



HET VIS SERIJBLAD

38e JAAR — NR. 47 — VRIJDAG 24 NOV. 1972 — VERSCHIJNT WEKELIJKS — PRIJS: 20 FR.

Onduldbare toestand in de Oostendse Vissershavenkommissie

ZETELT SCHEPEN DUMAREY ALS VOORZITTER OF ALS SYNDIKAAL AFGEVAARDIGDE ?

Reeds naar aanleiding van de bijeenkomst van 26 oktober jl., brachten wij kritiek uit over de wijze waarop de problemen in de Oostendse Vissershavenkommissie thans worden benaderd, alsmede op het gebrek aan moed vanwege de Schepen van de Vissershaven, de hr. Dumarey, om de oplossingen te geven aan de problemen die zich stellen, waardoor de bijeenkomsten van deze commissie vergaan in ellenlange gesprekken tijdens dewelke eenieder zijn zeg wil hebben, maar waar alles blijft zoals het was, terwijl de stad beweert dat de vissershaven verliezen lijdt. Deze verliezen zijn elkeen bekend en het gevolg van een toestand in de diensten en de organisatie, die verder onduidelijk is.

Vrijdag jl. werden deze besprekingen verder gezet. Het enige punt aan de orde, was de verdere behandeling van het ontwerp van nieuw vismijnreglement, waaromtrent nu reeds meer dan drie jaar wordt gepalaberd. De vergadering begon om 10u.30 en eindigde te 12u.30, maar men kwam niet verder dan het eerste artikel van het nieuw ontwerp. Op 15 december wordt het interessant (?) debat voortgezet.

Het is werkelijk niet uit tijdverdrijf dat wij thans eens temeer de onduidelijke houding van de voorzitter moeten hekelen. Evenmin houden wij er aan kritiek „om de kritiek te oefenen. Men dwingt er ons echter toe omdat achter al de tussenkomsten van de hr. Dumarey, Schepen van de Vissershaven, niet deze van een voorzitter kunnen gezocht, maar wel deze van syndikaal afgevaardigde en dat is dan toch wel ver gekomen. Overigens zetelt in de Vissershavenkommissie geen andere A.B.V.V.-afgevaardigde, zodat de hr. Dumarey werkelijk in de Vissershavenkommissie zelf zijn vakbond vertegenwoordigt en hij volkomen vergeet dat hij voorzitter is en de betekenis van dit begrip niet schijnt te kennen.

Waar wij ter gelegenheid van het vorig verslag meldden dat de voorzitter geen enkel besluit trof en de zaak steeds verwijst naar het Schepenkollege of de Gemeenteraad, gaat hij nu nog verder en gaat hij nu zelfs in zijn hoedanigheid van vakbondafgevaardigde

persoonlijk de punten die in bewisting zijn nagaan.

Momenteel is er bv. de aanvraag van de Rederscentrale om het wegen van kleine vis af te schaffen. Reeds in de vorige zitting was iedereen daarmee akkoord. Het zou niet alleen een tijdsbesparing betekenen, maar een dergelijke activiteit komt trouwens IN GEEN ENKELE ANDERE EUROPESE HAVEN MEER VOOR.

In de vorige zitting beweerde de voorzitter dit punt aan het Schepenkollege te zullen voorleggen.

Thans is het het voornemen van de voorzitter (?) om „eerst bij de O.V.A. te informeren of het niet de bedoeling is hierdoor de huidige wegers hun werk te ontnemen”. Moeten de reders misschien steeds maar op hoger kosten gedreven worden en worden zij nog niet genoeg uitgezogen.

Wij vragen ons werkelijk af of dit de taak is en of dit verklaringen zijn die men mag verwachten van een objectieve voorzitter in een zo belangrijke commissie die een Vissershavenkommissie toch is of zou moeten zijn.

In de jongste zitting werd, wanneer een economisch of technisch probleem werd aangesneden, meer over lonen gesproken dan over de kern van de zaak. Wanneer bovendien de meningen min of meer genivelleerd worden, maakt de voorzitter (?) er blijkbaar een spelletje van om telkens een „tussenoplossing” voor te stellen, waarvan zijn kollega's, de vakbondafgevaardigden van de andere partijen, gretig gebruik maken en derhalve vlug verdedigen, zodat opnieuw geen oplossing uit de bus kan komen.

En dat noemt men dan een schepen DIE HET BELANG MOET VERDEDIGEN VAN EEN VISSERSHAVEN, maar die tot op heden enkel een „Eurohall” heeft verwezenlijkt, zijnde het oude sprok, dat binnenin werd versierd maar dat ondanks zijn naam toch geen Europese verwezenlijking zal worden ! Dit doet ons trouwens denken aan de besteding van de bijdragen die onder de mom van een verplicht mijnrecht van reders en handelaars worden afgehouden om aan zogenoemde regionale propaganda te doen, maar waarvan de gelden aan allerlei fu-

tiliteiten verloren gaan zonder aan daadwerkelijke propaganda te doen. Er wordt trouwens ernstig overwogen om deze bijdrage niet meer te betalen, en laat de Stad dan maar procederen... Het wordt tijd dat de reders zich niet verder meer laten uitzuigen om politieke propaganda met hun geld te laten voeren.

Hetzelfde kan trouwens gezegd van het fameuse wegen van kleine vis. Geen enkel reglement verplicht de afslag de vis te wegen. Wij vragen ons dan ook af waarom nog zolang moet gezeverd worden in een Vissershavenkommissie waaraan de schepen zijn hielen veegt en die hij enkel gebruikt als instrument om zijn syndikale eisen kracht bij te zetten en de leden allerhande zaken wil wijs maken door verwarring te scheppen.

Zo bv. deinst hij er niet voor terug te verklaren dat het Nationaal Paritair Komitee voorschrijft dat in de vismijn van Oostende geen werknemers mogen worden tewerkgesteld buiten het goedvinden van dit Paritair Komitee. Onze Schepen van Vissershaven wil namelijk de reders allerhande verplichtingen opleggen onder de bewering als zou het Paritair Komitee deze verplichtingen opleggen. Niets is echter waar. Dit is ook het geval voor de vislosserskaarten.

Het Paritair Komitee bepaalt wel de voorwaarden waaraan iemand moet voldoen om een vislosserskaart te bekomen, maar het Paritair Komitee zegt niet dat in een bepaalde haven slechts die personen mogen worden tewerkgesteld die een vislosserskaart hebben. M.a.w., de Stad is nog altijd vrij op haar domein tewerk te stellen wie ze wil en dat behoort niet tot de bevoegdheid van het Paritair Komitee.

STEEDS HET VISLOSSERSPROBLEEM

De aangelegenheid van de vislossers heeft trouwens het voorwerp uitgemaakt van twee uren lange besprekingen, die uiteindelijk nog niets oprachtten.

Het is namelijk zo dat de voorzitter van de Vissershaven wenst

dat enkel zij die in het bezit zijn van een vislosserskaart mogen worden tewerkgesteld met uitsluiting van alle andere personen, ook de familieleden van de reder.

De Rederscentrale daarentegen staat erop dat familieleden van de reders tot in de tweede graad zouden mogen helpen lossen. Dit is maar normaal ook, gezien het uitgesproken familiaal karakter van onze rederijen, waardoor een familiariteit die in het schip ook zijn centen heeft gestoken, helpt meewerken of controleren ter voorkoming van diefstallen.

De Schepen van de Vissershaven zou veel nuttiger werk verrichten, moest hij dit laatste zelf doen of laten doen, maar als syndikaal afgevaardigde zal hij dit zeker niet doen, want hij zou dan zijn leden benadelen of verliezen. Bovendien is het zo dat voor wat de lossers betreft in dienst van de reders, steeds geen loonvoorwaarden zijn vastgelegd.

Het is dan ook niet normaal dat een werkgever verplicht wordt bepaalde werknemers in dienst te nemen zonder dat hij weet wat hij deze werknemer zal moeten betalen. Omgekeerd is het evenmin logisch dat een werknemer zijn taak moet beginnen zonder te weten wat hij ervoor zal verdienen. Deze aangelegenheid werd trouwens reeds in het Paritair Komitee besproken en een tweetal weken geleden heeft de Rederscentrale de syndikaten uitgenodigd dit punt op te lossen, maar tot op heden is daarop steeds geen reactie gekomen; dit moest de voorzitter (?) van de Vissershavenkommissie trouwens bekennen.

Voor de rapers (in dienst van de vislossersbazen) stelt zich het probleem niet, gezien de lonen en arbeidsvoorwaarden zijn vastgelegd. Een dergelijk probleem stelt zich trouwens alleen te Oostende, vermits er te Zeebrugge geen lossers zijn, gegeven zijnde dat vaartuigen aldaar gebruikelijk door de bemanning worden gelost. Een vaartuig van een andere thuishaven,

Vervolg blz. 2

welke dan te Oostende komt, wordt dan, dank zij de opbouwende (?) politiek van de Oostendse schepen, met deze en zovele andere problemen gekonfronteerd, zodat het dan ook niet te verwonderen valt dat **STEDS MINDER NIET-OOSTENDSE VAARTUIGEN** er 'n hun vangsten komen verkopen en het nog **MINDER TE VERWONDEREN VALT, DAT DEZE HAVEN STEEDS MEER DE DIEPERIK INGAAT.** Dat is het werk van onze intelligente schepen.

Alhoewel de hierboven gestelde problemen kunnen worden opgelost, maar het duidelijk is dat de schepen ze niet wil oplossen, stelt de Rederscentrale dan voor de lossers vrij te laten, zodat de reders aanwerven wie ze willen. Dit is trouwens de meest voor de hand liggende oplossing, want per slot liggende oplossing, want per slot

de reders ook privaat eigendom, waarop hij zou moeten mogen tewerkstellen wie hij wil. Naar aanleiding van een proces-verbaal opgemaakt door de stedelijke politie tegen een reder die personen had tewerkgesteld, die niet in het bezit van een vislosserskaart waren, heeft betrokken reder met de hulp van de Rederscentrale een advocaat aangesteld om hem te verdedigen en bovenstaande zienswijze te pleiten, maar tevens aan te tonen dat niet de stad of de schepen baas is over het eigendom van de reder. Wat verlangt die schepen nog meer om de visserij te Oostende naar de vaantjes te helpen ?

Bovendien is het zo, dat, wij hebben het reeds verschillende malen aangehaald, diezelfde schepen er niet voor terugdeinst de stedelijke politie te vragen een onderzoek aan boord van vissersvaartuigen te verrichten om eventuele werknemers zonder vislosserskaart te betrappen. **DE STEDELIJKE POLITIE HEEFT NIET HET RECHT AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIGEN TE GAAN.** Wanneer dit de schepen wordt verweten, dan verklaart hij gewoon daarvan niets af te weten en beweert hij dat niet hij maar de vakbonden of de vislossers zelf de politie hebben verzocht betreffend onderzoek te verrichten. Precies, alsof men niet weet dat diezelfde schepen tevens sekretaris is van een vakbond en als dusdanig menig uur op zijn vakbondzetel doorbrengt in plaats van de algemene visserijbelangen van de Oostendse haven te verdedigen. En om zijn onaanvaardbare handelwijze te verbergen, wijt hij ook de schuld van dit alles aan zijn havenkapitein.

Het wordt dan ook hoog tijd dat aan deze toestand een einde wordt gesteld en dat de reders die tot op heden steeds als melkkoe worden beschouwd, gaan inzien dat met dergelijke gevoerde politiek hun belangen en deze van de Oostendse vissershaven recht de diepte ingaan.

Iets wat kameraad Dumarey blijkbaar weinig kan schelen, totdat een nieuwe lockout en hardhandig optreden tegen dit gezagsmisbruik hem zal doen inzien dat het almeteens zal uitbarsten, door de reders die duizenden werkmensen brood verschaffen er genoeg van hebben.

Mijnheer de Schepen, het signaal staat op rood.

Meer zeggen wij U voorlopig niet.

Jonkheer F. Kesteloot op rust

Het Staatsblad van 17 november 1972 maakt het Koninklijk Besluit van 28-9-1972 bekend waarbij aan jonkheer Kesteloot Fernand ontslag verleend wordt uit zijn ambt als voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brugge.

EMERITAAT

Bij hetzelfde K.B. werd de heer Kesteloot wegens zijn vele verdiensten tot het emeritaat toegelaten. Hij is gemachtigd tot het voeren van de eretitel van zijn ambt

AKADEMISCHE FEESTZITTING VAN DE RAAD VAN ORDE EN DE JONGE BALIE

Naar aanleiding van de opruiming van jonkheer Kesteloot werd door de Raad van Orde en door de Conferentie van de Jonge Balie een academische zitting op touw gezet tijdens welke hulde werd gebracht aan de met rust gaande voorzitter.



De hr. Kesteloot in vol ornaat.

De h. Beuselincx stafhouder van de Brugse Balie belichtte vooreerst de figuur van de h. Kesteloot, die in 1902 te Brugge geboren werd, op 18 november 1926 ingeschreven werd als stagiair bij de balie van Brugge, en op 20 september 1928 benoemd werd tot rechtskundig bijzitter van de werkrechtensraad. Hij werd in 1929 opgenomen op de tabel van de orde der advocaten te Brugge.

Hij woonde te Oostende en oefende er de praktijk van advocaat uit waar zijn vader ten andere, sedert vele jaren de zeer gewaardeerde vrederechter was. In deze tijd was de rechtszaal van het vrederecht in een onderwets gebouw van de Witte Nonnenstraat gevestigd waar achteraf de diensten van Gas en Elektriciteit der Stad Oostende werden ondergebracht. De oudere Oostendenaars zullen zich dit gebouw, dat naderhand afgebroken werd, nog wel herinneren.

Op 8 april 1949 werd de h. Kesteloot referendaris bij de rechtbank van koophandel te Brugge en in december 1952 werd hij benoemd tot voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brugge.

De h. Kesteloot heeft enkele geleefd voor het gerecht en de rechtspraak zegde de h. Beuselincx en hij was een man met een sereen oordeel. Hij kon beurtelings, naargelang de omstandigheden onkreukbaar hard of menselijk benaderend zijn.

Spreker noemde de met rust gestelde een plichtsetrouwe magistraat en een groot voorzitter. Namens de orde der advocaten overhandigde hij hem als afscheidsgeschenk een fototoestel.

Mr. Magda Sabbe voorzitter van de Conferentie van de Jonge Balie, sloot zich daarna namens de jongere advocaten bij deze hulde aan. Zij verheugde zich er in dat de h. Kesteloot steeds veel genegenheid voor de jonge balie heeft betoond en zij wees er op, dat de jongeren nooit vergeefs een beroep deden op de met rust gaande voorzitter.

In zijn dankwoord legde de h. Kesteloot er de nadruk op dat hij zich ondanks het feit dat hij 23 jaar magistraat was, steeds advocaat heeft gevoeld. Hij wees tenslotte nog op de zware verantwoordelijke taak, die al die jaren op hem rustte.

VOORZITTER VAN GEMEENSCHAPPELIJKE KAS VOOR ZEEVISSERIJ

Wat tijdens de academische feestzitting van vorige week waarschijnlijk niet gezegd werd door de Raad van Orde en de Jonge Balie, is dat de heer Kesteloot sedert januari 1951 ook voorzitter was van de gemeenschappelijke kas voor ongevallen in de zeevisserij en dit tot het einde van het bestaan van deze instelling als zodanig namelijk einde 1972.

Toen op 23 december 1955 in het hotel van het «Paleis der Termen»

het 25 jarig jubileum van het bestaan der Gemeenschappelijke Kas voor de Visserij gevierd werd, onder voorzitterschap van de heer Kesteloot, en in aanwezigheid van heel wat voorraanstaanden, kon men reeds duidelijk de resultaten waarnemen van het toen nog jonge leiderschap van haar voorzitter. Onder zijn impuls werden heel wat initiatieven geboren die een verbetering voor de aangesloten tot gevolg hadden. Op 8 februari 1971 werd jonkheer Kesteloot gevierd ter gelegenheid van zijn 20-jarig voorzitterschap van de Gemeenschappelijke Kas. Deze viering greep plaats in aanwezigheid van de heer Depaepe, toenmalige minister van Sociale Voorzorg waaronder de G.K.Z. ressorteerde en van tal van andere voorraanstaande personaliteiten.

GROOT VRIEND DER VISSERS EN VISSERIJ

Ter gelegenheid van de viering van zijn twintigjarig voorzitterschap typeerde de heer Kesteloot zich het best in zijn dankwoord met de uitspraak : «Ik ben een gelukkig mens omdat ik 20 jaar onafgebroken de visserij heb mogen dienen». Hier kunnen de vissers in het bijzonder en de visserij in het algemeen, aan toevoegen, dat zij gelukkig waren met het 20-jarig voorzitterschap van een zo edel en begripend figuur. Trouwens het is niet de eerste maal dat we de kleine en soms ruwe visser met eerbied en achting hebben horen spreken over de figuur van de heer Kesteloot aan wie de visserij werkelijk heel veel te danken heeft. Het is ran ook in deze optiek dat het Visserijblad en Het Nieuwsblad van de Kust zich aansluiten bij de talrijke blijken van waardering en dank die de heer Kesteloot in de jongste weken heeft mogen onder vinden.

Voornoemde weekbladen zouden het zeker op prijs stellen mocht de visserij op haar beurt jonkheer Kesteloot wegens zijn vele verdiensten met een plechtige feestzitting vereren.

P.V.

**REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD**

NU IS ER WEINIG AAN DE HAND...

MAAR HET HAD EEN DRAMA KUNNEN WORDEN!

N.800 „DUC IN ALTUM“ LIEP VAST OP „STEENBANK“

Vijf Nieuwpoortse vissers hebben vorige week, in de nacht van vrijdag op zaterdag, enkele ontzettend bange uren beleefd. In een ontketende Noordzee hebben zij uren gevochten; eerst voor het behoud van hun vaartuig; later, toen het niet anders meer kon voor hun eigen vel. Uiteindelijk hebben zij het er heelhuids vanaf gebracht. Alle vijf keerden zij behouden huiswaarts maar het had weinig gescheeld of ook zij zouden de keiharde zeesmood gestorven zijn.

Door een samenloop van meerdere gelukkige omstandigheden is nu omzeggens niets aan de hand. De vijf vissers zijn „safe and well“ en hun vaartuig, de kloeke „Duc in Altum“ heeft nauwelijks enige averij opgelopen.

Vorige week woensdag was de stalen treiler N.800 „Duc in Altum“ naar de visgronden van de „Steenbank“. Zoals dit nu reeds zes jaar gebeurt. Uiterlijk niets in de weg en op de visgebieden aangekomen werd prompt de korre uitgegoid. Op hoop van zegen en... een rijke vangst. Alles was wel aan boord, zoals men in de vissersmiddens pleegt te zeggen. Korre buiten... korre binnen. Zonder verpozen. Onze Vlaamse vissers kennen geen vermoeidheid als ze aan het vissen zijn.

ALLEEN OP DE BRUG...

Ditzelfde beeld speelde zich ook af in de nacht van vrijdag op zaterdag. Matroos Wilfried Vancraeynest ging om twee uur de wacht op. De korre was buiten boord gezet voor een nieuwe sleep en de overige vier bemanningsleden begaven zich naar beneden. Even verpozen na het vermoeiende sorteren, gutten, wassen en wegbergen van de jongste vangst.

Het moet zowat vier uur geweest

zijn toen reder Plaetevoet Roger, aangemonsterd als matroos, plots een hevige schok voelde. Deze doorvaren visser wist meteen wat er aan de hand was. Hem moest men geen foeftjes verkopen

„Ik stormde aanstonds naar boven... naar de brug“ vertelde ons Roger Plaetevoet zondagavond in aanwezigheid van zijn vrouw en kinderen. „Daar stelde ik vast dat ons vaartuig was vastgelopen. Ik voelde wel dat mijn schip blokvast zat op een „droogte“ zoals wij dit zeggen in visserstermen. Ik heb aanstonds een poging gedaan om vrij te komen door volle kracht achteruit te slaan. Tevergeefs echter. Positie nemen vergde nauwelijks enkele momenten waarop ik aanstonds een May-Day uitzond. Ik voelde wel dat wij gevaar liepen en het zou onverantwoord geweest zijn niet om assistentie te roepen. Wij waren vastgelopen op zowat zes kilometer buiten de kust en dit in een zware zee. Er stond toen

een noordwestenwind kracht 5“, aldus Roger Plaetevoet.

SCHEVENINGEN RADIO AANSTONDS IN AKTIE

Het noodbericht van reder Plaetevoet, die ingevolge de ziekte van zoon Jozef, tevens schipper op de „Duc in Altum“, het bevel op zich had genomen, werd omzeggens aanstonds beantwoord door Scheveningen Radio. Plaetevoet vroeg om reddinghulp voor zijn vier metgezellen; assistentie die hem direct werd toegezegd vanuit Hoek van Holland.

Tot overmaat van de ramp echter nam het slechte weer nog in kracht toe, zodat reder Plaetevoet omstreeks 4u.30 bevel gaf dat ieder een de zwemvesten moest aantrekken. De windsterkte ging immers oplopen tot kracht acht. Een wijze maatregel werd ondertussen door Roger Plaetevoet genomen. Hij kapte de visboel af die tot dan toe het vaartuig als het ware verankerend had. Trouwens is achteraf gebleken dat precies door het kappen van de visboel de „Duc in Altum“ omzeggens ongedeerd zou vlot komen.

GEEN PANIEK...

ALS VLOT OMSLAAT

Wat zeer zeker het vermelden waard is, is wel dat er op geen enkel ogenblik paniek was aan boord. Roger Plaetevoet gaf rustig maar vastberaden zijn bevelen



REDER
ROGER PLAETEVOET

en plichtsbewust werden deze opgevolgd door de vier varensgezellen.

„Toen ik zag dat er werkelijk geen hoop meer was, gaf ik opdracht het vlot buiten boord te zetten en over te stappen. Niettemin bleef het reddingvlot met een lijn aan het vaartuig verbonden gezien ik voornamelijk niet van boord zou gaan“, vertelde ons Plaetevoet. „Schipper Jozef Plaetevoet en de matrozen Gewy Raymond, Vancraeynest Wilfried en Dujardin Jean-Pierre begaven zich in het vlot; midden een ontketende zee. De vier jongens waren echter nauwelijks aan boord van het vlot of dit sloeg om na een geweldige grondzee. Matroos Gewy kwam als eerste boven water en zwom onmiddellijk naar het vaartuig toe. Ik slaagde er in hem vast te grijpen en boven water te houden. Een na een kwamen ook de anderen aan de oppervlakte waarop ik hen toeschreeuwde zich aan het vlot vast te klampen. Erger was het gesteld met mijn zoon Jozef die gekneld zat in de lijn die het vlot met het vaartuig verbond. Meerdere malen verdween hij in de golven tot ik besloot de lijn te kappen. Hierdoor kwam hij vrij en slaagde er eveneens in zich aan het vlot vast te klampen. Dit is zijn redding geweest, al verdween hierdoor ook het vlot heel spoedig in de duisternis. Wat er vanaf dit ogenblik van mijn gezellen zou geworden kon ik niet meer weten.“ aldus Plaetevoet.

Onmiddellijk nam hij opnieuw contact op met Scheveningen Radio met de melding dat drie vissers en het vlot op drift waren. Vanop de „Duc in Altum“ kon ik hen niet meer bespeuren.

Omstreeks 5u.50 kwam de Nederlandse reddingboot „Koningin Juliana“ aangevaren; de schipper verzocht ons — dit was matroos Gewy en ikzelf — om over te stappen. Enkel Gewy ging aan boord van de reddingboot die aanstonds en op mijn verzoek afvaarde op zoek naar de rondzwalpende vissers.

„Ik weet immers dat ze nog in leven waren want kort voordien had ik een vuurpijl gezien. Deze kon niet anders dan afgevuurd zijn vanop het vlot. Ondertussen waren ook twee vliegtuigen en een helikopter van de Nederlandse kuststations ter hulp gekomen.“ vertelde Plaetevoet.

(Vervolg blz. 4)



Vier van de vijf opvarenden die enkele zeer benarde uren meemaakten. V.l.n.r. schipper Jozef Plaetevoet en de matrozen Gewy Raymond, Dujardin Jean-Pierre en Vancraeynest Wilfried.

(Vervolg van blz. 3)

SCHIP VERLATEN...

Omstreeks 7u.30 kwam Roger Plaetevoet via de radio in verbinding met de „Koningin Juliana”. De bevelvoerder wist toen te vertellen dat de drie opvarenden veilig op weg waren naar Stellendam, een Nederlandse vissershaven.

„Het was pas achteraf dat ik het ontstellend avontuur van mijn drie metgezellen kon vernemen. Met het vlot waren zij naar de kust afgedreven en uiteindelijk, uitgeput maar veilig, op het strand aangespoeld. Doornat en gegeseld door een nog steeds keiharde noorderwind hebben zij uren in de duinen rondgelopen; op zoek naar een onderdak en warmte. Uiteindelijk kwamen zij terecht op een boerderij waar zij door de vriendelijke inwoners onmiddellijk droge klederen en warme drank kregen. Nu nog zijn zij niet uitgepraat over de hulp die zij toen kregen.” aldus Plaetevoet.

Omstreeks acht uur kwam de „Koningin Juliana” opnieuw langszij en werd ik opnieuw aangeraden mijn schip te verlaten. Volgens de bevelvoerder waren alle kansen op behoud vervlogen. Noodgedwongen heb ik toen maar de „Duc in Altum” verlaten. Koers werd gezet naar Hoek van Holland van waaruit matroos Gewy en ikzelf werden overgebracht naar Stellendam; naar de firma Maaskant, fabrikant van vislieren die toevallig ook mijn vaartuig uitrustte bij de bouw. De hr. Maaskant heeft werkelijk alles gedaan om ons in deze moeilijke momenten bij te staan, zegde Roger Plaetevoet, die echter uitermate gelukkig was toen hij opnieuw de hand van zijn varensgezellen kon drukken. Gelukkige momenten wanneer deze vissers elkaar opnieuw konden begroeten.

OPNIEUW VLOT...

Wat er zich in de komende uren heeft afgespeeld kan werkelijk toegeschreven worden aan een gelukkige samenloop van omstandigheden. Plots ging de harde wind liggen; de Noordzee werd opnieuw rustig. Want als bij mirakel kwam 'n plaatselijke landbouwer per fiets het nieuws brengen dat de „Duc in Altum” opnieuw vlot was; althans dit meende hij gezien te hebben vanop een duintop. En bij nader toezien was het inderdaad zo. Onmiddellijk kwam de hr. Maaskant opnieuw in actie; hij liep zich de benen van onder het lijf om een vaartuig op de kop te tikken dat hen naar de drijvende treiler zou brengen. Uiteindelijk kon beslag gelegd worden op de „Visserspot” een gloednieuwe reddingboot die nog niet eens een proefvaart had ondernomen.

„Wij moesten de verfpotten tegen de wand stampen om de weg vrij te maken” vertelde ons Plaetevoet. „Maar wij waren op weg naar mijn vaartuig en dit was het voornaamste. Zonder moeilijkheden klommen mijn zoon en ik op het vaartuig, schakelden de motor in en... alsof er niets aan de hand was geweest voer de „Duc in Altum” van de droogte weg. Bij een eerste onderzoek stelde ik vast

dat mijn schip nergens water maakte. Voorafgegaan door de „Visserspot” keerden wij de steven naar Stellendam. Later bleek welk enorm geluk wij hadden gekend. Het was inderdaad zo dat mijn schip vlot was gekomen in een geul van zowat 5 m. diepte maar door de weliswaar fel verminderde wind naar de andere zijde van de geul werd gedreven waar het ongetwijfeld opnieuw zou zijn vastgelopen. Neen, ik begrijp werkelijk nog altijd niet hoe een mens zoveel geluk ineens kan hebben. En ook nu besef ik pas hoe goed ik er aan deed de korreboel te kappen. Anders zou mijn vaartuig onmogelijk hebben kunnen afdrijven naar de geul en zou het zeker kapot zijn geslagen. Al dient wel gezegd dat de breedte van het schip ook wel een rol heeft gespeeld. Het kapseisde telkens zeer erg maar kwam ook zonder vlot weer recht. Maar ja, eind goed al goed” besluit Plaetevoet zijn hachelijk avontuur.

Woensdag heeft de «Duc in Altum» de haven van Stellendam verlaten en kwam in de vooravond te Oostende aan. De overtocht verliep zeer vlot.

SLUITING VAN ONDERNEMINGEN EN DE VISSERIJ

Door volksvertegenwoordiger Dr. Claeys werd aan de bevoegde minister Major, die het zo voor de visserij heeft (?) volgende vraag gesteld.

In verband met de sluiting van ondernemingen en de wetgeving op dat stuk, worden mij bepaalde toestanden ter kennis gebracht. Ik meen de aandacht van de hr. Minister hierop te mogen vestigen.

1. TOEPASSINGSGEBIED

In de visserijmiddens is men verwonderd dat op de aangifteformulieren voor het R.M.Z. men rekening houdt met de inning van de bijdragen voor het fonds tot vergoeding van de in geval van sluiting van ondernemingen ontstane werknemers.

Het is inderdaad zo, dat éénzelfde arbeider, behorend tot het varende personeel ter visserij, in een bepaald kwartaal, op een 10-tal vaartuigen dienst heeft genomen en zodoende voor deze arbeider door meerdere werkgevers-reders een bijdrage wordt betaald. Deze tewerkstelling en toestand is niet te vergelijken met andere private on-

dernemingen, en het probleem stelt zich nog scherper voor de vislossers, in dienst van reders, gezien iedere vislosser praktisch om de dag een nieuwe werkgever of reder heeft. Op de aangifte R.M.Z. van al deze reders komen steeds dezelfde werkgevers voor.

Anderzijds is de wetgeving op de arbeidsovereenkomst voor werknemers voor dit personeel niet van toepassing, gezien hier het arbeidscontract voor scheepsdienst de verhoudingen tussen partijen regelt. Gezien de vissers en vislossers niet verbonden zijn door een arbeidscontract van onbepaalde duur, zijn zij uitgesloten van het recht op sluitingsvergoedingen en de voorziene wachtgelden.

Mag ik de achtbare heer Minister vragen deze toestand te willen onderzoeken en de nodige maatregelen te overwegen om deze bijdrage last voor de reders te wijzigen, rekening houdend met de specifieke toestand ter visserij. Voorziet men tevens een wijziging van de wetgeving op dat stuk opdat ook het personeel van de visserij de voorziene voordelen zouden kunnen ontvangen.

EEN MISNOEGD REDER

Een reder schrijft ons :

Wanneer ik met een van mijn vaartuigen naar Zeebrugge kom verkopen, dan ben ik verplicht, buiten het gewone visje dat de vislossers van mij krijgen en van de anderen ook om te delen onder elkaar, nog afzonderlijk aan ieder vislosser vis te geven ! Zodat ze dus tweemaal vis hebben, vis voor te eten en vis voor te verkopen, een andere uitleg heb ik daar niet voor. En

ze zijn niet rap tevreden zulle ! Volgens mij is dit een ontoelaatbare en onhoudbare toestand. De vislossers krijgen hun loon van hun werkgever de stad Brugge en hun drinkgeld krijgen ze van de reders en de vissers. Wanneer dit in ieder bedrijf zo moest gaan, waar gaan we naartoe. Ik zou al de reders oproepen om daar een eind aan te stellen en dan zo spoedig mogelijk, want mijn bemanning die dit ieder

reis ziet gebeuren is daar niet langer mee akkoord en gelijk hebben ze ook.

Een reder

N.v.d.Red. : We komen hierop terug, daar de nieuwe seigneur van het stadsbestuur bezig is met alles naar de vaantjes te helpen.

Kantoor Gerechtsdeurwaarder BOSSUYT G.
L. Spilliaertstraat 69, Oostende — Tel. 774.98

— 0 —

UIT OORZAAK VAN FALING

OPENBARE VERKOOP VAN SCHEEPSWERF EN ZAGERIJ DEWEERT p.v.b.a.

OP ZATERDAG TWEE DECEMBER 1972 om 9.30 uur, Nieuwe Werfkaai nr 2 te OOSTENDE

Vorkheftruck — las- en soldeerposten Soudometal — compressor — plooi-machien — slijpmachien — grote hoeveelheid slijp- boor- en klopplooi-machien — soldeerapparaten — boor op voet met toebehoorten — houten en ijzeren werktafels — verlengkabels — grote hoeveelheid platen : ijzer — aluminium — galvanisé — oud ijzer.

Bureel : metalen burelen — rekenmachien — schrijfmachien — metalen klasseerkasten — elektrische radiateurs, enz.

Zagerij : lintzaagmachien — combiné — toupille — zaagzet — boomzaagmachien — hoeveelheid nieuw hout.

GROTE HOEVEELHEID SCHEEPSPATRONEN.

Personenwagen MERCEDES 230 S — vrachtwagen Tempo-Matador met platte laadbak — TORENKRAAN.

Gereed geld — zonder kosten

De verkoop wordt gehouden op het verzoek van Mter R. Schuyesmans, Advokaat te Oostende, Ieperstraat 27, Oostende in zijn hoedanigheid van curator over de faling P.V.B.A. Scheepswerven Deweert.

TE BEZICHTIGEN op vrijdag 1 DECEMBER van 14 tot 16 u.

WAAR DE BELGISCHE VLOOT LANGZAAM UITSTERFT, BOUWT HOLLAND VERDER AAN ZIJN UITBREIDING

Op het huidig ogenblik zijn op Hollandse scheepswerven niet minder dan 34 treilers in aanbouw, gaande van 500 tot 1500 PK.

In België, en vooral te Oostende, is daar geen sprake van en worden vaartuigen meer en meer aan de vreemde verkocht, of zo ze vergaan, niet vernieuwd.

Dit is vooral te Oostende het geval waar het klakkeloos beleid van de stad Oostende de reders allerlei kosten en moeilijkheden in de weg legt en ook de groothandel bij gebrek aan aanvoer langzaam verdwijnt.

Het einde van 1972 zal ons toelaten dit met doorslaande statistieken aan te tonen.

In Urk, IJmuiden, Texel en Scheveningen is de vlootaangroei van schepen van 15 tot 20 miljoen frank geweldig.

Wat deze laatste haven betreft, lezen we in de Haagse Courant o.m.:

« UITBREIDING

« Reeds in 't begin van dit seizoen werd in deze rubriek gesproken over uitbreidingen van de Scheveningse kottersvloot. Nu is het wéér zover, dat een aantal kottereigenaren besluiten heeft tot vernieuwing en uitbreiding van de vloot.

« De trawler SCH.22 van de « Jacson is door J. de Ridder (eigenaar van SCH.34) gekocht. De SCH.21 van dezelfde rederij zal hoogstwaarschijnlijk door L. Kleijn (SCH.11) worden overgenomen. De « SCH.68 is verkocht aan een « jeugdige Scheveningse visser; « de eigenaren van de SCH.68 « hebben de Texel 10 gekocht. « De kort geleden opgericht rederij «Ahoy» heeft nu twee

« schepen in de vaart gebracht « SCH.69 (kotter) en SCH.7. « Dit laatste schip zal waar- « schijnlijk begin volgend jaar « een nieuwe motor krijgen. « Kottereigenaar Verhaar (KW. « 36) brengt binnenkort de ge- « heel omgebouwde kotter IJM. « 56 in de vaart onder num- « mer SCH.256. « Ook de eigenaren van de hier « aan de markt komende KW. « 137 gaan een tweede schip « aanschaffen, dat onder een « vaart zal komen. « Nog andere vooruitstrevende « vissers zoeken naar mogelijk- « heden eveneens een kotter in « de vaart te brengen. »

Wij hoeven bij dit alles geen commentaar te voegen en geven het ter overweging aan onze Belgische regering en de prachtige leiders van de Oostendse haven, die zowel in de handelshaven als in de vissershaven een beleid hebben, welke jaarlijks tientallen miljoenen schade berokkent daarmee hun laksheid en grote onbevoegdheid bewijzend.

VERGADERING VOOR DE IJSLANDREDERS

Op verzoek van verschillende reders die de IJslandvisserij beoefenen, gaat voor de IJslandreders een vergadering door op maandag 27 november aanstaande te 15 uur in de vergaderzaal van de Rederscentrale.

Het bespreken onderwerp betreft de aangelegenheid van het opvangfonds voor rode bonen.

NATIONALE WEDSTRIJD VOOR SCHEEPSMODELLEN TE OOSTENDE

Voor de tweede maal wordt door de Vereniging der Staatszeeloodsen een nationale wedstrijd en tentoonstelling van zelfgebouwde scheepsmodellen ingericht.

Deze manifestatie zal doorgaan met de medewerking van het Stadsbestuur van Oostende in het Stedelijk Feestpaleis van 22 juni tot en met 8 juli 1973. Ingang vrij.

Daar een groot aantal deelnemers wordt verwacht werd het aantal prijzen aanzienlijk uitgebreid.

De deelneming aan de wedstrijd is kosteloos en voor de deelnemers die buiten de Oostendse agglomeratie wonen wordt een tussenkomst in de vervoerkosten voorzien.

De beoordeling van de modellen werd toevertrouwd aan een deskundige jury uit de maritieme wereld. Modellen die reeds in 1970 bekroond werden zullen eveneens — buiten wedstrijd — te zien zijn.

Modelbouwers kunnen nu reeds contact opnemen met de Vereniging der Staatszeeloodsen per adres aan de Heer P. Mattheuws, Karel de Goedestraat 2, 8200 Brugge.

BIJDRAGE VOOR DE SLUITING VAN BEDRIJVEN

De Rederscentrale zet onverpoosd haar inspanningen verder om de reders te zien vrijstellen tot het betalen van de bijdrage aan het Fonds «Sluiting bedrijven».

De wettelijke procedure om deze vrijstelling te bekomen, werd reeds enige weken geleden ingezet. Het is namelijk zo, dat de Minister van Tewerkstelling en Arbeid de Nationale Arbeidsraad moet verzoeken bij de Koning een advies strekkende tot het geven van een vrijstelling aan de reders ter zeevisserij, moet uitbrengen.

Vorige week werd, zoals aangekondigd, deze aangelegenheid ook ahangig gemaakt op de Rijksdienst voor Maatschappelijke Zekerheid te Brussel. Deze dienst is echter een uitvoeringsorganisatie, t.z. in uitvoering van de bestaande wetten en Koninklijke Besluiten int zij

met alle mogelijk toegelaten middelen die sociale bijdragen die verschuldigd zijn, ook inbegrepen de te betalen bijdrage zoals aan het Fonds voor Sluiting van Bedrijven.

De kans bestaat daarom dat, zolang er voor de reders ter zeevisserij geen afwijking is verschenen, de bijdragen toch zullen moeten worden betaald. Het spreekt dan echter voor zichzelf dat indien men er in slaagt de reders van betaling vrij te stellen, met terugwerkende kracht, de aldus teveel betaalde bijdragen door de R.M.Z. zullen worden terugbetaald. De bemoeingen van de Rederscentrale worden dus verder gezet en de reders zullen via hun vakbond op de hoogte worden gehouden. Ook volkvertegenwoordiger Dries Claeys hield zich met de zaak bezig en stelde Minister Major verscheidene vragen. We zijn benieuwd wat hij, die deze wet uitvaardigde daarop zal antwoorden.

Zij hadden pech...

— Op de visserijgrond 1044 hoorde de schipper Robert Gheselle van de Z.462 een abnormaal geluid in de machinekamer. Dit scheen afkomstig te zijn van de waterpomp.

Na de aandrijving van de waterpomp te hebben opengedaan, kon men niets vaststellen dat op een defect geleek. Men besloot dus de visserij verder te zetten, wat ook zonder verdere onderbreking kon gebeuren. Te Zeebrugge na een verder onderzoek kon men vaststellen dat er 2 tandwielen van de aandrijving van de waterpomp gebroken waren.

— Frans Depaep, matroos aan boord van de Z.348 Bristol, kreeg tijdens het lossen van de vangst een haak in het linkeroog. Het slachtoffer liep hierdoor kneuzingen op van de linker oogbal.

— Aimé Moens, motorist aan boord van de Z.550 Zeemanshoop, is tijdens werkzaamheden aan dek uitgedegen. Hij viel met de linker arm op het dek zodat pols en bovenarm begonnen te zwellen. Hij zal gedurende een maand zijn werkzaamheden moeten onderbreken.

— Leon Gheselle, motorist aan boord van de Z.108 Adriatic, werd aan dek geprikt van staalraad in linker wijsvinger. Dit veroorzaakte een steekwonde en een ontsteking.

— Jozef Rappé, schipper van de Z.533 Wirtus, is bij het aan boord gaan van de reling van zijn schip gegleden. Hij geraakte met het linker been tussen twee vaartuigen. Het slachtoffer liep hierdoor kneuzingen op aan linker knie en dij.

— Daniel De Clerck, matroos-motorist aan boord van de Z.570 Triton, kreeg bij het lossen van de kletsblok een stuk op de linde haematoom van linker wijsker vingertop en een tiental dagen werkonbekwaamheid.

WELKE MAATREGEL TEGEN DIEFSTALLEN IN OOSTENDSE VISMIJN ?

Vraag van een gemeenteraadslid.

Welke maatregelen zal uw kollege treffen om de blijkbaar toenemende diefstallen in de vismijn metterdaad te bestrijden ?

ANTWOORD :

De waakdienst in de vismijn wordt als volgt verzekerd :

- 1) 's nachts door een daartoe aangestelde waker;
- 2) door het sluizenpersoneel dat op onregelmatige tijdstippen een dienstonde doet;
- 3) door de mobiele brigade van de stedelijke politie.

Onderrichtingen worden gegeven opdat dit toezicht zeer nauwgezet zou worden uitgevoerd.

Er zij verder nog aangestipt dat, in tegenstelling met hetgeen door het geacht lid wordt vooropgesteld, geen toename van het aantal diefstallen in de vismijn wordt vastgesteld. Er bestaat dan ook geen reden om zich ter zake ongerust te maken.

NOTA DER RED. Veel woorden zijn het antwoord, maar of het werkelijk iets bijbrengt is wat anders. Er werd nog nooit meer gestolen dan nu en het toezicht is erbarmelijk, Mijnheer de Schepen : moesten al uw antwoorden de waarheid zijn, dan zouden we U kunnen geloven.

Degenen die er in staan, weten het best hoe belachelijk ge U maakt met de publieke opinie met dergelijk antwoord te willen sussen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

PRAKTISEREN

ZOEKEN (1)

In de ontwikkeling van de Hektreiler zijn er verschillende factoren die beletten dat het uitdraait op een enkel model voor schip, zoals we die kennen bij de nu verdwijnende gewone zijtrawler.

Reders en schippers hebben verder hun woordje te zeggen bij de bouw van hun schip, verder zoeken de scheepbouwers naar oorspronkelijkheid, dit met handelsdoeleinden natuurlijk.

Vanzelfsprekend is dergelijke, waar uit de duim gezogen, ontwikkeling langdurig en kostbaar.

Drie hoofdoplossingen worden gevonden voor een scheepstype, dit naargelang de plaats van het visruim en de vaartuiginstallatie. Het visruim kan langs achter, in het midden of voraan het schip gebouwd worden. In het geval dat de motor in het midden staat kan het visruim verdeeld over het voor en het achterschip. Alle tussenoplossingen zijn mogelijk !

ZOEKEN (2)

Het losse zoeken naar de betere oplossing voor een scheepstype heeft aangetoond dat er in een eerste tijd alle wisseloplossingen voldoening hebben gegeven aan de reder.

De vaartuigen werden geballast naargelang de ladingen en hebben gedurende het redden niet teveel geleden van veranderende stabiliteit. Vaartuigen van een bepaalde tonnemaat kunnen hun schip trimmen gedurende de visserij door de verdeling van de brandstof in de voorraadtanks. Men begint echter tengevolge van al dit tasten en zoeken een lijn te zien naar de doelmatigheid van de scheepsonderverdeling naargelang de te vervullen taak.

Zonder daarom in de puntjes van de stabiliteit te treden is het toch wel duidelijk dat het visruim best kan geplaatst worden waar de scheepsromp de minste weerstand biedt, aan de vaart, t.t.z. juist achter het midscheeps.

Hektreilers hebben een betrekkelijk snelle vaart van doen en daarom hebben ze een tamelijk scherpe romp van voor, breder uitlopend naar achteren toe.

Wordt het visruim langs achteren gebouwd dan ligt ze meteen zeer voordelig onder het daaddek waar de vis wordt bewerkt en gewassen. Daarboven bevinden zich de luiken in het hoofddek waarlangs de vis dan kan worden gelost in de mijn.

De motoren zijn dan meer naar voor geplaatst onder de verblijven van de bemanning.

De ongemakken van een lange as en tunnel naar de schroef worden steeds meer opgeschreven door het aanwenden van de dieselektrische kracht die op haar beurt onontbeerlijk wordt naar de grote noodzakelijke hulpkracht. Dergelijke voortstuwingsinstallaties vindt men op de markt onder alle vormen.

STABILITEIT (3)

We kennen nog allemaal de beroemde IJslanders waarmee over de zijden gevist werd en die daarom zeer lage verschansingen hadden, een vrijboord van 60 centimeter in sommige gevallen ! Met de Hektreilers wordt het vrijboord dan meteen vergroot tot 2,50 m. in sommige gevallen.

Bij kleine schepen met een enkel dek wordt het hijsen van de kiel geen probleem. Ze wordt gewoon gelicht en binnengezet, een „rampe” is overbodig.

Voor de grotere vaartuigen met twee dekken wordt over het algemeen vanaf 40 meter lengte de rampe gebruikt, ze maakt het binnenzetten van de kowie zeer gemakkelijk.

De helling is nauw verbonden met het visserijmaneuver langs het achterschip, zij is een karaktertrek van het grote treilertype. Op gebied van veiligheid bij het varen is de rampe eerder een negatieve faktor. Aldus wordt het voordeel naar het vissen, het nadeel voor de vaar.

Wanneer een Hektreiler naar de wind loopt is er altijd kans dat een zee de helling overspoelt. Het is geen zeldzaamheid dat enige honderden tonnen in het wendek terecht komen langs de rampe.

Dit is een grote hoeveelheid die hoog genoeg ligt om het schip te laten overhellen en het manoeuvreren gevaarlijk te beïnvloeden.

MANEUVER

De bouw van de dekhuizen verspreid van voor naar achter volgt niet noodzakelijkerwijze de verdeling onder het dek. Het geheel van de rug die de verblijven en de stuurhut, radio en kaartenkamer omvat kan min of meer vooruit geplaatst worden of midschips. Inderdaad, de ligging van de hekreiler in de wind is tegenover gesteld aan deze van de zijtrawler. Deze laatste met haar bovenbouw op het achterschip komt normalerwijs met de voorsteven in de wind. De hekreiler met haar dekhuizen op de voorsteven heeft steeds neiging met de achtersteven in de wind te komen. De moeilijkheid van het manoeuvreren die daaruit voortvloeit wordt door het slepen van de kor nog ingewikkelder en dit heeft de scheepbouwers ertoe aangezet de bovenbouw zo dicht mogelijk bij het midden van het schip te brengen.

COMPROMIS

De uitlaat van de motoren stelt dikwijls moeilijke vraagstukken aan de bovenbouw. Een rechtvaardige eis die meer en meer wordt in overweging genomen is het panoramische zicht waaruit de rug op het vaarschip en de zijden ten behoeve van de navigatie en op het achterschip ten behoeve van de visserij. Een oplossing die steeds meer aangetroffen wordt is de installatie van de uitlozen in de poten van het porziek op het achterschip.

Dit porziek zorgt dan terzelfder tijd voor de hechtingspunten van de boel waardoor het zicht op het visdek vrij blijft.

Het dwarse evenwicht van het binnenvaartuig met twee dekken stelt eveneens een netelig vraagstuk van verhoudingen en afmetingen.

Verzekert een vrijboord normalerwijze de veiligheid dan is het niettemin noodzakelijk een compromis te vinden : veiligheid en standvastigheid van het dek met alle weer waardoor het verder vissen mogelijk moet worden. Dit punt moet eveneens vermeld worden om de ingewikkeldheid van het vraagstuk dat door de bouw van dergelijke vaartuigen gesteld wordt, te onderlijnen.

Tegenovergesteld aan de gewone zijtreilers, leent de hekreiler zich uitstekend voor verschillende taken; het is een belangrijk voordeel dat aan de hekreiler moet toegeschreven worden dat het zelfde werkdek voor verschillende taken gebruikt kan worden.

De samenstelling seinevissers-karrevisser werd uitgevoerd met goed gevolg voor schepen van gemiddelde tonnemaat.

KOSTEN

Voor de zijtreilers was het mogelijk een nauwkeurige economische ontleding te maken. Men kon de uitbatingskosten op een goede basis berekenen. Thans met de ononderbroken ontwikkeling van de treiler is dit onmogelijk, men kent nog niet helemaal alle elementen die daarvoor nodig zijn. Nochtans kunnen de grote lijnen van de uitbating reeds worden onderscheiden.

1. de uitbating der plaatselijke visgronden.
2. de bijzondere vraag van de plaatselijke nationale verven.
3. de vistuigen.
4. de ontwikkeling van de produkten of de behandelingswijzen.
5. het gebrek van bemanning of hun onaangepastheid.
6. de begrenzing die toe te schrijven zijn aan administratieve en vakbondseisen op plaatselijk vlak.

De plaatselijke en de seizoenvisserijen zullen voorts gespecialiseerde vloten nodig hebben, in het bijzonder voor de kleine tonnemaat.

De handelsorganisatie van de markt schept behoeften waaraan moet worden voldaan. Gezien de kleine winstmarges van de visserij in alle landen is de aanpassing van het schip aan het geleverde produkt het voornaamste element van het succes.

De bemanningsvraagstukken bestaan in de voornaamste landen die de zeevisserij bedrijven zelfs in de dichtbevolkste landen. De langzame aanpassing van de bemanning aan het moderne tuig is één der oorzaken van de vertraging van de vooruitgang. De aanbevelingen van de verantwoordelijken voor de uitbating blijft zoals vroeger : eenvoudig en sterk materiaal !

De pogingen om de bemanningen te verminderen door de aanwending van afstandsbedieningen en machinisatie stoten op noodzaak beter geschoold personeel te vinden; anderzijds vragen de mechanisatie en de automatisatie ook een hogere belegging. Meer geld is nodig !

De meest bewegende faktor in de ontwikkeling schijnt deze te zijn van de vistuigen die, tot nog toe, een merkbare achterstand hebben op de ontwikkeling der hekreilers. Men mag veel verwachten van de vooruitgang die nog moet gemaakt worden met de vistuigen ; deze hebben een terugslag op de tonnemaat, de voortstuwingskracht, de bemanning. Dit zijn de hoofdelementen van de economische voortbrengst.

DEK

Al dikwijls werd de vraag gesteld welke de minimumtonnemaat en afmetingen zijn voor het schip met dewelke men nog het hekreilen kan bedrijven.

Wanneer men zich steunt op de ervaring van de Middellandse Zee dan kan men er zeker van zijn dat er geen grens bestaat voor het manoeuvreren van de korre of de beschikbare ruimte op dek.

De begrenzing zou eventueel kunnen voortvloeien uit de drijfkracht die nodig is voor de visserij op bepaalde gronden, de gemiddelde staat van de zee, de belangrijkheid van de vistuigen maar niet van het principe zelf. De laatste ontwikkeling (Kanada en Amerika) in de Stille Oceaan is deze van het oprollen van de boel op een groot spoel. Daardoor heeft men geen plaats aan dek meer nodig of te minste toch de benodigde ruimte aan dek is minder. Dit is zelf het geval voor zeer zware vistuigen. Door toepassing van deze „oprollingstechniek” kan de minimum lengte van het vaartuig nog verminderd worden met een blijvende kormogelijkheid.

(Vervolgt)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Het slechte weer van de laatste dagen heeft niet kunnen beletten dat er nog meer dan 11.000 bennen vis, 11.000 kg tong en 62.090 kg haring aangevoerd werden in de vismijn van Oostende. Na zeer korte reisjes deden inderdaad verschillende vaartuigen terug de haven aan. Hierdoor was vooral dinsdag en woensdag de aanvoer groter dan verwacht. Al werden dan geen grote vangsten binnengebracht toch konden de handelaars zich nog enigermate bevoorraden, ook al was het dan aan superprijzen. Alle vis kreeg inderdaad zeer hoge noteringen. De meest gebrachte niet in het minst. Gullen bleven inderdaad zeer hoog verkopen, de uitvoer kreeg zichtbaar regelmatig bestellingen binnen want ze bleef de ganse week doorkopen Tongen, gul, koolvis, leng, wijting en klei. De binnenlandse handel moest zich zich tevreden stellen met een minimum aan variatie nu bijna alle middenslagschepen achter de guldag toch enkele schepen met rode knorhaan, te veel schepen ineens zo te zien, want de prijs van deze vissoort bleef teruglopen. De rogen bleven wel duur, grote rog prijs die zelden wordt bereikt. Opmerkelijk deze week, de ruime aanvoer van blauwe leng door de IJslanders. Deze vissoort werd van IJsland veruit het meest aangevoerd. Het lag dan ook voor de hand dat er een ietwat normalere prijs zou voor betaald worden. Toch bleef die prijs nog een stuk boven de 1000 fr de ben nadat er maandag een hele partij onder de 1000 fr werd verkocht.

Goedkope vis is er tijdens de voorbije week zeker niet geweest. steeg zelfs tot 50 fr het kg, eer kleine wijting en zeer kleine schelvis kregen iets bescheidener prijzen, vooral dan maandag. De hariagaanvoer is alleen op het einde van verleden week nog melenswaardig geweest. Maandag nog amper 100 bennen, dinsdag en woensdag helemaal niets meer. Ook de garnaalaanvoer was zeer klein. Vrijdag toch nog meer dan 800 kg, mits beter weer zou er dus ongetwijfeld meer dan voldoende garnaal op de markt zijn. We moeten dus maar duimen en hopen, samen met de vissers, op beter weer. De totale aanvoer bedroeg deze week 14 miljoen 264.835 fr.

STEEDS TOTPRIJZEN VOOR IJSLANDVIS.

Vijf IJslanders deze week, iets wat maar eens op drie weken voorkomt. De aanvoer van deze visgrond bedroeg slechts iets meer staande er een drietal grote IJslanders bij waren. Alleen de O.288 kon meer dan 1000 bennen in de anslag zetten. Het werd meteen een opbrengst van ruim 1 miljoen. Soorten als blauwe leng, rode zeebaars, witte leng, schelvis, schaat,

heilbot, schotse schol en hondstong kostten stukken van mensen. Inderdaad, voor blauwe leng steeg de prijs van 850 fr. vrijdag naar 1490 fr. dinsdag. Witte leng liep op van 920 naar 1290 fr en rode zeebaars kreeg van 1000 naar 1250 fr. Snaat en schelvis kregen tot meer dan 40 fr. het kg., heilbot en staart noteerden tot 100 fr. en meer het kg. Voor schotse schol lag de prijs, mede dank zij de blangstilling van de uitvoer, voortdurend boven de 20 fr. Middensorternig kreeg rond de 16 fr, Hondstong kreeg tot 36 fr., kleine sortering rond de 10 fr. Grote wijting daarvan werd dinsdag nog eens een redelijke partij aangevoerd, kreeg rond de 20 fr., de kleine sortering haalde nog 810 fr. de ben. Koolvis begon de uitvoer vrijdag te kopen aan 13 fr., maandag liep de prijs op tot 15,80 fr om dinsdag te eindigen aan 18 fr. het kg. Ook kleine en middenslag sortering koolvis kreeg dinsdag tot 18 en zelfs tot 20 fr Met middellgrote vangsten werden maandag toch nog flinke resultaten bereikt de 850 bennen van de O.334 brachten immers 835.000 fr. op. Dinsdag lag de gemiddelde prijs voor de IJslandvis nog iets hoger waardoor de 430 bennen van de O.324 nog 432.000 fr. oprachten en er voor de 1000 bennen van de O.288 niet minder dan 1 miljoen 51.971 fr werd betaald. Vrijdag viel de opbrengst van de O.317 iets lager uit dan verwacht toen met bijna 1000 bennen slechts 838.000 fr. bereikt werd. IJslandvis schijnt op vrijdag dus toch nog dat niet te zijn.

GARNAALANVOER

De totale aanvoer van garnaal bedroeg deze week nog 2939 kg. Dit was de totale vangst van 32 schepen. De opbrengst hiervan bedroeg 135.615 fr. De prijzen schommelden tussen 30 en 66 fr het kg.

STEEDS ZEER DURE TONGEN

Maandag twee kanaalschepen, woensdag nog één vangst. Dat was ook de grootste vangst. Maandag zette de O.181 'n erg kleine vangst tong in de markt, amper 1.600 kg. dat is wel zeer weinig in vergelijking met de andere schepen die voor 4200 en meer dan 5000 kg. zorgden. De visvangsten waren voor de drie schepen even gering. De meest gebrachte soorten waren platvis, steenschol, staart, griet en tarbot. Verder gul, wijting en zeehond. Platvis was zeer duur en haalde tot boven de 1500 fr. per

ben. Ook de gullen kregen weer zeer hoge prijzen. Rog erg schaars mensen en voor steenschol werd ook weer van 30 naar 45 fr. gegeven Tarbot kreeg van 75 naar 140 fr. en grieten van 40 tot 77 fr. het kg. Wat de tongen betreft, deze kregen weer bijna allemaal meer dan 110 fr. het kg. Sommige soorten bleven zelfs boven de 120 fr. en dat waren dan blok-tong, driekwarttong en voor/kleine tong. Kleine tong kende maandag op het einde een aanzienlijke prijsstijging waardoor de prijs opliep van 106 naar 114 fr. het kg. Lappen, die erg schaars gebracht werden, kregen rond de 115 fr, grote tong kreeg rond de 120 fr Slips stegen van 100 naar 107 fr. De resultaten voor deze schepen waren opbrengsten tussen 336.520 fr. voor de O.181 en 745.000 fr. voor de O.198. Dalende prijzen voor kleine tong op de woensdagmarkt.

ZEER VEEL WESTSCHEPEN

Het aantal westvangsten is verbazend groot geweest de voorbije week. Het slechte weder was er echter oorzaak van dat de aanvoer in verhouding aan de kleine kant bleef. Slechts 4000 bennen voor deze 33 vaartuigen. Een paar schepen met meer dan 300 bennen de rest loste echter tussen 70 en 200 bennen. Alle vis werd echter zeer duur verkocht met kabeljauw, gul, steenschol, tarbot, rog, platvis, grote wijting, schelvis, totten, en andere haaien aan zeer hoge prijzen. Haai kreeg van 790 naar 1150 fr. de ben, voor kabeljauw in bakken lag de prijs tussen 1900 en 2350 fr. grote schelfcodgul kreeg tot 1790 fr., de andere schelfcodgul werd verkocht tussen 1100 en 1300 fr. Gewone gullen kregen tussen 1100 en 1400 fr., alleen de allerkleinste soort bleef onder de 20 fr. Grote totten werden verkocht aan 25 fr., de grotere schelvis kreeg tot 35 fr. Grote steenschol kreeg tot 62 fr. de midden en kleine sortering tussen 1500 en 2500 fr. de ben. Rode knorhaan, de aanvoer hiervan was maandag het minst, was niet bepaald duur, in elk geval niet in vergelijking met wat er verleden week voor betaald werd. Het is echter zo dat alle rode knorhaan zowat in dezelfde week wordt aangebracht vandaar in die week onregelmatig dalende prijzen en in andere weken abnormaal hoge prijzen. Rode poon of roodbaard kreeg tussen 13 en 30 fr. het kg. met de grootste soort veruit de duurste Doggen kregen rond de 17 fr. en rog van 28 tot 48 fr. Grote tarbot, die

Tele Radio Taxi's

«DE BOLLE»

Dag en Nacht

Tel. 059/827.28 (5893N)

weer zeer weinig op de markt was kreeg tot 160 fr., de andere sorteringen kregen van 80 tot 110 fr. Staartvis kreeg tot 101 fr. Voor koningsvis werd naar gelang de grootte van 71 naar 82 fr. gegeven terwijl zonnevis tot 75 fr. haalde. Kongeraal, een vissoort die voorgaande jaren amper belangstelling kon opwekken, kreeg nu weer regelmatig tot 25 fr. het kg. Wijting tenslotte kreg van 12 naar 22 fr het kg. Kleine vangsten leverden op die manier nog renderende resultaten op. Kabeljauw en gul waren woensdag goedkoper.

WEINIG NOORDSCHEPEN

Aangezien de middenslagsvloot de Westvisserij bedrijft, spreekt het vanzelf dat er nog maar amper noordschepen overblijven. Deze week werden nog 8 vangsten van die visgrond verkocht. Slechts 1700 bennen vis in totaal. Ook hier dus geen erg ruime vangsten. Zoals gewoonlijk zeer weinig variatie bij deze vangsten, enkel gul en wijting en enkele bennen steenschol, rog, haai en totten. Gullen die ongeveer dezelfde prijs kregen als die aangevoerd door de Westschepen. Ook hier met minime vangsten bevredigende cijfers. Een gemiddelde prijs van 1200 fr. ben is zeker een goede prijs. De De mooiste resultaten hier voor de O.128 : 410.000 fr.

TOTTEN EN HAAI VAN DE NOORDZEE

Een vangst van de Noordzee die dinsdag werd aangevoerd. uabeljauw in bakken kreeg tot 2100 fr. de gullen van 1100 tot 1650 fr. Haaien kregen rond de 1000 fr. de ben. Totten vormden een nogal groot gedeelte van deze vangst. De prijs voor kleine sortering lag rond de 600 fr. de iets grotere soort kreeg tot 850 en grote totten tot 1150 fr. Steenschol werd hier verkocht tussen 2200 en 2450 fr de ben. In verhouding tot de vangst toch nog een bevredigend resultaat : 272.600 fr.

TE KOOP :

afkomstig van lichtschip

«Westhinder»

- Hoofdmotor 230 PK
 - „WERKSPOOR”
 - Omvormer 110 V - 58 V
- Nadere inlichtingen 050-311.50 na 18 uur. (7240V)

VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
Tel. 04180 - 2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
Tel. 01150 - 4117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
Tel. 03-752051

(5723V)

GEHOORD EN GEZIEN IN DE VISMIJN

Vrijdag zagen we een „apekalle“.

Vrijdagnamiddag werd een apekalle, in beschaafd nederlands, een neushaai aangevoerd. Het diertje mat bij de 3 m en woog dicht bij de 200 kg. (Op een paar kilotjes komt het hier niet aan). Dergelijke haaien hebben weinig commerciële waarde. Het visvlees is weinig genietbaar zodat dergelijke vissen praktisch uitsluitend gekocht worden voor hun zeer grote lever. Ook het vel kan gebruikt worden voor in de leder-industrie, waar men er kaffen voor boeken van maakt. Gevaarlijk is deze vis, ondanks zijn grote omvang niet. Het is dus een „lobbe“ van een haai. Misschien wel omdat hij bijna over geen tanden beschikt, alleen over zeer kleine tandjes, zijn gebit kan dan ook de vergelijking doorstaan met een rasp. Erg moedig zijn deze vissen evenmin, zij hebben er een specialiteit van gemaakt, gevangen walvissen aan te vallen. Uit deze walvissen peuten zij hele stukken vlees.

Een apekalle is dus heel verschillend met een latour. Deze laatste is een haringhaai die bijna uitsluitend jacht maakt op haring en er zich dan ook hoofdzakelijk mee voedt. De latour is voorzien van een heel wat gevaarlijker gebit en heeft anderzijds ook een scherpe spitse neus. Het visvlees van de latour is ook heel wat beter en gaat zelfs door als lekkernij.

KLEINE VANGSTEN AAN HOGE PRIJZEN

De meeste schepen welke deze week verkochten konden slechts enkele dagen vissen. Dat ze die enkele dagen toch konden vissen mag reeds als een half wonder aanzien worden. Het is immers de laat-

ste paar weken zeer erbarmelijk gesteld met het weer op zee. Grote aanvoeren moeten dan ook niet verwacht, wat gebracht wordt is dan ook meer dan welkom. Dat spreekt duidelijk uit de deze week genoteerde prijzen die voor alle vissoorten heel erg hoog lagen. Een paar soorten krijgen de laatste tijd trouwens in het oog springende prijzen. We bedoelen schaar en totten. Schaar krijgt nu regelmatig tot 25 fr. het kg. en werd vroeger amper aan 10 fr. verkocht. Voor de totten liggen de prijzen regelmatig rond de 20 fr., deze week zelfs dicht bij de 30 fr. Platvis krijgt eveneens meer dan af en toe 25 en 30 fr het kg. Voor kabeljauw steeg de prijs tot 55 fr. de invoer uit Denemarken blijft helemaal ten achter. En dan is de kabeljauw van onze mensen ineens goed genoeg. Ondertussen is het maar goed dat de vis duur is, het ware anders niet meer te doen voor de vissers. Kleine vangsten aan lage prijzen zijn immers de moeite niet waard om met zulk weer het zeegat in te trekken. Nu verzoet het geld den arbeid, zoals het spreekwoord wil.

SPANVISSERS KENDEN SUKSES

De kleine kustvaartuigen die samen met het grotere span of gul vissen doen het heel flink in de gullenjacht op de Kust. De vangsten zitten mee terwijl die ook duur verkocht worden. Momenteel zijn de vangsten onder de Kust heel wat gunstiger dan die op de Noord. Maandag losten de kustvaartuigen samen 840 bennen, deze werden verkocht voor 613.000 fr. Deze vangsten kregen dus een gemiddelde prijs van bijna 1.300 fr. de ben. Zo duur is de vis nog maar zelden geweest.

ZEEBRUGSE VISSERSHAVEN IN HET GEDRANG

E. Vlietinck, raadslid te Heist en voorzitter van de subwerkgroep «Visserij» van de CVP-Oostkust, heeft zich tot verdediger opgeroepen van de visserij en de vissershavens in het algemeen. Hij is ervan overtuigd dat de visserij te Zeebrugge, waarin honderden miljoenen geïnvesteerd zijn door mensen van de entiteit Knokke-Heist, het voorwerp moet uitmaken van een grondig onderzoek van de toestand die zal geschapen worden in het kader van de uitbreidingswerken in de Haven van Zeebrugge. Hij meent te weten dat met betrekking tot deze uitbreidingswerken er weinig of geen sprake is geweest van de bestaande vissershavens met zijn nevenbedrijven. Er werden geen waarborgen verkregen, zodat de toekomst van de vissershavens onzeker blijft en dit bedrijf aan de economische expansie van het nieuw havenbeleid zou kunnen opgeofferd worden. Aan de hand van het goedgekeurd ontwerp ir. Verschaeve toont de heer Vlietinck aan dat de vissershavens met de vismijn, volledig ingesloten ligt in het uiterst noordelijk havengebied en dat alles laat vermoeden, dat mettertijd de opslorping ervan zulke uitbreiding zal nemen dat een normale toegang tot dit gebied zeer moeilijk wordt, zodat deze beperking de uitbreiding van de vissershavens in een zeer benarde toestand zou brengen. Anderzijds strekken de havenwallen zich, volgens het plan Verschaeve, zeer ver zee-wards uit. De zeer lange vaartgeul hierdoor ontstaan, zal een zeer sterke stroming teweegbrengen door de getijden, zodat men mag aannemen, dat bij het binnen en buiten loodsen van een grote tanker of schip met een groot aantal sleepboten door deze stroming, en de korte bocht, de manoeuvres veel tijd zullen vergen. Gedurende dit loodswerk zal de in- en uitvaart voor vissersvaartuigen natuurlijk verboden worden, met veel nare gevolgen zoals het gevaarlijk stilliggen in de vaargeul, wegdrijven door de sterke stroming, missen van een verkoopbeurt in de vismijn en al bij al, een enorm tijdverlies. Verder wordt gevreesd dat de vissershavens in de toekomst meer en meer zal gebruikt worden als aanlegplaats voor loodsbotten, binnenschepen en lichters, en dat, terwijl reeds vele jagen een groot gebrek aan geschikte meerplaatsen bestaat voor de vissersvaartuigen zelf. De heer Vlietinck is van oordeel dat het gewenst zou zijn, indien bleek dat de huidige vissershavens niet meer voor vissersuitbating beschikbaar zou zijn, een nieuwe jacht- en vissershavens te voorzien, aan de oostkust van de oostelijke havendam. Hij neemt dermate in aanmerking dat 75 procent van de thans uitgebate vissersschepen eigendom zijn van reders, woonachtig te Knokke-Heist en dat tachtig procent van de zeelieden-werknemers eveneens te Knokke-Heist gehuisvest zijn. Na het aanleggen van de oostelijke havendam zal op natuurlijke wijze een gebied ontstaan, die vermoedelijk een breedte zal krijgen van meer dan 2 kilometer, in vergelijking met de kop van de huidige Havendam. Op deze plaats zou een nieuwe vissers- en jachthavens kunnen ingeplant worden met 'n doorsteek in de oostelijke havendam, op veilige afstand van de zeeluis, met gebruik van de ondiepe vaargeul voor ongestoord verkeer. Gezien de beschikbare ruimte, zouden de nevenbedrijven zich op moderne

schaal kunnen inrichten. Schepen Desutter heeft de voorstellen van de heer Vlietinck bijzonder belangstellend gevonden en wist mede te dellen, dat minister De Saegher vatbaar zou zijn voor detailveranderingen aan het goedgekeurd ontwerp van ir. Verschaeve, maar dat eventuele voorstellen zouden dienen gedaan op regionaal vlak. Ook burgemeester Van Maele zou bereid zijn een volledige steun te verlenen aan nieuwe aanvaardbare projecten, voorgesteld door de Oostkust. Ondertussen blijft de Oostkust volledig in het onzekere betreffende de toekomst van de vissershavens, zodat dit onderwerp voor belanghebbenden en belangstellenden een dagelijkse gesprekstof aan het worden is. — F.B.

(Medegedeeld)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

Het stormweder van de afgelopen dagen was geen hinder dat er weinig vis zou zijn, wel integendeel niet minder dan 52 vaartuigen hebben hun vangsten gelost. Daarvan waren er vier van het Kanaal afkomstig, zeven van de Kreeftenput en de overige waren van de Noord en de West. Er werd zelfs op de maandagmarkt een rekord gebroken, de opbrengst bedroeg niet minder dan 4.118.458 fr sedert maanden zelfs voor verscheidene jaren heeft de verkoop geduurd tot 12 uur. Dergelijke aangelegenheden kan men alleen bekomen bij slecht weer op zee. Een renderende week werd het in ieder geval voor alle vissoorten, vooral dan voor de tongsoorten. Deze bekwamen van 118 tot 125 fr voor de grote soorten, van 119 tot 130 fr voor de 3/4 en van 121 tot 135 fr voor de middensoorten. De kleinste slag met TP en slips bekwamen van 96 tot 125 fr. het kg. Deze laatste soorten werden hoofdzakelijk gelost door de vaartuigen van het Kanaal. De tarbot en de grietsoorten blijven duur in prijs, tot 150 fr en tot 74 fr het kg. De pladijs afname was eveneens renderend voor de vier soorten werden prijzen geboekt van 16 tot 28 fr, mits van op de maandagmarkt waren er de overige verkoopdagen geen gullevangsers op de markt, de prijzen schommelden tussen de 24 en de 38 fr. het kg.

De overige verkoopdagen werden gullen gelost door de vaartuigen van de Noord en de West, deze bekwamen eveneens renderende prijzen. De wijting afname was goed, doch de kleine wijting van de Kreeftenput bekwam slechts 7,60 fr. 't kg. De roggevissoorten vormden opnieuw een zeer grote aantrek, daarvoor werden prijzen gebracht van 30 tot 46 fr voor de grote roggen en van 15 tot 32 fr. voor de kleinere. Zeehaaien en zeehonden haalden eveneens volgens sortering van 10 tot 24 fr het kg. Steenschol en schotse schol van 't Kanaal haalden van 13 tot 54 fr. de aanvoer was groter dan anders. De zeeduivels die steeds in trek zijn haalden van 54 tot 83 fr. De weinige zeekeertjes haalden volgens sortering van 1500 tot 3450 fr de ben. De 1449 kg kreeftjes bekwamen 'n gemiddelde prijs van 91,50 fr. Er waren slechts 9935 kg garnalen aan de markt, ze bekwamen van 39 tot 82 fr het kg.

Zware nieuwe RUBBER VELLLEN VOOR NETTEN RUBBER KLOMPEN VOOR VISSERS

TE BEKOMEN BIJ :

S. C. A. P.

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 729.51 - 709.31 - 32

(7256V)

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

HARINGAANVOER TE OOSTENDE

TX.25-38	15.090	121.940	7,80	8,40	---
O.303-N.705	12.200	104.308	8,48	8,74	---
	27.290	226.248	7,80	8,74	8,29

17-11					
N.708-N.709	23.400	177.892	7,28	8,15	---
O.303-N.705	6.750	51.516	7,60	8,24	---
	30.150	229.408	7,28	8,24	7,60
20-11					
N.708-N.709	4.500	59.410	12	14	---

VISAANVOER TE OOSTENDE

16-11	4	29.790	272.178		
17-11	20	198.700	1.514.324		
20-11	39	292.750	7.086.582		
21-11	12	144.750	3.363.921		
22-11	9	62.100	2.027.830		
	84	728.090	14.264.835		

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

15-11	7	1.080	39.829	30,--	46,--	40,--
16-11	4	290	14.374	47,--	57,--	
17-11	9	834	38.940	39,--	53,--	46,70
18-11	2	103	6.490	59,--	66,--	
20-11	5	427	23.461	50,--	64,--	
21-11	5	205	12.521	59,--	64,--	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

16-11	3	19.526	381.640		45,15
17-11	20	45.292	1.158.080		25,56
20-11	39	111.343	4.118.458		36,63
21-11	18	67.779	2.773.691		41,69
22-11	14	55.340	2.221.105		40,13

WAARVAN TONG

16-11	3	4.520	523.010		115,71
17-11	4	918	118.820		129,43
20-11	22	13.600	1.674.650		123,13
21-11	16	11.609	1.438.960		123,95
22-11	14	9.332	1.061.450		113,74

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

16-11	9	2.430	151.276	56,--	80,--
17-11	14	4.756	253.436	48,--	82,--
20-11	8	2.749	137.976	39,--	79,--

KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE

20-11	2	706	62.620		88,69
21-11	1	387	36.000		93,02
22-11	2	356	33.080		92,92

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

16-11	6	406	25.621	57,--	70,--
17-11	5	371	23.231	53,--	68,--
20-11	1	169	10.600	60,--	65,--

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

16-11	4	5.725	157.052		
17-11	6	14.901	328.954		
20-11	16	40.162	979.800		
22-11	2	8.921	191.970		

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 16-11-1972

- O.232, Noord
- O.189, Kanaal
- O.217, West
- O.135, West
- Z.452, West
- O.250, Kust
- N.705, Noordhinder

DINSDAG 21-11-1972

- O.317, IJsland
- O.134, Noord
- N.779, West

WOENSDAG 22-11-1972

- O.334, IJsland
- O.94, Noord
- O.135, West
- O.275, West
- O.306, West
- O.217, West
- O.114, West
- O.285, West
- O.118, West
- O.66, West
- O.284, West
- O.26, West
- N.736, West
- O.307, West
- N.720, West
- O.369, Kust
- O.141, Kust

VRIJDAG 17-11-1972

- Z.34, Kanaal
- O.114, West
- Z.509, West

ZATERDAG 18-11-1972

- O.285, West

MAANDAG 20-11-1972

- B.604, Noord
- N.345, West
- N.762, West
- O.35, West

OOSTENDE

VRIJDAG 17 NOVEMBER 1972

WEST				
O.35	7	130	---	146.050
KUST				
O.111-O.754	1	4	---	5.080
O.18-O.116	1	28	---	39.350
O.177-628	1	34	---	42.590
O.20-404	1	37	---	46.700
O.23-234	1	46	---	53.770
O.77-740	1	20	---	22.960
O.260-486	1	23	---	28.590
IJSLAND				
O.317	19	990	---	838.886

MAANDAG 20 NOVEMBER 1972

O.334	17	870	---	835.540
O.216	17	730	---	733.810
KANAAL				
Z.499	16	120	4200	651.640
O.181	17	120	1600	336.520
NOORD				
O.94	12	180	---	238.620
O.229	12	170	---	153.630
O.224	12	170	---	206.050
O.249	10	140	---	179.070
B.604	10	290	---	356.040
WEST				
N.762	6	100	---	115.300
O.284	4	110	---	120.720
O.172	2	20	---	32.630
O.142	5	110	---	113.590
O.307	5	160	---	165.840
O.26	8	220	---	212.720
O.66	9	140	---	163.320
N.706	9	270	---	296.320
O.127	8	160	---	165.580
WEST				
N.736	7	100	---	125.010
N.715	6	75	---	88.270
N.738	7	100	---	128.620
N.579	10	320	---	300.670
N.815	5	60	---	63.380
N.345	5	100	---	135.770
O.69	8	110	---	124.980
SANDETTIE				
N.708-709	1	20	4500	82.220
WEST				
O.148	7	100	---	104.220
SANDETTIE (17-11)				
N.708-709	1	43	23400	216.152
O.303-N.705	1	16	6750	66.726
KUST				
O.18-116	1	57	---	76.810
O.20-404	1	20	---	26.370
O.260-486	1	24	---	36.380
O.77-740	1	28	---	35.879
O.141-369	1	350	---	437.609

DINSDAG 21 NOVEMBER 1972

IJSLAND				
O.288	18	980	---	1.051.971
O.324	18	425	---	432.130
NOORDZEE				
NOORD				
O.282	11	260	---	302.630
WEST				
N.720	5	100	---	145.570
O.243	9	200	---	213.620
O.309	9	180	---	212.175
N.422	6	80	---	92.360
O.37	5	90	---	118.190
Z.38	5	130	---	153.070
O.301	6	190	---	118.580
O.206	5	110	---	152.200

WOENSDAG 22 NOVEMBER 1972

KANAAL				
O.198	18	110	5600	745.590
WEST				
O.82	5	90	---	93.870
O.123	5	80	---	107.080
Z.597	7	130	---	148.370
O.120	3	60	---	68.810
O.274	6	100	---	128.940
O.279	5	150	---	208.570
O.192	3	60	---	82.980
NOORD				
O.128	11	370	---	410.430

★ Te koop gevraagd: Een VISSERSVAARTUIG minder dan 10 jaar oud, lengte 36 m., dieselmotor 8 à 1200 pk van het type M.A.N.-Deutz. Schrijven bureel blad 7221V.

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 17 NOVEMBER 1972

Z.421	4	100	30	82.050
Z.492	4	250	50	121.330
Z.283	9	150	50	120.950
Z.418	17	3500	250	682.170
Z.444	4	150	30	83.440
Z.562	6	400	50	116.030
Z.550-602	2	---	90	98.960
Z.474-455	2	---	90	94.530
Z.548-481	2	---	80	91.140
Z.403-558	2	---	70	89.290
Z.556	1	---	30	12.790
Z.553-477	2	---	50	57.130
Z.538-544	2	---	120	161.100
Z.471-472	2	---	100	145.960

MAANDAG 20 NOVEMBER 1972

Z.593	3	150	20	53.270
Z.578	3	100	20	54.100
Z.511	3	100	20	57.130
Z.472	3	150	20	47.790
Z.589	5	300	50	112.250
Z.484	4	200	50	97.800
Z.408	4	400	50	131.930
Z.583	4	400	100	200.328
Z.417	4	100	20	60.650
Z.574	9	300	30	117.440
Z.429	3	200	20	82.140
Z.547	4	250	30	114.570
Z.516	4	400	60	181.890
Z.497	4	300	50	144.030
Z.431	4	300	30	97.050
Z.592	4	300	30	104.380
Z.200	18	3600	360	706.110
Z.465	14	1400	160	385.100
Z.496	4	300	30	114.510
Z.559	14	400	70	222.550
Z.549	12	400	50	187.030
Z.575	5	100	10	51.440
Z.472-471	2	---	60	89.040
Z.558-403	2	---	30	44.780
Z.201-560	2	---	130	165.450
Z.477-553	2	---	40	70.690
Z.602-550	2	---	40	62.650
Z.554-538	2	---	60	104.290
Z.455-474	2	---	40	77.870
				4.118.458

DINSDAG 21 NOVEMBER 1972

Z.507	7	700	80	216.050
Z.564	5	300	30	132.930
Z.587	5	200	30	78.430
Z.512	5	350	50	158.040
Z.420	5	100	10	98.790
Z.551	5	100	25	97.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	17-11-1972	20-11-1972	21-11-1972
Schelvis			
Groot	16.—17.60	38.—	40.—43.20
Middel	14.—	26.—	28.60-38.—
Klein		24.—	21.—23.40
Kabeljauw		17.60-21.20	20.—23.—
Gul	17.—	17.—21.—	16.20-19.40
Wijting	30.—33.—	41.—46.—	42.—47.—
Schaat	11.60-20.40	20.60-26.—	21.—24.80
Zeebaars	14.40-18.40	15.—20.60	23.—29.80
Leng	16.—20.20	17.—22.60	17.—21.40
Schartong	44.—89.—	66.—102.0	57.—101.0
Heilbot	12.—12.80	15.60-16.—	16.80-20.20
Koolvis	24.—	14.—29.40	11.60-36.—
Hondstong			
Zeevolf		42.—96.—	91.—93.60
Staart			

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	20-11-1972	21-11-1972	22-11-1972
Lappen	116 —,—		
Grote	121,2 —,—		
3/4	125 -127,4		
Blok	124 -126		
voor-kleine	121,4-123		
kleine	114,2 —,—		
slips	106,4 —,—		

Zeebrugge

Soorten	20-11-1972	21-11-1972	22-11-1972
grote	118 -123	120 -122	121 -123
blok	120 -124	119 -125	122 -125
fruit	125 -130	119 -128	122 -124
schone kleine	124 -135	112 -135	124 -130
kleine	121 -130	125 -132	126 -135
tout petit	114 -118	120 -125	106 -125
slips	110 -114	110 -117	96,—110

Nieuwpoort

Soorten	20-11-1972	21-11-1972	22-11-1972
Tong I	112 —,—		130 —,—
Tong II	124 —,—		130 —,—
Tong III	135 —,—		130 —,—
Tong IV	134 —,—		130 —,—
Tong V	133 —,—		130 —,—
Kleine	125 —,—		130 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	20-11-1972	21-11-1972	22-11-1972
Grote	31,—	29,—32,—	29,40,—
grote iek	29,—31,20		24,—
kleine iek	30,—32,—	33,—	20,—
derde slag	26,—30,40	31,—	19,80,—
platjes	19,60-24,—	24,60,—	16,20-19,60

Zeebrugge

Soorten	20-11-1972	21-11-1972	22-11-1972
grote	19,—22,—	20,—25,—	22,—25,—
middenslag	22,—25,—	24,—26,—	26,—28,—
kleine	20,—22,—	20,—24,—	25,—28,—
deelvis	16,—18,—	18,—20,—	20,—22,—
meyers			

Nieuwpoort

Soorten	20-11-1972	21-11-1972	22-11-1972
Moeien	30,—		27,—
grote pladijs	35,—		27,—
drielingen	22,—		27,—
platjes			

NIEUWPOORT

DONDERDAG 16 NOVEMBER 72

704	44.310
N.349	15.090
N.498	15.090
N.1	16.631
N.431	16.631
N.788	24.650
N.805	24.650

Drie koppels gulevisers en één bokkevisser. De N.704 had 200 kg tong met enkele bentjes vis. De tongen van 111 fr à 146 fr. De enkele koopjes platvis kwamen aan 40 fr de kg. Kabeljauw kreeg 1600 en 1700 fr. De gullen van 1300 à 1000 fr de ben. Wijting tot 1000 fr voor de grote en 750 voor de kleine.

VRIJDAG 17 NOVEMBER 1972

N.470	38.890
N.700	37.790
N.807	37.790
N.730	40.125
N.36	40.125
N.805	27.792
N.788	27.792
N.349	16.915
N.498	16.915
N.498	16.915
N.1	22.410
N.491	22.410

Een vaartuig van de West, de N.470, met weinig variatie, slechts enkele kopen griet, rog en haaien. De gullevisers losten samen 250 bennen vis. Kabeljauw kreeg 1600 en 1700 fr de be. De gullen van 20 à 25 fr de kg. De wijting werd duur verkocht : grote van 1050 à 1170, kleine van 640 à 800 fr de benne. Er mag gezegd worden : duur verkocht.

MAANDAG 20 NOVEMBER 1972

N.591	69.970
N.722	50.460
N.346	87.220
N.703	42.160
N.761	42.920
N.805	27.545
N.788	27.545
N.1	22.410
U.36	30.365
N.491	22.410
N.730	30.365
N.590	132.360
N.765	109.710
N.710	50.710
N.267	64.410
N.147	84.470
N.704	11.850
N.349	12.655
N.498	12.655
N.700	25.940
N.807	25.940

Tien vaartuigen van de West en vijf koppels gullevisers losten samen meer dan 800 bennen vis ! (40.162 kg). De Westers zorgden voor wa variatie. Slechts 300 kg tongen welke van 125 fr voor de kleine tot 135 fr opliepen voor de 3e en 4e. Tarbot en grieten werden terug duur verkocht : 150 en 80 fr de kg. De weinig platvissoorten kwamen aan 30 en 35 fr de kg, wijl kleine platvis boven de 1000 fr de benne kreeg. Roggen waren er niet veel en kregen dan ook hun prijsje. De speerhaaien, van 950 tot 1100 fr de benne. De wijting kreeg voor de grote : van 1050 to 1200 fr de benne. De kleine liepen op tot 880 fr voor de verse van de gullevisers en deze van de Westers zakten tot 500 fr. De kabeljauw van 1800 en zelfs 2150 fr de benne. De grote gullen van 1600 1280. De andere gullesoorten iets

boven de 1000 fr en de voor-kleine van 1150 fr tot 1250 fr de benne. Het bleef een heel vaste markt over gans de verkoop, buien de kleine wijting, welke een inzinking kreeg van een paar honderd fr de benne.

WOENSDAG 22 NOVEMBER 1972

N.752 151.440
N.723 40.530
Twee vangsten. Samen 170 bennen. Kabeljauw 2.010 fr de benne. De gullen van 1300 à 1000 fr de benne. Wijting : grote 1000 fr, kleine 710 fr de benne. Alle andere soorten werden duur verkocht.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 24-11-1972

NOORD : O.151 met 220 bennen, O.159 met 180 bennen en Z.452 met 110 b.

MAANDAG 27-11-1972

NOORDZEE : O.231 met 600 bennen, t.t.z. 100 b. ronde vis, 100 b. gutvis, 400 b. haaien ;
O.237 met 650 bennen, t.t.z. 400 b. haaien, 150 b. gutvis, 100 b. ronde vis.
KANAAL : O.83, O.312.
NOORD : O.239, O.118, O.275.
WEST : O.15, O.329, O.217, O.135, N.752, N.723, O.114, O.141, O.369.

MAANDAG 27 of
DINSDAG 28-11-1972

IJSLAND : O.318 met 80 bennen.

DINSDAG 28-11-1972

IJSLAND : O.81.
KANAAL : O.180.
WEST : O.285, O.35, N.345, N.762.

WOENSDAG 29-11-1972

WEST : N.185, O.69, O.142, O.307, N.720, O.284.

OOSTENDE - DOVER

CARFERRIES
OOSTENDE - DOVER

Uurtabel der overvaarten
van 26.11.1972 tot 2.12.1972

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :
— Alle dagen te 10u15 en te 14u45

Afvaarten uit Dover :
— Alle dagen te 12u00 en te 15u50

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende :
— Alle dagen te 01u30, te 05u00 (1) te 13u30, te 17u00 (1) en te 19u30.

Afvaarten uit Dover of Folkestone:
— Alle dagen te 00u30, te 10u00 (2) te 12p30, tue 18u30 en te 22u00 (2).

(1) Naar Folkestone (Schip van de Brite Spoorwegen).
(2) Vertrek uit Folkestone (Schip van de Britse Spoorwegen).

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	20-11-1972	20-11-1972	20-11-1972	20-11-1972	21-11-1972	21-11-1972	21-11-1972	21-11-1972	22-11-1972	22-11-1972	22-11-1972	22-11-1972	20-11-1972	22-11-1972
Farbot : groot (123)	131 -152	140 -150	141 -160		120 -140	150 —,—	143 -148		150 —,—	125 —,—				
middel (123)	95,—121	80,—110	120 —,—		50,—100		46,—118		115 —,—					
klein (123)	75,—,—	45,—68,—	95,—,—		40,—49,—		40,—44,—		90,—,—	80,—,—				
Griet : groot (123)	80,—,—	65,—71,—	80,—,—		62,—72,—		66,20-75,—		60,—74,—	80,—,—				
middel (123)	65,—,—	50,—58,—	76,—,—		48,—60,—		49,40-51,—		40,—54,—					
klein (123)	56,—,—	45,—48,—			40,—47,—		26,—39,—		30,—38,—					
Schelvis : groot	39,—,—		36,—40,—											
middel	26,—33,—		24,—29,80		20,—26,—									
klein	25,—28,40		10,40-23,—		15,—19,—		18,—23,—							
Heek : groot														
middel														
klein	34,—,—													
Lom														
Leng														
Rog (I)	27,—44,60		10,60-48,—				9,60-45,—							
Keilrog (123)	39,—54,—		58,—,—											
Rog (23)		42,—44,—			44,—46,—		40,—44,—		35,—,—	33,—,—				
Tilten (23)		39,—41,—			40,—42,—		37,—39,—		32,—,—	32,—,—				
Scherpstaart (23)		30,—44,—			28,—44,—		34,—42,—		33,—,—					
Halve mans (23)		28,—30,—			30,—32,—		26,—29,—		25,—,—	34,—,—				
Teelt (2)		26,—28,—			28,—30,—		25,—27,—							
Katrog (2)		15,—17,—			20,—24,—		18,—24,—							
Kabeljauw	41,—55,60	28,—31,—	37,—53,60		30,—35,—		28,—37,—		32,—38,—	36,—44,—		40,—,—		
Gul (groot)		26,—28,—			27,—28,—		26,—32,—		22,—28,—	20,—32,—		20,—32,—		
Gul (middel)	19,—35,40	18,—25,—	15,60-34,80		24,—26,—		20,—31,—		22,—28,—	20,—32,—		20,—32,—		
Gul (klein)		17,—22,—			23,—24,—		21,—24,—							
Hozemondhamme	61,—101		96,—,—				58,—96,—							
Wijting : groot	22,20,—	16,—18,—	22,40,—		17,—20,—		22,—,—		17,—18,—	24,—,—		21,—,—		
klein	14,—,—	14,—16,—	16,—,—		16,—17,—		14,—,—		7,60-10,—	12,—18,—		14,—,—		
Schar	16,—25,60	16,—19,—	19,—25,20		17,—18,—		15,40-21,—		20,—24,—	20,—30,—		25,—30,—		
Steenhol	31,80-60,—	40,—54,—	41,—61,20		40,—54,—		40,—57,—		44,—52,—					
Zeehaai	17,—22,40		19,—23,40		20,—24,—		18,—21,40		20,—24,—	22,—,—		21,—,—		
Hondshaai	12,—,—						11,60-16,—							
Doornhaai														
Pieterman														
Makreel	21,—,—													
Horsmakreel														
Zeekeeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal	26,—28,20		27,—31,—											
Schartong	14,—31,—													
Volle haring	12,—14,—													
Ijle haring														
Haringshaai														
Steenhol			8,—12,—											
Heilbot														
Koolvis			21,—,—				13,20,—							
Steur														
Zeeewolf														
Pollak	30,—,—						24,—28,—							
Zonnevis	32,—71,—													
Koningsvis	72,—81,—													
Vlaswijting														
Zeeduivel		54,—78,—			60,—80,—		60,—83,—							
Schotse schol		13,—37,—			10,—26,—									
Zeehond		5,—8,—			10,—12,—		11,—14,—		20,—,—					
Bot														
Rode Poon (roobaard)	17,—28,—	12,—22,—			10,—24,—	21,40-23,—	15,—24,—	25,—,—						
Grauwe Poon (knorh.)	12,—,—	8,—10,—	6,—9,—		8,—12,—		10,—12,—	18,—,—						
Rode Knorhaan	13,60-26,80				10,—28,—	26,—33,—	12,—22,—							
Posten		5,—6,—					6,—8,—							
Langoesten (midden)														
(klein)														

Lees "HET VISSERIJBLAD"

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

NIXON TREFT TEGENMAATREGELEN

Vorige week heeft de Amerikaanse president Nixon een wet ondertekend waarbij de hulp verminderd wordt aan deze landen (vooral in Zuid-Amerika) die vissersschepen uit de Verenigde Staten praaien en boeten opleggen omdat zij in hun territoriale wateren vissen. Zoals men weet hebben een aantal Zuidamerikaanse landen, waaronder Peru, de grootste visproducent ter wereld, hun visserijwateren uitgebreid tot 200 zeemijlen. DE VERENIGDE STATEN ERKENNEN SLECHTS EEN 12-MIJLSGRENS.

De Peruaanse minister van visserij, generaal Xavier Vanini heeft ondertussen al verklaard dat deze wet onaanvaardbaar is omdat hierdoor alle vloeten ter wereld aanspraak kunnen maken op het vissen binnen de 200-mijlszone.

ZIJN NEDERLANDSE VISSERS ROEKELOOS

De Nederlandse Raad voor de Scheepvaart heeft verklaard dat bij verscheidene rampen gebleken is, dat vissersvaartuigen zorgeloos en roekeloos varen. De raad eist meer zorgvuldigheid bij de navigatie en een betere in achtname van de regels ter voorkoming van aanvaringen en wijst erop dat een goede uitkijk aan boord onontbeerlijk is. Worden deze voorschriften niet in acht genomen dan kunnen op de „overvolle” Noordzee en vooral in het Kanaal scheepsrampen met onoverzienbare gevolgen gebeuren. Hij verwees hierbij naar de talrijke grote tankers en schepen met gevaarlijke ladingen die bij een aanvaring kunnen zinken of leeglopen waardoor grote oppervlakten onoverkomelijk verontreinigd worden, afgezien van het gevaar voor de bemanning van de schepen.

ECOLOGIE VAN DE MIDDELLANDSE ZEE IN GEVAAR

Door de industrie en het steeds groeiend aantal toeristen is de ecologie van de Middellandse Zee in gevaar. Dat is verklaard door de Spaanse minister van Buitenlandse Zaken op het eerste Ecologisch Kongres van de Middellandse Zeestaten. Hij wees erop dat toerisme en industrie belangrijke bronnen van inkomsten zijn maar dat zij moeten gecontroleerd worden wil men de biologische balans in het gebied niet in gevaar brengen. Ten slotte onderstreepte de minister dat de fouten die in het verleden werden gemaakt, dringend moeten hersteld worden.

NOORWEGEN EN DE VISSERIJWATEREN

Via de televisie vernamen we dat de Noorse Vereniging van Vishandelaars geest heeft dat Noorwegen de visserijwateren zou uitbreiden tot 50 zeemijlen. Voorzitter Bjorn Johnsen zei op de Jaarvergadering van de vereniging dat, aangezien internationale overeenkomsten er niet in geslaagd zijn het behoud van de visstand te verzekeren, de enige oplossing erin bestaat dat de oeverstaten hun visserijgrenzen uitbreiden om de visserij onder controle te brengen. Hij beschuldigde grote visserijnaties als Groot-Brittannië en West-Duitsland ervan geen rekening te houden met het visbestand dat voortdurend overschat wordt en politieke en economische krachten aan te wenden voor hun eigenbelang waarbij de belangen van kleinere landen over het hoofd gezien worden. Ook de voormalige minister van Visserij, Knut Holm, eiste een uitbreiding van de visserijwateren „om onze visvoorraden te beschermen”. Door een dergelijke uitbreiding kunnen de meeste van onze paaigronden beschermd worden, aldus Holm die echter vreest voor een reactie van de Sovjetunie.

Vroeger op de week had de Noorse premier Lars Korvald voor het parlement al verklaard dat een uitbreiding overwogen wordt maar dat zal gewacht worden op de beslissing van de Internationale Konferentie voor het Zeerecht, „tenzij er zich een onverwachte en buitengewone ontwikkeling van de Noorse visserij voordoet”. Bjorn Johnsen heeft daarop echter gereageerd en verklaard dat niet naar Europa moet gekeken worden en dat er zeker geen overeenkomst met de EEG mag afgesloten worden die Noorwegen in de onmogelijkheid zou stellen zijn visserijwateren uit te breiden.

ZEERECHTKONFERENTIE VERDAAGD ?

Bij het politiek comité van de Algemene UNO-vergadering is vorige week maandag een ontwerp-resolutie ingediend door Algerië, Brazilië, Peru, Senagal en Oman waarin voorgesteld wordt de geplande Internationale Konferentie voor het Zeerecht met één jaar te verdagen. Dat zou dan moeten gebeuren om deze landen toe te laten een aantal voorbereidende werkzaamheden te voltooien die er zouden toe bijdragen de Internationale Konferentie te helpen slagen. In de ontwerp-resolutie wordt gesteld dat „nog een aantal fundamentele geschilpunten bestaan over de wijze waarop de voornaamste aspecten van een internationaal controle-middel op de wateren die buiten de territoriale grenzen vallen, moeten aangepakt worden”.

N E D E R L A N D

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

IJMUIDEN. — Donderdag 16 nov. werden in IJmuiden door 6 schepen aangevoerd: 2 kisten schelvis, 9 kisten wijting, 126 kisten kabeljauw, 2 kisten koolvis, 323 kisten en 565 kleine kisten haring, 80 kisten en 592 kleine kisten makreel, 3 kisten varia, 58 stijve kabeljauwen.

Prijzen in gulden per 50 kilogram: wijting 1 109 - 71, schelvis 3 110, koolvis 1 62, kabeljauw 2 192 142, kabeljauw 3 104 - 80, kabeljauw 4 82 - 74, kabeljauw 5 89 - 75, lever 65, bot 39, haring 46 - 36,80, makreel 68 40.

Besommingen: SC H 171 f 26.100 VL 105 f 23.550; HD 94 f 4.740, UK 143 f 2.250 VD 44 f 3.090.

Aan de maandagmarkt werden aangevoerd: 5 kisten schelvis; 502 kisten en 818 premiekisten wijting; 1820 kisten kabeljauw; 2409 kisten en 989 premiekisten haring; 786 kisten en 763 premiekisten makreel; 1830 kisten schol; 282 kisten schar; 118 kisten tarbot en griet; 72 kisten varia; 697 stuks stijve kabeljauwen; 29.000 kg. tong.

Prijzen in gulden: per 1 kg.: tarbot 9,77-9,21; grote tong 9,45-

8,91; groot middeltong 9,25-9,00; klein middeltong 9,32-8,69; tong I 10,42-9,69; tong II 10,24-9,46.

Per stuk: kreeft 16,20
Per hoop: roggen 88-44

Per 50 kg. schelvis 3 117; wijting I 74-50; wijting II 66-50; schar 75-45; Kabeljauw I 150-98; kabeljauw 2 170-96; Kabeljauw 3 98-77; kabeljauw 4 85-70; kabeljauw 5 90-67; schol 1 118-94; schol 2 108-94; schol 3 95-95-85; schol 4 90-75; tarbot 361-235; griet 249-118; haring 32,50-24; makreel 58-20,50; baars 300; haai 83-69; krab 26-8,50 steenbolk 45-30; lever 58.

De besommingen waren: KW 11 f 18.100, 29 f 21.600, 32 f 19.300, 34 f 34.700, 44-85 f 69.500, 51 f 15.000, 55 f 16.700, 80 f 24.300, 87 f 16.100, 113 f 16.200, 117 f 13.700, 212 f 10.100, 132 f 14.000, 145 f 28.500, 149 f 16.500, 150 f 17.100, 152 f 12.400, 187 f 9.500, 195 f 13.500, 197 f 15.500, 205 f 13.600, 81 f 52.200, 214 f 13.900, 215 f 15.100, 218 f 13.900, 226 f 24.800, 4 f 19.100, 127 f 7.900, 174 f 22.900, 189 f 13.400, 190 f 10.900, 209 f 8.100, 213 f 18.000, SCH 60 f 20.500, 117 f 20.100, WR 32 f 11.100, 45 f 7.200, 50 f 13.300, IJM, 1 f 1.800, 4 f 900, 18 f 15.100, 154 f 9700 VL 7 f 9800, VL 34 f 2700, 110 f 6.900, UK 1 f 21.200.

Visaanvoer te Den Helder

De weersomstandigheden waren de afgelopen week opnieuw zodanig dat de kleinere kotters niet veel konden doen.

Er was in de eerste dagen van de week dan ook weinig aanvoer.

De grote kotters die in het begin van de week nog konden uitvaren, kwamen nagenoeg allemaal op zaterdag aan de markt en konden door de hoge prijzen over het algemeen nog aan een behoorlijke besomming komen.

Waren de prijzen voor de tong op zaterdag variërend van f 9,25 tot f 9,70 gemiddeld per aangevoerde

kilogram, de prijzen voor de schol waren eveneens niet mis en bewogen zich van ruim f 60, tot f 85, per kist.

De hoogste besommer kon met deze prijzen zelfs nog een besomming maken van bijna f 34.000,-, voor 8.434 kilo vis waarvan 2106 kg. tong.

De besommingen van de andere grote kotters varieerden rond de 25.000,- f

De weekomzet bereikte door deze grote aanvoer op zaterdag, ondanks de sombere verwachtingen toch nog een redelijk peil met bijna 700.000 f

Aanvoerbericht van 13-11 tot en met 18-11-1972

Door 68 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
38.324 kg.	Tong	f 364.130,13	van f 11,30 tot f 7,98 per kg.
7.348 kg.	Tarbot	f 40.616,61	van f 9,61 tot f 1,62 per kg.
2.015 kg.	Griet	f 7.084,29	van f 4,19 tot f 2,10 per kg.
114.965 kg.	Schol	f 194.539,54	van f 2,15 tot f 1,40 per kg.
5.660 kg.	Schar	f 7.122,28	van f 2,— tot f 0,85 per kg.
10.993 kg.	Wijting	f 11.398,63	van f 1,35 tot f 0,42 per kg.
45.420 kg.	Kabeljauw	f 70.252,05	van f 3,25 tot f 0,96 per kg.
31 kg.	Tongschar	f 61,41	van f 3,02 tot f 0,75 per kg.
40 kg.	Schelvis	f 79,50	van f 2,34 tot f 1,40 per kg.
150 kg.	Lever/Kuit	f 103,38	van f 0,75 tot f 0,70 per kg.
170 kg.	Makreel	f 177,50	van f 1,05 tot f — per kg.
80 kg.	Rog	f 109,—	van f 1,40 tot f — per kg.
320 kg.	Haai	f 323,30	van f 1,05 tot f — per kg.
418 kg.	Diversen	f 2.862,60	
226.134 kg.		f 699.060,42	

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE”

OSTEND FRIDAY CLUB

Ontspanningsavonden in Relax-Pak
Orkest MERINO COSTA

Vrijdag 24 november te 20 uur :

DEGUSTEREN VAN HASSELTSE SPECIALITEITEN

175 fr. per persoon — Dranken van 40 fr. af
(dienst en BTW inbegrepen) — Plaatsbespreking gewenst

Vrijdag 1 december :

GENTSE SPECIALITEITEN

m.m.v. Rôtisserie „T SCHUURKE” - Zwijnaarde
175 fr.

Zaterdag 25 november van 22 uur af
Zondag 26 november, the-dansant van 16 tot 20 uur :

MERINO COSTA Y SU ORQUESTA
Piano : FRANZ ANDRE

Als attractie :

ADRIANA

AUDITORIUM

Zaterdag 25 november te 20.30 uur :

One Man-Show

HERMAN VAN VEEN

Org. : Vlaamse Klub Kust

Plaatsen : 150 en 100 fr. — Jeugd : 75 en 50 fr.

Vrijdag 1 december te 20.30 uur :

De Koninklijke Nederlandse Schouwburg stelt voor :

„PLOTSELING THUIS”

van Francis Durbridge.
Met YOLANDE MARKEY — DENISE ZIMMERMAN —
VIVIANE REDANT — GEERT DE JONG —
FRANK AENDENBOOM — HECTOR CAMERLYNCK —
WALTER CLAESSENS — WILLY VANDERMEULEN

Plaatsen : 100 - 85 en 70 fr.
Jeugd, studenten, miliciens : 55 - 45 en 35 fr.

Zondag 3 december te 20.30 uur :

De „Galas Karsenty-Herbert” stellen voor :

„FOLLE AMANDA”

van Barillet & Gredy.

Met JACQUELINE MAILLAN en JACQUES JOUANNEAU

Plaatsen : 300 - 240 en 180 fr.
Jeugd : 100 fr. (op de plaatsen van 180 fr.)

Lokatie en inlichtingen : CASINO-KURSAAL - alle dagen van
10 tot 13 uur en van 16 tot 19 uur — Telefoon : 059/751.11

(225SW—6137N—7255V)

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. 811.01

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

— Tel. 767.07 —

— 0 —

HET KOUDSTE

HET BEST BEWERKBAAR

(6080V)

- Levering van vislieren
- Inbouw van alle scheepsmotoren
- Scheepsreparaties
- Schepen kunnen worden gedokt
- Ombouw en afbouw van viskotters

Machinefabriek J. LINDENBERG

Nijverheidsstraat 3 - Terneuzen
(NEDERLAND)

Tel. 01150 - 3581 - 4343 - 5175 - 4449

(7063V)



hulp in nood s.v.

onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

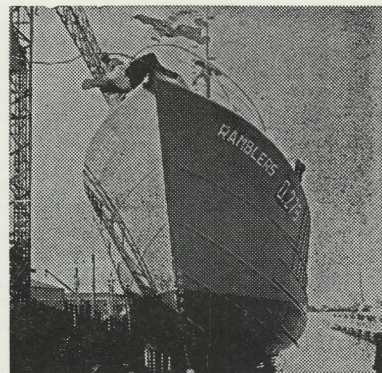
oostende

Tel. (059) 716.89

Telex : hulpnood 192.29



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



In een periode van 9 jaar werd meer dan 30 miljoen frank kredieten verleend aan de leden voor nieuwbouw tegen zeer lage interesten.



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