

het  
visserij  
blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

VRIJDAG 22 FEBRUARI 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 8 — 41e JAAR





# het visserijblad

Vrijdag 15 februari 1974 — Nr. 7

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 800 FR. — 6 MAANDEN 400 FR. — 3 MAANDEN 225 FR. — BUITENLAND 900 FR. — HOLLAND 58 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELS-KAAI 30, OOSTENDE — TEL 777.13/777.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

## SCHEEPSKREDIETEN afhankelijk van MINISTERIELE WILLEKEUR

Vrij algemeen verwart men de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid (NMKN) met het scheepskrediet, en wordt derhalve de NMKN al te vaak belast en belasterd met alle zonden van Israël.

In feite echter is de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid (NMKN) een bankinstelling, met het juridisch statuut van een naamloze vennootschap, weliswaar een nationale instelling en dus in handen van de Belgische Staat, maar inzake scheepskredieten slechts handelend als beheerder en uitvoerder voor de minister van Verkeerswezen.

### SOORTEN KREDIETEN

Een reder die een scheepskrediet toegestaan krijgt wordt zijn geld ter beschikking gesteld door de NMKN en moet het aan haar terugbetalen, maar dit geld komt ofwel uit de brandkas van de Algemene Spaar- & Lijfrentekas (ASLK), ofwel uit de kluis van de minister van Verkeerswezen of uit de kelders van de NMKN.

Er zijn vooral twee belangrijke principes die het geheel van de scheepskredieten bepalen : a) de gelden worden al of niet verleend onder STAATSWAARBORG, wanneer ze ontleend worden door de ASLK of NMKN en krijgen in voorkomend geval een STAATSSUBSIDIE voor de helft van de normale interest van de bank, echter geplaffoneerd op 3 %; b) de gelden worden ontleend aan HET FONDS (voor het uitreden en aanbouwen van zeeschepen), en kunnen zowel rentegevend als renteloos zijn.

Er dient tevens onderlijnd dat in artikel 1 van de wet van 1948 de reden van deze staatstussenkomst en s'eun als volgt wordt gegeven : ...tot de instandhouding en de uitbreiding van de koopvaardij- en de VISSERSVLOOT en, in het algemeen, van de scheepsbouw.

### STAATSWAARBORG

Vooraleer de minister van Verkeerswezen beslist de staatswaarborg te verlenen, wordt de kredietaanvraag onderzocht door het Technisch Komitee voor Scheepskredieten (samengesteld uit ambtenaars van Verkeerswezen, van Landbouw, Financiën, van de NMKN, 2 afgevaardigden van de koopvaardijvloot, 1 vertegenwoordiger der visserij en 2 afgevaardigden van de werknemers), die een advies moeten geven aan de minister van Verkeerswezen, DIE ECHTER DOOR DIT ADVIES NIET GEBONDEN IS.

Wij herinneren ons dat dit Technisch Komitee al eens een ongunstig advies uitbracht bij de minister omdat het geplande vaartuig (misschien) niet rendabel zou zijn, of ook nog omdat de reder onvoldoende zekerheid bood op financieel of beroepsvlak, waardoor kon gevreesd worden dat het project een fiasco zou worden. Zulks komt echter uiterst zeldzaam voor en in voorkomend geval werd dan meestal (politiek) tussengekomen bij de minister, die het ongunstig advies naast zich legde en die aanvraag toch goedkeurde.

Spektakulair was wel de weigering van de minister om de Staatswaarborg te verlenen en/of zijn weigering om tussen te komen in de rentelast voor nieuwbouw in het buitenland.

### WILLEKEUR

En het is nu juist deze willekeur, die we willen aanklagen. We weigeren te aanvaarden dat een minister, ongecontroleerd en ongemotiveerd PERSOONLIJK mag beslissen aan wie wel en wie geen Staatswaarborg wordt verleend.

We weten dat het ministerie onze beweringen weerlegt. We weten dat men te Brussel destijds bevreesd was voor de reactie van de Nederlandse regering, die zou geprotesteerd hebben tegen een Belgische beslissing om kredieten te weigeren voor de bouw in Nederland. Toen er meer werven vissersvaartuigen bouwden dan nu, toen zelfs vaartuigen werden besteld in Langerbrugge en in Antwerpen, besliste de minister eerst dat kredieten voor bouw in Nedeland wel staatswaarborg maar geen staatssubsidie kregen. Later zou hij zelfs beslissen, dat dergelijke kredieten EN GEEN STAATSWAARBORG EN GEEN STAATSSUBSIDIE kregen, zodat sommige reders zeer zware hypotheken moesten nemen en veel te hoge interesten moesten betalen.

Vandaag, wanneer Belgische werven blij zijn te kunnen bouwen voor Nederlandse reders, juist nu beslist de minister, dat de bouw in Nederland EVEN GUNSTIG WORDT GEWAARBORGD EN GESUBSIDIEERD ALS DE BOUW IN EIGEN LAND.

We kennen reders die het risico niet durfden lopen en in België bleven met hun bestelling maar daardoor zelfs duurder betaalden en langer op de aflevering moesten wachten, tenzij zij die het aandurfden toch in Nederland te bouwen, onlangs alle voordelen kregen.

Wij wensen niet die „gelukkigen” hun voordeel af te nemen, maar we wensen er alleen op te wijzen, dat de willekeur of de onbezonnenheid van de minister politieke knoeierij is.

### HET FONDS EN DE RENTE

Nooit voor de inbouw van motoren (waarom niet ?), maar voor algehele nieuwbouw wordt sinds jaren een eigenaardig-interessant systeem gebruikt.

Men weet dat de renteteruggave de helft van de gevraagde interest kan zijn, maar toch nooit meer dan 3 % mag bedragen. Wanneer de normale interest nu bv. 10 % zou zijn, waarop slechts 3 % kan teruggegeven worden, zou de uiteindelijk te betalen rente 7 % belopen (op de huidige kredieten voor nieuwbouw, ca 15 à 20 miljoen, betekent dit een interest voor het eerste jaar van méér dan 1 miljoen). Dit moet alle reders afschrikken, onze vloot doen verouderen en onze werven sluiten. Daarom worden de gelden van het Fonds gebruikt : als men immers 10 miljoen krediet krijgt, dan wordt het spook van de te zware en niet te dragen interest als volgt opgevangen. Men krijgt 5 miljoen van de NMKN (ASLK) à 10 % min 3 % staatssubsidie, hetzij à 7 %. Daarenboven krijgt men 5 miljoen à 0 % interest zodat men op 12 jaar 10 miljoen ontvangt à 3,50 %.

Echter ook hier is de willekeur van de minister onbepaald. Ook hier kunnen we vaststellen dat de ene reder een nieuw vaartuig heeft laten bouwen en daarvoor een krediet op 12 jaar krijgt tegen een rentevoet van netto 2,5 %, terwijl een andere die een jaar later bouwt, méér dan 4 % moet betalen, of een rentelast in méér van 300.000 fr. En de grote rederijen werden dikwijls nog meer bevoordeligd.

Dat is radikaal tegen de bedoeling in van de wet van 1948, die er wenste voor te zorgen, dat de vissersvloot zou IN STAND GEHOUDEN EN UITGEBREID WORDEN.

Reders, beroepsverenigingen, boekhouders en de weinige politiciers die de visserij ter harte nemen, zijn hiervoor destijds tussengekomen. Tevergeefs.

Op vandaag zijn er bij ons wel en minstens vier aanvragen voor nieuwbouw ingediend bij de NMKN, die eerstdaags door het Technisch Komitee zullen behandeld worden. De investering loopt per schip tussen de 20 à 25 miljoen. Zal mijnheer de minister op deze enorme kapitalen een interest plakken van 2 % of van 3 of van 6 %. We mogen er naar raden tot dat god-de-vader zijn beslissing heeft getroffen.

Echter, god-de-vader schijnt niet te beseffen, dat de reders zijn goddelijk oordeel niet kunnen afwachten, want dat ze zonder vooraf interest te kunnen of mogen kennen, onmiddellijk moeten beslissen, bestellen en betalen, willen ze vermijden dat de prijs voor hun nieuw te bouwen schip minstens met 10 procent verhoogd wordt. Immers, diezelfde godjes-de-vadertjes zijn oorzaak dat de indeks, materiaal- en kostprijs tegenwoordig een maandelijkse verhoging van minimum 2 % kent en dat de scheepsbouwers, die moeten wachten op de goedkeuring, geen materialen kunnen bestellen en achteraf de maandelijkse verhogingen zullen moeten betalen maar deze, begrijpelijk, zullen verhalen op de nek van de reder.

De socialistische minister van Verkeerswezen wordt hier het meest geveiseerd, hoewel de PVV-minister van Financiën ook niet helemaal onschuldig zou zijn en misschien schuldiger is.

Voorlopig kunnen we niets doen, gezien het parlement ontbonden is, waardoor enkele reders wel heel erg gediskrimineerd zullen worden. Maar na de verkiezingen zullen we het Visserijblad gebruiken om deze willekeur te bekampen en onze politiciers Dries Claeys, Laridon, Bonnel, Vansteenkiste en Jef Deroose als prov. raadslid opdracht geven ons te steunen in onze actie.

P. Vandenberghe

# Wordt ook de nieuwbouw van vissersvaartuigen te Oostende ingezet ?

## En wat met de haven van Zeebrugge ?

We hebben in ons nummer van 24 januari de verdere nieuwbouw te Zeebrugge bekend gemaakt en de tewaterlating op de werven De-grave aangekondigd van de Z.162 «Van Dyck» met een motor Mak van 1000 P.K. voor rekening van reder Leon Gheselle.

We hebben ook de bouw op dezelfde werf aangekondigd van een gelijkaardig schip van 34 m., de Z.27, te voorzien van een motor van 1000 P.K. Industrie voor rekening van reder Leop. Neyt.

Met een derde vaartuig «Tera Nova», de Z.99 voor rekening van de scheepsbouwer en schipper Coenye van Oostende, heeft deze werf dus werk voor het ganse jaar of toch tenminste tot in september.

Te Oostende is men ook uit zijn krammen geschoten en de eerste die de ziekte een schip te bezitten en reder te willen blijven, opnieuw gekregen heeft, is natuurlijk de knappe reder Frans Vanderveen, die pas enkele tijd geleden zijn zeer goed varende O.189, nu Z.189 verkocht had en er zich niet kon aan wennen. Het gaat hier ook om een schip van 34 m. te voorzien van een Bolnes motor van 1000 PK, welke te Oostkamp zal gebouwd worden op de Westvlaamse scheepsbouwwerf van de firma Vander-cruyssen, waar op het huidig ogenblik in alle stilte de tewaterlating plaats had van een 27 m. treiler voor rekening van de Nieuwpoortse reders Vens-Verleene en te voorzien van een ABC motor van 450 P.K. Op dezelfde werf is reeds aangevangen met de bouw van eenzelfde schip voor reder Roger Calcoen van Nieuwpoort te voorzien van een motor ABC van 1000 P.K. en onmiddellijk daarop te volgen van deze voor reder Vanderveen, welke in september zou te water gelaten worden.

Deze drie vaartuigen zullen de ene na de andere afgewerkt worden op de werkhuizen SCAP, waar de plaatsing van de motor, de elektriciteit, de koeling, de keuken en slaapkabines met alle moderne comfort zullen ingericht en opgebouwd worden.

### EEN NIEUWE BESTELLING

Bij het ter perse gaan vernemen we dat heden een nieuwe bestelling plaats had op de Westvlaamse Scheepsbouwverven gelijkaardig aan deze van reder Vanderveen en reder Roger Calcoen en ditmaal voor rekening van reder Oscar Martinsen, thans nog eigenaar van de O.303. Het is dus ook hier een 34 m. bouw op 7.50 m. breed en te voorzien van een motor ABC van 1000 P.K.

Ook bij de Oostendse reders komt er dus opnieuw leven in de scheepsbouw en schieten enkele reders wakker. Nog andere wijzigingen hebben zich deze week in de Nieuwpoortse en Oostendse vloot voorgedaan.

Zo werd de N.705 van Theofiel Kusters verkocht aan reder Marcel Vercouter van Nieuwpoort. Dit schip is pas drie jaar oud, 27 m. lang en is voorzien van een motor Stork van 435 P.K.

Ook de O.312 van de rederij «Willo», voorzien van een motor ABC van 375 P.K. van het jaar 1966 werd verkocht aan reder Camiel Schramme, die samen met 'n vennoot, schipper Johny Daems dit vaartuig zal uitbaten.

### OOSTENDSE HAVEN BEVOORRECHT ?

En zo zien we langzaam maar zeker ook te Oostende leven in de visserij komen. Oostende bezit immers een uitstekend ingerichte vissershaven, waar de instellingen toelaten gemakkelijk te lossen en te bevoorraden. Men heeft er alle soorten vis, gaande van IJsland tot de Kust.

Niettegenstaande de Zeebrugse vloot het sterkst en op de meest moderne wijze uitgebreide, is ze als vissershaven door de Hogere Overheid volledig verwaarloosd en gaat alle aandacht naar de koopvaardij. Het is een tijdok waar moeilijk geladen en gelost wordt, waar geen sloop de reders toelaat gemakkelijk te kuisen en herstellen.

De ingang van de haven wordt steeds onveilig gemaakt door de vele yachten door onervaren mensen geleid en de koopvaardij. De zware koopvaardij krijgt er meer en meer gang en wanneer men straks de haven zal trachten beschikbaar te stellen voor schepen van 150 en 200 duizend ton, dan stellen we ons toch de vraag of al de moeite welke de Zeebrugse reders zich getroost hebben, om de meest moderne vloot van de kust te bezitten, niet tevergeefs zal zijn geweest en of ze niet geruisloos, nu al niet verbannen werden uit een vissershaven die voor hen veel te klein en gevaarlijk is geworden en waarvoor men niets doet om de haven als vissershaven snel aan te passen aan de eisen van die vloot, waarvan de bemanning nog steeds het type vertoont van het echte vissersras en waar de kweek van jonge knappe vissers in tegenstelling met Oostende, niet in dalende lijn geschiedt.

Aan de verantwoordelijke politieke leiders ons klare wijn te schenken, daar hiermee ontzaglijke kapitalen gemoeid zijn en het met de modernisering van die vissershaven niet opschiet.

Integendeel. We krijgen zo stilaan de indruk dat de Hogere Overheid van oordeel is dat op een 60 km lange kust het niet verantwoord is er drie vissershavens op na te houden, gezien de ontzaglijke kapitalen welke er nodig zijn om die in leven te houden. Men heeft te Nieuwpoort een miljard over gehad om er de modernste yachthaven van Europa te maken omdat nu eenmaal grote invloeden er op

aangedrongen hebben daar in de eerste plaats voor een rustige yachthaven te zorgen.

En het dient gezegd dat Nieuwpoort daarvoor werkelijk een geschikte plaats is waar geen koopvaardij het gevaar zal vergroten. Integendeel op een 20-tal kleine kustvaarders in een jaar, is daar voor trafiek weinig of geen gevaar en het ware een grove vergissing daaraan te denken.

Zeebrugge integendeel, is volgens bepaalde Hogere Overheid en de Brugse fanatieke politiciers, hoeveel miljarden men er ook aan verspillt, DE haven van Europa waarlangs snelvervoer, olietoevoer en diepgaande schepen hun ladingen kunnen aanvoeren over hoe weinig hinterland men ook beschikke.

Een vissershaven maken op het grondgebied Heist, kost tientallen miljarden bij en zal die vloot dan nog bij het in- en uitvaren in de weg lopen van de grote vaart ?

Is het verantwoord die tientallen miljarden uit te geven als men ze zo nodig heeft om Zeebrugge industrieel uit te bouwen ?

Want als men thans te Oostende een tweede visserijdok met moderne sloop bouwt, dan stelt zich de vraag : waarom dan nog op 25 km daarvan opnieuw een tiental miljard uitgeven om een nieuwe vissershaven te bouwen. Dat is ons dunkens de reden waarom men van Hogere zijde en in 't geniep langs politieke zijde, zo lang talmt met de zo noodzakelijke uitbreiding en modernisering van de vissershaven van Zeebrugge.

Maar als het dan werkelijk zo is, dat men duidelijke taal spreke om de visserij- en vishandelsmiddens van Zeebrugge toe te laten te weten waar ze staan en waar men heen wil.

Want ook de belangen van het privé kapitaal van vissers, reders en handelaars ten belope van honderden miljoenen is een zaak waarmee men rekening moet houden.

P. VANDENBERGHE

### RARE VIS...

Een hengelaar in Porte Alegre in Brazilië kreeg voor één keer eens een kanjer van een vis aan de haak maar slaagde er niet in hem aan wal te halen zoals dat in dergelijke gevallen meestal het geval is. Opscheppen zal onze visser nu nochtans met recht en reden kunnen doen want hij had werkelijk een enorme, zij het dan vliegende vis, gevangen. Toen hij zijn werphengel met een forse zwaai over zijn schouder haalde schoot zijn lood omhoog en..... dwars door de ruit van een «Piper Cub», een klein toeristenvliegtuigje. Het ding vloog zo'n dertig meter boven de branding en de 53-jarige piloot, Edgar Huhl, die het lood met het haakje in zijn gezicht kreeg, moest er zelfs een noodlanding bij maken en de wonde laten hechten.

## ZULLEN DE IJSLANDSE SCHEPEN NOG OOSTENDE AANDOEN ?

Onze lezers weten hoe verschillende IJslandse schepen gedurende maanden onze haven hebben aangedaan, waardoor zowel lossers, werklieden als handelaars zeer tevreden waren en er terug leven kwam in de visserij en de vishandel.

Dat sommigen het in den beginne hen hebben moeilijk willen maken, werd overtroefd door het belang en de noodzakelijkheid van die aanvoer.

Sedert meer dan een maand komen deze schepen onze haven niet meer aandoen en thans werden ze vorige week met twee IJslanders te Grimsby feestelijk onthaald, want daar ook is er gebrek aan vis. Zullen ze nog de haven van Oostende aandoen na al de moeite welke zich het Oostendse stadsbestuur getroost heeft om ze naar hier te loodsen ?

Dat is de vraag welke menigeen zich stelt temeer omdat de visgroothandelaar die zijn vergunning er toe leende veel meer belang heeft aan invoer dan rechtstreekse aanvoer door vreemde schepen waar elkeen kan van genieten bij de openbare verkoop.

We vernemen ten andere dat de «Freya», het IJslands vissersvaartuig dat ook te Oostende verkocht, nu ook in North Shields verkocht en er een rekord besomming boekt.

Er zal veel water door de zee moeten lopen om deze vaartuigen nog te Oostende te zien verkopen.

## SCHOONMAAKBEURT NODIG...

Te Almelo in Nederland heeft de h. Gallandat Huet, sekretaris van de Industriële Raad voor Oceanologie in een toespraak voor de leden van de Nederlandse Maatschappij voor Handel en Industrie verklaard dat de potentiële bedreigingen van de Noordzee, zijnde wrakken, olie en zwaargiftige stoffen, dringend van de Noordzeebodem moeten gelicht en elders onschadelijk gemaakt worden. Hij zei dat ongeveer 800 scheepswrakken gezaaid liggen op het Noordzeeplaat waarvan er veel nog olie in de tanks hebben, terwijl onderzijds zeker 10.000 vaten zwaar giftige stoffen in de Noordzee liggen.

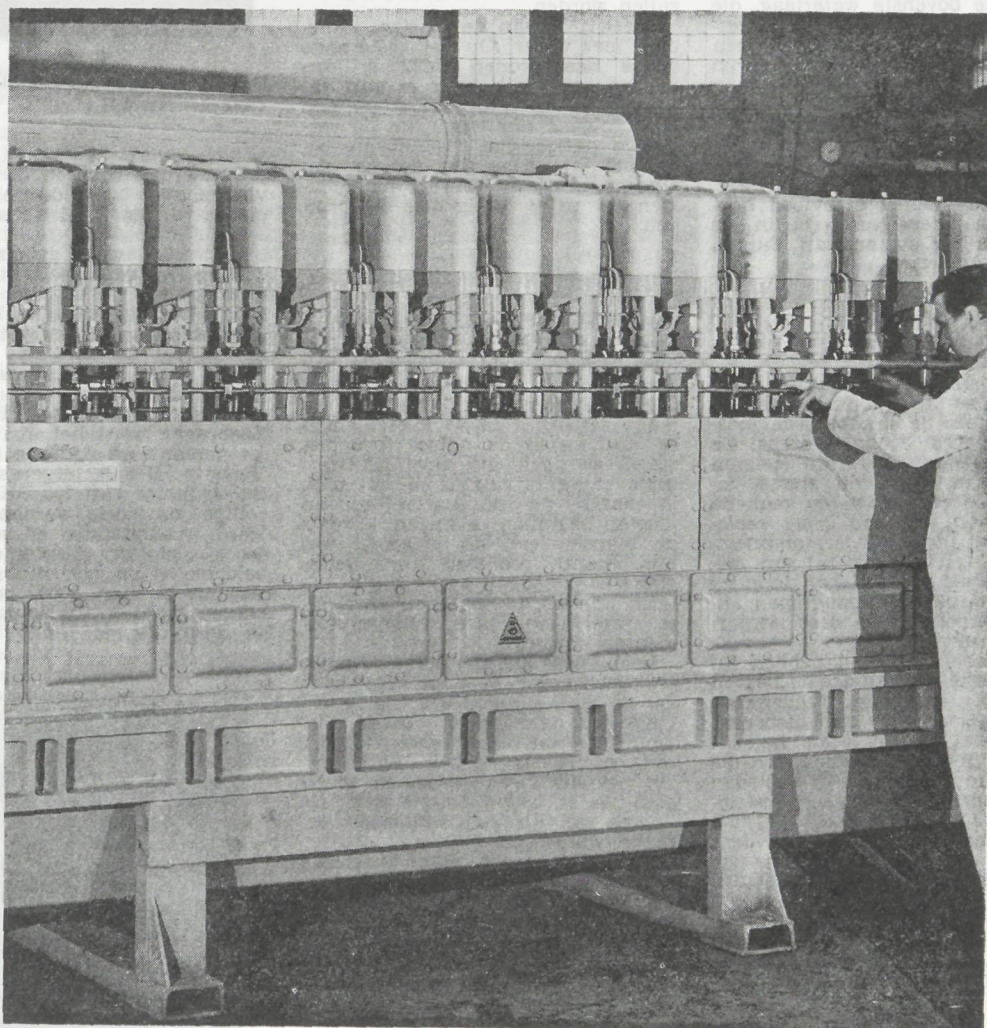
Een andere bedreiging achtte de h. Huet de steeds toenemende verkeersstroom waarin dringend orde moet geschapen worden. Supertankers en hoog geladen containerschepen vormen 'n bedreiging voor kleinere schepen, niet in het minst voor vissersvaartuigen. Als concrete oplossing ziet de h. Huet het verankeren van superboeien, waarvoor zo spoedig mogelijk een internationale overeenkomst moet bereikt worden. Voegen we er aan toe dat de Raad voor de Oceanologie de belangen bundelt van een aantal Nederlandse ondernemingen, die op oceanografisch gebied werkzaam zijn. Het betreft o.m. bedrijven voor kust- en onderwaterbouw, zeemijnbouw, visserij, voedselwinning in 't algemeen en andere met de zee

# Stork-Werkspoor Diesel F240: al 300.000 pk in de vaart. Hoeveel wilt u daar bij doen?

F240, viertakt, 820-1500 pk	750	1000	omw/ min
gemiddelde effectieve druk	13,6	11,7	kg/cm <sup>2</sup>
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, Zwolle,  
Rotterdam, IJmuiden,  
Den Helder, Groningen, Delfzijl,  
Urk, Scheveningen, Stellendam,  
Terneuzen, Oostende,  
Antwerpen, Keulen, Maasbracht.



## STORK-WERKSPOOR DIESEL

Postbus 608, Zwolle. Telefoon (05200) 1 09 87, Telex 14016.

## ZEEVIS WORDT ERNSTIG BEDREIGD DOOR AFVAL

Het Wereldnatuurfonds heeft ge-waarschuwd voor de steeds groter wordende concentratie van afval en giftige stoffen in de oceanen. Men evolueert snel naar een punt — zo staat in het rapport — waar de verontreiniging ernstige gevolgen kan hebben voor de toekomstige aanvoer van vis als voedsel. «De zeeën worden gebruikt als de vuilnisbakken van de wereld, waarin de mens zijn giftige afvalwateren en afval stort in een steeds sneller tempo»

In het overzicht staat dat het meeste afval bestaat uit chemica-liën, pesticiden en plastic, die niet door de natuurlijke processen in de zee opgenomen kunnen worden.

Slechts een klein deel van deze stoffen zinkt. Het meeste ervan vervuult de bovenste waterlaag, die van vitaal belang is voor de proces-sen, waarin de mikro-organismen (het plankton) zuurstof produceren en die zorgen voor de voedselketen die via de vis naar de mens leiden.

Recente komputersstudies hebben uitgewezen, dat de hoeveelheid en de verspreiding van het plankton in de Atlantische Oceaan inkrimpt. Dit kan een nadelige invloed heb-ben op de hoeveelheid vis in de zeeën voor de kusten van Europa en Noord-Amerika.

### KWIKVERGIFTIGING

In vee, streken is het krioelende leven van de kustlijn verdwenen... de zeewieren, de krabben, de mos-sels en andere levende wezens. De mondingen van de grote rivieren zijn onvermijdelijk de ergste ge-troffen streken, omdat zij vaak de rioolafvoeren zijn van grote gebie-den. Juist deze riviermondingen zijn broedplaatsen van tal van zee-vissen die als voedsel voor de mens dienen. Als de riviermondingen on-gezond worden, zullen deze vissoor-ten achteruit gaan.

Biologische instituten hebben bij vissen allerlei afwijkingen en ziekten vastgesteld (gezwollen, huidzweren en uitpuilende ogen), bij vissoorten die op tafel komen, zoals heilbot, paling en tong. De meeste van die vissen waren gevangen in gebieden waar de koncen-tratie van industrie-<sup>le</sup> afval het 'hoogst' was.

Ook mensen zijn daar al door getroffen. Het meest opmerkelijke geval is de ziekte die bewoners langs de minamatabaai in Japan in 1953 ontlieden als gevolg van kwikvergif-tiging. De slachtoffers leden aan blindheid, doofheid, gevoelloosheid, stuiptrekkingen en hersenbeschadi-

ging na het eten van vis en andere zeedieren, die waren vergiftigd door kwik afkomstig van een vinylchlo-ridefabriek. Er werden zelfs kinde-ren met die ziekte geboren, omdat hun moeders die vis hadden gege-ten.

In andere delen van de wereld zijn hepatitis (leverontsteking), maagkwalen en metaalvergiftiging gemeld als gevolg van zeevervuil-ing

### WATERWOESTIJNEN

Het Wereldnatuurfonds zegt dat de mensheid nu moet beslissen of de oceanen, zeeën van overvloed zullen blijven of waterwoestijnen zullen worden.

Vier-vijfde van de aardbol is be-dekt met water. Op het resterende vijfde deel wonen 3.632 miljoen mensen, en dat kunnen er aan het einde van de eeuw 6.400 miljoen zijn, volgens ramingen van de ver-enigde naties. Om die enorme be-volking te voeden kan de zee een enorme bijdrage leveren, maar al-leen als we er zuinig mee omsprin-gen.

### ALARMBEL

Een van de voornaamste deskun-digen, de Zwitserse geleerde Jac-ques Piccard, luidde onlangs op een kongres van het Wereldnatuur-fonds de alarmbel: «Het is erg laat» zei hij. «Het is misschien al te laat, en in de nabije toekomst zullen we geen tijd meer hebben... soms vraag ik mij af of wij niet, in plaats van te praten, zouden moeten beginnen te zingen — zoals de mensen van de Titanic, toen hun schip voorgoed ten onder ging».

En wat wordt hiertegen door on-ze regeringen, onze wetenschaps-mensen gedaan?

Veel gepalaberd maar weinig praktisch komt tot stand. Wat baat het te gaan spreken over de beper-king van de aanvoer, zo de vis-gronden, bron van gezonde vis, niet zelf beschermd worden. Wat baat het ook die inzake groei en voort-planting te willen beschermen, als de zee zelf als een vuilnisbelt ge-bruikt wordt.

In dit alles wordt maar al te laks door de onderscheidelijke verant-woordelijke Hogere Overheid opge-treden.

En het is inderdaad hoog tijd dat men hieraan denke, want het is nooit te laat om goed te doen.

## Z.161 „KNAR”

## TE ZEEBRUGGE GEDOOPT



De Zeebrugge 161 in de Zeebrugse haven. Goede vaart ! (Foto R. Claeys - N.v.d.K.)

Donderdag vond in de Zeebrugse vissershaven de doopplechtigheid plaats van de Z.161 «Knar».

Het schip werd gebouwd op de werven Dubigeon te Nantes in 1961. Deze stalen treiler die 38 meter lengte heeft, werd aangekocht door reder Constant Pauwaert uit Heist en Marcel Carton uit Zeebrugge. Het is een IJslandvaarder van 244 Bruto ton bestemd voor de visserij van de Noord en het Kanaal. Te Zeebrugge werd het als bokkenvis-ser gemonteerd door de firma Joel Verheye. Het is uitgerust met een Sulzer-motor van 750 PK. Voor een veilige navigatie werden geïnstal-leerd: radiozender en ontvanger; decca - plotter, dieptemeter, snelheidsmeter en ook radar. In het visruim kunnen 3000 bennen ge-borgen worden. De capaciteit van de verschillende tanks bedraagt :

95.000 liter mazout; 25.000 liter drinkwater en 700 liter smeeroilie.

Tijdens de doop fungeerde Me-juffer Monique Pauwaert als me-ter, terwijl jonheer Remi Carton als peter optrad. Meter en peter zijn respectievelijk dochter en zoon van de twee eigenaars. Gezien het laagwaterpeil op het ogenblik van de doop, volgde nadien geen mail-dentrip voor de gelegenheidspassa-giers. De Z.161 vertrekt één dezer dagen voor de eerste visvangst naar de Noordhinder. Aan allen aan boord wensen we rijke vangsten, veilige vaart en behouden thuis-komst.

De bemanning bestaat uit vol-gende koppen: Roger Wintein (schipper), Freddy Van Hoorickx (motorist); matrozen Roger Van-torre, Daniel Utterwulge en Willy Van Haecke en lichtmatroos Eric Van Waes.



De bemanning van de «Zeebrugge 161». (Foto R. Claeys - N.v.d.K.)

### PRIJSUITREIKING VRIJE VISSERISCHOLEN KNOCKE - HEIST

De uitreiking van diploma's en brevetten aan leerlin-gen van de Vrije Visserijschool van Knocke-Heist staat dit jaar in het teken van het 70-JARIG BESTAAN VAN DE VRIJE AVONDVISSELIJSCHOLEN en van het 25-JARIG BE-STAAAN VAN DE OUD-LEERLINGENBOND „VISSERSVREUGD”. Deze viering heeft plaats op MAANDAG 25 FEBRUARI te 17 uur op het oud-stadhuis van Heist.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# De brandstoffenbevoorrading of gangstermethoden van de grote maatschappijen

## Moeten alle middenstanders uit de weg geruimd ?

Het is onze lezers bekend dat er opnieuw sedert weken getracht wordt een prijsverhoging te zien tot stand komen, waartegen syndikaten en het Ministerie van Econ. Zaken zich hardnekkig verzetten, gezien de bilans van vele grote oliemaatschappijen veel meer winst aangeven dan vroeger en de oliestop in het Oosten gekalmeerd is.

Het doel van sommige oliemaatschappijen is niet alleen een prijs-

verhoging met allerlei middelen te trachten te bekomen, maar daarenboven de brandstofverdelers, die vooral de kleine man helpen, op de knieën te krijgen.

Men wil ze uit de weg ruimen voor de leveringen aan de nijverheid, de visserij en al wat interessant is, om achteraf zelf te leven.

Zo zien we dat beslissingen in het koördinatiekomitee, genomen onder het voorzitterschap van de

knappe Mevrouw Deleval, eenvoudig met de voeten getreden worden en deze maatschappijen weigeren het produkt te leveren.

Meer nog : ze zullen hun deuren sluiten, zo ze de beoogde verhoging niet bekomen.

Ondertussen leveren ze zelf aan de grote rederijen en industries brandstof aan dezelfde prijs als door de brandstofverdelers bekomen, zodat ze dezes konkurrent zijn, waar het gaat om grote schepen en industrie in hun net te vangen.

We stellen ons de vraag waar Minister Claes blijft met zijn verantwoordelijkheid, het produkt op te eisen waar het moet en gezien deze

maatschappijen voorraad moet hebben voor 60 dagen, hen alle uitvoer te verbieden !

Minister Claes, gij zijt Socialist. Gij beoogt het belang van de kleine bedrijven en de kleine mensen.

Pas uw theorie toe in de praktijk en gij zult tonen dat gij geen «salon-socialist» zijt.

Hoe lang nog deze cinema met de brandstofprijzen en de boycot van de kleine verdelers ?

## CASINO KURSAAL OOSTENDE

**NIGHT-CLUB  
„LA CHAMPAGNE”**  
Zaterdag 23 februari  
van 22 uur af  
Zondag 24 februari,  
the-dansant  
van 16 tot 20 uur :  
**MERINO COSTA  
Y SU ORQUESTA**  
Piano : **FRANZ ANDRE**  
Als attractie :  
**MANUEL IBERIA**

Elke vrijdagavond te 20 uur :  
**„OSTEND  
FRIDAY CLUB”**  
Buffet van 8 maart :  
**195 F. per persoon**  
(dienst en BTW inbegrepen)

**AUDITORIUM**  
Vrijdag 22 februari  
te 20.30 uur :  
**BALLET VAN  
VLAANDEREN  
PAOLO  
BORTOLUZZI**  
en **DE FILHARMONIE  
VAN ANTWERPEN**  
100 en 150 F. —  
Jeugd en 3de leeftijd :  
50 en 75 F.

Vrijdag 8 maart te 20,30 uur :  
**K.V.S.  
„HET VENSTER”**  
van Lucille Fletcher  
Met **CHRIS LOMME,  
SENNE ROUFFAER, e.a.**  
85 — 100 en 115 F. —  
Jeugd, studenten  
& miliciens :  
45 - 55 - 65 F.

**Lokatie :**  
Casino-Kursaal  
10 - 13 uur - 16 - 19 uur  
Telefoon : 059/751.11

**IN ALLE ZALEN...**  
Vrijdag 1 maart te 21 uur :  
**BAL DU RAT MORT  
„KARNAVAL  
TE BANGKOK”**  
250 F per persoon -  
Inlichtingen : Tel. : 059/270.86  
(918SW-9092N-7545V)

## BERICHTEN VAN DE REDERSCENTRALE DE AANGIFTE VAN ARBEIDSONGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

Verschillende reders hebben ons melding gemaakt van moeilijkheden in verband met de aangifte van arbeidsongevallen in de zeevisserij, meer bepaald tengevolge van het feit dat op de keerzijde van de daartoe bestemde formulieren de basislonen niet zijn ingevuld.

De Rederscentrale houdt zich met deze aangelegenheid bezig, daar het invullen van deze basislonen niet de minste zin heeft en de reders hiervoor dan ook niet moeten worden lastig gevallen.

De moeilijkheden komen niet voor van het Fonds voor Arbeidsongevallen zelf (vroegere Gemeenschappeijke Kas), maar wel vanwege de auditeur van de arbeidsrechtbank.

Gezien het invullen van betreffende basislonen nu eenmaal op de formulieren voorzien is, raden wij de reders aan hier dan ook naar te handelen teneinde moeilijkheden te voorkomen.

De Rederscentrale van haar kant zal intussen het nodige doen om deze aangelegenheid recht te zetten. Inlichtingen kunnen steeds op het secretariaat worden bekomen.

### Kompaszettters

Momenteel staat er slechts één kompaszetter ter beschikking van onze vissersvaartuigen. Verschillende geïnteresseerden hebben ons reeds de vraag gesteld waaraan moet worden voldaan om als kompaszetter erkend te worden.

Hieronder volgt de tekst van de bijlage XXI van het K.B. van 20.7.1973, waarbij de erkenning van de bevoegdheden tot het stellen van magnetische kompassen geregeld wordt.

### Erkenning van bevoegdheid tot het stellen van magnetische kompassen

Artikel 1. Om de erkenning van kompassteller te bekomen moet de kandidaat aan de hiernavolgende voorwaarden voldoen :

a) hij moet slagen in een examen over het magnetisme, het kompas en de theorie en de praktijk van het kompasstellen.

De omstandige opgave van het desbetreffende examenprogramma wordt door onze Minister bepaald.

De examencommissie bestaat uit het districtshoofd en twee door hem aan te duiden deskundigen ;

b) hij moet ten minste één jaar in leer zijn geweest bij een erkende kompassteller en/of bij een fabrikant van kompassen.

Hij moet het bewijs leveren gedurende deze periode de kompassen gesteld te hebben aan boord van ten minst 24 zeevarende schepen van verschillend type en er de desbetreffende deviatiekaarten van voorleggen, telkens met aanduiding van de stand der magneten en van de weekijzers correctoren.

Elke kaart moet getekend zijn door de kandidaat en tegengetekend door de kompassteller bij dewelke hij op dat ogenblik werkte. De kaart moet tevens vermelden dat de volledige kompasstelling is uitgevoerd onder het rechtstreeks toezicht en tot genoegen van de kompassteller.

Een niet geslaagde kandidaat mag zich voor het onder a genoemde examen slechts opnieuw aanbieden, indien hij het bewijs kan leveren, sinds de datum waarop hij faalde, onder toezicht van een kompassteller de kompassen gesteld te hebben van 12 bijkomende schepen en er de desbetreffende deviatiekaarten van voor te leggen.

Art. 2. Hogervermelde erkenning kan ook afgeleverd worden op grond van voorlegging van een certificaat waaruit blijkt dat de kandidaat als kompassteller erkend wordt door de bevoegde overheid van een ander land, indien dergelijk certificaat naar het oordeel van het districtshoofd gelijkwaardig is aan het Belgische certificaat van erkenning.

In geval van twijfel kan het districtshoofd, bijgestaan door één of meer door hem aan te duiden deskundigen, overgaan tot een onderzaging betreffende de theoretische en praktische kennis van de kandidaat.

Art. 3. Indien moest blijken dat een erkende kompassteller ernstige beroepsfouten heeft begaan, kan de erkenning tijdelijk of definitief ingetrokken worden.

TE KOOP

N. 720

Schrijven bureelblad  
nr. 7546V.

## Kommissie Klaassenz : Oosterschelde open !

Hoewel het nog niet helemaal officieel is, zal het advies van de commissie Klaassenz (die moest onderzoeken of de Oosterschelde nu al dan niet afgedamd moet worden) dat binnenkort aan de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat moet worden voorgelegd, negatief zijn. De commissie Klaassenz meent dus dat de Oosterschelde moet openblijven en blijft in naar adviezen ongeveer het Komitee Samenwerking Oosterschelde met zijn Keetendamplan volgen. De commissie werd in augustus 1973 ingesteld door premier Den Uyl en heeft tot taak de optimale veiligheid van de bevolking in Zeeland te combineren met het behoud van het natuurlijk leefmilieu in de Oosterschelde. Insiders menen te weten, dat de commissie geadviseerd heeft de Oosterschelde open te laten en in plaats van afdamming de dijken te verhogen en een dam aan te leggen in het Keeten. Als de Nederlandse regering deze adviezen volgt, dan moet de bouw van de Oosterschelde dam stopgezet worden. De dam die normaal tegen 1978 had moet klaar zijn is nu al zo'n 5,5 km lang terwijl hij in totaal 9 km lang moet worden. Wat er ook van zij, er zal dubbel moeten gestreden worden tegen de publieke opinie in Zeeland — of toch een groot gedeelte ervan — nadat door de jongste stormen, die ook bressen in de dijken van de Vlaamse kust sloegen, een aantal kleinere en grotere bressen geslagen werden in de dijken van Schouwen-Duiveland. Hier ging de bevolking al weer spreken van de grote ramp van 1953. De slag is dus zeker niet door de natuurvrienden gewonnen

## ENTERING...

De Amerikanen, die al zo dikwijls in Zuidamerikaanse wateren hun schepen zagen enteren en met zware boeten belasten, hebben voor een keer weerwraak genomen. De Amerikaanse kustwacht heeft namelijk ter hoogte van Atlantic City in de staat New Jersey de Bulgaarse treiler «Limoza» geënterd en dit wegens schending van de Amerikaanse territoriale twaalfmijlszone.

De kustwachter «Unimak» bracht de treiler — het eerste Bulgaarse schip dat ooit gepraaid en opgebracht werd — naar de haven van New York. Daar moet de schipper voor de rechtbank terechtstaan.

# PRAKTISEREN

## IJSLANDSE SCHEPEN FEESTELIJK ONTHAALD

De bestelboekjes van de Britse scheepsbouwers zijn goed gevuld. De vis verkoopt steeds maar goed en de waarde van deze vis bereikt steeds maar hoger cijfers. Anderzijds is op het IJslandse front de kalmte teruggekeerd en eigenlijk had de Britse regering, die nu tegen dek gegaan is, het vertrouwen van de gehele Britse visserijwereld. De Engelse vissershavens zijn erop bekleerd om binnen in de Euromarkt te geraken. Het is om het te zeggen zoals het hoort, het gezicht van de expansie voor een steeds dynamischer nijverheid. Maar de «wereldkonferentie van het Zeerecht» baart toch een zeker onrust.

Het einde van de kabeljauwoorlog werd versierd door de aankomst van twee IJslandse vissersvaartuigen in de haven van Grimsby. En ze waren dan nog gekomen om er hun vangst te verkopen. Dit was niet meer gebeurd sedert meer dan 15 maanden! Het werd een «happening». De Britse televisie was er als de kippen bij om het lossen van de vangst op het scherm te brengen. Nochtans was de aankomst van een Britse treiler in een IJslandse haven enkele tijd geleden niet zo feestelijk. De IJslanders poogden herrie te schoppen. En vanzelfsprekend waren de Engelse dokwerkers in de beginne van plan om de IJslanders van hetzelfde laken een broek te geven. Maar de visgroothandelaars hebben aangedrongen opdat het lossen zonder moeilijkheden zou geschieden want ze hadden veel vis nodig om het eigen tekort aan te kunnen vullen. Het is traditie dat de IJslandse vissers hun kerstgeschenken gaan kopen in Engeland en met dit gebruik hebben ze nu weer kunnen aanknopen. De «Freya», die ook al te Oostende kwam lossen ging haar vangst in North Shields verkopen en sloeg er een rekord in opbrengst.

## OPLOSSING

Voor de visserij op de IJslandse gronden werden door de Britse rederijen 140 vaartuigen zeeklaar gemaakt. Daarvan zijn er 68 met een lengte van meer dan 54 m. en 71 van minder. Er zijn geen vriestrellers bij. Het was niet zonder spijt natuurlijk, maar amper twee schepen van de haven van Grimsby mochten niet meer deelnemen aan de visserij op het vertrouwde IJsland. Bij de indeling zijn de Schotse rederijen de grote verliezers. Enkel 4 van hun schepen mogen nog op IJsland gaan vissen. Deze vier schepen hebben nu elk een vergunning en deze kan ten allen tijde afgenomen worden wanneer er iets verkeerd wordt vastgesteld zoals dit het geval was met een treiler uit Grimsby, die op heterdaad betrapt werd in een beschermd visserijgebied. De rollen zijn nu wel omgekeerd. IJslanders en Britse oorlogsschepen voeren nu samen het toezicht uit op de toepassing van de overeenkomst!

De Britse reders schatten dat de overeenkomst met IJsland een verlies teweegbrengt van 60 treilers die per jaar elk ongeveer 50 miljoen oprachten. Men mag zich inderdaad verwachten aan het feit dat uit deze toestand zich een hoop vraagstukken zullen stellen, maar het is ondertussen ook een feit, dat een groot aantal Britse schepen voort mogen vissen in de IJslandse wateren zonder schrik te moeten hebben nog lastig gevallen te worden. De oplossing van een crisis sluit het uitbreken van andere moeilijkheden bepaald niet uit.

## PETROLEUM (1)

De petroleumcrisis houdt zeker geen verband met de kabeljauwoorlog, maar men heeft kunnen vaststellen dat in alle landen sluimerende moeilijkheden plotseling opdoken onder de vorm van echte vraagstukken zodra het ernstig probleem van de bevoorrading in brandstof en voornamelijk van haar prijs werd gesteld. Een land dat heel moeilijk de slag van de petroleum heeft opgevangen, is wel degelijk Engeland waar spoedig strenge bezuinigingsmaatregelen moesten worden getroffen. Voorrang werd zonder enige discussie gegeven aan de zeevisserijnijverheid. Men moet natuurlijk afwachten wat het uiteindelijk zal worden met de prijs van de brandstof. Wordt deze te hoog, dan mag men zich verwachten dat er een terugslag zal komen op de visprijzen. Maar het is waar dat de Engelsman de laatste tijden de visprijs zodanig de hoogte in zag gaan dat hij helemaal van niets meer verschieft. Maar toch, er zijn grenzen aan alles!

## PETROLEUM (2)

De petroleumnijverheid in de Noordzee bedreigt terzeldertijd de inkomens van de vissers en de aanwervingsmogelijkheden van bemanningen. Dit is tenminste toch het geval bij de Noren. Eens temeer heeft de voorzitter van de redersbond deze ernstige toestand uiteengezet. Binnen enkele jaren, als het zo doorgaat zoals nu, zal de Noorse vloot aan de kaai moeten gaan liggen. En er is een nieuw gevaar opgedoken: de werkzaamheden op de boortorens in de Noordzee zullen zich ontwikkelen en het ligt voor de hand, dat daarvoor mensenhanden nodig zijn. En wie beter dan een (gewezen) visser is daarvoor geschikt. De petroleummaatschappijen betalen goed en 't is duidelijk dat deze toestand geen verbetering zal brengen in de aanmonsteringsmogelijkheden voor de Noorse visserij. De zeevisserij had al veel te lijden van de concurrentie van de handelsvloot die niet enkel hogere inkomens aanbiedt, maar ook aantrekkelijke uitwegen onder vorm van een beroepsvorming afgestemd op de werkzaam-

heden aan de wal. De zeeman van de Noorse handelsvloot heeft ook fiskele voordelen waarvan de visser (weeral) eens niet geniet. De visser die in veel harder omstandigheden aan de kost moet komen, kan helemaal niet begrijpen waarom hij niet dezelfde voordelen geniet als de koopvaardijman.

Op 't ogenblik dat geheel Europa druk uitoefent op Noorwegen om haar petroleumopsporingen in de Noordzee kracht bij te zetten en zo rap mogelijk meer petroleum te leveren, gaan de Noorse vissers helemaal niet akkoord en vragen zij integendeel, dat alle petroleumvorsingen in de Noordzee zouden opgeschort worden voor de volgende tien jaar! Ziedaar een moeilijk vraagstuk voor de Noorse regering, die toch veel aandacht heeft voor de grieven van haar vissers en voornamelijk voor de mensen van het Noorden. Men mag immers niet vergeten, dat het Noorden van Noorwegen bestaat dank zij de zeevisserij. Moest het zover komen, dat de mensen aldaar niet meer kunnen vissen, dan wordt deze streek vlug een woestijn. Nochtans is de Noorse wetgeving op de petroleumboring steeds de strengste van de wereld. Zij neemt voornamelijk zorg voor de zeevisserij! Aldus eist deze wetgeving dat alle pijpleidingen in de zeebodem zouden gegraven worden, wat niet het geval is met de Britse wetgeving. Noorwegen poogt thans te bekomen dat de Britse wetgeving terzake dezelfde kant opgaat. Deze wetgeving begrijpt zeer goed, dat een boorplatform veel schade kan berokkenen wanneer ze wordt gebouwd temidden van een rijke visgrond en juist daarom eist ze altijd een diepgaande studie vooraleer mag begonnen worden met de bouw van dergelijke installatie. Er bestaat ook het gevaar, dat de vis aangetrokken wordt door het licht van de boortorens en ook in dit opzicht worden maatregelen getroffen.

## PETROLEUM (3)

Nochtans zijn de vissers van twee voorname provincies samen gekomen omdat juist in hun streken naar petroleum zal geboord worden en zij eisen meteen dat dit zou verboden worden voor een duur van 10 jaar ten Noorden van de 62e breedtegraad. 't Is namelijk in deze wateren, dat de haring gaat paaien en dat de Noorse visser werkt. Zij denken dat vooraleer deze wateren geopend worden voor de petroleum, men eerst zou moeten uitmaken welke de gevolgen zullen zijn voor de zeevisserij. En men zou dat kunnen weten na de ervaringen op de Vikingbank, die nu dient voor petroleum boringen.

## BOKKEN

Er wordt voornamelijk in Engeland, een hartig woordje gesproken over het vissen met de boomkor. De Britten hebben het voorzien op de vissers van Nederland en België die in hun wateren komen slepen en er, naar het schijnt, schade aanrichten aan de paaigronden. Verleden maand waren het de Schotse Seinevissers, die het voorwerp waren van de klachten. In Sussex werd een komiteit opgericht voor de «Verdediging van de vissers» en zij heeft de laatste tijd van zich laten spreken in zoverre, dat de aandacht van enkele volksvertegenwoordigers er door getroffen werd en deze besloten de zaak meteen voor de regering te brengen. Welk is de positie van dit komitee dat steeds maar meer gesteund wordt door de visserij. De korrevisserij met bomen van 8 meter lengte is volgens de geuite klachten, een ramp voor de paaigronden. De grond wordt gerakeld in een zone van 12 mijlen en zelfs binnen de 6 mijlen, want sommige vissers van Devon werken in dit gebied bij middel van deze visserijtechniek. De doelmatigheid van de techniek moet er niet meer bewezen worden, maar ze veroorzaakt een uitputting van de visgronden die voor de vissers die nog werken met de gewone vissersmethoden, zeker rampzalig kan zijn. 't Is al goed als ze hun netten niet verliezen in de omgewoelde zeebodem. Een lid van het komitee zegt: «Als het vissen met de bomen niet wordt verboden, zal de kustvisserij ernstig bedreigd geraken». Om deze uitspraak kracht bij te zetten, toont het komitee foto's en brengt andere bewijzen aan. Reeds werd een betoging met zestig schepen georganiseerd voor de haven van Brighton. Men is vastbesloten verder te gaan en men komt er recht voor uit. Wanneer deze vissers, die werken met boten van ongeveer 9 meter lengte, de Nederlanders en de Belgen zien komen met hun beide korren. (Duitsers zijn ook van de partij) en hun vaartuigen van dertig meter, dan is hun reactie niet helemaal vrij van nationalisme!

Veel verwarring heeft deze zaak omringd en er bestaat wel een kans, dat het omgezet wordt in een soort veldslag. Aldus komt men na een aanval zonder uitzonderingen, terug op de garnaalvangers, die toch op hun gemak moeten kunnen werken; de voorstanders van de boomkorrevisserij springen op de gelegenheid om van dit argument een tegenargument te maken en zo gaat het maar door.

Zij die de techniek met de bokken bedrijven, houden zich ondertussen aan de officiële verklaringen die nog voorzichtig zijn en de noodzakelijkheid om niet binnen de 12-mijlszone te vissen, niet helemaal uitspreken. Het is trouwens moeilijk om, voorlopig althans, dit verbod officieel uit te spreken vermits er geen enkel wetenschappelijk bewijs bestaat van de nadelen van de bokkenvisserij. De doelmatigheid van de techniek kan moeilijk als bewijs beschouwd worden.

«De Raad van het Onderzoek van de Zee» heeft eveneens positie genomen in het voordeel van de bokkentechniek. Na onderzoek werd immers vastgesteld, dat de omwoeling niet dieper ging dan 10 centimeter en dit dan nog in de zachte grond!

Dergelijk gekibbel is niet nieuw maar het wordt steeds warmer naargelang het opzet ervan belangrijk is. De kustvisserij heeft zich voorgenomen aan de gezagsdragers te herinneren, dat ze nog bestaat naast de kabeljauwoorlog en dit is wellicht de enige bedoeling van de hele herrie om de boomkorren.....

# LORAN ONTVANGERS VOOR VISSERSVAARTUIGEN

Er bestaat tussen een Amerikaanse en een Noorse maatschappij een overeenkomst die een nieuw Lorantoestel op de markt brengt aan ongeveer een vierde van de prijs. De Amerikaanse maatschappij, n.l. „International Navigation Company of Boston” heeft het apparaat ontworpen en Simonsen Radio (Simrad) uit Oslo heeft de vervaardigings- en marktrechten verworven voor geheel de wereld. De ontvanger werd reeds helemaal op de proef gesteld in de Amerikaanse, de Kanadese en de Noorse wateren. De Noorse proeven werden uitgevoerd aan boord van een patroelje vaartuig van de marine en van nabij gevolgd door de Noorse radiomaatschappij, de Amerikaanse uitvinder en het Noorse ministerie van Landsverdediging. De proeven verliepen uitstekend en de vooropgestelde nauwkeurigheid en de reikwijdte van het toestel werden bevestigd. Simrad brengt verder verbeteringen aan het ontvangtoesel, evenals sommige nuttige wijzigingen. De prijs schommelt tussen 16.000 en 200.000 fr.

Het nieuwe ontvangsttoestel toont de positie van het schip met een nauwkeurigheid van 150 meter en minder zelfs. Voor vissersvaartuigen die een juiste bestek van doen hebben, is dit vanzelfsprekend van groot belang. Er kan in sommige gevallen tot op 25 meter na, een goede positie gegeven worden. Op het voorpaneel tonen twee cijfers de positielijnen en indien men deze op de Lorankaart overbrengt, heeft men rechtstreeks het bestek van het schip.

De gehele Noord Atlantiek van Noorwegen tot Schotland, IJsland, Groenland en de Bereneilanden worden door de loranzenders overdekt, evenals de Middellandse zee en nagenoeg de gehele Amerikaanse Oostkust. De dekking zal verder uitgevoerd worden over geheel Amerika inbegrepen Alaska. Het loran C stelsel werd oorspronkelijk ontwikkeld uit het militaire gebruik en de hoge prijs van de ontvangers, ongeveer 800.000 fr., heeft het niet mogelijk gemaakt het totnogtoe te gebruiken aan boord van koopvaardij en vissersvaartuigen. Nochtans heeft de verbeterde techniek en de vooruitstrevende leidingstechnologie het mogelijk gemaakt de voorgestelde drastische prijsinkrimp door te voeren. Simrad verwacht dat het Loran C stelsel helemaal zal doorbreken bij de burgerlijke scheepvaart als navigatiestelsel. De hoge graad van nauwkeurigheid en het lange bereik zullen een groot concurrentiepoint worden voor de reeds bestaande navigatiemiddelen.

## NIEUWE OMEGA ONTVANGER

Uitgebreide mogelijkheden en aanvullende nieuwigheden werden aangebracht aan de nieuw „Omega Navigatie Ontvanger” die op de markt werd gebracht door de Marine afdeling van de „Micro Instrument Company” in de Verenigde Staten. Er bestaan reeds twee soorten ontvangers n.l. de modellen 1100 en 1102. Het thans ontworpen toestel heeft het nummer 1107. Zes volle elektronische geïllustreerde verstrekkende alle gegevens aan het schip voor het bepalen van de positie. Er werd naast de twee bestaande coördinaten een derde lijn aangebracht die onafhankelijk werkt van de twee andere en die aldus een verbeterde nauwkeurigheid waarborgt van de afleesbare scheepspositie.

Dit model heeft ook nog als nieuwigheid dat het zeer weinig stroom verbruikt, minder dan een ampère. De ingebouwde bandopname kaart is van het geruisloze model: dit samen met een dimmer leescontrole, maakt het mogelijk dat het toestel aan boord wordt geplaatst ook op ander plaatsen dan de brug, Hulpbatterij en uurwerkdynamo behoren bij de standaarduitrusting. De nieuwe ontvanger heeft een ingebouwd alarmsysteem en zelfproefcontrole. Aanvullende nieuwigheden van de ontvanger 1107 omvatten: cijferselectie van de zendstations met de hand, automatische toets voorstelling van de drie positielijnen, automatische overschakeling naar batterij bij stroomonderbreking, gemakkelijk onderhoud. De prijs van het toestel bedraagt 180.000 fr.

## DECCA

Anderzijds houdt de wereldvermaarde Decca een oogje in het zeil voor wat de ontwikkeling van het „Omega” navigatiestelsel aangaat. Het is helemaal niet uitgesloten dat deze firma de Omega-ontvangst uitrusting ontwikkelt als een onderdeel van een compleet navigatiestelsel. Maar deze ontwikkeling wacht op de tijd dat het Omega grondstelsel afdoend zal afgewerkt zijn. Omega is een navigatiestelsel, dat de gehele aarde bestrijkt en dat steunt op de zeer lage frekwenties en fase vergelijkings-technieken om een juiste positie te kunnen verstrekken.

Er wordt naar gestreefd acht grondstations te bouwen in verschillende landen. Deze moeten voldoende om de aarde gespreid liggen om deze geheel met de radiogolven te kunnen omvatten op een redelijke manier. De ontvangst-uitrusting kan de seinen van verschillende zendstations verwerken om de nodige lijnen tot stand te brengen voor het bepa-

len van de positie. Zenders worden geplaatst in de Verenigde Staten, Noorwegen, Trinidad, Hawai, Japan en Argentinië. Er wordt onderhandeld voor het bouwen van stations op Reunion, in de Zuidelijke Indische Oceaan en in Australië.

Zoals alle stelsels bezit ook Omega haar eigen vraagstukken en bij de voornaamste van deze vraagstukken bevinden zich deze die te maken hebben met de veranderlijke voortplantingsvoorwaarden van de radiogolven. Onder bepaalde omstandigheden kunnen bijvoorbeeld ernstige fasefouten en zeer lage signaalsterkten optreden. Het plaatsen van een doelmatige antenne op het schip of het voertuig kan eveneens grote moeilijkheden opleveren tengevolge van de statische elektriciteit en andere invloeden. Verschillende redenen van technische en van politieke aard kunnen ertoe bijdragen dat het gehele systeem van acht grondstations niet op volle kracht zal werken en bijgevolg in de eerstvolgende drie jaar geen volledige service zal verstrekken.

Decca zegt dat, gezien in het licht van haar ervaring met de zeer lage frekwentieseinen, het hier werd betrokken bij de metingen en de schakelingen van de verschillende karakteristieken van het Omegastelsel. De metingen en de uitvoering van het programma voltrekt zich normaal sedertdien. Onlangs werd aangevangen met de ontwikkeling van het ontwerp van een „basiszintuig” om de inlichtingen van de Omegaseinen op de meest doelmatige en meest economische manier te verkrijgen. Het „zintuig” vormt de grond van de ontwikkeling van een commerciële scheepvaartuitrusting. Nochtans, gezien de lange ervaring van de maatschappij bij dit soort lage frekwentie-fase-vergelijkings-hyperbolische-navigatiestelsel, is Decca niet geestdiftig op het Omegastelsel toegesprongen.

Een der redenen daarvoor, zegt Decca, is dat de vraagstukken van Omega nog niet helemaal worden begrepen of gewaardeerd in verschillende gebieden. Daarom is Decca maar schoorvoetend dit veld binnengetreden. Nochtans gelooft men, dat het Omegastelsel wel belooft voor de toekomst als een hulp voor de navigatie.

Decca is voldoende uitgerust en heeft beslist ervaring genoeg om een doelmatig ontvangsttoestel te ontwikkelen ten behoeve van het Omega systeem. Alswaanneer de gronduitrusting zal zijn afgewerkt en Omega aldus een onfeilbare basis zal bezitten, zal Decca een goede en betrouwbare dienst aanbieden.

## SATELIETNAVIGATOR

Anderzijds heeft Redifon Telecommunications Ltd. de vervaardigings- en marktrechten verworven voor de gehele wereld van een navigatie-ontvanger, die werd ontworpen door de „Satellite Positioning Corporation of Houston” in Texas.

De nieuwe navigatie uitrusting, die op de markt bekend staat als „Redifon Satellite Navigator Type RDSN1”, bestaat uit een V.H.F. ontvanger en een computer die in een enkel toestel gevat zijn. Deze kan worden opgesteld in de kaartenkamer of enige andere geschikte ruimte. Het verwerkt seinen van vijf navigatiesatellieten die bekend staan als de „transit-satellieten”. Zij zenden zeer nauwkeurig uit bij middel van oscillatoren die atomisch gecontroleerd worden en die aan boord van de satellieten werden geplaatst. De golflengten die door het ontvangsttoestel aan boord der schepen worden gebruikt veranderen naar gelang de „doppler verplaatsing” die overeenkomt met de beweging en de plaats van de satelliet. Deze frekwentieverandering wordt overgemaakt aan de computer die dan de juiste positie van het schip opgeeft in breedte en lengte.

De „transit” satellieten zijn ononderbroken in hun baan rondom de aarde en verstrekken een bestek ongeveer elke 90 minuten. De inlichtingen kunnen bekomen worden 24 uur per dag onder alle weersomstandigheden en alle vormen van radiovoortplanting.

De uitrusting werkt met een kleine eenvoudige antenne die snel kan worden aangebracht. Een gehele installatie wordt geplaatst in een uur tijd. De overeenkomst tussen de beide maatschappijen is tamelijk ongewoon omdat de Britse firma ook naast de verkooprechten over de gehele wereld de alleenverkoop bezit in de Verenigde Staten. Er wordt een markt voorzien voor vele honderden apparaten en het gebruik aan boord van schepen zal een aanvulling zijn van Redifons „Omega very low frequency navigation receiver”. De hoge nauwkeurigheid van de RSN1 zal een aanvulling zijn van de ononderbroken voortbrengst van inlichtingen uit het Omegastelsel.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Na de betrekkelijke overvloed van verleden week met een aanvoer van ruim 10.000 bennen vis moest de handel het deze week weer stellen met heel wat minder: 6500 bennen vis. Een lichtpunt misschien is de grotere aanvoer van tong. Van deze soort werden nu ongeveer 22.000 kg aangevoerd. Maar aangezien het grootste gedeelte van deze aanvoer uit lappen bestond en heel-kleine soorten was de gewone handel daar weinig mee gebaat. Die sorteringen gaan immers hoofdzakelijk naar het bui-

## VOOR MEER TREKKRACHT

tenland en daar was er blijkbaar 'n levendige vraag voor deze soorten. Lappen waren wel de minst dure soort maar bleven toch 100 fr halen. Voor de slips liep de prijs op tot 140 fr terwijl we als duurste soorten bloktong noteerden, soort die tegen 170 fr aan de man gebracht werd. De meeste kanaalvangsten moesten het min of meer van die tongen hebben. Anderzijds werden ook enkele mooie visvangsten gelost en hier moeten we dan als meest gebrachte soorten staart, platvis, heek, steenschol en vlaswijting noemen. Al worden die soorten dan wel aanzienlijk minder aangevoerd dan voor enkele jaren toen hele «staken» kabeljauw en vlaswijting gelost werden. Die tijd is blijkbaar voorbij. Vlaswijting moest deze week trouwens de taak van de leng overnemen. Die laatste soort werd immers zeer weinig gebracht zodat er, mede door de kleine aanvoer van gul, een duidelijk gebrek was aan witte visfilets. Voor vlaswijting dan ook tot 45 fr op de tweede verkoopdag. Die dag lag de gul- en de kabeljauwprijs trouwens ook een stuk hoger dan maandag en lep kabeljauw weer op tot 50 fr.

Roggen hebben we vooral maandag in grotere hoeveelheid zien lossen. Toch was het aanbod van deze soort duidelijk nog stukken te laag want de prijzen bleven zeer hoog. Grote rog bleef zelfs tot 38 fr en meer noteren, waarbij dan in vergelijking, de prijs die voor keilrog betaald werd, eerder tegenviel. Het is immers zo dat uit een mand keilrog meer zuivere vleugels kunnen gehaald worden dan uit 'n mand andere rog. Keilrog moet dus normaal flink wat duurder zijn dan grote rog. En dat was deze week niet het geval.

Weer zeer hoge prijzen voor IJslandvis. Iets wat trouwens verwacht werd en iets waaraan ook volgende

week weinig zal veranderen. De aanvoer van IJslandvis, die anders al niet groot is, was nu nog kleiner dan gewoonlijk. Nauwelijks 1000 bennen en daarvan dan zowat de helft rode zeebaars. Voor schelvis, leng, schotse schol, hondstong en schaat werden dan ook topprijzen betaald. Toch bleven ook «bonen» zeer duur met een topprijs van 1770 fr per ben. Met de kleine vangsten werden aldus nog erg behoorlijke resultaten bereikt. De vangst van de O.81 werd zelfs verkocht tegen een gemiddelde van ongeveer 1650 fr de ben. De totale aanvoer deze week bedroeg 6390 bennen vis, 22.000 kg tong en 23.000 kg haring. Er werd een opbrengst bereikt van 11.306.498 fr.

## MINDER GOED DAN VERWACHT VOOR KOOLVIS

Niet het feit dat er maandag op de Oostendse markt een vangst koolvis aangevoerd werd van ongeveer 500 bennen deed de prijs van deze vissoort dalen tot een peil dat we in maanden niet meer kenden, wel de grote aanvoer van die soort in het buitenland deed die prijs terugvallen tot 18 fr en later tot 17 fr. Het was de O.334 die na een betrekkelijk korte reis, zowat 780

## EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

bennen loste en daarvan waren 't grootste gedeelte koolvis. De kabeljauw kreeg tot 2200 fr de ben en schotse schol noteerde tot 2400 fr. Koolvis werd ingezet aan 960 fr, maar daalde geleidelijk naar 850 fr de ben. Ook de minder grote sortering vertoonde dezelfde prijsdaling. Volgens de vishandel zijn de verbruikers alleen in uiterste nood bereid koolvisfilets te nemen. Misschien komt ook daar in de toekomst verandering in. Voor de O.334 werd het een opbrengst van 825.655 fr. Niet zo slecht zouden we zeggen.

## TOCH NOG HARING

De haringvissers hebben het er deze week toch wat beter afgebracht dan de voorgaande week. Toch was het ook nu weer niet

«vet». Dinsdag was het zelfs al weer gedaan met het goede weer zodat voor volgende week waarschijnlijk maar één span meer zal overblijven. Jawel, de N.708 en de N.709. Deze schepen losten deze week ongeveer 15.800 kg haring, samen met een negentigtal bennen vis. Zij besomden hiervoor bijna 340.000 fr. Geen verloren week dus maar na de slechte voorgaande weken zou het beter moeten. Het andere span moest het doen met een gezamenlijke opbrengst van bij de 230.000 fr. Zij schijnen zinnens de gullenjacht in span aan te vatten. De haringprijs was wel erg goed en schommelde tussen 840 en 1100 fr de ben.

## GEEN VIS, WEL GARNAAL VOOR DE KUSTVISSERS

De op vis jagende kustvissers hebben het deze week ook weer niet zo breed gehad. Enkele bennen platjes en wat schar. Platjes die wel een behoorlijke prijs kregen en rond de 22 fr verkocht werden. Ook schar was duur terwijl de gul, al die er al was, eveneens goed verkocht werd. Toch bleken de opbrengst van de garnalvissers stukken hoger te liggen. De vangst per schip is immers weer gestegen tot 111 kg. Een buitengewoon hoog cijfer voor februari. Het ziet er dan ook naar uit dat de garnalvissers in deze maand voor een nieuwe stunt zullen zorgen en voor een nieuwe flink stijgende curve op het statistiekblad. De prijs blijft ook goed, vooral dan omdat het grootste gedeelte van de aanvoer tijdens de eerste dagen van de week gebracht werd. Dinsdag zelfs tot 1266 kg met vangsten die tot 300 kg opliepen. De gemiddelde prijs bleef schommelen rond de 65 fr met 85 fr als hoogste en 50 fr als laagste prijs. Er blijft inderdaad nog altijd een groot verschil in kwali-

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

teit en dat komt onveranderlijk tot uiting in de prijzen. Al zijn de prijschommelingen dan wel veel afgenomen sedert dat alle garnaal in de vismijn verkocht wordt. Voor de visser blijkt die vismijnverkoop dus wel een goede zaak te zijn ge-

worden. De totale garnalaanvoer deze week, 6.458 kg, werd verkocht voor 436.223 fr. De gemiddelde opbrengst bedroeg dus 7500 fr en dat is iets wat bij dergelijke aanvoer in deze maand niet verwacht werd. Ook het aantal vangsten deze week, 58, is iets ongewoons. Er was een tijd en dat zelfs nog niet zo heel lang geleden, dat een dergelijk aantal niet bereikt werd in de eerste twee maanden bijeen.

## MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

Ruim 30 vaartuigen hebben hun vangsten aangeboden. Mits dan een vaartuig van het Kanaal en een van de Kreeftenput, waren alle andere afkomstig van de Noord en de West. In hoofdzaak werden pladijssoorten gelost, deze werden aan prijzen afgenomen die schommelden tussen de 20 en de 26 fr. het kg.

De aanvoer en de tijd van het jaar in acht genomen kan men besluiten dat de afname prijzen toch vrij renderend zijn. De tongsoorten waren gezien de vele vaartuigen die hun vis aanboden, toch aan de vrij hoge kant. Voor de grote soorten werden prijzen geboekt die schommelden tussen 97 en de 147 fr. het kgr., de fruits behaalden van 160 tot 184 fr. De middensoorten met de schone kleine en de kleine lagen in afname tussen de 153 en 189 fr. het kgr. Voor de Tp en de slips was er eveneens vrij veel belangstelling. Ze schommelden in afname tussen de 132 en de 172 fr. het kgr. Veel tarbot of griet was er niet op de markt. De prijzen waren dan ook vrij hoog, van 100 tot 176 fr. en van 60 tot 85 fr. Wat de kabeljauw en de gulsoorten betrof, deze waren nog minder in aanvoer dan de vorige week. Inderdaad, de uitvaarten van de gullevangsters werd opnieuw in de war gebracht door de minder gunstige weersomstandigheden. De prijzen waren nochtans winstgevend. Voor de kabeljauw van 40 tot 48 fr., de verschillende gulsoorten behaalden van 21 tot 44 fr. het kgr. Van de wijtingssoorten was er alleen belangstelling voor de grotere soorten, van 18 tot 34 fr. het kgr. en de kleine slag bekwam slechts van 9,05 fr. naar 17 fr. het kgr. De weinige zeehaaien en zeehonden gingen eveneens vlug van de hand. Rogvis was er praktisch niet zodat ook deze erg in trek waren, van 25 tot 48 fr volgens sortering.

De steenschol en de schotse schol van het Kanaal bekwamen van 18 tot 60 fr. het kgr. De 3.685 kgr. garnalen haalden prijzen die schommelden tussen de 48 en de 87 fr. het kgr., volgens sortering.

## 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)

Datum

15- 2  
18- 2  
19- 2  
20- 2

13- 2  
14- 2  
15- 2  
16- 2  
17- 2  
18- 2  
19- 2

14- 2  
15- 2  
18- 2  
19- 2  
20- 2

14- 2  
15- 2  
18- 2  
19- 2  
20- 2

14- 2  
15- 2  
19- 2  
20- 2

14- 2  
16- 2  
18- 2

14- 2  
15- 2  
18- 2  
20- 2



Schipper Frederick Vanderwal met zijn dochters.

De **Jan Dewaele** was een stalen stoomtreiler en werd in 1925 gebouwd op de werf Cochrane & Sons te Selby als H.151 ("Lord Islington") voor rekening van Pickering & Haldanes te Hull (GB).

Het had een brutoton van 324,40 en 112,64 nettoton. Het was uitgerust met een stoommachine van 600 pk.

Het vaartuig kwam in de vaart voor de Oostendse Rederij N.V. op 15/07/1938 als O.164 met naam **Jan Dewaele**.

In februari 1940 redde het de 30 koppige bemanning van het getorpedeerde stoomschip Dalaro (Zweden) voor de Noordkust van Ierland.

Tijdens de oorlog 1940 - 1945 voer het als versperringsvaartuig Z. 231 te Milford in dienst van de Britse Navy.

Eind december 1945 kwam het vaartuig terug naar Oostende en in april 1946 werd het te Antwerpen als vissersvaartuig omgebouwd. Het kwam terug in de vaart op 10/09/1946.

Op 27/10/1947 werd het als vissersvaartuig geschrapt uit onze vloot. Het werd in hetzelfde jaar verkocht aan S.A. Cia de Pescade Mocambique te Portugal en het voer onder de naam "Laurentino." In 1955 werd het verkocht aan een rederij in Zuid Afrika. In 1964 werd het te Kaapstad gesloopt.



Hiernaast links schipper Frederick Vanderwal, bijgenaamd Free Wolle.

B. GELCER & CO PTY - CAPE TOWN  
IN 1960 NAAR REDERY IRVING & JOHNSTON  
CAPE TOWN - ZUID AFRIKA

h  
i  
e  
n  
n

1974

Blauwe wijting  
voor onze kust

19/04/1974

z. 809

Koningsdijk

23/08/1974



S

voer  
ocht  
op-  
dat  
voer  
verd.  
eek,  
een  
heel  
aan-  
rste

nun  
een  
aan-  
de  
ijs-  
aan-  
nel-  
kg.

aar  
lui-  
och  
ten  
gen  
de  
or-  
die  
147  
len  
or-  
de  
de  
ens  
men  
of  
De  
og,  
tot  
ul-  
in-  
ek.  
de  
de  
in-  
ij-  
id.  
48  
er-  
en  
en  
un  
de  
en  
d.  
at  
25

ol  
8  
r.  
l-  
r.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

15-2	8	26.450	1.317.342		
18-2	21	250.450	7.415.696		
19-2	9	56.100	1.862.755		
20-2	6	31.500	810.705		
	44	364.500	11.306.498		

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

13-2	10	1.609	113.440	59.—	77.—
14-2	11	1.340	79.989	53.—	71.—
15-2	9	656	43.914	50.—	77.—
16-2	6	684	45.351	51.—	74.—
17-2	3	175	11.550		66.—
18-2	7	728	54.092	63.—	84.—
19-2	12	1.266	87.887	58.—	85.—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

14-2	10	51.400	1.796.090		34,48
15-2	13	17.752	533.520		30,96
18-2	8	38.355	1.539.010		40,38
19-2	15	71.503	2.154.690		30,13
20-2	22	117.878	4.007.413		33,99

WAARVAN TONGEN

14-2	4	4.730	649.650		137,16
15-2	3	418	61.840		147,39
18-2	4	3.611	556.170		147,37
19-2	7	3.611	526.580		145,82
20-2	18	12.879	1.701.470		132,11

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

14-2	15	4.279	261.306	41.—	84.—
15-2	15	3.136	221.328	52.—	85.—
19-2	17	3.236	224.927	48.—	87.—
20-2	1	449	28.326	60.—	79.—

GARNAALANFOR TE NIEUWPOORT

14-2	2	159	12.044	74.—	78.—
16-2	5	428	29.264	63.—	72.—
18-2	1	110	8.163	73.—	76.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

14-2	3	2.097	59.300		
15-2	6	7.583	245.168		
18-2	6	27.374	686.216		
20-2	8	19.886	539.419		

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 14-2-1974

O.236, IJsland  
O.318, IJsland  
Z.509, Noordzee  
Z.562, Noordzee  
O.198, Noord  
O.312, Kanaal

O.128, Kanaal  
O.275, Kanaal  
Z.597, Kanaal  
O.134, Kanaal  
N.422, West  
N.185, West  
O.279, West

ZATERDAG 16-2-1974

O.118, Kanaal  
O.172, Kanaal  
O.135, Kanaal  
O.180, Kanaal  
O.26, West

OPGESLEEPT

De Z.564 van Jonckheere Leon moest de visserij staken met een uitgelopen lager, waardoor dit vaartuig door de sleepboot «Zeetijger» naar de haven van Zeebrugge moest opgesleept worden.

Van de Z.418 van reder Robert Cattoor brak tijdens de visserij de zoetwaterpomp welke door een reservepomp kon vervangen worden, niettegenstaande men door het slecht weer naar de Lundy eilanden moest gaan schuilen.

MAANDAG 18-2-1974

O.120, West

WOENSDAG 20-2-1974

O.66, Kanaal  
Z.34, Kanaal  
O.303, Kanaal  
N.723, West  
N.715, West

OOSTENDE

VRIJDAG 15-2-1974

KANAAL					
Z.499	17	120	1350	359.530	
Z.34	17	170	2600	654.822	
KUST					
O.35-Z.38	2	55	—	62.760	
O.23	1	13	—	15.680	
O.404	1	8	—	7.090	
O.18	1	9	—	7.080	
N.708-709	1	64	550	71.400	

MAANDAG 18-2-1974

IJSLAND					
O.129	17	460	—	678.520	
O.81	17	560	—	928.310	

FAR OER					
O.334		780	—	825.655	

KANAAL					
O.249	16	250	1800	498.880	
O.66	14	170	1200	415.370	
O.232	15	250	800	489.670	
O.239	17	300	1000	448.860	
O.151	15	250	—	341.980	
O.229	16	220	500	306.520	
O.254	16	250	—	304.860	
O.114	16	100	2700	477.645	
O.369	16	120	1100	208.800	
O.181	16	120	2650	477.640	

WEST					
O.309	4	170	—	157.940	
N.715	4	70	—	88.990	
O.217	5	225	—	290.030	
O.123	5	150	—	189.440	

NOORD HINDER					
N.708-709	1	6	8400	140.686	
O.35-Z.38	1	27	4400	101.640	

DINSDAG 19-2-1974

KANAAL					
O.159	16	200	700	369.920	
O.182	16	170	2300	625.190	

WEST					
O.284	7	196	—	259.770	
O.94	7	236	—	273.870	
N.738	4	90	—	108.650	

KUST					
O.100	1	7	—	5.870	
O.116	1	3	—	4.300	

NOORD HINDER					
N.708-709	1	19	6850	127.030	
O.35-Z.38	1	39	2750	65.380	

WOENSDAG 20-2-1974

WEST					
N.723	6	140	—	148.520	
Z.452	6	90	—	135.690	
N.345	5	100	—	96.170	
N.185	5	90	—	108.870	
O.243	6	150	—	174.990	

KUST					
Z.418	5	50	500	131.690	

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 14-2-1974

Z.418	16	130	1500	505.400	
Z.184	6	160	200	286.360	
Z.574	6	150	300	340.200	
Z.331	6	140	500	384.840	
Z.573	9	240	100	413.880	
Z.421	8	240	500	343.790	
Z.569	3	100	50	122.380	
Z.257-437	2	60	—	110.890	
Z.468-601	2	50	—	93.240	
Z.455-474	2	40	—	75.160	

VRIJDAG 15-2-1974

Z.442	2	10	50	37.010	
Z.505	2	10	100	59.900	
Z.570	2	10	100	41.490	
Z.403-558	2	60	—	68.380	
Z.201-560	2	70	—	85.780	
Z.538-554	2	80	—	105.910	
Z.471-472	2	80	—	111.240	
Z.257-437	2	20	—	23.810	

MAANDAG 18-2-1974

Z.496	99	80	800	355.790	
Z.14	8	120	1700	511.500	
Z.500	12	130	100	260.070	
Z.175	12	150	—	198.040	
Z.468-601	2	80	—	99.540	
Z.403-558	2	90	—	114.070	

DINSDAG 19-2-1974

Z.108	5	110	500	285.220	
Z.420	6	140	—	206.930	
Z.578	4	50	150	149.780	
Z.400	5	50	200	116.850	
Z.497	6	140	600	337.540	
Z.465	6	80	400	224.920	
Z.580	5	90	300	170.100	
Z.201-560	2	100	—	163.480	
Z.257-437	2	90	—	137.110	
Z.471-472	2	130	—	223.260	
Z.538-554	2	90	—	139.700	

WOENSDAG 20-2-1974

Z.516	6	80	350	172.070	
Z.568	7	80	—	131.460	
Z.408	6	80	300	216.120	
Z.435	6	70	200	162.160	
Z.592	7	70	200	133.930	
Z.526	19	250	2800	774.420	
Z.551	7	50	100	106.048	
Z.598	7	60	—	123.480	
Z.506	10	260	1000	518.050	
Z.30	10	260	1100	565.790	
Z.505	3	20	250	81.430	
Z.570	3	15	250	71.920	
Z.442	3	10	200	83.010	
Z.518	6	50	600	220.460	
Z.460	8	50	100	120.610	
Z.533	8	40	200	121.165	
Z.588	6	50	200	99.890	
Z.468-601	2	40	—	20.560	
Z.403-558	2	70	—	51.920	

DE HEER  
FILIEP BAUWENS  
OVERLEDEN

In de nacht van woensdag op donderdag is te Oostende, de heer Filiep Bauwens in den ouderdom van 74 jaar overleden. De heer Filiep Bauwens was een schrandere geest en een knap geneesheer en oefende zijn praktijk uit in Engeland, waar hij sedert vele jaren te Londen woonde. Het is slechts sedert een paar maanden dat hij te Oostende inwoonde bij zijn broer Raymond, eigenaar van de rederij Pêcheries à Vapeur en voorzitter van de Rederscentrale. De begrafenis heeft heden zaterdag in de strikte intimiteit plaats.

Ons blad biedt aan de heer Raymond Bauwens en zijn achtbare familie zijn innige deelneming in de zware rouw welke hen komt te treffen.

BRITSE TREILER  
GEZONKEN

Sinds vorige week is de Britse treiler «Gaul» met een 36-koppige bemanning vermist voor de kust van Noorwegen aan de Noordkaap. Het schip was daar in slechte weersomstandigheden in nood geraakt en het was pas omdat men van het schip geen teken van leven meer ontving, dat men zich bezorgd ging maken en naderhand ook een speuractie inzette. «British United Trawlers» de rederij die het gloednieuwe schip uitbaatte, maakte zich aanvankelijk niet bezorgd en weigerde het schip als verloren te beschouwen. Toen de zoekacties die in zeer slecht weer verricht werden, niets opleverden, moest men zich 'n week later bij de tragische feiten neerleggen.

**IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE**

Schelvis	18-2-1974	53.—56.20
Groot	.....	35.60-41.—
Middel	.....	36.—
Klein	.....	35.—44.20
Kabeljauw	.....	34.—36.60
Gul	.....	22.—31.40
Wijting	.....	46.—53.—
Schaat	.....	31.40-35.40
Zeebaars	.....	34.—57.80
Leng	.....	20.—35.—
Schartong	.....	120.0-126.0
Heilbot	.....	17.40-19.60
Koolvis	.....	14.—35.60
Hondstong	.....	38.—
Zeeewolf	.....	75.—95.—
Staart	.....	

**Tong- en pladijsprijzen**

**TONG**

**Oostende**

Soorten	18-2-1974	19-2-1974	20-2-1974
Lappen	97,20-102	100,2-102,8	98,20,—
Grote	135 -141	139 -142	141,4-142
3/4	159 -168	156,2-168	167,8-170
Blok	161 -170,6	160 -171	171,8,—
voor-kleine	162 -171	163,4-167	172 —,—
kleine	160 —,—	159 —,—	161 —,—
slips	136 —,—	157,4 —,—	—,—

**Zeebrugge**

Soorten	18-2-1974	19-2-1974	20-2-1974
grote	107 -109	102 -105	97,—105
blok	142 -147	145 -148	137 -147
fruit	172 -175	176 -184	160 -178
schone kleine	170 -176	176 -188	160 -186
kleine	186 -189	174 -180	153 -186
tout petit	160 —,—	160 -172	147 -172
slips	140 —,—	145 -150	132 -152

**Nieuwpoort**

Soorten	18-2-1974	19-2-1974	20-2-1974
Tong I	116 —,—	—,—	106 —,—
Tong II	166 —,—	—,—	157 —,—
Tong III	192 —,—	—,—	176 —,—
Tong IV	190 —,—	—,—	179 —,—
Tong V	179 —,—	—,—	170 —,—
Kleine	160 —,—	—,—	152 —,—

**PLADIJS**

**Oostende**

Soorten	18-2-1974	19-2-1974	20-2-1974
Grote	21,—24,—	23,—,—	20,40,—
grote iek	23,60,—	21,40-24,—	18,—,—
kleine iek	24,—26,—	19,—29,40	18,—,—
derde slag	22,—24,—	20,—33,—	22,—,—
platjes	11,—18,—	17,80-22,60	17,—,—

**Zeebrugge**

Soorten	18-2-1974	19-2-1974	20-2-1974
I	16,—17,—	15,—16,—	14,—16,—
II	20,—22,—	18,—19,—	17,—19,—
III	24,—25,—	20,—21,—	17,—20,—
V	24,—26,—	23,—24,—	20,—23,—
IV	21,—23,—	20,—21,—	20,—22,—

**Nieuwpoort**

Soorten	18-2-1974	19-2-1974	20-2-1974
Moelen	18,—,—	—,—	18,—,—
grote pladijs	22,—26,—	—,—	22,—,—
drielingen	17,—19,—	—,—	18,—20,—
platjes	—,—	—,—	—,—

**NIEUWPOORT**

**DONDERDAG 14 FEBRUARI**

N.349	6.590	N.700	8.240
O.104	8.240	N.788	18.115
N.805	18.115		

Drie vangsten van «gullevisers». Gullen en wijting waren de enige soorten.

De gullen van 2.500 à 1.600. De wijting 1.400 voor de grote en 710 voor de kleine.

**VRIJDAG 15 FEBRUARI**

N.579	54.913	N.470	46.025
N.730	21.007	N.710	24.859
N.36	39.234	N.543	59.130

Twee «bokkevisers» en 4 «westers» op de vrijdagmarkt !

Wel niet voorzien, maar nogmaals de weeromstandigheden ! Alles samen 150 bennen vis met 400 kg tongen!

De tongen kregen de volgende prijzen de eerste soort 107, de 2de 157, de 3de 180, de 4de 185, de 5de 176 tot 190 en de kleine 159 fr. ! Variatie werd heel goed verkocht. Weinig kabeljauw welke de 50 fr de kg haalde, en voor de gullen werden 2100 à 1700 fr. betaald ! (Voor-kleine 1550 en 1600 fr.) De grote wijting 1550, kleine 750 à 800 fr. de benne ! De platvis 940, de drielingen 1100 fr. Visjes : eenvormige prijs 850 fr de benne ! Zandschullen 1350 en 1100. De weinige roggen werden verkocht aan 45 fr en 38 fr de kg. Men mag aannemen dat dit goede prijzen zijn voor de «achterweek»!

**MAANDAG 18 FEBRUARI**

N.788	19.290	N.41	218.160
N.720	141.143	N.591	108.657
N.590	97.080	N.346	101.886

De maandag was goed bevoorrad, 550 bennen werden gelost ! Rare vis was er maar weinig. De meest aangeboden soorten waren gullesoorten, wijting, platvis en zandschullen. Slechts een paar honderd kg tongen welke van 116 fr a 192 fr de kg verkocht !

Kabeljauw kreeg rond de 2.000 fr de benne waar 2.400 fr gegeven werd voor één koop van een nachtviser De gullen van 1950 à 1650 voor de voor-kleine.

Grote wijting, kreeg in het begin van de markt 1540 en liep op tot 1720 de benne. Kleine van 650 à 780.

De platvis grote 860, drielingen hadden nijging van dalen in begin van de markt werd 1300 fr gegeven en voor de laatste vangsten 1100 fr. Kleine vis 350 a 920 de benne.

De zandschullen 1250 voor de grote, en voor de kleine tussen 1100 en 1200 fr Dit waren de maandag-prijzen.

**WOENSDAG 20 FEBRUARI**

N.765	71.691	N.36	69.368
N.470	59.334	N.543	79.978
N.710	41.050	N.730	39.392
N.761	105.187	N.722	73.419

Acht vangsten met 400 bennen en 800 kg tongen. Verschillende vaartuigen hadden variatie mee, welke gretig opgekocht werd, en aan «goede» prijzen. De tongen werden verkocht aan 105 fr voor de grootste, de 2de 155, de 3de 176, de 4de 177, de 5de 172, en de kleine 154 fr. Kabeljauw (slechts enkele kopen) werden verkocht aan 2200 tot 2300 fr de benne. De gullen van 2000 fr. tot 1600. De voor-kleine 1350 en 1400 fr. De platvis : grote

900, drielingen 1050 en 1100 fr.. de visjes 900 à 1000 fr. Wijting : grote 1100 à 1200, de kleine van 530 tot 600 fr de benne. Eén vangst, beschikte over een 20 bennen roggen, welke langs de middelmatige kant, verkocht werd. Zo werden de moerroggen «gemijnd» aan 1680, de tilten 1560, grote sloopstaarten 1700, kleine 1600 !

Zandschullen : grote 800 ' 650, kleine 750 à 680 de benne !

Zeehoden en speerhaaien, welke slechts in kleine hoeveelheden op de markt stonden kregen heel hoge prijzen!

We mogen dus verklaren, dat de prijzen van de middenweek, lager waren dan maandag 11. maar de enkele dagen mooi weer welke we gekend hebben, heeft toegelaten dat er normale visaanvoer was, en alle havens, en wat vooral een rol speelt is, het buitenland, die door zijn eigen vloot dan ook voorzien wordt van alle nodige soorten (en zelfs kan exporteren!).

**VERWACHTINGEN**

**VRIJDAG 22 FEBRUARI :**

WEST :  
O.306 met 240 bennen vis, t.t.z. 80 b. bullen, 2 Ob. wijting, 150 b. platvis.  
O.285 met 170 bennen vis, t.t.z. 20 b. shelfcod, 50 b. gullen, 50 b. wijting, 40 b. platvis en 10 b. roggen.  
Z.583 met 190 bennen vis, t.t.z. 30 b. gullen en 160 b. platvis + 600 kg. tongen.

KANAAL :  
Z.502 met 100 bennen vis en 2.000 kg. tongen.  
Z.183 met 330 bennen vis 3.000 kg. tongen en 90b. st. Jacobsschelpen

**MAANDAG 25 FEBRUARI :**

IJSLAND :  
O.316

KANAAL :  
O.83, O.127

WEST :  
O.37, N.706, N.41, N.40, N. 752, O.282, O.206, N.719, N.422, N.720

NOORDZEE :  
Z.509 met Z.562

**DINSDAG 26 FEBRUARI**

IJSLAND :  
O.317 met 800 bennen, t.t.z. 450 b. rode bonen en 350 b. vis

KANAAL :  
O.141, O.82

WEST :  
O.279, N.738, O.120

**WOENSDAG 27 FEBRUARI**

WEST :  
O.26, N.715, N.315

**RADARNET IN HET KANAAL**

Verleden week hebben de Britse en Franse regeringen meegedeeld dat zij van plan zijn op beide oevers van Het Kanaal een radarnet op te richten om de scheepvaart te vergemakkelijken in deze druk bevaren zeearm.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort
	18-2-1974	18-2-1974	19-2-1974	19-2-1974	20-2-1974	20-2-1974	18-2-1974
Tarbot: groot (123)	135 -146	130 -145	147 —,—	145 -165	.....	148 -176	185 —,—
middel (123)	103 -106	80,—118	106 —,—	80,—128	128 —,—	65,—132	128 —,—
klein (123)	90,—96,—	58,—,—	.....	40,—79,—	.....	40,—64,—	100 —,—
Griet: groot (123)	75,—81,—	82,—76,—	76,—77,40	75,—84,—	89,40,—	75,—85,—	80,—90,—
middel (123)	63,—,—	73,—68,—	.....	60,—74,—	69,80,—	60,—74,—	.....
klein (123)	45,—,—	59,—68,—	.....	50,—60,—	.....	48,—59,—	.....
Schelvis: groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel	42,—,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein	36,—38,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek: groot	52,—,—	.....	51,—,—	.....	.....	.....	.....
middel	31,—40,40	.....	34,—47,40	.....	.....	.....	.....
klein	13,60-21,—	.....	22,—30,40	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	34,—36,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	17,—39,—	.....	29,80-39,—	.....	27,—43,—	.....	.....
Keilrog (123)	36,—44,60	.....	41,—41,60	.....	.....	.....	.....
Rog (23)	.....	45,—48,—	.....	41,—42,—	.....	44,—,—	.....
Tilten (23)	.....	41,—,—	.....	37,—39,—	.....	40,—,—	34,—,—
Scherpstaart (23)	.....	39,—40,—	.....	38,—40,—	.....	38,—43,—	32,—,—
Halve mans (23)	.....	33,—,—	.....	35,—36,—	.....	30,—,—	34,—,—
Teelt (2)	.....	32,—,—	.....	31,—33,—	.....	28,—,—	32,—,—
Katrog (2)	.....	28,—,—	.....	25,—28,—	.....	.....	.....
Kabeljauw	37,—50,—	44,—48,—	44,—51,80	40,—46,—	36,—39,—	40,—46,—	42,—48,—
Gul (groot)	.....	36,—43,—	.....	37,—44,—	.....	40,—41,—	45,—,—
Gul (middel)	31,—43,40	32,—36,—	27,60-47,—	31,—35,—	31,20-37,—	30,—40,—	34,—40,—
Gul (klein)	.....	28,—31,—	.....	28,—,—	.....	21,—25,—	.....
Hozemondhamme	62,—103	.....	73,—104	.....	107 —,—	.....	.....
Wijting: groot	33,40,—,—	26,—34,—	29,—,—	23,—28,—	20,80,—	18,—24,—	30,—34,—
klein	14,—,—	16,—17,—	12,80,—,—	9,05-14,—	11,—,—	9,05-12,—	16,—,—
Schar	11,—25,20	21,—24,—	17,60-21,20	.....	11,—19,40	.....	22,—24,—
Steenschol	17,—60,—	40,—60,—	23,—54,40	.....	50,—70,—	20,—53,—	13,—16,—
Zeehaai	23,—26,—	.....	31,60-35,—	.....	23,—,—	.....	27,—,—
Hondshaai	11,—16,—	.....	13,80-16,40	.....	13,80,—	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	8,—16,40	.....	10,—24,—	.....	13,—,—	.....	.....
Schartong	22,—46,40	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	16,—18,60	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	11,—13,20	.....	13,40-14,—	.....	13,40,—	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	16,—19,20	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	33,—38,40	.....	32,—45,—	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	62,—116	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	18,—34,—	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25,—,—
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	4,—,—	4,—,—
Rode Poon (roobaard)	.....	.....	.....	.....	36,—37,—	.....	.....
Grauwe Poon (knorh.)	12,—,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Knorhaan	28,—51,—	.....	.....	.....	52,—59,80	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	13,—18,—	.....	10,—,—	.....
Langoesten (midden)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
(klein)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD"

# NEDERLAND

## VAN DAG TOT DAG

Aan de donderdagmarkt 14 februari werd aangevoerd : 880 kg tong, 9 kisten tarbot en griet, 407 kisten kabeljauw, 1783 kisten koolvis, 78 kisten schelvis, 492 kisten wijting, 267 kisten schol, 21 kisten schar, 148 kisten diversen.

### PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg.: Gr. tong 7.99-7.89, gr. mid. tong 11.71-11.21, kl. m. tong 12.89-11.98, tong één 12.11-11.66, tong twee 11.24-11.16, tarbot 10.56-10.09.

Per 40 kg.: gr. hake 198, mid. hake 184, hake één 122, hake twee 90-88, hake drie 61, lom 71, tarbot 268-190, griet 201-167, kabeljauw één 84-60, kabeljauw twee 112-69, kabeljauw drie 130-86, kabeljauw vier 110-82, kabeljauw vijf 104-66, koolvis één 48-39, koolvis twee 45-38, koolvis drie 50-44, koolvis vier 45-43, schelvis één 70, schelvis twee 81, schelvis drie 80-56, schelvis vier 88-62, schol één 50-46, schol twee 74-67, schol drie 100-92, schol vier 100-88, wijting drie 67-24.80, wijting vier 60-27, schar 114-90, gr. en kl. kuit 149-145, bot 16-14, steenbolk 32-30, hammen met kop 102-78, leng 80-62.

### BESOMMINGEN

KW 185 f18.200, 221 f12.500, LJM 36 f110.400, SCH 74 f9060, 96 f3120, VD 25 f3000, UK 1 f25.900, EB 28 en LJM 15 f3060, YE 25 en ZL 6 f1150.

Aanvoer van vrijdag 15 februari: 6400 kg tong, 42 kisten tarbot en griet, 1375 kisten koolvis, 1328 kisten kabeljauw, 45 kisten schelvis, 852 kisten wijting, 1720 kisten schol, 116 kisten schar, 251 kisten haring, 7 kisten makreel, 573 kisten varia.

### PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg.: gr. tong 8.47-7.40, grm. tong 11.66-10.90, klm. tong 12.71-12.31, tong één 12.91-12.21, tong twee 12.75-10.88, tarbot 11.24-9.49.

Per 40 kg.: leng 66-61, lom 62-54, hake één 18, hake twee 122, hake drie 82-61, tongschar 172-156, tarbot 286-204, griet 214-136, koolvis één 47-39, koolvis twee 44-38, koolvis drie 48-42, koolvis vier 46-43, schelvis twee 77, schelvis drie 96-64, schelvis vier 80-70, wijting drie 46-26, wijting vier 38-19.20, schar 88-54, kabeljauw één 84-9, kabeljauw twee 95-67, kabeljauw drie 89-68, kabeljauw vier 90-68, kabeljauw 5 84-62.

### BESOMMINGEN

KW 51 f18.800, 144 f71.400, 167 f17.000, 149 f18.000, 178 f7600, 214 f18.000, GO 22 f28.000, 26 f16.900, TH 26 f19.000, DZ 60 f3100, VD 6 10.700, 25 f1690, WR 7 f12.000, 50 f5200, LJM 18 f14.000, 30 f63.000, 44 16.000, LJM 205 een 221 f4400, KW 33 en KW 180 f9.100.

Aanvoer van maandag 18 februari : 18.650 kg tong, 124 kisten tarbot en griet, 2088 kisten kabeljauw, 3538 kisten koolvis, 139 kisten schelvis, 1608 kisten wijting, 4479 kisten schol, 158 kisten schar, 2 kisten makreel, 575 kisten varia.

### PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg.: gr. tong 8.24-7.30, grm. tong 11.24-10.54, klm. tong 12.28-11.44, tong één 13.28-12.15, tong 2 13.05-11.90, tarbot 11.66-10.26.

Per 40 kg.: leng 72-61, lom 67, ha-

ke één 156, hake twee 98-88, hake drie 90-66, ham 290, makreel drie 28-20, poontjes 38, haai 85-82, tongschar 202-172, krab 48-44, steenbolk 35-26, bot 12-10, schar 80-52, tarbot 328-289, griet 237-141, kabeljauw één 90-70, kabeljauw twee 110-70, kabeljauw drie 100-74, kabeljauw vier 96-72, kabeljauw vijf 90-68, koolvis één 50-38, koolvis twee 44-37, koolvis drie 48-42, koolvis vier 50-40, schol één 56-50, schol twee 72-64, schol drie 84-64, schol vier 85-60, schelvis één 110-78, schelvis twee 104-84, schelvis drie 84-64, schelvis vier 87-76, wijting drie 42-22.40, wijting vier 34-19.20.

### BESOMMINGEN

KW 11 f24.500, 29 f16.900, 51 f1900, 30 f13.300, 87 f11.400, 88 f38.000, 106 f8200, 113 f19.000, 121 f14.700, 123 f78.000, 135 f80.500, 145 f41.600, 149 f1700, 150 f11.900, 152 f1560, 170 f6900, 175 f32.800, 187 f20.600, 194 f23.600, 195 f16.600, 205 f10.600, 206 f27.900, 215 f22.300, 221 f5100, 226 f20.800, 4 f18.000, 174 f20.400, 185 f11.300, 210 f3600, 213 f10.900, SCH 256 f17.600, LJM 11 f26.000, 20 f12.500, 29 f27.800, KW 154 f26.000, LJM 207 f11.000, 209 f8300, 211 f26.000, UK 1 f9800, WR 32 f14.600, 45 f14.400, 57 f28.800, VL 7 f3700, 16 f12.500, 142 f7300.

Aanvoer van dinsdag 19 februari: 510 kg tong, 5 kisten tarbot en griet, 466 kisten kabeljauw, 4095 kisten koolvis, 117 kisten schelvis, 234 kisten wijting, 187 kisten schol, 16 kisten schar, 12 kisten haring, 207 kisten diversen.

### PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg.: heilbot 6.50, tarbot 11.10, gr. tong 8.05, grm. tong 11.24-11.17, klm. tong 11.58, tong één 11.62, tong twee 11.62.

Per 40 kg.: gr. hake 182, mid. hake 194, hake één 192-137, hake twee 134-114, hake drie 84-76, hake vier 40-37, ham 186, steenbolk 42, tarbot 289-284, griet 189, kabeljauw één 96-76, kabeljauw twee 120-72, kabeljauw drie 94-72, kabeljauw vier 92-72, kabeljauw vijf 94-64, koolvis één 45-38, koolvis twee 43-37, kool-

vis drie 47-40, koolvis vier 48-40, schelvis één 96-80, schelvis twee 112-108, schelvis drie 124-74, schelvis vier 92-75, schol één 51-45, schol twee 67-65, schol drie 74-73, schol vier 92-75, wijting één 44, wijting twee 53-47, wijting drie 42-26, schar 84-40, tongschar 185, haring één 65.60, poontjes 61-37, haai 98, wolf

124, schartong 80-65, bot 31-8, leng 78-68, lom 70-67.

### BESOMMINGEN

KW 42 f70.400, 44 f60.000, 81 f66.800, 153 f13.400, LJM 94 f2700, SCH 117 f19.000, UK 54 en UK 208 f2400, UK 135 en UK 145 f3200, YE 25 en ZL 6 f2700.

## Visaanvoer te Den Helder

Week van 11 tot en met 16 februari 1974

Met in de voorweek alle dagen een ruime kabeljauwaanvoer, ondanks het feit dat de weersomstandigheden het niet mogelijk maakten om maandag op de normale tijd te varen, was het de gehele week redelijk druk in de vishal, met een uitschieter op zaterdag.

Hoewel de week voor verschillende kotters een halve- of hele dag korter was, vielen de besommingen over het algemeen nog wel mee, vooral door de bijzonder goede prijzen die konden worden gemaakt.

De gemiddelde prijs per aangevoerde kilogram tong bewoog zich in veel gevallen ruim boven de f 11,— per kg.

Een van de hoogste besommers voerde 11.111 kg vis aan, waarvan 1599 kg tong voor een gem. prijs van f 11,11 en maakte hiervoor een besomming van ruim f 34.700,—.

De werkelijk hoogste besommer bracht 10.136 kg vis aan, waarvan 2475 kg tong, voor een totaalbesomming van ruim f 37.000,—.

Ondanks het weinig hoopvolle begin op maandag, met veel harde wind, werd het met een aanvoer van ruim 500.000 kg en een weekomzet van ruim 1¼ miljoen gulden een goede visweek.

### Door 93 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

39.554 kg	TONG	f 427.432,00	van f 1326	f 718
7.263 kg	TARBOT	f 50.585,38	van f 1170	f 301
1.644 kg	GRIET	f 6.460,13	van f 447	f 210
286.505 kg	SCHOL	f 465.756,91	van f 240	f 093
8.285 kg	SCHAR	f 12.218,16	van f 229	f 080
17.245 kg	WIJTING	f 13.250,06	van f 251	f 048
122.610 kg	KABELJAUW	f 262.666,71	van f 387	f 100
10.235 kg	BOT	f 4.994,08	van f 098	f 018
4.428 kg	LEVER-KUIT	f 5.976,51	van f 150	f
3.440 kg	HARING	f 3.182,00	van f 092	f
1.041 kg	TONGSCHAR	f 3.838,76	van f 492	f 251
935 kg	STEENBOLK	f 768,63	van f 120	f 071
192 kg	SCHELVIS	f 454,63	van f 286	f 090
170 kg	ROG	f 198,75	van f 125	f
139 kg	DIVERSEN	f 286,96	van f	f
503.706		1.258.069,67		

## D. VERBEKE

- ★ SCHEEPS- EN BOUWSCHILDERWERKEN
- ★ ZANDSTRAALWERKEN
- ★ BEHANG EN BEVLOERING
- ★ KENITEX MUURBEKLEDING  
MET 10 JAAR TOTALE WAARBORG

Weidestraat 346

8320 BRUGGE 4 (Assebroek)

Tel. 380.61

(8884N—7519V)

## MOSSELEN

ZIJN

„ZELFREINIGEND”

Door olie besmette mosselen kunnen zichzelf reinigen. Dit blijkt uit het feit dat een partij mosselen die midden december 1973 door olie vervuild raakte, na een aanvaring tussen een olietanker en een ander schip op de Oosterschelde, nu weer olievrij zijn.

Een van de eksportfirma's die zich toen gedwongen zagen de mosselverwaterplaatsen ergens anders voort te zetten, heeft een gedeelte van de als verloren beschouwde mosselen weer opgevist en gekonstateerd dat zij zich van de olie ontdaan hebben. De aanvaring en de daarop volgende olievervuiling heeft de mossel-industrie, door het wegvallen van de eksport, in totaal ongeveer drie miljoen gulden of 45 miljoen frank gekost.

# REDERS

NU SEDERT 1 JANUARI 1974

## PNEUMATISCHE VLOTTEN

VERPLICHTEND ZIJN, WENDT U TOT

**S. C. A. P.**

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE — TEL. 059/729.51

OF TOT

**HAND IN HAND**

TIJDOKSTRAAT TE ZEEBRUGGE — TEL. 050/541.17

## EVEREST

**SCHILFERIJSFABRIEK**

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 767.07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

**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)

## 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 30 F portkosten.

(668SW—7937N—7436V)

# hulp in nood s v

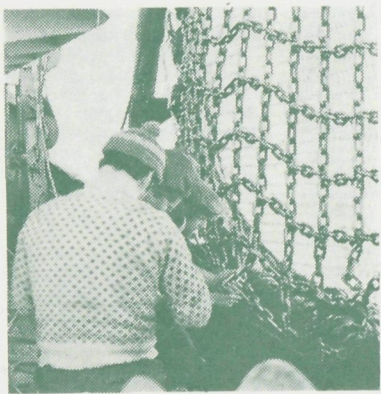
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

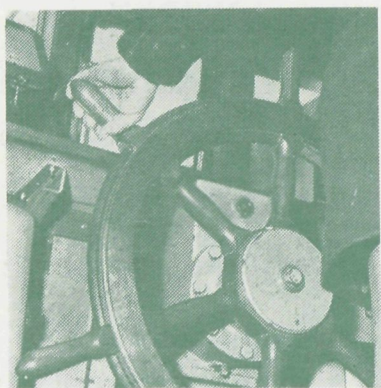
oostende

Tel. (059) 716.89

Telex : hunood 192.29



Gedekte risico'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.