenaar die met het in de vaart brengen van een opleidingsschip, voldoening bekomt ten aanzien van zijn wens inzake praktische opleiding van zijn toekomstige bemanning.

A. WITTEVRONGEL

BLAUWE WIMPEL UITGEREIKT TE ZEEBRUGGE

Ieder jaar worden aan verdienuitgereikt wegens het verzorgen van sers biezondere onderscheidingen van de stedelijke vismijn. Ontvinde kwaliteit zowel van vis als van garnaal, in het afgelopen jaar.

De uitreiking van deze Blauwe Wimpels van die „Kwaliteitsprijs 1970" vond tijdens het jongste week-end plaats in de vergaderzaal van de stedelijke vismijn. Ontvingen uit handen van burgemeester Vandamme de „Blauwe Wimpel" :
Kategorie I — Garnaalvisesrij :
Z.536 (Zeevalk) van reder Julien Demunter met als bemanning Julien Demunter, Eduard Deneve, Franky en Fredy Demunter.
Kategorie I — Visvangers uitgerust met boomkorren van 300 Pk en meer :
Z.510 „Zeemanblik" II van reder A. Pauwaert met als bemanning Theophiel Pauwaert, Roger De Cuypere, Freddy Dewulf en Emiel Demunter.
Kategorie III — Visvangers uitgerust met boomkorren van 200 Pk tot en met 299 Pk :
Z.429 Kon-Tiki van reders Alidor Cogghe en Jacky Gevaert met als bemanning : Jacky Gevaert, Jacky De Cock, Gary Hosten en Louis Laseure.

Kategorie IV — Visvangers zonder boomkorren, van min dan 200 Pk :
Z.582 Eldorado van reders Firmin Pauwaert en Gustaaf Decloedt, met als bemanning : Gustaaf Decloedt, Albert Derycker, Walter Devooght en Robert Lierman.
Kategorie V — Visvangers zonder boomkorren meer dan 200 Pk :
Z.587 Alca Torda van reder Edmond Vandierendonck met als bemanning Edmond Vandierendonck, Willy Vandierendonck, Sylvère De Baene, Albert Asaer en Henri Vandierendonck.
Ontvingen een eervolle onderscheiding :
Kat. I — Z.554 Noordkaap van reders Jan en Hubert Vantorre, met als bemanning Jan en Hubert Vantorre, André Gregcrius en Etienne Desmidt.
Kat. II — Z.596 De Zwerver, van de PVBA De Zwerver, met als bemanning : Leon Demunter, Eddy Callant, Marcel Bulcke, Erik Deschrijver en William Devlieghere.
Kat. III — Z.442 Ajax van de reders Leon Adam en René Savels, met als bemanning : Leon Adams, René Savels, André Adams en Roger Keukelinck.
Kat. IV — Z.560 Viking, van de reders Raymond Claeys en Antoinette Savels, met als bemanning Hubert Claeys, Georges Van Wulpen, Leon Ackx en Willy Rombouts.
Kat. V — Z.400 Broeder Isidoor van de reder Charlotte Mallefeydt met als bemanning : Leon Desmidt, Leon Devooght, Aimé Dhauw en André Dhauw.

De blauwe wimpels zijn uitgereikt : nu fier en gelukkig even poseren voor de groepsfoto !

ZIJ HADDEN PECH

— Ter visserij hoorde schipper Gerard De Groote van de Z.459, die daar aan het vissen was, een harde klop op de achtersteven. Nadat men had vastgesteld dat de roeras gebroken was, werd de visserij gestaakt, en de terugreis aangevat. Via Radio Oostende werd bijstand gevraagd door de Zeebrugse loodsboot, die het schip tot in schuilhaven bracht. Daar kon men vaststellen dat de roeras werkelijk afgebroken was en tevens verdwenen.

— Tijdens het winden van de korren aan boord van de Z.496 van schipper Roger Wintein hoorde men een abnormaal geluid in de vislier. De boeien werden binnenboord gehaald en de terugreis aangevat. In de thuishaven stelde men vast dat 2 kogellagers van de vislier waren gebroken.

— Op de visgronden van de Lundys in het Kanal kreeg de Z.519 van schipper Romain Van Massenhove een zware golf over de boeg en beukte met geweld tegen het stuurhuis. De in hout vervaardigde naam „White Horse" die op de brug van het schip bevestigd was, werd overboord geslagen, terwijl aan bakboordzijde één ruit werd verbrijzeld. Ter hoogte van de Colbaert Bank geraakte het schip in een dikke mist. In de motorkamer hoorde men toen een verdacht geluid waarop de schroef dadelijk stopte. Na onderzoek bleek de oliepomp van de koppeling gebroken te zijn. Bij het overboord zetten van een anker, brak ook de ankerketting, zodat men verplicht was een tweede anker uit te zetten. Radio Oostende werd verzocht bijstandd te verlenen en zo werd het vissersvaartuig door de staatssleepboot Zeemeeuw naar Zeebrugge op sleep genomen.

— In de vissershaven van Zeebrugge is de Z.559 in aanvaring gekomen met de Z.472 ter hoogte van de jachthaven. De Z.559 heeft de bakboordzijde van de Z.472 geraakt. Aan boord van de Z.472 werden 11 stutten gebroken. Aan boord van de Z.559 die geweldig veel vlucht in had, stond niemand op de uitkijk. De Z.559 lag volledig op de Z.472. Daarenboven heeft de schipper van de Z.559 niet de minste hulp verleend en is dadelijk naar de vismijnkaai gelopen om zijn vangst te lossen.

HET ZEER NUTTIG WERK VAN HET NEDERLANDS HOSPITAALKERKSCHIP „DE HOOP"

Het Nederlands Hospitaalkerkschip De Hoop, heeft zoëven zijn jaarverslag uitgegeven in een mooie brochure welke de moeite waard is om te lezen en getuigt van het groot nut welke dit vaartuig heelf voor de visserij en de Hollandse in 't biezonder. De reisroutes gaan naar de Duitse Bocht, de Liverpool baai, de Noordzee en de Ierse Zee. Niet minder dan 12 reizen werden ondernomen van twee tot drie weken.

Dit hulpschip moet leven van de toelagen dat het krijgt. De algemene onkosten beliepen voor 1970 ongeveer 16 miljoen frank.

De redersverenigingen kwamen hierin slechts tussen voor een half miljoen frank. De andere inkomsten zijn 11 miljoen van het Ministerie van Landbouw en Visserij en enkele giften. Het tekort voor 1970 beliep ongeveer 1,5 miljoen frank.

De eerste drie reizen van 1970 gingen naar de Duitse Bocht, waar doorgaans de Urker kotters verblijven.

Tijdens de eerste twee reizen, waarbij de geneeskundige dienst werd verzorgd door één en dezelfde scheepsarts, werden 4 patienten opgenomen : één met longontsteking, één met griep, één met hernia van een tussenwervelschijf, en één met niersteenkoliek. De eerste patient ging na 7 dagen hersteld terug naar eigen schip ; de tweede werd vanaf IJmuiden per taxi naar huis vervoerd. De beide anderen konden ook na herstel naar eigen schip terug. Poliklinisch werden wonden gehecht, zwerende vingers met het mes geopend, en een keelontsteking behandeld. Achtmaal werd een radio-telefonisch advies gegeven, waarvan éénmaal t.b.v. een patient op een thuisvarend schip.

Gedurende de 3e reis was er enige wisseling van scheepsartsen, hetgeen mogelijk was omdat « De Hoop » toch elke vrijdag te IJmuiden binnenliep. In de avond van 3 maart werd radiotelefonisch advies gevraagd voor een opvarende van een schip uit Katwijk, die kennelijk een lichte maagbloeding had. Dit schip viste 13 mijl zuid van Texel, daarom werd aangeraden de patient zelf naar IJmuiden te brengen voor ziekenhuis-opname. Deze opname en het vervoer van schip naar ziekenhuis werden geregeld door de radiomedische dienst van het Nederlandse Rode Kruis te IJmuiden. Bij een 29-jarige matroos was de top van de linker pink zodanig bekneld geraakt en beschadigd, dat aan boord van « De Hoop » het eindlid van de pink werd verwijderd. Op 6 maart werd nog radiotelefonisch advies gegeven aan een schipper, die zich 24 uur tevoren met een mes in de linkerhand had gestoken. Hij maakte zich ongerust, omdat bij de verbandwisseling de wond weer ging bloeden. Hem werden nauwkeurige instrukties gegeven, hoe een nieuw en juist verband te leggen, en over de bestaande bloeding werd hij gerustgesteld. Op 11 maart werd een matroos van een Wieringer kotter ter observatie opgenomen wegens plotseling erge maagpijnen. Hij werd op 13 maart te IJmuiden gedebarkeerd ter opname in een ziekenhuis. Op deze reis werd nog een visser opgenomen die overboord was geslagen. Bij opname was hij zeer nerveus, doch behalve een lichte kneuzing konden geen lichamelijke letsels gevonden worden. Na kalmerende middelen en rust kon hij al spoedig naar zijn eigen schip terug. Verder werd nog iemand opgenomen voor een wondhechting en een gipsverband. Er werden 2 radiotelefonische adviezen gegeven.

Gedurende de vierde reis (1 tot 22 april) was het de eerste dagen slecht weer op de Noordzee. Op 2 april werd een 18-jarige matroos opgenomen met een gebroken sleutelbeen. Na behandeling op « De Hoop » met passend verband kon hij op 4 april met zijn eigen schip de thuisreis aanvaarden. Op 3 april werd een matroos opgenomen, die 's nachts met zijn hoofd tegen 'n tros was geslagen. Hij was bewusteloos geweest, maar bij aankomst op « De Hoop » weer goed bij de tijd. Verdere afwijkingen konden niet worden aangetoond. In de avond van 6 april was de patient zoveel beter, dat hij met een thuisvarend schip naar IJmuiden kon worden afgevoerd. Op 10 april werd een 36-jarige matroos na een ernstig ongeluk aan boord van zijn schip in bewusteloze toestand opgenomen. De patient zou voor opname in een ziekenhuis naar de wal worden gebracht. Helaas dient te worden vermeld, dat de patient daarbij tengevolge van een dramatische gebeurtenis om het leven is gekomen.

Raliotelefonische adviezen werden gegeven voor rugpijn en voor een langdurig ontstoken wond aan een onderbeen.

Als een biezonderheid tijdens de 5e reis (29 april tot 15 mei) valt te vermelden dat op 14 mei een patient met roodvonk werd opgenomen, die bij aankomst in de Scheurhaven op 15 mei kon worden gedebarkeerd.

Gedurende de 6e reis bevonden zich tussen de Nederlandse schepen enkele Poolse schepen. Aan opvarenden van twee Poolse schepen werd medische hulp verleend. Behalve een kiesextracie werden enkele patienten opgenomen. De meesten maar voor korte tijd, want de vissersschepen gingen na weinige dagen vissen weer naar huis en konden dan de niet ernstige patienten meenemen. Alleen een patient met longontsteking verbleef 8 dagen in het hospitaal.

Op de 7e reis (1 tot 22 juli) verbleef « De Hoop » op de Noordzee, ter hoogte van de NO-kust van Engeland. Er werden 6 patienten in het hospitaal opgenomen, te weten :

1) een stuurman die een klap van een stuk ijzer tegen zijn rechterbovenkaak kreeg. Gelukkig bleeft het letsel beperkt tot een bloeduitstorting in de wang, zodat hij al na 2 dagen naar zijn eigen schip terug kon.

2) een matroos met buikklachten die na korte observatie flink werd gelaxeerd, met sukses. De buik was schoon en de klachten vrijwel verdwenen, zodat hij na 2 dagen naar zijn schip kon terugkeren.

3) een matroos met klachten, waarvoor als oorzaak een niersteen moest worden aangenomen. Deze diagnose werd tijdens een kort verblijf in het ziekenhuis te Scarborough bevestigd. Na 3 dagen kwam hij terug op « De Hoop » en kon op 7 juli met een thuisvarend schip naar huis voor verdere behandeling.

4) een Engelse matroos, die 1 1/2 dag tevoren een klein stukje ijzer in het oog had gekregen. Na verwijdering van dit stukje ijzer bleek dat zich al een roestring op het hoornvlies had gevormd. Hij werd de volgende morgen naar Blyth gebracht, ter behandeling door een oogarts.

5) een matroos die met zijn rechterhand in de winch was vastgeraakt, waarbij hij een ernstige kneuzing van zijn rechterschouder opliep met een grote bloeduitstorting. Röntgenfoto's wezen uit dat er geen fraktuur was. De bloeduitstorting breidde zich nog uit over de gehele arm en de rechterborsthelft. Toch kon hij na ruim 2 dagen met een thuisvarend schip vertrekken, om aan de wal verder behandeld te worden.

6) een matroos wiens linkerhand tussen een visbord en de scheepswand beklemd was geweest. Deze hand was sterk gezwollen t.g.v. kneuzing. Daar er gelukkig geen handbeentjes waren gebroken, kon hij na 3 dagen met zijn eigen schip thuisvaren.

Er werden 4 patienten poliklinisch behandeld en 10 radiotelefonische adviezen gegeven.

Gedurende de 8e reis (12 augustus tot 2 september) werden 18 patienten behandeld, waarvan er 5 werden opgenomen. Dit betroffen o.m. een patient met chronische bronchitis, en een patient die een klap van een takel tegen zijn linkerbovenbeen had gekregen. Het radiotelefonisch konsult deed al een bovenbeenfraktuur vermoeden, waarom de getroffene naar « De Hoop » werd gehaald, waar een röntgenfoto dit beevstigde. Er werd direkt koers gezet naar IJmuiden, vanwaar deze patient per ziekenauto naar het Akademisch ziekenhuis te Leiden werd vervoerd. De patient met de chronische bronchitis werd toen eveneens gedebarkeerd. Een 16-jarige jongen werd wegens flinke angina met koorts gedurende 5 dagen aan boord verpleegd ; daarna kon hij hersteld naar zijn eigen schip terug. Enkele lichte patienten werden nog gedurende een dag opgenomen, en konden na behandeling in het ziekenhuis te Scarborough weer aan boord van « De Hoop » komen. Het betrof een diepe vinger-infektie en een opengescheurd scrotum. Ook zij konden al gauw met een ander schip thuisvaren, ter verdere behandeling aan de wal. Verder werden enkele kiezen getrokken, zwerende vingers en oogverwondingen behandeld.

De 9e reis (9 tot 30 september) ging naar het visgebied ten zuiden van Ierland. Een patient werd opgenomen in het scheepshospitaal. Hij had 14 dagen tevoren een ton haring tegen zijn linker-onderbeen gekregen. Aanvankelijk gaf dit weinig last, maar nu waren er zoveel pijn en zwelling, dat hij niet meer kon werken. Na 4 dagen was hij al zover hersteld, dat hij naar zijn eigen schip terug kon. Driemaal werd een wondhechting verricht, en bij een bemanningslid van « De Hoop » werd een onschuldig gezwelletje aan de bovenarm verwijderd. Totaal werden 14 patienten behandeld en 5 radiotelefonische adviezen gegeven.

De 10e reis was op medisch gebied zeer rustig ; geen enkele patient werd opgenomen. Van de 5 patienten die wegens lichte aandoeningen werden behandeld, waren de belangrijkste 2 kiesextracties. Er werden 5 radiotelefonische adviezen verstrekt.

Gedurende de 11e reis (4 tot 25 november) naar de Ierse Zee was het bijna voortdurend slecht weer. Er werd opgestoomd naar de haven van Cork, waar predikant en dokter in het Mercy Hospital een Nederlandse matroos bezochten die een ernstig schedelletsel had opgelopen. Later werd deze patient nog eens bezocht en gelukkig in zodanige welstand bevonden dat hij na ongeveer 14 dagen per vliegtuig naar huis kon. Verder verleende « De Hoop » hulp bij een droevige zaak in de haven van Cobh, waar op 1 november een Nederlandse visser was verdronken, en pas op 11 november door duikers werd gevonden. « De Hoop » verleende gastvrijheid aan de overgekomen familieleden. Er werden in totaal 19 patienten behandeld, waarvan er één werd opgenomenn : een matroos die een klap van een winch tegen het linkerbovenbeen had gekregen, waardoor een zeer grote bloeduitstorting en een kleine wond ontstonden. Hij werd na aankomst in de Scheurhaven per taxi naar huis gevoerd. De winches op vissersschepen zijn blijkbaar zeer gevaarlijke machines. Naast lichte ongevallen die goed afliepen zijn er al heel wat ernstige en zeer ernstige ongelukken met winches gebeurd. De overige behandelde patienten hadden allen lichte tot matige afwijkingen, bijv. keelpijn met heesheid, oorpijn, kneuzingen van vingers, armen, tenen of ribben kiezen trekken e.d. Omtrent 18 november werd met de vissersvloot opgestoomd naar Het Kanaal, waar nog tegen het slechte weer beschutting moest worden gezocht in de havens van Boulogne en Dieppe.

Op de 12e en laatste reis in 1970 (2 tot 18 december) was er medisch slechts weinig te doen. Vier patienten, allen met geringe letsels, werden behandeld.

Dit verslag alleen getuigt van de schitterende prestatie door dit hospitaalschip geleverd.

De vraag stelt zich of het in Benelux of EEG-verband nog niet nuttiger zou kunnen zijn voor al de landen aan de Noordzee en in het biezonder voor België, Nederland en Duitsland waarvan vooral de Middenslagvisserij praktisch dezelfde gronden bevist.

Publiciteit in

HET VISSERIJBLAD

doet Uw

Zakencijfer stijgen

De verontreiniging van zee en kustwateren

STEKEN SOMMIGE OVERHEIDSDIENSTEN EEN HANDJE TOE?

Milieuverontreiniging, luchtvervuiling en waterbezoedeling zijn hedendaagse slogans en onderwerpe die het voorwerp van vele diskuties en artikels uitmaken.

Veel gepraat en gezever wordt daarover verkocht en maar al te graag wordt, door haar sensatiezoekende journalisten, naar die onderwerpen gegrepen om hun ongegrendelde fantasie bot te vieren en „waarheden" te verkondigen die op geen enkele wetenschappelijk verantwoorde grond zijn gesteund.

Wat echter wel MOET en NOODZAKELIJK is, is de openbare opinie én de overheid waarschuwen voor het gevaar, het spookbeeld van de verontreiniging, want dat IS de werkelijkheid. Want maatregelingen ter voorkoming zijn geboden. Immers ligt tenslotte de mens, ik en gij allemaal, aan de basis van het ernstige gevaar dat de milieuverontreiniging is. Het volstaat thans aan het strand en in de duinen te gaan kijken wat wij daar allemaal achterlaten. Het zijn ook wij die met auto's rijden en daardoor verbrandingsgassen verspreiden. Het is ook om onze, soms veeleisende behoeften te voldoen — gevolg van onze welvaart — dat talrijke fabrieken allerhande produkten voortbrengen waarvan de produktie gepaard gaat met afvalstoffen die toch ergens moeten worden kwijtgeraakt.

Daartegenover staat dan de moeilijke taak van de overheid die er moet voor zorgen dat de mesthoop die wij tenslotte helpen vormen geen gevaar betekent voor het verdere gezond voortbestaan van elke vorm van organisch leven op aarde. Het toekomstbeeld dat soms wordt opgehangen als zouden wij binnen afzienbare tijd met gasmaskers moeten leven, lijkt ons dan ok niet overdreven, als wij nagaan wat er zo allemaal aan verpestende stoffen de lucht en het water worden ingepompt. De lugubere gedachte dat onze kinderen niet meer zullen kunnen ademen zoals wij, lijkt op het eerste gezicht wellicht ver gezocht, maar dan toch weer niet meer zo veraf te zijn als men bedenkt en beseft dat tot op heden nog maar weinig wordt opgetreden tegen een steeds in sneller tempo toenemende milieuverontreiniging. Fabrieken blijven hun giftige afvalstoffen de lucht inblazen en de er rond wonende landbouwers en anderen worden met zwijggeld stilgehouden. Andere ondernemingen lozen met een steeds groter wordende frekwentie hun afvalstoffen in zee. Wellicht is momenteel de zelfverontreinigingsgraad van de zee in staat om dergelijke „aanvallen" te verwerken, maar ook daaraan zijn ongetwijfeld grenzen en dient de overheid een weldoordacht en welomlijnd beleid te voeren vooraleer het te laat is.

OOSTKUSTVISSERS GETROFFEN

Voorganade beschouwingen werden ingegeven na het storten van afval op de visserijgrond 7 mijl Noord.

Reeds sedert enige weken, signaleren Zeebrugse garnalenvissers, die het ingevolge de geringe garnalenvangsten al niet voor de wind hebben, dat speciale boten van een gekende firma een enorm stinkend goedje, uitgerekend op hun visgronden kwamen uitstorten. Niemand van het bedrijf was van deze stortingen op de hoogte. Het gevolg is dat na iedere sleep, de vangst uit een stinkende brei bestaat waarin dode garnaal en vis kleven.

Onmiddellijk werd door de Rederscentrale hiertegen geprotesteerd en een onderzoek aangevraagd.

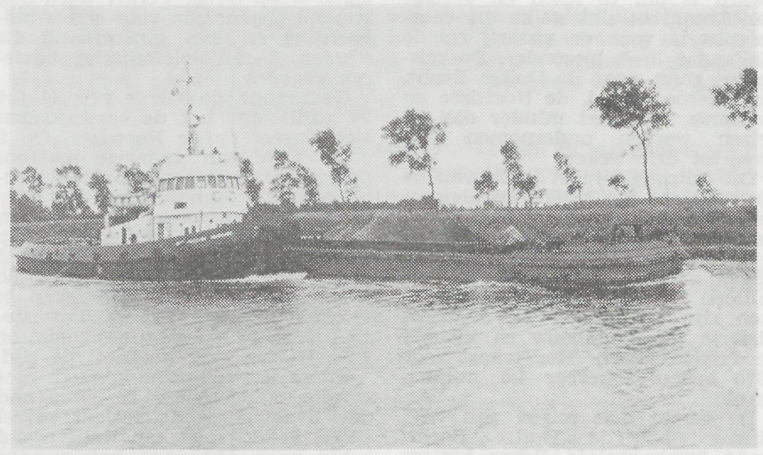
Waar eerst de tussenperiodes waarmede dergelijke stortingen plaatsgrepen ver uit elkaar lagen, kon nu worden vastgesteld dat de stortingen met een groter frekwentie gebeuren, hetgeen voor onze garnalenvisers niet meer uit te houden is. Naar verluidt houden de mensen zelf aan boord van de vervoerschepen het niet uit van de stank, met het gevolg dat men het niet te nauw zou nemen met de aangeduide stortplaatsen, kwestie van het goedje zo gauw mogelijk kwijt te zijn...

De Rederscentrale heeft daarom maar met een paar krachtdadiger telegrammen gereageerd, dewelke niet zonder gevolg zijn gebleven. Er werden door de vissers trouwens stalen meegebracht van het kiezige produkt dat hun visgrond kapot maakt. Ook foto's van het „schuldige" schip werden gemaakt, terwijl de nodige verklaringen werden afgelegd op het Waterschoutsambt. Ondertussen heeft men achterhaald van welk bedrijf de stoffen afkomstig zijn, welke onderneming ze daar stort, wie en op wiens advies er toelating werd gegeven om precies in een zone door onze garnaalvissers bevisbaar, dergelijke vuiligheid te laten deponneren.

De positie waar wordt gestort is gelegen tussen 51° 28' N en 3° 9' Oost, hetgeen ongeveer overeenkomt met de door de garnaalvissers opgetekende decca-positie van H rood 16.85/17.35 en F groen 39. 95/39.25.

Van verschillende zijde, en uiteraard niet in het minst in de bedrijfsmiddens zelf, vraagt men zich af hoe het mogelijk is dat voor een dergelijk doel een positie wordt opgegeven zonder het betrokken bedrijf te raadplegen. Overigens werd deze positie en de toelating ten voordele van een bepaald bedrijf uit het Brugse, nooit bekend gemaakt, hetgeen op een „top secret karakter" wijst, niet geschikt voor het oor van Jan Publiek.

Het departement van Verkeerswezen zou destijds om advies van één der vele overheidsdiensten die het visserijbedrijf helpen rechthouden (?) hebben gevraagd, en op grond van dit advies werd de toelating verleend. Is het dan zoveel van hun fierheid gevraagd dat bedoelde dienst op zijn beurt het advies van het bedrijf zelf zou inwinnen, om dergelijke kemels te voorkomen. Het is toch niet van achter een bureel met geleerde boeken dat men zomaar bepaalt waar men vist of naar welk gebied binnenkort de visserij zal worden verlegd, en welke gronden bevisbaar zijn.



Deze foto van de zg. "klepbank" die de betreffende afval vervoert, werd genomen op dinsdag 13 juli 1971 te 9u.30 ter hoogte van de cokesfabriek in het kanaal Brugge - Oostende. De sleepboot die deze klepbank trok werd gevolgd tot op de stortplaats.

Met het inwinnen van gegevens bij het georganiseerd bedrijf, zouden dergelijke diensten zich dan toch tenminste nuttig maken en ze zouden zich bovendien zelf een dienst bewijzen, nl. het uitschakelen van kritiek welke in vele gevallen meer dan verantwoord is.

Alhoewel de vakantieperiode vele administratieve diensten als het ware verlamd, grijpen in de loop van de week onder impuls van de Rederscentrale toch kontakten plaats, tijdens dewelke thans door het bedrijf zelf konkrete voorstellen worden gedaan, hetgeen trouwens door bepaalde overheidsdiensten werd toegejuichd en deze diensten niets beters verlangen wat onze zienswijze hierboven bevestigt. Intussen echter, wordt op de toegelaten plaats aan een versneld tempo afval gestort, want de zaak moet van hogerhand worden onderzocht vooraleer een andere beslissing kan worden genomen, en zij die bevoegd zijn om terzake een beslissing te nemen zijn met verlof...

Naar verluidt zou het goedje niet schadelijk zijn, maar wie zegt dat bv. de vorm ervan niet te gekoncentreerd is, waardoor precies vis en garnaal die erin terecht komen, stikken. De feiten bewijzen het trouwens. Benevens het storten van afval voor onze Kust als dusdanig, hetgeen radikaal zou moeten verboden worden, is het feit dat sommige openbare diensten met een opdracht in de zeevisserij, het vertikken dergelijk belangrijke aangelegenheden eerst met het bedrijf zelf te bespreken, meer dan betreurenswaardig en bovendien eigenaardig te noemen !

PAKKETBOTEN OOSTENDE-DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de week van 25-7-1971 tot 31-7-1971.

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :

— Alle dagen te 00.45 uur, te 9.50 uur, te 10.15 uur, te 14.45 uur en te 15.30 uur (a).

Afvaarten uit Dover of Folkestone :

— Alle dagen te 1 uur, te 9.55 uur (b), te 13 uur, te 16 uur en te 17 uur.

— Op 25, 26, 27 en 31-7-1971 bijkomende afvaart te 11.35 uur.

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende :

— Alle dagen te 1.30 uur, te 4.30 uur, te 7.30 uur, te 9.25 uur (c) te 10.30 uur, te 13.30 uur, te 16.30 uur, te 19.30 uur en te 22.30 uur.

Afvaarten uit Dover of Harwich :

— Alle dagen te 00.30 uur, te 3.30 uur, te 6.30 uur, te 9.30 uur, te 12.30 uur, te 15.30 uur, te 15.30 uur (d), te 18.30 uur en te 21.30 u.

(a) naar Folkestone
(b) vertrek uit Folkestone
(c) naar Harwich
(d) vertrek uit Harwich

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

RADAR

Het Decca-super 101 radartoestel heeft naast het scherm op het voorpaneel 6 kontrolekknoppen :

1. Voor de helderheid van het beeld ;

2. Voor de afstemming van de ontvangst. De maksimum ontvangst wordt bereikt wanneer de afstemmingswijzer tot het maksimum sein werd geregeld.

3. Bereik en afstandsvinger. De vinger op halveringsafstanden verschijnen automatisch bij de twee lagere bereiken en op 3 mijlsafstanden voor de twee hogere bereiken.

4. Dienstschakelaar ; deze schakelaar heeft 5 standen :

a) Koerslijn, wordt gebruikt om de koers automatisch te regelen wanneer de radar aangezet wordt.
b) Bereiksringen en peilingsnaaldverlichting.
c Radar-aan.
d) Standby ; voeding is aangezet, de antenne draait, maar er wordt niet uitgezonden.
e) Radar-of.

5. De vijfde knop is de anti-sea-clutter. De juistzetting vermindert de gevoeligheid rondom het schip bij slecht weer. Draaiende knop.
Dezelfde knop wanneer uitgetrokken vermindert de echo's van de regen en verbetert de hoedanigheid van het beeld op korte afstand.

6. Gevoeligheidsregelaar.

De Technische specificatie :
Frekwentie : X band : 9410 — 9480 MHZ
golflengte : 3,2 cm
Antennestelsel : bestaat uit een sleufantenne van 91,5 cm die 30 omwentelingen maakt per minuut bij windsnelheden tot 70 mijl.
Horizontale bundelbreedte : minder dan 2,5 graden op de halfvermogen punten.
Vertikale bundelbreedte : ongeveer 30 graden op de halfvermogen punten.
Zijbundels : zijbundels zijn beter dan 20 Db binnen ± 10 graden en 30 Db buiten ± 10 graden van de hoofdbundel.
Zender : piekvermogen zender : 3 Kw nominaal.
Gemiddeld vermogen : 2,25 w. nominaal op de lange impuls en 0,7 w. nominaal op de korte impuls.
Impulslengte : automatische instelling met de bereiksschaal geeft 0,08 microschonde op de halve mijl en op 1,5 mijl bereikschalen en 0,5 microschonde op de 6 en 18 mijlsafzonderingen.
Herhalingsfrekwentie : 3000 Hz op en halve mijl en op 1,5 mijl 1500 Hz op 6 en op 18 mijl.

Ontvanger : Type : eerste trap voorversterker gevolgd door getransistoriseerde hoofd- en beeldversterkers. Bandbreedte 30 Mc/S. Ruisfaktor : 10 db.
Voedingsapparaten : nominale aansluitspanningen ; 12, 24, 32 V gelijkstroom of 115, 230 V wisselstroom, één-fase wisselspanning. Op alle spanningen wordt een omvormer met spanningsregelaar aangesloten.

Energieverbruik :
12 V gelijkstroom 14¼ ampere — 170 watt
24 V gelijkstroom 7 ampere — 170 watt
32 V gelijkstroom 5½ ampere — 170 watt
Wisselstroom — 220 watt

Minimum kompasafstanden
Beeldkast : 61 cm voor standaardkompas en 45 cm stuurkompas.
Antenne : 182 cm van het standaardkompas en 106 cm van het stuurkompas.
Inverter : 122 cm van het standaardkompas en 76 cm van stuurkompas.
Omvormer : 213 cm van het standaardkompas en 152 cm van het stuurkompas.

De vuilnisbelt ter H. Baelskaai gevolg...

Een ernstig ongeval

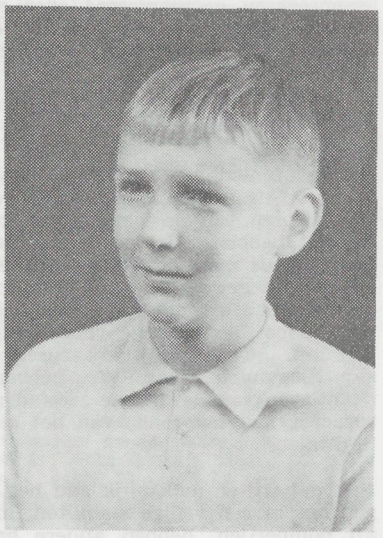
In onze twee vorige nummers hebben we gewezen op de « grote liefde » van het stadsbestuur voor de visserij en in ons nummer van 16 juli op het feit, dat de H. Baelskaai een vuilnisbelt geworden is, waar ratten en ongedierte weelderig tieren en allerlei afval er elke dag opgehoopt worden.

Pas hebben we dit aangeklaagd of vorige week donderdag rond 11.30 uur, heeft zich daar een ongeluk voorgedaan, welke het leven had kunnen kosten aan een knaap van 12 jaar, nl. Dirk Maesen, zoontje van schipper Gust Maesen van de O.312.

In vakantie zijnde was de jongen meegegaan om te helpen aan boord van de O.312 die opligt, om de grote kuis te doen. Dat is een kolfje naar zijn hand, want een schip zit hem in 't bloed.

Ondertussen ging hij ook een kijkje nemen in een van de betonnen vuilbakken van de kaai want men brengt er van alles met het gevolg, dat de weetgierige knaap er een zeer mooi boek uithaalde en er fier mee naar huis ging. Daar kreeg hij van moeder Maesen, als beloning, een strenge vermaning dat ze niet meer wou, dat hij nog in die bakken zou gaan snuisteren.

Maar de vondst van daar straks was veel aantrekkelijker dan de vermaning van moeder en weg was hij naar... het schip zonder evenwel die bak te passeren, waar hij toch nog eens wou in snuisteren.



De 12-jarige Dirk Maessen, die zwaar getroffen werd door de weggeworpen vuurpijl. De jongen is thans flink aan de beterhand.

Hij raapte er een voorwerp op. Het was een vuurpijl, enkele uren voordien door een onvoorzichtige reder (want dat is verboden door de zeevaartreglementen) daarin gegooid.

Het ding ontplofte. De fosfoor stak de klederen van de jongen in brand en ware het niet, dat mensen die het zagen gebeuren er vlug bij waren, ware hij in enkele sekonden een levende toorts geweest.

Onmiddellijk werden al zijn klederen afgerukt, de 900 opgebeld en werd de ongelukkige naar het hospitaal gevoerd, waar vastgesteld werd, dat hij over gans het lichaam verbrand was en aan zijn rechterbeen tot in de derde graad.

Bij het ter pers gaan vernemen we, dat het leven van de knaap gered is, maar gans zijn leven lang zal hij de sporen dragen van deze ernstige verbranding.

Alhoewel het onverantwoord is, daar brandbare stoffen en vooral vuurpijlen op dergelijke vuilnisbelten te gooien en achteraf drie politieagenten met een wagen voor een grootscheeps onderzoek ter plaatse te sturen, zou dit alles niet gebeurd zijn, moesten deze bakken waarvan de verwijdering sedert meer dan een jaar aan de havenkapitein gevraagd werd, reeds afgebroken zijn.

Het is nog maar een paar maanden geleden dat door een sluisknecht van de vissershaven, die er eens een kleine inspektie deed, (waarvoor die jongens slechts met twee zijnde niet altijd tijd hebben). ook de pompiers moesten opgebeld worden, daar een van die bakken in lichte laaie stond.

En dit zijn niet de enige ongevallen. Men mag dan verder niet spreken van degenen die er reeds door ratten gebeten werden, van het in brand steken van de vuilnis om de ratten te doen uit hun schuilplaats komen, enz...

Schrijven naar het gemeentebestuur, deze op ongezonde toestanden wijzen, helpt niet.

Al wie aan de vissershaven en in de vismijn leeft en werkt, denkt dikwijls met heimwee aan de tijd, dat de strenge havenkapitein Becu die nooit in uniform ronddraafde, en met de geringe middels waarover hij beschikte, er de orde handhaafde, regelmatig de grieven onderzocht en er aan verhielp. Nu dat de stad een jonge vooruitstrevende schepen van de vissershaven heeft, maar die zich nog moet inwerken, loopt alles mis, daar de havenkapitein ander bekommernissen schijnt te hebben dan de visserij ! We komen ten andere op de toestanden aan de haven terug, daar het voor ons niet gaat om de show, maar om het belang van visserij, vishandel en nijverheid en daar aan de huidige wantoestanden een einde moet komen

---

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

PRAKTISEREN

OUDER

In 1970 zagen basisreglementen voor de gemeenschappelijke zeevisserijpolitiek in Frankrijk het licht samen met het werkprogramma voor de zeevisserijwerkgroep in het zesde plan.
De ekonomische toestand van de zeevisserijnijverheid, de onzekerheid over wat de gemeenschappelijke markt zou worden, de tekortkomingen van de staat bij de hulp aan het bedrijf, hebben als gevolg gehad dat de voorspellingen van het « vijfde plan » (nu zijn de Fransen aan hun zesde plan) niet werden uitgevoerd, ver ervan zelfs, en men maakt nu mee dat de Fransen met een verouderde vloot opgescheept zitten.
Bij het begin van het « vijfde plan », omvatte de vloot voor de grote visserij in het noorden 118 schepen die gebruikt werden voor de verse visvangst, daarvan was de helft niet ouder dan 10 jaar.
Bij het begin van het « zesde plan » bedraagt de vloot nog 81 eenheden en hiervan is 70 % ouder dan 10 jaar !
De veroudering van de treilervloot bestemd voor de verse visvangst te Boulogne is nog opvallender. Het aantal schepen van minder dan 5 jaar oud gaat van 126 naar 25 en het aantal schepen van meer dan 10 jaar is van 38 naar 72 gegaan.
Meer dan 60 % van de tonnemaat van deze vloot is ouder dan 5 jaar en jonger dan 10 jaar.
De toestand is niet beter in de sektor van de grote visserij, integendeel, en in de sektor van de artisanale visserij.

TEKORT

Van 1969 tot 1970 is het tekort van de Franse handel in de zeevisserijprodukten van 450 miljoen frank naar 789 miljoen gestegen. In 1970 bedraagt dit tekort 12 % van het negatieve overschot der buitenlandse handel (die 6.549 miljoen frank bedraagt).
De wet op de opties die de voorbereiding van het « zesde plan » bevelen, heeft akte genomen van de opneming der Franse zeevisserijen in de Europese Ekonomische gemeenschap ; en daarin wordt ook de verantwoordelijkheid van de zeevisserijnijverheid onderlijnd die de ekonomie van de kustgebieden moet opwekken en mede moet werken om de werkloosheid in deze gebieden te helpen oplossen. De vraagstukken omtrent de werkgelegenheden zijn in deze streken dikwijls heel scherp gesteld.

NIEUWBOUW (1)

De (Franse) zeevisserijwerkgroep van het zesde plan heeft een programma voor wederopbouw van de vloot en de verwezenlijking ervan moet de heropleving van het bedrijf, die in de wet over de opties is opgenomen, mogelijk maken.
Het gaat hier om :
1) de industriele zeevisserij, de bouw van 148 schepen die 70.000 ton maken. Zij moeten de vervanging van 60.000 brutoton mogelijk maken, dit is een jaarlijks programma van 14.000 brutoton.
2) voor de artisanale zeevisserij gaat het om een jaarlijkse vernieuwing van een twaalfde van haar huidige tonnage, dit is 10.000 brutoton per jaar.

Dit wederopbouwprogramma komt overeen met een belegging van jaarlijks 160 miljoen frank voor de industriele zeevisserij en 100 miljoen voor de artisanale visserij.

NIEUWBOUW (2)

In de loop van het jaar 1970 hebben de openbare machten hun verlangen bevestigd om opnieuw de Franse zeevisserij haar vroegere kracht en weerbaarheid te geven.
Van 1968 tot 1969 konden maar 17 grote vissersvaartuigen (12.665 brutoton gezamenlijk) gebouwd worden met de hulp van de staat. In 1970 werd de hulp belangrijker en was het mogelijk 11 schepen te bouwen (5.667 brutoton voor 11 miljoen frank). In 1971 zullen 15 nieuwe vaartuigen gebouwd worden (9100 brutoton voor 14 miljoen frank).
Ondanks de verhoging van de visprijzen bij de aanlanding sedert 1967, is de ekonomische toestand van het Franse zeevisserijwezen nog niet hersteld en het is onontbeerlijk dat de staat haar inspanning voortzet.

PRIJS

Van 1962 tot 1970 is de gemiddelde visprijs bij de aanlanding van 15,8 naar 19,2 frank gestegen. De stijging is dus gevoelig lager dan deze van de kleinhandelsprijzen. Tengevolge van het vrijgeven van de internationale handel, is het maar vanaf 1967 dat de gemiddelde visprijs bij de landing de prijs van 1962 heeft ingelopen en vervolgens overtroffen.
Anderzijds is de prijs van de vis bij de landing (prijs die een rechtstreekse invloed heeft op het inkomen van de visser) veel trager gestegen dan de wedden aan de wal.
De prijs van de scheepsbouw verhoogde van 47 % tussen de jaren 1967 en 1970, terwijl de prijs van de vis maar met 21,5 % verhoogde.

WET

Sedert 1965 dringen de Franse vissers aan op een « programmawet » of een "orienteringswet" voor de zeevisserij, die kordaat en met vastberadenheid de algemene principes van de Franse visserijpolitiek uitstippelt en de middelen bepaalt om het doel te bereiken.
De openbare machten hebben dit steeds geweigerd op grond van de onzekerheden die de gemeenschappelijke markt zouden meebrengen.
Diezelfde diensten haalden ook nog aan dat ze eerst moesten wachten op de besluiten van de werkgroep die het programma voor het « zesde plan » opstelden.
Deze werkgroep had op zeker moment gedaan met haar werken en niets kon meer beletten dat de openbare machten eindelijk aan de zeevisserijnijverheid de waarborgen schonk die noodzakelijk zijn voor haar verdere vernieuwing.
De politiek van de ombouwing der zeevisserijvloot die werd bepaald door het zeevisserijkomitee van het "zesde plan" omvat de verwezenlijking van een algemeen plan die meerdere kaders per jaar vereist : de wachttijden voor de herstelling en de bouw van schepen vragen nauwkeurige waarborgen voor wat het handhaven van de staatshulp aangaat over verschillende budgetaire jaren gespreid.
Het gemeenschappelijk reglement voorziet niet dat de leden de struktuur van hun zeevisserijpolitiek op elkaar moeten afstemmen, alleen maar de koördinatie wordt voorzien.
Maar geen enkele gemeenschappelijke politiek kon worden voorzien zonder het wegnemen der konkurrentie-oneffenheden en het is belangrijk dat de gemeenschappelijke reglementen die binnenkort moeten opgesteld worden om de voorwaarden te bepalen in dewelke de staten financiële hulp aan hun onderscheidene zeevisserijondernemingen mogen geven, rekening houden met de dringende noodwendigheid hun konkurrentievoorwaarden op elkaar af te stemmen.

OPLEIDING

Vissers die het bewijs hebben geleverd van hun beroepsvaardigheid bekomen in Frankrijk een « getuigschrift van zeeman-visser » en worden aldus officieel erkend.
Dit is de eerste stap in het zeevissersberoep.
De tweede stap is natuurlijk de toegang tot de brevetten en titels die aan de kandidaat de toegang verlenen tot de funkties van gezagvoerder, schipper of stuurman aan boord van vissersvaartuigen.
In 1970 werd door een bijzondere werkgroep een hervorming van het visserijonderwijs uitgewerkt die binnenkort zou moeten in werking treden.
Deze hervorming stelt in het vooruitzicht een toename van de kennis omtrent oceanografie, visbewerking en visbewaring aan boord.
Buiten de technische en wetenschappelijke scholing die aan de jonge en toekomstige kaders wordt verstrekt mag in deze periode van verouderingen der visserijekonomie, de ekonomische en maatschappelijke opleiding niet over het hoofd gezien worden. Sedert talrijke jaren al worden trouwens met de hulp van het Fonds voor Beroepsopleiding lessenreeksen georganiseerd over ekonomie ten behoeve van leerlingen en leraars van de visserijscholen evenals vervolmakingskursussen. Deze bedrijvigheid moet worden volgehouden en indien mogelijk verder uitgewerkt en ontwikkeld.

PAD

Na de afmattingen van het sjouwen om onze dagelijkse bittere bete brood op de steeds zoute zee hebben wij ons hals over kop in de duistere diepten van de vergetelheid gestort. Na wekenlang in touw te zijn geweest hebben wij ons eigen eens laten leven. Steeds is de maandagnacht, in de mate dat onze (drukke) beroepsbezigheden dit toelaten, onze dolle nacht geweest, het uitverkoren tijdstip waarop de inspanningen van onze (gewichtige) taak, die geen rekening houdt noch met dag noch met nacht, door lichthartige verstrooiïng afgereageerd worden.
Wij zijn de onverslijtbare spreuk indachtig dat de boog niet immer kan gespannen staan. We hebben ons afgeremd in het liederlijke nachtleven van de drukke zeestad gestort langs de rand van de poel des verderfs, met het risiko van het rechte, maar o zo smalle, juiste pad af te dwalen.

Niet dat wij zo makkelijk aan het wankelen te brengen zijn, we verheugen ons in een veilige stabiliteit, maar de omstandigheden, de duivel en z'n pomperijen, hebben andere brave burgers, tijdgenoten, laten kapseizen. Daarom zijn we steeds op onze hoede, we bewandelen met ernst het smalle pad der rechtschapenheid, we volgen de nipte koers van de burgerlijke deugd en deftigheid. Zo zijn wij.

vervolg blz. 8

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Zoals het een week past waarin 21 juli voorkomt, zeer weinig vis op de markt waardoor de prijzen toch nog op een redelijk peil dreven. Kabeljauw en gul waren inderdaad heel wat duurder dan verleden week zodat het voor de noordschepen doorgaans renderende resultaten werden. Dit in tegenstelling met verleden week toen de uitvoer helemaal geen belangstelling toonde voor de gul zodat deze aan minimumprijzen werd verkocht. Ook voor kabeljauw van IJsland en koolvis van die visgrond bestond een grotere belangstelling.

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

Daarentegen ging de prijs van de rode zeebaars nogal sterk dalen. Op zeker ogenblik bereikte die soort geen 14 fr. per kg, nadien liep die prijs terug op tot bij de 17 fr. De schelvisprijs varieerde volgens de kwaliteit waarbij de duurste en grootste soort tot 23 fr. haalde. Middensortering kreeg rond de 14 fr. Maandag werden geen tongen aangevoerd, dinsdag slechts een (kleine) vangst van het kanaal. Ook de kreeftjes waren buitengewoon schaars zodat die topprijzen haalden.

Enkele Westschepen zorgden dan maandag voor wat afwisseling op de markt. Toch kon rode knorhaan met moeite 15 fr. halen terwijl voor zonnevis rond de 40 fr. werd betaald. Grote tarbot was nogal schaars, er werden hoge prijzen voor betaald. Ook grieten kenden betere prijzen dan verleden week terwijl heilbot van IJsland ook weer tot bij de 100 fr. per kg steeg.

De kustvisserij zorgde voor garnaal die redelijk hoge prijzen bleef halen. Nog slechts enkele schepen blijven op tong vissen en bereikten nog bevredigende cijfers. De julimaand valt alleszins mee voor deze tak van de visserij. De totale aanvoer bestond tijdens de voorbije week uit ongeveer 7800 bennen vis, 2200 kg tong. De totale opbrengst die amper 4.299.500 fr. bedroeg is in jaren niet meer zo laag geweest.

SLECHTS DRIE IJSLANDERS

IJslandvis is er de laatste weken zeker niet teveel. Ook tijdens de voorbije week maar een 2850 bennen vis. Meest gul, koolvis en nu toch ook al grotere partijen rode zeebaars. Meteen werd die laatste vissoort een 300 F per ben goedkoper en viel de prijs tot 14 F ongeveer. Alles wel beschouwd blijft ook dat een zeer flinke prijs in dit jaargetijde. De IJslandse vangst had trouwens een grote publieke belangstelling en dat niet alleen omwille van de te koop aangeboden vis maar meer nog door het feit dat er opnamen gemaakt werden voor de kleurentelevisie. De T.V.-ploeg nam ook opnamen van het lossen van de vangst en trekt nu ook nog mee naar IJsland. Iedereen drong om op de eerste rij te staan zoals gewoonlijk als er iets ongewoons voorvalt in de vismijn.

De kabeljauwprijs lag deze week rond de 600 F per ben, de verschillende sorteringen gul kregen eveneens rond de 12 F per kg. Voor grote koolvis werd van 530 naar 560 F per ben betaald terwijl de middensortering varieerde van 360 naar 420 F per mand. De witte leng werd nog redelijk duur verkocht en kreeg bestendig meer dan 12 F per kg. Blauwe leng noteerde zelfs rond de 25 F. De enkele bennen zeewolf en tijgers gingen zeer vlot van de hand terwijl voor de nog schaarsere schaat tot 32 F per kg werd betaald. Schelvis was nog in redelijke hoeveelheid op de markt, de prijs varieerde van 10 naar 23 F volgens grootte en kwaliteit. Schotse schol zakte opnieuw naar de laagste prijs 6,80 F terwijl voor hondstong rond de 16 F werd bekomen.

MINDER NOORDSCHEPEN

Een zeer kalme week ook voor de Noordschepen. Verschillende mid-

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

denslagvaartuigen liggen momenteel op zodat de aanvoer vooralsnog redelijk klein zal bijven. Ondertussen kregen we uit elf vangsten toch een 4200 bennen vis waaruit blijkt dat de vangsten toch redelijk omvangrijk waren. Waar ook de gullen en de kabeljauw een betere prijs haalde dan verleden week konden dit keer renderende resultaten worden geboekt voor de meeste schepen.

Kabeljauw werd ingezet aan 1.100 fr per ben en steeg naar 1.400 fr. Voor grote shelfcodbul steeg de prijs naar 1000 fr. per ben terwijl het kleiner slag rond de 750 fr haalde . Grote gewone gul kreeg rond de 14 fr., middenslagsortering rond de 12 fr. en schone kleine tot 11 fr. per kg. Kleine gul werd verkocht rond de 8 fr. terwijl de heel-kleine sortering tot 6 bereikte. Alles samen dus heel wat beter dan verleden week toen de uitvoer niet werkte.

Wijting kreeg boven tot 15 fr. kleine sortering noteerde tot 7 fr. Voor de grote totten noteerden we tot 8 fr., meestal echter lag de prijs wel iets lager. Rog werd zeer schaars gebracht en kreeg rond de 24 fr. per kg. Steenschol was nog schaarser en noteerde van 18 naar 35 fr. Voor platvis lagen de prijzen tussen 10 en 17 fr. per kg. met derde slag als duurste sortering.

HAAI WEER SCHAARS EN DUUR

Weinig Westvis deze week, slechts een zestal vangsten en ongeveer 600 B. vis. Meest gul en verder rog, haai, wijting, totten en platvis. Grote rog kreeg rond de 24 fr., tilten noteerden tot 20 fr. en gladrog kreeg van 15 naar 25 fr. Haai, een soort die deze week weer schaars op de markt was, steeg in prijs en noteerde tot 17 fr. Witte shelfcod kabeljauw kreeg tot 28 fr en gul tot 21 fr. Enkele manden leng kregen tot 700 fr., zonnevis steeg tot 42 fr. maar rode knorhaan was weer goedkoop en kreeg 16 fr als topprijs. Tarbot was zeer duur en steeg weer tot 140 fr., grieten werden verkocht tussen 50 en 65 fr. per kg. Bevredigende resultaten voor deze schepen.

TONG OP DINSDAG

De kanaalvangst die dinsdag werd gebracht werd peperduur verkocht. Tongen kregen inderdaad van 91 naar 138 fr. per kilo. De 3/4 sortering was hier de duurste. Toch een dalende prijs voor kleine tongen. Staartvis, steenschol, tarbot en griet waren heel wat duurder dan de voorgaande weken. Grote tarbot steeg zelfs tot 145 fr. Steenschol liep tot 48 fr. terwijl grote staart tot 84 fr. kreeg. De derde slag steeg tot 24 fr. Zeehond 680 fr. per ben. haalde. De opbrengst was uiteindelijk onverwacht laag.

MEER GARNAAL

In de week van 14 tot 19 juli kregen we te Oostende 5355 kg. garnaal op de markt . De prijzen varieerden tussen 36 en 76 fr. per kg. terwijl gemiddeld 62 fr. werd betaald. Donderdag 15 juli werd de grootste aanvoer van dit jaar genoteerd : 1477, de prijs zakte die dag naar 53 fr. gemiddeld. De totale

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

vangst nu toch al steeg tot iets meer dan 100 kg. Heel wat beter dan enkele weken terug alleszins. garnaalopbrengst bedroeg deze week 332.350 fr. Er werden 53 beurten verkocht zodat de gemiddelde

PUBLICITEIT
IN
HET
VISSERIJBLAD
DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN

IJSLANDSE VISSERIJZONES IN SEPTEMBER 1972 OP 50 MIJL ?

Bij het ter perse gaan vernemen wij, als zou in de regeringsverklaring van de nieuwe IJslandse regering eind vorige week afgelegd, zijn opgenomen dat met ingang van 1 september 1972 de visserijzones rond IJsland met 38 mijl zouden worden uitgebreid.

Dit zou derhalve betekenen dat de IJslandse visserijzones op 50 mijl zouden worden gebracht, hetgeen de vrees van enige tijd geleden zou bevestigen.

De resolute intenties van de IJslandse regering worden verder onderstreept door het feit dat de Amerikaanse basis aldaar gevestigd eveneens vanaf september 1972 zal moeten verdwijnen.

In ieder geval is het zo dat met deze intentie door de EEG zeker rekening zal moeten worden gehouden in haar besprekingen nopens de toetreding tot de EEG van de EFTA-landen.

We komen hierop uitvoeriger terug.

★ **Te koop** bij uitscheiding van bedrijf. Een stalen MOTORVISSERSVAARTUIG gebouwd in 1964 en voorzien van een motor Kromhout van 250 pk, hebbende een lengte van 23 m. Hierop is nog een krediet van één miljoen frank, welke kan overgenomen worden. Schrijven bureel blad nr. 7932N—6972V.

DRIE VISSERSHAVENS, TWEE VISSERIJBELEIDEN

Wij lezen in « De Gazet van Antwerpen » :

We hebben het reeds verschillende malen gehad over het feit dat de Oostendse Eurovissershaven gebouwd wordt met woorden en beloften. Intussen bouwt Nieuwpoort druk voort aan zijn vismijnuitbreiding en het ziet er naar uit dat Zeebrugge binnen afzienbare tijd de belangrijkste der drie vlaamse visserijhavens zal worden, zonder Europretentie. Zeker, de problemen van Oostende liggen heel anders dan die van Zeebrugge en Nieuwpoort. Modernisatieplannen zijn al vele jaren oud zonder dat men tot een besluit durft komen. In de plaats van dan eindelijk de handen uit de mouwen te steken, werpt het huidige schepenkollege de schuld op zijn voorgangers. Dat is politiek, maar in ieder geval geen visserijpolitiek en aan dit laatste ontbreekt het totaal te Oostende.

Nota der Redaktie

Wij kunnen dit slechts beamen, en moeten doen opmerken dat een goed havenbeleid en praktische voorstellen, geen « one man show » mogen zijn en veel afhangen van praktisch en gezond beleid maar geen bluf.

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

Slechts een 20-tal vaartuigen voerden hun vangsten aan. Daarvan waren er 2 afkomstig van het kanaal, 6 van de Britse kust en de overige van de Noord en de Kust. Afnameprijzen voor de verschillende tongsoorten waren geweldig hoog, voor de grote soorten werd van 79 tot 142 fr geboekt, voor de middenslag van 105 tot 152 fr., en de kleinste slag van 77 tot 134 fr. Tarbot en grietsoorten bleven duur in afname. Een vrij groot tekort aan pladijs gaf ook voor deze soorten renderende afnameprijzen van 10 tot 32 fr voor de grote en middensoorten en van 4 tot 27 fr. voor de kleinere slag. Praktisch werden er geen ronde vissoorten gelost. De weinige kabeljauw kwam van 34 naar 42 fr. en de verschillende gulsoorten van 18 tot 30 fr. De grote en kleine wijting schommelde tussen de 8 en 13 fr. De roggen van de Noord bekwamen eveneens winstprijzen.

De grotere soorten werden afgenomen aan prijzen die schommelden tussen de 20 en 35 fr.. De verschillende soorten steenschol van het kanaal bekwamen van 10 tot 23 fr., voor de schotse schol werd van 15 tot 22 fr. geboekt. De zeekreeftjes van de kreeftenput bekwamen van 32,50 tot 37,50 fr. voor de grote, en van 28,50 tot 29,90 voor de kleinere. Voor de volgende week wordt er eveneens zeer weinig vis verwacht.

SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE N.V.

Bouwers van klasse-schepen

Moervaartkaai 15, 9020 GENT
Tel. 09/78.04.01

★

Raadpleeg ons in elk geval !

(6967V)

Publiciteit in

HET VISSERIJBLAD

doet Uw

Zakencijfer stijgen

UIT TER HAND TE KOOP WEGENS FALING

VIJF VISSERSVAARTUIGEN

— **O.124 « DE HEILIGE FAMILIE »**
gebouwd in staal in 1936
Motor MAK 390 pk — bouwjaar 1954
Brutotonnage : 125,59 ton.

— **O.261 « ZILVERMEEUW »**
Gebouwd in hout in 1942
Motor Industrie — 100 pk. — Bouwjaar 1944.
Brutotonnage : 25,24 ton.

— **O.267 « VICTORIA »**
Gebouwd in hout in 1944.
Motor Lister — 180 pk. — Bouwjaar 1956.
Brutotonnage : 51,98 ton.

— **O.305 « FRANCOIS MUSIN »**
Gebouwd in staal in 1948.
Motor Lister-Blackstone — 495 pk. — Bouwjaar 1963.
Brutotonnage : 154,45 ton.

— **O.532 « STORMVOGEL »**
Gebouwd in hout in 1945.
Motor Lister-Blackstone — 2 × 90 pk. — Bouwjaar 1966.
Brutotonnage : 34,71 ton.

De vaartuigen liggen gemeerd in de Oostendse vissershaven.

Nadere inlichtingen te bevragen bij : Curator VAN OOTEGHEM J., Rogierlaan 23, Oostende - Tel. (059) 757.49.

(8354N—7018V)

PRAKTISEREN

vervolg van bladzijde 6

DANS

Maar dat in uitgelezen klubs de pomperijen van de duivel niet zouden rondwaren.
Ons niet gezien.
Met de bijzondere aandacht (die ons kenmerkt) hebben wij in een demokratisch lokaal van de geneugte, een kleine zeemanskroeg in de nauwe straat aan de visserskaai verdiept in de akrobatische bewegingen van de niet meer zó jeugdige JIVERS en TWISTERS, kronkelend en schuddend op het ritme spuitende uit de kilverlichte en kleurige boedda in de hoek.
Zonder mekaar aan te raken, zonder aandacht d'een voor d'ander, de dans om het dansen, de dans zonder enige andere bedoeling dan het dansen. Op de toon van een daverende meestamper.
Ze doen nu net als de negers, ze stampen het ritme uit de grond. Wie zei ook weer dat negers onbeschaafd zijn ?
En dan, als om de tijd te geven even op adem te komen, de bijna-argentijnse-tango, noch mossel noch vis. De boog kan niet altijd gespannen staan.

ELLE M'ECHANTAIT CENT FOIS PAR JOUR AU DOUX POTEAU DE SA TENDRESSE

Roerloos op de enge vloer, een schorte groot, duister als de nacht, twee aan twee haringen in een ton, krampachtig, met de (koude) neus in de nek, vol attentie, stil wiegend op de weerspiegeling van de tangofrotter.
En dit zou alleen mogelijk zijn in de donkere krochten van de havenstad ?
Ons niet gezien.
Niet dat we iets hebben tegen ekskwiesiete klubs, verre dervan. Dat het er daar serieuzer zou aan gaan ?
Sta ons toe daaraan te twijfelen.
Maar we kunnen de zon in het water zien schijnen.
Dat wel.

WEINIG

Als wanneer we in het (onvolprezen) gezelschap van moeders schoonste vanuit de veiligheid ener diepe zetel, hand in hand, het (kurieuze) spektakel gadeslaan. Alsmaar verbaasder over de verleidingskracht van de lokalen van de pret.
Zou het inderdaad in het smorige van de zwarte keet te vinden zijn ? Geef ons dan maar de einders van strand en zee, de schreeuw van een meeuw, een wandeling onder Gods 'sterren op een stille nacht langs onze (eigen) dijk, een fris tapijt van gras versierd met tere madelieven (un peu, beaucoup, passionnément...), een kalme wacht op de brug van 8 tot 12, het tikken van de klok in de schemer van de stille huiskamer, het naderen van de witte klippen rijzend uit de zee.
Dit weinige, samen beleefd en gedeeld met het wazige, fraaie schepsel gemaakt van onzichtbare muziek, voor de schaduwen van de liefde, voor de murmelingen van de oceaan, maakt ons bestaan de moeite waard
Wie zou nog durven beweren dat we veeleisend zijn ?

KOMT DE SLOOPPREMIEREGELING ER EINDELIJK DOOR ?

Reeds meer dan anderhalf jaar geleden, bekwam de Rederscentrale een principieel akkoord omtrent haar voorstel om een sloopprem toe te kennen zonder verplichting tot nieuwbouw. Het geval blijkt nochtans een lastig kinderbed door te maken, want het desbetreffend koninklijk besluit is nog steeds niet verschenen, niettegenstaande er ernstig sprake was om met de regeling begin '71 te starten.

Naar aanleiding van een hernieuwd aandringen van de Rederscentrale en Volksvertegenwoordiger Dries Claeys, heeft de minister van Verkeerswezen, de heer Bertrand, medegedeeld dat hij akkoord is omtrent de noodzaak van de voorgestelde maatregel, er aan toevoegend, dat hij hoopt dat het betreffend K.B. binnen afzienbare tijd zal verschijnen. Een gunstig bericht dus.

Zoals bekend is deze regeling in hoofdzaak ingegeven in het raam van het streven naar een oplossing voor het bemanningsprobleem. De bemanning van de gesloopte vaartuigen zullen immers te dienste komen te staan van de andere, effectieve vaartuigen. Om het effect van een dergelijke maatregel te vergroten zal ze beperkt zijn in tijd en slechts een of twee jaar duren.

Welke precies de voorwaarden zullen zijn waaraan dient te worden voldaan om in aanmerking te komen voor een sloopremie zonder nieuwbouwverplichting, is nog niet bekend. Wèl is het zo, dat naast deze uitzonderingsmaatregel, de gewone sloopremieregeling van kracht blijft (met nieuwbouwverplichting).

Ter gelegenertijd komen wij hierop terug.

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
16- 7	5	51.455	403.290			
19- 7	14	295.500	3.168.595			
20- 7	6	45.307	727.615			
	25	392.262	4.299.500			
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
14- 7	10	1.121	74.956	57.—	75.—	
15- 7	13	1.477	78.326	36.—	74.—	53.—
16- 7	13	574	40.251	65.—	76.—	70.—
17- 7	10	910	60.297	59.—	73.—	66.—
18- 7	2	141	6.710			44.—
19- 7	12	1.132	71.810	57.—	70.—	62.—
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
15- 7	4	590	37.675			
16- 7	2	4.692	55.473			
17- 7	2	748	15.472			
19- 7	9	14.500	356.436			
20- 7	7	7.500	290.310			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
15- 7	9	494	35.495	63.—	80.—	72.—
16- 7	1	14	980	70.—	70.—	70.—
17- 7	9	664	42.987	58.—	77.—	65.—
19- 7	8	741	48.287	52.—	70.—	65.—

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

Afvaarten Oostendse Haven

Uitvaarten uit de haven van Oostende

DONDERDAG 16 JULI

IJSLAND
O.236, O.224, O.250.

NOORD
O.151, O.275, N.706, N.719.

KANAAL
O.82, Z.527.

VRIJDAG 16 JULI

IJSLAND
O.331

NOORDZEE
O.239.

NOORD
Z.509, O.306, O.369.

KANAAL
O.66, O.198.

WEST
N.738.

ZATERDAG 17 JULI

KANAAL
O.180, Z.526.

WEST
N.720.

ZONDAG 18 JULI

NOORD
O.301.

KANAAL
Z.34.

MAANDAG 19 JULI

NOORD
O.128.

WEST
O.148, O.172, O.69.

DINSDAG 20 JULI

KANAAL
O.72.

WEST
N.730, N.185

KOOLVISPRIJZEN IN DUITSLAND

ZATERDAG : 1717-71 : 11,47 — 11,74 — 12,01 — 12,28 — 12,56 — 13,10 fr.
MAANDAG : 19-7-71 : 14,20 — 13,92 — 13,38 — 12,56 — 12,28 — 12,01 — 11,74 — 10,92 fr.
DINSDAG : 20-7-71 : 10,92 — 11,74 — 12,01 — 12,28 — 13,38 fr.
DONDERDAG : 22-7-71 : 13,10 — 12,83 — 12,56 — 9,83 fr.

OOSTENDE

VRIJDAG 16-7-1971

NOORD

O.274	12	585	—	229.250
O.159	16	440	—	152.910

KUST

O.263	1	—	64	5.900
O.100	1	—	100	9.360
O.104	1	—	41	4.010

MAANDAG 19-7-1971

IJSLAND

O.288	17	1200	—	647.330
O.316	17	1100	—	673.620
O.182	17	550	—	244.230

NOORD

O.284	9	500	—	196.710
O.206	10	420	—	206.150
O.229	10	380	—	205.870
N.752	10	380	—	175.165
O.279	10	500	—	260.940
O. 26	10	370	—	179.450

WEST

O.156	10	150	—	89.560
N.730	6	120	—	64.980
N.185	7	90	—	61.085
O.147	4	70	—	31.450
O.192	6	80	—	45.335

DINSDAG 20-7-1971

KANAAL

O. 83	13	80	1700	282.525

NOORD

O.307	10	380	—	198.420
O.303	10	400	—	195.670

KUST

O.104	1	2	168	17.390
O.100	1	1	159	16.100
O.486	1	1	80	8.570

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 16 JULI

Z.402	10	100	60	73.290
Z.415	10	100	175	80.190
Z.570	10	100	165	88.750
Z.585	1	150	10	22.660
Z.547	1	100	15	32.880
Z.427	9	100	90	119.170
Z.442	3	100	10	24.750
Z.568	8	400	50	90.130
Z.562	8	300	70	104.670

MAANDAG 19 JULI

Z.583	7	350	15	51.030
Z. 25	2	300	10	39.440
Z.295	15	120	100	244.060
Z.592	7	400	50	118.320
Z.460	12	100	110	66.120
Z.518	16	1800	100	245.230
Z.262	8	400	110	161.190
Z.549	8	50	140	113.020
Z.576	10	120	80	230.340
Z.283	11	100	120	121.870
Z.445	8	50	70	63.260

DINSDAG 20 JULI

Z.492	9	700	40	167.350
Z.422	10	100	100	151.700
Z.585	1	50	10	7.500
Z.500	11	100	100	140.570
Z.651	6	10	20	42.520
Z.505	3	300	10	65.580

NIEUWPOORT

DONDERDAG 15-7-1971

N.498	5.100	N.788	11.715
N.805	11.530	N.807	9.330

Kustvisserij. Tongen van 90 tot 120 F.

VRIJDAG 16-7-1971

N.736	47.123	N.700	8.330

Een vangst met praktisch allemaal g.ullen (90 ben). De kopen shelcots en grote gullen kregen heel goede prijzen van 1800 F tot 1680 F. Gullen van 1000 tot 890 F. Volgende soort 680 F en voorkleine 500 F. Mini gullen 270 en 220 F.

ZATERDAG 17-7-1971

N.723	8.812	N.414	6.660

Twee kleine vangsten. Een kustvisser, en de vangst van een westvisser, dit voor een onderbroken reis.

MAANDAG 19-7-1971

N.491	53.360	N. 36	40.538
N.737	29.760	N.414	6.660
N.805	13.710	N.788	15.170
N.710	52.400	N.345	58.538
Z.411	85.300		

Tweehonderdvijftig bennen vis, met 1500 kg tongen. De rare vis was zoals gewoonlijk heel duur. De tongen van 102 tot 120 F. De kleine van 90 tot 80 F. Kabeljauw noch grote gullen waren niet op de markt, kleine soort van 700 F tot 650 F, de voorkleine van 380 tot 300 F, de mini's van 250 tot 220 F. Platvis : grote 800 tot 980 F de ben, drielingen van 980 tot 1200 F, kleine platvis van 500 tot 300 F. Zeehonden : 600 tot 700 F. Speerhaaien 600 tot 770 F. Roggen : moers 1600 tot 1400 F, tilten 1480 tot 1200 F. Rode soldaten : 1900 F de ben voor de grote en de kleine 1000 F ! In 't algemeen, een goede markt buiten de kleine gullen die goedkoop waren.

DINSDAG 20-7-1971

N.704	76.770	N.705	110.750
N.740	57.500	N.807	19.040
N.805	15.670	N.414	4.020
N.498	6.560		

Er werden ongeveer 1800 kg tongen op de markt gezet met slechts een 70 ben andere vis. De tongen kenden een merkelijke stijging, vergeleken bij de maandagmarkt. Zo kregen de grootste soorten 102 F, de 2e 120 F, de 3e en 4e van 134 tot 140 F, de 5e tot 139 F en de kleine van 104 tot 108 F. De kleine tongen van de kustvisserij kregen slechts 88 tot 98 F. De andere vissoorten werden ook duur verkocht. Platvis : grote 1100 F, drielingen tot 1400 F en kleine van 650 F tot 1000 F.

De roggen : moers 1700 F, tilten 1410 F, zeehonden 950 F de ben.
Kabeljauw of gullen waren niet op de markt !

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis	19-7-1971
Groot	24.20-——
Middel	14.—-16.—
Klein	7.20-13.80
Kabeljauw	12.—-14.—
Gul	6.60-13.80
Wijting	10.——-——
Schaat	27.—-31.—
Zeebaars	4.40-16.60
Leng	7.—-25.60
Schartong	6.80- 9.40
Heilbot	57.60-101.0
Koolvis	5.60-11.80
Hondstong	5.—-13.—
Zeewolf	13.60-21.50
Platen	45.—-66.—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	19-7-1971	29-7-1971	21-7-1971
Lappen	.....	91.40-——	.....
Grote	.....	108.0-——	.....
¾	.....	112.4-——	.....
Blok	.....	121.8-122.0	.....
voor-kleine	.....	120.6-——	.....
kleine	.....	121.4-——	.....
slips	.....	107.0-——	.....

Zeebrugge

Soorten			
grote	79.—-84.—	93.—-100.0	.....
blok	100.0-112.0	120.0-125.0	.....
fruit	115.0-122.0	133.—-142.0	.....
schone kleine	111.0-123.0	141.0-150.—	.....
kleine	105.0-117.0	132.0-152.0	.....
tout petit	83.—-90.—	111.0-134.0	.....
slips	77.—-82.—	83.—-86.—	.....

Nieuwpoort

Soorten			
Tong I	100.0-——	102.0-——	.....
Tong II	112.0-——	122.0-——	.....
Tong III	118.0-——	134.0-140.0	.....
Tong IV	120.0-——	136.0-139.0	.....
Tong V	114.0-——	137.0-139.0	.....
Kleine	80.—-90.—	88.—-108.0	.....

PLADIJS

Oostende

Soorten			
Grote	.....	20.——-——	.....
grote iek	14.——-——	20.——-——	.....
kleine iek	14.—-16.—	21.——-——	.....
derde slag	15.—-18.60	25.40-28.60	.....
platjes	7.40-——	9.—-11.—	.....

Zeebrugge

Soorten			
grote	10.—-14.—	19.—-22.—	.....
middenslag	11.—-15.—	18.—-23.—	.....
kleine	10.—-16.—	25.—-32.—	.....
deelvis	8.—-11.—	20.—-27.—	.....
meyers	4.—- 8.—	14.—-16.—	.....

Nieuwpoort

Soorten			
Moeien	16.—-20.—	22.——-——	.....
grote pladijs	20.—-24.—	24.—-28.—	.....
drielingen	6.—-10.—	12.—-20.—	.....
platjes	.....	.....	.....

PARKEERHERRIE VOOR DE GARNAALMIJN !

Men schrijft ons:

VOORBEHOUDEN VAN PARKEERRUIMTE

We hebben verleden jaar aan de bevoegde stadsdiensten gevraagd om, ten minste gedurende de tijd van het mijnen van de garnaal langs de Kaai, een parkeerplaats te voorzien voor de garnaalkopers. Men zou bv. een parkeerverbod kunnen opleggen vanaf half elf tot elf uur. Men beperkt wel de parkeermogelijkheid in de Blauwe zone's. Het zou dus evengoed mogelijk zijn een parkeerverbod op te leggen voor een twintigtal autoplaatsen vanaf half elf tot elf uur. Het moet inderdaad niet later voorzien worden omdat de garnaalkopers vóór elf uur aankomen en aldus de plaatsen kunnen bezetten. Vrij aan hen die bezette plaats dan te verlaten na elf uur, of na hun verkoopverrichtingen. Men voorziet wel parkeerruimte voor de stadsbussen welke ook niet wettelijk is !

Het zou dus niet moeilijk zijn een parkeerruimte met gele streep af te zetten en in deze parkeerruimte het parkeerverbodsteken te plaatsen met de cijfers „van 10.30 tot 11.00 uur" en verder toevoegen : „voorbehouden aan garnaalkopers". Men gaat immers op dezelfde manier te werk voor de taxi's, enz...

VERWACHTINGEN

VOOR DE WEEK

VAN 23 JULI TOT 28 JULI

VRIJDAG 23 JULI:

NOORD:

O.35 met 330 gullen en 40 varia.

WITTE BANK:

Z.38 met 1000 kg. tongen en 15 bennen vis.

MAANDAG 26 JULI:

IJSLAND:

O.334 met 1.150 bennen t.t.z. 475 kabeljauw/gul, 50 koolvis, 10 heilbot, 425 bonen, 40 mieten/s. schol, 50 gutvis, 75 blauwe leng en 25 witte leng.
G.81

KANAAL:

Z.597

NOORD:

N.708 - O.120 - O.29 - O.134 - O.118 - O.243 - O.114 - N.706

WEST:

N.736 - N.705 - N.765 - N.723

MAANDAG OF DINSDAG:

IJSLAND:

Z.571

DINSDAG 27 JULI:

KANAAL:

Z.499 - O.37 - O.127 - O.66

NOORD:

O.151 - O.275 - N.719 - O.369 - O.306 - Z.509

WOENSDAG 28 JULI:

WEST:

O.148 - O.172 - O.69 - N.730 - N.185

PARKEERCHAOS

Het is niet de eerste maal dat we, vooral in het hoogseizoen, een parkeerherrie medemaken. De garnaalhandelaars die praktisch nooit een parkeergelegenheid vinden. binnen een straal van, laat ons gerust zeggen, vijf honderd meter, plaatsen hun wagen achter en vóór de reeds geparkeerde wagens. Op maandag 19 juli zagen we zelfs de eerste rij wagens geblokkeerd door liefst twee nevenrijen ! Men kan inderdaad niet verlangen van de vissers dat ze hun verkochte bennen op hun rug een 500 meter ver de stad indragen tot waar de garnaalkoper met een dosis geluk een plaatsje voor zijn wagen gevonden heeft. Ook duurt de verkoop praktisch nooit langer dan een kwartier. Bestuurders die echter geblokkeerd zitten met hun wagen en toevallig wensen te vertrekken krijgen het gewoonlijk op hun zenuwen. Zij wenden zich dan tot een agent of rijkswachter die ze toevallig op de kop kunnen tikken en deze tracht dan de eigenaar te vinden. We hebben het zelfs medegemaakt dat een garnaalkoper weigerde de plaats te ruimen en dat anderen gebaarden van krommen haas. Dit lost echter het probleem niet op, want bij het vertrek van de garnalkoper krijgen we dan de wachtende politie en/of rijkswacht die meent proces-verbaal te moeten opmaken. We maakten aldus ook eens 'n algemeen protest mede van en tiental handelaars die men wenste op te schrijven.

VOOR WANNEER DE OPLOSSING ?

Men begrijpt in zekere mate de mistevredenheid van de tijdelijk geblokkeerde bestuurder, maar ons inziens moet men nog veel meer begrip opbrengen voor de noden van de garnaalvisserij. Inderdaad gaan de belangen van de visser en van de handelaar hier hand in hand. Het stadsbestuur zou dus dringend een oplossing dienen te vinden voor deze misselijke parkeertoestand Waar blijft onze havenkapitein ? Waarom betalen onze kustvissers daar mijnrechten ?

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge		Nieuwpoort	
	19-7-1971	19-7-1971	20-7-1971	20-7-1971			19-7-1971	20-7-1971	
Tarbot groot (1-2-3)	110.0-115.0	80.—102.0	130.0-133.0	120.0-135.0			125.0- ——	135.— ——	
middel (1-2-3)		58.—78.—	124.0- ——	100.0-105.0			110.0- ——	110.0- ——	
klein (1-2-3)		30.—55.—	95.— ——	25.—88.—			80.— ——	80.— ——	
Griet groot (1-2-3)		58.—72.—		71.—80.—			75.— ——	75.— ——	
middel (1-2-3)		30.—48.—		60.—70.—					
klein (1-2-3)									
Schelvis groot (1-2)	10.20- ——		19.80- ——	25.— ——					
middel (1)	3.60- 7.60		6.—13.—	20.— ——					
klein (1-2)			42.— ——	18.— ——					
Heek groot (1)			39.80-35.—						
Middel (1)			15.60-28.—						
klein (1)									
lom	14.— ——								
leng									
Rog (1)									
Keilrog (1-2-3)	13.—23.40	24.—26.—	8.—25.—						
Rog (2-3)		22.—24.—		32.—38.—			23.—32.—	34.— ——	
Tilten (2-3)		20.—26.—		27.—28.—			24.—30.—	28.— ——	
Scherpstaart (2-3)		15.—16.—		22.—34.—			20.—24.—	27.— ——	
Halve mans (2-3)		14.—15.—		22.—23.—			17.—22.—	22.— ——	
Teelt (2)		10.—12.—		20.—22.—					
Katrog (2)	15.—24.80		20.40-34.40	15.—18.—					
Kabeljauw (1-2-3)		1.— ——		36.—42.—					
Gul groot (1-2-3)	11.—20.—		4.60-28.—	18.—34.—					
gul (middel)				16.—18.—			10.—25.—		
gul (klein)	45.—80.—		33.40-84.—	8.—14.—					
Hozemondhamme (1)	7.40-13.—	8.—10.—	8.—16.40						
Wijting groot (1-2-3)		6.— 9.—		13.—18.—			12.—14.—		
klein (1-2-3)	5.—11.—	4.— 6.—	3.60-13.—	8.—11.—			8.—10.—		
Schar (1-2-3)	1-9.—31.—	10.—23.—	7.40-51.—	6.—12.—			9.—15.—	10.—16.—	
Steenschol (1-2)	15.40-17.40	15.—17.—							
Zeehaai (1)	12.— ——		13.60- ——				12.—16.—		
Hondshaai (1)									
Doornhaai (2)									
Pieterman (1-2-3)									
Makreel (1)									
Horsmakreel (1)									
Zeekreeft (1)									
Schaat (1)									
Zeebaars (klipvis) (1)									
Kongeraal (1-2)									
Schartong (1)									
Volle haring (1)									
IJle haring (1)									
Haringshaai (1)									
Steenholk (1)									
Heilbot (1)									
Koolvis (1-2)									
Steur (1)									
Zeewolf (1)									
Pollak (1)			38.— ——						
Zonnevis (1)									
Koningsvis (1)									
Vlaswijting (2)		43.—60.—							
Zeeduivel (2)		15.—22.—							
Schotse schol (2)		6.— 8.—		13.—14.—					
Zeehond (2-3)							12.—15.—	16.—19.—	
Bot (3)		10.—15.—							
R. Poon Roob (1-2-3)	5.40- 6.—	7.— 9.—	5.80- ——						
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	7.—15.80						10.— ——		
Rode knorhaan (1-2)									
posten									

Lees "HET VISSERIJBLAD„

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Besommingen:
Woensdagmorgen 14 juli werden in IJmuiden de volgende besommingen gemaakt: KW 153 83.570, 109 290, 110 2.100, 177 640; SCH 11 6.400, 32 3.280; TW 37 7.100; UK 24 2.000; WR 137 1.450; IJM 8 2.320; UK 18 1.870, 46 3.880, 147 2.320, 148 1.930, 215 2.800, 245 2.700 VD 9 1.530, 15 1.060, 19 2.400, 24 1.730, 44 1.450, 46 3.800, 89 1.640, 115 1.290.

In IJmuiden werden **donderdagmorgen 15 juli** door 22 vaartiugen aangevoerd: 3393 kisten vis, 890 kleine kisten, 35 stuks stijve kabeljauw en 2600 kilogram tong. De verdeling was als volgt: 950 schelvis, 688 kl. kisten, 130 wijting, 30 kl. kisten, 375 gul en kabeljauw, 760 koolvis, 720 haring, 9 makreel, 58 kl. kisten, 78 schol, 26 schar, 260 haai, 65 varia.

Prijzen.
Per 1 kg.: Tarbot 7.79-7.69, gr. tong 7.82-7.60, gr. n. tong 7.91-7.51, kl. m. tong 8.92-8.47, tong I 8.99-8.70, tong II 5.55-5.49.
Per 125 kg.: Gr. kabeljauw 132-110, m. kabeljauw 132-122, gr. koolvis zwart 82-75, koolvis zwart 77-66, gr. leng 70-66.
Per 10 stuks: Gr. en m. kabeljauw 90-78.
Per hoop: vleet 90.
Per 50 kg.: Gr. schelvis 45-44, m. schelvis 46-44, kl. m. schelvis 46-44, kl. m. schelvis 46-44, schelvis I 52-26, radio 19-12, wijting 36-20, wijting dicht 20-19, schar 28-10, gul I 75-50, gul II gul III 50-38, gr. schol en schol I 102, schol III 75-60, koolvis I zwart 34-30, koolvis II zwart 27-23, hake I en II 90, haai 31-6.50, tarbot 298-96, griet 116-68, rode poon 86-75, haring 43.60-32 makreel 32.40-17, poon 44, kl. leng 27.

In IJmuiden werden **donderdag 15 juli** de volgende besommingen (in guldens) gemaakt: KW 39 8.80, 381 59.300, 214 3.390, 109 530, 177 610, VL 121 7.600, TX 25 7.130, 38 2.820, UK 18 1.480, 23 3.990, 73 6.230, 148 1.880, 215 3.870, VD 6 1.180, 25 3.610, WR 137 1.740, IJM 8 1.300, FR 55 25.900.

Vrijdagmorgen 16 juli werden in IJmuiden door 36 vaartuigen aangevoerd: 2455 kisten en 408 kleine kisten vis, 240 stijve kabeljauwen en 18.900 kilogram tong. Bij de aanvoer waren: 220 kisten en 75 kleine kisten schelvis, 208 kisten en 150 kleine kisten wijting, 720 kisten gul en kabeljauw, 90 kisten koolvis, 150 kleine kisten haring, 40 kisten en 33 kleine kisten makreel, 850 kisten schol, 106 kisten schar, 101 kisten tarbot en 120 kisten varia.
Prijzen, per kilogram, in guldens tarbot 7.50-4.70, grote tong 6.75-6.47, grootmiddel tong 6.86-6.59, kleinmiddel tong 7.74-7.40, tong I 9.10-8.36, tong II 5.69-5.39, zalm 10.50-8.50.
Per tien stuks: grote kabeljauw 130-118, middel kabeljauw 88-76.
Per 50 kilogram: grote schelvis 67-62, grootmiddel en kleinmiddel schelvis 61-55, schelvis I 62-25, wijting 58-34, schar 18-10, gul I 67-52, gul II 56-47, gul III 46-29, grote schol 70-56, schol I 75-57, gul II 74-60, gul III 51-42, tarbot 275-82, griet 136-50, makreel 34-18, rode poon 92-33, haai 40, tongschar 82-30.

In IJmuiden zijn **maandagmorgen 19 juli** door 35 vaartuigen aangevoerd: 4567 kisten vis, 882 kleine kisten, 1162 stuks stijve kabeljauw en 13.200 kilogram tong. De verdeling was als volgt: 148 schelvis, 33 kl. k. schelvis, 210 wijting, 452 kl. k. wijting, 1830 gul en kabeljauw, 60 koolvis, 158 kl. k. haring, 54 makreel, 149 kl. k. makreel 1850 schol, 56 tarbot, 94 schar, 265 varia.
Prijzen:
Per kg.: heilbot 7.16, tarbot 7.80-7.51, gr. tong 7.81-6.98, gr. m. tong 7.93-7.19, kl. m. tong 91.4-8.28, tong I 10.41-9.38, tong II 6.50-5.74, zalm 12.50-5.10.
Per 125 kg.: gr. kabeljauw 132-126, m. kabeljauw 144-118, gr. koolvis zwart 100-84, m. koolvis zwart 98-70.
Per 10 stuks: gr. kabeljauw 114-80, m. kabeljauw 78-61.
Per 50 kg.: gr. m. en kl. m. schelvis 64-58, schelvis 56-22, wijting 55-25, schar 30-8, gul I 71-53, gul II 60-45, gul III 47-30, gr. schol 70-56, schol I 75-63, schol II 72-52, schol III 56-45, tarbot 326-91, griet 154-34, tongschar 104-27.50, makreel 56.80-22, haring 47.20-43.20, inktvis 70, rode poon 43.18, koolvis I zwart 38-30, koolvis I wit 52, hake 75-23.

Aan de maandagmarkt van 19 juli werden te IJmuiden de volgende besommingen gemaakt : ZW 11 29.400 15 1.300. 29 16.600, 52 3.600, 55 17.500, 74 2.700, 87 18.100, 101 7.900, 117 16.600, 138 15.400, 149 14.100, 210 8.700, 211 7.500; KW 164 13.500, 193 10.200, 195 29.400, 212 7.900, 213 6.800, 100 8.600, 110 2.600, 127 6.900, 174 21.100 178 8.400, 209 7.300, 213 1.800; SCH 117 6.400; VL 1 5.600, 110 2.750, 115 2.700, 153 4.640; WR 32 7.200, 33 5.790, 61 16.300; IJM 8 3.600, 154 12.900; TX 9 en 29 3.490.

Dinsdagmorgen 20 juli werden door 21 vaartuigen in IJmuiden aangevoerd : 534 kisten en 301 kl. kisten vis en 5600 kg. tong. Bij de aanvoer waren : 42 kisten schelvis, 53 kisten gul en kabeljauw, 145 kisten koolvis, 217 kl kisten haring, 217 kisten en 84 kl. kisten makreel, 39 kisten schol 12 kisten schar en 38 kisten varia.
Prijzen per kg. in guldens : tarbot 7,95, grote tong 9.17-7.98, grootmiddel tong 9.10-8.20, kleinmiddel tong 9.96-9.15, tong I 10.08-9.30, II 5.88-5.60, dichte tong 5.34.
Per 125 kg. : grote kabeljauw 202—164, middel kabeljauw 204—176, zwarte grote koolvis 82, zwarte middel koolvis 74—68.
Per 50 kg. : grote schelvis 53, grootmiddel en kleinmiddel schelvis 54, schelvis I 61-45, schar 56—43, gul I 78—71, II 69—52 III 50, grote en schol I 140—122, II 110—100, III 95—76, tarbot 146—139, griet 83—70, haring 42.80—30.40, makreel 24.40—14, pilchards 22.20, zwarte koolvis I 38—29, zwarte kolvis II 32—23, witte koolvis I 52, II 40, heek I en II90, III 30, haai 20, bot 21.

SCHEVENINGEN

In Scheveningen werd **donderdagmorgen 15 juli** aangevoerd: 40 kisten wijting, 250 gul, 10 makreel, 30 schol, 10 varia en 600 kg. tong.

Vrijdagmorgen 16 juli bestond de aanvoer in Scheveningen uit: 50 kisten wijting, 350 kisten gul, 700 kisten schol, 50 kisten varia en 10.000 kilogram tong.

In Scheveningen werden **maandagmorgen 19 juli** aangevoerd: 20 kl. l. schelvis, 140 koolvis, 200 kl. k. makreel, 35 schol, 700 kilogram tong.

De aanvoer in Scheveningen bestond **dinsdagmorgen 20 juli** uit : 70 kl. kisten makreel en 20 kisten varia.

DEN HELDER

De kleinere vaartuigen van de vissersvloot hebben vorige week slechts enkele dagen bij de wal kunnen vissen; voor deze schepen was het overigens geen visbaar weer. De grote kotters hebben de gehele week om de „Oost" gevist maar de visserij daar was zeer zuinig. De totaal-omzet viel dan ook zwaar tegen. In het begin van de week waren de prijzen redelijk, daarna werd de vis wel iets duurder. De hoogste besommer onder de grote kotters haalde 13 mille, met 1300 kilo tong en 2400 kg. bijvis.
Van 12 tot en met 17 juli werd in Den Helder 118.170 kg. vis ter waarde van 343.707,19 gulden aangevoerd door 105 kotters.

URK

Maandag 19 juli werd in Urk door 23 vaartuigen aangevoerd (in kg.) en geveild (in guldens): 21.000 tong 7.06-10.19, 3500 tarbot 2.56—7.85, 400 griet 1.30—1.80, 32.000 schol 0.75—1.85, 8000 kabeljauw 0.62—1.59, 700 wijting 1.02—1.56, 800 schar 0.20—0.40, 1000 poon 0.15—0.78.

Visaanvoer te Den Helder

Gedurende deze week konden de kleinere vaartuigen slechts enige dagen bij de wal vissen en de resterende dagen was het voor deze vaartuigen geen visbaar weer. De grotere vaartuigen visten de gehele week om de "Oost" en daar was de visserij zeer zuinig. Door boven genoemde omstandigheden was het resultaat over de gehele week genomen niet gunstig en de uiteindelijke omzet viel dan ook zeer tegen. De prijzen waren in het begin der week redelijk en in de naweek was het over het algemeen genomen wel iets duurder. De visserij voor de grotere kotters was dan ook zeer matig. De hoogste besommer bracht van een week ruim 1300 kg. ton gen ruim 2400 kg. bijvis aan voor een totaal besomming van ruim f 13.000,00.

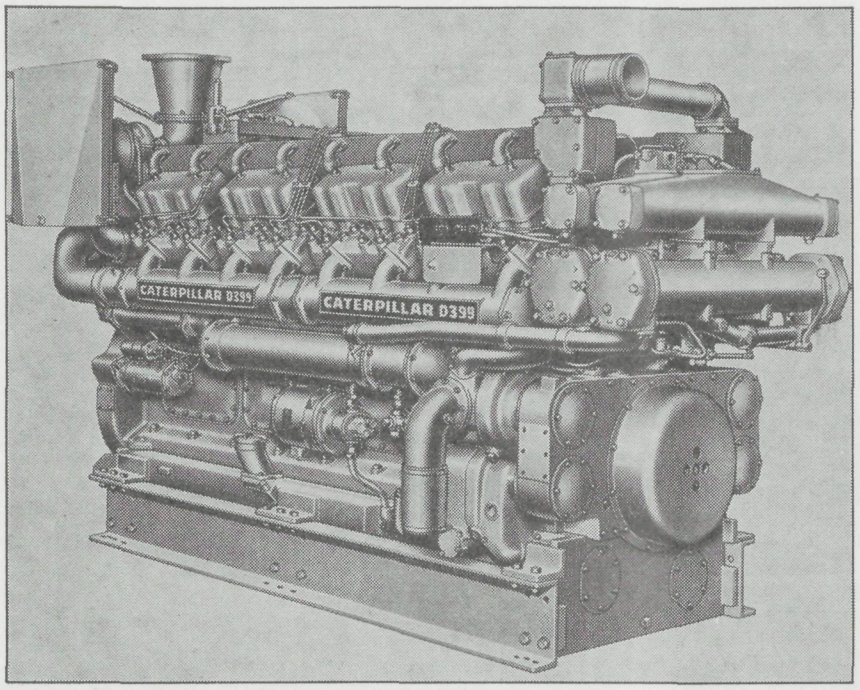
GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

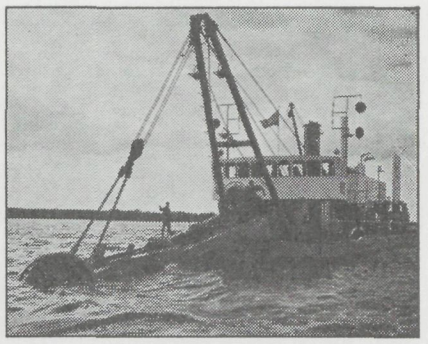
Aanvoerbericht van 12-7 tot en met 17-7-1971

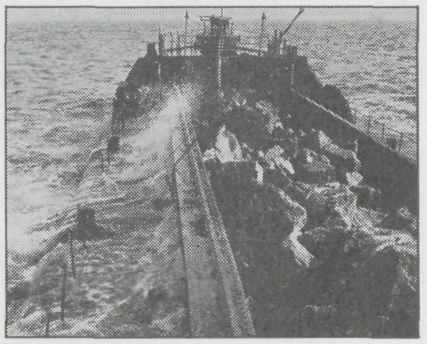
Door 105 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

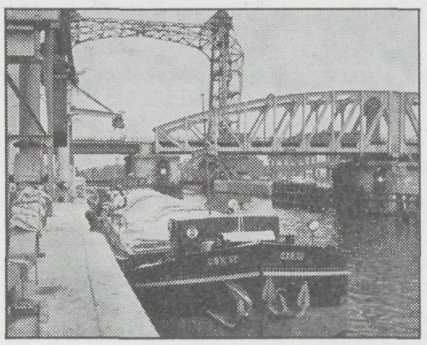
Vissoort	Hoeveelheid in kg.	Opbrengst	Prijs per kg.
Tong	39.894	264.396,81	van f 977 - f 529
Tarbot	5.595	20.552,60	van f 800 - f 090
Griet	1.601	2.660,95	van f 208 - f 107
Schol	48.440	44.099,84	van f 155 - f 048
Schar	5.305	1.298,56	van f 045 - f 016
Wijting	170	179,00	van f 110 - f 075
Kabeljauw	15.007	8.322,15	van f 155 - f 040
Tongschar	203	267,37	van f 162 - f 110
Poon	545	346,88	van f 087 - f 050
Inktvis	232	275,15	van f 140 - f 100
Schelvis	100	88,00	van f 105 - f 067
Heek	1.063	1.171,38	van f 125 - f 105
Diversen	15	48,50	van f - f
	118.170	**343.707,19**	

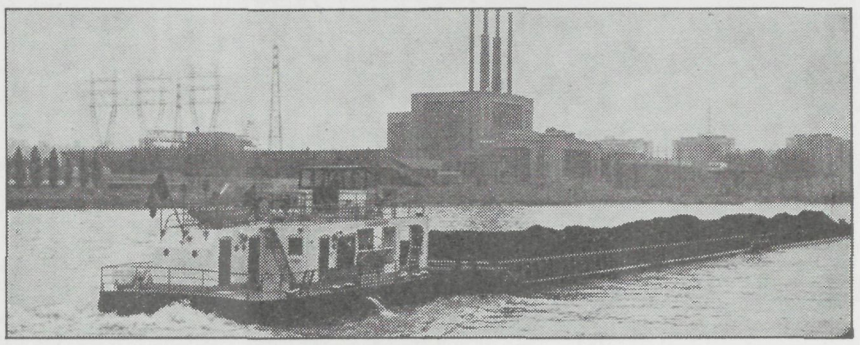
REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD











plans

CATERPILLAR SCHEEPSMOTOREN

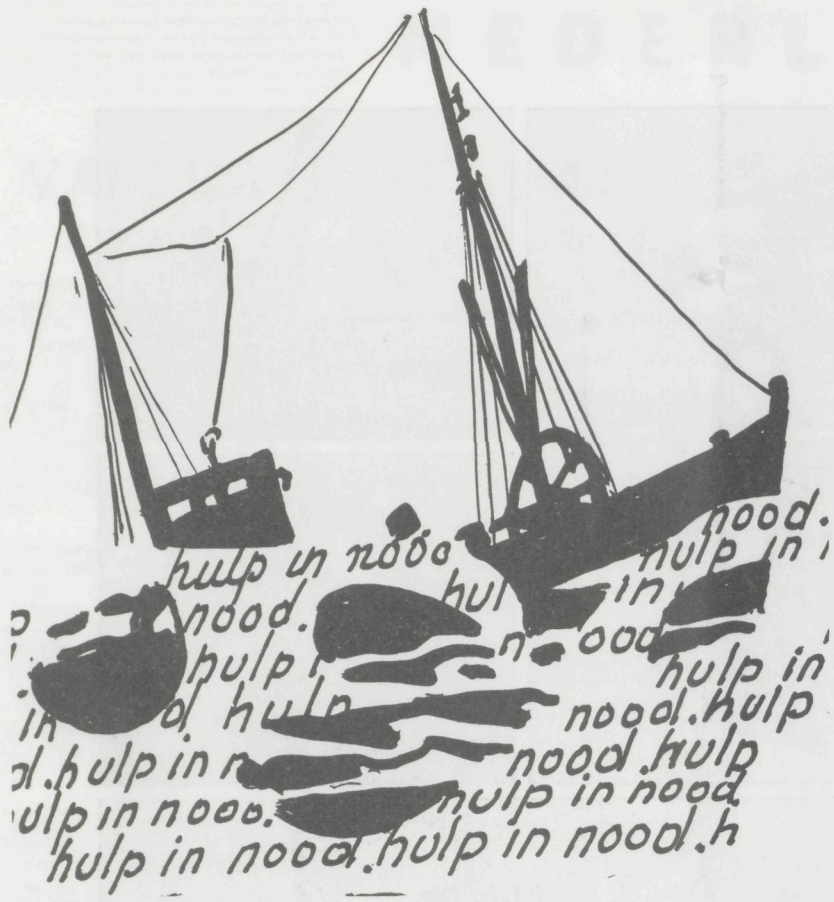
Zeeschepen
Rivierschepen
Plezierboten
Baggers
Sleep- en duwvaart
Pompschepen
Visserij

Zuinigheid - Veiligheid - Levensduur
Vele referenties van allereerste orde
in de gehele wereld
Verkoop - Service - Wisselstukken

TRECO N.V.

CATERPILLAR
VERKOOP · WISSELSTUKKEN · SERVICE

TRECO N.V.
Steenweg op Brussel 340
1900 OVERIJSE
Tel. 02/50 60 20
Telegr. TRECOSA-BRUSSEL
Telex : 23386 BRU



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

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

AFDELING ELEKTRO

TEL. (050) 541.17 - 541.92

34, TIJDOKSTRAAT
ZEEBRUGGE

MET VARTA BATTERIJEN
SNEL STARTEN

ONDER ALLE OMSTANDIGHEDEN

NA AANKOOP VAN UW BATTERIJ
TEGEN COOPERATIEVE PRIJZEN,
GOEDKOPER DAN WAAR OOK

VARTA

NU zes maanden
GRATIS ONDERHOUD

VAN UW BATTERIJ

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

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

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

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

Het gamma omvat volgende mappen :

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

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

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

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

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