

HET VISSERIJBLAD

34e jaargang — nr 25 — Vrijdag 21 juni 1968 — Verschijnt wekelijks — Prijs 20 fr.



CASINO- KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE”

Zaterdag 22 en zondag 23 juni
van 22 uur af :

VERONIKA

Medium

MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA

FRANZ ANDRE
piano

AMBASSADEURS- ZAAL

Maandag 24 juni te 21 uur :

BRITISH BALL

met

MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA

en

THELMA CONNOR

Toegangsprijs : 30 fr.
Consumpties : 15 fr.
(dienst inbegrepen)

AUDITORIUM

Theaterfestival ingericht door
de Vlaamse Klub Kust
onder de auspiciën van
de Stad Oostende.

Zaterdag 29 juni te 20.30 uur :
Jeugdcreatie

„KULTURELE VREDESUITING”

Festivalslot met toneel - mime -
zang en ballet.

Regie : Paul Celis.

Toegangsprijzen :
100 - 80 - 60 - 40 fr.

Jeugd •
dubbele rangverhoging.

Lokatie :
Casino-Kursaal Oostende
Van 10 tot 13 uur en
van 16 tot 19 uur.

Voor alle inlichtingen :
Tél. : (059) 751.11

(3529W—9689N—6306V)

VIS ETEN
IS
VERANTWOORD
ETEN

VOOR
NIEUWBOUW
EN
HERSTELLINGEN
VAN
SCHEPEN

N.V.

BELIARD- MURDOCH

(5007V)

HOOGWATER- KALENDERS

1968

zijn verkrijgbaar
in alle boekwinkels en
bij alle dagbladverkopers

Prijs : 12 fr. het boekje

Voor grote hoeveelheden :
Drukkerij

„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”

H. Baelskaal 30, Oostende.

Tel. (059) 777.13 - 777.14

(2492W—8481N—6140V)

PUBLICITEIT
IN

het visserijblad

DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN

REDERS en
VISSERS,
voor uw

SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING
wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 721.73

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

DE BEROEPSVERENIGING VAN DE OOSTKUST

- * Alle inlichtingen
- * Alle tussenkomsten
- GASOIL
 - ELEKTRICITEIT
 - GAREN en TOUWWERK
- BESCHERMKLEDIJ
 - REDDINGSVLOTTEN
 - NETTEN

Verkoper van de beste ZINKANODES
aan de Kust.

(6267V)

BEMANNINGSTEKORT EN DE VERPLICHTE AANMONSTERING van SCHEEPSJONGENS

- TOEPASSING VAN DE WET VERREIST

Het hoeft niet meer onderlijnd dat aktueel het bemanningstekort zich bijzonder scherp doet gevoelen ondanks het feit dat reeds verschillende schepen stil liggen voor de jaarlijkse herstellingen.

Een aantal vaartuigen ligt verschillende dagen, tot zelfs verschillende weken reeds onverrichterzake aan de wal, wegens gebrek aan voldoende bemanning.

Als men beseft wat aan kapitaal in ieder schip is geïnvesteerd en men rekening houdt met de afbetalingen die op het schip moeten gebeuren, dan pas beseft men hoe ernstig de zaken zijn.

Als voornaamste oorzaak van het bemanningstekort op het ogenblik is de recruitering ten behoeve van de staatspakketboten, waardoor de beste en jongste krachten naar deze diensten afvloeien en de visserij werkelijk een leerschool voor de Staat is geworden. We nemen graag aan dat het personeel van betreffende dienst onder de algemene statutaire aanwerfingsvoorwaarden valt van het Rijkspersoneel, waarbij o.a. een leeftijds-grens is voorzien en waarvan het onmogelijk (?) is af te wijken tenzij de wet worfde veranderd. Ieder Belg is gelijk voor de wet, zo luidt het mooi. Feit is echter, dat voorrang wordt verleend aan vissers...

Wanneer het dus in het kraam van de Staat past, wordt de visser toch gelijk gesteld met de zeevarende... Wanneer echter een voorrecht ten behoeve van dezelfde visser wordt gevraagd, zoals bv. gelijkschakeling met een bevoorrecht pensioenstelsel zoals de zeevarende ter koopvaardij, dan plots wordt de visser niet gelijk gesteld aan de zeevarende.

Dergelijke tegenspraken zijn er overigens voldoende.

Anderzijds is er toch overal een mouw aan te passen. We zien bovendien nog steeds niet in waarom geen bijzondere recruiteringsaktie zou kunnen worden gevoerd in andere middens zonder daarom een specifieke bedrijfs-sektor die bovendien reeds lang met bemanningsproblemen heeft te kampen, te benadelen.

Over dit alles handelden wij reeds vorige week. Thans echter naderen wij het einde van het schooljaar, ook dit van de visserijscholen. Dit zou ons reden tot hoop moeten geven omdat aldus nieuwe elementen, nieuw en jong bloed in de visserij zouden moeten brengen. Jammer genoeg moeten we elk jaar vaststellen dat nog geen 50 % van het totaal aan leerlingen opgeleid door de 6 visserijscholen, in de visserij terecht komt.

Ook van de scheepsjongens komen er steeds minder in de vaart. Eén van de redenen is wellicht het samenvallen van het einde van het schooljaar met de zomerperiode. Immers liggen vooreerst al een aantal schepen op, waardoor minder scheepsjongens de gelegenheid krijgen aangemonsterd te worden. Anderzijds zijn er de schijnbaar aantrekkelijke seizoensjobs, die ook hier vele scheepsjongens en andere afgestudeerden verleiden.

Eén en ander heeft tot gevolg, dat deze mensen van bij het begin reeds verloren zijn voor het beroep dat zij hebben aangeleerd.

Wij zijn van oordeel dat op het gebied van de scheepsjongens in het belang van het ganse bedrijf, een bijzondere inspanning zou moeten worden gedaan. Vooreerst zouden zij zoveel mogelijk en zo snel mogelijk de kans moeten krijgen om te varen.

Naar we vernemen, zouden dit jaar uit de 6 visserijscholen samen een 40-tal scheepsjongens beschikbaar zijn. In hun eigen belang, en in dit van de ganse visserij, menen wij de reders er toe te moeten aanzetten

- WAAR BLIJFT DE MARITIEME OVERHEID ?

zich eventueel langs het sekretariaat van de Rederscentrale om in verbinding te stellen met één van de scholen en hun wensen kenbaar te maken om gebeurlijk één of meer scheepsjongens aan te werven. Gezien het einde van het schooljaar nadert zou dit best van nu af aan kunnen gebeuren.

Anderzijds zou moeten kunnen worden bekomen dat de leerlingen van de visserijscholen reeds tijdens de verlofperiode tijdens de schoolplicht aan boord van vissersvaartuigen kunnen medevaren. De lasten hiervan mogen echter niet uitsluitend op de reder worden gelegd, maar de overheid zou hier een tegemoetkoming moeten doen onder de vorm van een bijkomende toelage aan de scheepsjongens en aan de leerlingen van de visserijscholen die tijdens de verlofperiode zouden meevaren. Een dergelijke «tegenprestatie» vanwege de Staat, voor zover men van een tegenprestatie mag gewagen, mag of beter gezegd, MOET door de overheid worden toegegeven voor de vele schade die zij aanricht ten gevolge van het naar haar toetrekken van de beste krachten uit de zeevisserij. Steeds in verband met een en ander en om redenen in dit artikel aangehaald, is het aangegeven dat het einde van het schooljaar zou samenvallen met het einde van het kalenderjaar. Dit zou in ieder geval voorkomen dat vele elementen uit de visserijscholen die nu voor hun opleiding veel geld hebben gekost, direkt na het verlaten van de school in juni/juli een seizoenjob aanvaarden en dan meestal nooit meer in de visserij terechtkomen. Indien de leerlingen op het einde van het kalenderjaar de school zouden verlaten, zou er veel meer gelegenheid voor hen zijn om onmiddellijk aangemonsterd te worden.

Het bemanningsprobleem is van té groot belang om niet alle mogelijkheden te onderzoeken om er een oplossing voor te vinden.
De Rederscentrale zet haar inspanningen onvermoeid verder.

VERPLICHTE AANWERVING VAN SCHEEPSJONGENS

De wet van 1-10-1931 art. 1 zegt duidelijk dat ieder vaartuig dat de zeevisserij uitoefent en waarvan de bemanning tenminste uit drie volwassenen bestaat, VERPLICHT IS een scheepsjongen aan te monstern.

Deze wet wordt volledig door het grootste deel van de reders over het hoofd gezien en ze zijn dan verwonderd dat er een tekort komt. Moesten elk jaar 40 vissers kunnen gevormd worden, komende uit onze visserijscholen, dan zou dat met de opleiding van nog anderen door de Rederscentrale, reeds veel zijn.

De waterschouten moeten met alle middelen in hun bereik op de toepassing van die wet waken.

De bevoegde Overheid zou aan varende scheepsjongens daarenboven een premie, niet van 50 fr. per dag, maar van 100 fr. geven. Het is geld dat de Belgische Staat niet nutteloos zou besteden, als men ziet hoeveel miljoenen aan herscholing worden uitgegeven.

Tegenover onwillige reders zou streng moeten opgetreden en schippers zouden hun bijzondere aandacht moeten wijden aan de vorming dezer jongens. In de laatste jaren wordt door het bedrijf veel over een tekort aan bemanningsleden geklaagd. Hebben ze er niet wat te veel schuld aan ?

Of moet alles op dwangmaatregelen gesteund zijn ?

P. VANDENBERGHE

goede visvangst met ...

dieselmotor



VERKOOPSORGaan

belgodiesel



60-KONINGSSTRAAT BRUSSEL 1

TELEX : 23898 BELGODISEL BRU B

TELEGR : BELGODISEL BRUXELLES

TEL : 02/ 11 18 80 (2 L.).

COP B 1021/685

MINISTERS HEGER EN BERTRAND BLIJVEN !

Het is er dan toch van gekomen sedert 17 juni hebben we eindelijk na 133 dagen regerings-krisis een nieuwe regering

Toen langs de nieuwsmidia de samenstelling ervan werd bekend gemaakt, waren we opgelucht en tevreden. Niet omdat deze regering ui teen rekord aantal Ministers bestaat — er zal wel iemand betalen — ook niet omdat we eindelijk weer een regering hebben, maar omdat we aan het hoofd van het Departement van Landbouw en aan het hoofd van dit van Verkeerswezen, opnieuw de vertrouwde namen vinden van mensen die met woord en daad hebben bewezen de visserij genegen te zijn.

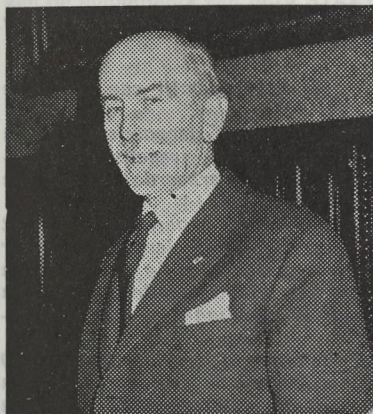
We bedoelen hier de heer Charles Heger, die reeds in vier opeenvolgende regeringen tot Minister van Landbouw werd benoemd, HET Ministerie dat verantwoordelijkheid draagt voor het leven van de visserij-industrie, alsmede de heer Al

fred Bertrand die in de regering Vanden Boeynants en ook nog in vorige regeringen Minister was van het Departement van Verkeerswezen

In een sector als de onze is de continuïteit van een beleidvoering door dezelfde persoon noodzakelijk en onontbeerlijk en we mogen ons werkelijk gelukkig voelen dat aan het hoofd van de twee departementen, waaronder de zeevisserij ressorteert, opnieuw dezelfde mensen staan waarvan men mag zeggen dat ze de visserij kennen en die reeds heel wat voor de visserij hebben verwezenlijkt.

Wij zijn ervan overtuigd niet alleen te zijn geweest tijdens de crisisperiode, wanneer we vooral hoopten dat deze mensen opnieuw aan het hoofd van hun vertrouwde departement mochten staan. Onze hoop en deze van de zeevisserij is gelukkig werkelijkheid geworden

DE HEER CH. HEGER, MINISTER VAN LANDBOUW



Zijn tweede mandaat op het Ministerie van Landbouw werd dan ook met gegrond vertrouwen aanvaard.

Sedertdien ontspan zich in het Departement van de Heer Heger voor de visserij een drukke en vruchtbare activiteit.

Denken we maar even aan de stabilisatie van de markt, het steunen van de initiatieven van de beroepsvereniging, de omvorming van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik, het oprichten van het Proefstation voor de Zeevisserij en last but not least het verlenen van rechtstreekse subsidies aan de zeevisserij.

Dit is slechts een greep uit de vele verwezenlijkingen welke de heer Heger tijdens de verschillende mandaten welke hem werden toevertrouwd, heeft verricht, ten voordele van de visserij, en we kunnen dan ook zeggen dat de heer Heger als het ware vergroeid is met zijn Departement en met onze visserij.

Het hoeft tenslotte niet betoogd dat nog tal van andere problemen in onze sector op een oplossing wachten en nog nieuwe problemen de lange reeks zullen komen aanvullen, denken we maar aan deze i.v.m. het toekomstig gemeenschappelijk E.E.G.-beleid en waarin wij hopen dat enkel een man als de heer Heger, die als het ware in zijn Departement is ingeworteld, verder de belangen van onze Belgische zeevisserij naar best vermogen behartigen

Voor de ganse zeevisserij menen wij dan ook de tolk te mogen zijn om de heer Heger van harte geluk te wensen met zijn nieuw en belangrijk mandaat. Terzelfdertijd de hoop uitdrukking dat wij tijdens zijn nieuwe ambtsperiode terug op zijn volle medewerking zullen mogen rekenen met het oog op de volledige sanering van het visserijbedrijf

De Heer Heger werd geboren op 26 mei 1902

Als Doctor in de Rechten installeerde hij zich te Namen. In 1949 werd hij C.V.P.-kamerlid van Namen tot 1958 en daarna senator

Van 1950 tot 1954 was hij Minister van Landbouw; in 1958 Minister van Binnenlandse Zaken en van 1961 tot 1965 opnieuw Minister van Landbouw. Onder de regering Harmel stond de heer Heger eveneens aan het hoofd van het Departement van Landbouw, precies zoals tijdens de regering Vanden Boeynants.

Pas in februari 1953, toen de visserij naar het Departement van Landbouw werd overgebracht, maakte hij voor de eerste maal kennis met het bedrijf. Gezien de heer Heger er in geslaagd was de belangen van de Belgische landbouw goed te verdedigen in het kader van Benelux, werden hem eveneens de belangen van de zeevisserij toevertrouwd.

Van meet af aan, werd hij met de problemen geconfronteerd en op internationaal vlak dan nog wel, meer bepaald in verband met de liberalisatie van visserijprodukten in Benelux-verband.

DE H. ALFRED BERTRAND OPNIEUW MINISTER VAN VERKEERSWEZEN



De Heer A. Bertrand werd te Bilsen (Limburg) geboren op 26 mei 1913. Hij werkte acht jaren in de steenkolenmijn te Waterschei, was actief in de christelijke arbeidersjeugd en werd in 1946 C.V.P.-kamerlid voor Hasselt

Van 1959 tot 1961 was hij voorzitter van de Vlaamse Vleugel van de C.V.P. Tijdens de regering Lefevre (1961-1965) was hij Minister van Verkeer. Na de kortstondige Harmel-regering tijdens dewelke de Heer Bertrand het mandaat van Minister van Volksgezondheid waarnam, kunnen we hem als Minister van Verkeer begroeten in de regering Vanden Boeynants. Thans werd hem in de regering van de Heer Eyskens opnieuw het mandaat van Minister van Verkeerswezen toevertrouwd

Zoals bij de aanvang betoogd, acht de visserij zich gelukkig met het nieuwe mandaat van de heer Bertrand, omdat men er zich van bewust is, dat deze tijdens zijn vorige ambtstermijnen alles in het werk heeft gesteld om de belan-

gen van de zeevisserij te verdedigen, en omdat nooit tevergeefs bij hem werd aangeklopt

Tussen het beroep van visser en dat van mijnwerker is bovendien 'n duidelijke parallel te trekken, en als gewezen mijnwerker kent de heer Bertrand de vele problemen die beide beroepen met zich medebrengen

Dat de heer Bertrand zich evenwel niet beperkt tot het «kennen» van deze problemen, maar er bovendien daadwerkelijk voor optreedt, hebben zijn vorige ambtstermijnen bewezen

Denken we maar aan het tot stand komen van de slooppremies en aan de kredietfaciliteiten voor de bouw en de modernisering van de Belgische vissersvloot en de versterking van de motorkracht van de andere vaartuigen

Ook voor zijn Departement liggen nog andere belangrijke zaken met betrekking tot de visserij op een oplossing te wachten. Denken we maar aan de verdere uitbouw van het gespecialiseerd onderwijs en van de modernisering en verjonging van de vissersvloot; aan het bemanningstekort; aan een verhoging van de slooppremie en het opheffen van de verplichting tot nieuwbouw e.d.m.

Ook hier menen wij namens de ganse visserijsector de heer Bertrand terecht te mogen feliciteren met zijn nieuw mandaat en onze tevredenheid te mogen uitdrukken hem opnieuw te begroeten aan het hoofd van het Departement van Verkeerswezen.

In die zin heeft de Rederscentrale aan beide Ministers een telegram met gelukwensen overgebracht.

N.700 „ALEX” IN BEDRIJF GENOMEN



Het was woensdag de eerste maal dat de Nieuwpoortse vismijndirecteur J. Verbanck in zijn 15 jaar lange loopbaan niet zelf de verkoop van visaanvoer deed. Dit gebeurde woensdag j.l. Er was evenwel een dubbele reden toe: in de eerste plaats was hij de peter van de nieuwste aanwinst voor de Nieuwpoortse vissersvloot, de N.700 «Alex»; ten tweede was er ook het feit dat dit vaartuig genoemd werd naar wijlen zijn vader, die in de vissersmiddens 'n alom gewaardeerd figuur was.

Overigens was het ook voor reder Arthur Vanhoutte een zeer bijzondere dag die trouwens van groot belang is voor de Nieuwpoortse visserij. Onder de aanwezigen bemerkten wij o.m. benevens de reder en zijn familie schepen Vivey van Nieuwpoort, mevrouw Spilliaert van de plaatselijke dienst voor Toerisme, scheepsbouwer Jos Deweert en mevrouw Timmerman, «meter» van de prachtige treiler.

Reder Arthur Vanhoutte (midden) tussen zijn twee bemanningsleden. Van harte een goede vaart, rijke vangsten en opbrengsten en behouden thuiskomst.

(vervolg blz 7)

MINISTER BERTRAND ANTWOORDT ONS :

WAAROM VERLENEN ONZE STAATSSLEEPDIENSTEN SLECHTS BIJSTAND TOT 60 MIJL ?

In ons nummer van 31 mei betreuen we aan de hand van zaken die zich onlangs op zee voordeden, het feit dat THANS, in tegenstelling met vroeger, onze staatsleepdienst zich nog weinig bekommert om hulpverlening en zich schuilt achter een K.B. van 28 april 1948 om die hulp niet meer te verlenen, buiten een zone van 60 mijl.

Meer nog. We wezen op de triestige toestand, dat onze staatsleepdiensten VIER eenheden heeft, nl. de «Zeearend», de «Zeehond», de «Zeetijger» en de «Zeeleeuw», waarvan nog slechts ene, de «Zeetijger» als een zeewaardige eenheid kan aanzien worden, DE ANDERE DRIE OVERIGE SLEEPBOTEN VOOR HUN PRACHTIGE (?) ZEEVAARDIGHEID AFGEKEURD ZIJNDE.

Minister Bertrand, welke kennis nam van het artikel, antwoordde ons hierop als volgt :

Geachte Heer,

Ik heb kennis genomen van het artikel dat onder Uw handtekening verscheen in „Het Visserijblad” van 31 MEI jl. met als titel : „Bijstand van Staatsleepdiensten REIKT AMPER 60 MIJL”.

Onmiddellijk won ik het advies in van mijn terzake bevoegde diensten die mij daaromtrent navermelde toelichtingen verstrekten :

1. De prestaties van de Staatsleepdienst Oostende voor rekening van derden, zijn geregeld door het K.B. van 20 augustus 1935, zoals gewijzigd bij K.B. van 28 april 1948.

ARTIKEL 1 van dit K.B. bepaalt dat de sleepprestaties beperkt zijn tot een afstand van 60 zeemijl van Oostende. Alleen voor hulpverlening aan gestrande of in nood verkerende vaartuigen is deze beperking niet voorzien, maar hier mag niet uit het oog worden verloren dat de maximum snelheid van de „Zeetijger” rond de 10 zeemijl per uur bedraagt, waardoor in de praktijk de hulp aan in nood verkerende vaartuigen slechts op kortere afstanden dan 60 zeemijl resultaat kan opleveren (voor het afleggen van 60 zeemijl heeft de „Zeetijger” zeker 6 uur nodig).

ARTIKEL 2 van hetzelfde besluit bepaalt dat het diensthoofd van het Loodswezen Oostende beslist over de gepastheid der te verstrekken diensten. Dit is begrijpelijk en trouwens noodzakelijk, omdat de Staatsleepdienst te Oostende er niet alleen is ten behoeve van prestaties op volle zee, maar ook en inzonderheid belangrijke taken te vervullen heeft in verband met havenwerken te Oostende zelf (in- en uitvaren en verhalingen). De Dienstchef van het Loodswezen moet daarmede rekening houden en, vermits wij slechts over één zee-sleepboot beschikken, elke langdurige afwezigheid uit Oostende die in zijn ogen niet volstrekt door de omstandigheden gewettigd is vermijden. Hierbij moet trouwens aangestipt worden dat vaartuigen die op zee sleepboothulp nodig hebben, niet uitsluitend aangewezen zijn op de Staatsleepdienst te Oostende, vermits door Belgische privé-ondernemingen permanente zeesleepdiensten onderhouden worden te Zeebrugge en Vlissingen (voor wat de nadering van de Belgische kust betreft) en trouwens in andere buitenlandse zeehavens doorgaans sleepboothulp verkrijgbaar is (voor wat de volle zee betreft).

Terloops kan hier worden aangestipt dat destijds door die sleepvaartmaatschappijen ernstige kritiek werd uitgeoefend op het Bestuur, omdat het sleepprestaties uitvoerde aan zijn veel te lage tariefprijzen, wat door deze maatschappijen en hun personeel als broodroof werd beschouwd.

2. De aktiviteit van de Staatsleepdienst te Oostende voor rekening van derden is eerder gering en hoofdzakelijk afgestemd op havenwerk te Oostende en hulpverleningen aan vissersvaartuigen. Dit is trouwens één van de redenen waarom de sleep tarieven zo laag zijn gehouden en zelfs sedert 1948 niet meer aangepast werden. Vermits anderzijds de tarieven van de privé sleepondernemingen veel hoger liggen, is het normaal dat de visserij-reders en de verzekeringsmaatschappijen die sleeppriso's dekken, bij voorkeur beroep doen op de Staatsleepdienst. Dit is begrijpelijk en onze diensten beantwoorden steeds de vragen om assistentie, uitgaande van vissersschepen, voor zover zoals hoger gezegd, geen al te lange afwezigheid van de sleepboot uit de thuishaven te vrezen is. **NOODGEVALLEN WORDEN HIER NATUURLIJK BUITEN BESCHOUWING GELATEN.**

3. Wat nu meer bepaald het geval van de Z.400 betreft, mag niet uit het oog worden verloren :

- a) dat het vaartuig zich ongeveer 90 zeemijl van Oostende bevond ;
- b) dat het uitsluitend sleepboothulp of sleepassistentie van andere vissersvaartuigen verlangde, wegens machine-defect en dat het NIET in nood verkeerde (er werden trouwens geen noodseinen uitgezonden) ;
- c) dat de „Zeetijger” de Z.400 slechts na ongeveer 9 uur vaart kon bereiken en dat de terugreis met de sleep zeker 11 uur zou hebben in beslag genomen, wat voor de sleepboot een afwezigheid van zeker 20 uur uit Oostende zou hebben betekend die in de gegeven omstandigheden niet kon verantwoord worden ;
- d) dat de Staatsleepdienst zich bereid verklaarde de Z.400 tegemoet te varen tot ongeveer de 60 mijlengrens indien dit vaartuig zich door een ander vissersvaartuig zover kon laten opslepen, aanbod dat tenslotte niet aanvaard werd.

Uit hetgeen voorafgaat blijkt ten overvloede dat het diensthoofd van het Loodswezen te Oostende door het afwijzen van de gevraagde sleepboothulp, een beslissing genomen heeft die niet alleen volkomen binnen de hem toegewezen reglementaire bevoegdheid ligt, maar bovendien werd ingegeven door de bezorgdheid de continuïteit van de werking van de sleepdienst, zowel ten behoeve van derden als van de eigen vloot, te verzekeren. De omstandigheden waarin de Z.400 sleepassistentie verlangde konden de langdurige afwezigheid uit de thuishaven van de enige beschikbare sleepboot zeker niet wettigen.

Ik kan niet anders dan de hiervoren opgenomen weerleggingen onderschrijven en betreur dan ook dat het door U gepubliceerd artikel uiteindelijk een verkeerde voorstelling aan Uw lezers heeft gegeven die daarenboven nadelig is voor het prestige van de betrokken Staatsdiensten.

Met hoogachting,

DE MINISTER,
A. BERTRAND.

ONS WEDERANTWOORD

Het spijt ons het ADVIES van DE BEVOEGDE DIENSTEN van het Departement van de Minister niet te kunnen delen, die zich maar al te gemakkelijk schillen achter een oud reglement om hun gemakzucht en gebrek aan verantwoordelijkheidszin te dekken.

De voorgangers van de huidige directie, nl. de hh. Ct. Roets en Ct. Timmerman, stonden voor de toepassing van hetzelfde K.B. en waren zelfs veel minder modern ingericht dan thans Nochtans stuurden zij de staatsleepboten naar het Kanaal en zelfs naar IJsland, wat veel verder is dan 84 mijl (en niet 90) van Oostende, plaats van waar de Z.400 VRUCHTELOOS

gedurende 20 uur om hulp vroeg, zonder te weten wat de gevolgen hadden kunnen zijn, bij plots opkomend slecht weder, mist, lekkage, enz.

De vroegere plaatselijke directeurs van de loods- en reddingsdiensten pasten dit Besluit met VEEL soepelheid toe en tot voldoening van het ganse bedrijf en nochtans op basis van hetzelfde K.B. nu nog in voege.

Ook van hen zou de Minister gezegd hebben, dat HUN handeling volkomen binnen hun toegelaten reglementaire bevoegdheid lag. Meer nog, de Z.400 had te 11,30 uur 's morgens opgeroepen. De directeur van de loodsdienst, rond de middag om hulp gevraagd, liet zich niet zien noch horen. Alle telefoonvragen om hem te bereiken, bleven zonder gevolg en toen te 21 uur men eindelijk de dame van de directeur aan de telefoon kreeg, toen moest men nogmaals horen dat de directie niet te bereiken was, hoe onrustig de families van de bemanning van een schip, waar vijf mensenlevens aan boord waren, ook begonnen te worden!

Dat valt op zijn minst gezegd: TEN ZEERSTE TE BETREUREN, daar het hoofd van zo'n dienst, toch ook een menselijke plicht heeft, zo hij er toch zo aan houdt, alleen UIT GEMAKZUCHT, het reglement toe te passen, zoals het alleen door hem WILLEKEURIG mag toegepast worden.

Want in die omstandigheden kan de staatsleepboot nog moeilijk een sleepdienst genoemd worden, vermits het gaat om een «manke» sleepboot en een oud Koninklijk Besluit, dat alle willekeur toelaat.

Van ambtenaars-prestige gesproken!!

In het antwoord van Uw BEVOEGDE (?) dienst, gaat het ook niet op, Mijnheer de Minister, zo bekommerd te zijn met privé-ondernemingen, die te Vlissingen of Zeebrugge of in het buitenland een permanente dienst hebben.

Het is elkeen bekend welke enorme sommen door die privé-ondernemingen gevraagd worden, diensten welke misschien wel geschikt zijn voor de koopvaardij, maar niet voor visserijscheepjes van 70 Br. Ton en andere. Het is begrijpelijk dat die privé-maatschappijen kritiek uitloefenen, maar zijn de ambtenaars van onze STAATSREDDINGSDIENST daar om de grillen en willen van die GROTE privé-maatschappijen te dienen of zijn zij er om hulp te bieden aan kleine mensen, daar waar het nodig is en hier OP AMPER 20 mijl verder (dus 2 uur) dan het K.B. THEORETISCH voorschrijft. Het spijt ons, Mijnheer de Minister, Uw zin voor werkelijkheid en verknochtheid voor de visserij kennend, te moeten vaststellen, dat het antwoord van de verantwoordelijken Uwer diensten, schijnt ingegeven door andere doeleinden: nl. gemakzucht en een totaal gebrek aan goodwill. Daarenboven zijn van de 4 staatsleepboten, er DRIE AFGEKEURD. De andere «Zeevijger», ligt omzeggens DE GANSE WEEK INAKTIEF, niet tegenstaande de bemanning het anders zou wensen en niet tegenstaande de bewering van Uw bevoegde diensten!

Was het dan zo'n daad van zelfopoffering of medebegrijpen 20 mijl of 2 uur verder te varen?

Neen, men (?) moest het schip slepen tot aan de grens van 60 mijl en dan pas was het mogelijk voor Uw diensten hulp te bieden.

Voor wie de zee, UW DIENSTEN en Uw diensthoofd kent, kunnen we het slechts belachelijk en betreurenswaardig vinden, temeer dat dit DIENSTHOOFD ALLEEN, OVER DE GEPASTHEID der te verstrekken hulp oordeelt. Tenslotte een laatste vraag:

Wie zal de verantwoordelijkheid dragen, moest een onzer vissersvaartuigen, welke tussen 11,30 uur 's morgens en 6.45 uur van de andere morgen, op 84 mijl van de haven, uhlp vraagt, vergaan bij gebrek aan die bijstand? En waarom een vaartuig verzoeken van op 84 mijl tot op 60 mijl te laten slepen, om daar opgevangen te worden door de staatsleepboot?

Zou men ons kunnen bepalen hoeveel uur de sleepboot daar eventueel zou hebben hoeven te wachten?

Mijnheer de Minister, het is U bekend dat we alle waardering hebben voor Uw diensten, maar we aanvaardden niet een verkeerde voorstelling te hebben gegeven van de feiten, om het hoofd van de dienst toe te laten zijn handen te wassen in de onschuld en zich te schullen achter een reglement, welke ook voor zijn voorgangers bestond, maar door hen met de hersenen van een zeeman werden toegepast en niet door iemand, die zich zelfs telefonisch wegstak achter ondergeschikten om zijn verantwoordelijkheid niet te moeten opnemen en «hulp te bieden» op een afstand, amper 2 UUR verder dan het K.B. gebood hem te doen en waar elk ogenblik, mensenlevens in gevaar konden verkeren.

Wij zijn overtuigd, Mijnheer de Minister, dat dit standpunt veel logischer voorkomt en de goedkeuring wegdraagt van de ganse publieke opinie in plaats van dat door diegenen ingenomen, die door hun proza zich wensen te onttrekken aan een MOEDIGER verantwoordelijkheid dan deze door hen IN DIT geval en reeds zoveel andere, ingenomen.

Het kan er tenslotte bij ons niet in dat we onze lezers een verkeerde voorstelling der zaken hebben gegeven, die nadelig is voor de prestige van de betrokken Staatsdiensten, waar deze prestige vertegenwoordigd is door een manke sleepboot, DRIE AFGEKEURDE, die honderden miljoenen hebben gekost, gesteund door een oud Koninklijk Besluit van 1948 en een ambtenaar, welke naar willekeur handelt, zodat alleen die toestanden voor deze prestige uiterst nadelig is en in de ogen van de openbare opinie onaanvaardbaar.

Wij zijn overtuigd, Mijnheer de Minister, dat dit onomwonden antwoord, een beter gevolg zal hebben bij een Minister, die gekend is voor zijn praktische zin.

P. VANDENBERGHE

VERANDERINGEN IN DE „OFFICIELE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN” IN MEI 1968

VERANDERING VAN EIGENAAR :

Z.548 «FLAMINGO» —

eigenaars : 1) LUICKX Henri, Adm. Kegesplaats 10, Zeebrugge ;
2) MARTONY Jozef, Adm. Kegesplaats 4, Zeebrugge.

Navigatie-instrumenten : DF schrappen — OP bijvoegen.
Zeebrief : 22.5.'68.

Z.496 «DAMAR» —

Eigendom van : PAUWAERT Constant, Visserskapellestraat 11, Heist a./z.
Zeebrief : 29.5.'68.

VERANDERING VAN EIGENAAR EN P.K. :

Z.54 «CECILE» —

Eigendom van : VANHULLE Laura (echtgenote PETITJEAN Jozef), Biezemstraat 3, Brugge.

Motor : P.K. 120 i.p.v. 90 P.K.

Navigatie-instrumenten : OP — DF bijvoegen.

Zeebrief : 9.5.'68.

VERANDERING VAN EIGENAAR EN NAAM :

Z.212 «ANNIE-MARGUERITE» wordt Z.212 «RITA RUDI».

Eigenaars : BERNAERT Raymond en echtgenote VAN LOO Clementine, Mariakerkelaan 240, Oostende.

Zeebrief : 24.5.'68.

VERANDERING VAN EIGENAAR, HAVEN EN NAAM :

O.283 «PIETER PUPPE» wordt Z.283 «NATACHA».

Eigenaar : DE GROOTE Norbert - VAN MASSENHOVE, Staatshuisstraat 14, Heist aan Zee.

Zeebrief : 8.5.'68.

ADRESVERANDERING :

VIAENE Roger — O.331 — Batterijstraat 13, Oostende.

O.285 «SUZY» — Rederij Viaene en Kengen P.V.B.A. — Ganzestraat 22, Stene.

Lambregt Henri Cornelis — O.242 & O.216 — Res. Nautilus, Zandheuvellaan 1, Bredene.

O.275 «DEO VOLENTE» — LAPLASSE Marcel, Stanleylaan 26, Oostende.

NIEUW VAARTUIG :

Z.499 — OPTU — COUDEKERCKE — 43,05 — 120,65 — 1968 — 2 — S — Bolnes 500 — 2306 — 1967 — «Rederij Coudekercke» P.V.B.A. — Coudekerckelaan 14, Heist a./z. — RF — US — OP — DN — DNP — R.
Zeebrief : 7.5.'68.

Z.462 — OPSJ — ZEEPAREL — 53,15 — 140,97 — 1968 — 28 — S — Bolnes — 500 P.K. — 2308 — 1967 — Gheselle Leon, Leopold III-laan 123, Zeebrugge — RF — US — OP — DN — DNP — R.
Zeebrief : 8.5.'68.

TELEFOONNUMMERS :

Blz. 57 — Wed. Calcoen Maurice — Haelewyck — O.26 — Tel. : 769.38.

ERRATUM :

Blz. 63 :

Lees «Rederij Coudekercke» P.V.B.A. i.p.v. «Rederij Coudekercke» P.V.B.A. en Coudekerckelaan 14, i.p.v. Coudekerckelaan 14.

Blz. 29 :

Z.450 — Eigenaar : lees Vanhulle Laura (echtgenote Petitjean) i.p.v. Van Hulle Laura (echtgenote Petitjean)

Blz. 66 :

Lees Vanhulle Laura (echtgenote Petitjean) i.p.v. Van Hulle Laura (echtgenote Petitjean).

GESCHRAPT UIT DE VLOOT :

O.320 «NOORDENDE III» — Eigenaar : Armement et Pêche Maritime S.A. Geschrapt op 13.5.'68.

DE W.E.F.C. SEKRETARISSEN KWAMEN BIJEEN

Onlangs kwamen te Scheveningen de sekretarissen van de Nationale redersverenigingen die deel uitmaken van de West European Fishery Conference, bijeen.

Zoals bekend komt de W.E.F.C. jaarlijks bijeen. Voornaamste doel hiervan is de nationale Europese redersverenigingen bij elkaar te brengen om de meest belangrijke punten inzake visserij te bespreken teneinde een gemeenschappelijk standpunt in te nemen tegenover bepaalde problemen van internationaal belang.

De jaarvergadering wordt telkens voorafgegaan door een bijeenkomst van de sekretarissen van de nationale redersverenigingen die de te bespreken punten vastleggen.

Vertegenwoordigers uit volgende landen waren aanwezig :

België, Denemarken, West-Duitsland, Groot-Brittannië, Nederland, Zweden.

Gezien de moeilijkheden in Frankrijk, kon de Franse vertegenwoordiger niet aanwezig zijn, terwijl andere landen waren verontschuldigd.

Voor de Belgische Rederscentrale nam de heer A. Wittevrongel, sekretaris, aan de besprekingen deel.

In de eerste plaats werd grondig van gedachten gewisseld over het toekomstig E.E.G.-beleid, waarvan kan worden verwacht, dat vanaf 1 juli e.k. de grondbeginselen in voege zullen treden.

Vervolgens werd de toestand in de visserijsector van de deelnemende landen besproken. Hieruit is gebleken dat alle landen met een zware inzinking te kampen hebben. Het probleem is dus zelfs niet meer een Europees verschijnsel, maar werkelijk een wereldprobleem geworden. Algemeen wordt aangemoedigd dat één van de voornaamste oorzaken de dalende vraag naar visproducten is.

Deze belangrijke aangelegenheid zal op de e.k. jaarvergadering grondig worden bestudeerd met het oog op het nemen van kollektieve maatregelen, zoals bv. in verband met produktie, prijsvorming, commercialisatie, en in- en uitvoer.

Ten dien einde zal ieder land een overzicht geven van de huidige situatie in zijn visserijbedrijf, alsmede een samenvatting van de maatregelen, welke dit land wenst te zien genomen worden.

Een volgende punt betrof een code, opgesteld door de I.M.C.O., inzake de veiligheid van vissersvaartuigen en hun bemanning.

In september e.k. zal deze code in het kader van het Internationaal Arbeidsbureau te Genève worden besproken.

Een andere aangelegenheid betrof de vaartlanen in de Dover-strait. Deze nieuwe vaste vaartlanen worden algemeen als een verbetering beschouwd en zullen minder de viszende vaartuigen hinderen.

Benevens deze problemen en nog enkele andere, werd ook het zeer belangrijke punt van de overfishing behandeld, alsmede een aangelegen-

heid van de Decca, welke ook voor de Belgische reders van groot belang is.

Er zal met name andermaal worden aangedrongen op een vermindering van de huurprijs. Als voornaamste argument hiervoor geldt het steeds groter aantal vaartuigen welke met Decca-toestellen worden uitgerust. Zo kan worden vastgesteld dat in 1963 voor 9 landen 2.600 vaartuigen van een Decca-uitrusting waren voorzien.

Eind 1967 bedroeg dit voor dezelfde landen reeds 4.600. Dit betekent in 5 jaar tijd een verhoging met 2.000 eenheden. De gegevens van de landen die nog niet gekend zijn worden verder verzameld, zodat deze stijging nog maar een gedeeltelijk beeld geeft.

Hopen we maar dat ook hier de inspanningen vruchten mogen afwerpen zodat de huurprijs die zeker duur genoeg is moge worden verminderd.

De jaarvergadering is voorzien te Parijs in de herfst van dit jaar.

De meeste van de hierboven aangehaalde punten zullen er worden behandeld, alsmede een aantal andere belangrijke punten, waarop wij terugkomen.

BERICHTEN VAN DE REDERSCENTRALE DE KUSTVISSERS-REDERS KWAMEN BIJEEN

Zaterdagavond, 15 dezer, kwamen de kustvissers-reders in de vergaderzaal van het «Hotel de Venise», Kapellestraat, te Oostende voor de tweede maal in drie weken bijeen.

De vergadering werd voorgezeten door de heer A. Wittevrongel, sekretaris van de Rederscentrale.

De bedoeling van deze tweede belangrijke vergadering was aan de hand van cijfermateriaal de resultaten van de kustvisserij te bespreken. Het werd een gemeenschappelijk gesprek waarop tal van vragen werden beantwoord en oplossingen van belangrijke problemen werden besproken.

Het is inderdaad jammer genoeg zo, dat nog steeds reders — om wie weet welke redenen — de weg naar het sekretariaat van hun vereniging niet kennen. Bestaande problemen kennen zij slechts oppervlakkig, maar op de kaai of onder elkaar zijn het dan precies deze mensen die alles veel beter weten en die met grote vloeken wel weten «hoe het zou moeten» of «hoe het niet moet».

Wanneer er dan een vergadering ter hunner voordeel wordt belegd, komen diezelfde mensen dan meestal niet, of indien ze er zijn, zwijgen ze als vermoord.

Er kan nochtans zeker niet worden beweerd dat ooit iemand tevergeefs om een zaak van algemeen belang gaat. Het sekretariaat kan echter ook niet ALLES weten. Het is daarom van het allergrootste belang dat in de eerste plaats de medewerking van de REDERS ZELF moet worden bekomen. Moeilijkheden of problemen worden niet op de kaai beslecht!

Wanneer dan maatregelen wor-

DE BLAUWE WIMPEL

Uit het jongste nummer van «De Blauwe Wimpel» — het Maandblad voor Scheepvaart & Scheepsbouw in de Lage Landen — vernoemen wij volgende belangrijke bijdragen : 160 jaar «goedkoop» dienstverlening te water ; Great Yarmouth, basishaven voor supply vessels ; Pelgrimage naar de Taipeë-vallei ; Portret van H. Th. de Booy, dé man van het (unieke!) Nederlandse reddingswezen ; een technisch artikel voor de zgn. Schottel-propellers ; Kraamkamer voor mammouttankers e.a. Lezenswaard is vooral de bijdrage over de laatste reis van het 66 jaar oude 4-mast zeilschip «Fenia».

Deze artikelen zijn zoals gebruikelijk rijkelijk omringd door de vaste rubrieken Boeken van de Zee, Van de Koopvaardij, De Werven, Sleepvaart & Berging, van de Brug afgezien, e.d.

«De Blauwe Wimpel» is verkrijgbaar in de betere boekhandel à 28 fr. per exemplaar ; een jaarabonnement van 12 nummers kost bij vooruitbetaling 250 fr. Belangstellenden kunnen steeds een gratis proefnummer aanvragen bij de N.V. Uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 15, te Antwerpen, telefoon (03) 33.27.39, postrekening 105.11.

den genomen in het belang van eenieder, meent iedereen dan precies door deze onwetendheid dat hij benadeeld is ten overstaan van zijn geburen. Maar zijn gebuur denkt precies hetzelfde...

Vandaar ook het nut en de noodzakelijkheid van dergelijke contactvergaderingen waarvan er in de toekomst nog meer zullen worden gehouden. Dit niet alleen voor de kustvisserij, maar voor alle reders wanneer hiertoe aanleiding bestaat.

Het is slechts in deze samenwerking en wanneer allen samen streven voor één doel dat vruchtbare resultaten kunnen worden bereikt. Dit is zeker genoeg bewezen.

Benevens tal van specifieke kustvisserijproblemen werd op de vergadering tevens gewag gemaakt van het artikel dat vorige week verschenen is in «Het Visserijblad», betreffende de afsluiting van de Oosterschelde.

De kustvissers-reders achten de gevaren voor de Belgische kustvisserij, van de afsluiting van tal van Nederlandse zeegeaten evenmin denkbeeldig.

Sekretaris Wittevrongel gaf dan ook de verzekering dat verdere aandacht aan dit probleem voor de kustvisserij, zal worden besteed. Hij deelde tevens mede dat een studiedag in het vooruitzicht wordt gesteld voor dewelke de medewerking zal worden gevraagd van vooraanstaande personen uit de wetenschappelijke en visserijmiddens, zowel uit België als uit Nederland.

Na afloop van deze zeer interessante vergadering werden de aanwezigen tenslotte koffie met belegde broodjes aangeboden.

SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE OPENDE INFORMATIECENTRUM TE ZEEBRUGGE

Dhr. Wynakker Rauol, directeur van de scheepswerven van Langerbrugge had gemeend z'n informatiecentrum het eerst te moeten openstellen voor de mensen van de pers. Daarom was de pers en B.R.T. uitgenodigd op dinsdag 18 juni te 17 uur in het centrum te Zeebrugge, waar een modern ingericht ontvangstkantoor alle mogelijkheden biedt om eventueel gegadigden alle adviezen te verstrekken op commercieel, financieel en fiscaal plan.

Daar vernamen we ook dat op de werf nog vier vissersvaartuigen in aanbouw zijn, waarvan 3 voor Zeebrugge, en dat de grootste bedoeling van dit informatiecentrum erin bestaat een aanwezigheidspolitiek te voeren ; het is namelijk een feit dat onze visserij uiteraard regionalistisch gericht is en dat onze reders en vissers uiterst conservatief zijn en in erge mate lijden aan drempelvrees. Vermelden we daarom dat men, alle drempelvrees ten spijt, vanop het voetpad in de Heiststraat te Zeebrugge contact kan nemen met de werf van Langerbrugge ; immers, door een knop in te drukken aan het raam van de voorgevel, worden naar buiten 80 diapositieven geprojecteerd en zorgt de buiten aangebrachte luidspreker voor de aangepaste commentaar.

Al blijven de initiatieven van de werven van Langerbrugge niet beperkt tot de Belgische Kust, en al heeft men reeds meerdere contacten met de ontwikkelingsgebieden, mochten we toch vernemen dat dhr. Wynakker overweegt een scheepswerf en een helling te bouwen in Nieuwpoort, uitsluitend bedoeld dan echter voor herstellingen.

Op de vraag of er ooit zou gebouwd worden door Langerbrugge te Oostende of te Nieuwpoort, verklaarde de Heer Wynakker dat dhr. Vandamme, Burgemeester van Brugge, hem daarover had getelefoneerd en hem had aangeraden een investering te beginnen te Zeebrugge, aan het Philipsdok. De scheepswerven van Langerbrugge schijnen daar echter niet te zullen op ingaan, o.m. reeds omdat zij niet nodeloos concurrentie willen aandoen aan de werven van de kust, die toch ook heel nuttig werk leveren.

Dat het informatiecentrum te Zeebrugge werd opgericht en niet te Oostende of te Nieuwpoort, is hoofdzakelijk te wijten aan het feit dat de Oostkust sinds enkele jaren toonaangevend is in onze visserij en de meeste expansiemogelijkheden biedt.

Ondertussen mogen we bekennen dat die kerels uit Langerbrugge, vooreerst al op publicitair gebied, zeer moderne en vooruitstrevende ideeën hebben.

Indien men voorlopig meer wil weten, moet men maar eens de knop indrukken en naar de 80 diapositieven kijken.

BENOEMING IN DIENST VOOR ZEEVISSERIJ

Bij Koninklijk Besluit van 20 mei 1968, wordt de heer Depoorter, H.C., bestuurssekretaris, door verandering van graad, benoemd tot de graad van inspecteur (Dienst Zeevisserij), met ingang van 1 mei 1968.

(vervolg van blz 3)

Nadat het vaartuig gedoopt werd, werd met de vele genodigden aan boord een korte zeereis gemaakt. Het vaartuig zal vermoedelijk heden donderdag haar maidentrip ondernemen. Hiervoor werd volgende bemanning aangemonsterd: schipper - eigenaar Arthur Vanhoutte zijn zoon Ronny als matroos en familielid Freddy Vanhoutte als motorist.

TECHNISCHE GEGEVENS

Deze nieuwe aanwinst voor de Nieuwpoortse kustvisserij heeft de volgende afmetingen:

Lengte over alles	16,80 m
Lengte op de spantflens	14,00 m
Breedte op de spantflens	5,00 m
Holte in de zijde	2,40 m
Diepgang achter	2,10 m

Het vaartuig wordt voortgestuwd door een dieselmotor merk «Baudouin» type DK 4 M J 200 PK Jumeléés.

De viertrommel mer bediend van in de brug, werd geleverd door de firma Maaskant uit Bruinisse

De handhydraulische stuurmachine werd geleverd door de firma Brusselle uit Nieuwpoort.

Het vierbladschoerf werd geleverd door de firma Zaltbommel.

De elektriciteit- en de volledige inbouw van de motor wordt uitgevoerd door de firma SCAP.

BEMANNINGSPROBLEMEN

Men schrijft ons:

Een der grote problemen, zonet het grootste probleem waarmede de zeevisserij te kampen heeft, is onmiskenbaar het groeiend bemanningstekort.

Hoe paradoxaal het ook moge klinken, dat vindt vooral zijn oorzaak in de verbeterde levensstandaard der reders en vissers. Reders en vissers hebben het zwaar labuur op zee gekend of kennen het nog iedere dag, en ze trachten dit zwaar labuur te besparen aan hun kinderen. Met hun huidige verdiensten is het hen mogelijk, hun kinderen langer naar school te laten gaan terwijl ze ook niet meer, zoals vroeger, aangewezen zijn op de mede-verdiensten van de kinderen voor de «bete brood». Anderzijds leidt een betere levensstandaard eveneens naar meer gemakzucht, hetgeen men, het weze gezegd, niet zo gemakkelijk vindt in het zeevisserijbedrijf. Dit legt dan ook de bestendige achteruitgang uit van zeeeropingen onder de jonge krachten en zelfs de desertaties onder de reeds actieve vissers.

Wat we nu nog min of meer kunnen aanvaarden onder de vissers zelf, die geen reder zijn, namelijk dat ze hun kinderen een zeker en gemakkelijker leven wensen te bezorgen, kunnen we moeilijker begrijpen vanwege de reders zelf. We hadden de gelegenheid bij een redersvergadering, met sommigen dit probleem aan te snijden. Onze nieuwsgierigheid ging vooral naar het aantal kinderen der reders en naar hun toekomst, waarvan we toch altijd mogen verwachten dat de ouders hier leiding en voorlichting aan hun kinderen geven of gegeven hebben. De enkele reders die we hierover hebben gepolst behoren tot de rederijen der middenscheepsklasse. Tot onze grote verbazing hebben we moeten vaststellen, dat bijna allen voor hun kinderen een mooie en vaste positie aan wal wensen. Ze zullen alzo die slameur en de miseries van hun vader niet kennen en dan volgde nog een ganse taart afbrekerij van de visserij, het ongeregeld leven, de onzekerheid kwasi verdiensten, enz.

Op dit ogenblik heb ik best het groeiend bemanningstekort in de visserij begrepen, maar toch nog altijd niet aanvaard. Onbegrijpelijk blijft echter de houding der reders die toch zelf, door hun optreden en door de publiciteit die ze aan dit optreden geven, schuldig zijn aan de teloorgang van de roepingen in de zeevisserij. Ze hebben er het eerste en grootste belang bij dat er geen bemanningstekort komt in de visserij en toch geven ze hiertoe aanleiding en zelfs ergernis. Wat menen de reders toch? Als de visserij en het slameur der visserij te min is voor hun kinderen, niettegenstaande hun bestaan van een bemanningsreserve afhangt! Zouden dan de gezinnen van de gewone vissers en van de lieden vreemd aan de visserij, dit slameur en ongeregeld leven moeten opnemen, opdat de reders en de kinderen van de reders hierop zouden kunnen teren? Zijn de reders zelf niet in de eerste mate schuldig aan het bemanningstekort en is de vissersstiel dan zo iets minderwaardigs, dat men het liefst aan anderen overlaat, maar toch van uit zijn zetel of salon van die anderen wenst te profiteren?

We menen dat de reders als eerste plicht hebben, in eigen kring te zorgen dat de stiel blijft voortbestaan. Ze moeten het voorbeeld geven en dit voorbeeld zal zeker ansteekelijk werken.

Anderzijds moet er met meer liefde over de stiel gesproken worden en mag niets onverlet gelaten worden om de visserij als stiel, als werkkring en als toekomst, te loven. Mogen we verlangen, in de eerste plaats van de reders zelf, en van de vissers in het algemeen, dat ze fier zijn over hun stiel en deze fierheid helpen uitdragen. Het is reeds ongelukkig genoeg dat we sommige reders moeten beletten hun eigen ruiten uit te slaan.

De visserij is goed, de stiel is goed, de toekomst in de visserij is goed! Mogen we tenminste verwachten dat de reders zich naar deze stelregel zullen gedragen? Dan zal er toch al iets verbeterd zijn, namelijk de sfeer en de ambiance. Reders geeft dus het voorbeeld, in U zelf, in Uw familie en in Uw kring. Dat verwachten allen die medeleven en begaan zijn met de visserij en dat verwacht ook...

SPROKKEL

Nota der redactie:

Wij verwijzen Sprokkel naar ons artikel over het bemanningstekort en de scheepsjongens.

BERICHTEN VAN DE PROPAGANDAVERENIGING VOOR MEER VISVERBRUIK**FRANKRIJK ZAL « SPEL VAN DE RIJKDOMMEN VAN DE ZEE » ORGANISEREN**

Begin september zal in Frankrijk een spel van de rijkdommen van de zee van start lopen.

Het comité Promer, een vereniging die een gelijkaardig doel nastreeft als de Propagandavereniging voor meer Visverbruik, is sedert augustus 1967 in contact met verschillende publiciteitsagencies, om te onderzoeken in welke richting een campagne zou kunnen gevoerd worden om de verkoop van zeevis op dagen, andere dan vrijdag-ten te stimuleren.

De idee van een publiciteitscampagne te voeren langs de TV heeft het comité laten varen: een spot van 30 sec., 3 maal uitgezonden op het eerste programma, zou 420.000 fr. kosten. Deze onkosten lopen zo hoog dat het voeren van een campagne van enig belang, het jaarbudget in minder dan één maand zou opsorpen.

Dit is de reden waarom de voorkeur gegeven wordt aan dit spel. Het zal aanvangen in begin september, maar gezien de gelden, nodig voor de financiering ervan, slechts voorhanden zijn, naarmate de fara-fiskale taksen geheven worden, kan het niet van start lopen over heel Frankrijk en zal men regionaal werken. Frankrijk werd daarom in 8 streken verdeeld. Het spel zal beginnen in het westen en de zone Midden-west (Lyon) en duren tot juni 1969. In elke zone zou het spel gedurende 6 weken doorlopen.

Het principe van dit spel is zeer eenvoudig. Er worden 12 verschillende vignettes langs de vishandelaars verspreid, die alleen een afbeelding weergeven van een zeevisserijproduct (makreel, mossel, oester, enz.) Van deze twaalf zijn er 9 winnende vignettes. De klant die een vignet ontvangt kan de afbeelding zichtbaar maken mits er met een hard voorwerp over te strijken. Komt de afbeelding voor op de lijst van de 9 winnende vignettes, dan overhandigt hij dit vignet, samen met 6 niet-winnende (dit impliceert 7 aankopen) aan zijn viskleinhandelaar, die het nodige doet voor het bekomen en overhandigen van de prijs.

Alleen deze handelaars kunnen vignettes bekomen, die de visverkoop als hoofdberoep hebben en gans het jaar door zeevis van goede kwaliteit verkopen, minstens 2 x per week, waaronder de dinsdag verplichtend.

Het paarlensnoer krijgt een bijzondere plaats in dit spel. Het winnend vignet dat recht geeft op een werkelijk paarlensnoer is dit van de oester. Buiten deze snoeren zijn er nog tal van andere prijzen, in totaal zijn er 50.000 prijzen, zoals friteuses, potten, rubberhandschoenen, stel sausen, enz.

Elke vishandelaar die voldoet aan de hiervoor vermelde voorwaarden zal bij de aanvang van het spel 500 vignettes ontvangen. Daarna kan hij er bijbestellen met schijven van minstens 2.000 stuks aan 20 fr. per 100 stuks. De verdeling van de winnende vignettes onder de andere gebeurt automatisch bij de drukker en per 2.000 vignettes zijn er tenminste 2 winnende vignettes.

Elke handelaar kan de mogelijkheden om onder zijn klanten winnaars te hebben van een paarlens-

snoer of een friteuse vergroten door:

- het afzonderlijk aankopen van een stel van 15.000 vignettes aan de prijs van 30 fr. per honderd voor de oesters;
- het afzonderlijk aankopen van een stel van minstens 10.000 vignettes aan de prijs van 30 fr. per honderd stuks voor de friteuses.

Teneinde aan de overhandiging van de prijzen een zo groot mogelijke ruchtbaarheid te geven, wordt eengedeelte van wat de handelaars betalen voor de vignettes, afgestaan aan het regionale comité, die de opbrengsten ervan zal aanwenden voor de organisatie van de prijs-overhandiging.

Teneinde de aandacht van de verbruikers op het spel te vestigen, wordt gratis aan de handelaars een zeker publicitair materiaal overgemaakt: een hanger om aan het plafond te bevestigen, nl. een paarlensnoer van zeer grote afmetingen (de paarlen zijn pingpongballetjes) en 3 raambiljetten, één bij het reglement, één bij de prijzen en één met de vermelding van de vignettes die recht geven op een prijs.

ZEER GESLAAGDE DEMONSTRATIE IN VISBEREIDINGEN TE ANTWERPEN

Op maandag 10 en dinsdag 11 juni 1968 werden door de Propagandavereniging voor meer visverbruik, zeer geslaagde demonstratieavonden in zeevisbereidingen gegeven in het Centrum voor Middenstandsopleiding te Borgerhout.

Het was de heer F. Peere die deze demonstraties verzorgde, waarbij hij van de aanwezigen (± 45) zeer veel belangstelling kende. Gezien de aanwezigen meestal traiteurswerk doen, ging de aard van de bereidingen vanzelfsprekend in deze richting.

GENT

Van 8 tot 14 juni 1968 — Per kg.

Tongen, ¼ 140, v/kleine 100, kl. 80; Tarbot grote 160, midd. 125, kl. 90; Griet 135, midd. 100, kleine 75; Grote iek 44, kleine iek 35, iek 3de slag 28; Schelvis grote 82-75, midd. 35-60, rog 40-52, vleugels 90-110; Kabeljauw 50-96; Gulen 30-45; Hozemondhamme 100; Wijting 28-42; Rode knorhaan 30-50; Zeebaars repen 80-88; Haringshaai gepeld 65-100; Heilbot 55-140; Zalm 250; Verse garnalen 100-160, gepelde garnalen 400-420; Kreeftjes 104-152; Forel 85-100; Maatjes 14-12 fr.

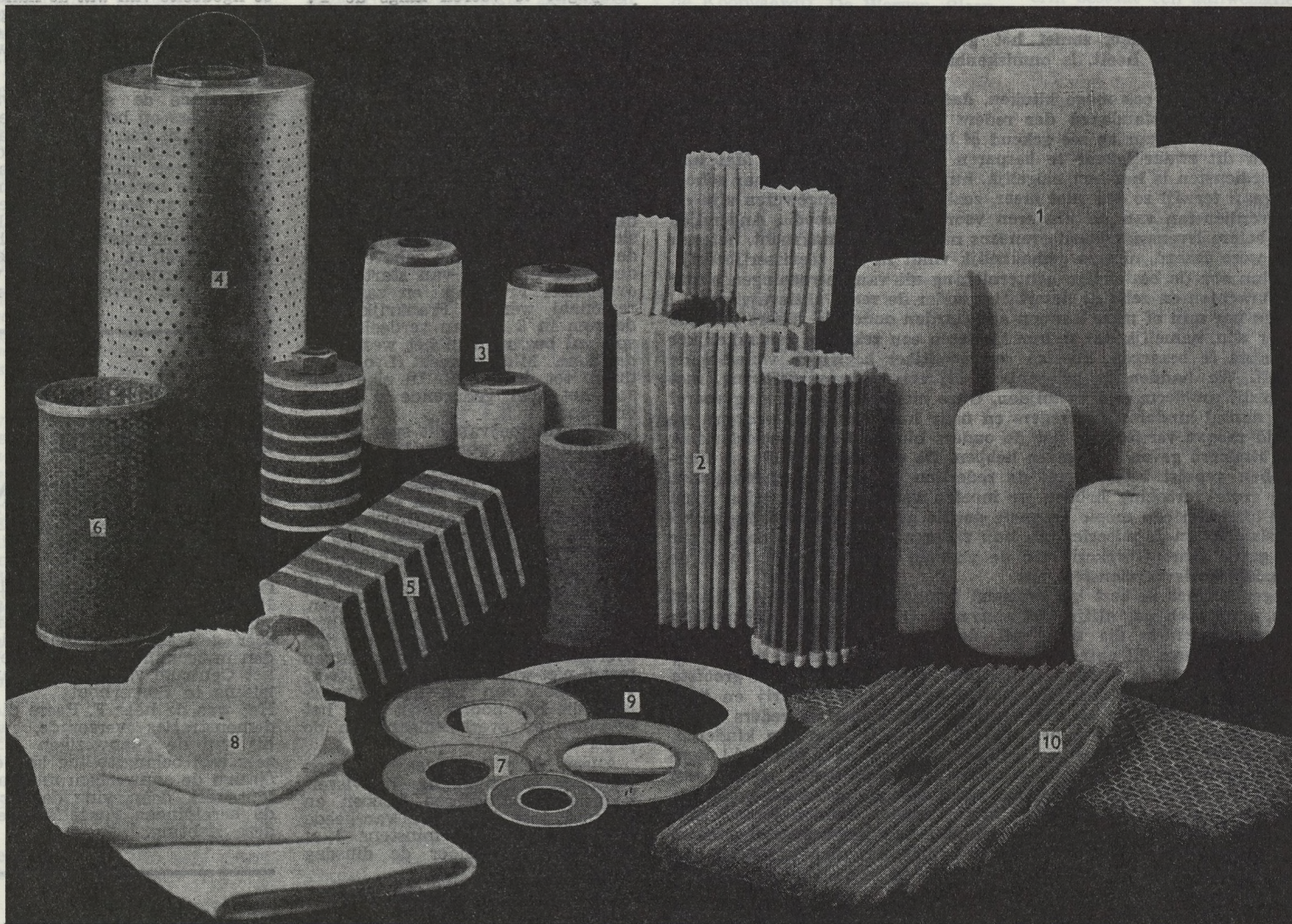
REDERS,

Maakt van de opletijd gebruik om de **elementen** van uw **brandstof- en oliefilters** te vernieuwen.

Door het **bijtijds vernieuwen** der elementen, bekomt U een **beter rendement** en **langere levensduur van Uw motor**.

Deze SOKfilter-elementen kan men bij de Coöperatieve **S.C.A.P.** aan zeer goedkope prijzen bekomen, buiten alle concurrentie **27, Hendrik Baelskaai, Oostende**

Magazijn Tel. (059) 729 51 - 709 31 - 709 32



- 1) Sokfilter-elementen voor brandstof en smeerolie
- 2) Vouwfilter-elementen, vlak en rond, voor brandstof, smeerolie en lucht
- 3) Sokfilter-elementen met aan beide zijden een metalen deksel en afsluitring, voor brandstof en smeerolie. Deze elementen gaan enige malen langer mee dan overeenkomstige papier- of blikfilters

- 4) Element-houder met afneembaar deksel voor Hilcö. Door uitwisselbaar sok-element zeer ekönomisch in gebruik
- 5) Alle soorten viltpaketten voor brandstof
- 6) Gaasfilters, cilindrisch, conisch of vlak
- 7) Gaasfilterringen in alle soorten en maten
- 8) Stofzakken voor alle doelëinden
- 9) Viltshijven, ringen en stroken
- 10) Vonkenvangers, bv. voor luchtkasten van dynamo's

(6082V)

PRAKTISEREN

SCHRYLINGS

Het zou voor een oude visser beslist een eigenaardige ervaring zijn, vis te zoeken, gezeten in de kaartenkamer of op de brug van een schip, zonder door het raam te moeten turen naar de aanwezigheid van koeten, spietmeeuwen of Jan-Van-Gents of ook nog naar de «rimpels» aan de zeeoppervlakte, de doorzichtbaarheid van het zeewater en de kleur bij schoon weder. Aan boord van alle vissersvaartuigen staan nu één of zelfs verschillende echo-dieptemeters, visloepen of asdic opgesteld die aan de waarnemer toelaten onder de huid van de zee te tasten al moet hieraan onmiddellijk worden toegevoegd dat het nog niet helemaal alleen de visopsporings-apparatuur is die de taak van het speuren naar de prooi heeft overgenomen. De huidige generatie van zeevissers is nog te paard gezeten op de oude tijd met zijn eigen empirische methoden in de moderne tijd met zijn technische en elektronische middelen.

OPSPOREN

Empirische wijzen voor het zoeken naar de vis die de huidige vissers overerfden van hun vader of schippers-leermeesters en elektro-technische opsporingstuigen die hen door de moderne industrie aangeboden worden. Neen, lang nog niet in alle vissersvloten speelt het opsporings-apparaat de eerste viool bij de visvangst. Andere vooruitstrevende visserijlanden evenwel produceren steeds beter, precies doordat zij aan boord van hun vaartuigen bijzonder opgeleide waarnemers monsteren. In ieder geval blijven de vorsers niet bij de pakken zitten en pogen zij steeds doelmatiger toestellen te ontwikkelen voor het zoeken naar lonende visscholen. Lang werd immers gedacht dat het niet meer mogelijk zou zijn de huidige apparaten te verbeteren, dat men aan een grens gekomen was wat de mogelijkheden aangaat.

WISSELWERKING

Dit is evenwel niet het geval, want het dient erkent dat het beeld op scherm van de visloepen of het echogram op het papier van het peiltoestel bijlange nog niet toelaat nauwkeurig, snel en doelmatig de toestand tussen kiel en zeebodem te beoordelen. Er is veel ervaring nodig om de vissoort met zekerheid te bepalen of de hoeveelheid en de grootte van de schaar te schatten. Goede interpretatie van het waargenomen beeld is een eerste vereiste. Anderzijds is een nauwkeurig aangepaste wisselwerking van waarneming en vissen onontbeerlijk. Snel oordeel, even snel handelen met het vistuig, wil men een goede belofte door het toestel gedaan, ingelöst zien.

BETER

Betere ontleding van de echo schijnt bepaalde beloften in te houden voor de toekomst van het beeld van de zeebodem en de visschaar, maar dit blijkt geen gemakkelijke opgave. Ondertussen zijn de vorsers erin geslaagd door het tegelijkertijd uitzenden van drie impulsen een driedimensioneel beeld te krijgen en dit is een merkwaardige stap vooruit. Het is daarmee duidelijk dat we ons voor de toekomst nog mogen verwachten aan betere middelen voor het opsporen van goede vangsten. We zijn nog niet aan de eindmeet gekomen.

OVERSTAPPEN

Het meest verrassende element in de evolutie van de vis-opsporings-apparatuur is het overstappen door de vorsers van de klassiek geworden en goed bekende techniek van de echo-dieptemeter die aan de basis ligt van de aanverwante apparatuur (visloepen, netsounder, enz.), naar een geheel nieuw uitgangspunt voor het zoeken naar vis. Deze plotse wijziging vloeit voort uit de vooruitgang die de hydro-biologen geboekt hebben bij de waarneming die geluiden door de vis zelf of de gehele visschaar gemaakt worden. Deze belangstelling dateert niet van vandaag, maar de grotere mogelijkheden door de elektronica geboden, worden door de geleerden gretig te baat genomen. Begrijpelijkwijze is dit soort vorsching verre van eenvoudig. De toestellen zijn trouwens heel ingewikkeld en moeilijk te gebruiken. Men moet er namelijk in gelukken uiterst gevoelige mikro's te water te laten tot in de nabijheid van de vis of de visschool en dit alleen reeds is een hele opgave in zichzelf. Het blijkt bovendien dat iedere vissoort haar eigen kenschetsende geluiden voortbrengt en dat zelfs de geluiden kunnen verschillen binnenin een bepaalde soort. Geleerden van het Marine-laboratorium van Aberdeen beschrijven het gerucht die door de vis gemaakt wordt als schommelend tussen het schuren van de zolen van een danser over een zondige vloer, het zagen door metaal, een motorgeknal...

HYDROFOON

Het ligt dus in de lijn der verwachtingen dat we binnen afzienbare tijd zullen beschikken over long-playings die onze toekomstige vissers zullen moeten toelaten binnen te dringen in de intimiteit van de visfamilies.

Immers eens het inventaris opgemaakt van de geluiden, eigen aan iedere soort, zal het volstaan een aangepast toestel, de zogenoemde hydrofoon, te gebruiken om de vis op te sporen. In plaats van impulsen uit te zenden zoals dit nu het geval is met de dieptemeters, zal dus het lawaai dat door de vis veroorzaakt wordt, opgenomen en versterkt worden in de brug van het schip. Naargelang de waargenomen geruchten zal met min of meer grote trefzekerheid kunnen gevist worden. Maar ondertussen zijn we nog zo ver niet en wordt met bekwame ernst dit moeilijke onderzoek door alle hydro-biologische instituten ter wereld bestudeerd.

VISSE-RUMOER (1)

Ondertussen, zo meldt ons lijfblad, staat het nu ook vast dat de vissen naargelang hun zielstoestand ook andere geluiden maken. (Lazen we vroeger eens niet dat de vissen het meest aan de mens verwant zijn?). En dat zal het onderzoek zeker niet eenvoudiger maken. Niet enkel zal het mogelijk worden de soort en de hoeveelheid te bepalen waarboven het schip vaart, maar nog hun stemming. Schelvis waarvan de «spraak» in normale omstandigheden gelijkt op het geluid dat veroorzaakt wordt door een stok langs een houten schutting te trekken, spint en snort gedurende het kuitschieten. Dit rumoer klinkt dan soms als een brommer.

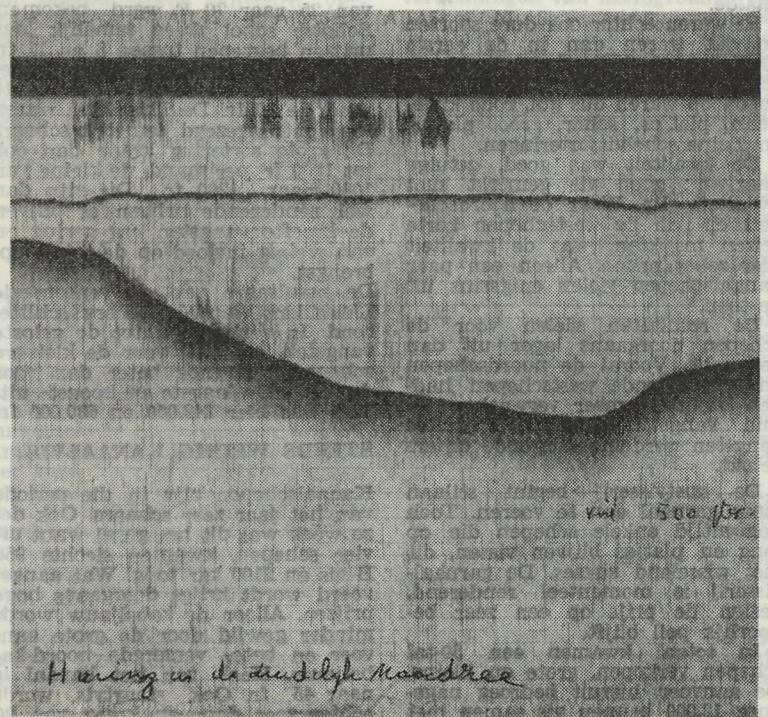
VISSE-RUMOER (2)

Er zijn ook vissen die kakelen als hennen of blazen als stoomboten... Nog andere — en dat zijn dan natuurlijk de rakkers — maken smakkende geluiden wanneer ze een viswijf ontmoeten. Merkwaardig hoe mens en dier aan elkander gelijken in zelfde omstandigheden. Onze buurman smakt ook altijd met de mond als hij het (knappe) viswijf met haar stootkarretje in onze (nauwe) straat voorbij ziet hotsebotsen. Wijzelf zijn al niet veel beter dan alle anderen. Daar komen wij met onze (stilaan bekend geworden) vissers-rondborstigheid eerlijk voor uit. Wanneer wij vederlichte kippen-op-hoge-poten ontmoeten, dan fluiten wij altijd tussen de (valse) tanden. Een hoog snerpend geluid als het voorwerp onzer bewondering, mild haar natuurlijke gaven uitstalt. Kort en astmatisch als de schoonheid en de weelde ons de adem beneemt. Dit overkomt ons niet zelden trouwens.

VISSE-RUMOER (3)

Pret, boosheid en angst worden, zo meldt verder ons lijfblad, vertolkt door vlugge bewegingen van de kieuwdeksels, tandengeknars, snel openen en dichtdoen van de mond. Diskrete uitnodigingen aan de andere sexe schijnen op dezelfde wijze te geschieden. Wij hebben, zoals we steeds doen wanneer we praktiseren, diep nagedacht over allemaal wonderbare dingen die we nu, in onze ouder-wordende dag vernemen. Bijzonderlijk die visse-geluiden intrigeren ons, want heel ons leven, dat al een eerbiedwaardig aantal jaren omvat, is vergroeid met de vis. Dit dateert al uit de tijd dat onze ma, ook een viswijf, ons vertelde, terwijl we op haar warme, gezellige schoot gezeten waren, dat we aangepoeld waren in een zeelaars. Een van die grote kniezeelaars die

(Vervolg blz. 13)



OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 10,5% niet begrepen. Ook betreft het ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken van de prijzen.

Een kleinere aanvoer vooral van IJslandvis. Slechts vier IJslanders tegen de vorige keer negen. Een daling van deze soorten met ruim 4.000 bennen. Van Noop Head kregen we dit keer geen enkele vangst. Haai was bijgevolg zeer schaars en weer veel duurder. Tongen zijn in geringe mate aangevoerd. Ook de kreeftjes werden schaars aangevoerd. Aangezien het nog steeds uitsluitend de IJslanders zijn die voor kreeft zorgden, is de aanvoer steeds evenredig met het aantal

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

IJslanders. Evenals de voorgaande weken, kregen we weer zeer veel gul van de Noord. Niet alleen onze vissers vangen blijkbaar gul, ook de Nederlanders die ze eveneens naar Frankrijk uitvoeren. Vandaar een minder levendige vraag, die de prijzen sedert maandag reeds veel lager deed uitvallen dan verleden week. Toch was maandag nog de beste verkoopdag voor gul, want dinsdag daalden de verschillende sorteringen verder in prijs. Een vissoort die veel goedkoper was dan verleden week, heet rode knorhaan. De westschepen vissen praktisch allemaal op die vissoort, waardoor het aanbod de vraag begint te overtreffen. De handel kan die grote partijen moeilijk verwerken, waardoor de kleine soort terugviel naar de minimum-prijs en de grote sortering van 700 fr. naar 380 fr. daalde.

Er waren echter ook dure soorten en dat waren dan in de eerste plaats rog, keilrog, staartvis, steenschol, haai en grote schelvis. Zeer goedkoop waren dus gul, rode knorhaan, platjes, schar, groot platvis en kleine schelvissoorteringen.

De kwaliteit was goed, getuige daarvan: geen vis gemerkt met kwaliteit 'B'. Waar de noordschepen en ook de westschepen korte reizen maakten, was de kwaliteit hier zeker prima. Alleen een paar kanaalschepen vielen enigszins uit de toon.

De resultaten vielen voor de schepen doorgaans lager uit dan verwacht. Vooral de noordschepen en verschillende westschepen hadden blijkbaar meer verwacht voor hun vangst. Alleen met ruime vangsten werden renderende cijfers gelukt.

De kustvisserij begint stilaan meer garnaal aan te voeren. Toch nog altijd enkele schepen die op tong en platjes blijven vissen, dit met wisselend succes. De garnaalvisserij is momenteel renderend, gezien de prijs op een zeer behoorlijk peil blijft.

In totaal kwamen een 50-tal schepen verkopen, grote en kleine. De aanvoer hieruit bedroeg nagenoeg 12.000 bennen vis samen met

11.000 kg. tong en 3.000 kg. kreeftjes. Er werd een totale opbrengst bereikt van 5.976.786 fr.

VEEL MINDER IJSLANDVIS

Het aantal IJslanders is deze week zeer sterk teruggelopen. Van 7000 bennen vis naar 2500. Het grootste gedeelte van deze aanvoer bestond uit schelvis, schotse schol, kabeljauw en rode zeebaars. Deze laatste vissoort in tamelijk geringe mate, wat dan de hoge prijs moet uitleggen, die schommelde van 15 naar 17 fr. wat wel zeer hoog is vooral nu er zoveel gul beschikbaar is om filets van te maken. De huisvrouwen verkiezen echter blijkbaar 'filets van doraden' en dan niet alleen voor de naam maar ook omdat ze gemakkelijker te bereiden zijn. Waar de moderne huisvrouw nogal van haar gemak houdt, als het eten klaarmaken betreft, moeten de gulden het ontgelden en blijven de filets van rode zeebaars zeer gewild. Kabeljauw van IJsland werd goedkoop verkocht en noteerde van 380 naar 500 fr. per ben. Ook gullen waren zeer goedkoop en haalden amper minimumprijzen. Aan schelvis werd maandag 'n ruime en goed verzorgde vangst binnengebracht. Toch kenden alleen de grote sorteringen werkelijk belangstelling, voor die soorten meer dan 20 fr.

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

Middenslag-schelvis viel direkt terug naar 13 fr. en kleine sortering moest zelfs gedeeltelijk opgevangen worden aan 5 fr. per kg. Koolvis hebben we niet zoveel gezien. De prijs bleef behoorlijk en varieerde tussen de 5 en de 10 fr. per kg naar gelang de grootte. Nogal ruime partijen heilbot, hiervoor iets betere prijzen vooral maandag toen van 25 naar 70 fr. werd bekomen. Schotse schol kreeg tamelijk lage prijzen begrepen tussen 8 en 11 fr. Ook hondstong blijft goedkoop met kleine sortering rond de 5 en grote rond de 10 fr. De kreeftjes waren zoals reeds gezegd, tamelijk schaars. De grote sortering kreeg dan ook tot 1800 fr. per mand, de kleine van 1080 naar 1200 fr. Dit zijn dan wel renderende prijzen al blijven de kreeftenvangsten erg gering en van weinig invloed op de totale opbrengst.

De resultaten van de verkopende IJslanders waren niet erg schitterend. In verhouding tot de geloste vangsten, was het voor de kleinere schepen toch nog beter dan voor de grote. De laagste en hoogste uitslag was hier 242.000 en 630.000 fr.

STEEDS WEINIG KANAALVIS

Kanaalschepen zijn in die periode van het jaar zeer schaars. Ook deze week was dit het geval want uit vier schepen, kwamen slechts 950 B vis en 2100 kgr tong. Wat aangevoerd wordt krijgt doorgaans hoge prijzen. Alleen de kabeljauw wordt minder gewild door de grote aanvoer en beter verzorgde noord-kabeljauw. Heek van het kanaal is naar 45 fr. Ook staartvis wordt echter zeer duur en kreeg van 20

duur verkocht en kreeg van 36 naar bij de 60 fr. per kilo. Roggen zijn peperduur met grote sortering tot 25 fr. en tilten rond de 22 fr. per kgr. Ook grote sloopstaart en grote gladrog zijn meer dan 20 fr. per kg waard. Keilrog is vanzelfsprekend nog duurder en steeg tot 35 fr. per kilo. Rode knorhaan had te lijden van de grote aanvoer door de westschepen van deze vissoort. Van deze visgrond moest rode knorhaan dan ook meestal opgevangen worden, de kleine sortering althans. Een andere vissoort die steeds vlot wordt verkocht is vlaswijting. Ook tijdens de voorbije verkoopdagen werd hiervoor flink betaald, in verhouding tot hogere prijzen voor kleine dan voor grote sortering. Hondshaal van goede kwaliteit kreeg rond de 12 fr. haai schommelde rond de 14 fr. Deze soorten waren echter erg schaars in verhouding is goedkoper verkocht, en kreeg van 180 naar 330 fr. per ben. Voor de platjes bestond helemaal geen belangstelling, terwijl grauwe poon naar de opvangregeling moest verwezen worden. Geen te beste resultaten voor deze schepen temeer dat ook de tongen van deze visgrond aangevoerd aan de goedkope kant lagen en van 32 naar 42 fr. noteerden. Grote tarbot kreeg als hoogste prijs 70 fr. midden en kleine sortering varieerden tussen 35 en 50 fr. per kg.

ALLE NOORDSCHEPEN OP HET APPEL

De vraag naar vis blijft in Engeland aan de lage kant, wat het verkopen van de op de Noord viszende schepen, in de thuishaven, in de hand werkt. Tijdens de voorbije drie verkoopdagen kwamen 17 schepen hun vangst verkopen. Zij zorgden voor 6800 bennen vis, het grootste gedeelte na-

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

tuurlijk gul. Verder kabeljauw, wijting, platvis, platjes en zeer kleine hoeveelheden steenschol, rog, tarbot en griet. Gullen van meestal kleine afmetingen waarvoor al even kleine prijzen betaald werden. De kleinste soort kreeg doorlopend 250 fr., dit vanaf de dinsdagmarkt. Maandag werd er af en toe nog eens tot 350 fr. gegeven. De beneden bij de kleine vis verkochte gul schommelde maandag van 270 naar 320 fr.; dinsdag van 220 naar 280 fr. per ben. Middenslag gullen werden verkocht tussen 400 en 550 fr. en voor kabeljauw noteerden we van 550 naar 750 fr. Van opvangen was deze week ondertussen nog geen sprake, dit dan toch nog altijd dank zij de uitvoermogelijkheid naar Frankrijk. Ware die er niet, dan ging alle gul tegen minimumprijzen van de hand en ware het nog slechter.

Toch is het spijtig dat in een periode van dergelijke ruime aanvoer van kwaliteitsvis er in het buitenland weinig belangstelling voor die vis bestaat. Ook de scholen nemen nu veel minder vis af en hier zou zeker wel iets kunnen gedaan worden door de propagan-

davereniging. In een periode waar de scholen het moeten doen met veel taaiere filets van leng, wordt er wel veel vis gevraagd. Nu er betere vis zou kunnen geleverd worden, is er geen vraag of althans een zeer beperkte. Misschien kan menit egen volgend seizoen hier een mouw aan passen.

Buiten gul was er meestal wijting voor de Noordschepen. Ook deze vissoort werd tegen lagere prijzen verkocht. Een lichte stijging op de dinsdagmarkt toen tot 420 fr. werd gegeven voor de mooiste sortering. Steenschol was zeer duur en erg schaars. Voor platvis bestond een zekere belangstelling maar platjes deden het omzeggens nooit of tegen minimumprijzen.

De resultaten waren voor de Noordschepen bevredigend, de grote aanvoer van éenzelfde soort en het jaargetijde in aanmerking nemend.

RODE KNORHAAN VAN DE WEST

Was het vorige week woensdag nog een topprijs voor rode knorhaan, 1070 en 780 fr. voor grote en kleine sortering. Maandag was het feest reeds grotendeels uit. Er werd toen nog een behoorlijke prijs betaald voor grote sortering, prijs die zelfs lichtjes opliep van 570 naar 700 fr. per ben. De kleine sortering kreeg van 450 naar 360 fr. en werd dus ook nog behoorlijk verkocht, rekening houdend met de grote aanvoer. Dinsdag was het helemaal uit met de pret want de grote sortering viel terug naar 450 fr. en kleine sortering kreeg nog amper de minimumprijs 180 fr. per ben. Deze terugval mocht wel enigszins verwacht worden. Deze vissoort moet immers tamelijk zorgvuldig verpakt worden omdat vraagt veel tijd. Ook gullen vragen tijd en men kan het niet allemaal klaar krijgen.

Beter prijzen werden betaald voor rog. Hier noteerden we tot 26 fr. per kg voor grote sortering en van 14 naar 21 fr. voor kleine en middenslagsoorten. Wijting kreeg rond de 7 fr., platjes deden het ook hier niet. Hondshaal werd afgezet tegen 10 fr. per kg en

(vervolg blz 13)



Doet zoals deze gelukkige reder. Schenk Uw vertrouwen aan de Scheepswerven van LANGERBRUGGE

Rodenhuize Gent 2
Tel. (09) 78 04 01

Voortdurend schepen in aanbouw

MARKTOVERZICHT TE ZEEBRUGGE

MAANDAGMARKT

De aanvoer was niet bijzonder groot, slechts elf vaartuigen aan de afslag, daarvan kwamen er vier van de Witte Bank, twee van de West, een van de kreeftenput, de overige waren afkomstig van de Noord en de Kust.

De kreeftjes brachten 2.070 fr. op de ben voor de grote en van 1210 tot 1.300 voor de kleine, de kleinste sortering haalde 830 fr. de ben.

De 16.060 kg tongen brachten voor de grote soorten, van 34 tot 48 fr. op, voor de schone kleine en de kleine werd van 48 tot 58 fr. geboekt en voor de kleinste slag van 49 tot 62 fr., de gemiddelde prijs bedroeg 48 fr. het kg.

Voor de tarbot en grietsoorten waren de afnameprijzen renderend. Veel ronde vis werd er niet gelost, zodat de afname van deze vissoorten bevredigend waren, voor de kabeljauws van 19 tot 24 fr. en voor de gulsoorten van 14 tot 20 fr. de kleinste gulsoort bekwam volgens sortering van 5 tot 7 fr.

De wijtingsoorten waren bijzonder in trek en brachten van 8 tot 13 fr op. Haaien, zeehonden en robaards gingen vlug van de hand, de aanvoer was eerder gering.

Voor de platvis schommelden de prijzen volgens de kwaliteit, voor de grote van 7 tot 11 en voor de kleine van 5 tot 8 fr. De rogge-soorten vormden winstprijzen in afname. Voor de grote van 15 tot 21 fr. en de kleine van 10 tot 15 fr. De besommingen : van 139.780 voor de Z.559 tot 25.470 fr. voor de Z.465 en van 50.770 voor de Z.430 tot 141.260 voor de Z.63. De Z.544 van de kreeftenput bracht 100.040 fr. op.

DINSDAGMARKT

De variatie van vissoorten op deze verkoopdag was vrij groot. Twee vaartuigen van de kreeftenput brachten van 1990 tot 2050 fr. op voor de grote per ben en de kleine van 1150 tot 1290, voor de kleine sortering per ben van 780 tot 830. Voor de ene soort waren de prijzen duurder voor de andere goedkoper. Voor de 20.200 kg tongsoorten waren de prijzen van 34 tot 48 fr., de middenslag van 44 tot 60 fr. en voor de TP en slips van 48 tot 62 fr. de gemiddelde prijs bedroeg 51,31 fr.

De tarbot en grietsoorten waren eveneens hoger in prijs. De platvisaanvoer was kleiner dan gisteren, de afname was echter vlottter. Voor de kleinste slag van 4 tot 12 fr. De ronde vissoorten bleven praktisch dezelfde afnameprijzen behouden, mits van kleine gulsoorten die wel iets lager waren dan de vorige verkoopdag. De haaien, zeehonden en robaards bleven eveneens konstant in prijs.

De aanvoer van roggevis was groter dan de vorige verkoopdag, de prijzen schommelden tussen de 15 en de 22 fr. en van 10 tot 15 fr. voor de kleine soorten.

De opbrengsten : van de kreeftenput van 84.770 voor de Z.551 tot 131.640 fr. voor de Z.452. Van 142.200 fr. voor de Z.564 tot 237.560 fr. voor de Z.108 en van 55.400 fr. voor de Z.775 tot 163.350 fr. voor de Z.497. De West bracht voor de Z.415 met roggevis en gullen 119.830 fr. op.

WOENSDAGMARKT

Zeer weinig vaartuigen aan de afslag, afkomstig van de Noord en de Witte Bank. Van grote tot aan

schone kleine, waren de 20.400 kgr tongsoorten duurder, de overige soorten ondergingen vrij grote prijsverschommelingen. Voor de grotere soorten van 35 tot 49 fr., voor de schone kleine en kleine van 45 tot 54 fr. en voor de TP en slips van 48 tot 58 fr. De gemiddelde prijs bedroeg 51,32 fr. het kg.

Tarbot en grietsoorten blijven zoals de vorige verkoopdagen prijzen houden. Kreeftjes werden niet aangeboden. Ondanks dat er zeer weinig kabeljauws en gulsoorten werden aangeboden, waren de prijzen niet veel hoger dan gisteren. Alleen de kleinste slag van gullen was duurder van 6 tot 14 fr. Zeer weinig wijting bracht van 8 tot 13 fr op. Zeehaaien, honden en robaards werden aan nog hoger prijzen afgenomen dan de vorige verkoopdagen. Naarmate de markt vorderde verhoogden de platvisprijzen geleidelijk, voor de grote van 10 tot 21 fr., voor de kleinere van 4 tot 18 fr. Opnieuw weinig roggevis bracht voor alle soorten renderende prijzen op, van 14 tot 26 fr. en van 12 tot 18 fr.

Besommingen : van 44.970 fr. voor de Z.593 tot 53.760 voor de Z.594. Van 121.000 fr. voor de Z.424 tot 288.160 voor de Z.462 en van 130.000 voor de Z.431 tot 199.730 fr. voor de Z.596. De O.189 bracht van de Witte Bank 155.610 fr. op.

MAATREGELEN ZULLEN DE TOEGANG TOT DE ZEEBRUGSE VISMIJN REGELEN

Met ingang vermoedelijk van 1 juli e.k. zullen enkele maatregelen van kracht worden die tijdens de laatste bijeenkomst van de vismijn-kommissie besproken werden. Voorzien wordt o.m. om het publiek slechts van 12 u. tot 20 u. in de vismijn toe te laten, de voormiddag dus niet meer. Uitzondering wordt evenwel gemaakt voor bij voorbaat aangevraagde geleide bezoeken.

Wat de kamions betreft die vis komen ophalen : de bestuurders ervan zullen een speciaal ontworpen toegangsbewijs dienen te bezitten. Het is ook niet uitgesloten dat alle personen die verwant zijn met de visserij eertlang een speciaal kenteken zouden moeten dragen.

We kunnen best begrijpen dat het de bekommernis is om de vermening met de, vooral tijdens de zomermaanden, talrijke toeristen, zometotaal dan toch deelswijze uit te schakelen of te beperken. Doch de toeristen die zich door de visserij aangetrokken voelen en de vismijn van Zeebrugge als doel van een uitstap nemen, mogen anderzijds toch ook niet verwaarloosd worden. Daarom ook zou het nodige moeten gedaan worden om het bestaande balkon van buitenuit het gebouw toegankelijk te maken.

(Medegedeeld)

VIBOZEE ZEEBRUGGE

De leden van de Beroepsvereniging van Visgroot-handelaars van Zeebrugge worden verwacht op een algemene vergadering die doorgaat op vrijdag 21 juni e.k. te 18.30 u. in de vergaderzaal van de stedelijke vismijn. Gezien de belangrijke dagorde (o.m. de interbedrijfsgeneeskundige dienst) worden alle leden verwacht.

VIBOZEE VERGADERDE

De algemene vergadering van de Beroepsvereniging voor Visgroot-handelaars van Zeebrugge, werd zaterdagvoormiddag jl. geopend door de h. Geldhof, voorzitter.

De h. Schram, afgevaardigde van de Interbedrijfsgeneeskundige dienst I.K.M.O. is aanwezig en geeft een nauwkeurige uitleg over het K.B. van 16.4.1965 betreffende het verplicht aansluiten van alle werkgevers bij een interbedrijfsgeneeskundige dienst voor 1.7.1968.

Door Vibozee wordt de mogelijkheid overwogen om zich in blok bij éénzelfde dienst aan te sluiten en eventueel zelf de nodige apparatuur aan te kopen om de werknemers te Zeebrugge zelf aan een onderzoek te kunnen onderwerpen en zodoende het tijdverlies tot minimumverhoudingen te kunnen terugbrengen. Hierover zal in de e.k. vergadering van vrijdag 21.6 een beslissing genomen worden.

De vergadering beslist om 50.000 reclamefolders te bestellen die een uitgave vertegenwoordigen van 53.000 fr. plus de faktuurtaaks. Deze folders zullen aan de leden en andere vishandelaars worden verkocht ten einde deze uit te delen aan hun klanten.

Een afgevaardigde van het bureau voor arbeidsbemiddeling geeft daarna de nodige uitleg wat betreft de beperkte tewerkstelling van personeel. Alsook verklaart hij dat de vishandelaars steeds beroep mogen doen op het bureau van de arbeidsbemiddeling in de stedelijke vismijn (de h. Plevier) tot het bekomen van personeel voor die dagen waarop er veel werk is. Het is echter wenselijk dit aan te vragen de dag voordien of ten laatste de dag zelf vóór 9 uur.

Het volgende punt op de dagorde betreft het afhaken van de visafval. De h. Geldhof zal aandringen bij de h. Vroman tot het bekomen van betere vaten. Eventueel zal worden voorgesteld om zelf stevige plastic vaten aan te kopen en aan de h. Vroman zal gevraagd worden in deze kosten tussen te komen, door een betere prijs te geven voor de visafval.

De aanvraag tot lidmaatschap van Vibozee, ingediend door de firma Verleye, wordt aanvaard. Vervolgens wijdt de voorzitter uit over de jongste bijeenkomst van de vismijnkommissie. Verder zal de h. voorzitter van de Rederscentrale worden uitgenodigd voor de vergadering van vrijdag 21.6 tot bespreking van de aansluiting bij een interbedrijfsgeneeskundige dienst.

MAATJESDAG TE ST-AMANDSBERG

Naar jaarlijkse traditie werd dinsdag jl. — tijdens een korte plechtigheid — overgegaan tot het geven van maatjes aan het kollege van burgemeester en schepenen van St. Amandsberg bij Gent. Het was de her Jules Terryn, de sekretaris van het Plaatselijk Propaganda-komitee voor meer Visverbruik, die andermaal het initiatief op zich had genomen en aldus andermaal het bewijs leverde van zijn niet verslappende activiteiten ten voordele van het visverbruik.

's Anderendaags greep een gelijkaardige plechtigheid plaats op het gemeentehuis van Gent-Brugge.

— B.

VISSERIJ-PROBLEMEN TE NIEUWPOORT

Amper een tiental dagen nadat de gemeenteraadsliden de premie voor scheepsnieuwbouw verhoogden, werd door reder Arthur Calcoen de eerste dergelijke premie aangevraagd.

Dit verheugend verschijnsel staat loodrecht tegen de konstatatie dat heel wat Nieuwpoortse reders te Oostende hun vangsten blijven verkopen. Vorig jaar werd o.a. voor 30.000.000 fr. zeevisproducten te Oostende, door Nieuwpoortenaars aangebracht, verkocht.

Hierbij merkt burgemeester Gheeraert op dat Nieuwpoort enigszins te kampen heeft met een gebrek aan kopers en vishandelaars; waardoor de marktprijzen alhier worden gedrukt. Anderzijds telt men vast dat de lokale reders uit eigen beweging te Oostende hun vangst verkopen; zodat de vishandelaars niet de verplaatsing naar het IJzerstadje dienen te maken. Meteen komt men voor een cirkelbeweging te staan.

Nefast werkt ook het gebrek aan dieptegang in de Nieuwpoortse haven. De grote schuldige is hier de Staatsoverheid, welke malaat, op regelmatige tijdstippen baggerwerken te laten uitvoeren te Nieuwpoort.

Kortom enerzijds bloeit de visserij te Nieuwpoort als nimmer te voren, maar deze meer-opbrengst komt vooral ten goede aan Oostende.

De uitbreiding van de huidige vismijn, en het in gebruik nemen van nieuwe pakhuisen voor vishandelaars wordt dan ook van dag tot dag scherper aangevoeld.

NEDERLAND

STAATSSTEUN VOOR HOLLANDSE VISSERIJ OP VERRE VISGRONDEN

In de zomermaanden van dit jaar zal worden begonnen met nadere verkenningen van haringronden ten westen van de Hebriden. Dat deelt de Hollandse Minister Lardinois (landbouw en visserij) mee in zijn motie van antwoord, naar aanleiding van het voorlopige verslag van de vaste Eerste-Kamerkommissie voor landbouw en visserij.

In samenwerking met 't bedrijfsleven worden wenselijkheden en mogelijkheden onderzocht van experimentele visreizen naar enkele bijzonder ver afgelegen visgronden. Met name in de omgeving van de St. George Bank bij Canada.

Uit een recent onderzoek is, volgens minister Lardinois, gebleken dat de Nederlandse visserij enige achterstand heeft in te halen ten opzichte van vistuigen, die worden gebruikt door vissers van andere nationaliteit in Skandinavische wateren en in de noordelijke Noordzee.

Met het oog daarop zijn plannen in voorbereiding om dit jaar met geselecteerde schepen experimentele visreizen te ondernemen, waarbij nieuwe vistuigen zullen worden beproefd.

Waar zijn onze mannen van de Wetenschap en ons duur Visserijwachtchip om voor de Belgische visserij van praktisch nut te zijn.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

17-6	19	344.600	2.983.383			
18-6	22	213.052	2.403.823			
19-6	6	50.500	5.976.786			
	47	608.152	589.580			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

12-6	12	433	34.746	65.—	93.—	
13-6	9	230	20.607	80.—	96.—	
14-6	17	653	51.031	66.—	86.—	
15-6	20	1.078	67.107	55.—	77.—	
17-6	13	536	5.336	60.—	77.—	
16-6	4	81	40.400	61.—	82.—	
18-6	20	815	54.216	52.—	76.—	
		3.826	273.443			71.—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

13-6	15	57.109	922.860			16,10
14-6	5	22.002	489.820			22,26
17-6	11	52.260	1.174.550			22,47
18-6	14	57.785	1.517.460			26,26
19-6	13	42.814	1.365.590			31,89

TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

13-6	15	10.641	479.530			45,—
14-6	5	5.941	277.850			46,76
17-6	10	16.067	771.240			48,—
18-6	14	20.207	1.036.880			51,31
19-6	13	20.402	1.047.150			51,32

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

13-6	19	1.384	109.722	53.—	91.—	
14-6	20	1.745	113.987	38.—	80.—	
15-6	29	2.985	177.391	24.—	81.—	
17-6	23	2.137	132.991	38.—	76.—	
18-6	31	3.023	162.800	33.—	70.—	
19-6	16	1.462	88.704	79.—	78.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

17-6	9	17.240	305.555			
19-6	9	17.850	287.852			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

14-6	8	337	28.522	79.—	90.—	84.—
15-6	8	317	25.994	77.—	88.—	82.—
17-6	8	331	24.284	69.—	77.—	73.—
18-6	7	220	16.090	70.—	76.—	73.—
19-6	1	13	975	75.—	75.—	75.—

AFVAARTEN OOSTENDSE HAVEN

DONDERDAG, 13 juni

- O.224, IJsland
- O.334, IJsland
- O.147, West
- O.225, West
- O.335, Noop Head

O.119, Noord

- O.301, Noord
- Z.543, Kanaal
- Z.527, Kanaal

MAANDAG, 17 juni

- O.318, IJsland
- O.118, Kanaal

VRIJDAG, 14 juni

- Z.571, IJsland
- O.305, Noordzee
- O.232, Noord
- O.247, Noord
- O.220, Noord
- O.229, West
- N.738, West
- O.172, West
- O.214, West
- O.193, West
- N.765, eWest
- Z.509, Oost

DINSDAG, 18 juni

- O.284, Noord
- O.66, Noord
- N.730, West
- N.715, West

WOENSDAG, 19 juni

- O.288, IJsland
- O.182, Noordzee
- O.309, Noord
- O.537, Noord
- O.181, Noord
- O.274, Noord
- O.123, Noord
- O.127, Kanaal
- N.720, West
- N.346, West
- O.174, Oost

ZATERDAG, 15 juni

- O.316, IJsland
- O.69, Noord

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	17-6-1968	18-6-1968
Grote schelvis	19.—22.—	14.—
Middelmatige schelvis	8.80-14.—	9.20
Kleine schelvis	5.—7.—	6.60
Kabeljauw	8.—12.—	8.—10.—
Gullen	5.—8.—	4.40-8.—
Wijting	4.—7.—
Schaat	24.—
Zeebaars	10.—16.80	10.—16.40
Leng	6.—12.—	8.60-18.40
Schartong	6.—12.—	7.60-10.40
Heilbot	25.—70.—	39.60-65.40
Koolvis	5.—11.—	9.—
Hondstong	6.—12.—	4.—11.—
Zeeewolf	5.—12.—	6.—12.—
Platen	10.—14.—

I. OOSTENDE

MAANDAG 17 JUNI 1968

IJSLAND	Kreeft
O.288 16 1500	630.190
O.129 16 230	252.260
KANAAL	
O.287 10 250	147.930
O.141 14 150	125.190
NOORD	
O.123 8 480	151.280
O.537 9 400	95.800
O.181 10 400	141.850
O.274 10 600	205.590
O.249 9 350	111.050
O.127 10 350	122.980
O.29 9 430	139.360
O.285 9 500	172.800
O.286 10 400	129.900

WEST	Tong
N.346 6 200	85.070
N.819 3 130	58.540
N.715 3 120	66.940
O.284 3 180	89.430
O.148 8 120	91.880

KUST	Tong
O.174 8 40 2000	121.710

DINSDAG 18 JUNI 1968

IJSLAND	Kreeft
O.236 17 500 800	324.965
O.250 17 250 1100	242.153

KANAAL	Tong
O.306 15 200 700	166.355
O.114 15 220 1400	193.905

WITTE BANK	Tong
Z.499 10 10 2100	125.810
Z.34 10 50 2600	178.150

NOORD	Kreeft
O.132 8 250	90.880
O.170 11 320	114.040
O.275 9 500	151.870
O.26 10 420	112.840
O.268 10 380	126.010
O.204 4 170	58.200

WEST	Tong
N.185 4 150	44.790
O.180 7 200	137.210
N.720 6 220	58.170
N.730 4 90	36.780
O.15 7 80	74.505

KUST	Tong
O.72 6 25 1500	96.920
O.150 2 5 105	8.605
O.101 2 3 94	7.300
O.100 2 — 147	8.090
O.486 2 3 206	12.690

WOENSDAG 19 JUNI 1968

KANAAL	Tong
O.312 9 120	101.960

NOORD	Kreeft
O.295 9 300	151.060
O.134 11 320	123.210

WEST	Tong
O.160 8 120	86.610
O.267 6 50	56.160
O.142 7 100	54.910

AANVOER PER SCHIP

TE ZEEBRUGGE

DONDERDAG 13 JUNI 1968

Z.598	4	500	20	37.790
Z.511	4	600	20	55.340
Z.417	7	250	140	79.280
Z.429	4	700	25	78.960
Z.556	5	750	30	50.330
Z.500	7	1200	130	104.870
Z.577	1	200	10	15.810
Z.411	1	250	10	18.780
Z.588	5	1500	70	107.260
Z.563	4	1000	25	61.190
Z.572	6	—	260	103.360
Z.463	8	50	70	

			kreeftjes	30	87.970
Z.25					25.410
Z.547					44.890
					922.820

MAANDAG 17 JUNI 1968

Z.577	2	400	10	25.840	
Z.600	7	900	55	71.010	
Z.533	8	50	100	53.480	
Z.465	9	2300	80	205.470	
Z.262	9	2000	95	159.070	
Z.507	7	1800	65	155.440	
Z.430	9	300	55	50.770	
Z.559	9	1500	130	139.780	
Z.544	8	100	70		
			kreeftjes	15	100.040
Z.605	10	1000	60	141.260	
Z.402	3	200	40	74.440	
					1.176.600

DINSDAG 18 JUNI 1968

Z.77	6	800	60	55.400
Z.452	11	50	160	131.640
Z.496	8	1800	100	158.660

			kreeftjes	30	
Z.496	8	1800	100	158.660	
Z.445	4	250	20	23.280	
Z.542	10	2000	60	50.340	
Z.427	4	800	30	66.320	
Z.568	8	1200	60	99.040	
Z.564	8	1400	60	142.200	
Z.24	2	150	10	20.480	
Z.415	10	1100	120	119.830	
Z.551	10	50	80		

			kreeft	20	84.770
Z.108	10	2700	140	237.560	
Z.25	4	1000	20	64.590	
Z.497	10	2200	80	163.350	
					1.517.460

WOENSDAG 19 JUNI 1968

Z.594	4	700	30	53.760	
Z.462	11	3200	120	288.160	
Z.431	8	1500	50	130.000	
Z.596	10	2000	70	199.770	
Z.593	4	350	20	44.970	
Z.420	4	800	30	62.420	
Z.424	10	2500	80	121.000	
O.189	9	2300	60	155.610	
Z.411	5	600	50	72.770	
Z.591	5	600	50	79.580	
Z.212	3	300	10	17.970	
Z.34	3	300	20	71.140	
					1.315.590

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

MAANDAG 17 JUNI 1968

N.36	19.970	N.209	48.099
N.807	24.726	N.740	26.420
N.7	38.900	N.788	11.100
N.732	35.130		
N.3	16.900	N.704	84.220

Tamelijk veel variatie op de markt ! De tongen kregen 44 tot 55 fr. voor de grote soorten, 44 tot 61 fr., de 5de tot 60 fr. en de kleine 53 fr. Roggen waren duur zelfs tot 1.050 fr. voor de moers en 900 fr. voor de tilten en grote scherpstaarten. Kabeljauw tot 30 fr. en de gullen van 900 tot 500 fr. de ben. Een partij rode soldaten werd volledig gekocht, de hele partij aan 450 fr. voor de grote, 300 fr. voor de kleine. Een volgende vangst werd opgekocht door kleinhandelaars en rees in prijs tot 580 fr. voor de grote en zelfs 400 fr. voor de kleine ! In 't Algemeen een „goede markt“ !

WOENSDAG, 19 JUNI 1968

N.761	29.880	N.491	59.390
N.722	29.930	N.93	37.438
N.744	66.010	N.734	45.464
N.498	5.560	N.788	5.140
N.3	9.040		

Dure markt over gans de lijn wgens geringe aanvoer. De tongen van 47 fr. voor de grote tot 66 fr. voor de kleine. Tarbot tot 90 fr. Roggen tot 25 fr., wijting tot 13 fr. voor de grote en 10 fr. voor de kleine. Rode soldaten tot 660 fr. de ben. Platjes tot 600 fr. de ben.

VERWACHTINGEN

Maandag, 24 juni

IJSLAND : O.216 (1000 b. t.t.z. 400 kabeljauw/gul; 250 kools; 150 bonen; 100 schelvis/tot; 100 varia);
O.237 (250 kabeljauw/gul; 200 gutvis; 40 heilbot; staart; 30 kreeftjes);
Z.269.
NOORD : O.369, O.307, O.175, O.124, O.232, O.247.
WEST : N.762, N.763, N.738, O.214, O.172, O.192.
KANAAL : Z.581.
OOST : O.198, Z.509.

Maandag of dinsdag

IJSLAND : O.217

Dinsdag 25 juni

IJSLAND : O.80 (1500 b. t.t.z. 650 kab./gul, 450 bonen, 300 kools, 50 lengen, 50 varia)
NOOP HEAD : O.202.
WITTE BANK : O.37 en Z.38.
WEST : O.147, O.225, N.3*5, N.765.
NOORD : O.69, O.119, O.301.

Woensdag 26 juni

IJSLAND : O.317 (1100 ben)
NOORZEE : O.305 (vermoedelijk)
WEST : N.715, N.719, N.346 en N.720.

REDERS,
LEEST
HET VISSERIJBLAD

PRIJSVRAAG VOOR WEDERAFNAME VAN OPGEVANGEN VIS BESTEMD VOOR DIERENVOEDING

De Rederscentrale herinnert belanghebbenden eraan dat offertes voor wederafname van opgevangen vis, bestemd voor diervoeding op het sekretariaat worden ingewacht tot uiterlijk maandag 24 juni te 17 uur.

De afname-periode slaat op een termijn van 3 maand. ingaand op 1 juli e.k.

De offertes dienen de eenheids-prijs per kg. te omvatten, alsmede de gewenste af te nemen hoeveelheid gespecificeerd per week of per dag.

De offertes dienen te gebeuren op speciaal daartoe bestemde formulieren te verkrijgen op het sekretariaat van de Rederscentrale, H. Baelskaai 25, Oostende.

IN DE MARGE VAN HET REKRUTERINGS- PROBLEEM

Zopas zijn de proefwerken in de zes visserijscholen aan onze kust afgelopen en konden wij vermelden dat op de 28 ingeschrevenen kandidaat-schippers er 22 zijn geslaagd.

Hierbij valt wel bijzonder te vermelden dat van die 22 geslaagden er 6 leerlingen zijn van het K.W. Ibis. Dit betekent een zeer goed resultaat gezien er slechts 6 kandidaten voor de Ibis waren ingeschreven. Van de zes visserijscholen aan onze kust is dit meteen ook het hoogst aantal geslaagden.

Wij vermelden dit feit gaarne omdat dit precies samenvalt met een periode waarin het rekruteren van jonge vissers bijzonder moeilijk is. In de marge van dit nijpend probleem hopen wij dat dergelijke resultaten mogen bijdragen tot een sanering van het bemanningsprobleem.

BLAUWE HAAI GEVANGEN

Het Nieuwpoorts vissersvaartuig N.779 van Polo Beschuyt kreeg zaterdag een blauwe haai (in de volksmond schietjager) in het net. Het monster die ruim 3,50 meter lang is en zowat 400 kg. weegt, had heel wat bekijks tijdens de verkoop in de vismijn. De hoogste aanbieder was de gekende Nieuwpoortse vishandelaar Georges Van Elverdinghe die naam maakte met zijn zeehond Johnny en die voor de som van 780 fr. eigenaar werd van de reuze-vis, die als pronkstuk voor z'n viswinkel op de visserskaai tentoon gesteld ligt.

Soortelijke haaien worden soms onder de Kust gevangen wanneer ze op jacht gaan op makreel, die in deze periode de Kust opzoeken waar het water het warmst is.

N.

GEMEENSCHAPPELIJKE KAS VOOR DE ZEEVISSERIJ IN ALGEMENE VERGADERING

Vorige week donderdag kwam de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij in Algemene Statuair Vergadering bijeen onder het voorzitterschap van de heer Kesteloot.

Uit het jaarverslag blijkt ondermeer dat zich tijdens het voorbije jaar 8 dodelijke ongevallen hebben voorgedaan tegenover 5 in 1966.

Herinneren wij even aan deze ongevallen. Daniël Dedrie, stuurman op de O.318 «Belgian Sailor». Robert Ollieuz, schipper-motorist op de N.761 «Vrede in Christus», Ronny Tanghe, matroos op de Z.464 «Goldstar». Tenslotte de bemanning van de Z.443 «Mercator» die op 17 oktober in zee verdween en volgende vissers in de dood meesleepte: schipper Leopold, motorist Louis Degroote, matrozen Léon Snauwaert, Charles Verbeke en Leon Vantorre.

Aan al deze slachtoffers werd een posthume hulde gebracht.

ENKELE CIJFERS...

Tijdens het verlopen boekjaar

werden 495 aangiften van ongevallen gedaan. Hiervan werden 12 aangiften geweigerd, 122 hadden geen arbeidsongeschiktheid voor gevolg, 349 hadden een tijdelijke arbeidsongeschiktheid voor gevolg, 4 brachten een bestendige arbeidsongeschiktheid met zich, terwijl tenslotte, zoals vermeld, 8 een dodelijke afloop kenden.

Volgens de thuishaven krijgen wij de volgende statistiek :

— Antwerpen :	3
— Nieuwpoort :	34
— Oostende :	287
— Zeebrugge :	171

Op het totaal aantal verzekerden van 1.451 geeft dit 34,1 % tegenover 35,6 % vorig jaar op 1.448 verzekerden.

Volgens de klasse vaartuigen krijgen wij volgende statistiek :

— 59 PK. en minder :	6 (14,6 %)
— 60 t./m. 119 PK. :	20 (15,5 %)
— 120 t./m. 239 PK. :	139 (29,9 %)
— 240 t./m. 349 PK. :	141 (34,7 %)
— 350 t./m. 500 PK. :	115 (53,0 %)
— 501 PK. en meer :	74 (38,3 %)

PRAKTIZEREN

(Vervolg van blz. 9)

toe-an-je-lie-schen-kommen. Sedertdien zijn we altijd met de voeten in zee blijven staan. Evenveel in de vis als in de zee trouwens. En daardoor bewaarden wij immer een boeiende belangstelling voor het leven onder zee. Maar wat we nu allemaal horen, dat slaat ons met verstomming. Nochtans, we verschieten — mede door onze leeftijd — niet meer in kleine geruchten.

Wij wisten bv. sedert we dit persoonlijk konden gadeslaan, dat het vissewifje zich rond de paaitijd schoon maakt voor haar mannelijke soortgenoot, zich niet zelden met allerhande kleuren tooit en dat niet weinig gewerkt wordt met knieën en ellebogen om een plaatsje te veroveren onder de waterspiegel. Wij maken dit, onder de zon, ook mee en na al die jaren zijn we daarmee wel enigszins vertrouwd geraakt. Maar wat ons steeds verbaasde is dat deze paaitijd maar op bepaalde tijdstippen voorkomt, een of twee keer per jaar, van 3 of 4 keer voor de vis, naargelang het seizoen. De mens verschilt hierin van het dier, zei Beaumarchais, dat hij drinkt zonder dorst en paart in alle seizoenen.

Wij dachten diep hierover na en prakkezerden lang.

Maar allemaal die visse-geluiden...

Het vissen belooft in de toekomst nog spannender te worden.

OOSTENDSE MARKT

(vervolg van blz 10)

haai was er niet te zien. In tegenstelling met verleden week nu zeer schaarse renderende resultaten en maar één van meer dan 100.000 fr.

TONGEN BLIJVEN GOEDKOOP

Alhoewel het tongenseizoen weer voorbij is en de aanvoer sterk is afgenomen, blijven de prijzen voor tong aan de lage kant. Dinsdag wel iets stijgende noteringen. Toch amper 60 fr. per kgr. voor de duurste soort. Lappen en grote tong kregen van 38 naar 45 fr. de 3/4 sortering kreeg ronde de 48 fr. per kgr terwijl bloktong rond de 55 fr. per kgr schommelde, prijzen die ver van schitterend zijn en zeker niet renderend. De bijvangst van de bokkenvissers waren niet erg ruim en bestonden voor het grootste ge-

deelte uit platvis en platjes. Platvis kereg gemiddeld 10 fr. per kgr. Voor de beide witte bankers bevredigende cijfers.

MAIDENTRIP VAN DE O.72

De laatste Oostendse aanwinst, de O.72 «Sea Gull» kwam dinsdag z'n eerste vangst verkopen na een reis van 6 dagen. Zoals gewoonlijk bij een eerste reis was het ook hier wat tasten en zoeken maar toch werd na die korte reis de haven aangedaan met een vangst die bestond uit ongeveer 30 B vis en 1600 kg tong. Waar slechts een klein gedeelte van die reisduur normaal werd gevestigd, was de vangst dus niet tegen gevallen. De opbrengst was minder goed maar dit lag dan voor een groot deel aan de lage tongprijzen. Het werd evenwel toch nog 96.920 fr.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende Zeebrugge		Oostende Zeebrugge		Nieuwpoort	
	17-6-1968	17-6-1968	17-6-1968	17-6-1968	18-6-1968	18-6-1968	19-6-1968	19-6-1968	17-6-1968	19-6-1968
Tong groot (1 à 2 st/kg)	39,60-49,40	34,—44,—	32,60-44,—	34,—43,—	40,—49,—	35,—44,—	4,—48,—	47,—52,—	4,—48,—	47,—52,—
bloks (3 st/kg)	53,—53,60	44,—48,—	36,40-48,40	44,—48,—	55,—	45,—49,—	52,—57,—	58,—	52,—57,—	58,—
schone kleine (5 st/kg)	5,—56,20	48,—54,—	50,—54,—	49,—52,—	62,—	48,—54,—	52,—60,—	63,—	52,—60,—	63,—
fruits (4 st/kg)	57,40-59,—	51,—58,—	51,40-60,—	45,—60,—	65,60	45,—56,—	54,—60,—	65,—	54,—60,—	65,—
kline (6 st/kg)	57,—58,—	52,—62,—	41,40-60,40	54,—62,—	62,—	52,—58,—	51,—54,—	60,—	51,—54,—	60,—
slips (alleen zeebr.)		49,56		48,—58,—		48,—53,—				
Tarbot groot (1-2-3)	72,—84,—	70,—82,—	70,—75,—	78,—84,—	80,—	70,—80,—	75,—	70,—	75,—	70,—
middel (1-2-3)	56,—70,—	35,—60,—	53,—60,—	54,—65,—		50,—58,—	50,—	50,—	50,—	50,—
klein (1-2-3)		30,—35,—	41,—52,—	28,—48,—		30,—35,—	45,—	40,—50,—	45,—	40,—50,—
Griet groot (1-2-3)		40,—45,—		45,—48,—		40,—45,—				
middel (1-2-3)		30,—38,—		18,—20,—		24,—35,—				
klein (1-2-3)							18,—	14,—	18,—	14,—
Schol (plad.) (1-2-3)	8,—10,—	7,—11,—	7,—	10,—12,—	15,—	10,—12,—	20,—	17,—	20,—	17,—
Gr. iek (1-2-3)	7,—10,—	7,—11,—	7,—	10,—14,—	15,—	10,—14,—	8,—12,—	7,—10,—	8,—12,—	7,—10,—
kl. iek (middenplad.) (1)	7,—11,40	7,—10,—	7,—12,—	10,—18,—	13,—	10,—21,—				
Iek 3e sl. (deelvis) (1-2)	6,—10,—	4,—6,—	5,—13,—	4,—12,—		12,—18,—				
platjes (meyres) (1-2)	4,—4,80	4,—	4,—5,20	4,—8,—	11,20-12,—	4,—10,—				
Schelvis groot (1-2-3)										
klein (1-2)										
middel (1)	5,—6,60				5,—7,20					
Heek groot (1)	47,—		49,—		52,—					
Middel (1)			30,—		47,40					
klein (1)	20,—		20,—		30,—					
Rog (1)	12,—27,—		15,80-25,—		17,—25,40					
Keilrog (1-2-3)	14,—36,—		26,—33,—		28,—32,—		18,—22,—	25,—	18,—22,—	25,—
Rog (2-3)		24,—27,—		20,—22,—		20,—26,—	16,—18,—	22,—	16,—18,—	22,—
Tiltlen (2-3)		18,—21,—		18,—20,—		19,—24,—	18,—	16,—20,—	18,—	16,—20,—
Scherpstaart (2-3)		15,—20,—		15,—20,—		14,—22,—	14,—		14,—	
Halve mans (2-3)		13,—15,—		13,—15,—		14,—18,—				
Teelt (2)		12,—14,—		12,—16,—		12,—15,—				
Katrog (2)		10,—12,—		10,—12,—		12,—16,—	30,—	27,—	30,—	27,—
Kabeljauw (1-2-3)	8,—18,—	19,—24,—	8,—15,—	19,—28,—	9,—16,—	18,—22,—	10,—20,—	14,—19,—	10,—20,—	14,—19,—
Gul groot (1-2-3)	2,40-9,60	14,—20,—	4,20-10,40		3,80-10,—					
Gul klein (2)		5,—13,—		6,—10,—		6,—14,—				
Hozemondhamme (1)	58,—		36,—58,—		60,—		12,—	12,—	12,—	12,—
Wijting groot (1-2-3)	5,—10,—	10,—13,—	3,60-11,—	10,—13,—	5,80-10,60	10,—13,—	8,—	8,—	8,—	8,—
klein (1-2-3)		8,—10,—		8,—10,—		8,—10,—	14,—	9,—14,—	14,—	9,—14,—
Schar (1-2-3)			4,—6,—		5,60					
Steenhol (1-2)	22,—31,—		23,60-32,—		27,—32,—		12,—	12,—	12,—	12,—
Zeehaal (1-3)	15,—	10,—16,—		12,—16,—		14,—20,—				
Hondshaal (1)	10,60-11,80		9,—11,40		9,—12,—					
Doornhaal (2)										
Pieterman (1-2-3)										
Makreel (1)	16,—									
Horsmakreel (1)										
Zeekreeft (1)			33,—60,—							
Schaat (1)			20,—							
Zeebaars (klipvis) (1)			19,—23,—		15,80-18,—					
Lom (1)										
Kongeraal (1-2)										
Leng (1-2)										
Schartong (1)			18,—							
Steenhol (2)										
Volle haring (1)										
Ijle haring (1)										
Haringshaal (1)										
Steenhol (1)					2,20-3,60					
Heilbot (1)										
Koolvis (1-2)										
Steur (1)										
Zeewolf (1)										
Pollak (1)	10,—15,60		13,80-15,—		10,60-19,40					
Zonnevis (1)	23,—26,40		17,80-28,—		30,—					
Koningsvis (1)										
Vlaswijting (2)										
Zeeduivel (2)										
Schotse schol (2)										
Zeehond (2-3)		8,—13,—					10,—	8,—11,—	10,—	8,—11,—
Bot (3)				8,—13,—		8,—16,—				
R. Poon Roob (1-2-3)		5,—12,—	3,20-5,—	5,—10,—		5,—13,—	5,—13,—	10,—	5,—13,—	10,—
G Poon (Knorh.) (1-2-3)	3,20-4,—	3,60-7,—	3,20	4,—6,—		6,—8,—	6,—8,—	3,—	6,—8,—	3,—
Rode knorhaan (1-2)	2,80-15,20		3,20-10,—		4,—8,—					5,—

LEEST „HET VISSERIJBLAD“

Brief uit Yerseke

Yerseke, 15 - 6 - '68

«Het gras was gehooïd en het koren was binnen».

Zo begint de Antwerpse dichter Jan van Beers (1821-1888) zijn gedicht: «De zieke jonegling». Met een weinig goede wil zou dit zelfde, maar onder andere woorden de stand van zaken bij de mossels kunnen worden opgevoerd en weergegeven. Het gaat hier bij de mossels niet om hooi of graan, maar ook de kweker heeft evenals de in de beide regels bedoelde landman, de oogst binnen. Binnen dan ook weer niet, zoals onze boer in schuur of bewaarplaats, maar al wat de zaadvisserij als «oogst» opleverde is geborgen op de bewerkte percelen hier op Zeeland en op de Waddenzee. Laten we hopen dat alles veilig geborgen zal blijken, dat niets schade berokkend aan de zo ongevoen grote voorraad mossels.

Even als die boer van toen (er waren nog geen vastgestelde prijzen) inspanning wachte wat zijn oogst zou opleveren is ook de mosselkweker er mee bezig hoe het straks met de verkoop zal gaan. Want wij en zij, de kwekers, weten (nog beter dan wij!) wat er sinds verleden jaar is veranderd vooral in de verkoop- en leveringswijze. Had onze boer (van zoeven) nog geen vastgestelde prijzen, de kwekers hebben die sedert vorig jaar niet meer. De veiling kwam (en laten we er dadelijk bij zeggen) op een goed moment wel geschikt en geëigend om de kwekers van te veel uit de band springen te weerhouden. Ten eerste was er het vreemde van de nieuwe wijze van leveren en verkopen. De kwekers en (ook wellicht in mindere mate de handelaars) waren zo gewoon aan het hellingtje van «de Leiding» te lopen dat zij nog even dienden te wennen aan de vrijheid, nog veel groter dan zij, toen in het eerst van het vorige seizoen-begint zich voorstelden. Nu echter weet iedereen dat alles vrij is (zonder enig voorbehoud). Men kan en mag zijn mossels ter veiling aanbieden, maar men moet dat niet. Men kan alles wat veiling is, gewoon aan de kwekers- of handelaars-lappen, er is niets wat de vrije verkoop kan noch mag beletten. Dit weet nu iedere kweker en iedere handelaar. Vorig jaar wist nog lang niet iedereen dit.

Dan... vorig jaar een geringe voorraad geschikte mossels en heel weinig zeer goede soort. Toen vorig jaar verwachten nogal veel kwekers enig heil van een op basis van vrijwilligheid aanvaarde verplichting niet te grote aanvoeren te doen plaatsvinden. Nu weet men dat daar niets van in kwam en ook nooit komen zal. Zij die zich beperkingen bij de levering en aanvoer oplegden visten achter het net. Dat zullen ze mij nu niet meer leveren, kan men dikwijls horen. Dus we zagen ten eerste: men is zich nu goed bewust geheel vrij te zijn en ten tweede: nu een enorme voorraad mossels van in het algemeen groter slag dan toen wel, moet nog afgewacht, wat de viskwaliteit wordt maar die zal allicht niet minder zijn dan vorig jaar. Veel kans dat die aanmerkelijk beter zal zijn.

Vorig jaar is gebleken dat de eerste verkopers de beste prijzen maakten. Wie zal dit nog laten gebeuren zonder te trachten er ook van te profiteren? Nog een reden

om geen afwachtende houding aan te nemen is wel dat vorig jaar nogal wat kwekers weinig leverden wegens te kleine mossels. Die mensen hebben nu wel grote mossels, dus ligt het voor de hand dat niets zal worden nagelaten de vorig jaar ontstane achterstand nu in te lopen. Dit alles overziende, dunkt het ons niet wonderlijk dat men zo vaak de mening (de vrees?) hoort uitspreken dat van het gehele veiling-systeem niets zal overeind blijven. Zelfs de meest pervente voorstanders van nog iets wat op een regeling lijkt, vertrouwen het zaakje niet. En zo wordt zeer zeker door velen met spanning gewacht op de dingen die straks komen. Van beginnen op 17 juni horen of zien we niets. Wel schijnt nu de algemene rekening dat maandag 1 juli zal worden begonnen. Dat niet alleen de kwekers in spanning zijn ligt voor de hand. Ook de handelaars staan voor een geheel andere situatie (straks) dan verleden jaar. Toen toch, werden in het begin zo hoge prijzen ter veiling besteed dat de verkoopprijs (in België) tot bijna onbekende hoogte werd opgevoerd. Toen later de prijzen door verschillende redenen te rveiling aanmerkelijk lager werden, bleef de prijs voor de afnemers ongewijzigd en wat vrijwel nooit eerder voorkwam: er kwam geen concurrentie en alle handelaars handhaafden hun veelte-hoge prijs.

Zal dit weer zo gaan? Wij hopen doch de handelaars vrezen wellicht niet ten onrechte dat het dit keer wel eens anders zou kunnen uitpakken. Maar goed, nog 2 weken geduld en het spel zal weer worden ineen gestoken. In een onzer vorige briefjes schreven we dat van hieruit een handelaar nog niet heeft gestopt met de levering van mossels. Vroeger mocht dit niet en was het naar we kwamen te vernemen ook niet nodig. Zoals altijd namen de handelaars aan de (Belgische) kust op het einde van het seizoen niet de geschikte gelegenheid om voor de gehele duur van de seizoen-sluiting mossels in voorraad te kunnen nemen. Het tekort werd dan aangevuld (zo vertelde men ons!) door Belgische vissers die hier en daar op de Wester-Schelde nog wat mossels hadden. Dit schijnt nu niet meer te gaan omdat ook België (Frankrijk reeds jaren) certificaten van onbesmetheid eist. En die worden voor mossels uit de Wester-Schelde afkomstig niet afgegeven.

Nogmaals: zo werd ons verteld. Op de regel die we hierboven aangehaalden van Jan van Beers volgt dan: «De najaarszon gloorde met feestlijken glans. 't Was kermis in 't dorp en blonde boerinnen verzelden de juichende boeren ten dans».

Dit is hier niet het geval. Wel lezen we in ons streekblad een berichtje uit Bruinisse, dat ter gelegenheid van het 500-jarig bestaan van dit vissersdorp van 16-20 juli, feest zal worden gevierd en dat ook pret zal worden gemaakt in oude klederdracht. (In die van 500 jaar gelden?).

Verantw. drukker-uitgever:

P. Vandenbergh

H. Baelskaai 30, Oostende

NEDERLANDERS GAAN HEBRIDEN - VISGRONDEN VERKENNEN

Vier sterke eenheden van de Nederlandse zeevissersvloot zijn maandagnmiddag uit IJmuiden en Scheveningen vertrokken naar de haringronden ten westen van de Hebriden. Aan het einde van de eerste week in juli hoopt men weer thuis te zijn van deze nadere verkenning van visgronden waar tot dusver de Nederlandse vissers het, op advies van de biologen, gaan proberen.

Later op de dag dan oorspronkelijk in de bedoeling lag, kozen uit IJmuiden zee, de hektrawlers Elisabeth, Christina KW 41 van de NV Visserijmaatschappij Kennemerland, de Cornelis Den Dulk KW 144 van de NV Rederij en Handelmaatschappij voorheen C. den Dulk, beide uit Katwijk aan Zee, en de Haarlem IJM 9 van de NV Visserijonderneming voorheen J.C. Pronk. Het vierde schip van deze expeditie is de Alida SCH 6, die de reis van Scheveningen uit begon.

BITTERE NOODZAAK

Reeds in het begin van dit jaar kondigden wij deze en andere visreizen in de komende maanden aan, die, ver van de klassieke visgronden, een experimenteel karakter dragen. Voor de aanvang van het seizoen 1968 hebben wij nog eens de noodzakelijkheid hiervan uiteengezet. Het haringbestand in de Noordzee en het feit dat de Nederlandse trawlvloot de concurrentie in de Noordzee niet meer aan kan — ze vist letterlijk achter het net van de Skandinavische span- en ringvisserij — vormen de gegronde reden voor een nog hechtere samenwerking tussen rijksoverheid en bedrijfsleven om zo spoedig mogelijk hiervoor een oplossing te vinden.

SCHRAAL

De haringvangst in dit nieuwe seizoen zijn van het begin af schraal geweest. Niet alleen voor de Nederlanders zijn de resultaten tot dusver bedroevend geweest, ook de Engelsen en Denen zijn in hun dagvangsten ver beneden die van het vorig jaar gebleven.

Het lijkt er helaas op, dat de biologen van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek in IJmuiden alweer gelijk gaan krijgen. Ofschoon het nog pril in het seizoen is,ervaart men aan boord van het visserij-onderzoekingsvaartuig «Tridens» — die meevist bij de vissende vlootconcentraties — dat het inderdaad die richting uit lijkt te gaan. Het is echter nog veel te vroeg om vast te kunnen stellen of de vangstverwachting van de biologen voor 1968 juist was. Die verwachting —

die men voor de aanvang van het seizoen in deze krant heeft kunnen lezen — is, wat de Noordzee betreft: de zelfde of iets lagere dagvangsten; de haring is gemiddeld groot van stuk.

EIGEN INITIATIEF

De directeur van de visserijen van het Ministerie van Landbouw en Visserij, ir. Th. J. Tienstra heeft er herhaaldelijk op gewezen, dat initiatieven om tot betere resultaten te kunnen komen van het bedrijfsleven zelf moeten uitgaan en dat het de taak van de overheid is hierin de helpende hand te bieden. Over die hulp van de zijde der rijksoverheid kan men genuanceerd denken, maar een niet te ontkennen feit is, dat in dit opzicht veel meer is en wordt gedaan dan in het verleden.

Een van die «eigen initiatieven» kan men constateren bij de jonge NV Nederlandse Atlantische Visserij Maatschappij (NAVIS) te IJmuiden. In aanbouw voor deze onderneming wordt momenteel in Italië (Messina) de grootste hekvriestrawler voor de Nederlandse zeevissersvloot gebouwd. De thans op Sicilië in aanbouw zijnde trawler, die «Navis» zal heten, wordt eind november van dit jaar opgeleverd en komt in december in bedrijf.

«Deze Navis gaat vissen waar de vis is», zegt de dynamische directeur Nic. van der Deyl. Het schip is met zijn modern aangepast vistuig geschikt om ook in subtropische wateren te opereren. Deze trawler is geheel afwijkend van wat tot dusver onder Nederlandse vlag vaart. Een opmerkelijk verschil is de opbouw die voor op het schip is geplaatst. De bouw zal, als het schip wordt opgeleverd, 16 maanden hebben geduurd.

ITALIAANS

De uitvoering geschiedt naar Italiaans ontwerp onder supervisie van het raadgevend ingenieursbureau Propulsion in Leiden, terwijl een vertegenwoordiger van de Scheepvaartinspectie in IJmuiden regelmatig een bezoek brengt aan de werf. Het schip wordt 66,25 m. lang, 10,60 m. breed en de holte is 7,10 m.

De hoofdmotor is een Werkspoor Diesel van 1700 paardekrachten. De vriesruimte (geschikt voor diepvries) is 1.100 kubieke meter. De gehele uitrustung, ook het vistuig, is van Nederlandse makelij. Het schip zal met een Nederlandse schipper en een Nederlandse bemanning van. Thuishaven is IJmuiden.

(Uit «IJmuider Courant»)

REDERS,

LEEST UW

VAKBLAD

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Achtien vaartuigen hebben vorige week donderdagmorgen aangevoerd 3370 kisten vis, 23.000 kgr tong en 620 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer wren : 880 kisten schelvis, 30 kleine kisten schelvis, 290 wijting, 80 kleine kisten wijting, 870 gul en kabeljauw, 50 koolvis, 40 makreel, 220 kleine kisten makreel, 750 schol 30 tarbot en 140 varia.

Prijzen per kgr in gulden : heilbot 6.60, tarbot 5.20-4.60, grote tong 2.62-2.10, grootmiddel tong 2.27-1.98, kleinmiddel tong 2.94-2.39, tong I 3.96-3.555, ton gII 4.89-3.78 zalm 7.40-6.20.

Per 125 kgr : grote kabeljauw 92-76, middel-kabeljauw 84-70, grote koolvis 72 middel koolvis 52-49, grote witte koolvis 140-134, grote leng 82-80.

Per tien stuks : grote kabeljauw 76-55, middel kabeljauw 52-41. Per stuk : kreeft 25

Per 50 kgr : grote en middel schelvis 32-26, kleinmiddel schelvis 34-27, schelvis I 36-30 schelvis II 32-36, kabeljauw I 38-32 kabeljauw II lijkijng met de voorgaande weken. 33-26, witte koolvis I 45, grove schol 55-41, schol II 45-28, schol III 30-16 schar 26-20, poon 20, haai34-31, gestrippte wijting 48-26, dichte wijting 23-20, makreel 32-15.20 tarbot 190-150, griet 144-84, inktvis 104, rode poon 59-30, tongschar 112-70

Vrijdagmorgen werd door 26 vaartuigen aangevoerd 4430 kisten vis, 86.000 kilogram tong, 860 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren : 460 kisten schelvis, 130 kleine kisten schelvis, 130 wijting, 32 kleine kisten karing, 80 makreel 230 kleine kisten makreel, 680 schol 25 tarbot 15 heilbot en 140 varia.

Prijzen per kilogram in gulden : heilbot 5-2.90, tarbot 5.90-4.70, grote tong 2.46-2.17, grootmiddel tong 2.39-2.16, kleinmiddel tong 3.05-2.73, tong I 4.03-3.68, tong II 5.7-4.

Per 125 kgr grote kabeljauw 84-72, middel kabeljauw 80-66, grote koolvis 72-70, middel koolvis 47-37.50, grote leng 47-36, grote wolf 154.

Per tien stuks : grote kabeljauw 71-56, middel kabeljauw 46-32

Per 50 kgr : grote schelvis 27-22 middel schelvis 28-20, kleinmiddel schelvis 24-19, schelvis I 26-22, schelvis II 26-20, kabeljauw I 41-27 kabeljauw II 32-23, kabeljauw III 25-17, koolvis I 18-15, koolvis II 16-15, grove schol 47-41, schol II 32-23 schol III 22-15, schar 26-21, haai 22-17, gestrippte wijting 40-26 dichte wijting 25-22, makreel 29-18.40, tarbot 182-118, griet 122-118, ham 136, rode poon 52-36, heilbot 72-69, kleine wolf 56, tongschar 118-102

Maandagmorgen werden in IJmuiden door 80 vaartuigen aangevoerd : 6.027 kisten vis, 52.000 kg. tong en 1.180 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren : 90 kisten schelvis, 460 wijting, 220 kleine kisten wijting 25-22, makreel 29-18.40, tarmakreel, 29 kleine kisten makreel, 2.180 schol, 95 tarbot en 455 varia.

Prijzen per kg. in gulden : heilbot 3, tarbot 5.20-4.70, grote tong 2.81-2.14, groot middel tong 2.51-2.16, kleinmiddel tong 3.29-2.69, tong één 4.40-3.26, tong twee 4.93-3.26, zalm 7.20.

Per 125 kg. : grote kabeljauw 82-66, middel kabeljauw 80-70, grote koolvis 104, middel koolvis 61.

Per tien stuks : grote kabeljauw 81-62, middel kabeljauw 46-31.

Per 50 kg. : schelvis twee 27-33, kabeljauw I 32-28, kabeljauw II 28-21, kabeljauw drie 25-17, koolvis één 27, grove schol 50-36, schol II 29-20,

schol drie 22-16, gestrippte wijting 27-17, makreel 23-13, tarbot 184-110, griet 104-78, tongschar 110-80, rode poon 25-20.

Dinsdagmorgen hebben 16 vaartuigen 2063 kisten vis, 5500 kg tong 1250 stijve kabeljauw aangevoerd. Bij de aanvoer waren 240 kisten schelvis, 70 kleine kisten schelvis, 250 wijting, 98 kleine kisten wijting, 970 gul en kabeljauw, 21 kleine kisten wijting, 970 gul en kabeljauw, 21 kleine kisten haring, 121 kleine kisten makreel, 335 schol, 12 tarbot en 148 varia.

Prijzen per kg in gulden : heilbot 5.70-2.50, tarbot 5.50-5.10, grote tong 2.82-2.49, grootmiddel tong 2.81-2.39, kleinmiddel tong 3.95-3.28, tong een 4.76-4.34, tong twee 4.92-4.20, zalm 7.10-5.

Per 125 kg : grote kabeljauw 76-70, middel kabeljauw 74-68.

Per tien stuks : grote kabeljauw 72-61, middel 36-44.

Per stuk : kreeft 32.

Per 50 kg : grootmiddel schelvis 39-23, kleinmiddel schelvis 34-21, schelvis een 39, schelvis twee 24-17 schelvis drie 17-12, kabeljauw een 31-26, kabeljauw twee 28-22, kabeljauw drie 23-17, grove schol 44-31, schol twee 31-22, schol drie 24-15, schar 27-12, gestrippte wijting 26-17, makreel 27-15, tarbot 172-120, griet 124-90, tongschar 150-96, rode poon twee 27.

Woensdag werden door 15 vaartuigen aangevoerd : 1980 kisten vis, 2500 kgr tong en 90 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren 275 kisten schelvis 55 wijting 160 gul en kabeljauw 900 koolvis, 200 makreel 290 varia en 50 schol.

Prijzen per kgr in gulden 5.50, tarbot 5.70-5.20, grote tong 3.30-2.86, groot middel tong 3.40-2.95 klein-middel tong 4.25-4, tong I 4.93-4.70 tong II 5.38-4.91 zalm 8.10-6.60

Per 125 kgr : grote kabeljauw 92-66, middel kabeljauw 90-68, grote koolvis 72-66, middel kabeljauw 90-68, grote koolvis 72-66, middel koolvis 52-41, grote witte koolvis 224

Per tien stuks : grote kabeljauw 78-66, middel kabeljauw 53-51.

Per 50 kgr : grote schelvis 37-32, middel schelvis 33-30, kleinmiddel schelvis 34-30, schelvis I 46-40, schelvis II 24-20, kabeljauw I 53-26, kabeljauw II 46-26, kabeljauw I 91-17, koolvis I 18-15, koolvis II 17-15, witte koolvis I 52, grove schol 52-44, schol II 48-32, schol III 34-24, schar 34-25, poon 25, gestrippte wijting 31-22, dichte wijting 26, makreel 23-18.80, tarbot 170-128,

tongschar 150-120, rode poon 45, heilbot 124-100, inktvis 110-18

SCHEVENINGEN

De aanvoer bestond donderdagmorgen uit : 300 kisten gul en kabeljauw, 60 kleine kisten haring, 23 kleine kisten makreel, 10 kisten makreel, 260 schol, 4000 kgr tong en 200 kantjes haring.

De aanvoer bestond vrijdagmorgen uit 50 kisten wijting, 100 gul en kabeljauw, 20 makreel, 400 schol en 8000 kilogram tong.

De aanvoer bestond maandagmorgen uit : 80 kisten wijting, 70 kl. kisten wijting, 450 gul en kabeljauw, 30 koolvis, 80 kleine kisten haring, 70 kleine kisten makreel, 300 schol, 9.000 kilogram tong en 600 kantjes haring.

Woensdagmorgen werd aangevoerd 30 kisten schol en 200 kgr tong

URK

In Urk werden vrijdag aangevoerd (in kilogrammen) en geveild (in gulden) 80.803 tong, 2.577; 4.123 tarbot, 2.30-5.25; 860 griet, 1.15-1.74; 40.210 schol, 0.30-1.10; 15.400 kabeljauw 0.40-0.66; 415 wijting, 0.55-0.80; 200 schar, 0.31-0.70; 320 poon, 0.55-0.72. De aanvoer werd verzorgd door 45 vaartuigen.

In de week van 9 tot en met 15 juni werd in Urk 437.035 kgr zeevis ter waarde van f 958.832,27 aangevoerd (in kg) en geveild (in gulden) : 98.126 tong, 2.07-6.20, 5629 tarbot 2-5.20, 1654 griet 1.15-1.40, 50.150 schol 0.30-0.80, 15-125, kabeljauw 0.34-0.60, 1550 wijting 0.50-0.70 160 schar 0.20-0.30; 1045 poon 0.31-0.72.

PUBLICITEIT

IN
HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

BRITSE MAATREGEL

IN 6-12 MIJLZONE

Indien van de Britse regering mededeling wordt ontvangen dat zij het wenselijk acht een verbod uit te vaardigen inzake de haringvisserij in de 6-12 mijls-zone van Engeland, zal de Nederlandse regering met de Britse omtrent de consequenties in overleg treden.

Dit deelt ir. P. J. Lardinois mede in antwoord op schriftelijke vragen, die het Tweede Kamerlid, de heer Van Bennekom, had gesteld aan de Ministers van Landbouw en Visserij en van Buitenlandse Zaken.

Sedert enige tijd zijn van de zijde van het Britse bedrijfsleven inderdaad stemmen opgegaan om de haringvisserij aan de Noord-Oost-kust van Engeland binnen de visserijzone zowel voor buitenlandse als voor Britse vissers te verbieden, zulks ter verbetering van de haringstand in dat gebied. Er zijn aanwijzingen, dat de Britse regering dit probleem bestudeert.

Een verbod om de haringvisserij uit te oefenen in de zone van 6 tot 12 mijl voor de Noordoostkust van Engeland zou de vangstmoeilijkheden voor die kust aanzienlijk beperken, waardoor ook de Nederlandse vissers zouden worden getroffen.

Ingevolge het Verdrag inzake de Visserij, Londen 1964, dient de kuststaat, die het recht heeft in haar visserijzone maatregelen te treffen ter bescherming van de visstand, overleg te plegen met de andere betrokken landen omtrent een eventueel te nemen maatregel, indien deze laatste dit wensen.

„NICOLAAS SENIOR” HAD TEGENSLAG

Na een reis vol tegenslag is vorige week de KW 42 „Nicolaas Senior” de haven van IJmuiden binnenge-sleept.

In de nacht van zondag op maandag liep het vissersvaartuig vast op de Eierlandse gronden. Men zou door een verkeerde Deccastand misleid zijn en op een gegeven moment gemeend hebben het Texel-vuurschip te zien, hetgeen niet het geval bleek. Bij pogingen om, bij laag water, los te komen kreeg het schip zand in de koelwater-installatie, door schuren over de zeebodem gingen twee echoloden verloren, werd het roer verbogen en werd de stuurmachine op het achterschip 20 centimeter ontzet. Toen het water begon te stijgen, werd een krachtige poging gedaan om zich te bevrijden, maar bij het ophalen van het anker ging dit, met 10 vaam ketting, verloren.

Gebruik makend van de visborden om het schip bestuurbaarder te maken slaagde schipper Henk van Leeuwen er tenslotte in de pieren van IJmuiden te bereiken, waarna de KW 42 door een boot van Iskes sleepbedrijf naar de Haringhaven werd gesleept.

De schipper lijkt wel door het noodlot achtervolgd te worden. Eerder heeft hij een vissersvaartuig in de haven van Oben (Schotland) moeten achterlaten, namelijk de KW 85 „Rijnmond IV”, die tijdens het laden kapseisde.

Visaanvoer te Den Helder

Door 82 kotters werden van 10 tot en met 15 juni 1968 de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

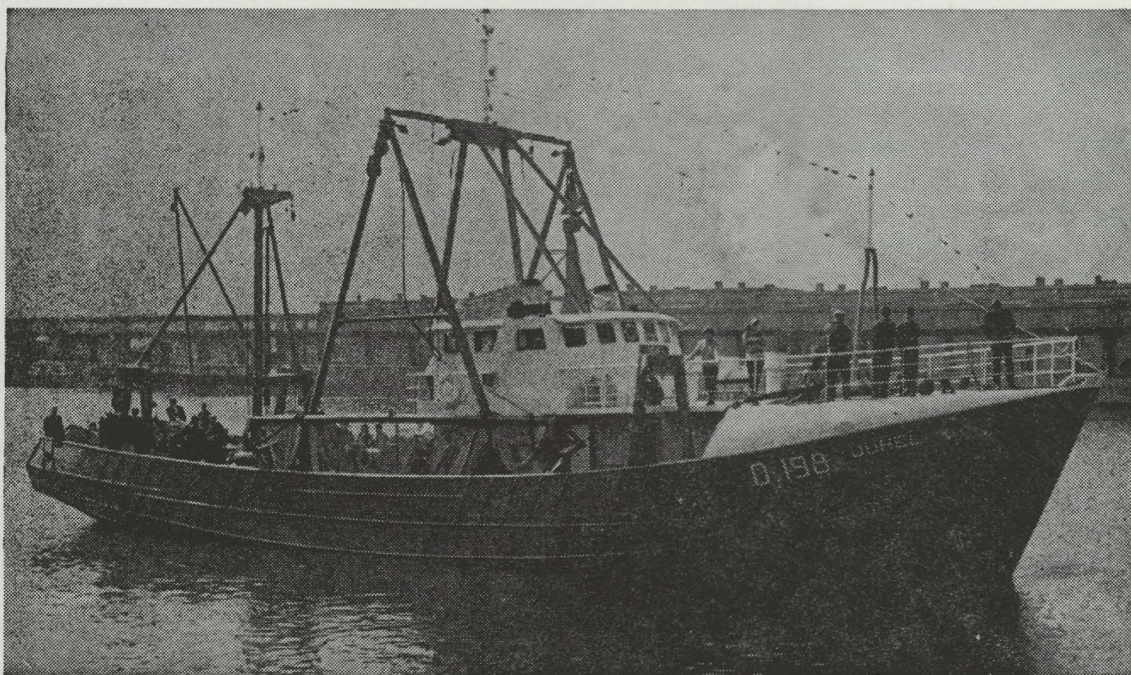
Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kilogram
108.870 kg.	Tong	f 319.737,60	van f 576 tot f 175 per kg.
5.473 kg.	Tarbot	f 17.019,73	van f 615 tot f 210 per kg.
2.519 kg.	Griet	f 3.107,99	van f 229 tot f 80 per kg.
63.940 kg.	Schol	f 24.658,94	van f 90 tot f 30 per kg.
1.095 kg.	Schar	f 430,89	van f 80 tot f 20 per kg.
2.985 kg.	Wijting	f 1.520,52	van f 125 tot f 40 per kg.
7.071 kg.	Kabeljauw	f 3.446,36	van f 110 tot f 40 per kg.
834 kg.	Diversen	f 576,63	van f — tot f — per kg.
192.787 kg.		f 370.498,66	

SCHEEPSWERF

JOS. DEWEERT p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI 2, OOSTENDE

Telefoon 718 50 (werf) — 731 01 (privaat)



SCHEEPSBOUW EN HERSTELLINGEN

VAN

HOUTEN EN STALEN VISSERSVAARTUIGEN

Huis gesticht in 1892

(6120V)



VISSERIJ-BULLETIN

BELGIE

In ons voorgaande bulletin gaven wij U kennis van de bouw van zes kotters welke uitgerust zullen worden met Bolnes-dieselmotoren, van deze kotters zijn er thans vier in bedrijf gesteld t.w. Z.499 „Coudekercke”, Z.462 „Zeeparel”, O.127 „Okeanos” en N.719 „Marlu”, zij nemen thans aktief deel aan de visserij.

De Heren Leon en Robert Demunter te Blankenberge eigenaars van de kotter Z.579 zullen hun schip in augustus laten ombouwen, tevens zal het schip voorzien worden van een Bolnes-dieselmotor type 6NL van 420 PK en een Kuypers-keerkoppeling met reductie 2 : 1.

Van een nieuw opgerichte rederij in België mochten wij opdracht ontvangen voor levering van een Bolnes-dieselmotor van 600 PK type 8 NL met een Kuypers-keerkoppeling met reductie 2½ : 1.

NEDERLAND

De in ons voorgaande bulletin vermelde schepen U.K.143, U.K.218, U.K.185, U.K.57 en KW.164 alle voorzien van nieuwe Bolnes-motoren nemen tot tevredenheid deel aan de visserij.

De schepen in aanbouw voor L. de Boer & Zn, J. de Boer & Zn, J. Visser & Zn alle te Urk welke voorzien zullen worden van Bolnes-motoren en Kuypers-keerkoppelingen, vordert zoals wij mochten vernemen naar genoegen.

De Heren H. & K. Kramer te Urk eigenaars van de U.K.67 hebben hun schip verkocht en opdracht gegeven voor de bouw van een kotter van 27,50 m. waarin geplaatst zal worden een Bolnes-dieselmotor van 600 PK type 6DNL met een Kuypers-keerkoppeling met reductie 2 : 1.

De Heren H. & K. Kramer te Urk plaatsten één dezer dagen weer een opdracht voor een kotter van 27,50 m. ter vervanging van hun kotter U.K.167, waarin gemonteerd zal worden een Bolnes-dieselmotor van 600 PK type 6DNL met Kuypers-koppeling reductie 2 : 1.

De Heer M. Bremer te Texel één van de vele tevreden Bolnes-gebruikers, zal zijn schip de TX.8 verbouwen en tevens voorzien van een Bolnes-dieselmotor van 500 PK type 5DNL met een Kuypers-koppeling met reductie 2 : 1.

De Heren Koffeman te Urk eigenaars van de U.K.183 en 184 beide schepen uitgerust met Bolnes-motoren, gaven opdracht via een scheepswerf voor de levering van een Bolnes-dieselmotor van 600 PK type 8NL met Kuypers-keerkoppeling, welke gemonteerd zal worden in een nieuw te bouwen kotter.

De Rederij „Flevo” te Wieringen gaf opdracht voor de ombouw van hun kotter W.R.50, terwijl tevens een Bolnes-dieselmotor van 500 PK type 5DNL met Kuypers-keerkoppeling ingebouwd zal worden.

De Heer R. Brands te Urk eigenaar van de U.K.175, heeft opdracht gegeven voor de bouw van een revolutionaire hekkotter van 30 m. lengte, als voortstuwing zal gebruikt worden een Bolnes-dieselmotor van 800 PK type 8DNL alsmede een Kuypers-keerkoppeling met reductie 2 : 1.

De Heer A. Romkes eigenaar van de U.K.1 heeft opdracht gegeven voor de levering van een Bolnes-dieselmotor van 600 PK type 6DNL met Kuypers-keerkoppeling, het is nog niet bekend of deze installatie in het bestaande of in een nieuwbouw schip geplaatst zal worden.

VERKOOP VOOR DE BELGISCHE EN NEDERLANDSE VISSERIJ

H. ZWART N.V.

IJMUIDEN - HOLLAND
TEL. 15459 - 13740 (15110 - 12270 privé)