



HET VIS SERIJBLAD

38e JAAR — NR. 48 — VRIJDAG 1 DEC. 1972 — VERSCHIJNT WEKELIJKS — PRIJS: 20 FR.

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)

**IJZIGE KOUDE
VERWACHT**

IJzige koude verwacht, meldt het K.N.I. te Zaventem. Men voorspelt temperaturen van — 22 GRADEN en verwittigt de bevolking voor 'n LANGDURIGE KOUDE PERIODE.

Daarom raden wij aan, U tijdig en tegen de laagste prijzen te voorzien van degelijke winter- en werkkledij zoals ANORAKS, PULL-OVERS, WARME NOORSE SOKKEN, BROEKEN, BIVAK-MUTSEN, WARME GEVOERDE BOTTINES, KLOEKE WERKSCHOENEN met en zonder stalen toppen, enz. Ook prachtige gevoerde en ongevoerde echte engelse blauwe DUFFLE COATS, Camel en donkere JACKETS aan ZEER GOEDKOPE PRIJZEN, volgens maat en model, gaande van Frs. 912,— tot Frs. 1.887,— B.T.W. inbegrepen.

Te verkrijgen bij :

REDERSKOOPERATIEVE

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27,
OOSTENDE
TEL. 729.51 / 709.31 &
709.32

en in

**NOORDZEE
YACHTING**

VINDICTIVELAAN 22,
OOSTENDE
TEL. 725.23



(6288N—7258V)

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 750 FR. — 6MAANDEN 375 FR. — 3 MAANDEN 225 FR. — BUITENLAND 800 FR.— HOLLAND 58 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELS-KAAI 30, OOSTENDE — TEL 777.13/777.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

Akkoord tussen Rederscentrale en F.R.O.M./Nord ondertekend

Zoals reeds gemeld werden tussen de vertegenwoordigers van de Rederscentrale en de Franse redersorganisatie F.R.O.M./NORD verschillende besprekingen gevoerd met het oog op het afsluiten van een akkoord, om de belangen van de reders van de Rederscentrale zo goed mogelijk te verdedigen bij eventuele verkopen van hun vangsten in Franse havens.

Deze week werd betreffend akkoord door de voorzitters van beide organisaties getekend. Het betreft hier een kontrakt van vertegenwoordiging volgens hetwelk de F.R.O.M./NORD als agent van de Rederscentrale optreedt in de Noord-Franse havens voor de leden van de Rederscentrale die daar hun vangsten zouden gaan verkopen. Omgekeerd zal de Rederscentrale als agent optreden voor de leden van de F.R.O.M./NORD wanneer ze gebeurlijk in Belgische havens hun vangsten komen verkopen.

Als principe van de overeenkomst geldt dat de buitenlandse aanvoerslid van één der kontrakterende partijen, de prijs- en marktregeling volgt van de organisatie van het land waar hij aanvoert.

Wanneer dus een Belgische reder-lid van de Rederscentrale in één van de Franse havens die de F.R.O.M./NORD dekt, zijn vangst te koop aanbiedt, moet hij in deze haven van kracht zijnde prijs- en marktregeling eerbiedigen, dus evenzeer een minimumprijsregeling zoals de F.R.O.M./NORD ze toepast.

Omgekeerd, een Franse reder-lid van de F.R.O.M./NORD, die zijn vangsten in Belgische havens te koop aanbiedt, moet de minimumprijsregeling die de Rederscentrale toepast respecteren.

De Franse havens die onder de F.R.O.M./NORD vallen zijn : Boulogne, Dieppe en Fécamp.

Bovendien speelt ook de ophoudregeling, t.t.z. de reder zal ingeval de minimumprijs voor de vissoorten die onder de ophoudregeling(en) van zijn organisatie vallen niet behaald wordt, de ophoudprijzen via zijn organisatie ontvangen. Hierbij valt evenwel op te merken, dat de reders bij verkoop in bovengenoemde Franse havens de bijdrage betalen die geldt voor de Belgische reders aan de Rederscentrale en dus niet de Franse bijdrage. Dit is voor onze leden wel gunstig, gezien onze bijdrage voor onze Producentenorganisatie veel lager ligt. Immers is onze bijdrage voor het ophoudfonds 7 fr. de ben of 0,14 fr. per kg., daar waar de bijdrage te betalen door de Franse reders aan hun organisatie 0,22 fr., dus ca. 50 % meer dan de Belgische bijdrage, is. In de andere landen is de bijdrage nog hoger.

Ten slotte dient er rekening mee gehouden dat, zoals bekend, benevens de zogenoemde beschermde vissoorten, in ons land ook voor de niet beschermde vissoorten — dit zijn de meeste andere commerciële vissoorten — ook een minimumprijsregeling door de Rederscentrale is ingesteld, daar waar in Frankrijk slechts voor een paar niet beschermde vissoorten een minimumprijsregeling geldt.

Anderzijds past de F.R.O.M./NORD, net zoals de Rederscentrale, de E.E.G.-prijzen toe voor zogenoemde beschermde vissoorten, met uitzondering van garnaal, sardines en ansjovis.

Te verwachten valt dat, vanaf 1 januari a.s. het akkoord ook voor de niet-leden van betrokken organisaties van kracht zal zijn, dit ook in het raam van het E.E.G.-gemeenschappelijk visserijbeleid, meer bepaald

voor wat de prijsregeling betreft, waarbij het niet meer mogelijk zal zijn voor de niet-leden vis te verkopen beneden de minimumprijs. Het spreekt dan echter voor zichzelf dat de niet-leden geen tussenkomst zullen krijgen uit het ophoudfonds, t.t.z. dat zij niet de minimumprijs zullen krijgen ondanks het feit, dat hun uit de markt getrokken vis naar de vismeelfabriek zal worden verwezen.

VRAAG AAN DE E.E.G.-KOMMISSIE

Het Nederlandse lid van de E.E.G.-kommissie, de hr. Vredeling, stelde op 8 september jl. volgende vraag aan de commissie van de Europese Gemeenschappen :

„Betreft : moeilijkheden tussen Duitse en Nederlandse vissers :

- 1) Kan de Commissie uiteenzetten wat de aard is van de moeilijkheden die zijn gerezen tussen Duitse en Nederlandse vissers over het vissen door Nederlandse schepen vóór de kust van Sleeswijk-Holstein, vlak buiten de drie-mijlszone ?
- 2) Is het waar, dat volgens de E.E.G.-voorschriften de betrokken viskotters geen motoren mogen hebben die sterker zijn dan 250 PK, maar dat de Nederlandse vissers de kotters vaak hebben uitgerust met sterkere motoren, tot 1.000 PK ?
- 3) Op welke wijze meent de Commissie een oplossing te kunnen vinden voor de gerezen moeilijkheden ?
Hieronder publiceren wij tevens het antwoord, dat op 8 november werd gegeven :

„1) De Commissie streeft ernaar de ontwikkeling van de uitoefening van zeevisserij door de producenten van de Gemeenschap te volgen. Zij heeft dan ook uit de pers vernomen, dat zich de door het geachte Parlements-lid genoemde moeilijkheden bij de uitoefening van visserij in een gebied in open zee hebben voorgedaan.

2) In het gemeenschapsrecht bestaat geen enkele desbetreffende bepaling.

3) Op grond van de haar ter beschikking staande gegevens, is de Commissie van mening dat zij voor het moment niet hoeft in te grijpen.”

DE VISAANVOER IN DE VERRUIMDE E.E.G.

In 1971 werd door de E.E.G.-landen 1,5 miljard kg. vis aangevoerd voor een totale waarde van 32,5 miljard fr. zoals uit bijgaande tabel blijkt.

Van de huidige E.E.G.-landen staat Frankrijk met 38,4 % van de aanvoer van de Zes aan de top, gevolgd door West-Duitsland, Nederland, Italië en België. Ook naar de aangevoerde waarde staat Frankrijk aan de leiding, ditmaal echter gevolgd door Italië, West-Duitsland, Nederland en België. Wat de gemiddelde prijs per kg. betreft, staat Italië aan de top, gevolgd door Frankrijk, België, Nederland en West-Duitsland.

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

Op te merken valt dat de hoeveelheden per land die in de tabel voorkomen, deze zijn aangevoerd door eigen vaartuigen in hun eigen havens. Er is dus geen rekening gehouden met de aanvoer door vreemde vaartuigen in een bepaald land, evenmin zijn in de cijfers begrepen de aanvoeren door vaartuigen van een bepaald land in een vreemde haven.

Voor België bv. betekent dit, dat de aanvoer van Nederlandse vaartuigen in Belgische havens niet in de opgegeven cijfers begrepen is, evenmin als de aanlandingen door Belgische vaartuigen in Britse havens.

Ten aanzien van de verruimde E.E.G. zien we verder dat de drie toetredingslanden voor wat de hoeveelheid betreft 58 % ten aanzien van de aanvoerhoeveelheid van de verruimde E.E.G. voor hun rekening nemen.

Ten slotte voor wat de cijfers voor Denemarken aangaat, dient ermee rekening gehouden dat in het aanvoercijfer van 1,3 miljard kg. voor ruim 1 miljard kg. aangevoerde visprodukten bestemd voor vismeel begrepen is, het leeuwenandeel dus, en dit voor een waarde van 1,8 miljard fr., hetzij een gemiddelde prijs van 1,78 fr. Gezien deze industriële vissery, is het niet te verwonderen dat de gemiddelde prijs aldaar zo laag is.

AANVOERCIJFERS 1971

Land	Hoeveelheid (ton)	Waarde (1000 fr.)	Gem. prijs fr./kg.	% EEG (6)-hoev.	% verruimde EEG (hoev.)
België	50.170	999.749	19,93	3,0	1,2
Nederland	269.354	4.172.000	15,49	16,3	6,7
West-Duitsland	452.500	4.971.400	14,01	27,6	11,4
Frankrijk	630.953	15.087.321	23,91	38,4	15,9
Italië	241.101	7.426.300	30,80	14,7	6,1
Totaal E.E.G.	1.644.078	32.656.770		100,0	41,3
Ierland	70.250	714.000	10,17		1,7
Ver. Koninkrijk	893.600	9.883.440	11,06		22,5
Denemarken *	1.364.000	5.455.000	3,99		34,4
Tot. toetr. landen	2.327.850	161.052.440	3,99		58,7
Totaal verruimde E.E.G.	3.971.928	48.709.210			100

REDERS LEEST UW VAKBLAD

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

— O —
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 — plooiomachien — slijpmachien — grote hoeveelheid slijp- boor- en klopboormachien — 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.

(6280N-7257V)

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Op 7 maart 1972 kwam de Z.462 „Zeeparel” in aanvaring met het Britse motorschip „Kathie H”. Hierbij is het Britse vaartuig vergaan en liet een opvarende van dit vaartuig, de Portugese matroos João Baptista Silva het leven door verdrinking.

In deze zaak was motorist Schiltz betrokkene. Er kon niet met zekerheid vastgesteld worden of de Z.462 al dan niet de voor de aanvaring vereiste aandachtseinen heeft gegeven. In elk geval, indien het tegendeel van Schiltz verklaringen, omtrent het geven van korte stoten voor de aanvaring niet kan bewezen worden, is het zo dat dit aandachtsein te laat gegeven werd waardoor het geen nuttig effect meer kon hebben.

Aangezien de Z.462 zeer veel huiswater maakte beweert Schiltz dat dit hem het zicht belemmerde. Da tdeze omstandigheid van die aard was dat het hem gedurende een half u. de goede uitkijk zou belet hebben, kan niet aangenomen worden. En dit om volgende redenen :

- 1) De Z. 462 was uitgerust met een radartoestel en met ronddraaiende cleanview screens in het brughuis.
- 2) Schiltz kon en moest de schipper verwittigen dat het hem niet mogelijk was de goede uitkijk te verzekeren en versterking van deze uitkijk vragen

Verder heeft Schiltz op het laatste ogenblik hard bakboord gegeven, zonder te hebben nagegaan of de „Kathie H” al dan niet manoeuvres uitvoerde. Hierdoor kan de opportuniteit van zijn manoeuvre in de gegeven omstandigheden betwijfeld worden.

De raad besluit dat de aanvaring, bijna uitsluitend te vinden is in de foutieve navigatie van het Britse schip, alhoewel het vaststaat dat betrokkene Schiltz de goede uitkijk niet verzekerd heeft. De Raad

spreekt als sanktie een schorsing uit van één dag.

MOTORDEFEKT Z.421

De vertegenwoordiger van de firma Valcke komt verklaren dat de motor normaal draaide op het ogenblik dat het vaartuig uitvoer. Toen het schip enkele uren later terug de haven aandede bleek dat de motor dezelfde schade had opgelopen als deze die zopas hersteld geworden was.

De zaak wordt in voortzetting gegeven.

VORDERING AANRAKING O.318 MET TAUCHER O. WULF IV

Bijna een half uur voor de aanvaring hebben de wachtsman en de schipper lichten gezien. Ze hebben er echter geen grote aandacht aan verleend.

De rijkskommissaris in zijn vordering is van oordeel dat de aanvaring te wijten is aan de onzorgvuldige navigatie van wachtsman Brysse. Het is verder gebleken dat schipper Puystiens volkomen betrouwd op zijn wachtsman, voortgaande op zijn gedrag tijdens voorgaande reizen. De schipper wordt dan ook buiten zaak gesteld. Wegens overtreding van art. 29 van het aanvaringsreglement vraagt de rijkskommissaris een schorsing van 14 dagen voor Brysse om als hoofd van de wacht te varen.

ADVIES IN DE ZAAK VAN HET VERGAAN Z.540

De rijkskommissaris in zijn advies is van oordeel dat het vergaan van de Z.540 te wijten is aan een samenloop van omstandigheden. De vermoedenis van het schip heeft hier zeker een grote rol gespeeld, dit niettegenstaande een keuringsbrief was uitgereikt.

Het schip werd ongetwijfeld door de storm verder ontzet. Verder was het zo dat het afvloeiingssysteem waardoor het binnendringende water naar de visput moest lopen, verstopt was. Van het uitschepen van water uit het visruim kon niets in huis komen terwijl de andere pompen defekt waren.

De bemanning kunnen geen beroepsfouten aangerekend worden.

AANVARING Z.257-Z.474.

Schipper Bonny van de Z.474 komt verklaringen afleggen die volkomen indruisen tegen deze afgelegd door de schipper van de Z.257. Toen de Z.274 wilde uitvaren trachtte hij wegens het laag water het midden van de vaargeul te houden. Schipper Bonny werd door zijn bemanning, die op dek was, verwittigd over een geluidssignaal. Daarop heeft ook Bonny een geluidssignaal gegeven. Schipper Bonny heeft de stuurboord gehouden maar moest, toen de Z. 474 van achter de hoek kwam, achteruitslaan. Hierdoor kwam hij in het slijk terecht. De Z.257 probeerde nog uit te wijken. Op het ogenblik van de aanvaring lag de Z.474 helemaal stil. De zaak wordt in voortzetting gegeven.

WIL MEN IJMUIDEN ALS VISSERSHAVEN OPDOEKEN ?

Waar vele jaren IJmuiden het centrum was van grote visaanvoer en de talrijke vissersvaartuigen van andere Hollandse havens er hun vangst kwamen verkopen, is dit in de laatste jaren fel teruggelopen en zien we ondertussen vissershavens als Urk, Den Helder en Scheveningen fel opkomen, zoals Zeebrugge langzaam Oostende verdringt.

Dit is meestal het gevolg van een betere havenpolitiek, de snelle modernisering van die havens en de betere ligging ten opzichte van bepaalde visgronden.

In België zou men er eerder moeten aan denken hebben, Zeebrugge en Nieuwpoort plaats te zien maken voor Oostende maar het gebrek aan een visserijpolitiek in deze stad en de zeer verouderde methoden en instellingen, hebben dit alles doen uitblijven. Voeg daarbij dat het huidig stadsbestuur niet de minste aandacht heeft voor die vissershavens en men kan begrijpen, dat waar men zich alleen bezig houdt met futiele syndikale belangen, zo'n haven gedomd wordt om langzaam er ene te worden van tweede rang.

Ook IJmuiden kent een beetje die ziekte en is daarenboven een Staatsvissershavenbedrijf, wat een bedrijf niet kan te goede komen.

De opvatting dat de Rijkvisafslag te IJmuiden zou kunnen worden opgeheven en de aanvoer over Scheveningen en Den Helder of Urk zou kunnen worden verdeeld, is het standpunt van een medewerker van het Landbouw Economisch Instituut.

De bewindsman, die op de hoogte bleek van wat moeilijkheden ter plaats, vond dat het wel een radikale ingreep zou zijn om de visafslag te IJmuiden maar te sluiten en te verdelen.

Het is hem bovendien in de afgelopen jaren gebleken dat vissers er bijzonder weinig voor voelen hun vis te brengen naar andere plaatsen dan waar zij wonen. Het is dan ook bijzonder moeilijk, een visafslag gesloten te krijgen ten gunste van een andere plaats die daarvoor door ligging of anderszins beter geschikt zou zijn.

Minister Lardinois verwees in dit verband naar de ervaring in het Zuidwesten. Enkele jaren geleden heeft hij zich uitgesproken voor Breskens. Vlissingen zou dan beter de visafslagruimte kunnen afstaan ten gunste van onder andere een zekere schaalvergroting van de outillage aan de overkant van de Schelde. Later werd dit idee ook door Gedeputeerde Staten overgenomen. Tot dusverre heeft hij niet anders bespeurd dan dat de vissers daar evenmin voor voelen als Vlissingen dat integendeel met eigen gemeentelijke middelen bezig is de outillage voor de Vlissingse vissers te verbeteren. Er zijn trouwens geen middelen om dergelijke — op zichzelf minder wenselijke — investeringen tegen te gaan.

Minister Lardinois stelt zich dan ook voor dat de opvatting van bedoelde visseriëkonomie binnenkort ter sprake komt in het overleg tussen het visserijbedrijfsleven en de direktie der visserijen van zijn departement. Op de konklusie van een dergelijk gesprek wil de minister thans niet vooruitlopen.

Overigens is hij van mening, dat bedoelde konzentratie van visafslagen vooralsnog niet spoedig te rea-

liseren lijkt.

Ondertussen werd in de Hollandse Kamer de Visserijbegroting voor 1973 ten belope van 250 miljoen frank aanvaard.

En zeggen dat in België wanneer de visserij tien miljoen vraagt, het teveel is en dat de Belgische visserij op de begroting nog slechts voorkomt omdat er een 20-tal ambtenaars hun post moeten bij behouden, zoniet ware ze afgeschreven.

KABELJAUWOORLOG WEER OPGELAID

Een aantal Britse trawlers heeft woensdag IJslandse vissersvaartuigen aangevallen. Dit gebeurde nadat een kanonneerboot van de IJslandse kustverdediging de netten van een binnen de IJslandse territoriale wateren vissende Brit had gekapt.

Een woordvoerder van de kustwacht in Reykjavik verklaarde dat de Britten stenen en stukken ijzer naar hun IJslandse kollega's hebben gegooid. Door dit alles is de kabeljauwoorlog, ontstaan toen IJsland zijn territoriale zeegrens van 12 tot 50 zeemijl uitbreidde, weer opgelaid.

Het nieuwe incident gebeurde voor de noordwestkust van IJsland. Over enkele dagen moeten over het geschil van de door IJsland uitgebreide visserijzone besprekingen op

ministerieel niveau tussen Reykjavik en Londen beginnen. Zowel Engeland als West-Duitsland hebben tegen de uitbreiding van de visserijgrens bezwaar gemaakt.

De Britse regering heeft tegen het optreden van de IJslanders geprotesteerd en verklaard dat het incident «ernstige gevolgen» voor 't komend overleg kan hebben.

Zo het overleg niet leidt tot een overeenkomst mogen we ons vooral van Engelse zijde aan ernstiger optreden met gewapende bewakingsschepen verwachten.

De Belgische IJslandvissers mogen zich ondertussen zeer gelukkig achten dat tot einde 1974, dank zij de Rederscentrale en ons Ministerie van Buitenlandse Zaken, zo'n gelukkige oplossing gevonden is.

ERE-DIREKTEUR R. DAVID VAN HET KON. WERK „IBIS“ TEN GRAVE GEDRAGEN

Zaterdag werd in tegenwoordigheid van de familie, talrijke vrienden, burgerlijke en maritieme overheden het stoffelijk overzot ten grave gedragen van de 87 jarige heer René David, ere direktieur van het Kon. Werk Ibis, oudstrijder en groot oorlogsinvalide van 1914-18.

Wie de heer David gekend heeft, wist van hem, dat hij niet alleen een hard werker is geweest maar een zeer goed mens.

Hij was van in zijn prilste jeugd wees en gaf zich in 1914 aan als vrijwilliger bij het leger, waar hij niet alleen de oorlog meemaakte en gekwetst werd, maar waarbij hij achteraf bleef om in 1940-45 dienst te doen als officier bij de Royal Navy.

Hij werd toen niet alleen vereerd met talrijke oorlogseretekens, maar bleef na het verlaten van de Navy nog zeer aktief. Hij werd immers in 1955 (?) na het op pensioenstellen van de heer Cambier, Direktieur van het Koninklijk Werk van de Ibis, waar hij niet alleen verschillende hervormingen ten voordele van de kinders in voege bracht, maar er een echte vader

was voor die talrijke wezen en sociaal minbedeelden.

Niemand beter dan hem, kon toen voor die kinders dit werk leiden.

Nooit was iets hem te veel wanneer het maar ging om de kinders waaraan hij ten zeerste gehecht was en waarvan hij slechts in april 1959 definitief bij zijn op pensioen treden, afscheid nam, niet zonder weemoed en er nog dikwijls aan gedacht en meegewerkt te hebben.

Gelukkig voor de kinders, was zijn opvolger in de persoon van de huidige direktieur een even goed mens, vader en goede maritieme geest, zodat de verdere goede opvoeding van de kinders er niet onder te lijden kreeg.

Talrijke vrienden en personaliteiten uit de burgerlijke en maritieme wereld woonden zaterdag de laatste afvaart bij.

Ook de leerlingen van de Ibis vormden aan de kerk de rouwhaag. Aan mevrouw René David en de families biedt ons blad zijn innig meevoelen in de zware rouw welke hen komt te treffen.

Zij hadden pech...

— Tijdens de visserij kreeg de Z. 712 van schipper Jos Welvaert de korre in de schroef. Na herhaalde vruchteloze pogingen, werd via de radio de Z.536 van schipper Julien Demunter opgeroepen om sleephulp te verlenen. Op een woelige zee werd het defekte vaartuig naar de thuishaven gesleept.

— Bij het wegzetten van de korren aan boord van de Z. 474 van schipper Fr. Bonny, kreeg men de korre in de schroef. Na verschillende vruchteloze pogingen, werd sleephulp gevraagd aan de Z.455 waarmee men in span viste. Tijdens de opsleeping en bij het binnenlopen van de havendam, kreeg de Z.474 een zee over bakboordboeg zodat het schip stuurboord overoverging. Toen men bakboord roer wilde geven, zat het roer vast. Spijts het feit dat men op de Z. 455 riep om hard oost te trekken sloeg de Z.474 met stuurboordboeg tegen de havendam. Reling en motorkap werden ingedrukt. In de vissershavens haalden kikkorsmannen de korre uit de schroef.

— Schipper G. De Grootte van de Z. 545 werd via radio opgeroepen om sleephulp te verlenen aan de Z.580, die een defekte keerkoppeling had opgelopen. Schipper De Grootte was dadelijk akkoord en nam het defekte vissersvaartuig op sleep naar Zeebrugge.

„NAFTA“ VIERDE ZIJN VIJFJARIG BESTAAN

Woensdag vierde het personeel van deze Russisch-Belgische petroleummaatschappij zijn vijfjarig bestaan vrijdag officieel gevolgd van de viering door de maatschappij. Deze maatschappij welke klein begon, heeft in korte tijd een sterke ontplooiing genomen. De maatschappij waarvan de burelen bevestigd zijn in de Italië, heeft in het havengebied uitgestrekte installaties.

Bij de in het Antwerpse havengebied gevestigde maatschappij voor de invoer en de distributie van Russische aardolieprodukten, werd een kapitaalverhoging doorgevoerd. Het kapitaal, dat voordien 133 miljoen frank bedroeg, werd nu opgevijseld tot meer dan 200 miljoen fr.

Dit viel praktisch samen met de viering van het vijftigjarig bestaan van deze maatschappij, die op 24 november 1967 in de Scheldestad werd opgericht. Sedert korte tijd is Nafta nu ook bezig met de oprichting van een net van benzine-stations door heel het land. Hiervoor werden speciale opslagplaatsen aangekocht of gehuurd te Brussel Flémalle en Gent. Aldus bewijst deze maatschappij vaste grond te hebben gekregen in het kader van de grote petroleummaatschappijen.

DE TOESTAND IN DE VISSERIJ

Net zoals de andere bedrijfsraden, maakt ook de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij om de 6 maanden een zogenoemde conjuncturele nota op ten behoeve van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

Aan de hand van deze nota's per sector verstrekt de genoemde Centrale Raad dan een globaal conjunctureel advies aan de regering. Hieronder publiceren wij de conjuncturele toestand in de sektor van de visserij zoals ze door het Dagelijks Bestuur van de Bedrijfsraad werd opgesteld.

AANVOERSEKTOR (PRODUKTIE)

Tegenover het gunstige jaar 1971, dat een aanvoertoeename van 8% had gekend kenmerken de eerste negen maanden van 1972 zich door een lichte teruggang die kwantitatief op 2% mag worden begroot.

De bruto-aanvoerwaarde vertoont in 1972 een achteruitgang met ca 4%.

Deze grotere daling van de bruto-waarde is voornamelijk te wijten aan de vermindering van de vangsten van de meest prijzige vissoort nl. tong.

De aanvoer van deze belangrijke vissoort liep in vergelijking tot de vorige jaren met bijna een derde terug, hetgeen doorslaggevend is voor het minder gunstig totaalresultaat.

De bedreigde sektor van de IJslandvisserij herademt. IJsland had unilateraal zijn voorbehouden visserijzones op 1 september 1972 van 12 tot 50 zeemijlen uitgebreid. Door reeds op 7 september met IJsland een tweejarig akkoord te sluiten, is België er als eerste land in geslaagd de belangen van zijn IJslandvisserij voorlopig, zij het gedeeltelijk, veilig te stellen.

INVOER

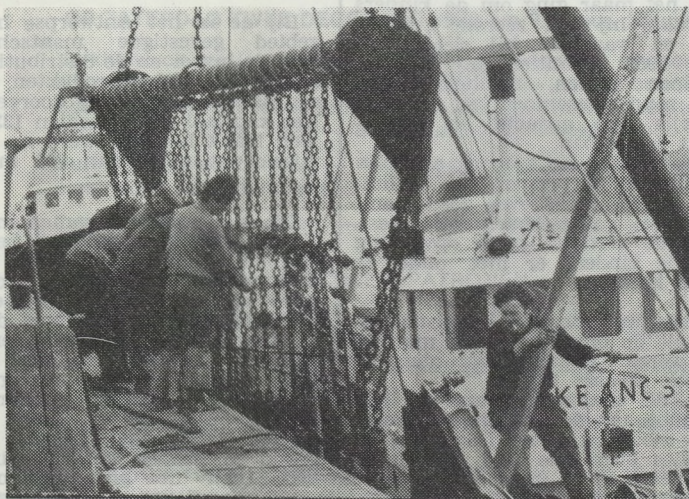
Nadat de INVOER van vis en visserijprodukten in het jaar 1971 op hetzelfde peil bleef van het voorgaande jaar, daalde de INVOER tijdens de eerste semester van 1972 kwantitatief met 2,3 % tegenover dezelfde periode van vorig jaar. Deze daling is in hoofdzaak toe te schrijven aan een vistekort, dat internationaal gezien vrij algemeen is.

Gezien de invoerprijzen een minieme stijging vertoonden (nl. van 35,38 fr/kg in 6 m./1971 tot 36,67 fr/kg in 6 m./1972) kende de globale invoerwaarde toch nog een aangroei van ca 1%.

UITVOER

Aan de stijgende tendens in de evolutie van de UITVOER van vis en visserijprodukten die zich tijdens de laatste jaren had voorgedaan, was reeds in het jaar 1971 een einde gekomen. Tijdens het eerste semester van 1972 nam de uitvoer kwantitatief gezien verder af en wel met 11%.

Door een lichte toename van de uitvoerprijzen (nl. van 3298 fr/kg in 6 m./1971 tot 34,26 fr/kg in 6 m./1972) was de daling van de uitvoerwaarde minder sterk en bereikte zij slechts ongeveer 7%.



BINNENLANDSE LEVERINGEN

Na het herstel van het BINNENLANDSE VERBRUIK in het jaar 1971, dient vastgesteld dat de vraag naar vis en visserijprodukten in het eerste semester van 1972 door het onvoldoende aanbod (lagere aan- en invoer) niet volledig kon worden bevredigd. Het mag evenwel benadrukt worden dat het visverbruik in België, door alle fluctuaties van vraag en aanbod heen, opmerkelijk stabiel blijft.

INVESTERINGEN

Net zoals vorig jaar vertonen de INVESTERINGEN in de aanvoersektor in 1972 een lichte achteruitgang. Door het wegvalen uit de vloot van 8 kleinere eenheden en de aanwinst van slechts één nieuw vaartuig daalde de globale tonnenmaat tijdens de eerste negen maanden van het jaar 1972 met 1,3 %. Door de inbouw van nieuwe en krachtiger motoren in bestaande vaartuigen verminderde het totale motorvermogen slechts met 0,2 % tegenover het vorig jaar.

Kenschetsend voor de jongste evolutie is het geringe animo in de sektor van de nieuwbouw (een Oostendse scheepswerf, gespecialiseerd in de bouw van vissersvaartuigen, heeft in 1972 zijn bedrijvigheid geheel dienen stop te zetten). Wegens de hoge kosten van nieuwbouw bestaat er een streven om de levensduur van de bestaande vaartuigen te verlengen door de ombouw van schepen of door de inbouw van nieuwe motoren en apparatuur in oudere vaartuigen.

Algemeen is het bedrijf de mening toegedaan dat, tegenover het dieptepunt van 1972, er voor 1973 op stuk van investeringen toch enigszins gunstiger vooruitzichten aanwezig zijn.

TEWERKSTELLING

Het latente bemanningstekort stelt zich niet meer zo scherp als de vorige jaren. Een nivellering tussen het aantal vaartuigen en het beschikbare arbeidspotentieel heeft zich voorgedaan. Wel blijft een vraag naar gekwalificeerd personeel bestaan, vooral in de hogere functies (schippers, motoristen).

In de handelssektor is men er geleidelijk toe gekomen het tekort aan gespecialiseerde arbeidskrachten bij middel van de steeds voortschrijdende mechanisatie (visfileermachines, enz.) op te vangen.

In de sektor van de visverwerkende nijverheid, waar gestreefd wordt de seizoenschommelingen door stockeren en diepvriezen tijdens grote aanvoerperiodes op te vangen, is de arbeidsstabiliteit de jongste maanden opnieuw enigszins in het gedrang gekomen uit hoofde van grondstoffentekort en de internationale schaarste op gebied van bevoorrading.

AFZETPRIJZEN

Met uitzondering van tong, die een stabiele prijs kent, wordt voor de eerste negen maanden van 1972 een gemiddelde stijging der andere visprijzen met ongeveer 12% vastgesteld in vergelijking tot de overeenstemmende periode van vorig jaar.

D.D.R MET NIEUWE VISSERIJSCHEPEN OP EUROPORT '72

Op de, in de visserijsektor overigens weinig nieuws biedende, Europort 1972 — 's werelds grootste marine expositie, die onlangs werd gehouden in de Amsterdamse RAI maakte de stand van de DDR-Schiffbau een goede beurt.

Daar is een keurig model van de «Atlantik Supertrawler», uitgerust voor visvangst, -verwerking en diepvriezen van vis te zien geweest. De honderd meter lange trawler heeft een diepvrieskapaciteit van zestig ton per dag. De voorcoeling, tot 1 graad C, door middel van zeewater, kan per dag 120 ton vis verwerken.

De vierduizend paardekrachten sterke motor garandeert een snelheid van vijftien knopen. Alles is berekend op zo weinig mogelijk mankracht; sommige onderdelen van het werk dat aan boord moet worden verricht vereisen helemaal geen personeel.

De Oostduitsers komen voorts met een vriestrawler, de « Nordsee », een vangst- en verwerkingschip van het type « Kaspi » (1100 GRT), een vismeelkotter van het type « Havanna » en vissersvaartuigen in de middenklasse en van kleiner afmetingen.

PRAKTISEREN

TONNEMAAT

De tonnemaatsbegrenzing die door de techniek zou verplicht worden mag niet verward worden met de maximumtonnemaat voor de uitbatingswinst.

Deze maximumtonnemaat voor uitbatingsruimte vloeit voort uit een berekening over het geheel en is afhankelijk, voor een groot deel althans van de gebruikte visserijmethode.

Het moet duidelijk zijn dat wanneer het erom gaat een optimum te zoeken voor een aleeuwoude faktor, het moeilijk is, zomet onmogelijk, geheel de invloed is gerechtigd zich af te vragen of deze economische vorsingen niet teveel verwaarloosd worden.

Bekijkt men de zaken vanuit de hoogte dan kan het schijnen dat de eerste generatie van hekreilers (1960-1970), voornamelijk deze van groter tonnemaat, het onderwerp is geweest van een vooruitstrevende technologische aanpassing. De tweede generatie (1970-1980) zou deze moeten zijn van de economische aanpassing.

Zeker, een geplande vorsing zou toegelaten hebben de twee aanpassingsvraagstukken gelijktijdig op te lossen. Daardoor zou tijdverlies en geldverspilling vermeden zijn geweest, maar dat zijn prijzen aanpassen. Het is wellicht toch niet te laat om de ontwikkelingstijdspanne van de tweede generatie te verminderen.

De invloed van de hekvisserij op de uitbatingskosten is moeilijk te schatten. Langs de ene kant, zijn de financiële lasten die voortvloeien uit een verhoogde belegging belangrijk maar verschillen in verhouding met de scheepstypen en de visserij; anderzijds, de kostenvermindering die kan worden verwezenlijkt, in het bijzonder op de bemanningsuitgaven, door een hogere graad van mekanisatie en het principe van de hekreiler zelf, worden min of meer door de reders te baat genomen volgens de graad van vertrouwen die zij toekennen aan tuig en bemanning.

Wat de kosten van de eerste aanvang aangaat, de verschillen in prijs van schepen met gelijke lengte verschillen tussen 15 en 35 % ongeveer. Dit verschil in procent wordt verklaard door de belangrijkheid van de mekanisatie, voornamelijk de machines voor de visbewerking en onderproduktie.

Zoals hierboven reeds werd uiteengezet hebben de hekreilers voor een gelijke lengte een zeer gevoelige hogere tonnemaat.

De prijs berekend op basis van de tonnemaat of op de 3 voornaamste afmetingen doet minder belangrijke kostprijzen naar voor komen dan als de prijs berekend wordt op basis van de scheepslengte. De grootste aangebrachte motoren is eveneens een oorzaak van stijging van de kostprijs. Indien de prijsverhoging van het schip gevoelig is, dan wordt ze gekompenseerd, door grotere vangsten die het gevolg zijn van voornoemde factoren en door haar verhouding zwakkere uitbatingsuitgaven.

Het toenemen van de opbrengst en de vermindering van de uitgaven tonen makkelijk het voordeel van de hekvisserij.

MOEILIK

Na het stoppen van de zeevisserij gedurende de jaren 1939-1945, heeft deze een tijdspanne van overvloed gekend. De dichtste visgronden werden vlug leeggevist door de vloten die in heropbouw waren en de schepen werden verplicht steeds verder van de kusten te gaan vissen, met steeds grotere tonnemaat en meer paardekracht.

De specialisten zijn het er allemaal over eens moeilijke tijden voor de zeevisserij in het algemeen te voorspellen en de projektie in de toekomst van de uitkomsten de laatste 20 jaar verstrekt onzekere resultaten.

Het is waarschijnlijk dat voor de grote tonnemaaten het hekreilertype, diepvriezer of gemengd, het meeste in gebruik zal blijven.

De zo dikwijls geuite wens, om aan een scheepstype te geraken dat alle visserijtechnieken zou kunnen bedrijven op alle zeeën blijft nog even moeilijk als vroeger. Wanneer de biologische bronnen en de invloed daarop van de internationale wetgeving evenals de zeebezoedeling zullen gekend zijn zal het betrekkelijk gemakkelijk zijn de vissersboten daaraan aan te passen.

Nog moeten daartoe bovendien gekend zijn : de gevolgen van de overwinning en de economische vereisten van de verschillende landen.

De kleine ambachtelijke visserij schijnt geen opzienbarende ontwikkeling tegemoet te gaan en haar invloed op de economie van de grote visserij zal niet groot zijn.

ANDERS (1)

't Ziet er niet naar uit dat de kleine visserij een grote toekomst beschoren is. Anderzijds is haar invloed op de grote zeevisserijbedrijvigheid ook maar van bescheiden aard.

De aanpassingen van de kleine visserij aan de omstandigheden van de plaatselijke markt, gebeuren dan ook maar naargelang de vereisten die dag na dag opduiken.

De strenge ontledingsmethoden die voorspellingen in de grote visserij mogelijk maken botsen bij het onderzoek van de artisanale visserij op talrijke en ingewikkelde factoren. Een der voornaamste moeilijkheden

is bv. dat de vissoorten door klein en door groot bedrijf gevangen, moeilijk kunnen worden vergeleken onderling.

Nochtans moet het mogelijk zijn zekere vooruitgang te boeken aan de hand van een gezamenlijk internationaal onderzoek en met de moderne ontledingsmiddelen waarover men nu beschikt.

Kan men zich inbeelden hoe de treiler van het jaar 2000 er zal uitzien? Persoonlijk hebben we daar nog niet zo diep over nagedacht, maar we geloven eerst en vooral, dat we ons daarover niet teveel kopzorg moeten maken vermits de overbevissing dan wel haar lange armen om heel de wereldzee zal hebben gespreid en dat de gehele wereld dan met een n hetzelfde vraagstuk zal opgescheept zitten voor wat visserij aan gaat. Sedert de laatste honderd jaar heeft het vissersvaartuig opzienbarende veranderingen ondergaan, ook bescheiden veranderingetjes, grote en kleine ontwikkelingen.

De zeeman, dit op de duur onbelangrijk lijkende onderdeel van het schip, is het enige dat nog geen verandering onderging. De machines werken voor hem maar hij moet ze nog altijd zelfcommanderen. En als men het ons vraagt; dit zal allemaal nog zo gauw niet veranderen en zeker niet in de eerste vijftig jaar. Blijven we maar best met beide zeebenen op de grond staan voor wat de toekomst van het vissersvaartuig aangaat, 't zal allemaal nog zo'n vaart niet nemen !

Men had gedacht dat alle vraagstukken van de baan zouden zijn door het van fabriekschepen. Inderdaad de voortbrengst van dergelijke vaartuigen, hun langer verblijf op zee hun langer vistijden, de mogelijkheid de vis aan boord te verwerken zouden kunnen doen vermoeden dat de zaak in kannen en kruiken is. Dat is dan ook het geval in de landen waar men beschikt over voldoende bemanningen. In de andere landen is er van de fabriekschepen niks terechtgekomen, kijken we even naar buurman Frankrijk om er maar een te noemen.

Wat wel te onthouden is in onze landen : het afwisselen van de bemanningen. Dit stelsel begint inderdaad in Frankrijk vruchten af te werpen en als men zo voortgaat dan zal alles nog rond het schip beginnen te draaien want men zal er meer en meer inspanningen gaan aan vragen. Het is niet danig moeilijk een schip te ontwerpen dat ononderbroken zou kunnen werken, een vaartuig dat door een doorgedreven mekanisatie een verhoogde voortbrengst zou hebben, een schip dat geen grotere bezetting zou hebben dan de huidige schepen, een treiler die regelmatig in de thuishaven zou terugkeren voor de rust van de bemanning en een vangst zou aanvoeren van hoge kwaliteit.

Welke andere nuttige veranderingen kunnen we anders nog verwachten voor de visserijvaart in de toekomst ? Wellicht zullen door de satellieten de grote visscharen kunnen worden gevonden en hun positie aan de vissersvaartuigen overgemaakt. Maar is dit allemaal wel het vermelden waard voor een bedrijf als het onze ?

Toch nog een kurieuze bemerking, stellen we ons eens voor dat een van die visserijtabel daar hoog in de lucht een grote school vis seint op een bepaald punt in zee.

Dadelijk schieten alle vissersvaartuigen van alle nationaliteiten en naartoe en in een oogwenk liggen daar duizend schepen aan de kor... Wij vragen ons af wat op dit punt van de oceaan zou gebeuren ?

We geloven niet dat het zo makkelijk kan zijn om de ontwikkeling van het vissersvaartuig reeds vijftig jaar op voorhand te voorspelen. We hebben het steeds kunnen voorzien voor tien of vijftien jaar maar al wat verder ligt is zeer, zeer vaag.

En nu eens serieus gesproken, is er waarlijk zo veel veranderd ?

ANDERS (2)

Op de keper beschouwd is er technisch wel 't een en 't ander bijgekomen de vistuigen zijn verbeterd en de werktuigen om de visserij te bedrijven hebben ons enorm veel werk uit de handen genomen, verder moeten we de navigatie en de opsporingsmiddelen niet vergeten. Maar langs de andere kant moet men toch toegeven dat we nog op dezelfde manier ter visserij varen als onze verre voorouders dit deden, we moeten nog steeds de vis uit de zee gaan scheppen, gaan plukken eigenlijk. Wat is er op dit gebied eigenlijk veranderd sedert de holbewoner langs het strand liep en poogde een vis uit de zee te halen, hij deed het vermoedelijk eerst met de handen, dan met een haak en vervolgens met een net. Wij doen het ook nog steeds met een net en God weet moest er nog vis genoeg zijn we zouden ze wellicht nog met de handen uit het water halen.

En eigenlijk verschillen we helemaal nog niet van de wilden (?) die voortdurend van plaats veranderen. Zij leven op een bepaalde plaats precies zolang als er daar eten, in kwestie is te vinden is. Is de voorraad uitgeput dan trekken ze een eind verder om er net net zolang te verblijven tot er weer niks meer te vangen is. Wij gaan net zolang naar een visgrond tot ze uitgevist is ! Dan zoeken we er een andere. En wie zegt dat moest het mogelijk zijn, we nog onze familie niet zouden meenemen naar een plaats dicht bij de visgrond gelegen? Net zoals die primitieven !

(Vervolg blz. 6)

PRAKTISEREN

(Vervolg van blz. 5)

ANDERS (3)

Dat is de werkelijkheid voor wat de zeevisserij aangaat. En zou het anders kunnen zijn dan dat het nu is. We moeten maar liefst niet proberen een antwoord te geven op dergelijke vraag want we zouden al rap in de science fiction verzeilen, en daaraan zitten een hele hoop stomiteiten vast die alleen maar uit onze deinende verbeelding kunnen spruiten en misschien ook wel grotendels zouden ingegeven zijn door niks anders dan onze hoop.

De zeevisserijbedrijvigheid zoals we haar nu kennen en zoals we haar steeds gekend hebben, zal nog heel, heel lang overleven.

Misschien mogen we ter hoogste verwachten dat er zal overgegaan worden van pluk-uitbating naar de geregelde uitbating.

Maar eer dit zal gebeuren moet er nog veel water door de Schelde vloeien. En van allen die er nu zijn, gij en ik en zij en hem, en nonkeltje en tantetje en onze baas d'erbij, zal er binnen honderd jaar niemand meer overblijven.

Zo, trek het je allemaal niet te hard aan, in de veronderstelling dat je dit wel zou doen, laat je gedachten niet te verre gaan en heb maar niet teveel hoop op lange termijn want de duivel slaapt hier nooit op de Noordzee.

DE TOESTAND VAN DE ZEEVISSERIJ IN DE BONDSREPUBLIC

In 1971 320.93 ton aangevoerd die verkocht werden voor 340.411.000 D.M. of ongeveer 4,5 miljard B. fr. Dat zijn de indrukwekkende gegevens van de grote Westduitse vissershavens: Bremerhaven (129.889 ton ter waarde van 150.465.000 DM of ongeveer 2 miljard B. fr.), Cuxhaven (140.780 ton ter waarde van 135.585.000 DM of ongeveer 1,8 miljard B. fr.), Hamburg (31.011 ton te waarde van 36.814.000 DM of ongeveer 470 miljoen B. fr.) en Kiel (19253 ton ter waarde van 17.547.000 DM of ongeveer 230 miljoen B. fr.).

Deze cijfers wijzen op het belang van de Westduitse visserij in Europees verband, mede door het feit dat een groot gedeelte van de aangevoerde vis opnieuw uitgevoerd wordt maar dan onder de vorm van conserven en diepvriesprodukten.

Het grootste gedeelte van de uitvoer wordt verzorgd door een van de grootste rederijen van de Bondsrepubliek, nl. de «Hanseatische Hochseefischerei AG» die voor 95% gekontroleerd wordt door de levensmiddelenfirma «Oetker» ook hier niet onbekend. Deze firma nam onlangs ook nog de «Gemeinwirtschaftlich Hochseefischerei - Geselschaft» over. Zij beschikt nu in totaal over meer dan 20 schepen waarop een 600 vissers tewerkgesteld zijn. Daarbij komen dan nog zo'n 400 arbeiders en bedienden in haar fabrieken aan de wal. De aangevoerde vis — het merendeel van haar schepen zijn fabriekschepen die de gevangen vis diepgevroren in platen aanvoeren — hoeft te Bremerhaven slechts een 10-tal meter af te leggen om van de kaai in de fabriek en vandaar in de verkoopverpakking terecht te komen. Bremerhaven is niet alleen de grootste Westduitse vissershaven, het is ook een all-round aanvoerhaven. Naast het 30-tal fabriekschepen heeft het ook schepen voor de versvisvaart, kotters en nog enkele loggers.

In de diepzeevisserij te Bremerhaven hebben grote rederijgroepen zo'n 100 schepen in de vaart waarvan 70 voor de verse-visvaart en een 30-tal fabrieksschepen. De gemiddelde bezetting op de versvaartschepen — op enkele uitzonderingen na allen hektreilers — bedraagt

25 man die dan reizen maken van 20-22 dagen. De in totaal 1700 zeeleden die daarbij betrokken zijn, zorgen voor de aanvoer van 120.000 ton vis per jaar, hoofdzakelijk afkomstig uit de wateren rond IJsland, de Far Oer en Groenland. De fabriekschepen stellen zo'n 1500 man tewerk en maken reizen tot drie maanden, waarbij 50 tot 60 man aan boord zijn. Uit de visgronden rond Groenland, Labrador, New Foundland, de Oostkust van Amerika en IJsland halen zij per jaar zo'n 75.000 ton (produktiegewicht) vis waaronder 25.000 ton haring.

Het is echter niet alles goud dat blinkt.

Benevens het probleem geschapen door de IJslandse regering waarbij de visserijgrenzen tot 50 mijl zijn uitgebreid waardoor Duitsland bijzonder wordt geschaad net als ons land en Engeland, heeft de West-Duitse visserij ook nog andere problemen te bekampen.

Net als bij ons heeft men in het verleden het hoofd moeten bieden aan sterke kostenstijgingen (lonen, toebehoren en reparaties) die niet konden opgevangen worden door stijgende prijzen van de aangevoerde vis. Alleen het bemanningsprobleem heeft men kunnen oplossen door het aantrekken van geschoolde gastarbeiders, vooral Portugezen.

Deze mensen werden aangeworven na strenge selectie, met medewerking van de regering te Bonn.

Voorts prijst men zich in visserijkringen in de Bondsrepubliek gelukkig met de initiatieven van het ministerie van landbouw dat grote inspanningen doet voor de visserijsector. Hoewel het systeem van subsidiëring volgens zegslieden in de Bondsrepubliek niet bestaat, kwam er toch een flinke hulp door rechtstreekse actie vanuit Bonn, o.m. wat betreft de hulp bij het onderzoek van de zeebodem, het bouwen van onderzoeksschepen en visserijwachtschepen en de studie van de vangst, aanvoer en bewerking van nieuwe vissoorten waarnaar in de toekomst zeker moet uitgekeken worden.

TOPBESOMMINGEN IN BRITSE HAVENS

Wij geven hieronder de Engelse vaartuigen die in de respectievelijke havens de hoogste besommingen boekten tijdens de maand september 1972.

1) VERRE ZEEVISSERIJ: (trawlers + 135 ft.) Visgrond IJsland.

Op 13 september bereikte het vaartuig „Ros Canaveral” van de British United Trawlers Company te Hull een besomming van £ 22.439 (2.356.095 B. fr.). De vangst bedroeg 2.076 kits (131.826 kg.) en was afkomstig uit Groenland. De zeereis duurde 24 dagen.

Te Fleetwood was het de J. Marr & Son Company die met het vaartuig „Jacinta” een besomming haalde van £ 7.665 (804.825 B. fr.) De zeereis duurde 22 dagen in de Witte Zee en bracht het vaartuig 932 kits op (59.182 kg.).

2) VERRE VISSERIJ: (trawlers + 135 ft.) Visgrond IJsland en dichter.

Te Hull was het de „Falstaff” van de British United Trawler Company die 22.701 £ haalde (2.273.605 B. fr.) voor 1.899 kits (116.776 kg.). Het vaartuig heeft 21 dagen op IJsland gevestigd.

Het vaartuig „Ross Renown” nog maar eens van de British United Trawlers Company behaalde een besomming van 22.159 (£ 2.326.695 B. fr.). Daarvoor werd er 22 dagen gevestigd op IJsland en bracht het vaartuig 2.066 kits op (131.191 kg.). De vangst werd in Grimsby verkocht op 26 september.

Te Fleetwood was het de „Boston Blenheim” van de Boston Group rederij die de hoogste besomming £ 19.221 (2.018.205 B. fr.) boekte. Daarvoor werd er 22 dagen op IJsland gevaren en bracht het vaartuig 1.608 kits (102.044 kg.) mee. De verkoop had plaats op 18 september.

3) MIDDENSLAG VISSERIJ (110 - 135 ft.) Alle visgronden.

De „Ross Civet” van de British Trawlers Company verkocht op 25 september en boekte een besomming van £ 13.381 (1.405.005 B. fr.). Het schip kwam van de westerlijke waters en bracht na 15 zeedagen 1.149 kits (72.961 kg.) mee. De vangst werd verkocht te Grimsby.

Te Fleetwood had de „Wyre Vanguard” van dezelfde Company op 25 september 839 kits (53.276 kg.) mee. Het vaartuig had 21 dagen op IJsland gevestigd en boekte een besomming van £ 10.926 (ca. 1 milj. 147.230 B. fr.).

4) VAARTUIGEN VAN MINDER DAN 110 ft. (alle visgronden)

Te Grimsby verkocht de „Syerston” van de P. Sleight Company op 25 september. Het had 12 zeedagen in de Noordzee gevestigd en bracht een vangst van 421 kits (27.733 kg.) aan voor £ 4.392 (461.160 B. fr.).

Te Sleetwood verkocht de „Royallist” van de Heweets Company op 27 september 425 kits (27.988 kg.). Het boekte een besomming van £ 6.536 (686.280 B. fr.) na 13 dagen in de thuiswateren te hebben gevestigd.

5) HAVEN LOWESTOFT (alle visgronden) vaartuigen van + 110 ft.

In deze klasse behaalde de „Ripley Queen” van de Talisman rederij op 19 september een topbesomming van £ 6.328 (664.440 B. fr.). Het had gedurende 13 dagen gevestigd in de Noordzee en bracht 476 kits op (20.226 kg.).

vaartuigen — 110 ft.

Hier behaalde de „Suffolk Mariner” van de Small & Son Company een besomming van £ 4.844 (508.620 B. fr.). Het vaartuig verkocht na 13 zeedagen in de Noordzee de 412 (27.162 kg.) op 27 september.

6) HAVEN NORTH SHIELDS EN MILFORD: (80 — 130 fr.) Alle visgronden

Te North Shields was het de „Ben Idris” van de R. Irvin Company die op 27 september een besomming behaalde van £ 9.498 (ca. 997.290 B. fr.) voor 1.005 kits (63.807 kg.). Het schip had 13 dagen in de Noordzee gevestigd.

Te Milford was het de „Rosevaer” van de Norrard Company die op 4 september een besomming behaalde van £ 2.988 (313.740 B. fr.) voor 226 kits (14.351 kg.). Het vaartuig viste 13 dagen in de thuiswateren.

SM/EC 7-11-1972.

DIEVEN GESNAPT

Het is onze lezers bekend dat er regelmatig inbraken zijn in de vismijn van Oostende en ook langs de H. Baelskaai. Meer dan twee maanden geleden werd ook in de burelen van de rederscoöperatieve SCAP op de H. Baelskaai ingebroken en er voor meer dan 6000 fr. in geld gestolen plus schade bij de inbraak gepleegd.

Daar de politie van Oostende deze zaak sedert meer dan twee maanden vruchteloos in handen had en geen daders vond, werd de BOB van de rijkswacht met een nader onderzoek gelast, met het gevolg dat de daders in enkele dagen tijds geknapt werden en ten getalle van drie werden opgeleid naar Brugge.

De tipgever van de dieven was een werkmans die gedurende enkele maanden bij SCAP werkzaam was geweest.

Als gevolg van de bekentenissen werden nog een drietal andere keuzes geklist voor andere diefstallen, zodat we eens te meer van de rijkswacht mogen zeggen, dat ze uitstekend werk hebben verricht.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Opnieuw een week met hoge prijzen en zeer weinig vis. IJslandvis vooral was vee lte weinig op de markt, slechts een 1600 bennen op twee dagen. De twee schepen maken dan ook reizen dank zij de hoge prijzen en minder wegens de omvang van de vangst. De vangst van de O.81 werd maandag zelfs verkocht aan rekordprijzen, een gemiddelde van 1300 fr per ben werd inderdaad nooit voordien voor IJslandvis genoteerd. De tongprijzen zijn eveneens verder gestegen, een drietal sorteringen stegen dinsdag zelfs boven de 140 fr het kg. Voor kleine tong kreeg toen de hoogste prijs: 144 fr. Het spreekt vanzelf dat ook tarbot staart en koningsvis weer zeer duur waren samen met heilbot en keilrog. De gul, die we vruut de meest aangevoerde vissoort was kende maandag een licht dalende prijs, zonder dat deze vissoort echter ooit goedkoop was. Gul onder de 20 fr. het kg is er ook niet geweest. Dat wil dus zeggen dat de repen opnieuw rond de 60 fr. het kg moeten kosten vooraleer de vishande laar ze kan verkopen. De prijs van de repen van rode zeebaars lag nog hoger en schommelde zelfs rond de 80 fr. Het spreekt dan ook vanzelf dat deze vissoort niet langer meer per kg maar per 100 fr. wordt verkocht in de viswinkels.

Na een paar dagen zonder storm konden de kustvissers vooral maandag met flinke vangsten aan de afslag komen. Er waren toen spannen die tot 95.000 fr. besomden. Ook de garnaalvissers brachten 5 dagen van de 7 garnaal op de markt. Hierdoor werd toch een garnalaanvoer bereikt van ongeveer 3000 kg. Rekening houdend met de weersomstandigheden een bevredigende aanvoer. De prijs van de aanvoer. De prijs van de garnaal lag tijdens de voorbije week tussen 42 en 76 fr. het kg.

Voor de haringvissers is het een zeer rkalme week geweest. De Nederlandse schepen vooral hebben we winig ge zien. Het heet dat de haring hier nu nogal veraf zit. De belangstelling voor de haring is trouwens niet erg groot want maandag werden een goede 250 bennen verkocht aan eenprijs die eventjes boven de 7 fr. lag. Dinsdag werden een 27 bennen duurder verkocht maar dat is dan voor de versverkoop.

De totale aanvoer bestond tijdens de voorbije week uit nagenoeg 8000 bennen vis, 8.000 kg tong en 10.300 kg haring. De totale opbrengst bedroeg 11.365.585 fr.

NOG DUURDERE IJSLANDSE VISSOORTEN

Twee vangsten slechts van IJsland deze week, maandag één en dinsdag één. De O.81 loste maandag 660 bennen, de O.318 zette dinsdag bijna 1000 bennen in de markt.

Meest blauwe leng, koolvis, rode zeebaars en witte leng. Meest koolvis dinsdag, de prijs ging op die dag nogal sterk dalen en viel terug van 980 naar 910 naar 690 fr. de ben. Kleine koolvis zakte tot 660 fr. de ben. De prijs van de blauwe leng was maandag aanzienlijk hoger dan dinsdag, van 1620 fr. per ben viel de prijs terug tot 1300 fr. De prijs van de witte leng toonde geen zulke grote prijsverschillen, deze soort kreeg tussen 1100 en 1300 fr. Schotse schol hebben we alleen dinsdag gezien, er werd toen 1290 fr. de ben betaald voor grote sortering. Rode zeebaars werd zoals gewoonlijk duur verkocht. de prijs lag gewoonlijk boven de 1250 fr. de ben. Kabeljauw, gul en schelvis werden van IJsland praktisch niet aangevoerd deze week. Ondanks de kleine vangsten werden het toch flinke resultaten, resultaten die respectievelijk voor de O.318 en de O.86, 985.000 en 872.000 fr bedroegen. Maandag werd een rekordprijs genoteerd voor IJslandvis : 1300 fr de ben.

HAAI VAN NOOP HEAD

Een paar schepen van Noop Head brachten zowat 1300 bennen vis op de markt. De haaien vormden hiervan een grote hoeveelheid. De prijs voor haai 'ag tussen 510 en 680 fr de ben, dit volgens grote en kwaliteit. Hoge prijzen voor kabeljauw en gul, al werd kabeljauw dan gaan deweg goedkoper maandag. Totten waren redelijk duur en ook voor schaat werd een hoge prijs betaald. De resultaten vielen hier wel bevredigend uit.

STEEDS DURE TONGEN

Op elke verkoopdag één tongenvangst, iedere dag iets kleiner maar ook iedere dag iets duurder. Maandag kreeg de duurste tongsortering 138 fr. het kg, dinsdag lag die prijs reeds op 144 fr het kg. Ook met de kleine vangsten die deze week van het kanaal gelost werden konden flinke resultaten bereikt worden. Voor de O.83 werd het zelfs een onverhoopte 408.000 fr en de O.180 geraakte, nog minder verhoopt aan 370.000 fr. Dit met 1600 kg tong en 100 bennen vis.

Ook de verschillende vissoorten kregen zeer hoge prijzen. Zo steeg platvis tot boven de 30 fr., grote rog tot 46 fr., keilrog tot 55 fr., staart tot 102 fr en heek tot 58 fr.

Een gevarieerde vangst van de O.312 werd aldus zeer duur verkocht zodat met 140 bennen vis een op-

HARINGAANVOER TE OOSTENDE

23-11				
TX.9-29	10.000	73.200	7,24	7,40
TX.48-49	6.000	44.100	7,60	7,80
TX.33-67	5.000	37.000	7,40	
TX.25-38	6.100	46.460	7,60	7,80
TX.37-56	8.150	68.208	8,32	8,40
N.708-709	17.700	153.358	8,40	9
	52.950	422.326	7,24	9 7,97
24-11				
O.303-N.705	17.700	124.120	6,90	7,28
27-11				
N.708-N.709	13.950	99.500	7,04	7,40
28-11				
O.303-N.705	1.683	21.540	10	13,60
29-11				
N.708-N.709	9.900	101.894		
N.705-O.303	6.500	69.210		
	16.400	171.104		

brengst bereikt werd van 224.700 fr. Woensdag steeg de prijs van de middenslag tong tot 158,60 fr een nieuw rekordcijfer.

TOCH NOG WESTVIS

Niettegenstaande het minder goede weer toch verschillende vaartuigen van de West aan de afslag. De vangsten waren natuurlijk aan de kleine kant maar werden zoals verwacht zeer duur verkocht. Zodoende konden toch nog bevredigende resultaten bereikt worden. De N.719 geraakte zelfs aan 410.000 fr. Zeer duur waren steenschol, platvis en kleine gul. Al worden we dan stilaan gewoon aan die hoge guldrijzen, ze zijn er niet minder duur om. Voor de vishandelaars is het zeker niet prettig zulke dure vis aan de m n te brengen en niet gemakkelijk ook. Er is praktisch geen keus en het we inige dat er is kost stukken van mensen.

WEINIG HARING

De haringaanvoer is zeer gering geweest. Verleden week donderdag konden vijf spannen uit Nederland en één Belgisch haringspan niet meer dan 52950 kg. haring aanbrenge. De haringprijs was daarom niet eens zoveel beter al steeg de prijs toch van 7,24 fr tot 9 fr. Maandag en dinsdag kregen we haring met mondjesmaat, de prijs viel maan-

★ 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 bureau blad 7221V.

dag terug tot het, minimumpeil, dinsda werd er evenwel tot 13 fr. het kg. gegeven. Woensdag viel de prijs weer terug tot 10 fr. hetkg.

KUSTVISSERS MET GUL

De kustvissers brachten het er zeer goed af. Ze verkochten maandag ruime vangsten gul die bovendien zeer duur verkocht werden. Met vangsten die tussen 21 en 86 bennen bevatten werden opbrengsten gelukt die tussen 25.750 fr. en 96.960 fr schommelden. De garnaalvissers moesten tevreden zijn met heel wat minder, de vangsten zijn hier nochtans boven de 100 kg. gemiddeld, terwijl anderzijds de prijs rond de 50 fr. schommelde. In vergelijking met opbrengsten van 30- en 40.000 fr zijn resultaten van 6 en 10 tienduizend fr. echter maar povertjes.

DE HARING-KONCENTRATIES ROND DIEPPE

Sedert 14 dagen worden er in het Kanaal ter hoogte van Dieppe, grote scholen haring waargenomen met het gevolg, dat een 50-tal Nederlandse trawlers van uit de Ierse wateren verdwenen om daar hun geluk te beproeven.

Vrijwel elke dag worden er redelijke vangsten genoteerd gaande van 1000 tot 2000 kisten in 2 à 3 vlsdagen, die goede prijzen maakten.

Bij de minste goede weersgesteldenis wordt nog 's avonds uitgeva-

Spijtig dat onze Belgische vissers op enkele na, niet teruggrijpen naar de haringvisserij, welke steeds een bron van rijkdom is geweest.

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)

BERICHTEN VAN DE REDERSCENTRALE

Wijziging bijdrage voor het Ophoudfonds

Rode Bonen

Ingevolge een vergadering van de IJslandreders die deze week maandag in de Rederscentrale werd gehouden, werd overeengekomen de bijdrage voor het ophoudfonds „Noorse Schelvis” (rode bonen) terug te brengen op 5 + 2 frank = 7 frank per ben, en dit vanaf heden, vrijdag 1 december 1972.

De bijdrage voor de rode bonen bedroeg tot op heden 10 fr. + 2 fr. per ben voor de IJslandvaartuigen die de Zuid bevissen, en 20 fr. + 2 fr. per ben voor de vaartuigen die de West bewerken.

Punten voor beschermkledij

3de trimester 1972

Belanghebbende reders en vissers worden erop attent gemaakt

dat de punten voor beschermkledij voor de 3de trimester ter beschikking liggen van het varend personeel.

Ingevolge de beslissing gebracht door de Algemene Vergadering ten aanzien van het lopend jaar, kunnen deze punten *slechts worden omgewisseld in de rederscoöperatieven S.C.A.P. Oostende en Hand in Hand Zeebrugge en dit overeenkomstig een akkoord afgesloten tussen de vakbonden en de Rederscentrale in het Paritair Komitee, akkoord dat onlangs in het Belgisch Staatsblad is verschenen.*

Het personeel dat op Oostende vaart, kan zijn punten komen afhalen in de O.V.A. te OOSTENDE tijdens de gewone bureau uren; zij die te ZEEBRUGGE varen en op schepen welke lid zijn van hand in Hand, op het bureau van *Hand in hand te Zeebrugge* en de overige vissers op het sekretariaat van de Rederscentrale, afdeling Oostkust (bij Frank Vanhulle), bestuursgebouw vismijn te Zeebrugge.

Voor de vissers varend te Nieuwpoort in het bureau dat aldaar werd ingericht in de vismijn en waar een bediende van de Rederscentrale ter beschikking staat.

HARINGAANVOER TE OOSTENDE

Veel vis was er niet op de markt in de afgelopen week, de overgrote meerderheid van de vaartuigen waren slechts naar het westeinde toe naar zee getrokken. Deze die wel in zee gebleven waren met het stormweder waren vooral op de maandagmarkt aan de afslag. Dat de prijzen vrij hoog opliepen was vrij logisch gezien er praktisch overal storm op zee was geweest. Het waren vooral de tongsoorten die top-prijzen behaalden, zodat de twee vaartuigen van het Kanaal dan ook topopbrengsten hebben geboekt. Voor de grote tongsoorten, die vooral werden gelost, werden prijzen geboekt van 122 fr tot 144 fr het kg, de fruits bekwamen van 138 fr tot 152 fr en de middensoorten van 141 tot 162 fr. Dergelijke prijzen zijn werkelijk buitengewoon. Voor de kleinste slag, met TP en slips, werden prijzen bekomen van 112 fr tot 150 fr. De slips bekwamen op de dinsdagmarkt tot 144 fr het kg.

Op de woensdagmarkt ondergingen verschillende tongsoorten een prijsdaling zoals de kleine die eerst 153 fr haalden en bij hetzelfde vaartuig daalden tot 143 fr, hetzelfde verschijnsel kwam eveneens voor met de TP, maar dan andersom, van 124 fr naar 146 fr. Dit gaf vanzelfsprekend wel enige commentaar op de markt!

Slechts een paar vaartuigen hebben platvis gelost, ook voor deze vissoort waren de prijzen denderend. Voor de vijf sorteringen werden prijzen geboekt van 20 tot 39 fr het kg. De steenschol was wel kleiner in aanvoer dan de platvis, zodat ook hogere prijzen werden betaald voor deze kanaalvis, van 44 tot 68 fr het kg. Tarbotsoorten, en vooral dan de grote soorten bekwamen van 135 tot 200 fr het kg, de grietsoorten moesten niet onderdoen en behaalden van 50 tot 92 fr. Buiten de maandagmarkt, waren er

niet veel gullenvangers aan de markt, de prijzen en natuurlijk ook de opbrengsten lagen aan de hoge kant voor de verschillende gulsoorten werden prijzen genoteerd van 21 tot 34 fr en voor de kabeljauw van 32 tot 40 fr het kg. Wijting was er zeker niet op de markt, zodat ze dan ook duur in prijs waren, volgens sortering van 15 tot 28 fr het kg. Voor de roggevis waren de afnameprijzen eveneens winstgevend, van deze vissoort was er ongeveer een 1.000 kg op de markt. De prijzen waren winstgevend en bekwamen van 20 tot 48 fr het kg voor de 7 soorten.

Veel andere vissoorten waren er niet op de markt, een weinig zeehaaien en zeehonden en scharren boekten eveneens winstprijzen.

Ter gelegenheid van de aanstelling van de nieuwe schepen Dhr. Raes M. uit Dudzele, heeft het Kollege van Burgemeester en Schepenen van Brugge nieuwe bevoegdheden vastgesteld. Aldus ressorteert de vismijn van Zeebrugge onder de bevoegdheid van de nieuwe Schepen dhr Raes M. waar het vroeger onder de bevoegdheid viel van Schepen L. Verstraete uit Zeebrugge.

TE KOOP
Pneumatisch
opblaasbaar
REDDINGVLOT
voor 6 personen
met volledige inventaris.
Uitstekende staat
Z.w.: Albert I laan 79c
Nieuwpoort
Tel. (058) 236.35
(7259V)

DOEN OOK DE VISSERIJ AAN POLITIEK ?

In een recent interview met de Westduitse televisie verklaarde EEG-voorzitter Sizzo Mansholt o.m.: „Ik ben er werkelijk niet zeker van of de beslissing van Noorwegen niet tot de Gemeenschap toe te treden ook maar in de minste mate kan bijdragen tot de bloei en de instandhouding van hun visserij en de daaraan verbonden sterke positie van hun uitvoer van vis en visproducten”.

Ook de achtste Europese Konferentie van de Voedsel- en Landbouworganisatie (FAO) van de Verenigde Naties te München heeft zich gebogen over de moeilijkheden die de visserij kent.

In de meeste landen stijgt het visverbruik, weliswaar langzaam, maar regelmatig. Daar vis zeer rijk is aan de voor het menselijk organisme onmisbare proteïnen kan hij niet weggedacht worden uit de voedselvoorziening. Dat geldt niet alleen voor vis maar ook voor produkten voortgebracht bij de visverwerking. De recente beslissing van IJsland zijn visserijgrenzen uit te breiden tot 50 zeemijlen - om nog niet te spreken over een aantal Zuidamerikaanse landen die hun grenzen op 200 zeemijlen brachten - de weigering van Noorwegen tot de EEG toe te treden en de moeilijkheden die onder de Zes rezen toen over het gemeenschappelijk visserijbeleid gepraat werd, wijzen op de belangrijke rol van de visserij-industrie in de politiek. Het bekende Westduitse dagblad „Frankfurter Allgemeiner Zeitung” schreef in een commentaar in dat verband o.m.: „Voor Europa is het „Neen” van Noorwegen een ernstige slag die echter ook een bepaald nut kan hebben. Het zou de Gemeenschappelijke Markt die over heel de wereld met een soort haat achterna-gezet wordt, kunnen aanzetten tot het maken van een heilzame zelfkritiek”. En het blad vraagt zich tenslotte af of het dan „Werkelijk nodig was dat de zomerbesprekingen van 1970 moesten beginnen met de beslissing over de organisatie van de visserijmarkten die voor Noorwegen fataal werd”.

Nu is het echter ook zo dat niet alle landen gelijkmatig bij het probleem betrokken zijn. De feitelijke toestanden in de verschillende landen sluiten weliswaar de stijgende belangstelling voor de visserij en de wil van de overheid en investeerders tot grotere inspanningen en verbeteringen niet uit, maar ondertussen is het zo dat het moeilijk is een gemeenschappelijke noemer te vinden voor de artisanale visserij in landen als Italië, België, de kust- en middenslagvisserij in Nederland en de diepzeevisserij van de Bondsrepubliek, Groot-Brittannië en Frankrijk... en dan spreken we nog niet over de moeilijkheden die rijzen bij de marktordening.

De door de „Frankfurter Allgemeiner” geëiste zelfkritiek zou bij voorbeeld kunnen beginnen met een bezinning over het regionaal of sektorieel beleid. Het is vanzelfsprekend dat grotere visserijnaties als Groot-Brittannië, de Bondsrepubliek en Denemarken, die bijna dagelijks met de problemen van de visserij geconfronteerd worden ook grotere inspanningen zullen doen voor deze bedrijfstak maar als men werkelijk als een gemeenschap wil gaan werken mogen ook de kleinere landen van deze belangstelling niet verstoken blijven. En hier ligt nog een hemelsbreed werkkterrein open voor de nationale regeringen. Het is namelijk duidelijk dat bijvoorbeeld in België nog grote leemten te vinden zijn op het gebied van het visserijbeleid. Als men de inspanningen vergelijkt die gedaan worden voor onze visserij - die per jaar toch 1 miljard aan zuivere „grondstoffen” voortbrengt - met die van de andere nationale regeringen dan komt men tot een beschamende verhouding waarvan vooral het privé-initiatief het grote slachtoffer is. Men kan Mansholt, bekend om zijn krasse uitspraken in zekere mate gelijk geven: als grote visserijnatie zou Noorwegen waarschijnlijk geen schade opgelopen hebben wanneer het tot de EEG was toegetreden. Ongelukkigig genoeg, heeft ook de „Frankfurter Allgemeine” het bij het rechte eind, maar dat heeft dan weer betrekking op kleinere broertjes zoals de visserij in ons land. Hopelijk komt de nodige bezinning en zelfkritiek er toch nog eens en kunnen ook wij dan eens profiteren. (FM)

LEEST UW
VAKBLAD

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

23-11	20	59.950	552.746			
24-11	7	57.600	1.079.420			
27-11	36	276.000	6.179.094			
28-11	10	83.183	2.051.425			
29-11	21	39.900	1502.900			
	94	596.633	11.365.585			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

23-11	6	512	29.265	55.—	61.—	57.—
25-11	2	160	11.880	69.—	76.—	
26-11	4	685	32.256	44.—	48.—	
27-11	7	977	49.984	49.—	57.—	51.—
28-11	6	678	30.165	42.—	54.—	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

23-11	18	33.343	939.770			28,18
27-11	29	98.946	3.022.757			30,54
28-11	14	18.679	979.190			52,42
29-11	10	32.131	1.652.680			51,43

WAARVAN TONG

24-11	4	1.096	149.120			
27-11	9	6.495	898.540			138,34
28-11	8	3.674	529.250			144,05
			881.190			138,22

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

23-11	9	2.517	162.611	55.—	84.—	
27-11	16	8.182	313.550	20.—	71.—	
28-11	3	184	10.459	32.—	70.—	
29-11	4	1.602	98.008	52.—	88.—	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

25-11	5	468	29.981	63.—	72.—	
27-11	7	828	35.968	34.—	54.—	
28-11	1	97	4.850	50.—	50.—	
29-11	5	488	26.577	48.—	59.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

23-11	5	10.176	222.982			
27-11	7	24.363	532.210			
28-11	2	10.879	269.260			
29-11	15	25.006	641.834			

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 23 NOVEMBER

- O.288, IJstrand
- O.216, IJstrand
- O.274, Noord
- O.82, Noord
- O.224, Noord
- Z.499, Kanaal
- Z.418, Kanaal
- O.123, West
- N.708, West
- O.35, West

- O.249, West
- O.192, West
- O.142, West
- O.156, West
- O.740, Kust
- N.705, Sandhütte
- O.303, Sandhütte

ZONDAG 26 NOVEMBER

- Z.452, West

MAANDAG 27 NOVEMBER

- O.128, Noord
- O.159, Noord
- O.229, Noord
- O.120, West
- O.369, Kust
- O.141, Kust
- N.708, Noordhinder

VRIJDAG 24 NOVEMBER

- O.129, Noordzee
- O.282, Noord
- Z.597, Noord
- Z.38, West
- O.279, West

ZATERDAG 25 NOVEMBER

- O.72, Kanaal
- O.198, Kanaal
- O.127, Kanaal
- N.706, West
- N.185, West
- O.141, West
- O.369, West
- O.243, West
- O.309, West
- O.37, West
- O.206, West
- O.172, West
- O.301, West
- O.148, West
- N.704, West
- N.422, West
- N.738, West

DINSDAG 28 NOVEMBER

- N.705, West
- O.231, Noop Head

WOENSDAG 29 NOVEMBER

- O.135, Noord
- O.118, Noord
- O.285, Noord
- Z.502, Kanaal
- O.217, West
- O.101, West
- O.232, West
- N.719, West
- O.239, West
- O.69, West
- O.237, Noop Head

OOSTENDE

Doderdag 23 november:

Kust						
O. 18-O.16	1	31	—	31.730		
O.111-O.754	1	4	—	4.420		
O. 23-O.234	1	23	—	23.590		
O.260-O.486	1	10	—	10.090		
Noord Hinder :						
TX 9-29	1	6	10000	73.200		
TX48-49	1	6	6000	50.210		
TX33-67	1	11	5000	47.420		
TX25-38	1	10	6100	55.570		
TX37-56	1	3	8150	71228		
N.708-709	1	35	17700	179.068		

Vrijdag 24 november:

Noord :						
O.159	10	265	—	318.090		
O.151	10	285	—	338.650		
WEST						
Z.452	8	170	—	199.510		
Kust						
O.77-740	1	18	—	21.150		
Noord-Hinder						
O.303-N.705	1	60	17700	197.360		

Maandag 27 november :

Hoop Head						
O.231	14	600	—	560.510		
O.237	16	650	—	527.770		
Noordzee						
O.250	12	270	—	312.300		
Kanaal						
O. 83	16	80	2300	408.250		
O.812	12	130	—	224.700		
West						
O.329	10	140	—	166.280		
O.239	12	210	—	232.540		
O.118	11	170	—	180.144		
O.275	11	170	—	195.540		
O.135	11	150	—	139.700		
O.232	11	200	—	232.930		
O.217	10	180	—	192.200		
O.285	8	145	—	165.140		
N.719	11	360	—	410.040		

Kust						
O. 18-116	2	85	—	96.960		
O. 23-234	2	68	—	74.920		
O. 77-740	2	86	—	96.580		
O.111-754	2	21	—	25.570		
O. 20-O.404	2	54	—	61.910		
O.177-628	2	32	—	37.370		
O.225 555	2	55	—	64.490		
O.260-486	2	38	—	45.250		
O.141-369	4	400	—	438.020		
IJstrand						
O. 81	18	660	—	887.680		
West						
O.306	10	200	—	217.900		
Noord-Hinder						
N.708-709	11	14	13950	114.650		

Dinsdag 28 november

IJstrand						
O.318	18	100	—	985.522		
uanaal						
O.180	18	110	1600	370.415		
West						
O.114	12	170	—	220.820		
N.762	7	85	—	118.440		
O. 15	9	125	—	152.010		
Noord-Hinder						
O.303-N.705	1	75	1683	113.408		
Kust						
O.177-628	1	20	—	25.890		
O.260-486	1	13	—	17.260		

Woensdag 29 november

Kanaal						
Z.584	12	125	3100	589.270		
West						
Z.509	12	112	950	289.240		
N.720	7	75	—	102.890		
O.284	7	145	—	182.060		
O. 26	7	140	—	159.550		
Kust						
O.111-754	1	9	—	13.270		
O. 18-116	1	10	—	13.920		
O.225-555	1	17	—	23.020		
O. 23-234	1	24	—	32.260		
O. 20-404	1	10	—	12.490		
O. 77-740	1	17	—	22.880		
O.177-628	1	23	—	32.100		
O.260-486	1	10	—	9.700		

NIEUWPOORT

Donderdag 23 november

N.700	33.740
N.807	33.740
N. 1	20.855
N.491	20.855
N.349	14.470
N.498	14.470
N.788	25.410
N.805	25.410
N.730	17.016
N. 36	17.016

Vijf koppels „gullevisers” losten 200 bennen gullen en wijting!
Over gans de verkoop bleef het een vaste, stabiele prijs voor alle soorten Kabeljauw van 1800 à 1300 fr. Gullen van 1250 à 1100 fr. de benne. De wijting, grote: 880 fr., en kleine 700 fr. de benne! Spijts de flinke nachtbries hebben deze vaartuigen toch blijven vissen, en een mooi reisje mag wel de beloning zijn.

Maandag 27 november

N.715	43.300
N.710-N.470	44.415
N. 1-N.491	34.205
N.700-N.807	42.485
N.805-N.788	48.930
N.730-N. 36	42.250
N.349-N.498	29.670

Vierhonderd en tachtig bennen vis werden gelost! Buiten enkele bennen varia van N715, waren het praktisch allemaal gullen. Deze werden dan ook „goed” verkocht. Enkele koppen kabeljauw kregen tussen de 1400 en 160 fr. de benne. De gullen van 1300 à 1100 fr. de benne. Zelfs de „voorkleine” of filteergulletjes kregen 1170 fr. Komt er geen sprot meer op de kust... de gullen houden de opbrengsten op temperatuur!

Dinsdag 28 november

N.543	194.660
N.736	74.600

Tweehonderd bennen vis van deze twee vaartuigen waarvan 150 bennen gullen. De roggen werden verkocht aan 2.200 fr. de benne. Platvis kreeg 1350 fr. kleine platjes 1050 en 1100 fr., haaien 1040, wijting 110 en kleine van 840 à 1000 fr. de bennen. Gullen van 1300 à 1100. Voorkeine tot 1350 fr, alles heel duur verkocht!

Woensdag 29 november

N.346	24.480
N.723	40.330
N.703	23.480
N.704	78.530
N.590	58.300
N.345	58.640
N.722	54.410
N.147	62.942
N.591	47.890
N.788-N.805	22.285
N.267	52.900
N.700-N.807	15.535
N. 36-N.730	10.483
N.470-N.710	11.943
N.498-N.349	9.770

Tien vangsten van „visvangers” en vijf koppels „gullevisers” losten samen 500 bennen vis! De variatie van de „visvangers” werden heel goed verkocht. Er waren 600 kg tong op de markt, welke van 118 fr. kregen voor de lappen, de 2d 131, de 3d 144, de 4d 153 (!) de 5d 142, en de kleine 128 fr. de kg! De gullen van 1300 à 1180 voor de „voorkleine”. De wijting kreeg niet de hoge prijzen van de dinsdag. Deze kregen van rond de 800 fr. voor de grote en 600 fr. voor de kleine. De wijting van de gullevisers liepen terug op tot 1150 fr., en de kleine tot 900 fr!
Platvis: 1300 fr. de benne, kleine 1080 fr. Roggen waren er weinig, en de prijs was er ook naar: moers 2200 fr. en de andere rogsoorten ook „heel” goed verkocht! Speerhaaien 940 fr. de benne, Zo was de markt!

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	27-11-1972	28-11-1972
schelvis	.....	.....
Groot	.....	.....
Middel	.....	.....
Klein	24.—26.—	.....
Kabeljauw	.....	.....
Gul	.....	17.80-21.40
Wijting	41.50—	39.60-47.—
Schaat	24.20-25.40	24.20-26.—
Zeebaars	26.—32.40	13.60-26.60
Leng	.....	10.20-25.40
Schartong	66.—100.0	63.—103.0
Heilbot	17.60-18.20	13.60-26.60
Koolvis	.....	14.20-35.—
Hondstong	.....	.....
Zeewolf	.....	.....
Staart	.....	17.—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	27-11-1972	28-11-1972	29-11-1972
Lappen	122,2-133,2	125,8—	126 -127
Grote	.....	131 -133,2	125,8-129,4
3/4	130 —	138,8-141,4	149,6-158,6
Blok	133,4-136	144,4—	148,2-157,4
voor-kleine	135,6-140	146 —	133,6-143,8
kleine	129,8—	139,2—	135,2—
slips	.....	.....	126,2—

Zeebrugge

Soorten	27-11-1972	28-11-1972	29-11-1972
grote	122 -127	126 -138	124 -126
blok	130 -131	133 -144	131 -138
fruit	138 -140	144 -152	141 -152
schone kleine	141 -146	148 -162	158 -160
kleine	144 -148	152 -158	142 -158
tout petit	136 -147	146 -150	124 -150
slips	112 -139	131 -144	112 -130

Nieuwpoort

Soorten	27-11-1972	28-11-1972	29-11-1972
Tong I	120 —	.....	118 —
Tong II	120 —	.....	131 —
Tong III	120 -143	.....	144 —
Tong IV	143 —	.....	152 —
Tong V	143 —	.....	142 —
Kleine	134 —	.....	128 —

PLADIJS

Oostende

Soorten	27-11-1972	28-11-1972	29-11-1972
Grote	.....	.....	21,80-26.—
grote iek	25,—	.....	23,60-27,20
kleine iek	27,—	32,—	25,80-30,—
derde slag	24,40-30,—	37,20,—	26,20-29,80
platjes	18,60-19,20	16,60-21,40	15,60-20,60

Zeebrugge

Soorten	27-11-1972	28-11-1972	29-11-1972
grote	26.—28.—	32.—34.—	26.—33.—
middenslag	26.—28.—	31.—39.—	30.—35.—
kleine	25.—26.—	32.—39.—	26.—38.—
deelvis	20.—21.—	25.—27.—	24.—26.—
meyers	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Soorten	27-11-1972	28-11-1972	29-11-1972
Moelen	35,—	25,—	22,—
grote pladijs	34,—	27,—	26,—
drielingen	30,—	27,—	22,—
platjes	.....	.....	.....

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 24-11-1972

Z.588	7	75	600	186.840
Z.415	4	20	—	37.540
Z.598	5	30	—	74.800
Z.468-601	1	40	—	82.300
Z.403-558	1	60	—	63.110
Z.201-560	1	80	—	81.090
Z.554-538	1	60	—	63.280
Z.477-553	1	40	—	42.250
Z.455-474	1	50	—	59.350

MAANDAG 27-11-1972

Z.525	9	60	400	121.230
Z.348	11	100	100	179.760
Z.603	11	80	100	166.160
Z.176	11	140	700	288.330
Z.405	16	150	2000	532.867
Z.600	11	90	100	122.750
Z.503	11	50	800	224.670
Z.262	1	10	50	42.960
Z.451	1	10	50	61.020
Z.455-474	2	120	—	162.970
Z.550-602	2	70	—	111.140
Z.560-201	2	100	—	182.190
Z.461-472	2	80	—	122.810
Z.477-553	2	70	—	93.140
Z.538-554	2	70	—	108.060
Z.403-558	2	70	—	119.810
Z.556-257	2	70	—	106.410
Z.481-548	2	120	—	166.580

DINSDAG 28-11-1972

Z.578	1	10	50	36.450
Z.545	1	10	50	46.850
Z.527	13	50	1000	290.030
Z.593	1	10	50	36.040
Z.542	13	50	1000	260.500
Z.570	2	10	50	49.890
Z.415	2	10	50	18.550
Z.429	2	30	400	102.860
Z.455-474	1	30	—	61.580
Z.554-538	1	30	—	31.520
Z.601-468	1	40	—	44.910

WOENSDAG 29-11-1972

Z. 24	2	10	50	11.870
Z.511	2	10	100	33.550
Z.427	2	10	50	39.860
Z.430	2	10	50	26.280
Z.526	17	200	3000	687.490
Z.402	3	30	50	73.830
Z.587	2	10	100	49.600
Z.420	3	10	100	43.900
Z.408	2	20	200	97.380
Z.506	13	260	1500	588.920

DONDERDAG 23-11-1972

Z.546	9	130	700	174.220
Z.548-481	2	50	—	74.990

HET WATERPEIL IN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN

De aandacht van de belanghebbenden wordt erop gevestigd dat, wegens de reconditioneringswerken aan de slipways, vanaf heden donderdag 30 november rond 02u00, tot en met vrijdag 1 december rond 22 uur het waterpeil in het vlotdok van de vissershaven ongeveer 2 m zal verlaagd worden.

De reders worden verzocht hun vaartuigen zodanig te meren dat zij vrij blijven van eventuele hindermissen.

Het schutten zal normaal verlopen, maar zoveel mogelijk in groep.

De reders van vaartuigen welke eventueel de vrijdag wensen hun vis te verkopen zullen met deze toestand rekening dienen te houden.

VERWACHTINGEN

MAANDAG 4 DECEMBER

IJSLAND:
O.182 met 700 bennen t.t.z. 260 b. koolvis, 35 b. schelvis en totten, 50 b. wijting, 50 b. rode bonen, 40 b. schotse schol en mieten, 200 b. blauwe lengen, 5 b. heilbot en staarten, 20 b. kabeljauw en gulden, 10 b. schaten en roggem.
O.236 met 620 bennen, t.t.z. 250 b. koolvis, 30 b. schelvis e totten, 70 b. wijting, 70 b. rode bonen, 10 b. schaten, 30 b. schotse schol en mieten, 50 b. blauwe lengen, 60 b. witte lengen, 10 b. schelf cot.
O.202 met 600 bennen, t.t.z. 200 b. koolvis, 100 b. rode bonen, 10 b. schotse schol en mieten, 100 b. blauwe lengen, 100 b. witte lengen.
KANAAL : n
O.189, Z.34.
WEST :
O.141, O.369, O.35, O.66, O.307, O.123, O.279 N, 706, N.185, O.243, O.206, O.309, O.172, O.148, O.37, Z.38, O.123.
NOORD :
O.282, O.224, O.82, Z.597, O.94, O.274.

MAANDAG 4 OF DINSDAG

5 DECEMBER

IJSLAND :
O.316

DINSDAG 5 DECEMBER :

WEST :
O.301, N.704, N.738, N.422, O.249, O.192, O.142, O.156

WOENSDAG 6 DECEMBER :

WEST :
Z.452, O.120, O.217, O.69.

UURTABEL

DER OVERVAARTEN

voor de week van 3.12.1972 tot 9.12.1972

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :

— Alle dagen te 10u.15 en te 14u.45

Afvaarten uit Dover :

— Alle dagen te 12u.00 en te 15u.50

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende :

— Alle dagen te 01u.30, te 05u.00(1), te 13u.30, te 17u.00(1) en te 19u.30.

Afvaarten uit Dover of Folkestone :

— Alle dagen te 00u.30, te 10u.00(2), te 12u.30, te 18u.30 en te 22u.00(2)

- 1) Naar Folkestone (Schip van de Britse 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					
	27-11-1972	27-11-1972	27-11-1972	27-11-1972	28-11-1972	28-11-1972	28-11-1972	28-11-1972	29-11-1972	29-11-1972	29-11-1972	29-11-1972	27-11-1972	28-11-1972	29-11-1972			
Arbot: groot (123)	151	-159	135	-145	151	-161	160	-170	160	—	—	160	-200	160	—	130	-150	
middel (123)	101	—	40	-100	100	-106	110	-138	120	—	—	80	-110	100	—	90	-100	
klein (123)	93	—	30	-39	85	-91	85	-95	85	-95	—	60	-78	90	—	85	—	
Griet: groot (123)	—	—	70	-81	—	—	86	-92	82	—	—	80	-90	90	—	80	—	
middel (123)	—	—	50	-58	—	—	68	-74	—	—	—	70	-75	90	—	80	—	
klein (123)	—	—	40	-48	—	—	60	-65	50	—	—	50	-59	—	—	—	—	
Schelvis: groot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
middel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
klein	10	-27	—	—	—	—	—	—	26	20	—	—	—	—	—	—	—	
Heek: groot	52	-56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
middel	39	-43,80	—	—	45,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
klein	16,60	-33	—	—	38,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Leng	16,60	-24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Rog (1)	36	-43,40	—	—	10,40	-49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Keilrog (123)	43,40	-54	—	—	41	-54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Rog (23)	—	—	40	-42	—	—	40	-44	—	—	—	45	-48	44	—	44	—	
Tilten (23)	—	—	31	-34	—	—	38	-40	—	—	—	40	-44	42	—	40	—	
Scherpstaart (23)	—	—	32	-38	—	—	38	-41	—	—	—	36	-44	39	—	35	—	
Halve mans (23)	—	—	28	-32	—	—	32	-34	—	—	—	30	-32	35	—	35	—	
Teelt (2)	—	—	28	-30	—	—	30	-32	—	—	—	28	-30	35	—	35	—	
Katrog (2)	—	—	18	-20	—	—	18	-20	—	—	—	18	-20	—	—	—	—	
Kabeljauw	24,60	-33	—	—	31	-37	—	—	27	-37	—	34	-40	33	—	30	—	
Gul (groot)	—	—	28	-30	—	—	28	-30	—	—	—	32	-34	—	—	—	—	
Gul (middel)	21	-29,60	—	—	24	-28	—	—	23	-26,40	—	24	-30	23	-26	24	-26	
Gul (klein)	—	—	21	-23	—	—	—	—	—	—	—	22	-24	—	24	-25	—	
Hozemondhamme	71,40	-101	—	—	67	-102	—	—	58	-105	—	—	—	—	—	—	—	
Wijting: groot	23,60	—	18	-27	24	20	—	19	-22	—	25	-28	24	—	23	—	14	-20
klein	8,20	—	12	-17	12	—	—	16	-18	—	17,60	-20	14	—	16	-20	10	-18
Schar	23,20	-24,20	—	—	14,60	-25,40	—	16	-24	—	21,20	-26	20	-26	24	-30	22	-25
Steenschol	42	-55	—	—	49	-63,40	—	44	-56	—	42	-71	49	-68	—	—	—	
Zeehaai	5,80	-13,80	—	—	15	—	—	23	—	—	14	-16	20	-22	18	—	22	—
Hondshaai	7,60	-10	—	—	6,80	-12	—	—	6,80	—	—	—	—	—	—	—	—	
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zeekreeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schaat	27	-40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Kongeraal	18	-24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schartong	21	-40	—	—	18	-33	—	—	17	-32	—	—	—	—	—	—	—	
Volle haring	—	—	—	—	10	-13,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Steenholk	12	-14,20	—	—	13,20	-14,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Heilbot	87	-99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Koolvis	16,80	-21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zeewolf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Pollak	22	-28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Koningsvis	95	—	—	—	83	-88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schotse schol	—	—	14	-38	—	—	82	-97	—	—	—	70	-84	—	—	—	—	
Zeehond	—	—	—	—	—	—	12	-16	—	—	—	30	-38	—	—	—	—	
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	20	
Rode Poon (roobaard)	16,60	-32	—	—	—	—	15	-18	—	16	—	16	—	—	—	—	7	
Grauwe Poon (knorh.)	7,40	-8,20	—	—	—	—	11	-12	—	—	—	12	—	—	—	—	25	
Rode Knorhaan	9,80	-38	—	—	11,40	-29,80	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	15	
Posten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Langosten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

De aanvoer in IJmuiden bestond woensdag 22 november uit: 17 kisten en 582 kleine kisten schelvis, 84 kisten en 160 kleine kisten wijting, 396 kisten kabeljauw, 259 kisten koolvis, 1 kist makreel, 114 kisten schol, 97 kisten schar, 215 kisten varia, 176 kisten haai, 74 stijve kabeljauwen, 2.450 kg tong.

Prijzen per kg in gulden:
tarbot 9.52-9.41, gf. tong 9.67-9.58, mid. tong 9.62-9.61, klm tong 9.75-9.67, tong I 10.97-10.63, tong II 10.69.
Per 125 kg: heek 688, gr. leng 192-172.

Per hoop: vleet 164, rog 80.
Per 50 kg: heek I 210, heek II 178, leng 76-63, tarbot 379-274, griet 249-188, schelvis I 147-122, schelvis II 100-72, schelvis III 100-82, schelvis IV 93, wijting I 80, 75, wijting II 80-56, schar 95-80, haai 93-16, poon 70-44, makreel 92.50, ham 320-305, kabeljauw I 98-68, kabeljauw II 110-77, kabeljauw III 108-88, kabeljauw IV 103-87, kabeljauw V 98-75, koolvis I en II 76-68, koolvis III 90-74, koolvis IV 81-63, schol I 101, schol II 106-101, schol III 107-96, schol IV 117-81.

Besommingen:
KW 29 9.300, KW 149 10.400, KW 187 5.400, KW 126 2.200, TX 21 34.000, SCH 10 5.500, SCH 32 4.400, SCH 34 3.000, IJM 57 81.300, IJM 154 7.300.

Donderdag 23 november werden in IJmuiden aangevoerd: 101 kisten en 72 kleine kisten wijting, 813 kisten kabeljauwen, 2 knsten makreel 72 kisten schol, 108 kisten schar, 53 kisten varia, 1480 stijve kabeljauwen, 680 kg tong.
Prijzen per kg in gulden:
Tarbot 10,11, gr. tong 9,96-9,74, mid. tong 10,14-9,74, klm tong 10,09-9,85, tong I 11,31-18,84, tong II 10,09-9,00

Per 50 kg: wijting I 89-76, wijting II 90-65, schar 106-75, kabeljauw I 134-93, kabeljauw II 125-110, kabeljauw III 95-80, kabeljauw IV 92-81, kabeljauw V 97-84, schol I 96, schol II 110-96, schol III 140-95, schol IV 120-81, makreel 71,20, krab 40, bot 50-29, lever 72-64, flint 125 tarbot 294-229, griet 253-190.

Besommingen:
KW 195 3.500, KW 4 1.950, SCH 10 4.400, SCH 32 4.800, VL 110 8.780, IJM 44 7.900, IJM 23 3.960, TX 8 15.900, TX 24 2.600, KW 180 en KW 33 6.100, EB 28 en UK 78 5.500, YE 25 en ZL 6 1.220, UK 17 en UK 96 4.700, UK 23 en UK 107 4.300, UK 56 en UK 70 1.970, UK 135 en UK 145 2.600, UK 234 en UK 193 3.600, UK 197 en UK 215 690, VD 1 en VD 15 5.600, VD 9 en VD 19 9.600, VD 24 en VD 77 3.800, VD 46 en VD 115 2.280, VD 53 en VD 180 5.100, VD 128 en VD 73 8.050.

Aan de vrijdagmarkt 24 novem? ber werden aangevoerd: 165 kisten wijting, 92 kleine kisten wijting, 464 kisten kabeljauw, 714 kisten haring, 3 kisten en 20 kleine kisten makreel, 620 kisten schol, 80 kisten schar, 46 kisten tarbot, 30 kisten varia, 368 stuks sijve kabeljauw, 11.500 kg tong.

Prijzen in gulden:
Per kg: tarbot 10,44-9,82, zalm 9, 88, grote tong 9,95-9,14, grm tong

10,06-9,65, klm tong 10,30-10,12, tong I 11,51-11,22, tong II 11,49-11,18.

Per 50 kg: bot 39-31, schar 101-74, makreel 93,80-83,60, haring 36, 20-34,50, wijting I 89-70, wijting II 88-76, kabeljauw I 102-84, kabeljauw II 125-70, kabeljauw III 104-85, kabeljauw IV 100-82, kabeljauw V 98-84, tarbot 430-301, griet 285-214, tongschar 137, lever 63-60, krab 56, steenbolk 68-65, baars 166-108.

Besommingen:
HD 28 en HD 94 19.000, HD 244 6.950, KW 29 6.760, 66 47.450, 141 26.130, 187 8.480, 214 15.280, UK 1 20.430, 73 2.330, 148 1.480, IJM 44 1.760, WR 50 2.770, TX 16 3.000, 21 6.400, 40 3.970, 2 26.200, 3 27.800, 4 31.600, 34 13.480, 46 21.900.

De aanvoer bestond maandag 27 november uit: 7 kisten schelvis, 241 kisten en 1079 premiekisten wijting, 1830 kisten kabeljauw, 15 kisten koolvis, 1925 kisten en 5511 premiekisten haring, 11 kisten en 47 premiekisten makreel, 1298 kisten schol, 281 kisten en 56 premiekisten schar, 107 kisten tarbot, 92 kisten varia, 1065 stijve kabeljauwen, 26.200 kg tong.

Prijzen in gulden:
Per 1 kg: tarbot 10,77-9,79, grote tong 10,03-9,31, grm tong 10,28-9,46, klm. tong 11,11-9,61, tong I 12,01-10,49, tong II 11,55-9,61,

Per hoop: roggen 82.
Per 50 kg: schelvis 3 108-79; wijting I 79-50; wijting II 84-52; schar 78-51; kabeljauw I 112-77; kabeljauw 2 127-100; kabeljauw 3 96-77; kabeljauw 4 90-80; kabeljauw 5 94-81; koolvis 3 78-71; schol I 125-101; schol 2 120-103; schol 3 108-90; schol 4 103-78; tarbot 422-296; griet 306-182; tongschar 161; haring 31,60-23,50; makreel 85-50; krab 35-23; poontjes 36; haai 88-73; rode poon 73-61; lever 70-51; kleine kuit 230-146; steenbolk 63-50; bot 49-26; baars 198-125; kleine kreeft 118-100.

Besommingen: KW 3 f 15.500, KW 15 f 37.900, KW 29 f 1.110, KW 34 f 41.300, KW 42+135 f 74.800, KW 51 f 20.700, KW 52 f 6.300, K 55 f 13.900, KW 80 f 29.200, KW 87 f 10.300, KW 113 f 17.800, KW 117 f 13.100, KW 121 f 11.500, KW 132 f 15.200, KW 154 f 39.100, KW 149 -10.040, KW 150 f 14.600, K 152 f 21.900, KW 153 f 19.500, KW 197 f 16.300, KW 174 f 23.500, KW 189 f 11.400, KW 190 f 10.900, KW 213 f 7.400, KW 205 f 18.800, KW 214 f 1.200, KW 215 f 19.300, KW 218 f 35.000, KW 4 f 3.300, KW 127 f 6.900, WR 32 f 15.200, WR 45 f 6.790, VL 7 f 13.600, VL 16 f 15.200, VL 73 f 5.600, VL 110 f 5.400, VL 112 f 4.190, VL 153 f 1.890, IJM 18 f 24.600, IJM154 f 9.500, HD 14+18 f 10.900, HD 28+94 f 12.000, VD 1+15 f 1.560, VD 24+77 f 11.700, VD 46+115 f 5.800, VD 73+128 f 5.030, IJM 23 f 1.590.

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

Visaanvoer te Den Helder

Als gevolg van de weersomstandigheden gedurende de laatste weken, de afgelopen week was al de derde achtereenvolgende week dat maar te hooi en te gras kon worden gevist, liepen de visprijzen op tot ongekende hoogte.

De gemiddelde Tongprijzen per kilo liepen op tot ver boven de f 10,50 terwijl verschillende soorten Schol prijzen oprachten van f 85,— tot f 90,— per kist van 40 kilogram.

De vangsten per kotter varieerden door de omstandigheden dan ook nogal, terwijl verschillende kleinere kotters nagenoeg niet aan vissen toekwamen, wisten de grote kotters over het algemeen, mede door de goede prijzen, nog wel aan een besomming te komen, waarbij een zeshential kotters nog ruim over de f 15.000 kwamen.

De hoogste besomming bracht het zelfs tot ruim f 32.000,— waarvoor hij 7.935 kilo vis aanbracht, waaronder 2025 kilo tong met een gemiddelde prijs van f 10,33.

Op deze wijze overtrof de uiteindelijke weekomzet toch nog de bepaald niet hoge verwachtingen, met een einduitkomst van f 768.000,—

35.359 kg. Tong	f. 363.697,17	van f. 1.176 f 883
7.247 kg. Tarbot	f. 47.272,81	van f. 1.021 f 210
1.839 kg. Griet	f. 6.450,77	van f. 447 f 297
145.610 kg. Schol	f. 260.829,68	van f. 320 f 150
8.533 kg. Schar	f. 11.269,77	van f. 230 f 080
12.510 kg. Wijting	f. 15.367,17	van f. 155 f 066
35.200 kg. Kabeljauw	f. 60.361,17	van f. 335 f 121
45 kg. Herder	f. 132,60	van f. 390 f
415 kg. Lever en kuit	f. 365,38	van f. 090 f 075
320 kg. Bot	f. 179,00	van f. 060 f
15 kg. Makreel	f. 21,50	van f. 143 f
8 kg. Tongenschar	f. 25,85	van f. 349 f 220
517 kg. Diversen	f. 1.733,00	van f. f.
247 619 kg.	f. 768.324,57	

EERSTE WINTERSTORMEN VOOR DE IJSLANDSE KUST

Donderdag jl. lagen zowat 30 Britse en Duitse treilers tegen in Isafjordbaai aan de noordwestkust van IJsland o mbeschutting te zoeken tegen een storm met windkracht 10 tot 11. Deze winterstormen zijn dit jaar zeer vroeg en maken het de Britse en Duitse treilers die in de (verboden) 50 mijlszone vissen bijzonder lastig. Bovendien moesten volgens IJslandse ambtenaren ook het Britse visserijwachtschip „Ranger Briseis” en het Duitse „Frithjof” samen met de treilers beschutting gaa nzoeken in de baai.

Ondertussen had de IJslandse kustwacht een patrouillevaartuig uitgestuurd naar de Britse treiler „Ssaafa” uit Fleetwood die over radio had meegedeeld dat het lek geslagen was op 125 mijlen ten zuiden van de IJslandse kust. Het 426 BRT metende schip liet weten dat het stuurloos rondreed in zwaar weer. Een woordvoerder van de IJslandse kustwacht zei dat de

„Ssaafa” verscheidene keren opgeschriven werd toen hij in de 50-mijlszone aan het vissen was maar het ministerie van Justitie liet weten dat deze feiten voor het ogenblik niet ter sprake komen en dat eerst moet gedacht worden aan het redder nvan mensenlevens.

Later op de avond liet de „Ssaafa” over de radio weten dat een niet nader genoemde Britse treiler zijn collega ter hulp gesnelde was die alle nodige hulp verstrekt had zodat de IJslandse patrouilleboot niet langer kon helpen. Bij monde van woordvoerder Hafstenson verklaarde dat de IJslandse kustwacht later zeer verwonerd te zijn over het gedrag van de „Ssaafa”. Hij vond het vreemd dat een tweede Britse treiler dichtbij het in nood verkerende schip was en dat niet had laten weten terwijl het grootste IJslandse patrouilleschip, de „Aegir” vijf uur lang tegen een zware storm optornde om het in nood verkerende Britse schip te gaan helpen

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

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

Ontspanningsavonden in Relax-Pak
Orkest Merino Costa
Vrijdag 1 december te 20 uur :

DEGUSTEREN VAN GENTSE SPECIALITEITEN

m.m.v. Rôtisserie „T SCHUURKE” — Zwijnaarde
175 fr. per persoon — Dranken van 40 fr. af
(dienst en BTW inbegrepen) — Plaatsbespreking gewenst

Vrijdag 8 december :
SPECIALITEITEN VAN CHARLEROI
160 fr.

Zaterdag 2 december van 22 uur af
Zondag 3 december, the-dansant van 16 tot 20 uur :
MERINO COSTA Y SU ORQUESTA
Piano : FRANZ ANDRE
Als attractie :
DANY DANYEL

Dinsdag 12 december te 20 uur
Conferentie „Amitiés Françaises” :

„LE PROCES DE JESUS
VU PAR UN AVOCAT DU 20e SIECLE”
door Mr Jacques ISORNI

Plaatsen : 80 fr.
Lokatie : Sekretariaat „Amitiés Françaises” — T. 059/772.34

AUDITORIUM

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 en 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 - 180 fr. —
Jeugd : 100 fr. (op de plaatsen van 180 fr.)

Maandag 11 december te 20.30 uur
Ontdek de wereld — Reeks in het Frans
„Exploration du Monde” — Org. V.A.C.V.

„LA PASSIONNANTE HISTOIRE DES VOLCANS D'EUROPE”

Verhaal en kleurfilm door Maurice en Katia KRAFFT.
Plaatsen : 80 en 60 fr. — Studenten : 40 fr.

Lokatie : Casino-Kursaal — alle dagen van 10 tot 13 uur
en van 16 tot 19 uur — Telefoon : 059/751.11

EINDEJAARSFEESTEN

Night-club „La Champagne”

Zondag 24 december te 21 uur :

KERSTREVEILLON

„CASINO-BUFFET” : specialiteiten van de 5 continenten
400 fr. PER PERSOON (inclusief dienst en B.T.W.)

Met
LES 5 SAISONS

Vokale groep.
MERINO COSTA Y SU ORQUESTA
Piano : FRANZ ANDRE

Ambassadeurszaal

Zondag 31 december te 21 uur :

NIEUWJAARSREVEILLON

onder het thema :
„EEN ROEMEENSE NACHT”

TYPISCH FRANSE MENU

- *Le cocktail « 't zuica »*
- ...
- *Le foie gras truffé*
Gelée au Porto
- ...
- *Le consommé Grand Duc*
Paillettes d'or
- ...
- *Le « Batok » (esturgeon fumé du Danube)*
- ...
- *La dodine de jaisan Sainte Alliance*
Pommes Berny
- ...
- *Le seigneur des fjords Saint-Sylvestre*
- ...
- *La mousse au Grand Marnier*
- ...
- *Les mignardises*

1.250 fr. PER PERSOON (dienst en B.T.W. inbegrepen)

Met HET GROOT ORKEST
ALEX SCORIER

Voor beide feestavonden :

— AVONDKLEDIJ VERPLICHT

- Champagne niet verplicht
- Geschenken - Cotillons

— Plaatsbespreking : door storting op PR. 17.98
van de N.V. „A.M.B.C.K.O.”, Casino-Kursaal -
8400 OOSTENDE

Voor alle inlichtingen : Telefoon : 059/751.11

(240SW—6296N—7260V)



hulp in nood s.v.

onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

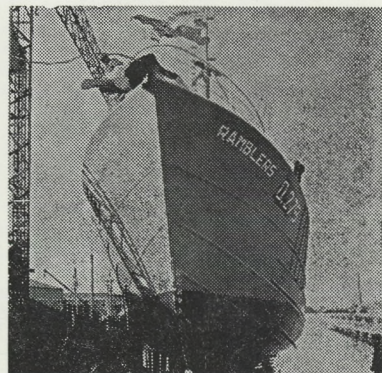
oostende

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.