VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

39e JAAR

VERSCHIJNT WEKELIJKS

HET VISSERIJBLAD

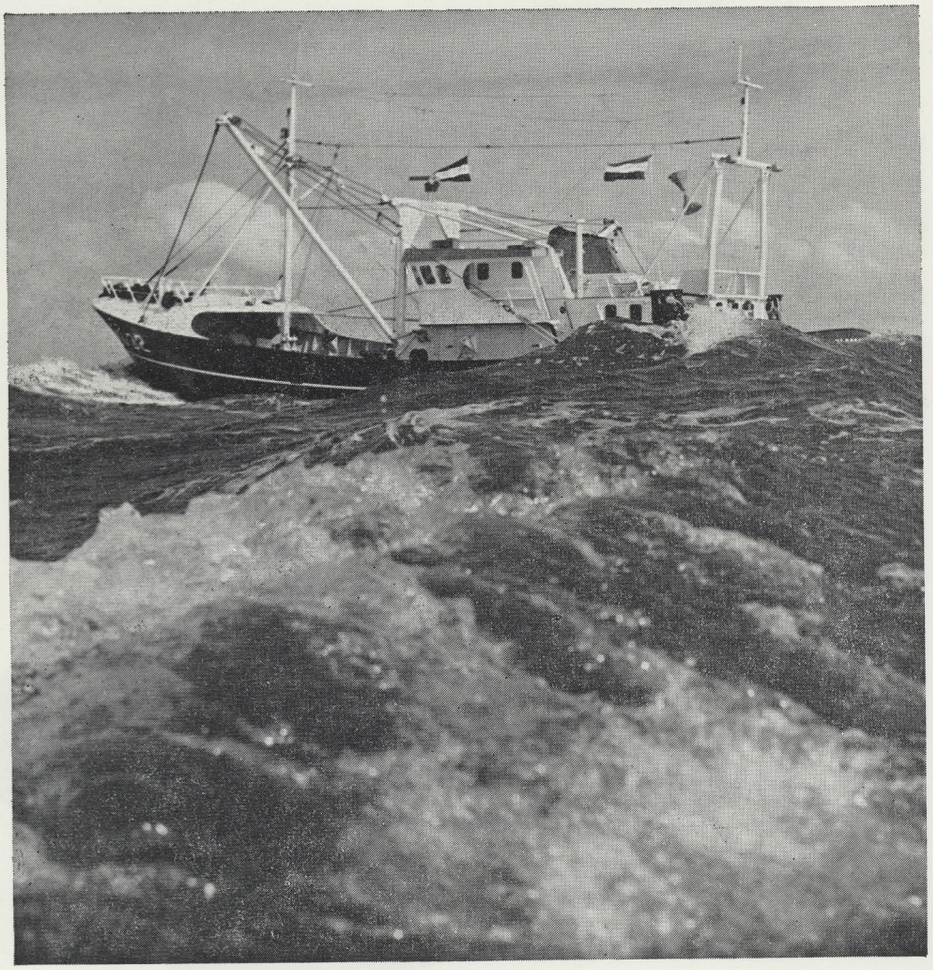
VRIJDAG 5 OKTOBER 1973 — PRIJS 20 F — Nr 40

Wie bijzondere prestaties eist, merkt pas goed wat Stork-Werkspoor dieselmotoren waard zijn.

F240, viertakt, 820-1500 pk	750	1000	omw/ min
gemiddelde effectieve druk	13,6	11,7	kg/cm²
gemiddelde zuigersnelheid	6,5	8,7	m/sec
gemiddeld brandstof-verbruik	155	158	g/pk/u
smeerolie-verbruik	1	1	g/pk/u

Gewicht 6-8-9 cil. uitvoering: 10,5 - 13 - 14 ton.

Service: Amsterdam, Rotterdam, Zwolle, IJmuiden, Den Helder, Harlingen, Groningen, Delfzijl, Urk, Scheveningen, Stellendam, Terneuzen, Breskens, Oostende, Antwerpen, Gendt (Nijmegen), Maasbracht en Maastricht..



STORK-WERKSPOOR DIESEL

Postbus 4196, Amsterdam. Telefoon (020) 228080, telex 14321.

het visserijblad

Vrijdag 5 oktober 1973 — Nr. 40

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

In de marge van de stapelloop van de N.40 „Ravelingen"

Scheepsbouw bezorgd om de achteruitgang van de vissersvloot

Directeur Dewinter van de Oostendse scheepswerven Beliard Murdoch NV. heeft vorige week donderdag, naar aanleiding van de stapelloop van de treiler N.40 «Ravelingen» zijn bezorgdheid uitgedrukt in verband met de voortdurende achteruitgang van de Belgische vissersvloot in het algemeen en de Oostendse vloot in het biezonder.
In aanwezigheid van meerdere prominenten zegde spreker woordelijk :

> **«Het is te hopen en te wensen dat initiatieven als deze genomen door de rederij Norfish — opdrachtgever tot de bouw van de Ravelingen — en de durf, het geloof en de wil tot slagen, die haar vennoten ten toon spreiden, aanstekelijk werken».**

Het was onmiddellijk voor de hand liggend dat de heer Dewinter zinspeelde op de verontrustende achteruitgang die de jongste jaren wordt opgetekend kwa numerieke sterkte van de Oostendse vissersvloot. Overigens een verschijnsel dat het ganse produktie-apparaat in onze zeevisserij treft want ook de Zeebrugse en Nieuwpoortse vloot kenden in de laatste twee jaar weinig uitbouw. Ten bewijze hiervan kan misschien vermeld worden dat in 1972 slechts één vaartuig in bedrijf werd genomen, nl een eenheid voor de Zeebrugse vloot. Thans zijn er voor 1973 en 1974, 7 nieuwbouwen voor de Zeebrugse vloot en twee voor Nieuwpoort waar voor Oostende tot op heden geen enkel nieuwbouw genoteerd werd.

Uit die zeer opgemerkte en rake toespraak van de heer Dewinter, ontlenen wij verder volgende uitlatingen :

«Inderdaad moet mij een gegronde vrees en ongerustheid van het hart betreffende de evolutie van onze Belgische, en meer bepaald de Oostendse visserij, al is het op het risico af, dat het als een wanklank zou gaan doortrillen tussen de blijde geluiden die ons bij een stapelloop omspoelen. Door de relaties die wij beroepshalve met andere dan de Belgische visserjmiddens onderhouden en meer konkreet door de menigvuldige opdrachten die wij van buitenlandse rederijen ter zeevisserij ontvangen, mogen wij beweren een gunstige plaats op de uitkijktoren te hebben verworven van waaruit de evolutie in de visserij binnen en buiten onze grenzen kan worden nagegaan. Het is aldus mijn innige overtuiging en tevens beangstigende bevinding dat de kloof die is ontstaan tussen de Belgische visserij en deze der omliggende landen, op verontrustende snelle wijze steeds groter wordt, en dat zowel op het kwalitatieve als op het kwantitatieve vlak Ik wens als mijn persoonlijke mening naar voor te brengen dat op ne vlak van de scheepsuitrusting en de visserijtechniek enerzijds, en op dat van de kommercialisatie van het visserijprodukt anderzijds, de Belgsche visserij gevaar loopt te zullen worden overspoeld door een vloedgolf die uitgaat van buitenlandse initiatieven waar wij hier vreemd en ongevoelig voor blijven, indien niet binnen korte termijn, én van overheidswege én door de privékringen, maatregelen voor een forse heropleving zullen worden genomen.
Deze kwestie is van té vitaal belang opdat de inzet van eenieder té groot zou kunnen zijn,» aldus direkteur Dewinter.

SERIE VAN VLAAMSE BANKEN

Vooraf had de woordvoerder van de werf Beliard Murdoch lof toegezwaaid aan de opdrachtgevers voor de bouw van de «Ravelingen» en drukte hiervoor overigens zijn vreugde uit. De werf Beliard Murdoch was volgens spreker overigens om meerdere redenen verheugd en ingenomen met deze opdracht. Zo o.m. omdat de vennoten van «Norfish» sedert verschillende jaren de werf genegen zijn en zo'n beetje als vrienden des huizes kunnen begroet worden.

De heer Dewinter was verder al evenzeer gelukkig omdat deze beide schepen in feite de voortzetting zijn van een reeks identieke treilers die eerder op de werf werd gebouwd. Het was in 1969 dat de N.708 «Ruytingen» en de N.709 «Mardyck» afgeleverd werden aan de Rederij Rammeloo. In 1971 werd de N.752 «Ter Yde» in bedrijf genomen door de Rederij Legein. De heer Dewinter is ervan overtuigd dat de suksessen van deze vaartuigen de beslissng van de Rederij Norfish hebben bepaald. Biezonder verheugd is spreker evenwel om het feit dat de door de rederij Norfish gekozen namen volledig in de fran liggen van hun voorgangers De «Ruytingen», de «Mardyck», de «Ter Yde» en weldra de « Ravelingen » en « Ter Streep» zijn allen namen van Vlaamse Banken.

Tenslotte richtte hij zich nog tot mevrouw Arthur Coene, die als meter fungeerde en de h. Martens van de Zeevisserijdienst te Oostende die het peterschap had aanvaard. Beiden mochten een mooi geschenk in ontvangst nemen.

DANK NAMENS REDERIJ NORFISH

Ook namens de vierende rederij kwam de heer Arthur Coene als vennoot aan het woord.

(Zie vervolg blz. 2)

De kloeke «Ravelingen» even vóór de vlotte stapelloop.

(Vervolg van blz. 1)

Hij zei o.m. :

«Voor de zoveelste maal zie ik een schip van dergelijk formaat van stapel lopen en nog steeds ontbreekt mij in mijn woordenschat en terminologie juiste woorden om mijn bewondering te uiten voor deze fijne en magistrale schepen ».

Verder drukte spreker zijn dank uit t.o.v. de heer Martens, die het peterschap heeft willen aanvaarden, de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid de Zeevaartinspektie, het Ministerie van Landbouw en alle andere instanties die rechtstreeks of onrechtstreeks hun steentje hebben bijgedragen tot de realisatie van deze onderneming.

Een speciaal lofwoord had de heer Coene over voor de scheepswerf Beliard Murdoch, direkteur Dewinter en het personeel die hun krachten hebben gebundeld voor de bouw van de «Ravelingen».

«Wij zien dan ook de toekomst met gerust gemoed in en hopen dat de belofte, dat de eerste reis nog vóór de jaarwisseling zal plaatsgrijpen stand zal houden», zo besloot de heer Coene zijn uiteenzetting.

PERSONALITEITEN

Naast de vertegenwoordigers van de werf en de rederij «Norfish» werden ook een aantal prominenten uit de visserij opgemerkt zoals o.m. schepen Dumarey van de Oostendse haven; P. Vandenberghe van de rederskoöperatieven SCAP en HULP IN NOOD; Wittevrongel, direkteur van de Rederscentrale; J Verbanck, Vismijndirekteur te Nieuwpoort; E.H. Corneillie visserijaalmoezenier die tevens de doopplechtigheid leidde ; dhr Debruyne van de Nat. Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid te Brugge en verschillende reders ter Zeevisserij.

TECHNISCHE GEGEVENS

De N.40 «Ravelingen» is een identiek vaartuig als de reeds eerder in bedrijf genomen vaartuigen «Ruytingen», «Mardyck» en «Ter Yde».

De hoofdkarakteristieken zijn de volgende :

— lengte over alles : 25,54 m.

— breedte buiten de spanten : 6,40 m.

— holte in de zijde : 3,20 m.

De visruimen hebben een kapaciteit van 70 m3 terwijl de brandstoftanks 28 m3 kunnen bergen. De zoetwatertank heeft een inhoud van 5 m3. De «Ravelingen», die voorzien is voor zes opvarenden, zal voortgestuwd worden door een A.B.C.-dieselmotor met een vermogen van 375 PK bij 600 t/min. De firma Brusselle uit Nieuwpoort leverde de vislier.

Wij sluiten ons graag aan bij de vele lofbetuigingen die geuit werden op de plechtigheid. Aan de rederij een gemeend proficiat voor hun durf en zin voor initiatief en aan de werf Beliard Murdoch onze lof voor deze zoveelste spektakulaire realisatie, die getuigd van knap werk. Er wordt wel eens gezegd dat de schepen op die werf gebouwd duurder zijn dan andere. Maar als men dan vaststelt op welke knappe wijze die schepen afgewerkt worden, dan is het een feit dat ze niet alleen zeer sterk zijn, maar tevens sierlijk en praktisch.

En dat is voor iemand die de visserij bedrijft toch van het grootste belang.

Enkele opnamen van de plechtigheid voor en na de stapelloop. Foto boven hakt mevr.Coene,die als meter optrad, vol koncentratie het traditionele lint door. Enkele ogenblikken later gleed de «Ravelingen» in de grijze wateren van het dok. Foto onder de vier vennoten van de rederij «Norfish» die om hun durf en zin voor initiatief dienen geloofd te worden.

SCHEEPSWERF BELIARD MURDOCH TE OOSTENDE KREEG 4 OPDRACHTEN VOOR LORIENT

Bij het tewater laten van de Ravelingen vernamen we dat deze uitstekend ingerichte scheepswerf opnieuw vier opdrachten uit Frankrijk ontving en wel van uit Lorient voor de bouw van vier vissersvaartuigen van ongeveer 52 m lang welke zullen voorzien worden van motoren van 2000 PK voor rekening van een rederij, waarvoor reeds vroeger gebouwd werd. Het is merkwaardig om vaststellen maar deze scheepswerf krijgt steeds veel bestellingen vanuit Boulogne en Lorient, niettegenstaande dat er genoeg Franse werven bestaan, die door de Franse Staat op allerlei wijze bevoordeeld worden.

Het mag gerust een bewijs genoemd worden van de kwaliteit van de afgeleverde vaartuigen en van de snelle wijze waarop ze geleverd worden.

LAATSTE BERICHTEN UIT IJSLAND

NAVY TOCH WEG

In een ander artikel in dit blad hebben wij melding gemaakt van de IJslandse dreiging om de diplomatieke betrekkingen met Groot-Brittannië te verbreken zo de Britse fregatschepen die hun vissersvloot beschermen, niet onmiddellijk de 50-mijl zone verlaten.

Deze week woensdag, dag waarop te 0 uur het IJslandse ultimatum verstreek, heeft de Britse premier Heath aan het ultimatum gevolg gegeven en werd opdracht gegeven aan de Navy om haar drie marinefregatschepen en haar drie sleepboten uit de 50 mijl te halen.

Als voorwaarde werd hieraan gekoppeld dat IJsland de Britse vissersschepen niet zou lastig vallen tijdens de besprekingen die thans opnieuw zullen worden aangevat.

VERDIENSTELIJK WERK VAN OOSTENDSE HAVENKAPITEIN

Dat onze havenkapitein steeds bezorgd is om met alle mogelijke initiatieven nieuw leven in de vissershaven te blazen, hebben we nu opnieuw vastgesteld bij de aanvoer van IJslandse vis.

Deze week lostten twe vaartuigen hun lading en verkocht dinsdag de 1.878.332 zijn 112.750 kg. vis.

Dank zij zijn initiatief werden thans de kosten van deze vaartuigen wat de invoerrechten betreft, tot het minimum herleid naar aanleiding van de tussenkomst van de stad, de wet tot zijn werkelijke betekenis te zien herleiden.

Heden vrijdag verkoopt opnieuw een IJslands vaartuig, gevolgd door een andere dinsdag a.s. waarvan de vangst op duizend bennen, 't zij 50.000 kg. wordt geraamd.

HOE LANG DE REDERS NOG PESTEN ?

Mijnheer de directeur,

Vorige week verkocht de O.236 zijn vangst en daar de reder steeds beroep doet op een gepensionneerde om de vangt te bewaken en een handje toe te steken werd hij en die gepensionneerde eens temeer door de «langen» van de vismijn, die opnieuw in de gratie moet komen van zijn schepen verzocht een vislosserskaart te tonen wat hij niet heeft met als gevolg dat diezelfde bediende hem een proces verbaal opmaakte, zodat die mens met zijn klein pensioentje de schrik op het lijf heeft.

Aan de ene kant vindt men geen lossers noch volk meer, wanneer ze geen 2.000 frank per nacht kunnen verdienen en aan de andere kant, tracht de schepen van de stad want hij is het en niemand anders, de reders den duvel aan te doen.

Is de toestand van de reders te Oostende da nzo schitterend dat de stad hen ook nog op die manier tracht te pesten?

Nota der Red. : Het is ons bekend dat vorige week maandag inderdaad **sommige** reders opnieuw werden gepest.

Wij zeggen hen dat ze steeds hun ernstige klachten mogen overmaken aan de Rederscentrale. **De stad Oostende noch zijn bedienden, hebben het recht iemand zonder vislosserskaart te verbieden.**

Zolang de stad alleen met syndikalistische streken de toestand wil regelen, zal het nooit gaan.

Zij laat allerlei onregelmatigheden, zelfs diefstallen toe, als het maar past in het kraam van een syndikaat.

De ernstige belangen tellen niet. Het is daarom gelukkig dat er nog een Rederscentrale bestaat. Anders zouden de reders te Oostende nog meer afzien. Het is zonderling dat al deze triestige tussenkomsten alleen te Oostende gebeuren en niet te Nieuwpoort noch te Zeebrugge.

Komen er misschien nog te veel schepen te Oostende verkopen ?

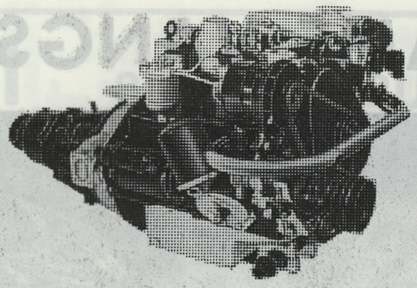
Ja, de nieuwe Ford 2400 diesel-motoren leveren de prestaties van benzinemotoren gekombineerd met al de voordelen van de dieselbrandstof.

- ☐ licht en krachtig*
- ☐ kompakt
- ☐ super-snelle 4 en 6 cylinder diesel-motoren
- ☐ brand-risiko's totaal uitgesloten

*Bijvoorbeeld: de nieuwe 6 cylinder weegt slechts 292 kg maar levert bij 3,600 omw/min 87 rem p.k.

Stap dus vastberaden over naar de gloednieuwe Ford 2400 reeks. Een moderne reeks diesel-motoren met dezelfde prestaties als benzine-motoren. Wil u er meer over weten?

Neem kontakt op met: Ford Motor Company (Belgium) N.V. Postbus 27, 2030 Antwerpen, Tel: (03) 41.33.52.
Koncessiehouder voor België en het Groothertogdom Luxemburg, Ets. Willy Evrard, Avenue du Roi Albert 53, 5220 Andenne, Tel.: (085) 217.75



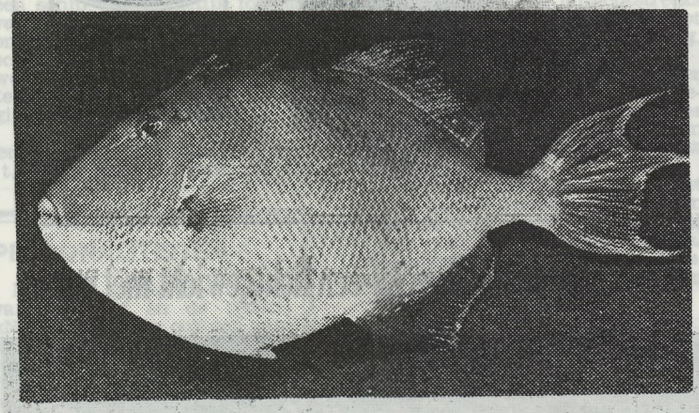
Ford

Marine Power Products

Ford's nieuwe 2400 reeks-een lichtgewicht met punch

Laat u niet misleiden door de snelheid. De nieuwe reeks Ford motoren zijn diesels!

ZELDZAME VANGST



Het garnalenvaartuig O.148 ving op de Westdiep een zeer zeldzame vissoort, een zogenaamde Trekkervis (Balistes carolinensis Gmelin 1789), in Frankrijk „poisson-porc" genoemd. De vis was 45 cm. lang en woog 670 gr. Deze soort komt volgens Ir. R. De Clerck van het Rijksstation voor Zeevisserij vooral voor in de Middellandse Zee en in de Atlantische Oceaan, doch slechts zeer sporadisch in de Noordelijke wateren. Een eksemplaar werd op 6 september 1932 op de Wenduine Bank gemeld, evenals op 24 september 1930 in de omgeving van Amsterdam. Deze vis is gekenmerkt door een ovaal lichaam, een kleine mond met bovenaan 14 en onderaan 8 tanden. Vergiftiging is mogelijk. Het zopas gevangen uitzonderlijk eksemplaar zal ondergebracht worden in een verzameling die thans door de werkgroep Biologie van het Rijksstation aangelegd wordt en eerlang in de Eurohal nabij de Oostendse Vismijn zal tentoongesteld worden.

NIEUWE REGELING VAN VERKOOP VAN GARNAAL IN DE VISMIJN

Met ingang van maandag 7 oktober 1973 zal de garnaalverkoop en de visverkoop van de kustvaartuigen plaats vinden in de vismijn. Vanaf die datum zal bij wijze van proef de volgende regeling van toepassing zijn :

GARNAALVERKOOP :

Op werk- en feestdagen is er een verkoop van garnaal voorzien om 9 u. en om 14u.30.
Op zondagen is er geen verkoop meer voorzien.

SCHATTEN VAN VIS :

Het schatten van vis aangevoerd door kustvaartuigen die in detail verkopen aan de vistrap blijft behouden maar zal voortaan ook in de vismijn plaats hebben. Volgende regeling is hierbij voorzien :
Op de werkdagen : van 8 tot 11u.30 en van 14 tot 16 uur.
Op de zaterdagen : van 8 tot 11u.30 en om 14 uur.
Op de feestdagen : van 8 tot 10 uur en om 14 uur.
Op de zondagen : geen schatten van vis.
De vaartuigen die de zondag uitvaren om hun vis en/of garnaal in detail te verkopen aan de vistrap moeten de maandag hun vangst van de zondag opgeven.

Op zaterdag is er een verkoop van vis voorzien om 8 uur, daarna om 9 uur zal de garnaal verkocht worden.

BRIEVENBUS

EEN BEMOEIZUCHTIGE OF VOORINGENOMEN DOKTER ?

Mijnheer de direkteur,

Ge weet dat varende vissers, nu en dan een keuring moeten ondergaan van de ogen, wat maar juist is.

Dezer dagen hebben zich twee vissers bij Dr Maertens te Oostende aangeboden met een briefje van de Rederscentrale, die ten andere de doktersvisiten betaalt voor zijn leden.

Groot was de verwondering toen de eerste visser buiten kwam, terwijl zijn reder op hem zat te wachten, meldend dat dit briefje niet geldig was, daar de rederscentrale niet meer bestond en het nu de Unie der reders was.

Daar de reder in kwestie zich over dergelijke uitlatingen verwonderde en onmiddellijk vroeg met welk recht hij zulks zo beoordeelde, vermits slechts een klein groepje afgesche rd was te Oostende alleen en te Zeebrugge allen opnieuw verenigd zijn werd die visser toch behandeld en keurde hij hem eenvoudig af, op een ogenblik dat deze reeds **14 jaar** vaart kent.

Onmiddellijk werd de patient zonder te melden wat voorgevallen was, naar een ander dokter gezonden om hem grondig te onderzoeken, die hem 100 t.h. geschikt vond.

Dit werd onmiddellijk daarna door een oogspecialist bevestigd.

Vorige week deed zich eenzelfde voorval voor met diezelfde Dr Maertens met een scheepsjongen. Het gevolg daarvan was, dat die scheepsjongen 6 maanden zou moeten wachten vooraleer zich opnieuw te mogen aanbieden.

Dit beu zijnde, werd hij naar een oogspecialist gestuurd, die hem volledig geschikt vond.

Er is meer. Dr. Maertens weigerde die visser zijn medische fiche mee te geven. Op vraag van de Rederscentrale waarom hij dit weigerde, was het lakonisch antwoord, dat hij die fiche zelf aan de Zeevaartinspektie zou overmaken.

Het ware ons aangenaam te weten wat er ons in het vervolg te doen staat.

Een reder

Nota van de Redaktie :

Naar men ons meedeelt, werden deze gevallen onderzocht en juist bevonden. De houding van Dr Maertens, die ten andere geen oogspecialist is, is onbekwaamheid, vooringenomenheid of onaanvaardbare inmenging in een geschil geleid door enkele mensen die gemeend hebben hun avontuurlijke neigingen te mogen botvieren.

Het triestige van het geval is dat een dokter zich daaraan gelegen laat. Deze dokter werd dan ook bij de Rederscentrale van de lijst geschrapt der te raadplegen geneesheren, wat het beste antwoord is, welke men dergelijke mensen kan geven, die hun beroepseer op die wijze geen eer aan doen.

DRIES CLAEYS VOORZITTER BEDRIJFSRAAD VOOR ZEEVISSERIJ

Wij vernemen dat volksvertegenwoordiger Dries Claeys, alom gekend voor de vele diensten die hij reeds heeft bewezen aan het zeevisserijbedrijf, aangesteld werd als nieuwe Voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij voor een termijn van zes jaar.

Als dusdanig vervangt hij Erebestendige Deputé Henri Smissaert wiens mandaat niet meer kon worden verlengd wegens het bereiken van de leeftijdsgrens. Het is beslist overbodig de nieuwe Voorzitter van de Bedrijfsraad voor te stellen.

Beperken wij ons tot het herhalen dat de heer Dries Claeys sedert een 10-tal jaren de enige parlementariër is, die zich ten volle inzet voor het ganse zeevisserijbedrijf en die ook de problemen van het bedrijf kent.

Het is dank zij hem, dat vele problemen konden worden opgelost en dat veel voordelen die het zeevisserijbedrijf geniet, konden worden bekomen. Dries Claeys is zowat de verbindingsman tussen de overheid en het bedrijf en niemand zal ontkennen dat hij het bedrijf enorm veel diensten heeft bewezen.

Wij wensen hem oprecht geluk met deze nieuwe benoeming en zijn ervan overtuigd dat onder zijn voorzitterschap de Bedrijfsraad nuttig werk zal verrichten.

NA HET AFSTERVEN VAN VISGROOTHANDELAAR ALB. CONSTANDT

Zaterdag werd te 11 uur de visgroothandelaar Albert Constandt onder grote belangstelling en met bloemen en kransen beladen, ten grave gedragen. Van uit IJsland was aan het adres van het stadsbestuur een rouwtelex gestuurd waarin niet alleen aan Mevrouw Constandt en haar zoons rouwbetuigingen werden overgemaakt maar waarin tevens hulde werd gebracht aan de afgestorvene en herinnerd aan het feit dat hij het was die tot twee maal toe in IJsland was geweest om te trachten IJslandse vissersvaartuigen de weg aan te wijzen naar de Oostendse haven. Het telex sloot als volgt :

„Please inform his relatives of our deepest regret and bring them our sympathetic regards".

Deze treffende woorden getuigen tevens van de grote erkentelijkheid van de IJslandse reders ten opzichte van iemand die aldus handelend niet alleen IJslandse vis naar Oostende zag komen, maar tevens velen brood berschaft en de vishandel ten zeerste ten goede komt.
Dit mocht wel eens gezegd.

12 VD 48/42 AL-1

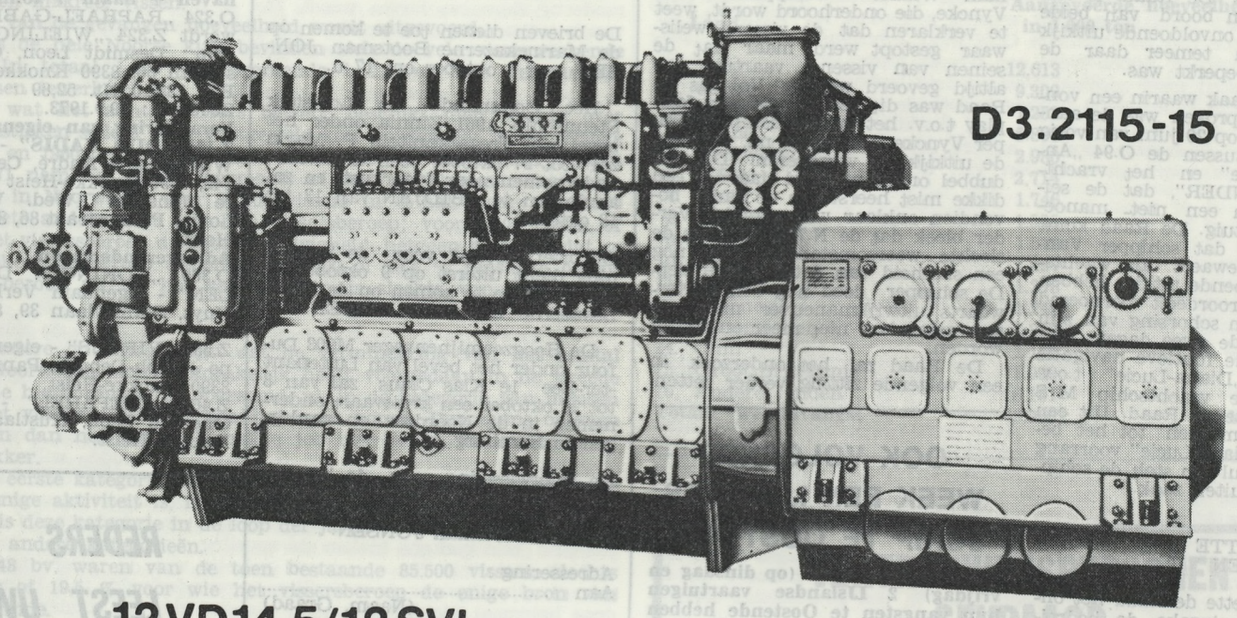
8 NVD 48 A-2U

6 VD 26/20 AL-1

6 VD 36/24 AL-1

3 NVD 26-2

6 VD 18/15-1 SRW



D3.2115-15

12 VD 14,5/12 SVL

6 NVD 36 A-1

6 VD 18/15-1 HRW

VEB SCHWERMASCHINENBAU
»KARL LIEBKNECHT«
MAGDEBURG

– KOMBINAT FÜR DIESELMOTOREN UND INDUSTRIEANLAGEN –

EXPORTEUR:

TechnoCommerz GmbH

DDR – 108 BERLIN,
JOHANNES-DIECKMANN-STRASSE 4–6
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK

BEGRIPPEN VOOR MODERNE AANDRIJVINGSTECHNIEK

Motoren uit een Concern, welke bedrijven op een jarenlange ervaring in de ontwikkeling en in de produktie kunnen terugzien. En deze ervaringen komen nu tot zijn recht, voor de gebruiker en voor het Concern.
Steeds is het systematische ontwikkelingswerk in ons Concern gericht op de produktie van moderne, topprestatie leverende en kontrolevrije motoren.
Motoren voor de aandrijving van krachtcentrales, pompen, baggermolens, lokomotieven en voortstuwing van schepen.
Motoren die een begrip voor de moderne aandrijf- en voortstuwingstechniek zijn geworden.
Want in de S.K.L.-dieselmotoren zit Zekerheid, Kracht en Prestatie.

Vraagt Uw speciale informatie aan :
Vertegenwoordiger :
Scheepsmotoren en Reparatiebedrijf

P. J. Brand B.V.
Maasstraat 2
Dordrecht (Nederland)
Tel. 078-48522
Telex 24175

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Woensdag kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende bijeen onder het voorzitterschap van de heer Vandercruyssen. De heer Bentein vervulde het ambt van rijkskommissaris.

Bij de aanvang van de zitting werden drie vonnissen uitgesproken. Een eerste zaak betrof de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.200 „Tijl Uilenspiegl" en de Z.484 „Fox", ter hoogte van Flamborough Head. Terzake werden beide schippers betrokken. De Raad is van oordeel dat aan boord van beide vaartuigen een onvoldoende uitkijk werd gehouden temeer daar de zichtbaarheid beperkt was.

Een tweede zaak waarin een vonnis werd uitgesproken was de aanvaring die zich op 20 juni van vorig jaar voordeed tussen de O.94 „Ancre d'Espérance" en het vrachtschip „KR.TONDER", dat de seinen droeg van een niet- manoeuvreerbaar vaartuig. De Raad komt tot het besluit dat schipper Vanhove en Ryckewaert als wachtsman geen voldoende uitkijk hebben gehouden en veroordeelt voornoemd schipper tot een schorsing van zijn brevet gedurende twee dagen.

Ook inzake de foutieve navigatie van de O.156 „Diana-Lucie" t.o.v. het Roemeense vrachtschip M/S „Oltul" vonniste de Raad. Uit een onderzoek kwam men tot het besluit dat de „Diane-Lucie" voorrang had op de „Oltul" en stelt de schipper derhalve buiten zaak.

SCHIPPER UITTE BEDREIGINGEN

Vervolgens zette de Raad het onderzoek verder inzake de bedreigingen die schipper Vantorre uitte t.o.v. visserijtechnikus Pottier toen deze op zee de netten wilde in beslag nemen. Een onderzoek had uitgewezen dat de kuil van het net niet beantwoordde aan de voorschriften. De h. Pottier zegt dat hij schrik had voor geweldplegingen alhoewel deze niet tot uiting kwamen. Wel diende hij toe te geven dat betrokken schipper achteraf zelf de kuil doorsneed en deze ter beschikking stelde. Schipper Vantorre, die nogmaals onderhoord werd, zegt dat bij een eerste opmeting zijn netten wel degelijk in orde bleken maar dat voornoemd visserijdeskundige aandrong op een nieuwe meting en het meettoestel steeds op verzoek van de deskundige harder tussen de mazen moest geduwd worden. Tevens weigerde, volgens schipper Vantorre, de deskundige een verklaring van de schipper op te nemen in het proces-verbaal.
De raad zal het onderzoek terzake verder zetten.

AANVARING TUSSEN O.279 EN O.127

Een andere zaak betrof de aanvaring die zich op 7 oktober van vorig jaar voordeed tussen de O.279 „Ramblers" en de O.127 „Okeanos" Schipper Goutsmit van de „Okeanos" werd onderhoord. Hij beweert dat hij vóór de aanvaring niemand zag aan het stuurwiel van het ander vaartuig. Hij zag pas een hoofd opduiken toen de aanvaring zich had voorgedaan. Anderzijds liet hij na aandachtseinen te geven toen de „Ramblers" gevaarlijk dicht kwam. Wel voerde hij een manoeuver uit maar dit kwam te laat. Voor die nalatigheid wordt schipper Goutsmit, op rekwisitie van de rijkskommissaris, terzake betrokken.

x x x

Tenslotte zette de Raad het onderzoek verder inzake de aanvaring die zich op 19 juli van vorig jaar voordeed tussen de treiler N.706 „Ster der Zee" en de tanker „William Walker". Schipper André Vyncke, die onderhoord wordt, weet te verklaren dat de visserij weliswaar gestopt werd, maar dat de seinen van vissend vaartuig nog altijd gevoerd werden. Volgens de Raad was dit een gebrek aan fairplay t.o.v. het andere schip. Schipper Vyncke liet verder na, voldoende uitkijk te verzekeren. Dit was dubbel onverantwoord daar er een dikke mist heerste en de radar bovendien onklaar was geraakt .Verder bleek dat de N.706, ondanks de slechte weersomstandigheden, nog een snelheid van 6 tot 7 mijl liep. De schipper deed nog een achterwaarts uitwijkmaneuver maar de aanvaring kon niet meer ontweken worden.
De Raad zal het onderzoek in een volgende zitting verder zetten.

OOK VOLGENDE WEEK EEN IJSLANDS SCHIP TE OOSTENDE

Nadat deze week (op dinsdag en vrijdag) 2 IJslandse vaartuigen hun vangsten te Oostende hebben verkocht, wordt ook volgende week dinsdag een IJslandse vangst aan de markt verwacht.

Verwacht wordt dat de aanvoer van dit vaartuig ongeveer 1.000 bennen zal bedragen.

KRUISVAARTEN BIJ DE ZEEMACHT

Tot 12 oktober 1973 onderneemt het Smaldeel der Ondiepwatermijnenvegers (MSI), samengesteld uit M477 Oudenaarde, M475 Tongeren, M476 Merksem, M484 Dinant, M485 Andenne, M480 Seraing, M479 Huy en M473 Lokeren, een kruisvaart in het Kanaal.

Het Smaldeel, dat onder het bevel staat van Korvetkapitein Van den Haute, zal aanleggen te Portsmouth Wat de briefwisseling voor de bemanning betreft zijn volgende schikkingen van toepassing :

De brieven dienen toe te komen op de Marinekazerne Bootsman JONSEN voor 8 oktober om 17 u.

Het Commando- en Logistiek Steunschip A961 Zinnia onder het bevel van Fregatkapitein P. Marin zal tot 27 oktober een kruisvaart ondernemen naar Ivoorkust, en zal aanleggen te ABIDJAN van 13 tot 16 oktober.

De briefwisseling voor de bemanning dient uiterst op 9 oktober 73 om 15 u. toe te komen op de Marinekazerne Bootsman JONSEN.

De Hoogzeemijnenveger M903 Dufour onder het bevel van Luitenant-ter-Zee 1e Klas Claus zal van 8 tot 26 oktober een kruisvaart ondernemen in de Noordzee en aanleggen te Hamburg.

De briefwisseling voor de bemanning dient uiterst voor 17 oktober om 9 u. toe te komen op de Marinekazerne Bootsman JONSEN.

Adressering :
Aan .....
(Naam, Graad)

Aan boord .....
(Naam van het schip)

Marinekazerne Bootsman Jonsen
8400 OOSTENDE

VERANDERINGEN IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN

maand september 1973

Inbouw andeer motor + opdrijven P.K. :
Z.471 „JAN BART II" - eigendom : Vantorre Jozef, Vissersstraat 128, 8380 Zeebrugge-Brugge5.
Motor Deutz - nr 4530370 - bouwjaar 1966 - 240 P.K.
Zeebrief : 14.9.1973.
Verandering van eigenaar + thuishaven + naam + tonnemaat :
O.324 „RAPHAEL-GABRIELL" wordt Z.324 „WIELINGEN" eigendom : Desmidt Leon, Graaf d'Ursellaan 56, 8390 Knokke-Heist.
BT. 135,10 Nt. 52,89
Zeebrief : 19.9.1973.
Verandering van eigenaar :
Z.175 „QUO VADIS" - eigendom : Wtterwulghe André, Ceuvelhoekstr. 142, 8390 Knokke-Heist & De Groote Johanna (Wed. Wtterwulghe Louis) Pannestraat 86, 8390 Knokke-Heist.
Adresveranderingen :
O.369 „KONINGIN DER ENGELEN" - eigendam Verleene Engel-Huys, Stanleylaan 39, 8400 Oostende.
Z.533 „VIRTUS" - eigendom : Rappe Joseph-Debuck, Pannestraat 227, 8390 Knokke-Heist.
Z.462 „ZEEPAREL" - eigendom : Gheselle Leon, Kustlaan 112, 8390 Knokke-Heist.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

MEER DAN GESLAAGDE MAAND VOOR OOSTENDSE GARNAALVISSERS

REKORDAANVOER IN SEPTEMBER

Nooit voorheen werd te Oostende zoveel garnaal aangevoerd in één maand als tijdens de septembermaand. Met een zeer beperkt aantal schepen werd inderdaad een aanvoercijfer bereikt van 71.777 kg. Daarmee is het vier jaar oude rekord van september 1969 (55.114 kg) met ruim 16.500 kg verbeterd. Een vergelijking met dezelfde maand van verleden jaar toont aan welk een vooruitgang geboekt werd. In september 1972 konden onze garnaalvissers immers maar 15.438 kg garnaal in de garnaalmijn en de vismijn brengen. Nochtans waren er toen maar 4 vangsten minder dan dit jaar. De vangst per schip is dus geweldig toegenomen en liep op van 57 tot 261 kg. Hoe is het mogelijk ? Verleden jaar werden de erbarmelijke vangsten toegeschreven aan de Oostelijke winden en het klare water. Dit jaar zal de wind dus nu uit een andere en veel betere hoek geblazen hebben. Dat is niet alleen voor de toeristen gunstig geweest maar ook voor onze garnaalvissers. Die kregen de ganse maand nog een zeer behoorlijke prijs zodat een gemiddelde bereikt werd van 31,30 fr. Verleden jaar werd voor garnaal begrijpelijk ee nveel hogere prijs betaald, toen lag het gemiddelde rond de 65 fr. Dit belette evenwel niet dat dit jaar een aanzienlijk hogere opbrengst bereikt werd van 2.245.389 fr tegen slechts 968.839 fr in september 1972. Per schip werd dit jaar dus een opbrengst bereikt van 8.160 fr tegen slechts 3.570 fr verleden jaar. September is dus wel degelijk een zeer goede maand geweest voor onze kustvissers die trouwens bijna doorlopend konden uitvaren. We zouden bijna zeggen, gelukkig dat er de laatste weken nu en dan eens een paar dagen storm tussen. Zo bleef de prijs er in.

OOK NA NEGEN MAANDEN HOOGSTE AANVOER

Niet enkel de maand september is onze kustvissers gunstig geweest, het hele jaar door werden veel gunstiger vangstresultaten genoteerd. Zodanig dat eind vorige maand reeds een totale aanvoer bereikt werd van 212.311 kg en dat is dan meer dan het driedubbele van wat in 1972 in dezelfde periode aangevoerd werd. Toen hadden we immers nog maar een aanvoer van 69.415 kg bereikt. De opbrengst van deze wel zeer buitengewoon ruime aanvoer bedroeg 11.391.177 fr en dat is dan ook een bedrag dat nooit voordien bereikt werd. In 1972 bleef de totale opbrengst voor het ganse jaar daar zelfs 4 miljoen onder. Het moet gezegd (en geschreven) dat de vangsten nu veel talrijker zijn dan verleden jaar en opliepen van 1439 naar 2007. Toch blijft er een stijging van de gemiddelde vangst te noteren van 48 naar 105 kg. De gemiddelde opbrengst is gestegen van 3350 fr naar 5670 fr wat toch wel een duidelijke stijging is. De gemiddelde prijs is gedaald van 74 naar 53 fr hetgeen trouwens een heel normale prijsevolutie is. Het is zo dat nooit voordien bij dergelijke aanvoer een dergelijke prijs als dit jaar behaald werd. Het verkopen in de vismijn is daar zeker niet vreemd aan.

De Noorse Zeevisserij in een notedop

In de periode van 1910 tot 1971 nam de visaanvoer door de Noorse vloot toe van ca. 570.000 ton tot 2.700.000 ton.

De totale aanvoerwaarde bedroeg in 1910 ca. 40 miljoen N. kr. (280 miljoen B. fr.) om in 1971 1.550 miljoen N. kr., hetzij ca. 10.850 miljoen B. fr. te bereiken.

50 à 60 % van de totale Noorse aanvoer wordt gevangen binnen de 12-mijlengrens. 25 % van de totale aanvoer wordt gevangen tussen 12 en 50 mijlen buiten de Noorse kusten. De andere 25 % van de totale aanvoer wordt aangevoerd door de Noorse diepzeevaartuigen. De kustvisserij wordt aldaar voornamelijk bedreven met zg. gillnets, de lijnvisserij, de handlijnvisserij en tenslotte de trawlvisserij. De grootste vangsten worden evenwel aangevoerd door de purse-seine visserij en de trawlers die op haring en makreel vissen.

85 % van de gevangen hoeveelheid wordt uitgevoerd.

Langs de hele Noorse kust bevinden zich de vele visverwerkende bedrijven. In totaal 1.596 visverwerkende bedrijven, die gezamenlijk 34.514 mensen tewerkstellen.

Voor wat het aantal vissers betreft, beschikt men slechts over exacte statistieken sedert 1948. Vastgesteld kan worden dat in de periode tussen 1948 en 1960 het aantal vissers afnam met ca. 25.000 man. Tussen 1960 en 1971 nam het aantal nogmaals af met 26.000 man. Thans beschikt men in Noorwegen over 35.000 vissers in totaal, waarvan 16.300 of 46 % niets anders doet dan hun vissersberoep; voor 8.400 ervan of 24,1 % is het vissersberoep de hoofdbedrijvigheid, hetgeen betekent dat ze nog een bijkomstig beroep uitoefenen; 10.300 of 29,4 % tenslotte oefent een ander beroep uit en het vissersberoep is slechts van bijkomstige aard.

Bij nadere ontleding blijkt dat de vermindering van het aantal vissers in Noorwegen zich hoofdzakelijk heeft voorgedaan in de tweede kategorie die hierboven wordt opgesomd, nl. in de kategorie van mensen voor wie het vissersberoep het hoofdinkomen vormt. Doorgaans oefenen deze mensen dan nog een bijkomstige job uit, bv. in de landbouw of als bouwvakker.

In de eerste kategorie daarentegen, t.t.z. deze voor wie het vissersberoep de enige aktiviteit is, is de numerieke daling veel minder uitgesproken en is deze kategorie in de loop der jaren veel belangrijker geworden dan de andere kategorieën.

In 1948 bv. waren van de toen bestaande 85.500 vissers, slechts 6.700 vissers of 19,5 % voor wie het vissersberoep de enige bron van inkomen vormde.

Zoals men hieronder ziet zijn er van de huidige vissers 16.300 of 46,5 %, dus heel wat belangrijker, die uitsluitend en het ganse jaar door de visserij beoefenen.

	Vissersberoep enige bedrijvigheid		Vissersberoep hoofd-bedrijvigheid		Vissersberoep als bijkomende bedrijvigheid		TOTAAL	
1848	16.700	19,5	51.700	60,5	17.100	20	85.500	100
1960	21.400	35,1	23.800	39,1	15.700	25,8	60.900	100
1971	16.300	46,5	8.400	24,1	10.300	29,4	35.000	100

Voor wat de vloot betreft beschikt men in Noowegen over 30.702 eenheden, waarvan er 7.829 vissersvaartuigen en 22.873 boten zijn.

In 1971 bedroeg de globale tonnemaat 370.000 B.R.T.. De open boten nemen ten overstaan van dit totaal 20 % in, de houten vissersvaartuigen 35 % en de stalen trawlers 45 %.

De verdeling in lengte ziet men in hieronderstaande tabel.

	Minder dan 40 voet	40-59 voet	60-79 voet	80-99 voet	100-119 voet	120-159 voet	160 voet en meer	Totaal
Hout	4.780	1.925	409	95	26	—	—	7.235
Staal	23	18	71	92	120	228	42	594
Totaal	4.803	1.943	480	187	146	228	42	7.829

De investering in de Noorse vloot bereikte in 1971 ongeveer 350 miljoen N. kr., hetzij ca. 2.450 miljoen B. fr. Ongeveer 1/3 van deze waarde slaat op de nieuwgebouwde vaartuigen. De totale geïnvesteerde waarde ten behoeve van de Noorse vissersvloot (vaartuigen en hun uitrusting aan de wal) bereikte in 1971 een waarde van 2.900 miljoen N. kr., hetzij 20.300 miljoen B. fr.

Benevens de 35.000 vissers zelf die op de vloot tewerkgesteld zijn, wordt geschat dat nog 55.000 andere mensen hun brood verdienen in de zeevisserij-industrie (visverwerkende nijverheid, handel, enz.), dit is ongeveer 3,7 % van de totale tewerkstelling in het land.

Het spreekt voor zichzelf dat de visserij voor de kustgebieden zelf van vitaal belang is en voor de bewoners van veel kustdorpen de enige bron van inkomen vormt.

Noorwegen neemt op de ranglijst der visserijnaties kwa vangst de 5de plaats in, althans gebaseerd op de gegevens over 1970.

Hieronder volgt deze wereldranglijst :

Land	Aangevoerde hoeveelheden in 1.000 ton	%
1. Peru	12.613	18,2
2. Japan	9.309	13,4
3. U.S.S.R.	7.252	10,5
4. China	5.800	8,4
5. Noorwegen	2.980	4,3
6. U.S.A.	2.714	3,9
7. India	1.746	2,5
8. Thailand	1.595	2,3
9. Zuid-Afrika	1.519	2,2
10. Spanje	1.497	2,2
11. Canada	1.378	2,0
12. Indonesië	1.249	1,8
13. Denemarken	1.227	1,8
14. Chili	1.161	1,7
15. Groot-Brittannië	1.099	1,6
16. Andere landen	16.161	23,2
Totaal wereldvangst :	**69.300**	**100,0**

VERTROUWENSPERSONEN GEVRAAGD

Indien U : over wat vrije tijd beschikt ?
Indien U : gewend bent met wat geld om te gaan ?
Indien U : over een auto beschikt of er een kan besturen ?
Indien U : er niet op tegen ziet controlewerkzaamheden uit te voeren ?
Indien U : volkomen betrouwbaar bent solvabel en van goede wil mede over de kontante soms als waarborg beschikt van 100.000,- F ?
Dan kunnen wij : in een door Uzelf te bepalen tijdsindeling een vaste verdienste van 8.000,- F minimum, soms méér, per maand verzekeren !
Schrijven : bureel blad onder nr 678SW—7955N—7439V.

FIRMA VAN BELZEN „ZEELANDIA"
Molenweg 38, Arnemuiden - Nederland
Tel. 01182 - 1423/1424
B.G.G. 01182 - 1608/1613
HANDEL IN :
Gepelde · Ongepelde Garnalen
Crevettes Rose
UITSLUITEND GROOTHANDEL
(7220N—7356V)

PRAKTISEREN

DECCA (1)

Tot in 1962 kon het deccatoestel wel eens een foutje maken en dit lag dan meer aan het herkenningsstelsel dan aan het gebruikte kanaal. Maar toen werd meteen de Mark 12 op de markt gebracht. Het mocht inderdaad niet zijn dat de decometers de juiste positie aangaven als dit in werkelijkheid niet het geval was !

Hoever staat het deccasysteem nu ? Het net omvat thans 38 ketens die de volgende streken bestrijken: de oostelijke naderingen van Kanada, het grootste gedeelte van West-Europa de Zuid Afrikaanse kusten, de Persische Golf, de omgevingen van Bombay en Calcutta de omgevingen van Kiushu en Hokkaido in Japan en bepaalde delen van de Australische Noordwest kust. De uitbreiding van deze netten gaat voort en er zijn verder nog plannen voor andere delen van de wereld. Bovendien zijn de ketens die het eerst in gebruik werden genomen, nu vernieuwd en verbeterd bv. deze van de Persische Golf waar eveneens het multipulse-stelsel werd toegepast. Zopas werd een nieuwe keten op gang gebracht over de Ierse kusten, meer speciaal West en Zuid Ierland tot aan 16 graden westerlengte. Deze keten werd ingesteld door de «Ierse zeevisserijraad». Vanzelfsprekend verstrekt dit stelsel een dankbare hulp aan de Ierse vissers maar het is tevens voor de andere scheepvaart van ontzagelijk nut, voornamelijk voor het aanlopen van de Ierse kusten vanuit de Atlantische Oceaan.

DECCA (2)

Het is wel verbazend te vernemen dat op de dag van vandaag ongeveer 17 duizend schepen zijn uitgerust met een deccatoestel en de vissersvaartuigen vormen van dit aantal wel de grootste partij. Inderdaad is het apparaat voor de zeevisserij van even groot nut als voor de navigatie. Het is een uiterst eenvoudig stelsel dat dankbaar door de visser wordt gebruikt op de visgronden zowel als tijdens de traversen... We weten dit nu trouwens al lang genoeg. Nochtans is de bedekking van de Franse kusten zeer ongelijk. Dank zij de Engelse ketens is de toestand uitstekend in het Kanaal en op de Bretoense kusten. In de Golf van Gaskonje is ze evenwel maar povertjes en zelfs onbestaand ten zuiden van Kaap Ferrat en in de Middellandse Zee. Wanneer men de kaart bekijkt, valt het op, dat de streek van de Golf van Gaskonje op merkbare wijze de dekking onderbreekt van de Europese kusten. De enige franse keten ligt inderdaad ver van de kust. Zij werd gebouwd in 1952 ten behoeve van de luchtvaart en voorziet daardoor alleen maar in een bijkomstige scheepvaartdienst.

Er wordt ernstig overwogen deze Franse keten binnen een tweetal jaren op te heffen. De dienst is feitelijk verzekerd tot einde 1974 maar wat zal er nadien gebeuren? De vraag kan wel gesteld worden of de franse zeevisserij en de handelsvaart zelf, dit stelsel nog kunnen missen. Het is anderzijds maar normaal dat deze mensen ook over dezelfde mogelijkheden kunnen beschikken als hun buren. Het zou anderzijds maar logisch zijn, dat het deccastelsel volledig uitgewerkt wordt en heel Europa op volmaakte wijze omgeeft.

FRONT

Het is weer betrekkelijk kalm geworden op het IJslandse front. De Navy doet haar best om gevaarlijke toestanden te vermijden. Al moet er toch worden vermeld, dat er enige daverende ontmoetingen waren tussen de Navy, IJslandse en Westduitse schepen... De Kabeljauwoorlog moet evenwel de andere belangrijke zeevisserijgebeurtenissen die er ook nog zijn, niet helemaal in de hoek verdringen. Er wordt ondertussen nog duchtig voortgevist door de Engelsen. Vele kleine kustvissersvaartuigen doen uitstekende vangsten. Tien visdagen in de Noordzee hebben twee kleinere vaartuigen toegelaten 1200 kisten vis kabeljauw, aan te voeren. Dit bracht een opbrengst van meer dan 2 miljoen frank op wat voor scheepjes van deze tonnemaat merkwaardig is.

Het ligt niet in de bedoeling te bewijzen dat de IJslandse visserijwateren door de Britten kunnen worden gemist maar het is toch wel meldenswaardig, dat grote treilers terug de route hebben gezocht naar de Bereneilanden en zelfs naar de Witte Zee en daar uitstekende vangsten hebben gedaan van schelvis, die een gretige afzet gevonden hebben met stevige prijzen. Toch mag er niet worden uit het oog verloren, dat de IJslandse kabeljauw het best aangeschreven staat op de Britse markt en dat de visvraag eerst en vooral naar deze soort uitgaat !

Vermits de aanvoer van deze soort vermindert zijn de prijzen dan ook aan de hogere kant gaan liggen. Voornamelijk Hull en Grimsby varen er wel bij.

VOORSPOED

De nieuwe hektreilers van Fleetwood doen mooie reizen en vangen evenveel vis, indien niet meer, als de oudere conventionele schepen maar ze varen met minder volk wat weeral eens het bewijs is van de goede opvattingen over het moderne vissen. Het gebruik van de hektreilers heeft het noodzakelijk gemaakt de vissershaven van nieuwe uitrustingen te voorzien. Ook de kaaien moeten worden herzien. In geval van grote aanvoer zijn de groothandelaars verplicht de verse vis die moet worden geladen op de vrieswagens buiten te laten staan indien zij niet over opslagplaatsen beschikken in andere havengebieden. De beroepsmensen zijn steeds erg bekommerd om deze nodige veranderingen, maar nu schijnt de modernisatie van de vissershaven toch op goede weg te zijn. Alles hangt vanzelfsprekend af van de toelagen die de Staat verschaft voor de vernieuwing van haar vissershavens, maar na Lowestoft is Fleetwood aan de beurt gekomen.

Er wordt gefluisterd over een bedrag van 330 miljoen frank en voor die prijs mag er wel verwacht worden dat Fleetwood een echte moderne Europese haven wordt. Het is de bevestiging en de bekroning van het feit dat de vissersvloot van deze haven erin geslaagd is zichzelve te vernieuwen en zodanige vorm heeft aangenomen, dat de Engelse staat verplicht is geworden de werkzame reders van Fleetwood te volgen en te werken aan de groei van de visserijnijverheid.

PAAIE

Op maatschappelijk gebied is er enige deining ontstaan door de toepassing van een nieuw vergoedingsstelsel. De reders van Hull hebben nl. besloten overeenkomsten af te sluiten met hun gezagvoerders. Tot-nogtoe was het zo dat de schippers 10% kregen van de winst en 7% voor de bemanningen. Het is evenwel een zuiver vriendschappelijke overeenkomst, die helemaal geen gebiedend karakter heeft.

Eigenlijk komt het hierop neer dat in Engeland de schippers helemaal geen ruchtbaarheid wensen te geven aan hun inkomens ! Zij verkiezen dit potje gedekt te laten. Er wordt bijgevolg wijselijk gezwegen over (inkomsten) overeenkomsten.

Bij de kustvisserij is de vergoeding steeds gesteund op een deel in de winst. Het is overal in Engeland trouwens het meest verspreid, ondanks alle vernieuwingen die door sommige zouden willen doorgevoerd worden. Iedereen aan boord vindt het trouwens een degelijke opvatting want men komt er toe steeds met een geringe bezetting naar zee te gaan. Hoe minder bemanning hoe meer deel in de opbrengst. Of op z'n boers gezegd : vele varkens maken de spoeling dun ! Nog een ander voordeel van dit stelsel is dat een groot gedeelte van de oudere treilers nog in gebruik zijn. Zonder de vrijwillige verminderingen van bemanning, zoudnze helemaal niet meer lonend geweest zijn en zouden ze zelfs sedert lang reeds onder de slopershamer verdwenen zijn. Uit een ander oogpunt is het stelsel op de grote moderne hektreilers zeker een succes.

VERSLAG (1)

Het zeevisserijverslag van de «White Fish Authority» is eveneens verschenen en gaat tot einde maart van 1973. Het visserijjaar wordt gewoon «vruchtbaar» genoemd maar we moeten toch weten, dat het vruchtheid wordt genoemd om de **opbrengst** en niet om de voortbrengst of de aanvoer.

Feitelijk is het zo dat de prijsverhoging van de vis samenloopt met het zeldzamer worden. De «White Fish Authority» aarzelt niet te zeggen, dat dit verschijnsel de wereldvismarkt aantast ! De gehele voortbrengst van vis heeft in Engeland 860.000 ton bereikt .Dit is een vermindering ten overstaan van 1971 van 29.000 ton. Maar daartegenover is de waarde gestegen van 102,9 miljoen pond naar 118,7 miljoen pond.

De vermindering van de visvoortbrengst wordt eveneens toegeschreven aan een vermindering van de invoer én de aanvoer. Als de Kustvissrij een bepaalde vooruitgang heeft vastgesteld, kon ze toch niet helemaal de tekorten van de grote visserij aanvullen. De grote visserij heeft 734.000 ton aangevoerd. Dat is 28.000 ton minder dan het jaar er voor.

In waarde omgezet bedroeg 93,4 miljoen pond tegen 80,2 miljoen het jaar ervoor. De invoer heeft 10 miljoen meer gewonnen en bereikt nu 57 miljoen pond. De haringgrepen verhoogden van 14%, de schelvis van 16% maar in deze laatste cijfers moeten de verwerkingskosten worden begrepen.

De uitvoer verhoogde met 1000 ton wat in geldwaarde omgezet, overeenkomt met 2,3 miljoen pond. Dit is te danken aan de uitvoer van diepgevroren vis (34.000 ton en een waarde van 9 miljoen pond). De uitvoer van verse vis is in vermindering.

Voor wat schelp- en weekdieren aangaat, de aanvoer heeft een opbrengst gehad van niet minder dan 9,8 miljoen pond en de uitvoer heeft een sprong gemaakt van 23% wat een waarde heeft opgebracht van 8 miljoen pond.

(Vervolg blz. 9)

VERSLAG (2)

Merkwaardig besluit van de Britse visserijorganisatie : de vis begint nu haar werkelijke waarde te krijgen in de handel. Het is dus zeggen dat we totnogtoe heel ons leven lang goedkoop vis hebben gegeten. Bij deze bewering wordt rekening gehouden met het feit, dat vroeger de prijzen moesten overeenkomen met de toelagen door de staat verstrekt. De openbare mening heeft vanzelfsprekend het recht deze gedachtengang niet te delen, een ekonomische gedachtengang dan, maar de wisseloplossing is : de vis duurder betalen zonder de tussenkomst van de Staat, dus van de schatkist, of aanvaarden dat er maar steeds meer staatsgelden in het bedrijf worden gegoten, die dan de markt helemaal vervalsen.

Uit het verslag kan men afleiden dat Engeland van plan is haar kustvisserij eens te verwennen en dat het verlopen jaar druk was voor de scheepsbouw.

Dat klinkt allemaal nogal optimistisch. Toch moet er worden rekening gehouden de toekomstige wetenschappelijke uitlating van de voorraden en de berekening van een rationele visserij.

Er moet inderdaad een einde worden gemaakt aan de gekke stijgende voortbrengst die alleen maar nadelig kan worden voor de mensheid.

Toch zal een rationele uitbating van de zeevisserijvoorraden maar mogelijk zijn buiten de bestaande wedijver der naties en der rederijen. En dat is heel wat zeggen !

NIEUW (1)

Het Britse visserijproefvaartuig heeft een verbazende vangst gedaan op en diepte van 625 vaam op de zeebodem. In een trek werd ongeveer 5 ton «smoothhead» gevangen. Dit is een haringsoort. In dezelfde zak werden nog «soldaten» aangetroffen, een haai van onbekende soort, en een soort brasem. De vangst werd meegenomen naar het vorsingsstation voor de zeevisserij voor verder onderzoek naar de handelswaarde.

Dit trekje werd gevolgd door een echte visvangst ten Noordwesten van Ierland met aan boord de mensen van het Britse vorsingsstation. Vijftig kisten van deze «smootheads» werden gevangen. Zoals de franse vissers de «blauwe leng» hebben ontdekt en hopen deze op de markt te kunnen brengen, hebben de britten nu deze haringsoort gevonden die helemaal niet slecht schijnt. Zouden deze vissers dan een gedeeltelijke oplossing hebben gevonden voor hun vraagstuk van vistekort en vervanging van verboden visgronden ?

Het is evenwel niet allemaal zo eenvoudig. Het volstaat niet deze vissoorten zo maar op de markt te brengen. De verbruiker kent ze helemaal niet en er moet bijgevolg helemaal van vooraf aan begonnen worden. Het zou wel eens kunnen zijn, dat deze vissoorten eenvoudig over de kop worden gezien door de huisvrouw. En dan ?

Voor mensen die erg konservatief zijn ingesteld voor wat de keuken aangaat, zoals wij allen zijn voornamelijk voor wat de vis aangaat, zal het wel moeilijk zijn vissoorten als de «smoothead, rattestaart, en sabelvis» te aanvaarden op onze borden. Nochtans werden deze soorten reeds op de markt gebracht ten tijde van de reizen door de Engelsen ten westen van Ierland : de prijzen waren evenwel altijd langs de lage kant. Maar in die tijd kende men ook nog niet de rijkdom in eiwitten van een onbekende vissoort. In dit opzicht is de toestand tegenwoordig wel anders.

NIEUW (2)

De Engelse vissers hebben groot gelijk gehad eens te kijken wat de dichtbij gelegen visgronden nog te bieden hebben. Deze gronden waren helemaal op de achtergrond geraakt, evenals de havens trouwens van waaruit ze konden worden bevist, Milford haven, Fleetwood naargelang de grote visserij meer en beter aan haar trekken kwam. Men kan er al niet veel meer zoeken dan de mooie meid, voor redenen dan van opbrengst.

De IJslandse kwestie zal dan voor vele dingen nog haar voordelen hebben gehad voor de Engelse vissers : zij zal de Britten verplicht hebben elders vis te gaan opsporen. Te dikwijls reeds heeft de Britse visserij de trein gemist. In 't begin van de jaren vijftig gingen de Engelse visbakken naar de Marrokaanse kusten vissen op de mooie meid. Maar 't is altijd 't zelfde liedje, de hoedanigheid van deze soort kon helemaal niet aan de kwaliteit van de mooie meid uit de Ierse Zee. Dit was dan ook meteen het einde van dergelijke ondernemingen.

Meteen rijst dan de vraag waarom alle vreemde grote visserijlanden dan zo gretig deze vissoorten gaan vissen in de Atlantische oceaan ten westen van de Afrikaanse kusten : hoe meer hoe liever ? Engeland uitgezonderd ! Er vallen hier ongetwijfeld dingen uit te leren. Maar is het dan zo gemakkelijk over lessen te mijmeren in een ekonomische sektor, die levend wordt gehouden door private rederijen en ondernemingen voor wie tijd geldt betekent en daarmee ook de noodzakelijkheid visgronden uit te baten die kunnen opbrengen ?

Boeiend om daarover te praktiseren. Dat wel.

TWEE MEESTERS DIENEN IS STEEDS MOEILIJK

Het is een feit dat het gelijktijdig uitoefenen van een mandaat van schepen en van vakbondsafgevaardigde moeilijk verenigbaar is en zeker niet bevorderlijk voor de goede gang van zaken .Dit is ondermeer het geval te Oostende waar de schepen van de vissershaven tevens syndikaal leider is.

In ons land zijn er beslist vele andere dergelijke gevallen bekend. De feiten bewijzen evenwel dat beide belangen die een dergelijk iemand te verdedigen heeft veelal tegen elkaar indruisen en zeker niet bevorderlijk zijn voor de goede gang van zaken.

De persoon of de personen in kwestie menen het ongetwijfeld niet slecht en willen beide mandaten beslist naar behoren vervullen. Zoiets is echter, gezien de tegenstrijdige belangen, onmogelijk tengevolge waarvan dan in de eerste plaats de betrokken sektor het gelag betaalt.

Wij zouden nu niet precies willen beweren dat de achteruitgang van de Oostendse vissershaven het gevolg is van bovengenoemde toestand, alhoewel het er ongetwijfeld iets mee te maken heeft. De reders worden te Oostende immers maar al teveel aan banden gelegd, syndicale eisen worden gesteld en maatregelen genomen, die zelfs niet in de bevoegdheid liggen van de schepen noch van de stad zelf.

De vrijspraak van een reder en vislosser die onlangs werden gedagvaard wegens het laten lossen en lossen van vis zonder vislosserskaart is daar een sprekend bewijs van. De rechtbank oordeelde inderdaad terecht dat het politiereglement van de stedelijke vismijn waarin bepaald wordt dat om vis te mogen lossen men in het bezit moet zijn van een vislosserskaart, onwettig is.

Nochtans worden steeds velen die gewoon zijn van vis te lossen en zelfs familieleden van de reders, verder het leven lastig gemaakt in de Oostendse vismijn, **ondanks het feit, dat de stad daartoe het recht niet heeft.**

Aldus zijn er nog tal van andere voorbeelden op te noemen die wellicht voor derden maar kleine details zijn, maar die in wezen, alles samen beschouwd, het leven van de reder zuur maken en hen niet aansporen te Oostende te verkopen.

Men schermt thans maar al teveel met de hoge visprijzen die (gelukkig) genoteerd worden. De reden van deze hoge visprijzen is echter enkel te wijten aan het groot gebrek aan vis dat thans op wereldvlak heerst. Terwijl aan de andere kant de aanvoer in belangrijke mate afneemt. Dit laatste is ondermeer het gevolg van de steeds afnemende sterkte van de Oostendse vissersvloot en het achterwege blijven sinds enkele jaren van de nieuwbouw te Oostende. Deze laatste vaststellingen hebben toch hun reden, temeer daar te Zeebrugge en Nieuwpoort de visserijvloot in expansie is.

In de laatste weken werden nog 2 Oostendse vaartuigen door Zeebruggenaars opgekocht, welke de steeds groter wordende vissersvloot aldaar gaan vervoegen. Bovendien spreekt men enkel en alleen van de hoge prijzen, zonder daaraan de kosten te koppelen. En iedereen die zelf rechtstreeks ermede heeft te maken, heeft spoedig uitgerekend hoeveel goede reizen hij moet maken om bv. de hogere mazout prijzen te kunnen recupereren. Inderdaad de mazout kost nu 2,25 fr., waar één jaar geleden men de helft betaalde. Het is maar al te gemakkelijk andermans rekening te maken en op grond van verkeerde voorstellen de reders als melkkoe te willen gebruiken voor enkele politieke of syndikale doeleinden. Van de huidige hoge prijzen profiteren de vissers toch ook.

Wij hopen dat de verantwoordelijken dit tijdig zullen inzien en het roer zullen omgooien, want tenslotte zal iedereen daarvan profiteren.

Het is immers niet altijd die paar IJslandse vaartuigen die hier hun vangst komen verkopen, die de heropbloei van de Oostendse vissershaven zullen kunnen bewerkstelligen. Deze aanvoer die het huidige tekort moet aanvullen, kan slechts één van een reeks maatregelen zijn, die een expansie kunnen in de hand werken.

De vele kleinigheden van syndikalen en andere aard om vriendjes of leden te bevredigen maken daarentegen het leven en de exploitatie van de reders moeilijk en het is dan ook niet te verwonderen, dat steeds minder vaartuigen uit Nieuwpoort en Zeebrugge te Oostende komen verkopen enerzijds en anderzijds de belangstelling in het algemeen te Oostende steeds maar afneemt.

Wellicht zal men ons weer verwijten, dat wij te kritisch en te voortvarend zijn, doch de feiten en achteruitgang van de Oostendse have nzijn er en hoewel deze zijn oorzaak vindt in een samengang van verschillende redenen, kan niet ontkend worden dat diverse maatregelen die door de stad achter de schermen worden genomen en de politiek die wordt gevoerd, ver van positief is noch bevorderlijk voor de goede gang van zaken en de verstandhouding. Een paar feiten, die zich deze en vorige week opnieuw voordeden, bewijzen het.

Hoe lang nog deze tergende syndikale onverantwoorde tussenkomsten ?

P. Vandenberghe

WEER EEN NOODKREET OVER DE HARING EN DE NOORDZEE

De intensiteit van de haringvisserij in de Noordzee zou gedurende een vijftal jaar tot minder dan één derde van het huidig peil moeten teruggebracht worden om het ernstig in onevenwicht gebracht visbestand terug op een normaal peil te brengen. Het beste middel hiervoor is niet de invoering van gesloten seizoenen maar wel het invoeren van vangstkwota's waarbij van tevoren aan elk land een hoeveelheid haring wordt toegemeten. Dat staat te lezen in een Nederlandse studie over de haringvisserij in 1973.

In het verslag wordt voorts aangestipt, dat de afgelopen jaren de volwassen haring in de Noordzee driemaal te snel werd weggevist, zodat afgezien van de gronden in het Kanaal en de Sandettie in de Noordzee, praktisch geen oudere haring meer is overgebleven. Ook de voor de vangst van 1973 uiterst belangrijke jaarklasse 1970 is maar dunnetjes vertegenwoordigd en alleen bij Zuid-Ierland zijn nog haringen van de klasse 1969 aanwezig.

UITKOMSTEN VAN DE VISSERIJ OVER AUGUSTUS 1973

Tijdens de maand augustus 1973 handhaafde zich de tendens van de vorige maanden : globaal gezien daalde de aanvoer, steeg de besomming, en bleven de prijzen aan de hoge kant.

A. AANVOER

De totale aanvoer bedroeg 3.074 ton tegenover 3.708 ton in augustus 1972, dit is een daling van 634 ton of 17 %.

Er werden 1.621 reizen gemaakt die in totaal 4.163 dagen duurden d.i. een gemiddelde van 2,57 zeedagen per reis. Voor augustus 1972 bedroegen deze cijfers : 1.730 reizen, 4.534 zeedagen — gemiddeld 2,62 zeedagen per reis.

De mindere aanvoer is enerzijds te wijten aan een lager aangevoerd gewicht te Oostende en Nieuwpoort, maar hiertegen een lichte stijging te Zeebrugge.

Inderdaad, per haven ziet de aanvoer er als volgt uit :

Oostende	1.970 ton	—	41,4 milj. fr.	— 667 reizen
(1972)	(2.517 ton)	—	(43,2 milj. fr.)	— (696 reizen)
Zeebrugge	1.006 ton	—	39,2 milj. fr.	— 762 reizen
(1972)	(978 ton)	—	(32,6 milj. fr.)	— (818 reizen)
Nieuwpoort	98 ton	—	3,7 milj. fr.	— 192 reizen
(1972)	(212 ton)	—	(5,3 milj. fr.)	— (216 reizen)

— De daling in de aanvoer van andere dan IJslandse kabeljauw is grotendeels de oorzaak dat er tijdens de verslagmaand 634 ton minder werd aangevoerd t.o.v. de overeenkomstige maand van 1972.
— De aanvoer van IJslandse soorten vertoont enerzijds een gevoelige daling voor kabeljauw (— 216 ton) en Noorse schelvis (— 216 ton) en anderzijds een stijging voor schelvis (+ 33 ton) en koolvis (+ 126 ton).
— De aanvoer van de platvissoorten heeft weinig verandering ondergaan schol + 61 ton en tong — 3 ton.
— De aanvoer van andere dan IJslandse schelvis lag hoger (+ 82 ton), terwijl deze van wijting (— 24 ton) en roggen (— 6 ton), daalde. Van de „andere demersale soorten" werd 38 ton meer aangevoerd.
— De aanvoer van schaaldieren blijft zeer belangrijk : er werd niet minder dan 232 ton garnaal aangevoerd tegen 123 ton in augustus 1972 en 77 ton Noorse kreeft (in 1972 38 ton).

TABEL I.

Wijzigingen in de aanvoer van de voornaamste soorten vermeld op de voorlopge statistiek — augustus 1972 t.o.v. augustus 1973.

Soort	augustus 1972 (ton)	augustus 1973 (ton)	+ of — (ton)
IJslandse schelvis	18	51	+ 33
Andere schelvis	186	268	+ 82
IJslandse kabeljauw	252	36	— 216
Andere kabeljauw	1.420	774	— 646
Koolvis	172	298	+ 126
Wijting	129	105	— 24
Schol	272	333	+ 61
Roggen	126	120	— 6
Noorse schelvis	312	96	— 216
Andere demersale soorten	468	506	+ 38
Tong	115	112	— 3
Garnaal	123	232	+ 109
Noorse kreeft	38	77	+ 39
Totale aanvoer	**3.708**	**3.074**	**— 634**

B. VISGRONDEN

1. Aanvoerwaarde

Ten opzichte van juli 1973 zijn er weinig opmerkelijke schommelingen in de waarde van de uit de verschillende visgronden aangevoerde hoeveelheden. Alleen de aanvoerwaarde uit de Zuidelijke Noordzee maakt hierop een uitzondering (van 3,8 milj. fr. naar 7,4 milj. fr.).

Vergeleken met de overeenstemmende maand van 1972 stellen wij, wat betreft de nabije visgronden (kustvisserij, West, Oost, Noord, Witte Bank), over het algemeen een lichte teruggang vast. Uitzonderingen hierop zijn de garnaalvisserij (+ 3,9 milj. fr.) en de Kreefteput (+ 4,7 milj. fr.).

De grote stijging op de Noordzee (0,5 milj. fr. in 1972 en 7,4 milj. fr. in 1973) kan verklaard worden door het feit dat de vangsten vooral gebeurden in het uiterst Z.O. deel van de Noordzee t.t.z. juist iets boven de klassieke Noord zodat de resultaten van die visserij eerder bij die van de Noord zouden dienen te worden gevoegd.

Op de Kanaalgronden valt te noteren een ietwat grotere aanvoerwaarde uit het Kanaal zelf en een beduidend lagere aanvoerwaarde uit de Ierse Zee.

De verre visserij (IJsland en Faroër) vertoonde eveneens een dalende aanvoerwaarde.

TABEL II.

Vergelijkende tabel der aanvoerwaarde uit de voornaamste visgronden (in miljoen fr.)

Visgrond	augustus 1972	juli 1973	augustus 1973
Kustvisserij	3,7	2,0	2,3
Garnaalvisserij	8,1	10,8	12,0
West	7,2	7,4	5,6
Oost	9,9	7,2	8,1
Noord	24,2	18,0	19,4
Kreefteput	5,9	11,4	10,6
Witte Bank	1,1	1,0	0,8
Noordzee	0,5	3,8	7,4
Kanaal	4,3	5,6	6,0
Ierse Zee	3,4	4,8	2,6
IJsland	12,8	8,7	9,4

2. Aantal reizen

Het totaal aantal reizen bedroeg 1.621 met een totaal van 4.163 zeedagen, wat gemiddeld 2,57 zeedagen per reis betekent. Voor augustus 1972 en juli 1973 bedroegen deze cijfers :

augustus 1972	1.730 reizen	— 4.534 Z.D.	— gemidd. 2,62 Z.D.
juli 1973	1.558 reizen	— 4.450 Z.D.	— gemidd. 2,85 Z.D.

Ten opzichte van de vorige maand zijn er geen opmerkelijke schommelingen te noteren met uitzondering van de garnaalvisserij waar het aantal reizen opliep van 975 naar 1.071.

De voornaamste schommeligen t.o.v. de overeenstemmende maand van 1972 waren de volgende zoals blijkt uit Tabel III.

De kustvisserij	— 96 reizen
Noord	+ 24 reizen
Kreefteput	+ 15 reizen
Noordzee	+ 26 reizen
IJsland	— 10 reizen

Voor de Noord en de Noordzee geldt eveneens de opmerking dat beide gronden als één geheel dienen te worden beschouwd.

TABEL III.

	reizen	zee-dagen	reizen-	zee-dagen	reizen	zee-dagen
Kustvisserij	354	480	249	325	258	328
Garnaalvisserij	1.059	1.061	975	975	1.071	1.071
West	65	447	77	551	53	374
Oost	58	486	49	402	47	381
Noord	105	985	89	812	81	733
Kreefteput	31	301	50	445	46	422
Witte Bank	6	60	7	70	4	38
Noordzee	2	19	17	186	28	297
Kanaal	18	235	20	264	18	259
Ierse Zee	7	110	13	217	6	100
IJsland	19	344	10	172	9	160
Totaal der visgronden	**1.730**	**4.534**	**1.558**	**4.450**	**1.621**	**4.163**

(Wordt voortgezet)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een visaanvoer van bijna 12.000 bennen en daarbij dan een 6.400 kg tong. Een ruime aanvoer van IJslandse soorten (4350 bennen) en verder ook heel wat meer vis van de Noord. Dit niettegenstaande de vangsten van die visgrond kleiner waren dan de voorgaande weken.

VOOR MEER TREKKRACHT

Ook de kanaalvangsten waren niet erg omvangrijk, het was dan ook nodig dat er voor de verschillende soorten hoge prijzen betaald werden. Dat was dan in het algemeen wel het geval. Vrijdag vooral werden buitengewoon hoge prijzen betaald voor de verschillende soorten.

De O.306 lukte toen met 260 bennen een opbrengst van 412.000 fr, hetzij een gemiddelde prijs per ben van bijna 1600 fr. Maandag gingen die prijzen geleidelijk dalen, dinsdag werd aanvankelijk weer meer betaald dan op het eind van de maandagverkoop, nadien kregen de verschillende gulsorteringen toch wel een gevoelige klap. Ook totten, wijting en nog enkele andere soorten kregen toen lagere prijzen. Wat wel duur bleef was rog, grote rog haalde zelfs tot 45 fr het kg. Minder goed verging het rode knorhaan, toch kreeg die soort nog tot 30 fr. Platvis werd zeer behoorlijk verkocht en kreeg tussen 20 en 30 fr., platjes waren zeker niet goedkoop. Grote totten kregen doorlopend rond de 25 fr. Voor kabeljauw werd meestal tussen 30 en 50 fr betaald met maandag en vrijdag de beste prijzen voor die soort.

IJslandvis was maandag het duurst, ook het best verzorgd. De vangst van de IJslander was inderdaad niet om over naar huis te schrijven, behalve dan zijn rode zeebaars. Die was dan echter weer aan de kleine kant wat minder goed is voor de uitvoer naar Duitsland. Koolvis, leng en kabeljauw waren echter allemaal van kwaliteitsklasse B (ook de schelvis trouwens) en dat zijn we van onze

schepen niet gewoon meer. Die minder kwaliteit werd dan ook beloond met prijzen die tot 300 en 400 fr per ben lager waren dan maandag. Blauwe leng zakte zelfs van 1500 fr naar 1000 fr en witte leng van 1200 naar 850 fr. Zelfs koolvis voor Duitsland, waaraan kennelijk een groot gebrek is, moest er aan geloven. Het duidelijkst komt het prijsverschil tot uiting als we de opbrengsten vergelijken van de O.81 en die van RE.161. Met 1126 bennen geraakte het eerste schip aan 1.362.000 fr, met 2250 bennen werd het 1.878.332 fr voor het tweede schip. Gemiddeld dus van 1200 fr naar 830 fr per ben.

De totale opbrengst deze week bedroeg 14.903.605 fr.

IETS MINDER GARNAAL

Het stormweer van eind voorgaande week is er de oorzaak van geweest dat er te Oostende minder garnaal werd gebracht. In plaats van de zowat 19.000 kg van verleden week moesten we ons tevreden stellen met 14.346 kg wat toch nog altijd een fikse aanvoer blijft. Er

EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

werden immers maar 46 vangsten verkocht zodat de gemiddelde vangst toch nog boven de 310 kg is gebleven. De paar dagen zonder garnaal hebben er anderzijds voor gezorgd dat er meer vraag was en dat gaf dan dinsdag aanleiding tot hogere prijzen waarbij tot 44 fr. het kg betaald werd. Verleden week donderdag lagen de prijzen het laagst en werd tussen 10 en 41 fr gegeven. Gemiddeld deze week toch weer 31 fr het kg en een gemiddelde opbrengst die slechts even onder de 10.000 fr is gebleven. Werkelijk een fantastisch seizoen voor onze garnaalvissers die nooit zo langdurig zulke grote vangsten binnenbrachten.

MEER SCHEPEN VAN DE NOORD

Een dertiental noordvangsten leverden deze week rond de 3000 bennen vis op Meestal kleine vangsten vooral dinsdag. Oorzaak hiervan is wel de slechte weersomstandigheden van de voorgaande weken waardoor enkele schepen zelfs voortijdig hun reis afsloten. De prijzen zijn zeer goed geweest op vrijdag en maandag en bleven nog goed op de dinsdagmarkt. Toen echter kregen vooral de kleinere sorteringen lagere prijzen. Totten zijn ook duur geweest, met belangstelling van Nederlandse zijde. Voor grote wijting die er bijna niet was, werd tot 26 fr betaald, de kleine sortering zakte van 850 naar 650 fr. Steenschol noteerde steeds tussen 1500 en 2300 fr en voor haai lag de prijs tussen 720 en 1000 fr per ben. Ondanks de kleine vangsten toch nog wel behoorlijke resultaten.

IJSLANDERS OP DREEF

Vier eigen IJslanders, 1 echte IJslander. In totaal 4350 bennen vis, meest rode zeebaars en koolvis Rode zeebaars waarvan maandag tussen 1100 en 1200 fr betaald werd, dinsdag toen de sortering kleiner was werd van 800 naar 860 fr gegeven. Blauwe leng kreeg maandag tussen 1450 en 1500 fr, dinsag viel die prijs, voor minder goede kwaliteit, terug tot 1000 fr. Kabeljauw en gul kregen maandag tussen 1100 en 1600 fr dinsdag tussen 950 en 1100 fr. Voor schelvis werd op de eerste verkoopdag tussen 1100 en 1950 fr betaald, dinsdag nog van 750 naar 1100 fr. Kort om, heel wat minder goede prijzen voor de vis van die echte IJslander. Dit keer dan nog omdat de markt zo erg verzadigd was, wel omdat de

HODI STRAALBUIZEN
ZALTBOMMEL
tel. 91-31-4180-2654

kwaliteit niet goed was. Zeer levendige belangstelling voor koolvis die resulteerde in nooit gekende prijzen voor die vissoort. 1000 fr en meer per ben. Ook de middensoort was erg duur en kreeg tot 950 fr. Schaat noteerde van 40 naar 50 fr en voor heilbot zagen we tussen 65 en 110 fr geven. Veel minder hoge prijzen op de tweede verkoopdag ook voor die soort. Hondstong bleef een normale prijs behouden en kreeg gewoonlijk rond de 30 fr. Schotse schol haalde opnieuw de 1000 fr per ben terwijl staartvis verkocht werd tussen 85 en 105 fr. Voor de eigen IJslanders werden het reizen tussen 540.910 fr en 932.070 fr. voor de vangst van Noop Head werd 1.362.000 fr betaald Deze bestond grotendeels uit rode zeebaars, blauwe leng en zwarte heilbot. Een zeer kleurrijk geheel dus dat ook een flinke opbrengst gaf. Dit na een redelijk korte reis. Voor de partij zwarte heilbot van ruim 250 bennen werd rond de 800 fr betaald, die soort was al duurder, ook al goedkoper. Het was echter de blauwe leng die hier de doorslag gaf.

GROTERE VANGSTEN VOOR DE GULLEN-SPAN-VISSERS

Maandag losten de O.127-O.303 een vangst van 650 benne voor 932.470 fr op de disdagmarkt zetten de N.708-N.709 een vangst van rond de 750 bennen in de afslag voor 916.274 fr. Normaal had het tweede span het tot de 7 cijfers moeten brengen, de gulprijs kende echter juist bij die beurt een nogal gevoelige daling zodat het „maar" 916.000 fr werd. Behoorlijk was kabeljauw waarvoor tussen 1950 en 2200 fr betaald werd, voor kabeljauw in bennen tussen 1410 en 1750 fr. De gullen kregen tussen 1250 en 1750 fr. Haai kreeg van 720 naar 900 fr en totten van 560 naar 1150 fr. Toch wel flinke resultaten De O.141-O.369 die vrijdag slechs 60 bennen vis losten kregen hiervoor 116.350 fr. Toch nog een meevaller dus.

TONGEN BLIJVEN SCHAARS EN DUUR

Drie kanaalvangsten leverden iets meer dan 6000 kg tong op. Zeker geen vangsten die overlopen zouden we zeggen. Ware het niet dat de prijzen hier nog altijd veel goedmaken. Voor de verschillende tongsorteringen werd tussen 96 en 154 fr het kg betaald, let wel het gaat hier om Kanaaltongen, die de vergelijking met West tongen qua kwaliteit zeker niet kunnen doorstaan. Erg kleine bijvangsten ook welke vooral samengesteld waren uit platvis, rog en arbot-griet. Toch weer opvallend minder van deze laatste soorten dan de voorgaande weken. Platvis bleef erg in trek en haalde tussen 26 en 31 fr. Ook voor rog werd een hoge prijs betaald met moerroggen tot 42 fr en de andere sorteringen tussen 25 en 35 fr. De resultaten lagen hier ussen 392.570 fr voor de Z.34 en 495.240 fr voor de Z.499.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN
VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
Tel. 04180 - 2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
Tel. 91-31-1150-4117

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

(5723V)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was opnieuw vrij klein, alleen op de maandagmarkt met zijn 13 vaartuigen gaf een normale aanvoer. De overige twee verkoopdagen waren er slechts een achttal vaartuigen aan de markt, met door elkaar vrij kleine vangsten. De tongenaanvoer was niet zo groot als de vorige week, met slechts een vaartuig van het kanaal met 2.800 kg., de afnameprijzen schommelden tussen de 132 en de 144 fr. voor de grotere soorten, de 3/4 behaalden van 148 tot 160 fr. De middensoorten met de schone kleine en de kleine haalden van 126 tot 168 fr het kg. en de kleinste slag van 103 tot 128 fr.

Deze laatste soorten waren dan ook het kleinst in aanvoer, in hoofdzaak werden grotere tongsoorten gelost.

De tarbot afname prijzen waren in verhouding van de aanvoer, zodat ook deze afnameprijzen vrij hoog opliepen van 85 tot 165 en van 58 tot 84 fr. Juist zoals de vorige weken was er ook nu een vrij groot tekort aan ronde vis. Vooral aan kabeljauw en gulsoorten, daardoor werden dan ook hoge prijzen geboekt vooral voor de kabeljauw die tot 52 fr. het kg. werd verkocht.

De overige gulsoorten schommelden in afnameprijs van 16 tot 37 fr. het kg. Van de wijting afname lagen de prijzen tussen de 10 en de 30 fr. het kg., zelfs deze van de Kreeftenput werd aan 16 fr. het kg. afgenomen. Zeehaaien en zeehonden weren er praktisch niet gelost, ook deze prijzen waren daardoor renderend.

De overgrote meerderheid van de pladijssoorten waren afkomstig van de vaartuigen van de noord, van andere visgronden werden er praktisch geen gelost. De verschillende soorten waren renderend in afname, voor de verschillende soorten lagen de prijzen tussen de 18 en de 33 fr. het kg. De overgrote meerderheid van de pladijssoorten waren 3de slag. Dat de wijting in trek was werd nogmaals bewezen op de woensdagmarkt, voor de 10-tal bennen die er op stonden werd er vrij veel geld gegeven. Hopelijk zullen de gullenvangers die zich stilaan aan het klaar maken zijn deze vissoorten en gulsoorten binnenbrengen mogen medelen van deze hoge prijzen die er voor het ogenblik worden geboekt. Wijting is vooral in de winterperiode van uitstekende kwaliteit en moet dan ook vers behandeld en verhandeld worden. Praktisch werden er geen roggevissoorten gelost, daardoor waren de afnameprijzen dan ook renderend.

Voor de verschillende soorten werden prijzen geboekt van 12 tot 44 fr. het kg. De 15.087 kg. zeekreeftjes zowel grotere als kleinere werden afgenomen aan prijzen die schommelden tussen de 1600 en de 1900 fr. voor de grotere en van 950 tot 1.200 fr. voor de kleinere, de gemiddelde prijs per kg. schommelde rond de 45,50 fr. het kg.

De slechts 16.598 kg. garnalen over twee verkoopdagen werden aangeboden door 39 vaartuigen, de afnameprijzen schommelden tussen de 20 en 72 fr. het kg.

KONFERENTIE OVER DE VERVUILING VAN DE NOORDZEE TE PARIJS

Te Parijs hebben veertien Europese landen op een konferentie een Internationale konventie voorbereid ter bescherming van de Noordzee en het noordoosten van de Atlantische Oceaan tegen de rechtstreeks van het land afkomstige en steeds toenemende vervuiling.

De nieuwe konventie zal de naam krijgen « Koventie van Parijs » en zal in november a.s. worden opgesteld te Parijs. Zij zal tot doel hebben alle verontreiniging via rivieren, waterlopen en riolen te voorkomen of onschadelijk te maken. Het initiatief van de konferentie ging uit van Frankrijk, dat zelf een ontwerpkonventie heeft ingediend. De konferentie die te Parijs werd gehouden heeft zich vooral gebogen over het probleem van de nationale rivieren omdat het aan de Raad van Europa te Straatsburg werd overgelaten werk te maken van de verontreiniging door internationale rivieren (dat zijn rivieren zoals de Rijn die verscheidene staten bespoelen en die ekstra moeilijkheden opleveren wanneer het erop aan komt vast te stellen wie van de oeverstaten nu eigenlijk de bevuiler is).

Het zal niemand verwonderen dat op de afgelopen konferentie te Parijs geen tastbare resultaten bekomen werden. Daarvoor was het aantal deelnemers te groot en het probleem te kompleks. Het is al zeer positief te noemen dat men 'n dergelijke konferentie kon beleggen, dat op internationaal vlak kon gepraat en tenslotte dat men het eens was om in november a.s. opnieuw bijeen te komen om een konventie op te stellen. Een speciaal probleem stelt Italië dat slechts met een waarnemer op de konferentie aanwezig was, daar dit land geen rivieren heeft die rechtstreeks in de Noordzee of de Atlantische Oceaan uitmonden. Dit land heeft echter talrijke rivieren die in de Middellandse Zee uitmonden vanwaar de vervuiling via de straat van Gibraltar toch naar de Atlantische Oceaan doortrekt.

REDERS,

LEEST

HET VISSERIJBLAD

OSTEND STORES & ROPEWORKS

Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie :

Tel. : (059) 755.81 (5 lijnen)

Telex : 18128

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Tel. (059) 715.42
(059) 714.41
(059) 770.33

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN

MECHANISCH FABRICAGE VAN NETTEN

NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :
Manila, sisal, nylon, polyethylene en polypropylene trawltwine
Touwwerk
Alle soorten netten
Staaldraad
Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :
Sisal bindgaren
Pick-up garens

VOOR DE NIJVERHEID :
Sisal inpakgarens
Tapijtgarens

SPORT :
Allerlei netten

TAPIJTEN

(6766V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

28- 9	4	22.250	739.340			
1-10	25	343.550	8.608.444			
2-10	10	213.950	4.482.001			
3-10	3	36.720	1.073.820			
	42	616.470	14.903.605			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

26- 9	12	4.039	127.357	23.—	55.—	
27- 9	11	3.975	73.016	10.—	41.—	
28- 9	10	1.995	76.798	32.—	61.—	
29- 9	2	580	28.279	45.—	54.—	
2-10	11	3.757	144.882	33.—	44.—	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

27- 9	5	32.256	1.236.810		38,11
28- 9	7	17.252	911.820		52,14
1-10	13	85.461	3.119.680		36,50
2-10	4	32.111	1.167.670		36,36
3-10	4	19.118	758.340		39,66

WAARVAN TONG

27- 9	5	3.404	455.990		133,32
28- 9	7	2.983	418.450		140,83
1-10	13	7.505	1.007.090		134,18
2-10	4	2.051	276.370		134,74
3-10	4	1.934	277.660		143,56

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

27- 9	19	7.017	164.091	12.—	64.—
28- 9	13	2.636	153.548	39.—	96.—
2-10	19	8.369	262.334	20.—	70.—
3-10	20	8.229	314.777	25.—	72.—

KREEFTAANVOER TE ZEEBRUGGE

27- 9	1	6.777	259.770	38,22
28- 9	2	5.378	252.520	46,51
1-10	2	7.428	328.950	44,28
2-10	1	5.079	228.490	44,98
3-10	1	2.580	123.450	47,84

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

27- 9	2	207	7.945	29,—	44,—
28- 9	1	123	6.212	49,—	53,—
29- 9	5	1.257	47.143	30,—	48,—
2-10	5	776	24.954	29,—	36,—
3-10	2	564	22.212	34,—	42,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

27- 9	—	4.180	122.670
28- 9	—	2.492	129.378
1-10	—	16.458	580.523
3-10	—	6.928	208.282

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 27-9-1973

O.288, IJsland
O.236, IJsland
O.316, IJsland
O.279, Noord
O.206, Noord
O.114, Noord
N.710, West

VRIJDAG 28-9-1973

O.369, Noordzee
O.141, Noordzee
O.66, Noord
O.275, Noord
O.26, Noord
Z.597, Noord
O.254, Kanaal

ZATERDAG 29-9-1973

Z.509, Noordzee
Z.562, Noordzee
O.128, Noord
O.229, Noord

MAANDAG 1 OKTOBER 1973

N.706, West
N.752, West

DINSDAG 2 OKTOBER 1973

O.307, Noord
O.306, Noord
N.720, West
N.185, West
O.192, West
N.715, West

WOENSDAG 3 OKTOBER 1973

O.81, IJsland
O.318, IJsland
O.129, IJsland
O.284, West
O.156, West

OOSTENDE

VRIJDAG 28-9-1973

NOORD				
O.306	9	260	—	412.660
WEST				
N.720	8	125	—	205.200
O.141-369	4	60	—	116.350

MAANDAG 1-10-1973

IJSLAND				
O.129	17	450	—	540.910
O.318	18	800	—	932.070
O.384	17	850	—	834.190
FAR OER				
O. 81	15	1000	—	1.362.734
KANAAL				
Z. 34	17	100	1900	392.570
NOORDZEE				
O.127-303	10	650	—	932.470
NOORD				
Z.571	7	380	—	433.240
O.237	10	220	—	286.820
O.285	9	270	—	380.450
O.239	10	260	—	248.480
O.282	10	270	—	341.910
O.249	9	220	—	207.700
O. 94	10	180	—	232.485
WEST				
O.156	8	60	—	81.620
N.422	9	100	—	92.940
N.185	5	100	—	128.000
N.752	10	300	—	416.750
N.761	3	30	150	35.710
N.715	5	70	—	103.830
O.142	4	40	—	32.950
N.706	3	100	—	165.740
WEST				
O. 35	8	120	—	148.870
O.312	6	100	—	117.040
O.172	6	60	—	78.480

DINSDAG 2-10-1973

IJSLAND				
RE.161	18	2250	—	1.878.332
NOORD				
O.159	9	150	—	177.500
O.135	10	235	—	262.590
O.243	8	200	—	209.440
O.123	8	170	—	202.400
NOORDZEE				
N.708-709	9	750	—	916.274
KANAAL				
O.180	16	160	2200	415.730
WEST				
O.284	6	190	—	239.990
N.719	8	130	—	154.620

WOENSDAG 3-10-1973

KANAAL				
Z.499	17	220	2200	495.240
NOORD				
O.232	12	310	—	322.860
WEST				
O.217	8	190	—	232.770

VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN

NIEUWPOORT

27 SEPTEMBER

N.345	114.930
N.498	5.406

28 SEPTEMBER

N.700	20.132
N.349	5.002
N. 36	58.406
N.722	45.838

1 OKTOBER

N.738	93.050
N.590	40.433
N.730	49.986
N.762	115.152
N.736	114.870
N.579	370.896
N.147	56.260
N.543	90.876

3 OKTOBER

N.723	92.000
N.349	11.280
N.788	34.762
N.805	34.762
N.700	35.277

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 5 OKTOBER 1973

IJSLAND .

RE 210 met 2.600 bennen, t.t.z. 800 b. koolvis, 300 b. schelvis en totten, 1.400 bennen rode bonen, 40 b. blauwe lengen, 60 b. varia.
NOORD : O.131 met 200 bennen

MAANDAG 8 OKTOBER 1973

IJSLAND .

O.202 met 860 bennen, t.t.z. 50 b. kabeljauw en gullen, 400 b. koolvis, 50 b. schelvis, 100 b. totten, 50 b. rode bonen, 50 b. mieten en schol, 10 b. staarten en heilbot, 50 b. blauwe lengen, 50 b. witte lengen, 50 b. varia.

NOORDZEE : O.231, O.369 & O.141
NOORD : O.224, O.118, O.309, O.151, O.279, O.206, O.114, O.274.

WEST : O.329

MAANDAG 8 of DINSDAG 9 OKTOBER 1973

IJSLAND :

O.317 met 800 bennen, t.t.z. 600 b. rode bonen en 200 b. varia.

DINSDAG 9 OKTOBER 1973

KANAAL : O.181, O.72,O.198.

NOORD : O.66, O.26, O.275, Z.597

NOORDZEE : Z.509 & Z.562

WEST : N.720, N.715, N.185.

WOENSDAG 10 OKTOBER 1973

KANAAL : O.83.

NOORD : O.18, O.229.

WEST : O.192

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	1-10-1973	2-10-1973
Schelvis		
Groot	30.—39.80	23.— ——
Middel	24.—28.—	19.40-21.40
Klein	11.80-23.40	15.—17.—
Kabeljauw	31.—41.20	21.20- ——
Gul	31.—32.—	18.—20.40
Wijting	19.80-23.—	.....
Schaat	42.—50.—	40.— ——
Zeebaars	20.60-23.80	16.—18.—
Leng	7.40-31.40	17.40-25.60
Schartong	6.80-21.—	16.— ——
Heilbot	81.80-110.4	42.—75.60
Koolvis	14.80-20.40	13.—18.20
Hondstong	7.60-29.—	16.— ——
Zeewolf	26.—31.60	23.— ——
Staart	.....	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	1-10-1973	2-10-1973	3-10-1973
Lappen	128 —,—	.....	131,4—,—
Grote	135,4—,—	135,4—,—	134,8—,—
3/4	157,2—,—	155 -155,8	153 -154
Blok	145,8-148	140,8-145,4	134,4-139,6
voor-kleine	138 -138,6	120,2-123,4	119,4—,—
kleine	116,4—,—	105 —,—	105 —,—
slips	110,6—,—	96,60—,—	103,2—,—

Zeebrugge

Soorten			
grote	132 -134	136 -138	140 -144
blok	133 -138	137 -138	138 -141
fruit	148 -158	154 -160	158 -160
schone kleine	141 -150	152 -158	162 -168
kleine	126 -136	130 -136	137 -141
tout petit	115 -120	120 -128	118 -124
slips	103 -108	105 -108	106 -108

Nieuwpoort

Soorten			
Tong I	.....	.....	.....
Tong II	.....	.....	.....
Tong III	.....	.....	.....
Tong IV	.....	.....	.....
Tong V	.....	.....	.....
Kleine	.....	.....	.....

PLADIJS

Oostende

Soorten	1-10-1973	2-10-1973	3-10-1973
Grote	19,40-22,40	30,20—,—	24,—26,—
grote iek	21,40—,—	.....	26,80—,—
kleine iek	24,40-25,—	26,—,—	28,60—,—
derde slag	27,40—,—	25,40—,—	27,40-29,—
platjes	19,60-30,—	14,—21,60	16,40-16,80

Zeebrugge

Soorten			
I	20,—22,—	20,—23,—	24,—28,—
II	22,—25,—	21,—24,—	30,—33,—
III	22,—24,—	22,—24,—	26,—28,—
IV	18,—23,—	18,—20,—	22,—24,—
	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Soorten			
Moeien	.....	.....	.....
grote pladij	.....	.....	.....
drielinger	.....	.....	.....
platjes	.....	.....	.....

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 27-9-1973

Z.497	8	30	700	179.390
Z.519	12	210	400	329.040
Z.431	12	150	600	312.780
Z.573	9	230	200	304.340
Z.578	5	20	600	111.260

VRIJDAG 28-9-1973

Z.492	7	40	500	146.210
Z.704	3	20	400	93.800
Z.569	5	130	100	137.370
Z.569	5	130	100	154.140
Z.510	8	40	600	234.170
Z.408	5	40	300	94.710
Z.400	3	20	200	51.420

MAANDAG 1-10-1973

Z.442	4	20	250	73.240
Z.570	5	20	100	67.390
Z.593	5	20	150	88.490
Z.417	9	90	—	144.570
Z.576	16	220	2800	739.700
Z.546	9	130	250	216.530
Z.262	10	60	600	222.060
Z.542	6	20	500	139.480
Z.506	13	400	500	647.880
Z.283	8	90	—	157.020
Z.581	10	100	70	272.490
Z.549	10	160	130	219.000
Z.603	10	60	—	131.830

DINSDAG 2-10-1973

Z.564	3	20	150	63.700
Z.584	9	70	500	204.760
Z. 30	12	400	500	622.910
Z.559	10	180	150	276.300

WOENSDAG 3-10-1973

Z.424	10	130	150	206.720
Z.402	10	90	60	250.330
Z.505	9	20	400	125.610
Z.525	8	40	600	175.680

NIEUWPOORTSE REDER ERNSTIG GEKWETST

Reder Frans Lelouarn, eigenaar van de N.807 en zeer goed gekend in Nieuwpoortse visserijmiddens voor een dynamisch werker, bracht zaterdag morgen zijn dochter, zijn schoonzoon en nog een vrouw en kind, naar de luchthaven van Zaventem.

Op de autostrade ter hoogte van Ternat is de auto van Lelouarn ten gevolge van de gladheid van de weg aan het slippen gegaan en is hij met volle geweld tegen een paal te pletter gevlogen. Zijn schoonzoon was op slag dood, zijn dochter werd met verschillende breuken naar het ziekenhuis te Aalst gevoerd, alsmede de medereizigster en kind, die slechts licht gewond werden.

Frans Lelouarn, werd met zware verwondingen naar het Akademisch Ziekenhuis te Gent overgebracht. Bij het ter perse gaan vernemen we, dat er in zijn toestand lichte verbetering zou getreden zijn. Zijn schoonzoon Ivan Asaert, werd heden te Nieuwpoort ten grave gedragen.

Wij bieden aan de families Lelouarn en Asaert onze innige deelneming in de zware rouw welke beide families komt te treffen en wensen aan vriend Frans een spoedig herstel.

OVERDRACHT VAN RADAR-INSTALLATIE TE ZEEBRUGGE

Met zowat 29 uur vertraging, ingevolge het slechte weer, werd zaterdag 29 september jl. op de Texaco-kaai te Zeebrugge omstreeks 15 uur de nieuwe radar-installatie officieel aan Texaco overgedragen.

Dit geschiedde naar aanleiding van het binnenlopen van de tanker « Texaco-Amsterdam » van circa 250.000 ton, die dus voor het eerst werd binnengeloodst met de nieuwe « SAMI »-apparatuur (Speed of Approach Measuring Device) van SAIT-Electronica.

WALTER HERWIG en OVERFLOW-73

Het Westduitse visserijwachtschip « Walther Herwig » is voor het ogenblik in het gebied tussen IJsland en Groenland proeven aan 't verrichten in het kader van het tweede gedeelte van het internationaal programma voor het visserijbiologisch onderzoek van de zeeën « Overflow 73 ». Aan het programma wordt door 13 onderzoekingsschepen uit 7 landen meegewerkt, en heeft o.m. tot doel de verspreiding van bepaalde vissoorten, vooral die welke geschikt zijn voor menselijke konsumptie, vast te stellen. De « Walther Herwig », een groot schip dat daar bijzonder voor geschikt is, zal tot eind deze maand de verspreidingsgebieden van diepzeevissoorten onderzoeken in een gebied dat gelegen is tussen Groenland en Portugal.

ZIJ HADDEN PECH...

— De Z.704 Girona van schipper Désiré Vandierendonck, moest met keerkoppeling defekt door de «Zeetijger» naar Zeebrugge gesleept worden.

— Tijdens het winden van de korre sloeg de Z.460 Christoffel vast. Daardoor brak de windas. Daar geen andere Belgische vaartuigen in de omgeving waren, poogde men met eigen middelen dit euvel te bovente komen. In deze pogingen gelukte men grotendeels toen opeen de wind tot kracht 8 toenam.

Alle vere pogingen bleven nadien vruchteloos. Na de storm is de Z.569 langszij gekomen, nam staaldraden van de Z.460 over en heeft de visboel ingewonden.

— Wegens het slechte weer moest het Zeebrugs vissersvaartuig Z.25 Savan de viserij stopzetten en koers zetten naar Newhaven. Onderweg ontdekte men een gesloten onbemande motorboot. Gezien dit onmogelijk te bergen was, verwittigde men de havenautoriteit van het district Newhaven.

— De Z.420 «Vera» is ter visserij met beide visboelen vastgeslagen. Door het overslaan van de stuurboordblok, plooiden de bazaanmast, de radarmast en de kleine mast van de Samsompost. Ook aan de radarinstallatie werd schade toegebracht. Na het stuurboordtouw dat in de schroef was gedraaid doorgehakt te hebben, werden de netten aan boord gehaald en koers gezet naar de thuishaven.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort
	1-10-1973	1-10-1973	2-10-1973	2-10-1973	3-10-1973	3-10-1973	
Tarbot : groot (123)	150 -160	145 -160	130 —,—	140 -165	142 -164	130 -152	
middel (123)	112 -141,5	60,—108	104 —,—	80,—120	116 —,—	65,—122	
klein (123)	109 —,—	48,—59,—		55,—68,—	65,40-82,—	45,—64,—	
Griet : groot (123)		68,—72,—	66,40—,—	80,—84,—	72,———,—	76,—84,—	
middel (123)		58,—67,—		65,—72,—		60,—75,—	
klein (123)		40,—57,—		58,—64,—		45,—59,—	
Schelvis : groot							
middel	31,———,—		28,———,—		32,———,—		
klein	11,60-25,20		13,40-25,—		16,—23,60		
Heek : groot							
middel	54,———,—						
klein							
Lom							
Leng							
Rog (I)	29,—43,40		10,—42,—		10,60-43,40		
Keilrog (123)	51,—53,—						
Rog (23)		39,—41,—		44,———,—			
Tilten (23)		36,—38,—		41,———,—			
Scherpstaart (23)		28,—35,—					
Halve mans (23)		26,—27,—		32,———,—			
Teelt (2)		22,—26,—		28,———,—			
Katrog (2)		12,—16,—		16,———,—			
Kabeljauw	41,40-52,—	36,—41,—	28,20-46,—	38,—45,—	41,—44,60	36,—42,—	
Gul (groot)		30,—35,—		30,—37,—		30,—35,—	
Gul (middel)	20,—47,—	24,—29,—	15,60-36,—	26,—31,—	14,40-34,—	25,—28,—	
Gul (klein)		20,—22,—		19,—24,—		16,—21,—	
Hozemondhamme	65,—107		49,—104		72,—85,—		
Wijting : groot	22,———,—	10,—16,—	25,———,—		26,———,—	28,—30,—	
klein	15,———,—	10,—12,—	17,———,—		21,60—,—	18,—20,—	
Schar	13,—18,20	16,—19,—	11,40-16,—	15,—18,—	16,—17,80	16,—19,—	
Steenschol	31,—44,—	13,—48,—	32,—45,40	32,—43,—	36,—42,—		
Zeehaai	11,80-19,40		14,40-20,—		19,—21,—		
Hondshaai	13,40—,—		7,80—,—		8,80—,—		
Doornhaai							
Pieterman							
Makreel							
Horsmakreel							
Zeekreeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal							
Schartong							
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaai							
Steenholk	12,60—,—						
Heilbot							
Koolvis							
Steur							
Zeewolf							
Pollak	27,40—,—						
Zonnevis							
Koningsvis							
Vlaswijting							
Zeeduivel		68,—110		71,—83,—			
Schotse schol		40,———,—					
Zeehond		6,—10,—				8,—12,—	
Bot							
Rode Poon (roobaard)		15,—18,—	12,60-20,—		8,20-13,80	10,—14,—	
Grauwe Poon (knorh.)	10,—11,80	8,—12,—	12,———,—		10,40—,—	6,— 8,—	
Rode Knorhaan	10,—28,40				8,80—,—		
Posten		6,— 9,—				5,— 9,—	
Langoesten (midden)							
(klein)							

Lees „HET VISSERIJBLAD„

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt 2 oktober werd in IJmuiden aangevoerd: 260 kg. tong. 1 kist tarbot. 78 kisten kabeljauw 48 kisten wijing, 67 kisten schol. 14 kisten schar. 3 kisten makreel en 23 kisten varia.

Prijzen in guldens.
Per 1 kg : grote en grootmiddel tong 10.39, kleinmiddel tong 9.75-9.54, tong 1 9.23-8.89, tong 2 8.21-8.02, tarbot 10.30.

Per 40 kg : tarbot 260-142, griet 109-98, kabeljauw 1 172, kabeljauw 2 176-170, kabeljauw 3 114-112, kabeljauw 4 118-112, kabeljauw 5 90-84, schol 2 110 schol 3 104-84, schol 4 94-75, wijting 3 82-63, schar 96-92, makreel 2 54-44, bot 57-47, horsmakreel 38-26.

Besommingen:
HA 60 f3.200, SCH 32 f3.100, IJM 23 f2.800.

Donderdagmorgen 27 september werd te IJmuiden aangevoerd : 3230 kg tong, 31 kisten tarbot en griet, 201 kisten kabeljauw, 2 kisten koolvis, 23 kisten schelvis 54 kisten wijting, 966 kisten schol 105 kisten schar, 1653 kisten haring, 148 kisten makreel, 219 kisten varia.

Prijzen in guldens:
Per 1 kg : gr. tong 10.50-9.98 m. tong 10.50-9.97, klm tong 10.70-9.90, tong 1 9.40-8.31, tong 2 8.10-7.51, tarbot 11-10.20

Per 40 kg : tarbot 274-121, griet 205-104 kabeljauw 1 149 kabeljauw 2 138-93, kabeljauw 3 134-102 kabeljauw 4 116-100, kabeljauw 5 104-69, w koolvis 3 82, schelvis 1 94, schelvis 2 98, schelvis 3 90-84, wijting 3 84-80, wijting 4 59-57, schol 1 81-74, schol 2 79-67, schol 3 104-70, schol 4 81-57, haring 1 31.20-26.40, makreel 1 54-40, makreel 2 28-23.20, makreel 3 40-27, schar 84-56, pilchards 17.40, heek 3 112, steenbolk 63-39, krab 45-34, rode poon 87-50, bot 46-35, horsmakreel 10-7, harders 118-100, haai 58.

Besommingen van 26 en 27 sept.:
VL 1 f19.850 SCH 23 f5.700 TO 26 f20.800, UK 200 f4.200, VD 15 f3.500, VD 46 f4.900, VD 6 f3.200, IE 25 f2.580, IJM 23 f3.880, ZL 6 f2.430, KW 171 f49.000, IJM 11 f38.000, GO 2 f12.000, GO 4 f12.000, GO 21 f12.000 GO 26 f13.000, GO 32 f 11.000, HA 60 f5.900, HA 148 f8.200, WR 66 f10.000
Spanvissers : UK 78 en UK 107 f9.100, UK 196 en UK 234 f5.80, IJM 207 en IJM 209 f21.000.

Aan de maandagmarkt 1 oktober werd in IJmuiden aangevoerd : 18.355 kg tong, 102 kisten tarbot, 1364 kisten kabeljauw, 390 kisten koolvis, 1600 kisten schelvis, 835 kisten wijting, 1725 kisten schol, 110 kisten schar 2224 kisten haring 532 kisten makreel, 90 kisten varia.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : grote tong 10.37-9.90, grootmiddel tong 10.37-9.89, klm tong 9.65-9.18, tong 1 8.32-7.82, tong 2 7.441-7.12, tarbot 10.92-10.20

Per stuk : haai 240-236

Per 40 kg : tarbot 282-114, griet 200-109, kabeljauw 1 144-98 kabeljauw 2 134-96, kabeljauw 3 120-102, kabeljauw 4 114-90, kabeljauw 5 86-63, witte koolvis 1 104 witte koolvis 3 90, koolvis 1 64, koolvis 2 64, koolvis 3 72-62, koolvis 4 54-46, schelvis 1 154-92, schelvis 2 96-72, schelvis 3 74-46, schelvis 4 69-48, schol 1 94-68, schol 2 86-72, schol 3 85-69, schol 4 76-65, wijting 2 96, wijting 3 72-56 wijting 4 69-59, haring 1 32,20-22,40, haring 2 18.40, makreel 1 30-20, makreel 2 23-17.60, makreel 3 32, schar 68--52, haai 56-38, poontjes 26-18, tongschar 120-88.

Besommingen:

HD 107 f13 000 KW 11 f21.000, 29 f25.000, 51 f12.000, 55 f17.600, 80 f10 000, 87 f10 000, 88 f27.000 113 f15.700, 121 f11.400, 132 f11.500, 145 f30 800, 149 f16 900, 150 f16.500, 152 f15.400 187 f16.000 197 f5 800, 205 f12 000, 214 f14 000 217 f13.000 226 f16.800. KW 106 f8 500, 127 f10 200, 185 f15.000, 210 f13.500 213 f14.000 WR 45 f9.500, VL 7 f7.800, 121 f 22.100, 131 f41 000, 153 f21.200 103 f24.000. IJM 30 f20 800, 154 f26.300, SCH 117 f22.000, 256 f15.000.

Spanvissers : KW 42 en KW 135 f26.700 44 en 85 f45.100.

AKSENT OP MODERNISATIE VAN NEDERLANDSE VLOOT

Uit de visserijbegroting voor 1974 in Nederland valt af te leiden dat naast de nieuwbouw ook de verbetering van de technische outillage van de Nederlandse schepen specifieke aandacht zal krijgen.

Aldus zal ook volgend jaar overheidssteun worden verleend die tot de verbetering van de technische aard van de werkzaamheden en van de efficiëntie van de Nederlandse vloot zullen moeten leiden. Het totale budget voor de Nederlandse zeevisserij dat de Nederlandse Minister van Landbouw en Visserij vraagt, bedraagt 20,5 miljoen gulden, hetzij 307,5 miljoen Bfr., dit is 2,3 miljoen gulden of 34,5 miljoen Bfr. meer dan vorig jaar.

Van deze 20,5 miljoen gulden zal 4,4 miljoen gulden of 66 miljoen Bfr. besteed worden aan overheidssteun ten behoeve van struktuurverbeterende maatregelen voor de zee- en de kustvisserij; op 0,2 miljoen gulden of 3 miljoen Bfr. na, stemt dit bedrag ongeveer overeen met de desbetreffende steun die in 1973 is toegekend.

Voort voorziet men dat in 1974 11 moderne hektrawlers zullen klaarkomen en hoopt men in het raam van het E.E.G.- struktuurbeleid en van de steun die daar te verwachten valt, nog een 12-tal andere hektrawlers aan de vloot te kunnen toevoegen.
Waar is België eens te meer ?

Visaanvoer te Den Helder

Week van 24 tot en met 29 sept.

Ondanks de handicap van het stormweer gedurende de laatste dagen van de afgelopen week, was het voor alle bij de visserij betrokkenen, opnieuw een goede visweek.

De gehele week was er alle dagen een zelfs vrij drukke aanvoer van de kleinere kotters, die over het algemeen uitstekende resultaten wisten te boeken.

Met gemiddelde tongprijzen die in de voorweek varieerden tussen f 9,50 en ruim f 10 per kilo gemiddeld en scholprijzen en eveneens zeer goede prijzen voor de schol, varieerden van f 80 tot f 60 per kist van 40 kg.

Hoewel door de grote aanvoeren op vrijdag en zaterdag, m.n. de tongprijzen iets naar beneden moesten, bleven deze op zaterdag toch nog op een zeer behoorlijk niveau, t.w. van rond de f 8,25 tot ruim f 9 gemiddeld per aangevoerde kilogram.

De besommingen van de grote kotters waren dan ook over de gehele linie bijzonder goed te noemen en liepen van rond de f 20.000 tot de hoogste besommer die ruim f 36.800 maakte voor 9.624 kg. vis, waarvan 2.734 kg tong voor een gemiddelde prijs van f 8,57.

Aanvoerbericht van 24-9 t/m 29-9-1973
Door 133 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
77.388 kg.	Tong	f 675.232,25	van f 10,68 tot f 6,98 per kg.
12.522 kg.	Tarbot	f 61.602,77	van f 11,17 tot f 2,60 per kg.
2.345 kg.	Griet	f 5.923,85	van f 3,90 tot f 1,59 per kg.
234.655 kg.	Schol	f 391.538,68	van f 2,— tot f 1,34 per kg.
13.040 kg.	Schar	f 18.002,81	van f 2,10 tot f 1,80 per kg.
6.595 kg.	Wijting	f 8.025,05	van f 1,41 tot f 0,69 per kg.
42.150 kg.	Kabeljauw	f 79.718,88	van f 3,08 tot f 1,28 per kg.
5.325 kg.	Poon	f 2.542,15	van f 1,16 tot f 0,24 per kg.
477 kg.	Tongschar	f 1.095,68	van f 2,72 tot f 1,48 per kg.
1.535 kg.	Harder	f 3.929,84	van f 2,74 tot f 1,58 per kg.
2.585 kg.	Bot	f 1.777,39	van f 0,87 tot f 0,49 per kg.
2.157 kg.	Paling	f 9.874,95	van f 4,50 tot f 3,76 per kg.
330 kg.	Schelvis	f 648,50	van f 1,91 tot f 1,50 per kg.
36 kg.	Hammen	f 53,48	van f 3,18 tot f 0,74 per kg.
1.788 kg.	Diversen	f 1.262.55	van f — tot f — per kg.
402.928		**1.261.228,83**	

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

NOG WAT OVER ROOD SLIJK

We hebben het in onze vorige uitgaven al meer gehad over het zogeheten « rode slijk » dat door dumpschepen voor de Montedisonfabrieken te Scarlino nabij Firenze in Italië, voor de kust van het eiland Corsica overboord gezet werd. Vroeger hadden de plaatselijke vissers daartegen zelfs aktie gevoerd en toen had men een akkoord bereikt, waarbij de Italiaanse fabrieken beloofden het rode slijk niet langer op die plaatsen te dumpen. De fabriek zal daar wel toe verplicht geworden zijn door de radikale middelen die toen aangewend werden. Eén van de twee in gebruik zijnde dumpschepen, de « Scarlino-2 », werd toen door een ontploffing zwaar beschadigd. Men weet niet met zekerheid of het een aktie van de boze vissers betrof, maar feit is, dat de direktie toen toegaf. Ondertussen werd het weer stil rond de zaak en een maand geleden voynd Montedison dat de voorraad scheikundige afvalstoffen steeds maar aangroeide en dat men maar weer moest gaan dumpen. Dat duurde zo een maand tot een magistraat van Livorno begin deze wee keen initiatief nam dat van zich deed spreken. Deze Italiaanse rechter vond dat zijn land de aangegane verbintenissen maar moest nakomen en dus geen rode modder meer in zee moest storten. Daar Montedison hardleers bleek nam de ambtenaar een drastische beslissing en legde de twee dumpschepen aan de ketting.

BRITSE RESTAURANTS WORDEN ONGERUST.....

Bij de toetreding van Groot-Brittannië tot de « EEG » moesten naast de talrijke klassen van de bevolking die dat deden, ook de vissers offeren op het altaar van de Europese samenwerking. Zo mochten de vissers van de EEG-lidstaten na de ondertekening van de toetredingsakte binnen sommige gebieden van de voorheen geldende 12-mijlsgrens rond de Britse eilanden vissen. Dat werd door de Britse vissers zeer zwaar opgenomen, hoe zou je trouwens zelf zijn. Erger is dat men dat blijkbaar nog steeds niet verteerd heeft.

Britse kustvissers verklaarden vorige week bondweg, dat de beroemde « Dover Sale » wat dan ongeveer hetzelfde moet zijn als « Tong op zijn Oostends » spoedig niet meer in het restaurant te krijgen zal zijn wanneer de vreemde bokkenvangsten niet uit de Britse kustwateren verdwijnen. Volgens de Britse kustvissers,is deze vistechniek verantwoordelijk voor de vernietiging van de visgronden. viseieren en kleine vis. Een 60-tal scheepjes van Britse kustvissers hebben zaterdag in vlootverband opgestoomd tot voor de populaire badgplaats Brighton uit profest teget het gebruik van de boomkor, voornamelijk door buitenlandse vissers. Zij verklaarden spoedig het verbod van dit vistuig te eisen opdat zij voor zichzelf en hun kinderen ook in de toekomst hun brood zouden kunnen verdienen. Wij willen er evenwel op wijzen, dat evenveel deskundigen menen dat de boomkor geen schade doet als er kenners zijn die het tegendeel beweren.

CASINO KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB "LA CHAMPAGNE"

Zaterdag 6 oktober
van 22 uur af
Zondag 7 oktober,
the-dansant
van 16 tot 20 uur :

MERINO COSTA Y SU ORQUESTA

Piano : **FRANZ ANDRE**

Als attraktie :

"LES SALES GOSSES"
Vokale en instrumentale groep

Dinsdag 16 oktober te 20 uur :

"Amitiés Françaises"

"40 ANS DE VIE PARISIENNE"

door **JACQUES CHABANNES**

Abonnementen : 250 F -
Plaatsen : 80 F

Lokatie : Sekretariaat
"Amitiés Françaises" -
Tel. : 059/772.34

AUDITORIUM

Zaterdag 13 oktober
te 20.30 uur :

"Jeugd & Muziek" stelt voor :

"DE ARK VAN NOAH"

Plaatsen : 175 F - **Jeugd :** 150 F

Zondag 14 oktober te 20.30 uur :

De **"Galas Karsenty-Herbert"**
stellen voor :

"LE CANARD A L'ORANGE"

van William Douglas Home.

Met **MYRIAM COLOMBI** en
JACQUES FRANCOIS

Abonnementen (7 gala's) :
1.800 - 1.350 - 900 fr.

Plaatsen : 320 - 250 - 200 F

Maandag 15 oktober
te 20,30 uur :

Ontdek de Wereld -
Reeks in het Frans

"Exploration du Monde" -
Org. V.A.C.V.

"LA GUYANE FRANCAISE"

Verhaal en kleurfilm door

MICHEL CI. AUBERT

Abonnementen : 270 en 360 F
- **Studenten :** 180 F
Plaatsen : 60 en 80 F -
Studenten : 40 F

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

Voor alle inlichtingen :
Tel. : 059/751.11

(764SW—8228N—7456V)

TE KOOP GEVRAAGD

Tien VISSERSVAARTUIGEN, bezittende het bewijs van deugdelijkheid met opgave van de verkoopprijs en nodige inlichtingen op de meetbrief vermeld. Het is nutteloos zich aan te bieden. Alle inlichtingen zijn vertrouwelijk en moeten gestuurd worden naar „Het Visserijblad", H. Baelskaai 30, Oostende.

(7344V)

Publiciteit in

HET VISSERIJBLAD

doet Uw

Zakencijfer stijgen

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

« UW KAPITAAL, ONZE ZORG »

Schoenmaker blijf bij uw leest ! Laat derhalve het plaatsen van uw kapitaal, groot of klein, (min. 25.000,- max. 250 000,-) Opbrengst 5.000,- à 45.000,- per maand over aan diegene welke daarvan hun stiel maakten. U bent nooit te oud om te leren. Geen bankzaken, obligaties, verzekeringen of agentschappen doch door en door beproefde amerikaanse wijze van investering. Voor gratis en vrijblijvend inlichtingen schr. onder letter 677SW—7955N—7439V bur. blad, noodzakelijk voor geheimhouding.

TE KOOP

MOTOR ABC

145 PK — bouwjaar 1962
Zich wenden : tel. 520.87 - Heist

(7450V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

REDERS en VISSERS, voor uw SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 811.01

(7390V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 767.07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

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

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST"
H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 777.13-14

BUREEL
VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

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

Het gamma omvat volgende mappen :

A. VISSERIJMAPPEN à 300 F (B.T.W. inbegrepen)

1. NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
2. ZOETWATERVIS
3. ZEEVIS
4. SCHAAL- EN WEEKDIEREN
5. MIDDELANDSE ZEEVISSOORTEN
6. VISSOORTEN UIT DE ZUIDELIJKE ZEEEN
7. SPORT- EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 250 F (B.T.W. inbegrepen)

1. KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
2. ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 20 F portkosten.

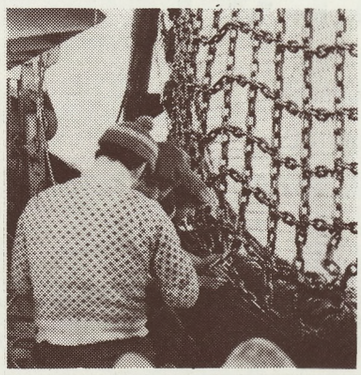
(668SW—7937N—7436V)

hulp in nood sv

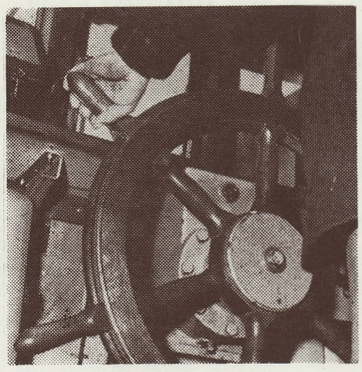
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27 oostende

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



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



Meer dan 30 miljoen frank kredieten werden verleend aan de leden voor nieuwbouw tegen zeer lage interesten.

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

(7280V)