



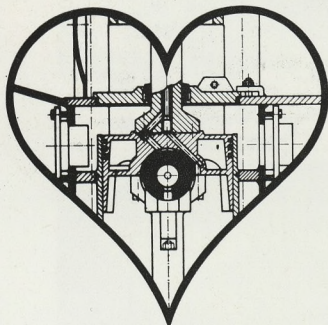
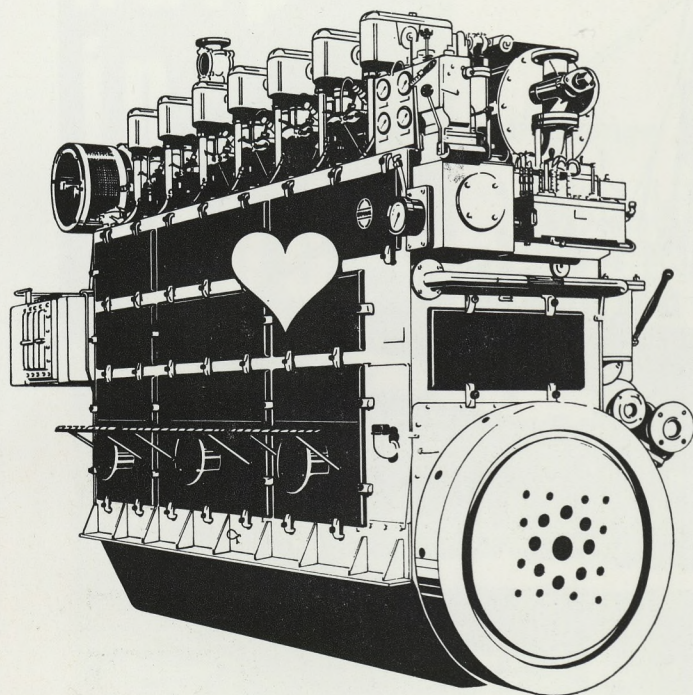
VAKBLAD
VOOR DE
BELGISCHE
ZEEVISSERIJ
39e JAAR

VERSCHIJNT WEKELIJKS

HET VISSERIJBLAD

VRIJDAG 18 MEI 1973 — PRIJS 20 F — Nr 20

met **BOLNES** heeft u het hart
op
de juiste plaats



het gezonde hart van
uw schip is de Bolnes
motor, het gezonde
hart van de Bolnes
motor is het
kruishoofd.

Het kruishoofd, uitgevoerd als spoelpomp, is de mogelijkheid om de warmtebelasting van de moderne dieselmotor nu en in de toekomst de baas te blijven.

Door het kruishoofd is er een scheiding tussen verbrandingsruimte en krukkast, waardoor de standtijd van de smeerolie lang is; 10.000 uur is geen uitzondering. Door de kruishoofdtoepassing kunt u goedkopere brandstof gebruiken.

Vermogens 450 - 1500 pk bij 500/600 omw/min,
1800 - 3000 pk bij 600 omw/min met 12 - 20 cyl in
V-vorm.

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

Postbus 3 Krimpen a/d Lek tel. 01807 - 4900
telex 22439

Briefje of telefoontje naar Bolnes en u ontvangt
regelmatig het huisorgaan "Stand By" met de
laatste ontwikkelingen in en van het bedrijf.



stuwkracht in staal

Hoofdvertegenwoordiger voor de Nederlandse en Belgische visserij:
MACH. FABR. EN TECHN. HANDEL H. ZWART NV, IJMUIDEN,
tel. 02550 - 13740 ('s avonds 02550 - 15110, 12270 en 13668)

CASINO KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE”

Zaterdag 19 mei van 22 uur af
Zondag 20 mei,
the-dansant
van 16 tot 20 uur :

MERINO COSTA Y SU ORQUESTA

Piano :
FRANZ ANDRE
Als attractie :
NADJA SUMMA

AMBASSADEURS- ZAAL

Maandag 21 mei te 21 uur :

BRITISH BALL

met
**Merino Costa
y su Orquesta**
en
THELMA CONNOR

Inkom : 40 F —
Dranken van 20 F af
(dienst inbegrepen)

Voor alle inlichtingen :

CASINO-KURSAAL —
8400 OOSTENDE
Telefoon : 059/751.11
(532SW—7386N—7370V)

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

TE KOOP GEVRAAGD

Tien VISSERSVAARTUIGEN,
bezittende het bewijs van
deugdelijkheid met opgave
van de verkoopprijs en nodige
inlichtingen op de meetbrief
vermeld. Het is nutteloos zich
aan te bieden. Alle inlichtin-
gen zijn vertrouwelijk en moe-
ten gestuurd worden naar
„Het Visserijblad”, H. Baels-
kaai 30, Oostende.

(7344V)

TE KOOP GEVRAAGD

Een of twee GARNAALVISSERS- VAARTUIGEN

in goede staat en onmiddellijk
kunnende mee vissen

Schrijven met prijs
bureel blad nr 7329V.

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

— Tel. 767.07 —

— 0 —

HET KOUDSTE
HET BEST BEWERKBAAR

(6080V)

REDERS en
VISSERS,
voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 811.01

(7341V)

het visserijblad

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

ZEEBRUGGE KRIJGT SLIPWAY !

Vrijdag had op de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZI) een vergadering plaats van de coördinatiegroep voor de havenexpansie van Zeebrugge. Deze coördinatiegroep, ingesteld door het ministerie van Openbare Werken, bevat vertegenwoordigers van de Spoorwegen, de buurtspoorwegen, stedenbouw, streekeconomie, de intercommunales, MBZI, gemeentebestuur van Brugge, Knokke-Heist, enz. De Bestendige Deputatie van West Vlaanderen had er bij de minister van Openbare Werken op aangedrongen dat deze coördinatiegroep zich ook zou buigen over de specifieke problemen van de zeevisserij, en had als woordvoerders voorgesteld de provincieraadsleden de Gheldere & Deroose, als reders Vlietnick & Utterwulghé; de heren de Gheldere & Utterwulghé waren echter verhinderd.

Uitbreiding schuilhaven

Volgens dhr Deroose voelt de zeevisserij zich in haar uithaling bedreigd door de uitbouw van de handelshaven en van de zeelsluis; enerzijds schijnt een uitbreiding, oostelijk, van de schuilhaven onmogelijk geworden, anderzijds en niet in het minst doordat er nieuwbouw-vaartuigen voorzien worden van 34 meter wordt de beschikbare kaairuimte een enorm probleem. Daarenboven wordt de haventrafiek zodanig dat onze visserij wellicht uren lang zal moeten wachten vooraleer te mogen binnen- of buitenvaren. Spreker wenste dan ook te vernemen of het de bedoeling is van de overheid de vissershaven te laten doodbloeden en was van mening dat men ofwel positieve voorstellen moest kunnen doen ofwel uitzien naar een andere schuilhaven. Dhr Vlietnick, die vroeg naar de mogelijkheid tot dieper baggeren en zijn vraag positief beantwoord zag, meende dat een doorsteek langs het visserskruis voorkeur verdient, wat hierdoor toch al de trafiek van de containerschepen zou ontlopen.

Dhr Simoens, directeur van de kustdienst Brugge & Wegen, had een veel optimistischer kijk op de zaken. Volgens hem is een doorsteek langs het visserskruis om meerdere redenen te verwerpen, maar kan in elk geval niet in overweging genomen worden wegens het verzet van het ministerie van landsverdediging, dat in de voorhaven een marinebasis aanlegt en dan ook de gronden voor het visserskruis voor zichzelf wenst te behouden.

Hij was evenmin akkoord met de bewering dat een uitbreiding aan de oostzijde definitief onmogelijk is geworden; wel gaf hij toe dat een oostelijke uitbouw van de schuilhaven niet mogelijk is zolang er aan de zeelsluis wordt gewerkt, doch na 1975 zou dergelijke uitbreiding wel kunnen overwogen worden. Dit blijkt echter vooralsnog niet noodzakelijk.

Het is namelijk de bedoeling de oostelijke helling (slipway Bocher) tot rechte kaaimuren om te bouwen en vanuit het midden van deze nieuwe kaaimuur een steiger te bouwen, waardoor reeds een 400 meter ligplaats in méér zou worden bekomen.

Moderne slipway

Volgens dhr Simoens moeten er echter prioriteiten worden vastgelegd en Openbare Werken heeft de bouw van een slipway prioritair gesteld.

Reeds in september van dit jaar zou de aanbesteding van een aan de noden aangepaste slipway worden uitgeschreven.

De vaartuigen zullen worden opgetrokken op het westelijk deel van de huidige kuisbank en vervolgens kunnen afgevoerd worden naar rechts en links (vóór de werf Haerincx en waar nu Crombez-Fockenier gelegen is). Dusdanig zal men zekerlijk minstens 5 vaartuigen kunnen droogzetten terwijl de helling aan Aurpra een rechte kaaimuur zou worden, dienstig als wachtkaai voor vaartuigen die op de slipway willen komen.

Al met al een goed doordacht plan waardoor zowel de scheepswerven als de herstellingsbedrijven in de toekomst veel vlotter zullen kunnen werken en waardoor onze visserij, vooral dan voor de grootste eenheden, uitermate zal geholpen zijn.

Waar Zeebrugse reders voorheen regelmatig naar Oostende moesten varen om casco-werken te laten uitvoeren, zou het kunnen dat Oostendse reders in de toekomst naar Zeebrugge kunnen komen, want zonder bemerking meerdere vaartuigen ineens kunnen droogzetten is onbetwist een buitengewoon voordeel.

Polyvalente haven

Blijft natuurlijk nog de groter wordende vraag: wat met de haventrafiek? Kan in een haven tegelijkertijd het verkeer van tankers en cargo's, van containers en zeemachtschepen, van jachten en vissersvaartuigen nog langer samengaan?

In de afgelopen week werden enkele kustvissersvaartuigen in overtreding genomen omdat ze het flikkerlicht (verbod tot in- of uitvaart) hebben genegeerd. Nu is het zo dat vooral de garnaalvisserij zeer tijd-gebonden is, waarom ze onderling tot akkoord waren gekomen elkaar langs de radio om te verwittigen of er al dan niet een schip op komst is. Het gebeurt namelijk al te vaak dat het flikkerlicht nog 40 à 50 minuten werkt nadat de Townsend of welk ander schip dan ook reeds lang gemeerd of uitgevaren is.

Dit probleem zal in de toekomst zekerlijk niet afnemen en als de waterschout zeer scherp zijn politiemacht wil aanwenden zal het vonnissen regenen of zal men uren en uren mogen en moeten wachten vooraleer in de vaargeul te kunnen komen, met alle gevolgen vandien.

Oud-burgemeester P. Vandamme, die op de coördinatiegroep aanwezig was, had alle begrip voor dit probleem en belooft ons dit vraagstuk te zullen bekijken op de MBZI, die verantwoordelijk is voor de haven-signalen.

Wij suggereren de Rederscentrale graag hiervoor contacten te leggen met de havenkapitein van de MBZI, teneinde een gepaste oplossing te vinden en voor onze visserij ergens prioriteiten te bekomen.

RENDERENDE OPBRENGSTEN IN OOSTENDSE VISMIJN

In de Oostendse vismijn werden maandag enkele zeer renderende opbrengsten geboekt, waarvan zelfs een het miljoen fr. overschreed.

De middenslagtreiler O.127 «Okeanos» van de plaatselijke redery Haelewijck en Goutsmit loste 9.200 kg tong en een tiental manden vis. Hiervoor besomde het vaartuig 1.034.760 fr., dit na 17 dagen vissen op de visgronden van het Kanaal. Een andere treiler, eveneens een bokkenvisser, loste diezelfde dag 8.360 kg tong. Het vaartuig in kwestie de O.303 «Girl

Linda» lukte een omzet van 935.000 fr.

Twee andere eenheden, de Z.509 «Telstar» en de Z.562 «Luc» die de spanvisserij op kabeljauw en gul bedrijven op de Noordzee, lukten eveneens een hoge opbrengst. Na tien dagen vissen losten zij 550 manden kabeljauw en gul. Beide vissoorten werden zeer duur verkocht, nl. 2.000 fr voor kabeljauw in kisten, 1600 fr voor kabeljauw in manden. De totale omzet beliep 883.940 fr. Beide treilers bedrijven een spanvisserij die vooral in Groot-Brittannië wordt toegepast.

STEEDS DE AFSLUITING VAN DE OOSTERSCHDELDE

Vorige week drukten wij de vraag af van Volksvertegenwoordigster mevrouw Van der Eecken-Maes gericht tot de Minister van Landbouw over de gevolgen voor de zeevisserij van de voorgenomen afsluiting van de Oosterschelde.

Tevens werd vermeld dat het antwoord op de vraag niet binnen de gestelde termijn was gegeven.

Thans verscheen evenwel in het bulletin „Vragen en Antwoorden” van 8 mei jl. de reaktie van de Minister van Landbouw, die wij hieronder overnemen samen met de gestelde vraag.

De afsluiting van de Oosterschelde is niet alleen een probleem voor Nederland. Door onze noorderburen is van diverse en gezaghebbende zijden zwaar protest gerezen tegen de afsluiting van de Oosterschelde. Ook in ons land werd hier en daar op de belangrijke nadelige gevolgen gewezen. Een der steeds opnieuw aangebrachte redenen is de belangrijke functie van de Oosterschelde als „kinderkamer” voor diverse vissoorten. In verscheidene rapporten is hierop gewezen en ik wil slechts de woorden van professor Korringa van het Rijksvisserijinstituut te IJmuiden aanhalen, die daarover het volgende zegt:

„Gelet op de vervuiling van de Westerschelde kan de sluiting van de Oosterschelde voor Zeeland het einde betekenen van de visserij op garnalen, schol, haring en tong. Voor al deze vissoorten fungeert de Oosterschelde als „kinderkamer” waar jonge visjes opgroeien voor zij terugkeren naar de Noordzee. Valt deze „kinderkamer” weg, dan moeten de vissers maar grotere boten kopen en hun vangsten verder opzoeken, want in het zuidelijk deel van de Noordzee valt dan niet veel meer te halen. Onze vissers die het toch niet zo gemakkelijk hebben, zullen dus verder moeten gaan om leefbaar te blijven met alle gevolgen van dien voor de verbruiker.”

Het is duidelijk dat voor onze Vlaamse vissers hetzelfde geldt.

Meent de Minister van Landbouw dat de afsluiting van de Oosterschelde zonder gevolgen is voor onze visserij?

Meent de Minister dat de visstand in de reeds verarmde Noordzee nog verder zal verminderen?

Welke maatregelen zal de Minister nemen om de aandacht van de Nederlandse Regering te vestigen op de ernstige gevolgen van de afsluiting van de Oosterschelde voor onze zeevisserij?

Beschikt het Ministerie van Landbouw over nauwkeurige ramingen van de schade die onze visserij zal oplopen? En wil de Minister dan het resultaat van dit onderzoek van deze ramingen meedelen?

Heeft de Minister van Landbouw de diverse alternatieve plannen onderzocht die in Nederland werden uitgewerkt en die ook voor ons een aantal interessante elementen bevatten met het oog op tussenkomsten bij de Nederlandse Regering?

ANTWOORD :

Ik meen er goed aan te doen het geacht Lid er op te wijzen dat sedert 1970 het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek (IJmuiden, het Instituut für Kusten- und Binnenfischerei (Hamburg) en het Rijksstation voor Zeevisserij (Oostende)

tweemaal per jaar een zgn. „Demersal Young Fish Survey” verrichten. Het doel van deze surveys bestaat er in de dichtheid vast te leggen van de ondermaatse vis- en garnalenstock in de diverse broed- en kweekplaatsen gelegen op de kustlijn tussen Calais-Esbjerg; ook de Oosterschelde is in het onderzoek opgenomen. Uit de opnamen van september 1970, augustus 1971 en april 1972 is duidelijk gebleken dat belangrijke hoeveelheden ondermaatse tong, schol, schol, kabeljauw, wijting en garnalen gedurende hun eerste levensjaren in de Oosterschelde verblijven. Met betrekking tot de Nederlandse kust vertegenwoordigt de Oosterschelde 20 % van de juveniele tong- en scholstand. De percentages voor de Waddenzee zijn respectievelijk 60 % en 75 %. In de overige gebieden zijn de broed- en kweekplaatsen minder belangrijk.

Uit een en ander blijkt dat de afsluiting van de Oosterschelde inderdaad niet zonder gevolgen zal zijn voor de visserij in de Noordzee.

Nauwkeurige ramingen van de schade die het afsluiten van deze kweekplaats tot gevolg zou hebben zijn onmogelijk gezien talrijke andere invloedsfactoren (biotische en abiotische) op de dichtheid van de visstock's in het algemeen inwerken.

Terloops wil ik de aandacht van het geacht Lid er op trekken dat de zienswijze uitgedrukt in de zinsnede „de reeds verarmde Noordzee” niet met de werkelijkheid overeenstemt.

Ik moge verder opnieuw verwijzen naar het antwoord dat mijn voorganger reeds gaf op een gelijkaardige vraag van het geacht Lid in 1972, meer bepaald waar hij er de aandacht op trekt dat het probleem verder reikt dan alleen maar de visserijbelangen, en dat de Nederlandse Regering bij het nemen van haar beslissing terzake grondig alle aspecten ervan heeft overwogen.

Ik zal me echter met mijn Kollega van Buitenlandse Zaken beraden over de vraag of ondertussen nieuwe elementen naar voren gekomen zijn die het standpunt van de Belgische Regering terzake kunnen beïnvloeden.

Bericht van de Rederscentrale VISSERIJGRENZEN RONDOM HET VERENIGD KONINKRIJK

Terugkomend op ons artikel van vorige week in verband met de visserijgrenzen rondom het Verenigd Koninkrijk, vestigen wij de aandacht van reders en schippers op het volgende.

De Designation Order die begin deze maand in Engeland verscheen en volgens dewelke de vissers van de andere E.E.G.-landen in sommige gebieden (zie «Visserijblad» van 11 mei 1973) tussen de 6 en de 12 mijl mogen vissen, geldt niet voor de bokkenvisserij.

Wat betreft de bokkenvisserij geldt in het Verenigd Koninkrijk, en dit zowel voor de Engels als voor de vreemden, nog steeds de Beam Trawl Regulation Order van 9 februari 1972 volgens dewelke in

de 12 mijlzone rond Engeland, Wales en Noord-Ierland, niet mag worden gevestigd met bokken waarvan de gezamenlijke lengte meer dan 8 meter bedraagt.

Eén korrestok mag dus, gemeten tussen de schoenen (ijzers of sleepers) niet meer dan 4 meter bedragen.

De inlichtingen betreffende de juiste coördinatie van de gebieden tussen de 6 en de 12 mijl waarbinnen met de planken al dan niet mag worden gevestigd, werden thans gevraagd aan de bevoegde diensten; van zodra ze in ons bezit zijn zullen wij ze via «Het Visserijblad» aan de reders en schippers bekendmaken.

Een liedje zonder einde . . .

Nadat zaterdag jl. een IJslandse patrouilleboot al waarschuwingsschoten gelost had op sleepers die de Britse treilers beschermen in de 50-mijlzone, groeiden de incidenten in de loop van de week aan om dinsdag te kulmineren in een enterpoging van de «Tyr» — een omgebouwde walvisjager — tegenover de «Lord Alexander» van Hull. Bovendien had de «Tyr» voorheen nog waarschuwingsschoten gelost naar de «Macbeth». De «Lord Alexander» kon met moeite aan enterpoging ontsnappen, dankzij het feit dat andere Britse treilers zich in de strijd mengden en de «Tyr» adequaat manoeuvreren beletten.

Volgens de «British Trawler Federation» te Hull heeft een ander wachtschip, de «Thor» begin deze week ook verscheidene keren waarschuwingsschoten gelost naar Britse treilers.

Een en ander is klaarblijkelijk het gevolg van de uitlatingen van de IJslandse minister voor de visserij Josephsson die na het afbreken van de besprekingen met Engeland, vorige week zei te hopen dat er nu spoedig Britse vaartuigen zouden worden opgebracht. Bovendien gebeurden de jongste incidenten aan de noordoostkust van IJsland, volgens IJsland zelf een

zogenoeten kinderkamer voor de kabeljauw waar alleen jonge en kleine kabeljauw kan gevangen worden en waar zelfs de IJslandse treilers niet mogen vissen. In deze wateren waren begin deze week 40 Britse treilers aan het werk, en enkele Westduitsers. Een woordvoerder van de kustwacht, Hafstein Hafsteinsson, zei dat de «Thor» en de «Tyr» maandagavond in het gebied gingen rondvaren om de treilers aan te manen deze wateren te verlaten. Daarna haalden de treilers volgens de woordvoerder hun netten in en begonnen de twee IJslandse schepen te omsingelen in een poging hen te rammen. Dat duurde zo'n vier uur.

Spijt dit alles mocht dinsdag voor de tweede maal een Brits steunschip de «Othello» de haven van Akureyri binnenvaren om er een zieke matroos van de «Ross Kelly» uit Grimsby naar het ziekenhuis te brengen. Daar de 24-jarige matroos daar niet voldoende verpleegd kon worden, werd hij met een IJslands vliegtuig overgevlogen naar Reykjavik. Maandag was een 62-jarige matroos van de «Boston Boeing» uit Grimsby te Neskaupatadur aan land gezet en naar een ziekenhuis gebracht, waar gezegd werd dat de matroos zwaar ziek was. Er werden van officiële IJslandse zijde helemaal geen moeilijkheden gemaakt om het schip in de haven te laten komen en de zieken te laten verzorgen. Anders was het gesteld met de plaatselijke bevolking die tomaten en eieren naar het schip en de bemanning gooide. Daarop replekeerde de bemanning van het Britse steunschip met lege bierblikken. Dat ging zo de hele dag door tot bijna het hele Engelse schip onder de eieren zat. De IJslandse politie zei dat de bemanning daarna het vuile goedje poogde weg te werken met de waterslang die af en toe ook even op de menigte gericht werd. Tenslotte waren zo'n 100 betogers rond het schip samengestroomd die het IJslandse lied gingen zingen en dan vond de politie het welletjes en deed de pier ontruimen. Er werden 10 jongeren opgeleid voor identiteitscontrole...

We hebben van deze zaak het laatste nog niet gehad.

KAARTEN DER VLAAMSE BANKEN

verkrijgbaar :

- 1) **DRUKKERIJ**
„HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
Hendrik Baelskaai 30, Oostende
- 2) **BUREEL**
Vindictivelaan 22, Oostende
- 3) **HAND IN HAND**
Tijdokstraat 34, Zeebrugge

Prijs : 150 F (+ BTW 18 % voor niet-vissersvaartuigen)

(7348N-7368V)

UIT DE JAARVERSLAGEN VAN DE REDERSCENTRALE PRODUCENTENORGANISATIE EN VAN DE BEROEPSVERENIGING

Heden vrijdag hielden de Rederscentrale V.Z.W.O. Beroepsvereniging en de Rederscentrale S.V. Producentenorganisatie hun jaarlijkse statutaire algemene vergadering.

Deze bijeenkomsten grepen plaats in de Conferentiezaal van het stadhuis te Oostende.

In afwachting dat wij volgende week op deze jaarvergaderingen terugkomen publiceren wij hieronder het jaarverslag over 1972 van de Rederscentrale S.V. Producentenorganisatie.

In het volgende nummer zullen wij uitvoerig de activiteiten van de Rederscentrale V.Z.W.O. beroepsvereniging belichten.

AANGEVOERDE HOEVEELHEDEN EN WAARDEN.

De toename van de gezamenlijke aanvoerhoeveelheid die in 1971 werd gekonstateerd, heeft zich tijdens het verslagjaar niet voortgezet.

De 284 vissersvaartuigen die onze vloot samenstellen totaliseerden tijdens het verslagjaar 51,6 miljoen kg. visprodukten, die ze in Belgische en in buitenlandse havens aanvoerden. Dit betekent in vergelijking met 1971 een daling met ca. 1 miljoen kg., hetzij 1,8 %. Van de 51,6 miljoen aan wal gebrachte kilos werden er 48,4 miljoen in eigen havens aangevoerd en 3,1 miljoen in buitenlandse havens.

In 1971 daarentegen werd een vermeerdering van de globale aanvoerhoeveelheid ten overstaan van 1970 vastgesteld ten belope van 13 %. De daling in de aanvoerhoeveelheid deed zich meer gevoelen in eigen havens, vermits tijdens het verslagjaar 48,4 miljoen kg. werd aangevoerd tegenover 50,1 miljoen kg. vorig jaar, hetzij een daling van 3,2 %. De verminderde aanvoer is niet een verschijnsel eigen aan de Belgische visserijsector, maar een fenomeen dat zich momenteel voordoet op wereldvlak.

In het aanvoerpatroon zelf noteert men vooral een daling in de aangevoerde hoeveelheid bodemvis, nl. van 47,3 miljoen kg. in 1971 tegenover 44,7 miljoen kg. tijdens het verslagjaar, hetzij een vermindering van 5,5 %.

De aanvoer van pelagische vis en van schaal- en weekdieren vertoont daarentegen een lichte verhoging.

Meer bepaald voor wat de bodemvis betreft is het vooral de aanvoer van vissoorten uit IJslandse wateren die in hoeveelheid daalde, feit voornamelijk toe te schrijven aan de unilaterale uitbreiding van de IJslandse visserijzones, maatregel waarvan voor wat België betreft de gevolgen evenwel tot een minimum werden herleid gezien de praktische regeling welke kon worden bereikt met de IJslandse autoriteiten.

Hierover wordt verder uitgeweid in het verslag van de Beroepsvereniging. Vóór het tot stand komen van deze belangrijke overeenkomst waren nochtans een aantal IJslandvaartuigen bij wijze van proef overgeschakeld naar andere visgronden, hetgeen voornamelijk de daling verklaart in de aangevoerde hoeveelheid IJslandvis en derhalve de toename in de aanvoer van sommige vissoorten afkomstig van andere visgronden.

Bij een nadere ontleding van de categorieën der aangevoerde vissoorten stellen wij voornamelijk een verminderde vangst van koolvis vast, nl. van 3.027.640 kg. in 1971 tegenover 2.064.718 kg. tijdens het verslagjaar, hetzij een daling met 31,8 %.

Ook de IJslandse kabeljauw daalde wat de aanvoerhoeveelheid betreft van 2.421.834 kg. in 1971 tot 1.866.415 kg. in 1972, hetzij met 22,9 %.

De aanvoer van kabeljauw afkomstig van andere visgronden daarentegen nam toe van 16.587.573 kg. in 1971 tot 17.768.214 kg. tijdens het verslagjaar, hetzij een vermeerdering met 7,1 %.

De schelvis afkomstig van de IJslandse wateren daalde eveneens zeer gevoelig, t.w. van 1.066.939 kg. in 1971 tot 591.193 kg. tijdens het verslagjaar, hetzij met 44,6 %. De aanvoer van schelvis uit andere gronden steeg van 822.239 kg. in 1971 tot 1.363.142 kg. in 1972, hetzij met 65,8 %.

De vangst van noorse schelvis, beter gekend als rode bonen, nam ook af, en wel van 2.674.199 kg. in 1971 tot 2.407.121 kg. tijdens het verslagjaar, hetzij met ca. 10 %.

Vermeldenswaardig is nog het feit dat de aanvoer van schol, tong en rog samen afnam met 1.566.553 kg., terwijl deze van wijting en andere platvissoorten toenam met 129.235 kg.

Voor de aanvoer door Belgische vissersvaartuigen in Belgische havens werd tijdens het verslagjaar in totaal 1.024 miljoen fr. **besomd**, tegenover 999,7 miljoen fr. vorig jaar, hetzij een vermeerdering met ca. 2,5 %. Dit is tot op heden het rekord qua aanvoerwaarde.

Voegen wij daarbij dan de besommings van verkopen in buitenlandse havens, dewelke in totaal 81,1 miljoen fr. bedroegen tijdens het verslagjaar, dan boekt men voor 1972 een totaal aanvoercijfer van 1.105.583.000 fr.

De toename van verkopen van vangsten in buitenlandse havens zette zich tijdens het verslagjaar verder. Waar in 1970 amper 151 ton, voor een waarde van 4 miljoen fr. werd verkocht, voerden Belgische vissersvaartuigen in buitenlandse havens in 1971, 2.300 ton aan voor een waarde van ca. 50 miljoen fr., terwijl tijdens het verslagjaar deze aanvoerhoeveelheid vermeerderde tot 3.146 ton voor een waarde van 81,1 miljoen fr. Voor wat deze buitenlandse havens betreft deden onze vaartuigen voornamelijk Britse havens aan, alwaar tijdens het verslagjaar voor 490.038 pond werd besomd, tegenover 438.689 pond in 1971. De aanvoer in Nederlandse havens door Belgische vissersvaartuigen boekte een waarde van 115.612 gulden.

GEMIDDELDE PRIJZEN.

Door het spel van vraag en aanbod en mede tengevolge van de gedaalde aanvoer, nam de gemiddelde prijs voor de in Belgische havens door Belgische vaartuigen aangevoerde produkten toe van 19,93 fr./kg. in 1971 tot 21,14 fr. per kg. in 1972, hetzij een verhoging van 6,07 %.

De gemiddelde prijs voor de Belgische aanvoer in binnen- en buitenlandse havens samen nam toe van 20,11 fr./kg. in 1971 tot 21,42 fr./kg. tijdens 1972, hetzij met 6,50 %.

Deze gemiddelde prijsverhoging manifesteert zich evenwel alleen bij de bodemvis. Wanneer we de gemiddelde prijs voor bodemvis splitsen in deze bekomen voor bodemvis afkomstig van de IJslandgronden en deze van de andere gebieden, dan stellen we een gevoeligere prijsverhoging vast van de IJslandbodemvis, nl. 13,34 fr./kg. in 1971 tegenover 15,33 fr./kg. vorig jaar, d.i. een verhoging met 14,9 % terwijl deze voor bodemvis van andere gronden slechts toenam met 2 %, nl. van 22,22 fr./kg. in 1971 tot 22,70 fr./kg. in 1972. De gemiddelde prijs voor de pelagische vissoorten en de schaal- en weekdieren daalde daarentegen lichtjes, nl. van 7,72 fr./kg. in 1971 tot 7,60 fr./kg. tijdens het verslagjaar voor wat de pelagische vis betreft en van 37,90 fr./kg. in 1971 tot 37,25 fr./kg. in 1972 voor de schaal- en weekdieren. Deze laatste vaststelling is nochtans van weinig betekenis omdat de aanvoer van deze twee categorieën ternauwernood 5 % van de totale aanvoer uitmaakt.

Veel belangrijker is derhalve de prijzenstijging welke zich voordoet voor de andere vissoorten, hetgeen van bijzondere betekenis is, bekeken in het licht van de steeds toenemende uitbatingskosten. Niet alleen het verminderde aanbod is de reden van deze toe te juichen prijzenverhoging, maar benevens tal van andere factoren is ook de verhoging van de minimumprijzen, meer bepaald deze vastgesteld in het raam van het gemeenschappelijk visserijbeleid, mede verantwoordelijk voor de naar verhoopt aanhoudende gunstige evolutie in ons zeevisserijbedrijf.

OPVANG- EN E.E.G.-OPHOUDREGELING.

inzake ophoudregeling vormde het verslagjaar ongetwijfeld een mijlpaal voor ons bedrijf. Tijdens het oefenjaar kwam voor het eerst het gemeenschappelijk visserijbeleid in werking. Er dient bij de exploitatie van de gegevens en zoals uit de statistische bijlage blijkt, voorafgaandelijk opgemerkt dat het verslagjaar 1972 zich uitzonderlijk uitstrekt over de periode gelegen tussen 6 september 1971 en 31 december 1972.

Deze beslissing werd genomen om de administratieve gevolgen van het in werking treden van het gemeenschappelijk visserijbeleid op 6 september 1971 niet te ingewikkeld te maken en voornoemde periode als één geheel te beschouwen.

Bovendien is het zo dat wij thans twee afzonderlijke regelingen kennen, met afzonderlijke fondsen, t.w. de zg. **E.E.G.-ophoudregeling** voor de beschermde vissoorten (kabeljauw, wijting, schelvis, koolvis, schol, haring,

(Vervolg blz. 4)

(Vervolg van blz. 3)

makreel en noorse schelvis), en de **z.g. autonome opvangregeling** voor de andere commerciële vissoorten die door de E.E.G. niet onder de beschermde vissoorten worden gerekend maar die voorheen ook door de Rederscentrale werden opgevangen. Deze regeling werd getroffen in uitvoering van de beslissing van de Algemene Vergadering van de leden, krachtens dewelke de E.E.G.-ophoudprijs voor de beschermde vissoorten — met uitzondering van garnaal — worden gerespekteerd en waardoor beroep kan worden gedaan op E.E.G.-tussenkost voor wat de ophoudregeling betreft, terwijl het minimumprijzenstelsel voor de overige vissoorten behouden wordt zoals het sedert meer dan 14 jaar tot ieders bevrediging heeft gewerkt, waardoor de prijsbodem in de markt gehandhaafd blijft voor alle commerciële vissoorten.

Als dusdanig zijn wij de enige lidstaat waar alle commerciële vissoorten worden opgevangen. Voor wat de beschermde vissoorten aangaat, situeert de E.E.G.-tussenkost zich naargelang de vissoort en klasse tussen de 65 à 75 %, daar waar voorheen de tussenkost van de nationale overheid 50 % bedroeg. De financiering van de opvangregeling voor niet-beschermde vissoorten daarentegen valt volledig ten laste van de Rederscentrale.

Een en ander brengt tevens met zich mede dat deze verschillende regelingen statistisch niet meer kunnen worden vergeleken met de regeling van voorgaande jaren, temeer ook daar uitzonderlijk, zoals hierboven gezegd, het verslagjaar zich over ca. 16 maanden uitstrekt.

a) E.E.G.-ophoudregeling.

Voor de aangegeven periode bedroeg de opgehouden hoeveelheid beschermde vissoorten 1.292.355 kg. voor een totale ophoudwaarde van 9.793.335 fr. Daarin kwam het Garantie- en Oriëntatiefonds van de E.E.G. tussen voor ca. 5,2 miljoen fr., terwijl 2,8 miljoen fr. ten laste van de Rederscentrale viel.

Per vissoort bekeken nam van de totale opgehouden hoeveelheid, schol 22,66 % voor zijn rekening; wijting komt op de tweede plaats met 21,89 %, dicht gevolgd door noorse schelvis met 21,62 %.

Ook op het gebied van de afzet van niet-verkochte of opgehouden hoeveelheden is er een fundamentele wijziging door de E.E.G. aangebracht, nl. het feit dat vis die de minimumprijzen niet behaalt en derhalve aan de markt wordt onttrokken, nog slechts mag worden bestemd voor diervoeding of vismeelfabriek, daar waar voorheen opgevangen vis ook nog instelling of in verse toestand mocht worden uitgeoefend naar landen buiten de E.E.G.

Deze regeling geldt voor alle niet-verkochte of opgehouden vis, bijgevolg ook voor de opgevangen vis in het raam van de autonome regeling.

In het beperkt kader van deze mogelijkheden heeft de Rederscentrale de commercialisatie van de niet-verkochte of opgevangen vissoorten naar best vermogen behartigd en steeds de meest gunstige voorwaarden kunnen bedingen.

Verder dient opgemerkt dat de E.E.G.-ophoudprijzen welke op 6 september 1971 in voege traden voor verschillende vissoorten hoger liggen dan de minimumprijzen die voorheen van kracht waren.

Tijdens de verslagperiode en meer bepaald op 1 augustus 1972 werden deze prijzen nogmaals aangepast en alles laat voorzien dat met ingang van 1 januari 1973 de E.E.G.-ophoudprijzen opnieuw zullen worden verhoogd. Naar verluidt zouden de prijzen voor sommige vissoorten, zoals schol, zelfs met 30 % toenemen.

Bij de bespreking van deze aangelegenheden speelt de Rederscentrale als erkende Producentenorganisatie uiteraard een belangrijke rol, voornamelijk dan bij de besprekingen op het vlak met de nationale functionarissen enerzijds en anderzijds op internationaal vlak, meer bepaald bij de besprekingen met de nationale beroepsverenigingen der andere lidstaten, verenigd in Europêche.

Op een ruimer internationaal vlak worden sommige aspecten van de marktorganisatie en prijsstabilisatie behandeld door de West European Fishery Conference, waaromtrent wordt uitgeweid in het jaarverslag van de V.Z.W.O.

Het is bovendien zo dat, gezien de toetreding van de nieuwe lidstaten (Engeland, Ierland, Denemarken), laatstbedoelde besprekingen zich niet meer beperken tot de zes E.E.G.-lidstaten, maar thans reeds uitgebreid zijn tot de kandidaat-lidstaten, waarvan thans met zekerheid mag worden verwacht dat ze met ingang van 1 januari 1973 zullen toetreden.

Het is eveneens duidelijk dat als erkende Producentenorganisatie de verantwoordelijkheid maar ook de activiteit en werkzaamheden en derhalve ook de initiatieven van de Rederscentrale steeds maar toenemen, mede gezien de ruimere bevoegdheden die aan een erkende Producentenorganisatie worden toegekend.

Dit brengt ook nieuwe verplichtingen mede door de E.E.G. zelf opgelegd aan de Producentenorganisaties in het raam van het gemeenschappelijk visserijbeleid. Desondanks is de Rederscentrale er tot op heden in geslaagd met hetzelfde personeelseffektief en zonder verhoging van de bijdragen de activiteiten van de Rederscentrale in een nog grotere mate te ontwikkelen.

Voor wat de ophoudregeling betreft is het zo dat, overeenkomstig de E.E.G.-beschikkingen terzake, de bijdragen worden geheven in functie van het aanvoergewicht en niet meer van de besommingen zoals voorheen. Na grondige studie werden deze bijdragen op een minimum vastgesteld, waardoor samen met de administratieve bijdrage het totaal berekend ten opzichte van de besommingen nog lager ligt dan voorheen. Aldus is de redersbijdrage in ons land het laagst in vergelijking met de heffingen welke hun collega's in het buitenland moeten betalen aan hun organisatie.

Zoals hierboven blijkt wordt de E.E.G.-ophoudprijs voor garnaal niet gerespekteerd. Dit houdt meteen in dat de Rederscentrale ook geen beroep kan doen op E.E.G.-tussenkost terzake. De reden ligt voor de hand: de jaarlijks gemiddelde prijs op de markt voor garnaal ligt doorgaans driemaal hoger dan de E.E.G.-ophoudprijs voor garnaal. Anderzijds werd aan België op verzoek van de Rederscentrale opnieuw vrijstelling verleend voor de toepassing van het gemeenschappelijk marktbeleid voor garnaal, in die zin dat garnaal behorende tot grootteklasse 2 (+ 620 st./kg.) toch mag worden verkocht en in de handel gebracht. Volgens de E.E.G.-normen mag dit normaal niet. Het ligt voor de hand dat, moest een dergelijke uitzondering niet aan ons land worden gegeven, dit meteen het einde zou betekenen voor onze garnaalvissers, gezien de door hen aan wal gebrachte garnaal, alhoewel van uitstekende kwaliteit, doorgaans van veel kleiner slag is en derhalve niet aan de vereisten voldoet van grootteklasse 1 (minder dan 620 st./kg.) om in de handel te mogen worden gebracht.

Voor 1971 had de Rederscentrale uitstel bekomen voor de Belgische garnaalvissers. Tijdens het verslagjaar werd deze vrijstelling verlengd en inmiddels heeft de Rederscentrale het nodige gedaan om ook voor 1973 dezelfde toestand te behouden, zodat ook garnaal van grootteklasse 2 door onze vissers mag worden aangevoerd en verkocht.

b) Autonome opvangregeling.

Inzake de niet beschermde vissoorten dient de verslagperiode in drie tijdstippen ingedeeld.

Krachtens beslissingen van Algemene Vergaderingen werd tijdens de periode van 6 september 1971 tot 5 oktober 1971 weliswaar het minimumprijzenstelsel gehandhaafd en werd in openbare afslag gestopt aan de minimumprijzen voor niet beschermde vissoorten, maar de reder ontving slechts de wederafstandsprijs.

Vanaf 16 oktober tot 31 december 1971 en bij wijze van overgangsmaatregel wend er eveneens aan de minimumprijzen gestopt, maar bekamen de reders het verschil tussen de wederafstandsprijs en de minimumprijs, stelsel dat gefinancierd werd met de overschotten van de opvangregeling over het jaar 1971.

De derde en laatste regeling, welke steeds van kracht is, is in principe dezelfde als deze voor de E.E.G.-ophoudregeling, t.z. de reders ontvangen de volledige minimumprijs. Het belangrijkste onderscheid is echter dat, gezien er hier geen E.E.G.-tussenkost is, de Rederscentrale die regeling volledig met eigen middelen moet bekostigen.

Zo bedroeg de gemiddelde wederafstandsprijs 1,18 fr. en de gemiddelde minimumprijs 4,82 fr., zodat per kg. opgevangen niet beschermde vis 3,64 fr. ten laste van de Rederscentrale was.

De bijzondere soorten die aldus dienden te worden opgevangen betreffen knorhaan, 14,17 % van de totale opgevangen hoeveelheid; haai 14,02 %; posten 10,16 %; zeehond 13,90 %.

Deze autonome opvangregeling kostte de Rederscentrale 878.551 fr. voor de periode van 1-1-72 tot 31-12-1972.

c) Internationale ophoudregeling.

De Rederscentrale verdedigt niet alleen de belangen van haar leden op nationaal, maar evenzeer op internationaal vlak, nl. bij de verkoop van de vangsten van Belgische vaartuigen in buitenlandse havens.

Reeds eerder was in dit verband in het raam van de Benelux een akkoord afgesloten met het Nederlands Visserijchap, strekkende tot het wederzijds eerbiedigen van elkanders minimumprijzenstelsel en opvangregelingen.

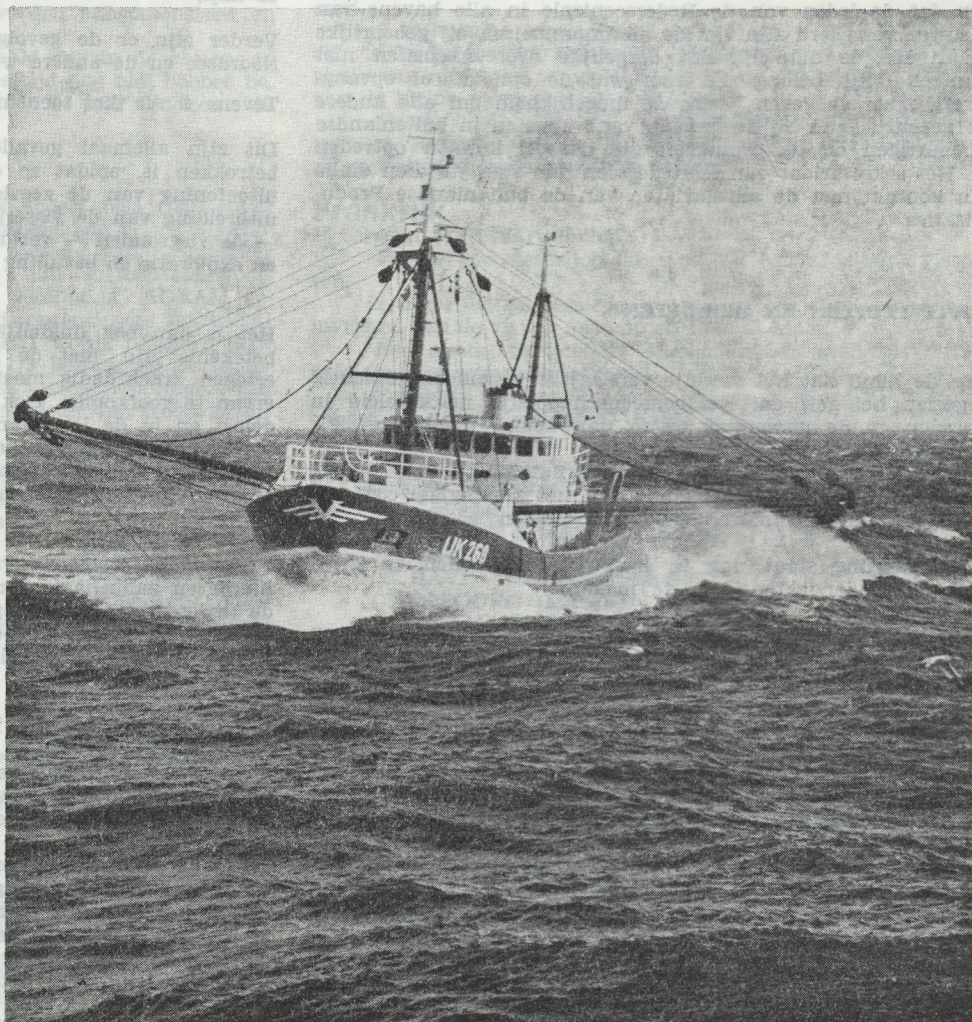
(Vervolg blz. 6)

Bij moeilijk werk ziet u de sterkste kanten van een Stork-Werkspoor diesel.

F240, viertakt, 820 - 1500 pk,
750 - 1000 omw/min.

DRo210, viertakt, 320 - 920 pk,
750 omw/min.

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



STORK-WERKSPOOR DIESEL

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

(Vervolg van blz. 4)

Ook in het raam van het gemeenschappelijk visserijbeleid werd deze overeenkomst verder gezet. In 1972 werd door Belgische vaartuigen in Nederlandse havens voor ca. 115.600 gulden aangevoerd ($\pm$ 1.500.000 Bfr.). Daarvan diende evenwel niets te worden opgevangen.

De waarde van de Nederlandse aanvoeren in Belgische havens bedroeg ca. 6,7 miljoen Bfr., waarvan 7,3 % diende te worden opgevangen. Het betreft hier in hoofdzaak haringaanvoer.

Op het einde van het verslagjaar werd een gelijkaardige overeenkomst afgesloten met de F.R.O.M.-Nord, die de havens van Boulogne, Dieppe en Fécamp vertegenwoordigt. Hierdoor zijn de Belgische reders-leden van de Rederscentrale verzekerd van de minimumprijs bij de verkopen van hun vangsten in deze havens, precies als zouden ze hun vangsten in eigen havens hebben verkocht. Dezelfde regeling geldt voor de Franse reders die bij de F.R.O.M.-Nord zijn aangesloten, bij verkoop van hun vangsten in Belgische havens. Op grond van dit principe betalen de Belgische reders bij aanvoer in genoemde Franse havens de gewone bijdrage die aan de Rederscentrale verschuldigd is, gezien de ophoudregeling ten laste van de Rederscentrale valt.

Dit is voor onze reders een goede zaak, vermits de bijdrage aan de Producentenorganisaties in het buitenland gevoelig hoger ligt dan bij ons.

Onderhandelingen zijn aan gang met andere buitenlandse erkende Producentenorganisaties van de E.E.G.-lidstaten om er aldus uiteindelijk toe te komen dat de leden van de Rederscentrale in alle havens van de E.E.G.-lidstaten verzekerd zijn van de minimumprijzen bij gebeurlijke aanvoer aldaar. Het is duidelijk dat dergelijke overeenkomsten niet alleen van uitzonderlijk belang zijn voor wat de ophoud- of opvangregeling betreft, maar ze geven tevens de mogelijkheid om alle andere belangen die gepaard gaan bij de verkoop van vangsten in buitenlandse havens te behartigen en de problemen die daarbij kunnen optreden op te lossen. Het sekretariaat van de Rederscentrale staat te dien einde regelmatig in contact met de sekretariaten van de buitenlandse Producentenorganisaties.

ANDERE AKTIVITEITEN EN BESLUITEN

Het ligt voor de hand dat het voorbije verslagjaar bijzonder gewichtig was, mede gezien het feit dat het gemeenschappelijk marktbeleid in voege is getreden en de uitwerking ervan nauwkeurig diende gevolgd.

Talrijke besprekingen op nationaal en internationaal vlak grepen daaromtrent plaats, waarbij op het einde van het verslagjaar zelfs de vertegenwoordigers van de toetredingslanden werden betrokken.

De E.E.G.-marktregeling staat nog in haar kinderschoenen en dient onvermijdelijk de kinderziekten door te maken.

Daarom ook is het van bijzonder groot belang deze aangelegenheid van dichtbij te volgen om de Belgische belangen op E.E.G.-vlak naar best vermogen te kunnen behartigen. Toch mag nu reeds worden beweerd dat de start van het gemeenschappelijk visserijbeleid onze sektor niet voor bijzondere problemen heeft gesteld, vooral omdat de basisprincipes van het marktbeleid praktisch overgenomen werden van het stelsel dat wij nu meer dan 14 jaar geleden hebben ingevoerd en steeds met succes hebben toegepast. Deze jarenlange ervaring biedt voor de vertegenwoordigers van de Rederscentrale tevens het voordeel om met kennis van zaken te kunnen meepraten op het hoogste niveau, hetgeen meteen een bijkomende waarborg biedt voor de gunstige afloop inzake de verdere ontwikkeling van deze belangrijke aangelegenheid.

REDEERS,
LEEST UW
VAKBLAD

KAARTEN DER VLAAMSE BANKEN

verkrijgbaar :

- 1) DRUKKERIJ
„HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
Hendrik Baelskaai 30, Oostende
- 2) BUREEL
Vindictivelaan 22, Oostende
- 3) HAND IN HAND
Tijdokstraat 34, Zeebrugge

Prijs : 150 F (+ BTW 18 % voor niet-visserstvaartuigen)

De betere prijzen die in 1972 werden behaald betekenen evenwel niet dat er geen zorgen meer boven ons bedrijf hangen. Er is vooreerst de toenemende tendens van vele landen om visserijzones uit te breiden boven de 12 mijl.

Verder zijn er de gevolgen van de exploratie en exploitatie van de Noordzee en de andere wateren.

Tevens is er het toenemend gevaar van de bevuilding van de wateren.

Dit zijn allemaal gevallen waarbij de zeevisserij van zeer dichtbij betrokken is, omdat ze een belemmering betekenen voor de normale uitoefening van de zeevisserij. In sommige gevallen immers, zoals de uitbreiding van de visserijzones, gaat een gedeelte van ons werkterrein — de visgronden — verloren en in andere gevallen zoals bij exploitatie en exploratie en bevuilding wordt het werkterrein vernietigd of belemmerd.

Het is dan ook duidelijk dat dergelijke problemen van uitzonderlijke betekenis zijn, met de meeste aandacht moeten worden gevolgd en ertegen krachtadig moet worden opgetreden om de ernstige gevolgen ervan te voorkomen. Ook daarmede heeft de Rederscentrale zich intens gelast en in de loop van het volgende jaar zullen terzake nog grotere inspanningen worden geleverd om de belangen van de zeevisserij en de toekomst ervan gaaf te houden. Over vele dezer aangelegenheden wordt trouwens uitvoeriger gehandeld in het verslag van de Beroepsvereniging.

Benevens de problemen van marktbeleid, prijzenstabilisatie en de bondig hierboven aangehaalde vraagstukken, zetelen de vertegenwoordigers van de Rederscentrale ook nog in tal van andere nationale en internationale kommissies en werkgroepen waar financiële en commerciële aangelegenheden worden behandeld en waarin de redersstandpunten worden verdedigd.

Vermelden we tenslotte i.v.m. een en ander dat bij beslissing van de Raad van Beheer van 10 maart 1972, alle structuurmaatregelen, dit zijn maatregelen en initiatieven die betrekking hebben op het schip en de bemanning, overgeheveld werden naar de Producentenorganisatie en dit sedert 1 april van het verslagjaar.

De activiteiten van de Beroepsvereniging beperken zich derhalve voortaan tot de vertegenwoordiging in de diverse kommissies waar beroepsbelangen op het algemeen vlak worden behandeld. Gezien deze regeling in het midden van het jaar is gevallen, kon in onderhavig verslag daarmede nog geen rekening worden gehouden en worden de beroepsaangelegenheden nog behandeld onder het verslag van de Beroepsvereniging V.Z.W.O.

Tenslotte weze herinnerd dat het sekretariaat, benevens de dagelijkse activiteiten in verband met ophoud- en opvangregeling, regelmatig contact onderhoudt met de buitenlandse redersverenigingen, waardoor talrijke interessante gegevens en inlichtingen worden verzameld en medegedeeld aan de leden via het vakblad en de borden daarvoor bestemd in de vismijnen van de kust of zo dit nodig blijkt via Oostende Radio.

Al deze verwezenlijken komen echter mede tot stand dankzij de daadwerkelijke steun en de gewaardeerde medewerking van de verschillenden overheden, instellingen en organismen betrokken bij zeevisserijaanlegenheden.

Ter gelegenheid van deze jaarvergaderingen houdt de Rederscentrale er dan ook aan al deze instellingen en personen oprechte dank te betuigen. (Volgende week publiceren wij het jaarverslag van de Beroepsvereniging)

DE BEROEPSOPLEIDING VOOR VISSERS IN DE E.E.G. - LANDEN

Onlangs gaven wij een overzicht van de vissersopleiding in de nieuwe E.E.G.-landen, t.w. Engeland, Ierland en Denemarken.

Alhoewel wij reeds vroeger bij verschillende gelegenheden en sporadisch bepaalde aspecten hebben behandeld van het visserijonderwijs in de toenmalige zes E.E.G.-lidstaten, willen wij voor alle nuttigheid in dit artikel een overzicht geven van de organisatie, het aantal scholen, de programma's en de diploma's inzake het visserijonderwijs in de andere E.E.G.-lidstaten welke wij toen niet hebben behandeld, namelijk Duitsland, Frankrijk, Italië en Nederland.

Daar verondersteld wordt dat de toestand in ons land voldoende gekend is hebben wij deze hier niet meer aangehaald.

ORGANISATIE VAN DE BEROEPSOPLEIDING

Duitsland

De beroepsopleiding van de matrozen in de zeevisserij is in de Bondsrepubliek Duitsland nog niet bij de wet geregeld. In de kottier- en kustvisserij wordt de beroepsopleiding, zowel van de werkgevers als van de werknemers, verstrekt krachtens de wet op de beroepsopleiding van 14 augustus 1969, de leerplichtwet van 5 december 1955 en de verordening houdende de wijze waarop de bemanningen worden aangemonsterd en opgeleid van 26 juni 1970.

Bij de leerplichtwet wordt eveneens bepaald dat in de kottier- en kustvisserij alle jongeren die de achttienjarige leeftijd nog niet hebben bereikt en alle leerlingen, zelfs wanneer zij ouder dan 18 jaar zijn, een vakschool moeten bezoeken.

Frankrijk

De beroepsopleiding bestaat in Frankrijk sedert 1895 (particulier initiatief). Thans wordt in Frankrijk de beroepsopleiding en de bijscholing voor de koopvaardij en de visserij, onder toezicht van de minister van Koopvaardij, door een onder bij de wet van 1 juli 1901 bepaalde voorwaarden opgerichte vereniging bezorgd. Deze vereniging, AGEAM genaamd (Association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime) (Vereniging voor het beheer van zeevaartscholen) wordt bestuurd door een Raad van Beheer van 18 leden: waarvan 1/3 bestaat uit vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties, 1/3 uit vertegenwoordigers van de vakvereniging van zeelieden, 1/3 uit door de minister van Koopvaardij benoemde ambtenaren of leden.

De Vereniging verzekert haar begroting door een staatssubsidie (tussen 60 % en 70 %), de belasting op het leerlingwezen (30 %), de bijdragen van de gezinnen en diverse middelen (15 % tot 20 %).

Wetten 20 december 1958, 19 december 1959.

Italië

Na aan de leerplicht te hebben voldaan (5 jaar lager en 3 jaar middelbaar onderwijs) kan de kandidaat, die zijn diploma middelbaar onderwijs heeft behaald, zich laten inschrijven bij de staatszeevaartscholen en daar de visserijspecialisatie verwerven, waartoe hij zich het meest aangetrokken voelt.

De duur van de cursus bedraagt drie jaar.

Wij moeten er echter op wijzen dat de jongeren helaas neiging vertonen een specialisatie te kiezen die hun de mogelijkheid biedt een werkgelegenheid zowel aan wal als op zee te vinden. Zo zijn b.v. de meest gevolgde cursussen eerder die welke opleiden voor machinist, radio-telegrafist en elektriciën dan voor schipper.

Nederland

Juridisch statuut: De oprichting en instandhouding van visserij-scholen geschieden door de gemeente, een stichting of een rechtspersoonlijkheid bezittende vereniging.

De initiatieven tot oprichting van de scholen gaan uit van bovengenoemde lichamen. Zij benoemen de schoolbesturen, die als zodanig autonoom zijn.

Administratief statuut: Wat betreft de leerplichtige leerlingen, dienen de scholen te voldoen aan de bepalingen van de leerplichtwet. De scholen zijn opgenomen in Rijkssubsidieverband. Directeuren, leraren en niet-onderwijzend personeel zijn in dienst van het schoolbestuur. De minister van Onderwijs en Wetenschappen verleent goedkeuring tot benoeming van de directeur, de leraren en het overige personeel met inachtneming van de wettelijke eisen ten aanzien van lichamelijke geschiktheid, bevoegdheid en zedelijk gedrag.

Krachtens het subsidievoorwaardenbesluit zijn leerplannen, lesroosters, bouw en inrichting van de scholen, alsmede de kostenbegroting van het onderwijs aan de goedkeuring van genoemde minister onderworpen. De regeling van het onderwijs is opgenomen in de Nijverheidsonderwijswet met bijbehorende besluiten. Het ministerie van Onderwijs en Wetenschappen vormt het administratief- en het Rijksschooltoezicht, het controlerend en adviserend apparaat, dat de minister van Onderwijs en Wetenschappen ten dienste staat.

Financieel statuut: De kosten van het onderwijs aan visserij-scholen worden door het Rijk, gesubsidieerd. De financiële middelen worden verkregen door stortingen uit 's Rijks schatkist of door leningen waarvan aflossing en rente door het Rijk worden gegarandeerd. De schoolbesturen dienen jaarlijks een kostenraming voor het eerstvolgende begrotingsjaar bij het ministerie van Onderwijs en Wetenschappen ter goedkeuring in.

SCHOLEN EN OPLEIDINGSVAARTUIGEN

Duitsland

18 scholen

Zeevaartkundige ingenieurs en machinisten

7 voor de scheepvaart

6 voor machinisten

Deze scholen worden door de «Länder» waarin zij gevestigd zijn, in stand gehouden.

Kottiervisserij en kustvisserij

1 visserij-school te Eckernförde voor de kustvissers van de BRD. De school wordt in stand gehouden door de Landbouwkamer van het «Land» Schleswig-Holstein en is tevens de vakschool van deze tak van de visserij.

4 technische scholen voor de zeevaart (met inbegrip van de visserij) te Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburg en Lübeck. Deze scholen organiseren cursussen ter opleiding voor de examens en zeevaartofficieren van de kleine zeevisserij (B.K.W.).

Voorts beschikt de E.T.W.-vakvereniging over twee scholen (te Bremen en Hamburg) die veiligheidsdiploma's en certificaten voor de kleine zeevisserij en de kustvisserij afgeven.

Frankrijk

15 scholen («zeevaartscholen»)

11 voor de visserijopleiding of die een afdeling «visserij» omvatten.

2 dezer leiden zeelieden voor de grote zeevisserij op (pekelen en invriezen van de vis) te Fécamp en te Saint-Malo.

Een aantal particuliere scholen hebben eveneens een cursus voor opleiding tot scheepjongen.

Tenslotte bestaan er, hetzij bij de AGEAM (Vereniging voor het beheer van zeevaartscholen) hetzij in particuliere scholen bijscholingscursussen welke bestemd zijn voor zeelieden die reeds in het beroep werkzaam zijn en een hogere kwalificatie wensen te verkrijgen (eerste officier, schipper, machinist, enz.....).

Deze scholen zijn gevestigd te:

BOULOGNE S/MER - LE PÔTEL (Pas-de-Calais)

FÉCAMP (Seine-Maritime)

LE HAVRE (Seine-Maritime)

CHERBOURG (Manche)

SAINT-MALO (Ille-et-Vilaine)

«LE TRIEUX» (Côtes du Nord)

ABERWRACH (Nord-Finistère)

AUIERNE (Sud-Finistère)

LE GUILVINEC (Sud-Finistère)

CONCARNEAU (Sud-Finistère)

ETEL (Morbihan)

NANTES (Loire-Atlantique)

LA ROCHELLE (Charente-Maritime)

CIBOURE-SAINT-JEAN-DE-LUZ (Basses-Pyrénées)

SETE (Hérault)

BASTIA (Corse)

Opleidingsvaartuigen

5 vaartuigen

Italië

51 scholen

Door het in werking treden van wet nr 1859 van 31 december 1962, waarbij de middelbare eenheidsschool ter voortzetting van het verplichte lager onderwijs werd ingesteld, heeft de sector beroepsopleiding met inbegrip van die voor zeelieden, en volledige wijziging ondergaan, hetzij omdat elke vorm van kwalificatie slechts verkregen kan worden na voltooiing van het verplichte onderwijs, hetzij omdat de vakscholen, welke niet aan de staat toebehoorden, opgeheven en gedeeltelijk door staatsinstellingen of wettelijk erkende instellingen vervangen werden.

De scholen zijn verdeeld in:

— Staatsvakscholen voor de zeevaart

— Staatsvakscholen voor industrie en ambacht (afdeling zeevaart)

— Instellingen voor de opleiding van werknemers.

Nederland

7 scholen t.w. in:

— IJmuiden (dag- en avondonderwijs)

(Vervolg blz. 8)

(Vervolg van blz. 7)

- Katwijk (dagonderwijs)
- Scheveningen (dagonderwijs)
- Den Helder (dagonderwijs)
- Urk (dagonderwijs)
- Vlissingen (dagonderwijs)
- Goedereede (dagonderwijs)

LEEFTIJD EN TOELATINGSVOORWAARDEN

Duitsland

Leeftijd voor toelating tot de scholen

Leerplicht tot 18 jaar

Toelatingsvoorwaarden

Een praktische opleiding is vereist voor het volgen van de verschillende cursussen:

- voor de stuurlieden op een vaartuig kleine zeevisserij (BKW): een vaartijd van 48 maanden als dekmatroos, waarvan 18 maanden aan boord van zeevisserijvaartuigen;
- voor stuurlieden op een vaartuig grote zeevisserij (BGW): als voor de BKW-stuurlieden;
- voor schipper aan boord van grote zeevisserijvaartuigen (BG): een vaartijd van 24 maanden — als stuurman — na het behalen van het diploma stuurman op vaartuigen van de grote zeevisserij;
- machinist-stoker CMA (tweede machinist): een bevredigende opleiding voor de volgende beroepen: machinebankwerker, monteur, scheepswerktuigkundige, vliegtuigmotormonteur, vliegtuigmonteur, automonteur, constructiebankwerker-landbouwmachinemonteur, elektromonteur-elektronisch monteur of gereedschapsmaker van een vaartijd van 24 maanden als leerling-stuurman, waarvan 6 maanden op stoomvaartuigen;
- scheepstechnicus (CT) opleiding voor dezelfde beroepen als de C-Ma-machinisten of de kandidaten die in het bezit zijn van hun maturiteitsdiploma, 2 jaar op hun toekomstig beroep afgestempelde opleiding en een vaartijd van 24 maanden als leerling-stuurman, waarvan 6 maanden op stoomvaartuigen;
- scheepsingenieur (CJ): opleiding voor dezelfde beroepen als de C-Ma-machinisten of 6 maanden durende stages, Veiligheidskursussen van 14 dagen en 11 maanden vaartijd als leerling-stuurman.

Minimumleeftijd voor het behalen van het diploma vakbekwaamheid:

- matroos kustvisserij BKü: 21 jaar
- stuurman ter kleine zeevisserij BKW: 20 jaar
- schipper ter kleine zeevisserij BK: 23 jaar
- stuurman-machinist CMot: 18 jaar
- machinist kustvisserij CKü (M): 20 jaar
- diploma radiotelefonie: 18 jaar

Internaat

Geen internaat.

Door het Rijk of de beroepsorganisatie toegekende beurs.

Beurzen: het verlenen van subsidies met het oog op het behalen van het diploma is geregeld bij de wet op de beroepsopleiding of bij de wet betreffende de promotie van de werkgelegenheid.

Frankrijk

Leeftijd voor toelating tot de scholen

Ouder dan 15 jaar en beneden de 18 jaar op 31 december van het jaar van toelating.

Toelatingsvoorwaarden

- medisch onderzoek naar hun geschiktheid voor de zeevaart
- voorexamen lichamelijke opvoeding

Internaat

Verplicht internaat, waarvoor betaald moet worden.

Door de staat of beroepsorganisatie toegekende beurzen

Beurzen kunnen worden verleend hetzij door de „Caisse nationale d'allocations familiales maritimes”, hetzij door de rederijen of door de secretaris-generaal van de koopvaardij.

Italië

Leeftijd voor toelating tot de scholen

14 jaar, na 8 jaar verplicht lager onderwijs.

Toelatingsvoorwaarden

Om te worden toegelaten moet de leerling in het bezit zijn van een diploma middelbaar onderwijs. Alle leerlingen van de zeevaartscholen zijn wettelijk verplicht hun militaire dienst bij de marine te volbrengen, hetgeen 24 maanden dienst in plaats van 14 maanden betekent.

Dit is de reden waarom het huidige systeem maar zeer weinig voor de visserij gekwalificeerde zeelieden oplevert.

Nederland

Toelatingsvoorwaarden

- 1) Primaire opleiding van 3 jaar: ten minste de lagere school hebben doorlopen.

Lichamelijk voor de zeevisvaart geschikt zijn.

De leerling kan niet op grond van zijn lichamelijke geschiktheid de toegang tot de school ontzegd worden.

- 2) Opleiding tot stuurman voor de zeevisvaart.
Lichamelijke keuring (Schepeilingenbesluit).
Keuring voor ogen en oren (Schepeilingenbesluit).
Vereiste minimumleeftijd voor uitreiking van het Rijksdiploma: 18 jaar en 2 jaar dekdienst aan boord van een zeeschip waarvan ten minste 1 jaar op een zeevisserijvaartuig.
- 3) Opleiding tot motordrijver voor de zeevisvaart.
Lichamelijke keuring (Schepeilingenbesluit).
Keuring voor ogen en oren (Schepeilingenbesluit).
Vereiste minimumleeftijd voor uitreiking van het Rijksdiploma: 18 jaar en ten minste 1 jaar diensttijd in de motorkamer op een motorvaartuig.
- 4) Opleiding voor de bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee:
Lichamelijke keuring (Schepeilingenbesluit).
Keuring voor ogen en oren (Schepeilingenbesluit).
Ten minste 1 jaar dekdienst op zeevisserijvaartuigen (Zeevisserijdiplomawet).
Vereiste minimumleeftijd voor uitreiking van het Rijksbewijs: 18 jaar (Zeevisserijdiplomawet).

PROGRAMMA EN DUUR VAN DE OPLEIDING

Duitsland

Programma en duur van de cursussen

Duur van de verschillende vormen van onderwijs voor de diverse diploma's

BKü: geen bijzonder onderwijs

BK: 2 semesters

BG 4 semesters

CMot: geen bijzonder onderwijs

CKü (M of D): geen bijzonder onderwijs

CMA: 2 semesters

CT: 4 semesters

CJ: 6 semesters

Voor de betekenis dezer afkortingen zie hoofdstuk „bekroning der studies”

Duur van de cursussen voor opleiding in de kottervisserij en de kustvisserij

1) Visserijschool

Eckernförde

- vakschool, tevens voorbereidende cursus voor het leerlingexamen: 5 weken
- voorbereidende cursus voor het examen van „Fischwirtschaftmeister”: 2 weken
- voorbereiden cursus voor het examen van vakbekwaamheid als visser in de kustvisserij BKü: 5 weken
- voorbereiden cursus voor het examen van stuurman-machinist SMot: 2 weken
- voorbereidende cursus voor het examen van machinist bij de kustvisserij CKü (M): 2 weken
- voorbereidende cursus voor het examen ter verkrijging van het diploma van radiotelefonist: 2 weken

2) Technische zeevaartschool

- voorbereidende cursus voor het examen van scheepsofficier in de kleine zeevisserij BKW: 2 semesters

Praktijkopleiding

- 1) leerling-opleiding tot aan het eindexamen van de leertijd: 3 jaar
- 2) aanvullingsopleiding tot aan het meesterexamen: 3 jaar
Voor het behalen van de diploma's van vakbekwaamheid
- 3) BKü: 48 maanden vaartijd
- 4) BKW: 48 maanden vaartijd
- 5) BK: 24 maanden vaartijd als scheepsofficier
- 6) CMot: 12 maanden vaartijd
- 7) CKü (M): 48 maanden machinekamer, waarvan ten minste 24 maanden vaartijd en 12 maanden werkplaats.

Bijscholingscursussen: om deze cursussen te volgen moeten de kandidaten voldoen aan de voor het verkrijgen van het betreffende diploma gestelde voorwaarden, welke zijn opgenomen in de Verordening waarbij de wijze van aanmontering der scheepsbemanningen is vastgesteld.

Bekroning van de studies

Voor het afnemen van de examens bevoegde instanties:

- 1) Leerling-visser.
Landbouwkamer van Schleswig-Holstein
- 2) Meester-visser.
Landbouwkamer van Schleswig-Holstein
- 3) Diploma vakbekwaamheid BKü
Technische zeevaartschool
- 4) Diploma vakbekwaamheid BKW
Technische zeevaartschool
- 5) Diploma vakbekwaamheid CMot
Technische school voor scheepstechnici
- 6) Diploma vakbekwaamheid CKü (M)
Technische school voor scheepstechnici
- 7) Diploma radiotelefonie: Bondsposterijen
Voor het verkrijgen van het vakbekwaamheidsdiploma van kapitein in de grote zeevisserij wordt geen examen vereist.

(Vervolg volgende week)

PRAKTISEREN

ERE

Het lijkt vreemd dat de mens alleen maar belangstelling begon te tonen voor hetgeen onder de aardoppervlakte ligt, nadat hij de ruimte begon te verkennen. 't Is inderdaad waar dat we nu en dan eens van ver de dingen moeten bekijken om te zien ! Ook bij de oceanografie is dit het geval. Vóór de tweede wereldoorlog was de oceanografie een soort duistere wetenschap die werd beoefend door enige kurieuze liefhebbers die er wat eigen geld tegenaan gooiden om hun boeiende maar nutteloze tijdsbesteding gaande te houden.

Thans is het algemeen erkend dat over de laatste twintig jaar de vorsing en haar ontwikkeling omtrent de oceanen ongeveer aan de spits is gaan staan van de technologie.

Nu moeten de geleerden evenwel niet alle laken naar zich toe gaan trekken en beweren dat zij de oceanografie in haar liefhebbersstadium hebben overgenomen van een groepje belangstellenden om haar te brengen tot wat ze nu is ! Dat ze maar meteen en liefst ronduit bekennen dat het dankzij de zeevisserij is dat de studie van de zee de vlucht heeft genomen die ze nu heeft. In ieder geval is de bescheiden en nooit door iemand geziene arbeid van de eenvoudige visser de grote drijfkracht geweest van deze hoge vlucht. Ere wie ere toekomt.

En zou er iemand zijn die zou durven beweren dat het niet waar is als we zeggen dat in de globale studie van de oceanen de zeevisserij een der voornaamste bestanddelen is ?

WARBOEL

De zeevisserijbronnen worden door de drukke visserijbedrijvigheid met uitputting bedreigd. We beginnen daar nu stilaan van overtuigd te geraken en de voortdurende herhaling van deze bewering begint aan gezeur te gelijken. De vissers zelf pogen op een primitieve manier aan deze bedreiging van overbevissing het hoofd te bieden maar het verhelpt weinig aan deze toestand. Om de zaak nog wat erger te maken schijnt de mens er wel op uit haar eigen hel te maken door de neiging tot zelfvernietiging aan te wakkeren met de onbesuisde en wilde industrialisatie. Tengevolge daarvan staat de zeevisserijnijverheid tegenover onzekere en verminderende voorraden. Als een paradoks maken we nu ook nog mee dat samen met de vrije tijdsbeschikking de mogelijkheden van de zeevisserij als sport en ontspannende bezigheid snel aan het wandelen gaan.

De zeevisserijnijverheid wordt verder overspoeld door een verwarrend doelhof van reglementen, die voortvloeien uit allerlei ruzies tussen plaatselijke belangen en bostingen tussen verschillende naties. De economische vraagstukken zijn het gevolg van de strijd tussen de verscheidene landen en berusten op de onderlinge levensduurte en de ongelijke toelagen uit verschillende bronnen.

Een verdere oorzaak van deze warboel is dan nog de concurrentie met de oliebevoorrading, de vrijetijdsbesteding, de afvalophooping en het vervoer. Inderdaad, een hopeloos ingewikkelde boel.

De willekeurige afbakening van visserijgebieden heeft verder geleid naar de verspilling van de middelen die de zee ons ter beschikking stelt en heeft op alle vlakken de inspanningen die gericht waren op het tegengaan van de uitputting van de visgronden, bemoeilijkt.

BELASTING

Wat we ook moge denken over de Verenigde Staten, het is toch alginder dat nog de indrukwekkende initiatieven genomen worden en de meest verbazende vooruitgang wordt geboekt op alle gebied. Daar is men sedert een tiental jaren tot het bewustzijn gekomen dat de belastingbateler nu eindelijk eens iets moet terugkrijgen van zijn steeds maar zwaardere belleggingen in de staatskas !

Meer in 't biezonder, tot welke toepassingen moeten de oceaanstudies worden gericht ? (belastingen moeten ook daaraan worden gebruikt).

Dit wwas om te beginnen een praktische doelstelling want het had de verdienste de dingen omtrent de zee te laten werken en daarmee was de gedachte en de term van „oceanowerktuigkunde” geboren... Uit de thans nog niet tot rijpheid gekomen gemeenschap van oceanografen, ontsprong de benaming en het beroep van „oceaningenieur”.

Weinig universiteiten hadden programma's in de technologie op gang en sommige onder hen begonnen te denken in termen van vooruitstrevende visserijtechnieken, visweek en oceaanmijnbouw. De afdelingen van biologie en aardkunde verstrekten cursussen die te maken hebben met de oceanwetenschappen. De zeevisserijsscholen (V.S.A.), de mijnscholen en de openbare gezondheid begonnen verband te krijgen met deze vernoemde afdelingen en wanneer dan de termen „zeevisserij, mijnbouw en visteelt” de kop opstaken werd de zaak nog maar wat ingewikkelder.

Als het zover gekomen was besloten de Staat en de nijverheid ook te delen in het verloop en ze begonnen hun instellingen dan ook op

grond van deze kennis te organiseren en de personeelsaanwervingen daarop te gronden. Toen werd het duidelijk dat wetenschap en techniek enkel maar gedeeltelijke oplossingen waren voor de vraagstukken van ontwikkeling en gebruik der oceaanbronnen.

Het is ook een feit dat vraagstukken zoals de „zeevisserijonderzanding” nogal wat institutioneel van aard zijn en aldus meer aan verandering blootgesteld zijn door de invloed van de sociale wetenschappen zoals de zeewetten, ekonomie van de bronontdekkingen en de psychologie van de menselijke bedrijvigheid op zee en het beheer van de oceaanprogramma's.

Diegenen die te maken hebben met opleiding en opvoeding in het gebied van de oceanografie moesten enigzins anders beginnen denken voornamelijk waar opvoeding en de vorsingsprogramma's mekaar raken. De scholen voor Openbaar Beheer kijken voortdurend naar de oceaan voor nieuwe onderwerpen waarop zij hun aandacht zouden kunnen vestigen.

OVERBEVISSING (1)

De Zuid-Afrikaanse zeevisserijnijverheid begint een beetje bang te worden van de steeds maar groeiende vissersvloeden uit allerlei vreemde landen die in de wateren van de Zuid-Atlantische Oceaan komen vissen en nu ook al een bedreiging gaan beginnen worden voor de visvoorraden aldaar. Gedurende de jaren zestig steeg de vangst aldaar van één miljoen ton naar 3 miljoen ton !

Hoe komt het dat al deze vreemde vaartuigen nu plots ginder in het zuiden van Afrika gaan vissen ?

Eerst en vooral is er de uitbreiding van de zeevisserijgrenzen van de landen aan de Noordwestkust van Afrika. Dit schijnt gemeend deze uitbreiding en dus is het maar normaal dat er verder zuidwaarts moet gevaren worden.

De vangsten op de hoogte van midden Afrika in de Atlantische Oceaan rezen eveneens in sterke mate maar nooit op de schaal waarmee dit nu gebeurt in het Zuiden. Sedert jaren al gaan schepen uit Italië, Griekenland, Portugal, Polen en Rusland evenals Japan aldaar vissen en totnogtoe gaf dit nog geen de minste aanleiding tot moeilijkheden of beperkingen.

De komst evenwel van vier reusachtige fabriekschepen, twee onder Zuid-Afrikaanse en twee onder Noorse vlag, deed evenwel de wenkbrauwen fronsen en het is meer dan waarschijnlijk dat deze gebeurtenis de aanleiding was tot de uitbreiding van de visserijgrenzen van de Noordwest-Afrikaanse landen.

Ondertussen zijn er nog twee dergelijke schepen ter plaatse. Van 1968 tot 1970 rees de totale vangst in deze zeegebieden van 1,7 miljoen tot nagenoeg 2,6 miljoen ton. Het is niet bekend in hoeverre de uitbreiding van de visserijgrenzen de bedrijvigheid van de fabriekschepen zal beïnvloeden maar in ieder geval zijn de visserijmogelijkheden van de treilers sterk gewijzigd.

Polen had bv. steeds 11 of 12 treilers ter plaatse op de gronden van Noordwest-Afrika en op het einde van 1972 werd vastgesteld dat 5 van hen naar de visgronden van Zuid-Afrika gestuurd waren voor de vangst van mooie meid.

In november meldde een Zuid-Afrikaans blad dat 14 of 20 Italiaanse treilers in 1973 de haven van Walvis Bay zouden gebruiken voor verscheeping en diensten. Ook Spaanse vaartuigen waren regelmatige bezoekers.

Het gebruik der plaatselijke havens door de vreemde vissersvloeden werd lang aangevoeld door de Zuid-Afrikaanse nijverheid. In Zuid- en West-Afrika worden de havens beheerd door, en zijn ze eigendom van, Staatsspoorwegen en Havenbeheer. De scheepsherstellers en de scheepshandelaars zijn aldus erg tegen het wegblijven van de vreemde treilers en hun moederschepen die er heel wat geld in 't laadje brengen.

OVERBEVISSING (2)

Maar de plaatselijke nijverheidsorganisaties van de zeevisserij gaan daar allemaal zo maar niet mee akkoord. Zij oefenen sterke druk uit op de Spoorwegen en de Havens die dan verplicht zijn hun tarieven voor de vreemde schepen te verhogen. In paniek door de huidige toename van de diepzeevisserij eist de visserijnijverheid aldaar thans een volledige sluiting voor de vreemde treilers. Maar er wordt gevreesd dat deze houding enkel maar een geringe invloed zal hebben op de grote vloeden die, zoals de Russen nu al doen, hun vangsten rechtstreeks overladen in moederschepen en bovendien nog alle diensten die ze behoeven kunnen verkrijgen bij betreffende moederschepen of biezondere bevoorradingschepen. Deze houding zou evenwel sommige kleinere vloeden last kunnen bezorgen. Deze laden nu hun vangsten in de havens over, laten herstellingen uitvoeren, nemen stores. Zij veranderen dan eveneens van bemanning door het gebruik van de plaatselijke duchtlijnen.

(Vervolg blz. 10)

BESCHERMING

Voor de bescherming van de visvoorraden op lange termijn heeft de Zuidafrikaanse visserijverheid de blik gericht op de werking van de Internationale Kommissie voor de Zuidoost-Atlantiek die enige jaren geleden werd opgericht. Maar wie gelooft er nu nog aan een vlugge uitvoering van doeltreffende besluiten van allemaal deze kommissies met ronkende benamingen en waarvan de leden wel iedere maand behoorlijke salarissen zullen opstrijken die door u en ik, zowel in Europa, Amerika of Afrika, worden betaald. Wanneer men reeds maandenlang moet wachten op besluiten en wetten die dringend de volksgezondheid moeten beschermen (denk even aan de hormonen in het kalfsvlees die rechtstreeks kanker kunnen veroorzaken) hoelang zou men dan wel moeten wachten om eens een spoedig gevolg te kunnen zien van een der duizenden kommissies die zich met vis en aanverwante zaken bezighouden?

De kustlanden van Zuid-Afrika maken zich daaromtrent ook wel niet teveel begoochelingen meer en als ze dit wel nog doen dan is dit wel een teken van kinderlijke naïviteit. Doch wellicht staan deze landen minder relativerend tegenover de radikale middelen dan wij doen met al onze geleendheid en moeten we verwachten dat binnenkort meer Afrikaanse naties hun visserijgrenzen zullen uitbreiden tot grote afstanden uit de wal. En we beginnen er u ook stilaaa wel van overtuigd te geraken dat ze niet allemaal het ongelijk hebben want wie zou er nu nog durven aan gaan twifelen dat we bezig zijn met onszelf naar de duivel te helpen. De overbevissing is een vaststaand feit en ieder middel dat ertoe strekt nog maar evenveel vis als vroeger te vangen in afgeviste gebieden is een dieper graven van het eigen graf. Daar moesten we nu toch maar een stilletjes van overtuigd geraken. Vanzelfsprekend is dit allemaal niet zó eenvoudig en we hebben nu eenmaal vis en veel

vis nodig. Maar juist daarom moeten allemaal deze kommissies nu eens wat ernstiger aan het werk gaan en zich niet voortdurend beperken tot lege en nutteloze vergaderingen in dure steden met luksueuse verblijven en verre reizen. Lazen we niet ergens dat er 28.000 vergaderingen nodig zijn om tot een enkel doelmatig besluit te geraken? Dit zegde een computer. Deze vernuftige apparaten kunnen beslist vergissingen begaan maar in dit geval stemt dit zowat overeen met de gedachte die men uit de praktische ervaringen van iedere dag kan puren. Reken maar eens uit wat dit allemaal moet kosten!

Ingewikkeld is het allemaal wel. Dat wel.

REGLEMENT

De oplossing van een vraagstuk in een bepaald gebied kan eveneens leiden tot het scheppen van vraagstukken in andere visserijgebieden alswanneer alle vaartuigen die uit een bepaald visserijgebied moeten verdwijnen hun gezamenlijke verschijning maken in een ander vangstgebied.

Ondertussen moeten we echter niet zover zuidwaarts gaan om moeilijkheden bij de zeevisserij te ontmoeten. Blijven we maar even in eigen omgeving! Er wordt rond de Faroe-eilanden vastgesteld dat er steeds maar minder vis te vangen is en de vissers van deze eilanden, die uitsluitend van de visvangst leven, maken zich daarover met reden ernstig bezorgd. Vanzelfsprekend trekken ook zij aan de noodrem en een hond zou het ruiken, de oplossing is de uitbreiding van de visserijgrenzen. Sedert verscheidene jaren reeds wordt een vermindering van de vangsten aldaar vastgesteld door de kustvissers. De uitbreiding van de limieten zou evenwel alleen maar betrekking hebben op andere dan lijnentechnieken en voor een gedeelte van het jaar alleen.

Ondertussen wordt de dreiging van de uitputting der zeeën nog maar een bewezen. Waar gaat de wereldvisserij naartoe?

Makreel- en haringproject, jan. 1973

J. Westerduin, Afdeling Voorlichting van de Hoofdafdeling Zee- en Kustvisserij

INLEIDING

Buitenlandse informatie wezen er op dat in het zeegebied bezuiden Ierland gedurende de winterperiode goede makreel- en, of haring- vangsten zouden zijn te maken.

Teneinde het een en ander nader te onderzoeken werden in 1966 en 1967 in de maand februari experimentele reizen ondernomen naar het zeegebied ten westen van de Scilly eilanden, in het bijzonder op de Jones bank. Door de bijzonder slechte weersomstandigheden gedurende die reizen werden geen positieve uitkomsten verkregen. Teneinde dit gebied nogmaals te onderzoeken onder hopelijk betere weersomstandigheden werd einde 1972 besloten in januari 1973 wederom een experimentele reis naar dit zeegebied te ondernemen met het doel de mogelijkheden voor de haring- en makreelvisserij te onderzoeken.

Om een duidelijk onderscheid te maken tussen de traditioneel beviste gronden bezuiden Ierland en het experimenteel gebied, werd vastgesteld dat deze reis het zeegebied aan de ingang van het Bristol Kanaal en verder bezuiden 50° NB en bewesten 5° WL zou moeten worden verkend.

UITVOERING

Op 2 januari voeren de volgende vries-hektrawlers naar het bovengenoemde visgebied: Tetman Hette KW 74, Cornelis Vrolijk Fzn SCH 171, Ariadne SCH 121 en Johanna Maria SCH 123. De schepen werden geescorteerd door het visserijonderzoekingsvaartuig «Tridens», dat in

het experimentele gebied naast de bedrijfsschepen zich in het bijzonder bezig hield met het zoeken naar haring en makreelscholen, gebruikmakend van gevoelige, elektronische opsporingsapparatuur. Voorts werd aan boord van de «Tridens», waar zich ook de projectleider bevond, tijdens deze reis de visserijgegevens van de experimentenschepen en berichten en waarnemingen van buitenlandse vaartuigen gecoördineerd, teneinde te komen tot een optimaal resultaat.

Aangekomen in het experimentele gebied begon men te vissen WNW van Trevose Head, waar enkele Franse en Poolse schepen werden aangetroffen.

Op lichte aantekeningen werden een of twee trekken gedaan met gering resultaat, hierop werd besloten in de richting van de Scilly eilanden te gaan zoeken, waarna vervolgens twee schepen in westelijke richting trokken en samen met de «Tridens» zochten tot aan de Jones bank en de twee andere schepen wederom noordwaarts trokken en het gebied tot aan de Smalls verkenden. Tenslotte bleek de beste visserij te liggen op 20 tot 25 mijl west van Trevose Head, waar met het pelagische net de hoogste dagvangst werd behaald van 200 kantjes haring.

VERKENNING DOOR DE „TRIDENS“

Terwijl de bedrijfsschepen de visserij bleven uitoefenen ten westen van Trevose Head zette de «Tridens» de verkenning elders voort. Bezuiden de Scilly eilanden werd uitsluitend een hoeveelheid horsmakreel aangetroffen en verder

	kg	gld	kg	gld	kg	gld	kg	gld
kantjes haring	174	15.740	—	—	8	760	92	8.934
makreel	1	60	—	—	—	—	—	—
verse haring	2680	3.621	—	—	—	—	—	—

VANGSTEN en BESOMMINGEN

	KW 74		SCH 171		SCH 121		SCH 123	
makreel	960	435	—	—	—	—	—	—
diepvries haring	—	—	48500	48.400	10.550	9.138	8.286	8.133
makreel	1296	972	16960	14.980	5.625	3.183	5.113	2.890
sprot	10400	6.240	14000	14.000	13.825	11.032	20.194	18.328
diversen	5700	9.685	10200	4.100	96	75	211	225
besomming	—	36.753	—	81.480	—	24.188	—	38.510

westelijk tot aan Great Sole Bank werden over een uitgestrekt gebied aantekeningen gezien, hetgeen bij onderzoek jong broed (zaad) bleek te zijn. Ook benoorden het experimentele gebied, in het bijzonder op de Hurd Bank, langs de Ierse kust en nabij de Labadie Bank, werd door de «Tridens» gezocht naar haring en makreel, echter zonder bevredigend resultaat.

In het gehele gebied werden slechts enkele Franse en Poolse vissersschepen aangetroffen. Concentraties van schepen werden uitsluitend waargenomen in de omgeving van Trevose Head.

Vangsten en besommingen SAMENVATTING

Over het algemeen redelijk goede weersomstandigheden. Tijdens

deze reis werd het gebied ten westen van het Engelse Kanaal tot aan de Great Sole Bank (10° WL) en de ingang van het Bristol Kanaal intensief verkend. De bedrijfsschepen hebben, nadat zij aanvankelijk elk ongeveer 400 zeemijlen zonder resultaat hadden onderzocht, voornamelijk gevestigd voor het Bristol Kanaal, ter hoogte van Trevose Head.

Opgemerkt zij dat ook grote Franse hek- en zijtrawlers die eveneens in dit gebied aan het zoeken waren toch steeds weer terugkeerden naar de omgeving van Trevose Head. Deze constatering gevoegd bij de ervaringen van de «Tridens» en de experimentenschepen, maken het aannemelijk dat in het gehele onderzochte gebied concentraties van haring- en makreelscholen slechts voorkwamen ter hoogte van Trevose Head.

(Uit „Visserij” nr 2 van maart '73.)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

We hebben al veel weken weten dat er weinig vis aangevoerd werd op de markt van Oostende. Weken zoals deze die zopas voorbij is zijn echter (gelukkig) nog rareiteiten. Nog geen 6000 bennen vis, dit door de kleine vangsten van de West, de Noord en het Kanaal. Van het Kanaal wordt trouwens nog alleen maar tong aangevoerd, tong die gelukkig voor de vissers steeds zeer duur is. Trouwens ook de andere vissoorten werden weer eens erg duur afgezet. Vooral de

voor 28.000 kg tong en een opbrengst van 3.180.000 fr. Wat onderstreept dat de tongen duurder waren, alleszins veel duurder dan verleden jaar tijdens deze periode toen vooral de lappen aan bescheiden prijzen van de hand gingen.

Een erg schaarse garnaalaanvoer deze week. Slechts een 1.700 kg voor 34 vangsten. Kleine vangsten die wel duur verkocht worden, garnaal steeg eind voorgaande week tot 120 en 140 fr het kg, maar toch moeilijk gunstige resultaten mogelijk maken. De visvangers brachten tijdens de voorbije dagen vooral bot, poors en inktvis binnen. Die drie soorten kregen dank zij de algemene visschaarste toch nog een behoorlijke prijs. De zeer schaarse platjes en scharren waren natuurlijk ook hier peperduur.

Een totale aanvoer deze week van amper 5.800 bennen vis en 30.000 kg tong. Een totale opbrengst echter die toch nog 9.852.175 fr bedroeg.

VOOR MEER TREKKRACHT

gullen en de Westvarianten gingen aan topprijzen weg. Roggen, rode knorhaan, platvis, tarbot, griet, heek, zonnevis waren evenveel rareiteiten. Vanzelfsprekend dan ook zelden genoteerde prijzen voor deze soorten.

De aanvoer van IJsland deed niet zo goed. De prijs van de koolvis was daarvoor te laag. Slechts 550 fr de ben voor grote sortering, de andere sorteringen nog goedkoper. Grote schelvis was wel duur en kreeg zelfs tot bij de 40 fr. Het eigenaardig verschijnsel deed zich deze week voor dat witte leng duurder was dan blauwe. Het moet zijn dat in Frankrijk de aanvoer van deze laatste soort momenteel zeer groot is. Of hoe anders de betrekkelijk lage prijs van deze ingevoerde soort verklaren? Toch heeft de goedkrijgsheid van deze soort de prijs van de andere soorten amper gedrukt. De gulprijs lag immers steeds rond de 20 fr en witte leng kreeg tot 23 fr. Rode zeebaars steeg tot 29 fr maar was werkelijk buitengewoon schaars.

Kleine vangsten voor de Westvissers die wat dat betreft al betere tijden kenden. De hoge prijzen maakten echter toch een redelijk goede opbrengst mogelijk. Toch nog hogere prijzen voor de meeste soorten op de dinsdagmarkt, en dit nu al voor de tweede opeenvolgende week.

We hebben deze week ook een zeer mooie vangst kabeljauw gezien van de in span vissende Z.509 en Z.562. Ook de voorgaande reis werd een grote mooie vangst gelost. Dit keer viel echter de prijs heel wat beter mee dan de voorgaande week zodat met 550 bennen een opbrengst van 883.000 fr bereikt werd. Een hart onder de riem na de ontgoocheling van de voorgaande reis.

Wat de Kanaalschepen betreft, we kregen er slechts een drietal. Die drie samen zorgden echter

EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

ALLEEN MAAR TONG VOOR DE KANAALSCHEPEN

Over de kanaalschepen zijn we deze week rap uitverteld. Ze zorgden immers alleen maar tong. Niet dat dit nadelig was voor de reis. Integendeel, wel voor de vishandelaars die weinig keus kregen. De tongen bleven bovendien ook deze week nog erg duur. De lappen stegen dinsdag zelfs tot 100 fr het kg, de grote sortering tot 120 fr en de andere sorteringen lagen allemaal tussen de 113 en 120 fr. De gemiddelde prijs die maandag nog rond de 106 fr lag liep dinsdag op tot 113 fr het kg. Een gemiddelde prijs die we in de meimaand, toch de tongenmaand bij uitstek, nog nooit zagen betalen. Er werden meteen flinke reizen gelukt met twee van de 3 schepen zelfs boven de 7 cijfers en de derde slechts enkele tienduizenden vanaf. Als we toch iets moeten vertellen over de bijvangst, dan is het dat die zeer miniem was en amper uit een 10 tot 20 bennen bestond, meest gul, platvis en wijting.

TOTTEN VAN DE NOORD AAN STIJGENDE PRIJZEN

Is het omdat de Nederlanders al weer achter de haring aanzitten dat er minder minder vis aangevoerd wordt of zijn de vangsten er ook erg klein geworden? Zo klein dat de Nederlanders van het weinige dat hier gebracht wordt nog een deel moeten komen weggooien? In elk geval ging dinsdag de prijs van de kleine wijting en de kleine schelvis zeer sterk stijgen. Eerstgenoemde soort liep zelfs op tot 23 fr maar viel toen toch weer terug naar de 19 fr. De totten, maandag verkocht aan 12fr, stegen dinsdag naar 15,80 en 17 fr. Niet alleen de totten en de wijting gingen die tweede verkoopdag (trouwens duurder weg, ook de verschillende gulsorteringen gingen plots met 200 fr en meer de ben stijgen. Zo ging de prijs van de grote schelcodguls stijgen van 1450 naar 1680 fr en daarna tot 1800 fr de ben. De andere gulsorteringen kregen tussen 1400 en 1600 fr. Steenschol werd verkocht tussen de 32 en 60 fr het kg en voor platvis lag de prijs tussen 20 en 27 fr. Niettegenstaande de eerder kleine vangsten toch zeer behoorlijke resultaten.

OOK WESTVIS VEEL TE SCHAARS EN ZEER DUUR

Zeer weinig westschepen op de eerste verkoopdag (4) en slechts een drietal op de tweede verkoop-

vis steeg boven de 100 fr het kg en voor platvis werd dinsdag reeds tot 35 fr het kg betaald. Een vangst tong van de N.705 haalde nog hogere prijzen dan de kanaaltongen waarbij de bloktong tot 129 fr steeg en de voor/kleine tot 131 fr. Zeer goede uitslagen ook voor deze schepen en dit met erg kleine vangsten.

STEEDS WEINIG IJSLANDVIS

De aanvoer van IJsland bedroeg slechts 2260 bennen. Drie schepen slechts aangezien er één zijn vangst in Engeland ging verkopen. De prijzen waren hier nochtans zeker niet te versmaden. Oordeel zelf: Kabeljauw tot 23 fr, gullen bijna allemaal 19 en 20 fr. Gul werd overigens opgekocht aan die prijs door de uitvoer. De schelvissorteringen deden het ook ver van slecht. Zo kreeg de grote sortering aan 32 naar 42 fr, de middensoorten van 25 tot 30 fr en de kleine sorteringen nog rond de 25 fr. Witte leng ging weg aan 22 en 23 fr, rode zeebaars aan 24 en 28 fr. De aanvoer van deze laatste soort was werkelijk zeer klein. Voor grote schotse schol lag de prijs tussen 590 en 830 fr, honds-tong kreeg tot 1800 fr waarbij de prijs van de kleine sortering 400 fr, schril afstak. Staart was duur en kreeg tot 95 fr, de heilbotsoorten gingen weg tussen 59 en 105 fr.

Grote wijting kreeg ook bij de 20 fr en schaat heeft opnieuw het peil bereikt van voor de kwikperiode. Er werd dan van 35 tot 48 fr het kg voor gegeven. In feite was het enkel de koolvis die achterwege bleef. De grote sortering amper rond de 11 fr, de andere sorteringen tussen de 10 en 11 fr. De resultaten voor de IJslanders lag tussen de 512.460 fr en 820.490 fr, dit voor de O.216 en de O.318.

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

dag. De aangevoerde soorten beperkten zich in hoofdzaak tot wijting, gul en in veel mindere mate rode knorhaan, rog, steenschol en platvis. Ook een paar vangsten met wat haai. De haaiprijs is trouwens gestegen bij verleden week en liep op tot 18 fr het kg. Gullen en wijting kregen hier nog een iets hogere prijs dan bij de noordschepen. Rode knorhaan werd ook weer erg duur verkocht, een partij van 29 bennen ging weg aan 39 fr het kg, de kleine sortering haalde ruim 25 fr. De enkele kilo's koningsvis haalden een nooit gekende prijs van 117 fr het kg. Voor zonnevis werd tussen 35 en 83 fr gegeven. Staart-

Publiciteit in

HET VISSERIJBLAD

doet Uw

Zakencijfer stijgen

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
Tel. 04180 - 2654

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

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

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De meerderheid van de vaartuigen waren afkomstig van de noord. In hoofdzaak hebben ze tongsoorten gelost, deze schommelden tussen de 96 en de 126 fr het kg voor de grote, de $\frac{3}{4}$ bekwaamen van 118 tot 137 fr. De middensoorten haalden van 111 tot 158 fr en de kleinere soorten met 1p en slips van 104 tot 142 fr. Het waren voornamelijk grotere tongsoorten die gelost werden, voornamelijk de bloks. De tarbot en de grietsoorten blijven in trek, van 70 tot 195 fr het kg. Aan gezien de aanvoer van pladijs zeer gering was, waren ook deze vissoorten duur in prijs, de vijf sorteringen bekwaamen van 14 tot 42 fr. De grote meerderheid van de pladijssoorten waren de 3de slag in aanvoer. Er was een vrij groot tekort aan kabeljauw en gulsoorten, de kabeljauw bekwaam van 32 tot 42

fr en de verschillende gulsoorten van 10 tot 39 fr. De kleinere gulsoorten werden praktisch niet gelost, gezien de gullenvangers de visvangst hebben stop gezet. De meeste van de gullenvangers beoefenen nu de garnaalvangst.

Zowel de grote als de kleinere wijting soorten haalden nu renderende prijzen, voor de verschillende soorten werden prijzen geboekt van 12 tot 27 fr het kg. Zowel de zeehaaien als de zeehonden kenden succes en bekwaamen volgens sortering van 8 tot 24 fr. De roggevis aanvoer was gering vooral dan van de grotere soorten, de verschillende afname prijzen schommelden tussen de 17 en de 58 fr het kg. Dergelijke prijzen worden alleen geboekt bij zeer kleine aanvoer. De weinige steenschol soorten haalden van 30 tot 60 fr het kg. De zeeduivels van het Kanaal bekwaamen van 60 tot 108 fr het kg.

NIEUWS VAN DE ZEEBRUGSE VISSERSHAVEN

— De reders die wensen gebruik te maken van de balkrooster, moeten een aanvraag richten tot de Vismijndirectie ofwel rechtstreeks tot de heer R. Rosseel, Opzichter van Bruggen en Wegen, Werfkaai 43, te Zeebrugge. In dit verband werd onlangs een kastbord geplaatst langs de Tijdokkaai tegenover de kuisbank om de reders hiervan in kennis te stellen. Na raadpleging van dit kastbord kunnen ze weten van en tot wanneer de balkrooster is bezet. De vissersvaartuigen mogen er geplaatst worden in de voorwaarden te bepalen door deze ambtenaren en bedienden. Als de plaatsing 15 dagen te boven gaat, dient een bijzondere machtiging schriftelijk te worden aangevraagd.

— De aanbesteding tot het op richten van een aanlegplaats voor

de plezierboot « Noordkaper », zal uitgevoerd worden door de Fa. Depret uit Gent. Dit zal op het einde van de betonsteiger zuidwestkant gebeuren. De werken dienen voltooid te zijn op 15 juli 1973.

— Dank zij de nauwe samenwerking tussen het bestuur van Bruggen en Wegen en de Vismijndirectie, om het vuil in en om de Zeebrugse haven te bestrijden, krijgt het havengebied stilaan een beter uitzicht. Het drijvende vuil op het havenwater wordt systematisch met behulp van een onlangs in dienst genomen bootje weggeruimd.

Beide diensten doen echter nogmaals een oproep tot de vissers en tot de mensen tewerkgesteld in de nevenbedrijven, om hun afval te willen deponeren in de daartoe geplaatste containers.

NOTARIELE AANKONDIGING

Kantoor van Notaris
Paul van TIEGHEM
de TEN BERGHE
te Oostende, L. Spilliaertstraat, 18
tel. : 713.74

— O —

Op DINSDAG 22 MEI 1973 om 15 uur in de gehoorzaal van het vrederecht te Oostende, eerste kanton, Canadaplein.

Ten overstaan van de Heer Vrederechter van het eerste kanton te Oostende, overeenkomstig artikel 1592 van het gerechtelijk wetboek onder de opschortende voorwaarde van afwezigheid van opbod

OPENBARE VERKOPING IN EEN ZITDAG

SCHEEPSWERF

te Oostende, Nieuwe Werfkaai 2
Bestaande uit :

De nijverheidsgebouwen dienstig voor scheepswerf opgericht op grond der Domeinen van de Staat, gestaan en gelegen te Oostende, Nieuwe Werfkaai 2 en begrijpende :

1 tussen het vlotdok en de nieuwe Werfkaai, opgericht op grond bekend ten kadaster sectie D nummer 653a2, voor een oppervlakte van 12 aren 60 ca. scheepswerf uitgevende op vlotdok : grote hangaar, kantoorplaats, twee magazijnen, refterzaal met drie lavabo's en waterverwarmer Vivor SEM

Op het verdiep : tekenzaal met afwasbak plaats voor schrijnwerkerij.

Grote inrijpoort.

2 overkant van de nieuwe werfkaai opgericht op grond bekend ten kadaster sectie D nummer 653I2 voor een oppervlakte van 10 a 80 ca : grote hangar met inrijpoort, en achteraan overdekte bergplaatsen

PACHT : ingevolge ministeriële brief d.d. 30.1.1973 heeft het Ministerie van Financiën beslist dat de huurrechten voor de grond aan de koper van de gebouwen mogen overgedragen worden.

Voor het bezichtigen sleutel te bevragen op het kantoor van de verkopende notaris.

Ter vrije beschikking bij het definitief worden der verkoping.

Alle nadere inlichtingen op het kantoor van de verkopende notaris

(7300N—7364V)

ZIJ LIEPEN SCHEVE KOERS

lek geslagen.

De feiten deden zich voor omstreeks 16 uur. Op een gegeven ogenblik sloeg de „Little Boy” van Bogaert Julien met de garnaalkorre vast aan een zich onder water bevindend voorwerp en enkele ogenblikken later zat het kleine scheepje rotsvast op een golfbreker. Garnaalvisser Deley Freddy die in de omgeving aan boord van zijn „Bambi” eveneens op garnaal vis'e snelde onmiddellijk ter hulp

maar onderging spoedig hetzelfde lot. Ook hij geraakte vast op de golfbreker.

Ondertussen werd de Reddingsdienst der Kust ingeschakeld en kwam redeboot II onder bevel van schipper Zonnekeim ter plaatse. Veel meer dan standbye blijven kon de schipper echter niet doen. Wel begaven kikvorsmannen zich te water en stelden vast dat beide vaartuigen lek waren. Ook de zeevaartpolitië kwam ter plaatse om een onderzoek in te stellen.



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

VISAANVOER TE OOSTENDE

11-5	7	41.536	879.240			
14-5	14	216.500	6.309.970			
15-5	8	43.400	2.166.455			
16-5	3	18.360	496.510			
	32	319.796	9.852.175			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

9-5	8	429	32.027	66.—	80.—	76.—
10-5	1	80	6.130			
11-5	6	213	21.344	86.—	120.—	100.—
12-5	7	365	44.123	100.—	130.—	120.—
13-5	1	25	2.850	140.—		
14-5	2	119	10.062	86.—		
15-5	9	465	32.818	47.—	90.—	70.—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

10-5	7	15.232	631.790			41,47
11-5	6	17.622	1.283.786			72,85
14-5	15	67.689	3.849.955			56,59
15-5	6	19.887	1.146.620			57,65
16-5	6	21.575	1.205.810			55,19

WAARVAN TONG

10-5	5	3.343	382.990			114,56
11-5	4	10.545	1.145.570			108,63
14-5	15	24.672	2.690.670			109,44
15-5	6	7.350	848.800			115,48
16-5	6	6.517	790.800			121,22

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

10-5	11	877	74.115	55.—	112.—	
11-5	13	2.069	163.221	50.—	107.—	
14-5	21	3.971	273.729	47.—	97.—	
15-5	21	4.039	233.991	34.—	82.—	
16-5	23	2.943	202.457	42.—	88.—	

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

12-5	5	526	54.709	100.—	108.—	
14-5	5	382	25.296	60.—	80.—	
15-5	5	419	25.659	55.—	67.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

11-5	9	11.616	332.883			
14-5	11	14.552	425.190			
16-5	10	9.811	328.220			

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 10 MEI 1973

O.94, Noord
O.123, Noord
O.206, Noord
O.181, Kanaal
Z.597, Kanaal
Z.452, West
O.334, Noop Head

ZATERDAG 12 MEI 1973

Z.34, Kanaal
N.738, West

ZONDAG 13 MEI 1973

O.217, Noord
Z.38, Kanaal

MAANDAG 14 MEI 1973

O.224, Noordzee
O.66, Noord
O.26, Noord
N.762, West
N.723, West
N.185, West
O.192, West

WOENSDAG 16 MEI 1973

N.708, West
N.722, West

VRIJDAG 11 MEI 1973

O.316, IJslaan
O.285, Noord
O.307, Noord
O.189, Kanaal
O.229, Kanaal
O.142, West
N.422, West
O.172, West
N.736, West

OOSTENDE

VRIJDAG 11-5-1973

KANAAL
O.224 16 1620 — 241.380

NOORD
O.26 11 245 — 218.030

WEST
Z.38 1 145 — 161.480
O.66 10 225 — 206.830

KUST
O.555 1 5 83 11.730
O.100 1 7 — 8.190
O.101 1 5 82 15.290
O.116 1 5 21 6.690

MAANDAG 14-5-1973

IJSLAND
O.236 17 760 — 713.390
O.318 18 950 — 820.490
O.216 17 550 — 512.460

KANAAL
O.127 17 10 9200 1.034.760
O.303 16 10 8300 935.150

WEST
N.762 7 100 — 88.260
N.722 9 90 — 146.130
N.723 9 140 — 130.290
N.708 8 200 — 276.150

NOORD
O.159 8 220 — 243.460
O.35 8 200 — 239.270
O.114 10 200 — 228.660

NOORDZEE
Z.509-562 8 550 — 883.940

DINSdag 15-5-1973

KANAAL
O.198 17 10 10500 1.215.690

WEST
O.306 9 280 — 284.950
O.239 10 260 — 338.570
N.705 7 30 1500 242.600

KUST
O.101 1 20 33 16.620
O.23 1 21 45 12.660
O.150 1 3 57 7.090
O.18 1 4 18 5.750

WOENSDAG 16-5-1973

WEST
O.69 8 150 — 177.430
O.324 10 210 — 274.610

KUST
O.555 1 1 52 7.080
O.101 1 4 58 11.240

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 10-5-1973

Z.331 9 100 1500 346.690
Z.463 9 140 100 149.850
Z.550 2 20 100 31.940
Z.593 2 10 200 49.030
Z.545 2 10 100 33.880
Z.201-560 1 20 — 20.400

VRIJDAG 11-5-1973

Z.574 8 30 100 206.830
Z.516 8 100 800 230.480
Z.505 4 10 500 90.940
Z.405 18 100 5000 732.476

MAANDAG 14-5-1973

Z.510 4 30 500 123.120
Z.430 9 80 100 114.350
Z.460 10 80 100 183.350
Z.511 5 20 500 95.650
Z.200 11 150 3000 488.901
Z.506 13 350 1800 643.180
Z.526 18 180 6000 976.234
Z.418 18 250 4000 699.380
Z.550 1 10 50 26.820
Z.602 1 10 100 31.450
Z.496 5 30 800 143.980
Z.12 1 10 150 24.070
Z.603 9 50 100 139.080
Z.262 6 20 500 141.500
Z.545 1 20 50 19.170

DINSdag 15-5-1973

Z.518 6 50 1200 216.380
Z.442 2 10 100 30.900
Z.588 7 80 1200 210.530
Z.421 4 20 400 86.150
Z.492 7 50 1200 254.110
Z.507 7 70 1700 348.550

WOENSDAG 16-5-1973

Z.580 2 20 300 83.290
Z.420 8 40 1000 233.250
Z.445 7 50 100 97.840
Z.564 8 60 1400 288.340
Z.512 7 60 1000 330.150
Z.533 8 30 400 172.940

PAKKETBOTEN OOSTENDE-DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de week van 20-5-1973 tot 26-5-1973

PASSAGIERSBOTEN Afvaarten uit Oostende :

— Alle dagen te 10.15 uur en te 14.45 uur.
— Op 26-5-1973 bijkomende afvaart te 09.50 uur.

Afvaarten uit Dover :

— Alle dagen te 13 en te 16.50 uur.
— Op 25-5-1973 bijkomend afvaarten te 11.35 uur en te 16 uur.
— Op 26-5-1973 bijkomende afvaarten te 01 uur, te 10 uur, te 11.35 uur en te 16 uur.

CARFERRIES Afvaarten uit Oostende :

— Alle dagen te 01.30 uur, te 04 uur (1), te 7.30 uur, te 10.30 uur, te 13.30 uur, te 16 uur (1) en te 19.30 uur.
— Op 24-5-1973 bijkomende afvaart te 16.30 uur.

Afvaarten uit Dover of Folkestone.

— Alle dagen t 00.30 uur, te 16.30 uur, te 10 uur (2), te 12.30 uur, te 15.30 uur, te 18.30 uur en te 22 uur (2).
— Op 24-5-1973 bijkomende afvaart te 21.30 uur.
— Op 25 n 26-5-1973 bijkomende afvaarten te 09.30 uur en te 21.30 uur.
(1) Naar Folkestone (Schip van de Britse Spoorwegen).
(2) Vertrek uit Folkestone (Schip van de Britse Spoorwegen).

OPNIEUW IJSLANDSE TREILER TE OOSTENDE

Nadat in april reeds twee diepzeetrelers van IJslandse nationaliteit hun vangst in de Oostendse vismijn verkochten wordt voor vrijdag a.s. 'n derde IJslandse eenheid verwacht. De «Ran», met Reijkjavik als thuishaven, zal ongeveer 122 ton IJslandse vissoorten lossen, waarvan 37 ton kabeljauw, 35 ton schelvis, 35 ton koolvis, 12 ton rode poon en 3 ton varia.

schelvis	14-5-1973
Groot	31.60-34.—
Middel	27.—31.—
Klein	16.—24.40
Kabeljauw	19.80-21.80
Gul	19.20-21.—
Wijting	14.—19.—
Schaat	35.—46.40
Zeebaars	23.40-29.60
Leng	21.—24.20
Schartong	6.20-16.60
Heilbot	59.—111.0
Koolvis	8.20-11.40
Hondstong	7.60-34.20
Zeeewolf	22.—24.20
Staart	84.—93.60

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	14-5-1973	15-5-1973	16-5-1973
Lappen	95.40-104	98.40-102	—
Grote	117 -119.2	119.4-124.2	—
3/4	117 -120.2	120 -126.2	—
Blok	115 -116.8	115.8-129.6	—
voor-kleine	114 -117.2	117.8-131	—
kleine	143.6—	120 —	—
slips	112 —	113.6—	—

Zeebrugge

Soorten	14-5-1973	15-5-1973	16-5-1973
grote	96.—99.—	99.—102	102 -103
blok	118 -121	122 -125	122 -126
fruit	118 -122	127 -131	133 -134
schone kleine	111 -126	131 -158	140 -150
kleine	112 -127	130 -134	137 -142
tout petit	110 -122	125 -128	137 -142
slips	104 -112	115 -119	130 -138

Nieuwpoort

Soorten	14-5-1973	15-5-1973	16-5-1973
Tong I	97.—99.—	—	102 -105
Tong II	113 —	—	120 —
Tong III	125 —	—	150 —
Tong IV	122 —	—	145 —
Tong V	121 —	—	144 —
Kleine	110 —	—	127 -128

PLADIJS

Oostende

Soorten	14-5-1973	15-5-1973	16-5-1973
Grote	21.—	24.40—	—
grote iek	22.40—	27.60—	33.—
kleine iek	25.—	30.40—	—
derde slag	27.20—	33.60-35.—	40.60-47.—
platjes	16.—21.80	17.—23.20	25.60-30.—

Zeebrugge

Soorten	14-5-1973	15-5-1973	16-5-1973
I	14.—21.—	20.—24.—	28.—34.—
II	18.—24.—	24.—28.—	32.—40.—
III	19.—26.—	23.—29.—	38.—42.—
IV	15.—19.—	18.—23.—	25.—28.—

Nieuwpoort

Soorten	14-5-1973	15-5-1973	16-5-1973
Moeien	20.—	—	35.—
grote pladijs	20.—26.—	—	40.—
drielingen	15.—18.—	—	22.—33.—
platjes	—	—	—

NIEUWPOORT

VRIJDAG 11 MEI 1973

N.543	144.650	N.761	47.413
N.708	13.000	N.700	14.910
N.349	7.160	N.805	14.530
N.788	14.830	N.1	14.270
Z.12	62.120		

Twee vangsten van de « West », samen 200 bennen, en de « bokkers » welke samen + 1.000 kg. tongen op de markt zetten. De varia en « rare » vis werd terug goed verkocht. Kabeljauw werd gemijnd aan 2.000 en 2.100 F de benne. De gullen van 1.840 tot 1.200 F de benne volgens grote. Platvis 1.000 F voor de grote, drielingen 1.300, en kleine 710 F. Wijting 1.100 en de kleine 640 F. Speerhaaien 600 en 550 F.

Kopen met robaard, zonnevis of rode soldaten werden duur verkocht. De tongen: lappen van 94 à 96 F, de 2d 115, de 3d ne 4d 129, de 5d 115 tot 120, en voor de kleine van 103 tot 110 F.

MAANDAG 14 MEI 1973

N.36	49.320	N.147	92.040
N.470	67.330	N.730	40.080
N.345	30.460	N.346	35.860
N.807	8.980	N.1	11.590
N.700	8.920	N.590	43.520
N.591	37.090		

250 bennen vis en + 1.200 kg tongen. Vraag naar gullen, kon niet bevredigend worden: « er waren er te kort » op de markt! De kopen kabeljauw kregen 2.000 F de gullen van 1.900 à 1.200 F de benne. Wijting: 1.300 F voor de grote, de kleine 840 Roggen: moers 2.150 F, tilten 1.750. Platvis werd goed verkocht: grote 1.000 F drielingen van 1.200 à 1.300 F, kleine 800 en 900 F. Speerhaaien 740 F, zeehonden 650 F. De tongen 98 voor de lappen, de andere 113 tot 125 voor de 3d kleine 110 F!

WOENSDAG 16 MEI 1973

N.579	72.690	N.543	11.870
N.720	131.110	N.805	17.280
N.1	12.470	N.807	13.650
N.788	19.830	N.700	8.810
N.349	6.760	N.591	33.750

Slechts 180 bennen vis met 650 kg. tongen op de markt! Alle soorten werden heel duur verkocht. Kabeljauw kwam aan 50 F de kg. De gullen van 2.100 à 1.450 F de ben. Weinig platvis en dit kreeg natuurlijk topprijzen: drielingen rond de 2.000 F. Visjes van 1.100 à 1.650 de benne! De wijting kreeg 1.550 voor de grote, en zelfs 1.310 voor de kleine. Moerroggen 2.520 en de tilten 2.400 F de benne. Rode soldaten 2.200 voor de grote, en omtrent het zelfde voor de middensoort! Speerhaaien werden gemijnd aan 800 en 850 F. 't Zelfde voor de zeehonden. De tongen: grootste soort 103 F, de 2d 120, de 3d 150, 4den en 5den 140 à 144. Zelfs de kleinste soort kreeg van 120 à 130 F de kg.

Een algemeen verschijnsel dus op alle markten: vis te kort!

**Publiciteit in
HET VISSERIJBLAD
doet Uw
Zakencijfer stijgen**

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 18 MEI 1973

IJSLAND: Gk 42 met 2.440 bennen, t.t.z. 740 b. kabeljauw en gullen, 700 b. koolvis, 240 b. rode bennen, 60 b. varia, 700 b. schelvis en totten.

NOORD: N.709 met 120 bennen, t.t.z. 60 b. gullen en 60 b. varia; O.312 met 120 bennen; O.134 met 210 bennen, t.t.z. 100 b. gullen, 100 b. totten en 10 b. platvis.

KANAAL: O.369 met 4.000 kg. tongen en 30 bennen vis.

WEST: O.279 met 220 bennen vis; N.422 met 80 bennen vis; O.284; N.706.

MAANDAG 21 MEI 1973

IJSLAND: O.202 met 650 bennen, t.t.z. 350 b. kabeljauw en gullen, 20 b. lengen, 100 b. koolvis, 30 b. schelvis en totten, 15 b. roggen, 70 b. varia, 15 b. wijting en 10 b. rode bennen.

NOORDZEE: O.231.

KANAAL: O.254, O.135, O.141, O.82, Z.499.

NOORD: O.37, O.151, O.232, O.237, O.274, O.275, O.282, O.249, N.719.

WEST: O.329, O.243, O.142, O.156, N.579, N.752, N.720.

FAHROE: O.81 en O.288.

DINSDAG 22 MEI 1973

KANAAL: O.118, O.128, O.309.

NOORD: O.94, O.123, O.206, O.285.

WEST: Z.452, N.736, N.738, O.172.

WOENSDAG 23 MEI 1973

KANAAL: O.182, O.72

NOORD: O.307, O.217, O.66

WEST: N.762, N.723, N.185, O.192

BERICHT AAN DE HH. UITVOERDERS VAN VIS

Het Bestuur der Economische Diensten (Ministerie van Landbouw) deelt het volgende mede:

AAN DE HH. UITVOERDERS VAN VIS,

ITALIE

Betreft: Handelsvoorstellen genoteerd door het informatiebureau van de Belgische stand van de "Fiera di Milano 1973".

Aan de hh. uitvoerders worden hierna volgende handelsvoorstellen kenbaar gemaakt die op genoemde jaarbeurs werden genoteerd:

**Firma: INDUSTRIA ALIMENTI
SURGELATI s.p.a.
BUMDRE
Via Cavour 27
CAMERO-ANCONA**

Verantwoordelijke persoon:
Handelsdirecteur

Handelstaal: Frans, Italiaans

Wenst: Vis - diepgevroren

Handels- en bankreferenties: Banca Nazionale dell' Agricoltura di ANCONA

Alvorens handelsstransacties af te sluiten, ware het nuttig inlichtingen in te winnen omtrent de solvabiliteit van genoemde firma's.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	14-5-1973	14-5-1973	15-5-1973	15-5-1973	16-5-1973	16-5-1973	14-5-1973
Harbot : groot (123)	150 -162	145 -160	150 -157,4	150 -162	161 —,—	120 -130	180 —,—
middel (123)	120 —,—	80,—110	122 —,—	80,—130	—,—	95,—140	130 —,—
klein (123)	95,—,—	55,—68,—	—,—	58,—79,—	—,—	45,—87,—	80,—120
Griet : groot (123)	—,—	70,—77,—	—,—	75,—81,—	—,—	82,—88,—	70,—,—
middel (123)	—,—	60,—68,—	—,—	65,—74,—	—,—	77,—85,—	—,—
klein (123)	—,—	45,—58,—	—,—	58,—64,—	—,—	70,—80,—	—,—
Schelvis : groot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel	24,—,—	15,—18,—	24,—31,20	—,—	33,40,—	—,—	—,—
klein	11,60-21,40	12,—13,—	15,80-19,60	—,—	15,60-25,80	—,—	—,—
Heek : groot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	30,—50,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Lom	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Leng	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rog (I)	17,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Keilrog (123)	35,—48,—	—,—	41,—52,40	—,—	44,—52,—	—,—	—,—
Rog (23)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Tilt (23)	—,—	42,—49,—	—,—	48,—59,—	—,—	51,—58,—	42,—,—
Scherpstaart (23)	—,—	41,—44,—	—,—	44,—47,—	—,—	48,—50,—	35,—,—
Halve mans (23)	—,—	33,—45,—	—,—	38,—47,—	—,—	40,—54,—	36,—,—
Teelt (2)	—,—	31,—33,—	—,—	32,—34,—	—,—	33,—38,—	30,—,—
Katrog (2)	—,—	30,—32,—	—,—	31,—34,—	—,—	30,—34,—	—,—
Kabeljauw	—,—	17,—19,—	—,—	18,—23,—	—,—	12,—18,—	—,—
Gul (groot)	31,—41,20	32,—36,—	32,—40,80	35,—40,—	36,—51,40	35,—40,—	40,—42,—
Gul (middel)	—,—	29,—31,—	—,—	31,—34,—	—,—	33,—39,—	—,—
Gul (klein)	21,—28,80	24,—28,—	11,80-37,—	26,—33,—	16,60-47,40	28,—36,—	34,—22,—
Hozemondhamme	—,—	8,—19,—	—,—	10,—13,—	—,—	12,—14,—	—,—
Wijting : groot	78,—102	—,—	103 —,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	24,20,—	18,—22,—	24,80,—	15,—19,—	29,60,—	25,—27,—	26,—,—
Schar	13,—,—	10,—12,—	19,—,—	10,—11,—	18,40,—	17,—19,—	18,—,—
Steenhol	12,—16,—	7,—12,—	13,—17,20	14,—17,—	14,—,—	8,—14,—	10,—20,—
Zeehaai	92,—62,40	22,—52,—	34,—58,40	30,—55,—	34,—61,—	40,—60,—	—,—
Hondshaai	11,80-16,20	15,—18,—	—,—	15,—18,—	16,20-18,—	21,—24,—	15,—,—
Doornhaai	13,—,—	—,—	16,—,—	—,—	16,40,—	—,—	16,—17,—
Pieterman	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Makreel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Horsmakreel	—,—	—,—	21,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeekreeft	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schaat	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeebaars (klipvis)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kongeraal	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schartong	31,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Volle haring	31,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
IJle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Haringshaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steenhol	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Heilbot	8,—11,40	—,—	—,—	—,—	7,80-8,20	—,—	—,—
Koolvis	110 —,—	—,—	—,—	—,—	110 —,—	—,—	—,—
Steur	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeewolf	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pollak	26,—,—	—,—	—,—	—,—	19,80-33,40	—,—	—,—
Zonnevis	24,40,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koningsvis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Vlaswijting	112 —,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeeduivel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schotse schol	—,—	60,—102	—,—	108 —,—	—,—	—,—	—,—
Zeehond	—,—	11,—30,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Bot	—,—	8,—10,—	—,—	10,—14,—	—,—	10,—16,—	13,—,—
Rode Poon (roobaard)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Grauwe Poon (knorh.)	32,—34,60	18,—25,—	—,—	18,—29,—	—,—	20,—30,—	20,—25,—
Rode Knorhaan	12,—14,20	9,—10,—	—,—	10,—14,—	17,—18,20	15,—18,—	20,—,—
Posten	26,20-39,80	35,—45,—	—,—	24,—35,—	36,—44,60	21,—40,—	26,—,—
Langoesten (midden)	—,—	5,—7,—	—,—	6,—8,—	—,—	6,—10,—	—,—
(klein)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Donderdagmorgen 10-5-73 zijn in IJmuiden aangevoerd: 8.150 kilogram tong, 20 kisten tarbot en griet, 500 kisten kabeljauw, 824 kisten schelvis, 110 kisten wijting, 266 kisten schol, 70 kisten schar, 329 kisten haring, 3229 kisten makreel, 86 kisten varia.

Prijzen in guldens:
Per 1 kilogram: Heilbot 8,97, gr. tong 7,08-6,94, m. tong 9,31-9,13, klm. tong 9,02-8,81, tong 1 9,57-9,14, tong 2 9,65-9,16, tarbot 10,87-10,40.
Per 50 kg: Tarbot 475-292, griet 284-166, kabeljauw 1 112-84, kabeljauw 2 132-74, kabeljauw 3 115-85, kabeljauw 4 125-90, kabeljauw 5 97-57, koolvis 2 53-39, koolvis 3 40-34, koolvis 4 39-31, schelvis 2 100-39, koolvis 3 80-52, schelvis 4 68-52, schol 1 140-100, schol 2 127-112, schol 3 150-112, schol 4 90-77, schar 93-50, wijting 1 96-66, wijting 2 90-68, haring 62,80-24, makreel 51,20-21,50, haai 65-24, poon 66, steenbolk 56, rode poon 175, kl. leng 86-74, kl. lom 78-75.

IJMUIDEN

In de vishal werd maandagmorgen 14-5-1973 aangevoerd: 20.700 kg tong, 103 kisten tarbot en griet, 1048 kisten kabeljauw, 109 kisten schelvis, 383 kisten wijting, 1935 kisten schol, 149 kisten schar, 323 kisten makreel, 74 kisten varia.

Prijzen per kg: tarbot 9,15-8,72, gr. tong 7,47-7,16, m. tong 9,45-9,25, klm. tong 9,02-8,85, tong 1 9,69-9,34, tong 2 9,80-9, heilbot 12,02, zalm 9,30-4,99.

Per 50 kg: tarbot 388-235, griet 257-119, kabeljauw 1 142-105, kabeljauw 2 135-108, kabeljauw 3 115-88, kabeljauw 4 98-88, kabeljauw 5 90-63, schelvis 1 140, schelvis 2 110, schelvis 3 108-104, schelvis 4 103-98, schol 2 108-89, schol 3 99-85, schol 4 94-75, schar 78-27, wijting 1 96-88, wijting 2 94-85, makreel 47,40-21,50, rode poon 97-75, poon 27-25, krab 43-31, haai 67-53, steenbolk 67-60, tongschar 188-150.

De besommingen waren:
KW.51 f 18.000, 55 f 17.700, 80 f 19.600, 87 f 16.900, 113 f 20.700, 117 f 14.500, 145 f 14.500, 145 f 29.200, 149 f 11.900, 150 f 11.000, 152 f 11.000, 152 f 11.900, 187 f 16.900, 195 f 7.100, 197 f 10.100, 205 f 13.000, 214 f 15.900, 215 f 16.600, 217 f 16.200, 221 f 5.800, 226 f 16.800, 127 f 10.000, 174 f 21.500, KW.185 f 13.400, 189 f 19.900, 190 f 11.400, 209 f 11.200, 210 f 1.200, 213 f 7.600, SCH.117 f 22.800, 256 f 16.100, WR. 25 f 13.800, 45 f 8.900, 50 f 13.700, 57 f 29.000, IJM.18 f 29.000, 29 f 24.000.

DEN HELDER

Vorige week werden in Den Helder 284.595 kg vis aangevoerd. De verkoopprijs bedroeg f 1.320.145,75. De grote kotters zorgden op vrijdag en zaterdag ondanks de vrij sterk afgenomen scholvangsten voor een grote aanvoer met respectievelijk 28 en 25 kotters aan de markt.

De hoogste besomming voorde een hoeveelheid vis aan van 11.853 kg waarvoor een prijs van f 48.100 werd gemaakt. Hij bracht 3.860 kg tong mee, die een gemiddelde prijs van f 8,59 de kg maakte.

IJMUIDEN — Woensdagmorgen werden te IJmuiden aangevoerd: 85 kilogram tong, 2 kisten tarbot en griet, 248 kisten kabeljauw, 1499 kisten koolvis, 22 kisten leng, 101 kisten schelvis, 44 kisten wijting, 47 kisten schol, 13 kisten schar, 7 kisten heek, 254 kisten haring, 2638 kisten makreel en 126 kisten varia.

PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kilogram: Heilbot 6,30 gr. tong 7,30-6,96, tong 9 65-9,21 kl. m. tong 9,21-8,92, tong 1 9,61-9,08, tong 2 9,39-8,89, tarbot 9,97, zalm 10,600.

Per 50 kilogram: Haai 43-30, schar, tong 58-55, wolf 100-98, poon 80-78, horsmakreel 25-17,50, bot 10, kl. lom 70-69, kl. leng 75, hammet kop 130, 86, heek 2 125-110, tarbot 307-218, griet 278-165, kabeljauw 1 143-73, kabeljauw 2 162-80, kabeljauw 3 118-86, kabeljauw 4 116-86, kabeljauw 5 102-62, koolvis 2 38-37, koolvis 3 39-35, koolvis 4 39-35, schelvis 1 92-89, schelvis 2 92, schelvis 3 100-67, schol 3 162-102, schol 4 89-82, schar 94-83, wijting 1 100-63, wijting 2 83, haring 1 63, 30-24,80, haring 2 41,20-makreel 1 76-21,50.

Per 125 kilogram: Gr. leng 162-158 gr. wolf 220.

Per hoop: Rog 52-31, vleet 390-294
De besomming woensdag waren als volgt: KW 49 20.200, 85 39.900 IJM. 9 56.100, 15 4.500, 23 2.600, SCH. 11 24.700, UK 70 3.900, KW 33 en KW 180 5.400, UK 135 en UK 145 2.700 196 en 234 1.400.

STELLENAMSE

VISMIJN UITGEBREID...

De vismijn van Goederede (gelegen te Stellingendam) heeft 800.000 guldens (zo wat 10 miljoen BF) toegewezen gekregen voor verbouwingen. Men moet de vismijn dringend vergroten zodat men een vloerooppervlakte gaat verkrijgen van 3.500 vierkante meter (nu heeft men er maar een goede 1000). Hoe nijpend het probleem wel is blijkt o.m. uit de marktcijfers. Voor 1973 had men breed gerekend op 15 miljoen gulden maar voor de eerste vier maanden van dit jaar haalde men al 7 miljoen gulden zodat mag aangenomen worden dat het totale jaarcijfer wel 20 miljoen gulden zal bedragen (ongeveer 280 miljoen BF). In 1972 kwam het meer dan eens voor dat kotters die te Stellingendam hun vangst wilden verkopen, naar Scheveningen moesten doorgestuurd worden.

NIEUWE HARING DONDERDAG

Uit de Ierse Zee zijn op de eerste dag van de jacht op haring optimistische berichten binnengekomen. Heel voorzichtig namelijk is gemeld, dat de eerste vangsten „niet slecht” zijn geweest. Indien voort soortgelijke berichten binnen komen betekent dat, dat men heden vrijdag in de loop van de dag de eerste schepen in de Nederlandse thuishavens kan verwachten, niet maatjes.

DENEMARKEN EN GROOT-BRITANNIË BESPREKEN DE ZAAK FAROER

Tussen Denemarken en Groot-Brittannië zijn te Londen gedurende twee dagen voorbereidende besprekingen gevoerd met het oog op het verlenen van bepaalde voorrechten aan de vissers van de Far Oer-eilanden buiten de 12-mijlszone. Aangezien deze eilanden en hun bewoners vooral afhankelijk van de visserij wil men hen bepaalde voorrechten verlenen.

Denemarken treedt hier op in naam van het mandaatgebied Far Oer-eilanden buiten de 12-mijl zo voorgesteld. Groot-Brittannië was echter de mening toegedaan dat de kwestie moest besproken worden in het raam van de Noord Oost Atlantische Visserijcommissie, maar bleek wel bereid voorbereidende besprekingen met Denemarken te beginnen.

FAMILIEPLANNING BIJ DE VISSER...

De Australische zooloog dr. D.R. Robertson heeft bij de zwaluwstaart een soort lipvis, het mechanisme van drie regelmatige geslachtswisseling — een fenomeen dat dikwijls bij lagere diersoorten wordt waargenomen en af en toe ook wel eens bij de mens — ontdekt. Zodra het mannetje uit zijn harem van drie tot zes wijfjesvissen verdwijnt begint het favorietje wijfje binnen de twee tot drie uur tekenen te vertonen van mannelijk gedrag. Daarna zijn binnen de vier dagen alle mannelijke kentekenen die het wijfje tot nu toe slechts in zich droeg, duidelijk gegroeid en vol ontwikkeld, penis inclusief. De dierkundige kwam tot de ontdekking dat het hele mechanisme geleid wordt door hormonen die pas dan in actie treden wanneer het wijfje zich niet meer door de mannetjesvis onderdrukt voelt.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Visaanvoer te Den Helder

Week van 7 mei tot en met 12 mei 1973

Goed visweer — Goede vangsten — Goede prijzen — Goede besommingen.

De afgelopen week was zowel voor de kleine als grote kotters een goede visweek.

Met ook voor de kleinere kotters over het algemeen zeer redelijke vangsten, die gezien de over het algemeen hoge prijzen ook redelijke tot goede besommingen mogelijk maakten, was het de gehele week gezellig druk in de vishal.

De grote kotters zorgden op vrijdag en zaterdag, ondanks de vrij sterk afgenomen scholvangsten, voor een grote aanvoer met resp. 28 en 25 kotters aan de markt.

Was de hoogste besommer die als uitzondering op regel maar liefst 11.853 kg. vis aanvoerde, waarvan 3.860 kg. tong met een gemiddelde prijs van f 8,59 voor een besomming van ruim f 48.100 echt een uitschieter, het was anderzijds toch ook zo dat de tien hoogste aanvoerders van de afgelopen week gezamenlijk 32.417 kg. tong aanvoerden met een gemiddelde prijs variërend tussen de f 8,55 tot f 8,75, voor een totaalbesomming van bijna f 345.000,— een gemiddelde dus van f 35.000,— per vaartuig.

De weekomzet van de visafslag liep hierdoor op tot ruim f 1.300.000.

Door 104 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd.

117.816 kg	Tong	f 1.017.654,43	van f 1064 f 680
6.283 kg	Tarbot	f 44.333,97	van f 1065 f 314
4.085 kg	Griet	f 13.322,90	van f 384 f 235
110.055 kg	Schol	f 188.000,28	van f 209 f 100
10.025 kg	Schar	f 6.697,25	van f 145 f 041
2.505 kg	Wijting	f 4.053,26	van f 186 f 112
27.960 kg	Kabeljauw	f 40.977,21	van f 325 f 070
153 kg	Tongschar	f 529,96	van f 370 f 286
1.480 kg	Steenholk	f 1.656,68	van f 171 f 064
2.860 kg	Bot	f 700,00	van f 033 f 021
735 kg	Poon	f 922,26	van f 200 f 096
240 kg	Krab	f 99,50	van f 080 f 029
221 kg	Harder	f 783,44	van f 401 f 318
172 kg	Diversen	f 413,87	van f f
284.595		1.320.145,47	

REDERS

NU de opligtijd nadert en uw schip dient
GEKUIST en **GESCHILDERD** te worden
wendt U bij **S. C. A. P.**

27, H. Baelskaai te Oostende – Tel. 729.51

of **Hand in Hand**

Tijdokstraat 34 te Zeebrugge Tel. 050/541.17

welke U alle nodige en technische inlichtingen zal geven

VOOR ALLE SOORTEN

LEVIS - HEMPELS VERVEN

VOOR ROMP : ONDER WATER

HEMPELS PLATIN PRIMER — HEMPELS AN TIFOULING

VOOR ROMP : BOVEN WATER

DEKHUIZEN, DEKKEN, MASTEN, SCHOTTEN, MACHINEKAMERS, enz.

RED LEAD NAVY - snel droog — NEOLIN UNDERCOATING — NEOLIN TOP EMAIL
alle kleuren

VOOR VISRUIM :

SPECIALE WITTE VERF

VOOR MOTOREN :

Speciale verf — DIVERSE KLEUREN

De Heer VERBEKE DANIEL, Weidestraat 346 te Assebroek, tel. 050/380.61, staat eveneens te uwer beschikking met zijn ploeg.

Bekijk de schepen O.306 — O.315 — O.318 — O.324 — O.72 — O.37 — Z.200 — Z.462 — Z.507 — Z.576
waarvan de schilderwerken door hem werden uitgevoerd.

De gebruikelijke korting voor de leden

hulp in nood s v

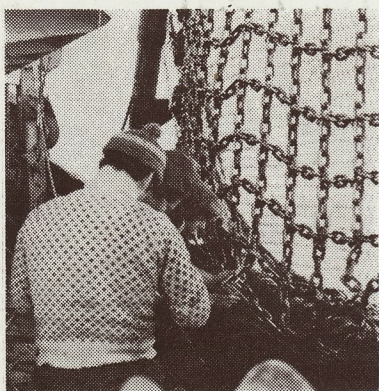
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

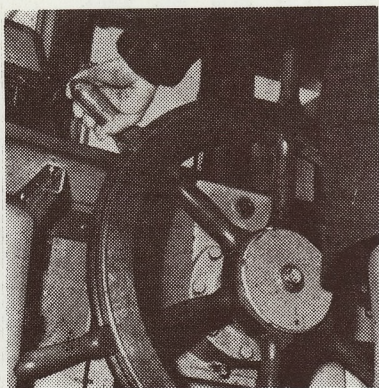
oostende

Tel. (059) 716.89

Telex : hunood 192.29



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



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



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