



VAKBLAD
VOOR DE
BELGISCHE
ZEEVISSERIJ
39e JAAR

VERSCHIJNT WEKELIJKS

HET VISSERIJBLAD

VRIJDAG 6 JULI 1973 — PRIJS 20 F — Nr 27

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NOORDZEEFESTIVAL

Auditorium — 21 uur

Donderdag 5 juli : Festival Politie- en Gangsterfilms

« **A MAN TO RESPECT** » van Michele Lupo
Met KIRK DOUGLAS - GIULIANO GEMMA en FLORINDA BOLKAN
« Première voor België »

Oorspronkelijke versie — Tweetalige onderschr.
100 F — Kinderen : 60 F

Vrijdag 6 juli :

HET GROOT SYMFONIEORKEST VAN DE B.R.T.
o.l.v. Daniel STERNEFELD

Solist : François-Joël THIOLLIER, pianist
Progr. : Mortelmans - Brahms - Moussorgsky.

125 - 150 - 175 - 200 F

Zaterdag 7 juli : Variétés — Co-prod. BRT/Casino-Kursaal

« **MUSIK KENNT KEINE GRENZEN** »

Met FRIDAY BROWN — PEGGY MARCH —
GREETJE KAUFFELD - e.a.

B.R.T.-Orkest o.l.v. Guy Glen ROCK

75 - 100 - 125 - 150 F

Dinsdag 10 juli te 20.30 uur : **4e ZEEZANGFEEST**

Org. : ANZ-West-Vlaanderen

50 - 75 - 100 F

Donderdag 12 juli : Festival Politie- en Gangsterfilms

« **SLEUTH** » (De Speurhond)

Film van Joseph L. Mankiewicz.

Met LAURENCE OLIVIER en MICHAEL CAINE
Oorspronkelijke versie — Tweetalige onderschr.

100 F — Kinderen niet toegelaten

Vrijdag 13 juli :

HET GROOT ISRAELITISCH FOLKLORISTISCH ENSEMBLE

175 - 200 - 225 - 250 F

Zaterdag 14 juli : **JULIEN CLERC**

begeleid door Jean-Pierre Dorsay en zijn orkest
DANIEL GUICHARD — GERARD MAJAX en YVAN DAUTIN

150 - 200 - 250 - 300 F

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

Van 10 juli af :

Iedere dinsdag, woensdag en donderdag gedurende de maanden juli en augustus, te 20.30 uur in de night-club « La Champagne » :

« RELAX-CLUB »

Onbepaalde deelname aan het buffet — Relax-pak.

Gemiddelde prijs : 175 F — Dranken van 50 F af
(dienst en BTW inbegr.)

Met MERINO COSTA Y SU ORQUESTA

en de zangeres DOMINIQUE

Aan de piano : FRANZ ANDRE

NIGHT-CLUB « LA CHAMPAGNE »

Vrijdag 6, zaterdag 7 en zondag 8 juli te 22 uur :

MERINO COSTA Y SU ORQUESTA en de zangeres DOMINIQUE
Piano : FRANZ ANDRE

Als attractie : SAMANTHA JONES

TENTOONSTELLINGEN

Inkomhall & Erehall — Tot 5 september :

EUROPAPRIJS VOOR SCHILDERKUNST 1973

Montrosezaal — Tot 13 juli :

RETROSPECTIEVE CHARLES COUNHAYE

Conferentiezaal — Tot 5 september : **CHINA-EXPO**

Scotch-Bar — Tot 31 augustus : **GUST MICHIELS**

Dagelijks toegankelijk van 10 tot 13 uur en van 15 tot 19 uur.

Voor alle inlichtingen : tel. 059/751.11

(577SW—7699N—7415V)

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

TE KOOP GEVRAAGD

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

(7344V)

TE KOOP GEVRAAGD

Een of twee GARNAALVISSERS- VAARTUIGEN

in goede staat en onmiddellijk kunnende mee vissen

Schrijven met prijs
bureel blad nr 7329V.



Inlichtingen:
Postbus 139 Oostende
Strikte geheimhouding verzekerd

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1973

De 35e editie van de „BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK” is voor 1973 verschenen.

De vele gebruikers van de „BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK” doen er goed aan zo spoedig mogelijk hun bestelling door te sturen. Dit kan geschieden tegen overschrijving van 500,— fr. (36 gulden voor Nederland) plus 33,— fr. verzendingskosten (4 gulden voor Nederland) op postrekening 41.89.87 van het „Nieuwsblad van de Kust”, Hendrik Baelskaai 30, te Oostende.

De BTW van 6 t.h. is niet inbegrepen en beloopt 30 fr.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. BELGIE

- ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”, Hendrik Baelskaai 30, te Oostende ;
- Stadsbureau, Vindictivelaan 22, Oostende ;
- beroepsvereniging „Hand in Hand”, Tijdokstraat 34, te Zeebrugge.
- Rederscentrale, Vismijn, Nieuwpoort.

B. NEDERLAND

- Handelsmaatschappij NAUTILUS, Postbus 5097, Scheveningen
- Handelsonderneming MARITIEM, Visserijhavenweg 46, Scheveningen.
- N.V. Handel- en Industriële Maatschappij J. VAN BEELEN, Middenhavenstraat 58-62, IJMUIDEN.
- Coöperatieve Inkoopvereniging van Visserij-benodigdheden G.A. Texel, Magazijn Haven 17, Oudenschild Texel.
- Henk Zwart, Machinefabriek, Middenhavenstraat 76, IJmuideren.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

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 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

Na het vergaan van de N. 819 "Stijn Streuvels"

Belangrijk vonnis door het Hof van Beroep

Het is onze lezers bekend dat, op 15/8/69 de N819 toen toebehorende aan Herman Pyliser door de N763 de haven van Yarmouth moest ingesleept worden met een korre in de schroef. Het was schoon weder en madat de N763 te Yarmouth zijn plicht had gedaan, waarde hij opnieuw de haven uit naar zijn visserij.

Daar er te Yarmouth gespecialiseerde duikers vertoeven was het niet moeilijk de korre uit het schroef te halen en was men er reeds vóór de middag mee gereed.

De zaterdag was het net rond 13 uur verwijderd en kon men uitsvaren. Van reder-schipper en bemanning echter geen spoor op het schip. Op dat ogenblik was het hoog tij, zodat er weinig of geen ingaan- de of uitgaande tij was.

Het was laat in de avond dat men in een allesbehalve gezonde toestand aan boord kwam en dat de eigenaar schipper in plaats van naar zee te varen, te 23 uur stroomopwaarts voer na twee yachten voor meer dan 200.000 frank schade de te hebben berokkend en tenslotte tegen de grote en fel verlichtte brug te varen om er te zinken.

Het was in zinkende toestand dat de „fiere Vlaamse leeuw” werd aangevangen en dat de politie (geen waterschout te Yarmouth vertoevend) de „merrely suffering” bemanning van het effect van de alcohol voor ontuchtering meenam. De schade aan de yachten beliep ongeveer 240.000 frank; deze aan de brug werd toen geraamd op 2.500 pond of ongeveer 300.000 fr.

Dat achteraf getracht werd deze onaanvaardbare handelingen van de schipper-eigenaar te verdraaien is te begrijpen. De verzekeringsmaatschappij „Hulp in Nood” lichtte het vaartuig op haar kosten en betaalde ook nog de schade aan de Engelse havenautoriteiten om groter moeilijkheden te vermijden en verzocht de reder zijn vaartuig te herstellen.

Deze keek niet meer om en meende op 27 mei 1971 de zaak voor de koophandelsrechtbank te mogen brengen om niet alleen de schade aan de yachten en de Engelse ha-

venautoriteiten te zien betalen, maar eiste insgelijks de verzekerde waarde tot een beloop van 1.160.000 frank op en keek zelfs naar zijn te herstellen schip niet meer om.

Ondertussen deed de Onderzoeksraad voor Scheepvaart een grondig onderzoek.

HOE DE ONDER- ZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART OORDEELDE

Op 8 augustus 1969 sprak zij tegen de reder van de N819 de schorsing uit van zijn brevet van schipper ter kustvisserij en het recht in die hoedanigheid te varen voor een periode van zes maand. De beslissing zegt over de oorzaken van het vergaan «Zonder mogelijkheid van discussie is het vergaan te wijten aan de onbegrijpelijke — om niet te zeggen bijna ongelooftbare — manier waarop schipper Pyliser bij zijn vertrek uit Great-Yarmouth gemanoeuvreerd heeft. Hij heeft zich volkomen onvakkundig gedragen, en in de appreciatie van de toestand en in de door hem uitgevoerde manoeuvres. Zijn houding als schipper, vanaf de afvaart tot de aanvaring, druist in tegen de elementaire regels van goed zeeman-schap».

VONNIS VAN DE KOOPHANDELS- RECHTBANK VAN BRUGGE

Op 27 mei 1971 velde de Koophandelsrechtbank Brugge, afdeling Oostende, een vonnis, schipper Pyliser afwijzend in zijn eis en hem veroordelend tot de kosten. Tegen dit vonnis werd door hem beroep aangetekend te Gent. Het hof van Beroep heeft thans het eerste vonnis bevestigd en er de volgende overwegingen aan toegevoegd.

In openbare terechtzitting werden de partijen gehoord in hun middelen en conclusies. De stukken werden ingezien.

Het vissersvaartuig, eigendom van Pyliser, verzekerd bij Hulp in Nood, werd vernield bij een aanvaring tegen een brug te Great Yarmouth in Engeland; de eigenaar was als schipper aan boord.

De eerste rechter heeft geoordeeld, statuerend over de eis van de appellant tot uitbetaling van het verzekerd bedrag van 1.160.000 fr., tegen Hulp in Nood ingesteld dat deze niet tot betaling gehouden is, gezien de „uiterst zware fout” door de appellant begaan. In hoger beroep komt de N.V. Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid tussen, die tot waarborg van de terugbetaling van een aan Pyliser verleend krediet van 800.000 fr., een hypoteek bezit op het kwestieuze vaartuig; ze is bevoorrecht op de verzekeringsvergoeding die gebeurlijk zou uitbetaald worden en komt tussen om de stelling van haar schuldenaar te steunen.

Tegen de werkelijkheid in betwist de h. Pyliser zijn fout. De onderzoeksraad voor de zeevaart sprak op 16.8.1969 tegen hem de schorsing uit van zijn brevet van schipper ter kustvisserij en het recht in die hoedanigheid te varen, voor een tijdperk van zes maand. De beslissing zegt over de oorzaken van het vergaan: „Zonder mogelijkheid van discussie is het vergaan te wijten aan de onbegrijpelijke — om niet te zeggen bijna ongelooftbare — manier waarop schipper Pyliser bij zijn vertrek uit Great Yarmouth gemanoeuvreerd heeft. Hij heeft zich volkomen onvakkundig gedragen, en in zijn appreciatie van de toestand, en in de door hem uitgevoerde manoeuvres... Zijn houding, als schipper, vanaf de afvaart tot de aanvaring, druist in tegen de elementaire regels van goed zeeman-schap”. De bemerkingen, die Pyliser tegen deze beslissing laat gelden, cijferen zijn fout niet weg; namelijk dat het maar de tweede maal was dat hij die haven binnenliep en de druk van de tij niet goed kende, dat in de gewone havens het schip met de voorsteven naar zee kan gemeerd worden — wat hier niet het geval was — en dat hij een jonge schipper is, die door de praktijk het manoeuvreren moet leren. Het is duidelijk dat de schipper met de zich voordoe-

omstandigheden moet rekening houden, deze dient na te gaan (de tij nl.) en te appreciëren om zijn manoeuvres uit te voeren. Voor de „bijna ongelooftbare” manier van handelen valt er zeker niet ver te zoeken: de bemanning, bij dewelke de schipper zonder onderscheid vernoemd wordt, was in staat van dronkenschap, die zelfs erg mag genoemd worden, blijkend uit haar gedragingen en uit de beoordelingen van overheid en getuigen.

De bemanning werd uit het zinkend schip gehaald door de politie en na ondervraging vastgehouden tot 's morgens; de Belgische konsul die ze dan komen halen is zegt dat de havenmeester verklaarde dat (hun opname in zijn schip) „heel waarschijnlijk moeilijk zou gaan, daar het ongeval zich had voorgedaan met een bemanning in dronken toestand”; de douane zegde hetzelfde; de plaatselijke politie verklaart dat de bemanning „niet ziek was, maar eenvoudigweg leed onder de uitwerking van alcohol” (de politie is onbevoegd zich verder in te laten met het misdrijf van dronkenschap van zeelieden, vandaar dat geen verdere vervolgingen of veroordeling geschied zijn). De zware fout van de schipper-eigenaar staat vast.

Op het vlak van de verzekering, voert Pyliser aan dat de polis in art 18 bepaalt dat voor dekking uitgesloten zijn: alle schade vrijwillig of moedwillig door of in opdracht van de verzekerde veroorzaakt, dat zulke fouten gelijk te stellen zijn met bedrog, dat dus „alleen wat niet met bedrog behept is” gedekt is.

Art 206, boek II koophandelswetboek, titel VI bepaalt dat de schade veroorzaakt door toedoen („par le fait et faute” van de eigenaars... niet ten laste van de verzekeraars is. Voor de zeevaartverzekeringen is het stelsel strenger dan voor de gewone verzekeringen en wordt uit de waarborg van de verzekering niet alleen de zware fout (analoog van art 16 van de wet van 1874), maar ook de lichte fout gesloten indien hiervan kontraktueel niet afgeweken wordt. In deze zaak werd door

(vervolg blz. 2)

BELANGRIJK VONNIS DOOR HET HOF VAN BEROEP

(Vervolg van blz. 1)

de schipper eigenaar een zware fout begaan en deze kan nooit gedekt worden; art. 14 van de onderhavige polis, die als gewaarborgde risico's aanneemt "nalatigheid en verzuim van de schipper of het scheepsvolk" — ook al ware dit op de schipper-eigenaar toepasselijk — doelt niet op de zware fout. De bepaling van art. 18 van de polis, waarbij uit de verzekering gesloten zijn alle daden vrijwillig of moedwillig door... de verzekerde veroorzaakt is, enkel de uitdrukking van een algemeen beginsel van uitsluiting, maar beoogt niet de definitie te geven van de fout waarvoor geen dekking verschuldigd is en de dekking te laten bestaan voor alle fouten, uitgenomen deze die niet vrijwillig of moedwillig gepleegd zijn. Het vormt geen afwijking van de strenge opvatting van art. 206, van het Koophandelswetboek volgens dewelke de zware fout zeker niet gedekt is.

5. — De verzekering heeft een bedrag van 204.365 fr ter ontlasting van de appellant uitgegeven om de schade te Great Yarmouth te betalen: ze moest dit niet "onder voorbehoud" doen om dit te kunnen terugvorderen van de appellant, maar er werd overigens voorbehoud gemaakt bij brief van 18.08.1969. Haar tegeneis werd terecht toegekend.

Gelet op art. 24 van de wet van 15 juni 1935 verklaart het hoger beroep en de vrijwillige tussenkomst ontvankelijk, doch ongegrond;

Bevestigt dienvolgens het bestreden vonnis in al zijn beschikkingen;

Verwijst Pylyser in de kosten van hoger beroep, de tussenkomende partij de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, in de kosten van de tussenkomst de kosten aan de zijde van Pylyser be-

groot op 240 fr. expeditie, 968 fr. betekening en 4.400 fr. rechtsplegingsvergoeding

Aldus gewezen en uitgesproken in openbare terechtzitting van de zevende burgerlijke kamer van het Hof van Beroep te Gent, dd. zeven-
de juni 1900 drieënzeventig.

NABESCHOUWINGEN

We hebben gemeend dit vonnis in ons blad te moeten weergeven omdat sommigen menen dat een schipper eigenaar, zelfs als hij gedekt is door de polis, zich allerlei onregelmatigheden mag veroorloven. Het gaat hier immers niet om beroepsfouten, maar wel om vrijwillige onaanvaardbare daden, welke door GEEN ENKELE polis, van welke maatschappij ook, kunnen gedekt worden.

Hiermee is deze triestige zaak afgesloten met als enige gedupeerden, de vele schuldeisers en benadeelden door de fout van een onverantwoordelijke daad van een schipper-eigenaar.

Moest deze zaak zich voordoen met een schipper of motorist niet-eigenaar, dan zou deze ook veroordeeld worden zou de verzekeraar niet moeten betalen en zou deze schipper of motorist als gevolg van die veroordeling rechtstreeks kunnen aansprakelijk gesteld voor de veroorzaakte schade. Dit is o.m. het geval voor de vrijwillige schade door de motorist van de Z 571 vorig jaar veroorzaakt, waardoor de reder enorme schade opliep. Ook hier kan de verzekeraar niet voor verantwoordelijk gesteld, maar kan de foutieve persoon, hier de motorist, geroepen worden de schade te vergoeden. In Frankrijk zijn zelfs de schippers niet eigenaar zo strafbaar dat ze met hun eigendom borg moeten staan voor strafbare daden welke het vergaan of schade aan het schip voor gevolg hebben.

TOCH NOG HOGERE OPBRENGST TE OOSTENDE IN JUNI

De totale opbrengst voor de maand juni die in de Oostendse vissershaven bereikt werd bedroeg toch nog 42.352.524 fr. Dat is dan toch weer 6.658.681 fr meer dan verleden jaar in dezelfde maand.

De flinke prijzen welke voor de meeste vissoorten betaald werden, vooral de zeer dure tongen en de steeds veel gevraagde gullen, hebben dit mogelijk gemaakt. De aanvoer is zeker niet groter geweest al beschikken we nog over geen aanvoercijfers. Het is weer hoofdzakelijk de aanvoer van IJsland die kleiner geworden is. Niet alleen gaan er steeds minder schepen de visserij rond IJsland bedrijven (het komt ook nog voor dat er vangsten van Belgische schepen in Engeland verkocht worden. Het is dan ook niet te verwonderen dat als de handel de kans ziet een IJslandse vangst naar Oostende te loodsen, zij het niet zullen laten. Zij moeten immers over vis beschikken om te kunnen werken. IJslandvis werd nochtans de hele maand flink verkocht, en dit niettegenstaande het warm weer. De duurste IJslandse soorten waren zeker rode zeebaars, leng, schaat en schelvis. Schelvis met voorbehoud dan want deze vissoort kent een nogal sterk wisselende markt.

De totale vis-opbrengst steeg van 34.418.525 fr tot 38.942.100 fr. De opbrengst van de vreemde vis liep op van 16.800 fr tot 1.434.576 fr. De garnaalopbrengst was eveneens hoger en steeg van 664.628 fr naar 1.292.238 fr. Als deelvis op naam werd een bedrag genoteerd van 150.250 fr, ook dat is iets meer dan verleden jaar. De geschatte vis tenslotte bracht 533.360 fr op tegen 458.350 fr verleden jaar.

BIJNA 300 MILJOEN NA ZES MAANDEN

De totale opbrengst na zes maanden bedraagt te Oostende 298 milj. 092.263 fr, dergelijk bedrag werd nooit voordien bereikt. Hieruit besluiten dat we in 1973 naar een nieuw recordcijfer voor de vissershaven stevenen, lijkt wat voorbarig. De maanden juli en augustus zijn over het algemeen zeer flauw. Nu het verder zo is dat steeds meer schepen uit Oostende verkocht worden, en de vloot dus kleiner wordt, ziet het er voor de andere helft van 1973 niet meer zo rooskleurig uit. Ondertussen hebben we tot nu toe een opbrengst bereikt die 47,8 miljoen hoger lag dan na de eerste zes maanden van 1972. En dat is toch wel een belangrijk cijfer dat nog moeilijk zal achterhaald worden.

De meeste gebrachte vissoorten tijdens deze eerste helft van het jaar waren ongetwijfeld gul, kleine totten en koolvis. Gullen hebben voortdurend een gunstige markt gekend waarbij de kleinere sorteringen vaak duurder waren dan de grotere soorten. Tongen zijn peperduur geweest, de aanvoer is tot nu toe dit jaar ook wel iets groter geweest. Voor de IJslandse aanvoer, die heel wat kleiner was dan verleden jaar, lag de prijs eveneens hoger.

Al waren de vangsten dan wel kleiner gedurende de grootste tijd van het jaar, de opbrengsten zijn er zeker niet slechter op geworden.

De visaanvoer alleen bracht dit jaar reeds 277.505.736 fr op, tegen 241.787.235 fr in 1972. Een andere belangrijke stijging is deze van de vreemde vis, hier steeg de opbrengst van 802.123 fr naar 8.708.551 fr. Ook de garnaalopbrengst vertoont een duidelijk hoger cijfer: 5.427.131 fr tegen slechts 2.486.308 fr. Alleen de haringopbrengst was iets lager en verminderde met ongeveer 700.000 fr tot 2.705.194 fr.

VERANDERINGEN LIJST DER BELGISCHE VISSERS- VAARTUIGEN - MAAND JUNI 1973

GESCHRAPT:

Z.545 „THALASSA" eigendom: Van Den Abele Fernand, Heistlaan 72, 8390 Knokke-Heist en Bil François, Heistlaan 76, 8390 Knokke-Heist.
Geschraapt: 6-6-1973.

INBOUW NIEUWE MOTOR + OPDRIJVEN PK:

O.225 „JAN FLORENT" eigendom: Daems Isidoor - Mac Donald, J. Diecksenstraat 12, 8400 Oostende.
Motor Poyaud - 250 PK - nr 63259 - bouwjaar 1972.
Zeebrief: 13-6-1973.

ADRESVERANDERINGEN:

N.705 „LILLIANE" eigendom: Koster Theophiel, Veurnestraat 317, 8470 De Panne.
Z.455 „ZEESYMPHONIE" eigendom: Demid Triphon, Frans Vantorrestraat 20, 8390 Knokke-Heist.
O.211 „HARRY-MARINA" eigendom: Harry Marina P.V.B.A., Verlorenstraat 8, 8400 Oostende.

WALVIS

Een walvis was verkeerd gezwommen. Toen het dier het ontdekte bevond het zich in de Theems. Twee schooljongens zagen het dier en waarschuwden de politie. Deze besloot de walvis te helpen naar dieper water te komen. Het was toevallig afgelopen maandag, de dag waarop de prinses Philip en Bernhard hun handtekening hadden gezet onder een advertentie, waarin werd gevraagd de jacht op walvissen voor tien jaar te staken. Ondanks alle pogingen van de politie is het niet gelukt het dier terug in de Noordzee te krijgen, waar zijn veiligheid hem wachtte. Het stierf in de modder van de Theems.

JULI EN AUGUSTUS... MOSSELMAANDEN ZONDER R

Er bestaan taaie legenden: b.v. mosselen degen niet als er geen «R» in de maand is. En dan drentel je langs ontelbare eetterrassen en overal worden mosselgerechten aangetreft.

Heel even denkt je dan: alweer zo'n vorm van maatschappelijk bedrog.

Toch begint het mosselseizoen eigenlijk op 1 juli, maand zonder R.

Er zit niet anders op dan een specialist te raadplegen; een mossel- en besterverkoper uit Oostende.

— Wat betekent die fameuze «R» in de maand?

— Daar is een grond van waarheid, want toen de mosselen nog met paard en kar moesten worden aangevoerd, was dat enkel mogelijk in de koude maanden. Zo gauw het warm was — in de maanden zonder «R» — bedierven de mosselen onderweg. De snelle en gekoelde wagens van vandaag hebben nog altijd niet de verouderde waarheid uit de wereld geholpen.

Oostendse Vissershavenkommissie kwam bijeen

Vrijdag 29 juni, kwam de Oostendse Vissershavenkommissie onder Voorzitterschap van Schepen Dumarey bijeen.

Vooraleer tot de dagorde over te gaan, werd een kort welkomwoord gericht aan de heer Pyck, Gemeenteraadslid, die in deze hoedanigheid wille, de heer Boudolf opvolgt.

Tevens werd overeengekomen op de zittingen van de Vissershavenkommissie de heer Roger Gekiere als waarnemer toe te laten.

De heer Gekiere is de sekretaris van de onlangs nieuw opgerichte bond van visgroothandelaars, onder de naam van Nationale Federatie der Visgroothandelaars van België.

Wij hete de nieuwe leden welkom in de Vissershavenkommissie en nu de visgroothandelaars over een hernieuwde organisatie beschikken, hopen wij dat dit meteen ook een nieuwe start zal betekenen voor de samenwerking tussen de reders en handelaars, zoals de Rederscentrale steeds heeft gewenst, vooral dan ook wanneer het over aangelegenheden gaat van die aard zoals in de Vissershavenkommissie worden besproken. Het is niet alleen nuttig maar ook noodzakelijk dat de punten die aldaar aan de orde komen vooraf zouden worden voorbereid tussen alle betrokken partijen, tenende lange en soms belachelijke discussies in de Kommissie zelf te voorkomen.

De Rederscentrale heeft dat in het verleden steeds willen bewerkstelligen door voor elke zitting de handelaars bijeen te roepen, maar gezien het gebrek aan een organisatie in deze tak, was de belangstelling steeds zeer gering.

Hopen wij dat dit thans, nu de federatie over een organisatie en een sekretaris beschikt, wordt opgelost.

REGIONALE VISPROPAGANDA IS NUTTIG

De reden van de bijeenroeping van de Vissershavenkommissie werd eigenlijk ingegeven door een tweetal spoedvragen gesteld door de Nationale Federatie der visgroothandelaars van België, namelijk enerzijds over de afschaffing van de 0,05 % vismijnrecht, en anderzijds over het intrekken van de verplichting tot het afijzen van vis.

De vraag tot het afschaffen van de bijdrage voor de regionale vispropaganda kwam volkomen onver-

wacht. Immers zijn de vispropaganda activiteiten op regionaal vlak in volle expansie en worden de laatste tijd wekelijks vergaderingen belegd van het vispropagandakomitee, waarin ook de vishandelaars vertegenwoordigd zijn, om een plan op te stellen ter bevordering van de vispropaganda-activiteiten aan de kust.

Zo bv zal op 21 juli te Oostende i. samenwerking met de Heistse visbakkersploeg en met talrijke andere folkloristische groeperingen en andere organisaties een grootse dag van de vis worden gehouden op het Wapenplein.

Het is verkeerd, omdat de vraag naar vis thans groot is, te beweren dat men geen vispropaganda meer nodig heeft en het is precies nu, op dergelijk moment, dat men het publiek er moet van overtuigen dat de hogere prijs die ze betaalt voor de vis, volkomen verantwoord is, gezien de kwaliteit en de voedingswaarde van het produkt.

Op de zitting bleek echter dat de tegenkanting vanwege de vishandelaars niet tegen het principe van de vispropaganda zelf gericht is, maar wel ingegeven om financiële redenen. Anderzijds verwijt de woordvoerder van de nationale federatie der visgroothandelaars terecht dat de visinvoerders geen frank betalen, niettegenstaande ze in belangrijke mate profiteren van vispropaganda. Ook aan dit laatste bezwaar zou moeten voldaan.

AFZETFONDS

Immers is momenteel een wet in de maak volgens dewelke iedereen, zowel koper, verkoper als invoerder, verplicht zal zijn op nationaal vlak een bijdrage te storten aan het zg. Nationaal AfzETFonds.

Bedoeld AfzETFonds zal met de aldus bekomen financiële middelen op nationaal vlak propaganda voeren voor alle produkten, waaronder ook de visprodukten. Het is te hopen dat met de opbrengsten ervan niet zal gesold worden met allerlei agentschappen, die er de grote buit van in hun kas steken.

Verwacht wordt dat deze wet reeds in de loop van volgend jaar van kracht zal worden. Thans heeft het dan ook geen zin meer om de bijdrage die momenteel door de stedelijke overheid wordt afgehouden, af te schaffen, om dan binnen enkele maanden een nieuwe bijdrage te zien geïnd te worden.

Wel is het normaal dat, eens deze wet van kracht is, er geen twee bijdragen moeten worden betaald.

De Rederscentrale, die steeds

groot voorstander is geweest van vispropaganda en ook de enige is geweest en nog steeds is, die regelmatig propaganda financiert, verklaart dan ook, gezien de menigvuldige activiteiten van het regionaal propagandakomitee in het algemeen en van de visbakkersploeg in het bijzonder, verder voorstander te zijn van deze propaganda op voorwaarde dat, van zodra de nationale bijdragewet verschenen is, het gedeelte van het mijnrecht bestemd voor de vispropaganda zou wegvallen.

Zoals bekend wordt de huidige bijdrage voor vispropaganda geïnd onder de vorm van een mijnrecht, omdat dit de enige manier was om deze bijdrage verplichtend te maken.

De Schepen en de ganse vergadering waren het met deze stelling eens.

Wanneer dan een nationale bijdrage door iedereen wordt betaald, zal bij de bevoegde overheid worden aangedrongen opdat een evenredig gedeelte ervan opnieuw naar de regionale propaganda zou gaan ter financiering van die propaganda-activiteiten.

HET AFIJZEN VAN DE VIS IS NOODZAKELIJK

De heer Vyncke van het Rijksstation voor Zeevisserij verwonderde er zich over dat hij opnieuw geroepen werd om op de noodzakelijkheid van het afijzen van vis te wijzen.

Aanleiding hiertoe is het verzoek van de Nationale Federatie der visgroothandelaars om de verplichting tot afijzen af te schaffen.

Deze Federatie steunt zich op het argument als zou vis „met het oog worden gekocht“, waarmee bedoeld wordt dat zowel de groothandelaars als hun klanten van oordeel zijn dat het residu dat het ijswater op sommige vissoorten, zoals platvis, rode bonen en soldaten, achterlaat, schadelijk is en door het minder goede uitzicht dat hierdoor wordt veroorzaakt, deze vis aan lagere prijzen wordt verkocht.

De heer Vyncke die met zijn medewerkers op het Rijksstation verschillende publikaties heeft gewijd aan het afijzen, die ook in het buitenland bekend zijn, merkt in dit verband op, dat het verkleuren die bij sommige vissen inderdaad optreedt, zich ook zou voordoen wanneer deze vis niet zou worden afgeijzd.

De huid van de betreffende vissoorten wordt namelijk tengevolge van de manier van vangen licht beschadigd. Deze beschadiging is niet zichtbaar met het blote oog, maar het wordt dit wel tengevolge van het contact met de lucht. Wanneer dan daarop nog het ijs gegooïd wordt, wordt dit nog duidelijker en lijkt het effect nog schadelijker omdat zich verder slijm vastzet op deze delen, hetgeen inderdaad niet bijzonder aantrekkelijk is. Ook aan dit laatste bezwaar kan echter gemakkelijk verholpen worden, met name door het gewoon wegspoelen met water, hetgeen tenslotte niet zo'n inspanning vergt. Het bezwaar van de verkleuring geldt echter slechts voor een beperkt aantal soorten, meer bepaald voor rode bonen en soldaten. Voor rode bonen moet dit bezwaar in feite al vervallen, gezien deze vissoort doorgaans gefilleteerd wordt. Blijft dan nog het probleem voor de soldaten, hetgeen echter ook beperkt is, gezien er toch niet zo'n grote hoeveelheden van deze vissoort worden aangevoerd.

De ideale oplossing hiervoor zou zijn, dat de recipienten met een plastic zouden worden afgedekt waarboven dan het ijs zou worden aangebracht.

Wanneer men iets over heeft voor de kwaliteit is ook deze inspanning niet overdreven, vooral omdat het hier per schip slechts over een paar benen gaat.

De verkleuring heeft echter niets met de kwaliteit te maken en de vraag stelt zich dan ook wat primier, de kwaliteit of het zicht?

In de eerste plaats komt het erop aan in eenieder voordeel de kwaliteit van het aangeboden produkt zo goed mogelijk te verzorgen. Het staat buiten alle betwisting dat het koelhouden van de vis, nl. door het afijzen, de aangewezen oplossing is, althans in de gegeven omstandigheden.

PLUSPUNT VOOR ONZE REDERS

Het Rijksstation heeft in verband met één en ander vastgesteld dat de temperatuur van de vis die uit het ruim van Belgische schepen komt schommelt tussen de -1 en +1°C., hetgeen bijzonder goed is.

Dit dan in tegenstelling met de buitenlandse vaartuigen waar doorgaans hogere temperaturen werden geconstateerd.

Het belangrijkste ter handhaving van de kwaliteit is nu precies het handhaven van de tempera-

(vervolg blz. 4)

OOSTENDSE VISSERSHAVENKOMMISSIE KWAM BIJEEN

(Vervolg van blz. 3)

tuur en het niet onderbreken van de zg. koudeketting.

Dus onmiddellijk van zodra de vis uit het ruim komt, zou deze zo spoedig mogelijk moeten worden afgeijsd.

In dit verband wijst de heer Vyncke erop, dat om het maximaal rendement uit het afijzen te halen, dit afijzen uiteraard goed moet gebeuren, waarbij evenwel werd gekonstateerd dat in verschillende gevallen dit afijzen niet tijdig gebeurt, waardoor het rendement gedeeltelijk verloren gaat.

Een andere vaststelling is dat het afijzen nogal dikwijls gebeurt met ijs uit het ruim, hetgeen natuurlijk ook niet ideaal is.

Dit betekent nu niet dat de reders met de vinger moeten worden gewezen, want het afijzen kan slechts gebeuren na het wegen enerzijds en anderzijds is vers ijs slechts vanaf 7 uur ter beschikking.

De Havenkapitein beloofde dan ook een oplossing voor deze problemen te vinden in akkoord met de reders, daar de vismijn van Oostende ver van een ideale verkoopplaats is.

Overwogen wordt om in de vismijn een pakhuis ter beschikking te stellen, waar een voorraad ijs zou kunnen worden opgeslagen en waar men op elk ogenblik zich met ijs zou kunnen bevoorraden.

ANDERE MOGELIJKHEDEN VOOR KWALITEITSBEHOUD

De heer Vyncke merkt aan het slot van zijn leerrijk betoog nog op dat benevens het afijzen, er nog andere mogelijkheden bestaan om de koudeketting zo weinig mogelijk te onderbreken.

In de eerste plaats wijst hij op het nut van het bergen van **VIS IN KISTEN** aan boord, in zg polystyreen kisten die een waarborg zijn voor 't behoud van de temperatuur. Zoals men weet werden reeds verschillende experimenten aan boord van vissersvaartuigen gedaan, maar er zijn daar problemen van praktische aard gerezen, waardoor het systeem bij ons nog niet de plaats heeft ingenomen dat het eigenlijk verdient.

Een tweede mogelijkheid is het **OPSTAPELEN VAN DE KISTEN** in de mijn zelf, al waren het maar 2 kisten op elkaar. De kisten die thans worden gebruikt lenen zich hiervoor bijzonder goed.

Door het opstapelen van de kisten zou de temperatuur worden gehandhaafd, terwijl bovendien de vis afgesloten wordt van buiteninvloeden (stof) en meteen ook beschermd wordt tegen het uitdrogen.

In dit verband wordt opgemerkt dat de vishandelaars zich destijds hiertegen hebben verzet, omdat door het opstapelen men niet meer ziet wat men koopt. Althans volgens diezelfde vishandelaars.

De vertegenwoordigers van de vishandelaars hebben ter zitting

evenwel beloofd deze zaak opnieuw aanhangig te maken bij hun federatie.

Kortom, de uiteenzetting van de heer Vyncke, die overigens met zijn studie over het afijzen geluk wordt gewenst, laat niet de minste twijfel over het nut en de noodzakelijkheid om de kwaliteit van de aangevoerde vis te handhaven. In de gegeven omstandigheden kan dit slechts gebeuren door het **TIJDIG** en goed (met **VOLDOENDE** en **VERS** ijs) afijzen.

Zoals het met alles het geval is, is niets ideaal en rijzen er ook een aantal bezwaren. De thans geuite bezwaren, het moet worden toegegeven, worden door het betoog van de heer Vyncke opgeheven.

Het is inderdaad zo dat zg. bezwaren tegen het uitzicht (dan nog slechts voor enkele vissoorten) geen reden zijn om de kwaliteit van het aangevoerde produkt, die tenslotte het werk is van reders en visser, hierdoor in het gedrang moet worden gebracht. Zoals op de zitting terecht werd opgemerkt, koopt men geen kleur of koopt men niet op het uitzicht. Men koopt voor de kwaliteit en slechts dat gaat het langst mee. Want hoe nuttig en groot de propaganda voor meer visverbruik is, jarenlange inspanningen op dit gebied kunnen verloren gaan wanneer men éénmaal „slechte vis” heeft gekregen.

Eenieder heeft er bijgevolg het grootste belang bij degelijk af te ijzen en het is de taak van de vismijndirectie erover te waken dat dit gebeurt.

De vismijndirectie deelt tot slot van de zitting nog mede dat een zg. antwoordtoestel ter beschikking zal worden gesteld, hetwelk ieder handelaar bij oproep onmiddellijk zal op de hoogte stellen van de te verwachten aanvoer.

In dit verband wordt opgemerkt dat de vismijndirectie inzake het opgeven van de aanvoerverwachtingen stipt het vismijnreglement zal toepassen. Ook dit is van belang voor reders en vissers om de handelaars tijdig toe te laten, hun schikkingen voor de afzet in het buitenland te treffen.

Verder gaf de heer Ghys een overzicht van de havenwerken die binnenkort zullen worden aangevangen en waarover wij het op een andere plaats hebben.

Aan de vergadering namen deel: Schepe, Dumarey, Voorzitter, havenkapitein Ghys, halfoef Deschagt en secretaris Tytgat.

De heren Frans Serie, Prosper Vandenberghen en Alfred Witte-rongel voor de Rederscentrale.

De heren Pyck en Vande Kieboom, gemeenteraadsleden.

De heren Louis Gekiere, Maurice Cloet en Roger Gekiere voor de visgroothandel.

De heer Claerhout van het A.C.V.

De heer Speybroeck voor de vis-venters.

De heer Vyncke van het Rijksstation.

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

WESTDUITSLAND BEZORGD OM DE KWESTIE IJSLAND

In Bremerhaven, Westduitslands grootste vissershaven, stijgt de bezorgdheid om de onverzorgelijke houding van IJsland inzake het 50-mijlszone-geschied. Men meent dat er in korte tijd in West-Duitsland en Groot-Brittannië een aanzienlijk tekort aan vis zal zijn wanneer de Britten en Westduitsers zouden verplicht worden zich met hun vissersvlooten terug te trekken uit de IJslandse wateren.

Hoewel (nog) niet op Westduitsse schepen werd geschoten, verklaarde men te Bremerhaven doch dat het beschieten van een Britse treiler „praktisch gelijk staat met piraterij”. De woordvoerder van de Westduitsse diepzeevissersfederatie die 60% van hun aanvoer uit de betwiste 50-mijlszone halen, zei dat het bestaan van de Westduitsse vissers rechtstreeks bedreigd wordt. Worden zij uit die zone verbannen dan zal dat een jaarlijks verlies van 150 miljoen mark (een kleine 2 miljard Bfr.) betekenen. Maar volgens de woordvoerder zou een visverbod in de 50-mijlszone niet alleen rampzalig zijn voor Groot-Brittannië en West-Duitsland, maar voor heel West-Europa. Daar er geen andere reserves zijn die kunnen aangesproken worden ter compensatie van de teloorgegangene IJslandse gronden, zou een visverbod katastrofale gevolgen hebben voor de West-Europese visvoorziening en visprijzen waarvan dan weer de verbruiker het slachtoffer zal worden. Immers zelfs als de Britten en Westduitsers niet meer rond IJsland vissen zouden de vangsten van de IJslanders zelf niet gevoelig toenemen omdat zij er niet de nodige schepen en manschappen bezitten. Bovendien beschikt IJsland duidelijk niet over genoeg kredieten om een nieuwe treilervloot te laten bouwen.

Vervolgens liet de woordvoerder harde taal horen die tot nu toe niet door de IJslanders weerlegd werd. Volgens wetenschappelijke berekeningen leveren de wateren rond IJsland jaarlijks zo'n 750.000 ton konsumptierijpe vis. Kunnen andere naties (grotendeels Britten en Westduitsers) daar niet per jaar een 350.000 ton wegvissen, dan gaat er per jaar een gelijke hoeveelheid (350.000 TON) vis afsterven van ouderdom of wegens ziekten of voedseltekort. Want het staat nu al vast dat IJsland zelf per jaar maximum 400.000 ton vis kan vangen. Hoewel ook zij wel te lijden hadden van de IJslandse aanvallen op hun schepen en vooral hun netten (er waren tot nu toe een 80-tal gevallen van hindering van Westduitsse schepen waarbij in 15 gevallen de vislijnen afgevangen werden) stellen de Westduitsers toch nog vertrouwen in de besprekingen die eind deze maand moeten beginnen. Men hoopt IJsland te kunnen overtuigen zich neer te leggen bij de uitspraak van het Internationaal Gerechtshof in Den Haag wiens bevoegdheid tot nu toe echter door Reykjavik niet erkend werd. En dit in weerwil van het feit dat bij de eerste uitbreiding van de IJslandse viswateren in 1961 (tot 12 mijl) gestipuleerd werd dat verdere uitbreiding zou onderworpen worden aan dit hof.

MAROKKAANSE BELANGSTELLING VOOR VISSERSSCHEPEN

Een afvaardiging van Marokkaanse reders is een rondreis door Europa aan het maken. De afvaardiging wil tijdens de reis de mogelijkheid onderzoeken voor de aankoop van nieuwe schepen die op Europese werven zouden gebouwd worden. Er werden werven bezocht in Italië, Frankrijk, Denemarken en Noorwegen.

De nieuwe schepen zijn dringend vereist nadat Marokko in maart jl. besloot zijn viswateren van 12 tot 70 zeemijlen uit te breiden. Men heeft er nu inderdaad wel de vreemde (vaartuigen) uit de beschermde zone verdreven maar nu moet dringend de mogelijkheid gezocht worden de visstand op 'n evenwichtige wijze uit te baten en dat houdt o.m. in dat de Marokkaanse vissers zelf dringend meer moeten wegvissen wil men vermijden dat een grote hoeveelheid vis «van ouderdom» afsterft.

Het is wellicht voor dezelfde reden dat te Casablanca ook besprekingen gevoerd werden met een Sovjetrussische afvaardiging en 't «office national des pêches» o.m. met het oog op het oprichten van een gemeenschappelijke Marokkaans-Sovjetrussische vissersonderneming. Dit bedrijf zou betrekking hebben op de vangst, de conservering en verkoop van vis. De Sovjetunie zou hierbij de Marokkaanse vloot met Sovjetrussische treilers willen uitrusten terwijl te Agadir in het zuiden van Marokko een diepvriesfabriek zou gebouwd worden.

ONDERZOEK BEPALINGEN EXPLOITATIE VAN DE ZEEBODEM

Onlangs is op initiatief van de EEG-commissie te Brussel een kritisch vergelijkend onderzoek begonnen naar de wettelijke bepalingen die in de negen EEG-landen bestaan inzake de industriële exploitatie van de zeebodem. Dit onderzoek gebeurt speciaal met het oog op het vrijwaren van het maritiem milieu tegen de verontreiniging.

Het is duidelijk dat industriële exploitatie van de zeebodem — bij voorbeeld het winnen van aardolie in zee — het risico van verontreiniging van deze wateren verhoogt. Nu deze exploitatie een grote uitbreiding schijnt te nemen heeft de commissie te Brussel het wenselijk geacht dit onderzoek in te stellen. Zij acht het ook niet onwaarschijnlijk dat in dit kader een aanpassing of vernieuwing van het in de landen vigerende recht noodzakelijk is. Het kritisch vergelijkend onderzoek moet de leemten in de verschillende wetsbepalingen van de lidstaten opsporen en elementen bijeenbrengen voor een internationale conventie ter bescherming van de zeebodem tegen risico's die voortvloeien uit de exploitatie ervan. De resultaten van het onderzoek kunnen eventueel aan de ministerraad worden voorgelegd die daarna bij de gespecialiseerde internationale instellingen een voorstel zouden kunnen indienen.

DE NEDERLANDSE VISSERIJ IN 1972

Aan de hand van de gegevens gepubliceerd in het tijdschrift uitgegeven door het Nederlands Landbouw-ekonomisch instituut (LEI), publiceren wij hieronder het overzicht van de situatie in de Nederlandse visserij over 1972.

In huidige bijdrage beperken wij ons tot het algemeen overzicht. In onze volgende uitgaven gaan wij het meer speciaal hebben over de categorieën zeevisserij (de kleine, de grote en de garnalenvisserij).

ALGEMEEN OVERZICHT

Het jaar 1972 heeft zich gekenmerkt door een stabilisatie van de vloot in die zin, dat tegenover een teruggang van het aantal eenheden van de grote zee- en garnalenvloot een toenemend aantal eenheden sersschepen in exploitatie waren. Per saldo nam het aantal zeegaande vissersschepen in exploitatie waren. Per saldo nam het aantal zeegaande

Het totale motorvermogen van de zeegaande vissersvloot nam met 7 % toe tot ongeveer 334.000 pk. met name door een uitbreiding van het motorvermogen van de kottervloot. De leeftijdssamenstelling van de zeegaande vissersvloot werd enigszins ongunstiger: het aantal schepen tot en met tien jaar oud verminderde van 58 % tot 51 %.

Het aantal opvarenden op de zeegaande vissersvloot veranderde weinig en bleef op ruim 3.400 man.

Het in de vaart brengen van nieuwe schepen en het inbouwen van nieuwe motoren in bestaande vaartuigen vergde een investering van ruim 48 miljoen gulden, dat is 20 % meer dan in 1971.

De totale aanvoer van de Nederlandse visserij was in 1972 ruim 8 % hoger dan in 1971. Met name de aanvoer van de grote zeevisserij en die van de mosselkultuur lieten belangrijke stijgingen zien; de kleine zeevisserij daarentegen voerde minder aan. De totale besomming was met bijna 347 miljoen gulden ongeveer 14 % hoger dan in het voorafgaande jaar. De grootste stijging werd gerealiseerd in de grote en kleine zeevisserij. Naast grotere aanvoeren (haring bij de grote zeevisserij) was vooral een gunstig prijsverloop de oorzaak van de toegenomen besommingen. Daarbij dient echter niet uit het oog te worden verloren dat ook de prijzen van visserijmaterialen in vele gevallen zijn gestegen. Een gunstige uitzondering hierop was het prijsverloop van gasolie.

Tabel 1. Totaaloverzicht van de vloot van de zeevisserij (per 31 dec.)

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972 1)
Aantal vaartuigen met als hoofdbedrijf:							
Kleine zeevisserij	459	480	512	460	456	456	462
Grote zeevisserij	111	114	103	91	80	74	72
Garnalenvisserij	232	230	228	194	164	145	136
Totaal	802	824	843	745	700	675	670

Totaal motorvermogen (in 1000 pk):							
Kleine zeevisserij	134	156	194	196	206	215	237
Grote zeevisserij	89	94	89	82	75	75	76
Garnalenvisserij	28	29	30	28	26	23	21
Totaal	251	279	313	306	307	313	334

Aantal vaartuigen met een casco van:							
0-10 jaar oud	423	442	468	455	431	393	342
11-22 jaar oud	135	135	140	127	139	166	206
meer dan 20 jaar oud	244	247	235	163	130	116	122

Totaal aantal opvarenden:							
Kleine zeevisserij	2312	2372	2460	2355	2226	220	2232
Grote zeevisserij	1453	1339	1151	980	826	826	834
Garnalenvisserij	745	680	661	578	499	398	371
Totaal	4510	4391	4272	3913	3551	3424	3437

Tabel 2. Overzicht van de investeringen in de visserij 1)

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Totaal:							
Aantal nieuwe schepen	30	54	51	34	25	21	20
Aantal vervangen motoren	65	80	51	39	12	16	32
Investering in mln. gld.	23,9	44,4	42,7	30,8	24,2	40,3	48,4
Waarvan: Kleine zeevisserij							
Aantal nieuwe schepen	18	38	44	29	19	16	16
Aantal vervangen motoren	23	42	42	16	10	12	22
Investeringen in mln. gld.	9,9	31,1	39,1	28,9	22,8	266	39,0
Grote zeevisserij							
Aantal nieuwe schepen	6	5	1	—	—	4	3
Aantal vervangen motoren	—	2	—	—	—	—	—
Investering in mln. gld.	10,9	9,8	2,0	—	—	12,7	8,4

1) Inklusief verlengingen en tweedehands van buiten de visserij gekochte schepen; eksklusief elektronische apparatuur.

Tabel 3. Aanvoer en opbrengst per tak van visserij 1)

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972 2)
Aanvoer (mln. kg.):							
Grote zeevisserij 3)	98,6	83,2	72,4	74,6	70,3	68,5	79,8
Kleine zeevisserij 4)	88,5	84,9	90,9	92,9	100,4	116,2	111,8
Garnalenvisserij 5)	13,1	12,1	9,5	9,8	9,2	5,1	4,2
Mosselkultuur	80,4	74,4	98,8	92,1	74,8	83,2	101,1
Oesterkultuur	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	1,0
IJsselmeervisserij	14,9	14,3	10,0	8,2	2,0	2,9	2,3
Diversen	14,8	5,4	5,0	2,3	1,9	1,3	1,0
Totaal	311,0	275,1	287,4	280,7	259,4	278,1	301,2
Opbrengst (mln. gld.):							
Grote zeevisserij 3)	59,1	54,5	54,2	59,2	67,2	70,0	82,1
Kleine zeevisserij 4)	118,1	120,7	127,3	137,3	161,1	190,2	217,0
Garnalenvisserij 5)	17,5	17,5	16,4	12,9	17,2	14,1	16,1
Mosselkultuur	9,7	11,3	13,7	16,1	20,2	12,7	15,1
Oesterkultuur	4,9	5,3	5,5	5,9	6,3	7,2	7,7
IJsselmeervisserij	10,9	11,5	10,7	10,3	7,0	8,9	8,3
Diversen	3,3	1,9	3,2	1,7	2,4	1,4	0,4
Totaal	223,5	222,7	231,0	243,4	281,4	304,5	346,7

- 1) Inklusief aanvoer in België, Groot-Brittannië en West-Duitsland
- 2) Voorlopige cijfers
- 3) Zonder kotters — 27 m. en loggers en trawlers van schippers-eigenaren
- 4) Inklusief kotters — 27 m. en loggers en trawlers van schippers-eigenaren
- 5) Inklusief drogerijgarnalen: t/m 1969 zonder bijvis.

Tabel 4. Prijsindexcijfers van visserijproducten (aanvoerprijzen, 1962/1964 = 100)

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
RONDVIS	94	90	87	112	129	123	149
wv. Kabeljauw	90	83	86	122	123	112	139
Schelvis	98	124	132	137	173	193	239
Koolvis	84	72	58	70	90	108	118
Wijting	113	121	105	126	192	213	237
PLATVIS	100	111	116	134	183	178	215
wv. Tong	93	109	116	135	191	177	210
Schol	143	123	106	128	166	187	228
Tarbot	119	119	137	141	172	175	224
Schar	109	120	115	130	146	133	170
Makreel	112	109	127	142	173	155	188
Verse haring	142	161	173	197	212	206	203
Gezouten harnig	147	153	182	189	215	253	224
ZEEVIS EN HARING	108	114	117	138	177	172	198
SCHAAL/SCHELPDIEREN	137	148	145	144	193	167	181
wv. Garnalen (voor kons.)	161	159	167	130	161	215	279
Mosselen (voor kons.)	100	125	117	142	225	125	125
Oesters	174	179	183	195	206	207	216
TOTAAL ZEEVISSERIJ	111	118	121	139	179	171	196
IJSSELMEERVISSERIJ	118	122	126	121	160	162	174

(Vervolg volgende week)

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

Frankrijk

Definitie

Beroepsopleidingsdiploma's welke noodzakelijk zijn voor de uitrusting van de vissersvaartuigen :

- diploma leerling-zeeman ;
- diploma van vakbekwaamheid : vergunt de functies te vervullen van schipper op voor de kleine en de kustvisserij uitgeruste schepen ;
- diploma eerste officier ter visserij : vergunt de functies te vervullen van tweede kapitein op de voor de zeevisserij uitgeruste vaartuigen en de functies van eerste officier op de voor de grote zeevisserij uitgeruste schepen ;
- diploma schipper ter visserij : vergunt de functies te vervullen van schipper op voor de zeevisserij uitgeruste vaartuigen en die van tweede kapitein op de voor de grote zeevisserij uitgeruste schepen ;
- diploma van kapitein ter visserij : vergunt het gezag te voeren op de voor de grote visserij uitgeruste schepen ;
- vergunning voor het bedienen van motoren : vergunt de functies te vervullen van hoofdmachinist op de visserijvaartuigen beschikkende over een motor met een vermogen van minder dan of gelijk aan 110 PK ;
- diploma motordrijver ter visserij : vergunt de functies te vervullen van hoofdmachinist op visserijvaartuigen met een vermogen van minder dan of gelijk aan 500 PK en die zijn uitgerust voor de kustvisserij of de zeevisserij ;
- diploma van officier-machinist derde klasse : vergunt de functies te vervullen van hoofdmachinist op de visserijvaartuigen met een vermogen van minder dan of gelijk aan 1500 PK en die zijn uitgerust voor onverschillig welke soort visserij ;
- diploma van officier-technicus voor het bedienen van electromotoren : vergunt de functies te vervullen van hoofdmachinist op de visserijvaartuigen met een vermogen van minder of gelijk aan 6.000 KW.

Italië

Definitie

Dekdienst :

- kapitein bij de grote vaart
- aspirant-kapitein bij de grote vaart
- schipper ter zeevisserij 1e klasse
- schipper ter zeevisserij 2e klasse
- gediplomeerd matroos op visserijvaartuigen
- schipper ter kustvaart
- stuurman kleine visserij

Machinedienst :

- opzichter machinedienst ;
- aspirant-opzichter machinedienst ;
- gespecialiseerd matroos op visserijvaartuigen
- machinist eerste klasse ter zeevaart ;
- machinist tweede klasse ter zeevaart ;
- gediplomeerd stoker ;
- gediplomeerd machinist ;
- matroos-machinist.

N.B. Behalve de hierboven genoemde en bij de Navigatiecode voorziene beroepsopleidingsdiploma's vermeldt art. 39 van de toepassingsverordening op wet nr 963 van 14 juli 1965 eveneens de volgende opleidingsdiploma's :

- in de technische diensten
 - schipper ter kustvisserij ;
 - schipper ter zeevisserij ;
 - schipper ter grote visserij ;
 - schipper ter visserij in visserijinstallaties.

- in de aanvullingsdiensten
 - opzichter van de koelkamer.

en als specialisaties :

- in de technische diensten :
 - visser eerste klasse ;
 - visser tweede klasse ;
 - visser met het net ;
 - beambte belast met de bediening van de elektronische visserij-apparaten ;
 - onderzevisser ;
 - arbeider-visser bij de visserijinstallaties.
- in de aanvullingsdiensten :
 - elektriciën ;
 - beambte bij de industriële verwerking.

Nederland

Definitie

- schipper ter visserij ;
- stuurman ;
- motordrijver ;
- matroos.

AFBAKENING VAN DE VISSERIJGEBIEDEN KATEGORIEËN VAARTUIGEN

Daar in de meeste andere landen vissersvaartuigen gebonden zijn aan vaargebieden, t.t.z. de visgrond welke ze opzoeken is afhankelijk van de grootte van het vaartuig (tonnemaat of motorvermogen), is het wel interessant tot slot van dit artikel een overzicht te geven van de indeling van de vaartuigen op grond van de soort visserij.

Duitsland

- Kustvisserij :**
visserij die plaats heeft langs de kusten van de Bondsrepubliek Duitsland of van de nabuurlanden met vaartuigen van ten hoogste 37 Brt.
- Kleine zeevisserij :**
visserij die wordt uitgeoefend in de Oostzee, ten Noorden van de Shetland-eilanden tot aan de 63° Noorderbreedte en 7° Westelengte en in het Nauw van Calais alsmede op de hoogte van Ierland tot de 10° Westelengtegraad.
- Grote zeevisserij :**
visserij die wordt uitgeoefend buiten de grenzen van de kustvisserij en de kleine zeevisserij.

Frankrijk

- Kleine zeevisserij :**
visserijvaart die wordt uitgevoerd door elk vaartuig dat zijn thuishaven verlaat voor een duur van 24 uur of minder.
- Kustvisserij :**
visserijvaart die wordt uitgevoerd door elk vaartuig dat zijn thuishaven verlaat voor een duur van 96 uur of minder.
- Zeevisserij :**
visserijvaart die wordt uitgevoerd door vaartuigen die zich van hun thuishaven verwijderen voor een duur van meer dan 96 uur, wanneer deze vaart niet beantwoordt aan de definitie van de grote visserij.
- Grote zeevisserij :**
Visserijvaart uitgevoerd :
 - door elk vaartuig van 1.000 Brt of meer.
 - door elk vaartuig van 150 Brt of meer, dat gewoonlijk gedurende meer dan 20 dagen van zijn exploitatie- of ravitailleringshaven afwezig is.
 Wanneer, voor een vaartuig van 150 Brt of meer, dat zich gewoon-

(Vervolg blz. 7)

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

**O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 811.01
(7390V)**

(Vervolg van blz. 6)

lijk minder dan 20 dagen van zijn exploitatie- of ravitailleringshaven verwijderd, laatstgenoemde haven zich op meer dan 20 dagen van de thuishaven bevindt, wordt de vaart welke de thuishaven tot bestemming heeft

Italië

1) Afbakening van de visserijgebieden

a) Kleine visserij :

is de visserij welke in de territoriale wateren wordt uitgeoefend tot 6 mijl uit de kust, met of zonder visserijvaartuigen van de 4e of 3e categorie.

b) Kustvisserij :

is de visserij welke in de territoriale wateren wordt uitgeoefend tot 20 mijl uit de kust met vaartuigen die ten minste tot de 3e categorie behoren.

c) Zeevisserij :

is de visserij welke in de Middellandse Zee wordt uitgeoefend met visserijvaartuigen die ten minste tot de 2e categorie behoren.

d) Grote visserij :

is de visserij welke verderop wordt uitgeoefend met vaartuigen van de eerste categorie.

2) Kategorieën vaartuigen

a) Visserijvaartuigen eerste categorie :

zijn de vaartuigen welke door hun geschiktheid voor de navigatie, hun visserijuitrusting en de zich aan boord bevindende apparaten voor het bevriezen en verwerken van de visserijprodukten, de visserij verder dan de oceaansteden mogelijk maken.

b) Visserijvaartuigen tweede categorie :

zijn vaartuigen welke door hun geschiktheid voor de navigatie en hun visserijprodukten alsmede door de zich aan boord bevindende systemen voor het koelen en bevriezen van de visserijprodukten, de visserij in de Middellandse Zee mogelijk maken.

c) Visserijvaartuigen derde categorie :

zijn vaartuigen welke door hun geschiktheid voor de kustvaart en de zich aan boord bevindende visserijuitrustingen de kustvaart mogelijk maken.

d) Visserijvaartuigen vierde categorie :

zijn vaartuigen welke door hun geschiktheid voor de kustvaart en zich aan boord bevindende visserijuitrustingen de uitoefening van kleine visserij mogelijk maken.

Nederland

Vaargebied 0 : onbegrensd visserijgebied (de vaargebieden zijn over het algemeen bestemd voor de trawlers).

Vaargebied I : de Noordzee tot 15 mijl uit de Nederlandse en Duitse kust tot 8° E.

Vaargebied II : de Noordzee tot 50 mijl uit de Belgische, Nederlandse, Duitse en Deense kust tot 56° N.

Vaargebied III : de Noordzee tot 50 mijl uit de Belgische, Nederlandse, Duitse en Deense kust tot 56° N, welk vaargebied in het tijdvak van 1 april t/m 31 oktober wordt uitgebreid tot 100 mijl uit dezelfde kust.

Vaargebied IV : de Noordzee, in het noorden begrensd door de lijn Peterhead-Ekersund en in het zuiden door de lijn Beachy-Head-monding van de Somme en de Oostzee.

Vaargebied V : de Noordzee tot de 61ste Noorderbreedtegraad en tot de lijn die het punt op 61° N en 1° W verbindt met Strathie Point (Noordkust van Schotland), het kanaal, het kanaal van Bristol, het St. George kanaal en de Ierse Zee in het zuiden tot de lijn die Kaap St. Mathieu verbindt met Old Head of Kinsale (Zuidkust van Ierland) en in het noorden tot de lijn van Inish-owen Head naar Islay (Ardmore Point), van Islay (Rhuda Mhail) langs de Oostkust van Colonsay naar Mull (Loch Buie) en van Mull (Java Point) naar Schotland (Barony Point) en de Oostzee.

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

VISMEELPRIJZEN MET SPRONGEN OMHOOG

In de Saheil-landen heerst sinds 5 jaren een grote droogte die elke oogst onmogelijk maakt en waar, door het vee bij bosjes krepeert. In Peru daarentegen heerst een andere ramp. Dit land, sinds een aantal jaren de grootste visserijnatie ter wereld, wordt zijn voornaamste bestaansbron beroofd door het feit dat plotseling alle vis uit zijn wateren verdween. Dat geldt ook voor buur Chili zij het dan in mindere mate. Geleerden hebben zich met het probleem beziggehouden en zijn tot de bevinding gekomen dat de ramp te wijten is aan een slechts zelden op tredende warme golfstroom, el Niño geheten die de ansjovis verjaagt en kouder water doet opzoeken. Deze vissoort, die de overgrote meerderheid uitmaakt van de door de Peruviaanse vissers aangevoerde soorten is zeer gevoelig voor temperatuurschommelingen.

Die ansjovis diende van zijn kant hoofdzakelijk voor verwerking tot vismeel. Geen ansjovis dus geen vismeel en zo is Peru dan ook bijna van de ene dag op de andere van de van de internationale vismeelmarkt verdwenen wat op zijn beurt geleid heeft tot enorme prijsstijgingen waarvan dan o.m. Zuid-Afrika, een ander groot vismeelproducent, profiteert. "The Financial South African Gazette" meldde vorige week dat heel de vismeelmarkt op zijn kop staat. Er is niet alleen het geringe aanbod maar daarenboven is er eigenaardig genoeg een zeer grote vraag naar vismeel en ingeblikte vis. Uit Europa (waar het vismeel o.m. verwerkt wordt tot varkens en kippenvoer, krijgt Zuid-Afrika nu prijsaanbiedingen die 2 tot 3 maal zo hoog liggen als een jaar geleden. In Zuid Afrika kan men zelfs aan deze aantrekkelijke vraag niet voldoen maar men is er de mening toegedaan dat de situatie ook in korte tijd helemaal kan omslaan. Zij menen dat Peru en Chili spoedig hun visjes zullen terugkrijgen die bovendien nog het voordeel hebben zeer snel te groeien.

El Niño die de Zuidamerikaanse kusten met tussenpozen van 7 tot 10 jaar aandoet, heeft zich nu inmiddels teruggetrokken en de regeringen van Chili en Peru hebben al gepoogd de zee weer met ansjovis te bevolken. In september zullen dan nogmaals proefvangsten gedaan worden om te zien of het de moeite loont weer met de visvangst te beginnen.

RONDREIS PERUAANS MINISTER VOOR VISSERIJ

De Peruviaanse minister van Visserij, generaal Tantaleán, brengt voor het ogenblik een bezoek aan Europa. Tijdens een 20-daagse reis zal hij o.m. in Nederland materieel gaan aankopen voor de uitbreiding van de vissershaven van Puntilla waarvan de eerste fase afgewerkt werd dankzij Nederlandse kredieten. Hij zal ook een bezoek brengen aan Denemarken, Zweden, de Sovjet-unie en Groot-Brittannië. In Hongarije zal de Peruviaanse minister tenslotte poging bijstand los te krijgen voor de Peruviaanse visserijsektor.

MIJNEN-SEIZOEN OP DE NOORDZEE ?

Het ziet er naar uit dat deze lente op de Noordzee een mijnenseizoen geworden is. Uit verschillende landen kwamen meldingen van treilers die met bommen of mijnen aan boord naar de thuishaven moesten terugkeren.

Vorige week werd de haven van Folkstone voor alle scheepvaartverkeer gesloten en werden zelfs huizen nabij de haven ontruimd toen de havenoverheid via de radio op de hoogte gebracht werd van het feit dat een treiler naar Folkstone op weg was met een bom van zes ton aan boord. De vissers hadden het tuig in de nacht in hun netten gekregen en eerste gedacht dat het een grote steen was. Toen zij hun vergissing ontdekten durfden zij de bom niet meer aanraken en spoedden zij zich naar Folkstone. De NAVY-deskundigen hebben de bom later op de dag onschadelijk gemaakt. Daarvoor lag de haven echter lam en werd o.m. de pakketbootdienst met Frankrijk even opgeschort.

In Stellendam gebeurde hetzelfde incident zelfs met twee schepen tegelijk. De Goeree 5 „Ora et Labora" liep daar binnen met een Amerikaanse vliegtuigbom terwijl de Goeree 17 „De Twee Gebroeders" een Britse vliegtuigbom aan boord gehaald had. Vrijdag werden de bommen door de duikersgroep van de Koninklijke Marine onschadelijk gemaakt.

Nog niet zo lang geleden haalden ook enkele Belgische treilers bommen of mijnen boven, die hier aan land moesten gedemonteerd worden.

GOED NIEUWS VOOR DE VISSERS VAN CORSICA

Het Italiaanse scheikundig bedrijf "Montedison" heeft besloten een einde te maken aan het storten van het zogeheten "rode slijk" voor de kusten van Corsica. Zoals hier in dit blad eerder werd gemeld hebben de Corsicaanse vissers verscheidene keren protestacties gevoerd tegen deze stortingen omdat zij vaststelden dat de vis op de dumpingplaatsen vergiftigd was en van deze plaatsen verdween. De firma heeft meegedeeld dat de afval van ijzersulfiet voortaan in tanks zal opgeslagen worden en na zuivering weer aangewend. Op deze manier zou vanaf juli geen "rood slijk" meer in zee gestort worden.

INTERNATIONAAL INSTITUUT VOOR MARITIEME KULTUUR

Een 12-tal deskundigen op het gebied van de oceanologie uit Polen, de Verenigde Staten, Griekenland, Italië, Ierland, Zwitserland en Frankrijk hebben vrijdag jl. te Bordeaux in Frankrijk een Internationaal Instituut voor Maritieme Cultuur opgericht. De vereniging zal haar zetel hebben in Zwitserland. In het instituut zullen zo wat 300 deskundigen op het gebied van de zee een dertigtal landen vertegenwoordigen.

Het nieuw opgerichte instituut wil alle gebieden van het maritiem leven gaan bestuderen. Het zal zich o.m. bezighouden met de maritieme geschiedenis van diverse landen, de ontdekkingen, geografische expedities, de zeilvaart en de visserij.

PRIJSUITREIKING IN DE VISSERISCHOLEN

RIJKSVISSERISCHOLEN HEIST

EERSTE JAAR AFDELING DEK

Vermoortele Danny Ameye Patrick Dumont Andrn, Vanhove Luc, Willemkens Daniël, Hoozee Daniël, Dobbels Freddy, Vandenberghe Patrick, Soreyn Ronny, Declerck Franky.

TWEDE JAAR AFDELING DEK

Neyts Rudy, Waeghe Michel, Vantorre Herwin, Teetaert Johan, Savelle Dirk, Calcoen Johan, Osaer Patrick, Calus Norbert, De Duytsche Roger, Boussemaere Danny, Dryepont Eddy, Serreyn Jan, Rombout Eric, Gezelle Jean-Pierre.

STEDELIJKE VISSERISCHOLEN „JOHN BOUWENS“

BREVETTEN EN DIPLOMA'S

(In alfabetische rangschikking):

AFDELING DEK

Getuigschrift scheepsleerjongen: Delahaye Patrick, Ghysel Johnny, Goethals Rudy, Kyndt Glenn, Margory Patrick, Van Elslande Manfred, Verleene Marc.

Diploma aspirant-schipper: Delahaye Marcel, Vanbillemont Norbert, Vanhondeghem Jean Pierre, Verleene Wilfried.

Schipper IIe klas: Zeebroek Leon.

AFDELING MOTOREN

Brevet matroos-motorist: Belpaeme Oscar, Vansevanant Johnny, Verstraete John.

Brevet motorist 500 pk.: Belpaeme Oscar, Luys Redgy.

AFDELING KOELTECHNIEK:

Beirens Arsene, Devisscher Maurice.

BIJZONDERE PRIJZEN

Prijs John Bauwens: Diploma aspirant-schipper: Delahaye Marcel
Brevet motorist 500 pk.: Belpaeme Oscar.

Prijs Belgische Zeemansbond: Getuigschrift scheepsleerjongen: Verleene Marc.
Brevet matroos-motorist 275 pk.: Belpaeme Oscar.

Prijs Mevrouw Sacre/B.V.O.O. (wiskunde):
Afdeling dek:
1e Desmit Frank, 2e Margory Patrick, 3e Delahaye Marcel.
Afdeling motoren:
1e Delahaye Johnny, 2e Belpaeme Oscar.

Prijs Dokter Miroir
(Eerste Hulp bij Ongevallen):

Afdeling dek:
1e Huyghebaert Eric, 2e Verleene Marc, 3e Vanhondeghem J.-P.
Afdeling motoren:
1e Delanoye William, 2e Belpaeme Oscar.

Prijs Humanistisch Verbond (Moraal):
Groep 1: Margory Patrick.
Groep 2: Billet Serge.

Prijs E.H. Vierstaete (Godsdienst):
Goep 1: Verleene Marc.
Groep 2: Belpaeme Oscar.

Prijs Oscar Knockaert (Engels):
Afdeling dek:
1e Gombert Ronny, 2e Delahaye Patrick, 3e Delahaye Marcel.
Afdeling motoren:
1e Delanoye William, 2e Belpaeme Oscar.

Prijs Drs. Dubois en Consul Dr. Grauwels (Nederlands):
Vanbillemont Norbert.

Prijs Maurice Coutelle (zwemmen):
Verstraete John.

Prijs Socialistische Vooruitziende Vrouwen (Praktijk):
Afdeling dek:
1e Bogaert Yves, 2e Ghysel Johnny, 3e Vanhondeghem Jean-Pierre.
Afdeling motoren:
1e Bauwens Franky, 2e Belpaeme Oscar.

VOLMAKINGSCURSUS

Prijs A.C.O.D. (Afdeling Dek):
Zeebroek Leon.

Prijs A.C.L.V.B. (Afdeling Motoren):
Luys Redgy

Prijs Ere-Directeur F. Boels (Koeltechniek):
Devisscher Maurice

Bijzondere prijs van de oudleerlingenbond aan de leerling die beide afdelingen doorlopen heeft:
Belpaeme Oscar.

DERDE JAAR AFDELING DEK

Soreyn Wilfried, Carton Remi, Adams René, Vantorre Donald, Bossier Christiaan, Vantorre Herwin, Beschrijver Johan, Cattoor Jan.

EERSTE JAAR AFDELING MACHINE

Vandierendonck Herwin, Demeester Marc, Rijs Eric, Couhysder Erik, Landuyt Patrick, Vanden Briele Marc, de Vos Johan, Snauwaert Johan, Vandierendonck Marcel.

TWEDE JAAR AFDELING MACHINE

Devos Danny, Valcke Benoni, Demunter Danny, Van Waes Eric, escamps Alexander.

OFFICIELE EXAMENS

(Uitgeschreven door het Bestuur van het Zeewezen)

AFDELING DEK

— behaalden het certificaat van SCHEEPSLEERJONGEN
Calcoen Johan, De Duytsche Roger, Neyts Rudy, Osaer Patrick, Savelle Dirk, Teetaert Johan, Vantorre Herwin, Waeghe Michel.
— behaalden het diploma van ASPIANT-SCHIPPER
Adams René, Bossier Christiaan, Carton Remi, Soreyn Wilfried, Vantorre Donald, Vantorre Herwin.
— behaalde het brevet van KUSTVISSER TER VISSERIJ
Bodny Gustaaf.
SCHIPPER 2de KLASSE
Flitser Ludo, Soreyn Lucien.
SCHIPPER 1ste KLASSE
Flitser Jacques.

— behaalden het brevet van RADIO-TELEFONIE
Adams René, Bossier Christiaan, Carton Remi, Soreyn Wilfried, Vantorre Donald, Vantorre Herwin.

AFDELING MACHINE

— behaalden het brevet van MATROOS-MOTORIST
Landuyt Patrick, Dumont Evarist, Vandierendonck Herwin, Vandierendonck Jacques.
MOTORIST
Demunter Danny, Devos Danny, Vantorre Robert, Witterwulghé Frans, Valcke Benoni.

BIJZONDERE PRIJZEN

Kath. godsdienst door E.H. Corneille:
Demeester Marc.
Potest. godsdienst door Ds A. Laureys:
Dumon Andrn.
Zedenleer door de heer R. Vermoortele:
Vermoortele Danny, Calcoen Johan, Devos Johan, Valcke Benoni, Vantorre Herwin.

Opvoeding en gedrag door Oudleerlingen- en Vriendenbond R.V.S.
Calleuw Francky, Pieters Danny, Carton Remy, Vandierendonck Herwin, Demunter Danny, Devos Danny, Van Waes Eric.

Nederland door de heer Luyens, Nautisch-Directeur van het Loodswezen.
Neyts Rudy, Vandierendonck Herwin.

Zeevaartrekenen door de Heer A. Calclant, Ere-Directeur
Carton Remi.

Zeemanschap door de heer J. Welvaert:
Soreyn Wilfried.

Instrumenten door de heer J. Welvaert.
Soreyn Wilfried.

Handwerk voor de afdeling Dek door de heer Adams L.:
Vantorre Herwin, Bossier Christiaan.

Handwerk voor de afdeling Machine door de heer Adams L.:
Demeester Marc.

Leerlinge, die slaagden in het examen van matroos-motorist door de Belgische Transportarbeidersbond:

Vandierendonck Herwin, Landuyt Patrick, Dumont Evarist.
Meest aantal punten in het vak motorenleer door de heer J. Bonte:
Vandierendonck Herwin.

Meest aantal punten in het vak elektriciteit door de heer R. Roels
Vandierendonck Herwin.

Meest aantal punten in het vak wiskunde door de heer C. Amys.
Vandierendonck Herwin, Carton R.
Meest aantal punten, in het vak kosmografie door de heer H. Verstraete:
Adams René.

Waardebons geschonken voor een bedrag van 2 x 1.000 fr. geschonken door de Rederscentrale.

De leerlingen die geslaagd zijn in een examen werden rechtverkrijgend op 2 waardebons van elk 1.000 fr.

Deze bons kunnen ingeruild worden na 1 of 2 jaar vaart. Zij zullen aan de rechthebbenden ter hand gesteld worden wanneer ze de school verlaten.

Adams René, Bossier Christiaan, Carton Remi, Couhysder Erik, Demunter Danny, de Vos Johan, Devos Danny, escamps Alexander, Beschrijver Johan, Soreyn Wilfried, Valcke Benoni, Vandierendonck Herwin, Vandierendonck Marcel, Calcoen Johan, De Duytsche Roger, Neyts Rudy, Osaer Patrick, Savelle Dirk, Teetaert Johan, Vantorre Herwin, Waeghe Michel, Landuyt Patrick, Van Waes Eric, Vantorre Donald, Vantorre Herwin.

(Vervolg blz. 9)

VRIJE VISSERIJSCHOOL „PASTER PYPE” OOSTENDE

UITSLAGEN SCHOOLJAAR
1972-1973

Op vrijdag 29 juni ging in „t Zal wel gaan” de plechtige prijsuitreiking door voor onze leerlingen, als bekroning van het schooljaar. De bestuursleden van de „Vriendenkring van de Paster Pypeschool” deelden de prijzen uit die door de Vriendenkring en andere sympathisanten werden geschonken.

Wij wensen vooral aan onze leerlingen die naar zee gaan veel geluk in het leven en en goede vaart Afdeling DEK:

- 1e jaar:
- 1) Rudy Allemeersch, prijs voor godsdienstleer, prijs voor zeevaartrekenen en voor zeemanschap. Eerste prijs in uitmuntendheid Grote Onderscheiding.
 - 2) Stefaan Schmidt, Prijs voor wiskunde, prijs voor handwerk. Grote Onderscheiding.
 - 3) Tony Verleene, Grote Onderscheiding.
 - 4) Jean-Paul Popelier, Onderscheiding.
 - 5) Carlo Larrangé, Prijs voor goed gedrag, Onderscheiding.
 - 6) Yves Robert, Prijs voor Nederlands, Voldoening.
 - 7) Eddy Groenvynck, Voldoening.
 - 8) Renaud Fiorine, Voldoening.
 - 9) Patrick Groenvynck, Voldoening.
 - 10) Maurice Calcoen, Voldoening.

2e jaar: scheesleerjongens

- 1) samen: Patrick Demey, Prijs voor zeevaartrekenen en wiskunde, prijs voor zeemanschap, prijs voor talen, Grote Onderscheiding. René Rouzée prijs voor scheepsbouw en eerste hulp, prijs voor handwerk, Grote Onderscheiding.
- 2) Patrick Deplancke, Voldoening.
- 3) Arthur Bown, Prijs voor gedrag en godsdienstleer, Voldoening.

3e jaar: aspirant-schippers

De volgende leerlingen behaalden het diploma van aspirant-schipper en kreeg waardevolle prijzen geschonken door de Vriendenkring der Paster Pypeschool:

- 1) Ronny Lepeide, Grote Onderscheiding.
- 2) Danny Pieter, Onderscheiding.
- 3) Marc Beleotte, Onderscheiding.

- 4) Eric Duchesne, Onderscheiding.
- 5) Marcel Haelewyck, Voldoening. Schippers ter kustvisserij: Fernand Florée, Grote onderscheiding.
- Etienne Deley, onderscheiding.
- Ronny Victor, Voldoening.
- Schippers 2e klasse: Roland Christiaen, Grote onderscheiding.
- Georges Lambrecht, Grote Onderscheiding.
- Adré Crombez, Onderscheiding.

Afdeling SCHEEPSMOTOREN

1e jaar:

- 1) Jean-Pierre Popelier, Prijs voor talen en wiskunde, prijs voor werktuigkunde en fysica, prijs voor praktijk, Onderscheiding.

- 2) Arnold Mechele, Prijs voor gedrag en godsdienstleer, prijs voor technologie, prijs voor motoren en elektriciteit, Voldoening.

2e jaar:

- brevet van matroos-motorist: Jan Vandaele, onderscheiding, voldaan in de klasexamens: Marc Callebout, André Dumarey, Yvan Fonteyne, Roger Hubrouck, Ronny Lambrecht, Eddy Pieters, Ronny Pincket.

ZWEMBREVETTEN

Als vrucht van de wekelijks zwemlessen en met de toewijding van de zwemmeesters van het Badpaleis werden de volgende brevetten behaald:

SCHOOLBREVET VAN

ZWEMMEN (25 m)

Debut Rudy Fiorine Renaud Groenvynck Patrick, Rouzée René, Schmidt Stefaan.

ELEMENTAIR BREVET

VAN ZWEMMEN (50 m)

Calcoen Maurice, Everaerd Rudy, Groenvynck Eddy, Popelier Patrick, Robert Yves.

VOORBEREIDEND

ZWEMBREVET (100 m)

Allemeersch Rudy, Belotte Marc, Bowé Arthur, Coenye Johnny, Deplancke Patrick, Haelewyck Marcel, Lepeire Ronny, Popelier Jean-Paul, Popelier Jean-Pierre, Sel Patrick, Verhaeghe Daniël, Verleene Tony.

BREVET VAN ZWEMMER.

Larrangé Carlo, Mechele Arnold.

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-visserstvaartulgen)

(7348N-7368V)

GRATIS MOSSELDEGUSTATIE

Door de nieuwe uitbaters van de Oesterputten „Antoine” wordt zaterdag 7 juli ter gelegenheid van de heropening van deze gekende zaak een prachtinitiatief genomen dat beslist op toeristisch gebied zijn naklank zal hebben. Vanaf 21u30' kan iedereen op het adres van deze zaak gelegen Langestraat, 93 te Oostende GRATIS de nieuwaangekomen Zeelandse Mosselen komen degusteren met wijn of bier naar keus. Vaste medewerking kreeg de heer Vandierendonck, oud visventer, reeds van de Orde van de Kloeffe van Gerard Dangreau en van de Nationale Federatie voor Visventers, Zeelandse vissers in typische klederdacht zullen het geheel bovendien opfrissen. Spijtig dan toch wel voor een toeristische stad als Oostende is nu wel dat dit prachtinitiatief door het stadsbestuur met de grove penning wordt nageschoten.

DE UITBOUW VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN

Zoals in het verslag van de zitting van de Vissershavencommissie elders in dit blad gemeld, gaf Havenkapitein-Vismijndirecteur Ghys een overzicht van de moderniseringswerken aan de vissershaven.

Wij vatten dit overzicht hieronder als volgt samen:

Reeds in 1972 werden in de vissershaven talrijke grote moderniseringswerken uitgevoerd. Het herstellen en reconditioneren van de bestaande slipways van 550T en 1000T werd voleindigd. Voor de bestaande slipways wordt de bouw in het vooruitzicht gesteld van houten geleidingsstaketsels, die tevens als geleiding voor de toegangseul van het nieuwe visserijdok zullen moeten dienen.

Dit jaar wordt de eerste fase van het nieuwe visserijdok in aanbesteding gebracht. De eerste fase omvat het graven en de bouw van muren voor de doorsteek.

In de tweede fase wordt het graven van het nieuwe dok en de bouw van de kaaimuren met verticale oeverdamming, met de nodige wegeniswerken er omheen voorzien. Het nieuwe dok wordt eveneens voorzien van droogdokinstallaties die met een belangrijk transport systeem zal uitgerust worden, waardoor langdurige herstellingen en zelfs nieuwbouw zullen mogelijk zijn.

Over de toegangseul wordt een moderne wipbrug gebouwd die eveneens kortelings zal aanbesteed worden.

Van groot belang in het kader van de vernieuwing aan het vissershavencomplex is vanzelfsprekend de modernisering van de H. Baelskaai, waarvoor de werken begin

augustus aanvangen.

Ten einde de normale activiteiten niet te hinderen zullen de werken in stroken worden uitgevoerd.

Zowel op de kaaimuren als op de parkeerplaats zal een nieuwe vloerbekleding aangebracht worden. De stroomafname zal geschieden langs het water, zodanig dat er geen kabels meer op de kade dienen aangebracht. Het aanbrengen van de meters wordt voorzien op het middenplein.

De treinsporen die momenteel in het midden liggen zullen worden verlegd naar de kant tegen het voetpad.

Over de ganse lengte van de kaaimuur zullen zones voorzien worden voor het stapelen van visplanken. Een strenge controle zal echter gehouden worden opdat de kade zuiver gehouden wordt van allerlei afval en ongebruikte materialen. De visplanken zullen op behoorlijke wijze gestapeld moeten worden.

NEDERLAND ZOU UITBREIDING VISWATEREN OVERWEGEN

De Nederlandse minister van landbouw verklaarde onlangs dat „West-Duitsland en andere landen” de Nederlandse vissers beperkingen opleggen. De h. Tiemen Brouwer zei dat wanneer de Europese Gemeenschap het niet eens wordt over het herinvoeren van het vrije visrecht in de wateren van de lidstaten, Nederland tegenmaatregelen zal treffen en geen Westduitse vissers meer in de territoriale wateren zal dulden. Ook verklaarde hij te overwegen een 12-mijlzone in te voeren waarin alleen de eigen vissers en de Belgische zouden mochten visseren.

Minister Brouwer zei dat hij het ten eerste zou betreuren wanneer een dergelijke maatregel zou moeten genomen worden maar verklaarde geen andere uitweg te zien wanneer de andere lidstaten toch niet willen handelen op voet van gelijkheid.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

STEEDS DE ZANDWINNING IN ZEE

Zoals vorige week gemeld, heeft de Rederscentrale geprotesteerd tegen gebeurlijke zandwinning uit zee en werd aan dit protest ook ruchtbaarheid gegeven via pers, radio en T.V.

De dag van het persbericht werd hieraan in het programma „Aktueel” volgend op het nieuws van 19 uur over de B.R.T. aandacht gewijd. Deze uitzending was bijzonder goed geslaagd en de betreffende journalisten hadden zich volledig op de hoogte gesteld van de stand van zaken. Naast het standpunt van de Rederscentrale werd tevens het wetenschappelijk en tenslotte het overheidsstandpunt medegedeeld.

Na op de gevaren van de zandwinning uit zee te hebben gewezen, besloot de woordvoerder van de Rederscentrale, de heer Wittevrongel, dat er andere, beter en goedkoper mogelijkheden zijn om aan zandwinning te doen, zonder daarvoor

de zee te moeten aanspreken en zonder de belangen van één of andere sektor te moeten schaden.

Eenieder bleek het daarmee eens te zijn en uit de reacties van de overheid, althans te oordelen naar de uitspraak van de journalisten die de uitzending verzorgden, blijkt dat enerzijds de proefaanbesteding, die in september zou doorgaan, een tijdelijke noodoplossing zou zijn, terwijl anderzijds nog niet vaststaat op welke plaatsen in zee gebeurlijk aan zandwinning zou worden gedaan, waarbij, als het zover komt, dan 1 of 2 plaatsen zouden worden aangeduid die geen gevaar voor de zeevisserijsector zouden opleveren.

In elk geval blijft het bedrijf zich verder verzetten tegen zandwinning uit zee, want de bezwaren tegen en de gevolgen van de zandwinning uit zee beperken zich niet tot die plaats of plaatsen waar zand wordt gewonnen maar hebben een sneeuwbaaleffect op een gans gebied.

DE VERONTREINIGING VAN DE ZEE

Er gaat geen dag voorbij of de nieuwsmidia, politiekers en parlementairen, hebben het over de lucht- en waterverontreiniging.

Het is een feit, dat steeds toenemende verontreiniging, wanneer niet tijdig wordt ingegrepen, een ernstig gevaar betekent voor alle leven.

Er mag echter niet worden beweerd dat zoals sommige sensatiezoekers zeggen, er niets wordt ondernomen.

Voor wat de vervuiling van het zeewater betreft, werd op 15 februari 1972 te Oslo een regionaal verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten van afvalstoffen en luchtvaartuigen, ondertekend door de verschillende landen van de Noord-Oost Atlantische Oceaan, waaronder ook België.

Op 29 december van datzelfde jaar werd te Londen een internationaal verdrag aangenomen ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door het storten van afval en afvalstoffen. Beide verdragen hebben hetzelfde doel. Waar echter het verdrag van Oslo regionaal is, is dit van Londen universeel.

Ze zijn nog niet in werking getreden, vermits het vereiste getal landen dat het verdrag moet ratificeren nog niet is bereikt. Beide verdragen bevatten drie categorieën van afvalstoffen. Het storten van de eerste categorie van stoffen zal wegens hun giftig of zeer gevaarlijk karakter principieel strikt verboden zijn.

Het storten van de tweede categorie

zal wegens hun gevaarlijke of hinderlijk karakter verboden zijn, tenzij een voorafgaandelijke vergunning werd verleend, waarin duidelijk wordt bepaald aan welke voorwaarden het storten moet geschieden.

Tenslotte is voor het overige, het storten van om het even welke materie, **zonder toelating van overheidswege verboden.**

Alhoewel de verdragen in feite nog niet geldig zijn omdat het vereiste aantal landen ze nog niet hebben ondertekend, passen sommige landen de regeling toch reeds toe voor wat het verdrag van Oslo betreft.

De nodige controle kan uiteraard nog niet van kracht zijn, maar dit zal ook niet lang meer uitblijven. In dit verband heeft de Rederscentrale aangedrongen opdat de nationale wet, die het verdrag van Oslo moet goedkeuren en het Koninklijk Besluit dat in de uitvoering ervan moet voorzien, zo spoedig mogelijk zou verschijnen.

Inmiddels kon worden vernomen dat de diensten van de verschillende departementen onder wiens bevoegdheid deze aangelegenheid valt, bezig zijn aan het opstellen van het desbetreffende wetsontwerp van K.B. Maar men weet wat dit betekent wanneer de administratie iets moet doen.

Ook in de andere ondertekende landen schijnt dit het geval te zijn.

Hopen wij dan ook dat aan de zeeverontreiniging spoedig een einde wordt gesteld.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Schitterende vangst

Maandagnamiddag van vorige week voeren de Z.509 van de Rederij Wielingen en zijn vakgenoot Z.562 Willy Bonny te 16.30 uur met hun bemanning de haven van Oostende uit om hun visserij aan de Noord Oostkust van Engeland te bedrijven. Sedert enkele maanden na veel studie en geldverlies, zijn ze er in gelukt de Engels-Deense methode van seinenetvisserij te bedrijven. Na enkele grote tegenslagen, zijn de laatste vier reizen schitterend te noemen en is deze van deze week werkelijk ene zonder voorgaande.

Zaterdagmiddag rond 16 uur moesten beide vaartuigen de haven van Oostende terug aandoen bij gebrek aan ijs.

Niet minder dan 1160 bennen levend verse kabeljauw en gul bracht men in 4 dagen vissen op. Men zou nog een dag langer kunnen gevestigd hebben, maar de meerdere vangst zou men niet hebben kunnen bergen en zaterdag moest

bij het binnenkomen onmiddellijk ijs bijgenomen worden om de laatste vangsten goed te kunnen beizen.

We kunnen beide schippers slechts geluk wensen voor het geduld dat ze gehad hebben om de nieuwe methode aan te leren en het tot zo'n schitterend resultaat te brengen.

Ze voeren niet alleen het kwantum aan, maar een kwaliteit, welke we alleen bij de Denen hebben gekend.

Deze soort visserij kan slechts bij dag bedreven worden.

Aan boord had men niets anders dan ongeveer 200 bennen kabeljauw van meer dan 7 kg en voor de rest gullen.

De bruto besomming beliep 1.190.000 fr wat het rekord van de vloot betekent, in acht nemend dat slechts 4 dagen gevestigd werd en dan nog bij dag. Zaterdagmiddag deden beide vaartuigen opnieuw de haven aan.

DE RECHTSTREEKSE AANLANDINGEN IN GROOT-BRITTANNIE

Krachtens artikels 32 en 59 van de akte van toetreding van de drie nieuwe E.E.G.-lidstaten (Groot-Brittannië, Ierland en Denemarken) dient vanaf 1 juli 1973 een vermindering met 20% van de invoerrechten op goederen herkomstig uit de Gemeenschap, te worden toegepast.

Hiervoor moet echter het /bewijs kunnen geleverd worden dat de vis van oorsprong is uit een E.E.G.-lidstaat.

Dit moet worden gedaan aan de hand van het DD5 document (dat de verkoper (reder) bij de verkoop aflevert.

Dit document dat steeds aan boord moest zijn bij verkomen in EEG-landen, is dus thans ook nodig bij verkopen in Groot-Brittannië.

Wij raden bijgevolg de reders aan een dergelijk document, dat verkrijgbaar is bij de Belgische douane (aan boord van hun vaartuig te leggen.

STEEDS DE ONGEVALLENVERZEKERING IN DE ZEEVISSERIJ

VOORSTEL VAN DE REDERSCENTRALE

Op 8 juni jl. greep zoals gemeld de eerste werkingsvergadering van het Technisch Comité voor Arbeidsongevallen plaats.

Er werd een aanvang genomen met het behandelen van de problemen die zich voor de zeevisserijsector stellen, meer bepaald de lasten voor arbeidsongevallen, de onrechtvaardige verdeling van tengevolge van het feit dat de te betalen premie gebaseerd is op de aangemonsterde dagen.

Ook andere problemen van praktische aard werden aangesneden.

In principe komt hetzelfde Technisch Comité, ondanks de verlofperiode, opnieuw bijeen op de tweede vrijdag van juli en dit om verder tijdverlies te voorkomen en een oplossing aan de bezwaren die thans bestaan te geven.

Een speciaal opgerichte werkgroep van de Rederscentrale heeft

inmiddels een voorstel uitgewerkt en aan de Voorzitter van het Technisch Comité, de heer Dries Claeyns, overgemaakt dat streeft naar een meer rechtvaardige verdeling van de premielasten.

Anderzijds kon worden vernomen, dat op initiatief en voorstel van de Rederscentrale, de Voorzitter de nodige stappen heeft ondernomen opdat de aangifteformulieren zouden worden vereenvoudigd en ingevuld door de dienst van de F.A.O. zelf, t.t.z. de administratie van de vroegere gemeenschappelijke kas.

Dit zou dan meteen ook verwarfing en verkeerde opgave van de nodige gegevens voorkomen en ook de vele boeten die de reders thans oplopen door die verkeerde opgaven, of beter gezegd door de laattijdige betaling er van.

Tenslotte heeft de Rederscentrale aangedrongen opdat bedoelde boeten zouden worden kwijtgescholden.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Heel wat meer vis op de markt dan verleden week. Het warm weer, het begin van de vakantie en de grotere aanvoer zijn er oorzaak van geweest dat de prijs van de meeste vissoorten teruggelopen is. Ook de gullen moesten er deze week aan geloven en kregen vanaf het einde van de maandagmarkt reeds dalende prijzen. Een andere vissoort die wel zeer sterk in prijs is gedaald heet steenschol. De gro-

vangen wordt op die manier, althans tot ook dat weer zal voorbij zijn en er weer wat nieuws zal moeten gezocht worden. Tamelijk veel schepen van de Noord deze week, in totaal zelfs bijna 5000 bennen vis wat dus wel wijst op een grotere vangst per schip. Toch tamelijk veel kleine vis als totten en wijting en deze hebben deze week zeker geen goede beurt gemaakt. Totten moesten zelfs herhaaldelijk opgevangen worden en waren meteen bestemd voor dierenvoeding.

De totale aanvoer bestond deze week uit nagenoeg 8950 bennen vis en slechts 10.000 kg tong. De totale opbrengst was iets hoger dan verleden week maar door het feit dat veel kleine vis aan dieren voedingsprijs werd afgezet lag het gemiddelde per kg lager dan gewoonlijk.

EEN IJSLANDSE VANGST

De O.288 zette deze week nog vangst van 1280 bennen vis in de markt. Het grootste gedeelte bestond uit kabeljauw, gul, rode zeebaars en koolvis. Soorten als schaat, schelvis, leng en blauwe leng werden slechts in kleine hoeveelheden gebracht. Ze hielpen echter de gemiddelde prijs op een zeer behoorlijk peil te tillen. Rode zeebaars werd ingezet aan 1190 fr

HODI STRAALBUIZEN
tel. 91-31-4180-2654

De tongen zijn weer in zeer geringe hoeveelheid aangevoerd geworden. De vangst per schip was doorgaans erg klein, alleen de O.114 zorgde voor ruim 3000 kg en lukte dan ook een goed resultaat: 479.000 fr

De IJslandse vissoorten zijn ook deze week nog goed verkocht geworden. In verhouding tot de prijs van de vis aangevoerd van andere visgronden was deze IJslandvis zelfs bepaald duur. De gul kreeg nooit onder de 17 fr en kabeljauw haalde tot 20 fr. Rode zeebaars noteerde tot 26 fr, leng van 24 tot 28, en koolvis rond de 14 fr. Een gemiddelde prijs die rond de 1000 fr ligt mag in volle zomerperiode zeker niet slecht genoemd worden. Het werd dan ook weer een zeer mooie uitslag voor de O.288 die het tot 1.286.693 fr bracht.

Nog een resultaat van meer dan 1 miljoen trouwens deze week, maar dit moest dan wel door twee schepen gedeeld worden. De in span vissende Z.509 en Z.562 losten inderdaad ruim 1160 bennen vis en bereikten hiermee 1.190.380. Deze schepen doen het werkelijk goed en hebben blijkbaar hun leergeld betaald. Een ander span is deze week uitgevaren en zal het aanvankelijk nog wel niet zo goed doen. Het betreft de O.275 en de O.206 terwijl ook de O.279 en de Z.597 zich klaar maken om naar deze visserij over te schakelen. Het is alleszins vaststaand dat er heel wat meer vis ge-

hondstong een minder hoge prijs dan gewoonlijk. Zeewolf stond niet in de afslag, enkele bennen tijgers haalden echter tot 1350 fr de ben. Het bereikte resultaat was voor de „Lans” zeker goed te noemen.

RUIME VANGST VOOR DE SPANVISSERS.

Voor de twee vaartuigen uit Zeebrugge schijnt de spanvisserij een goede zaak te zijn. In elk geval hebben ze het er de laatste maanden zeker niet slecht afgebracht.

Deze week zorgden ze zelfs voor een stunt door bijna 1200 bennen aan te voeren. Hoofdzakelijk gul en kabeljauw. De prijs voor de gul was niet zo hoog als gewoonlijk maar schommelde toch nog rond de 1000 fr per ben. Voor de bakken shelfcod kabeljauw werd tot 1350 fr betaald. Opmerkelijk is wel dat er praktisch geen prijsverschil bestond tussen de shelfcodgul en de gewone gul. Dat zal wel liggen aan de kwaliteit die voor de ganse vangst uitstekend was. Ondanks die minder hoge prijzen dan gewoonlijk werd het toch nog een opbrengst die gunstig opviel: 1.190.380 fr. Verschillende Oostendse vaartuigen zijn zich aan het klaarmaken om op dezelfde manier te gaan vissen. Een paar koppels zijn trouwens reeds uitgevaren. Op die manier zullen we te Oostende toch nog aan voldoende vis geraken. Al is het lang niet zeker dat de andere koppels het even goed zullen doen. Laten we hopen dat ook voor hen de gemaakte kosten zullen renderen. De Oostendse vissershaven en de vishandel kunnen er maar wel bij varen.

SLINKENDE TONGVANGSTEN

Dat er over het algemeen nog weinig tong te vangen is hebben de kanaalschepen die tijdens de voorbije week kwamen te verkopen duidelijk onderstreept. Slechts een kleine 10.000 kg voor schepen met alleen voor de O.114 een uitschieter van ruim 3000 kg. Voor dit schip werd dan ook de van ver de hoogste opbrengst genoteerd: 479.776 fr.

De tongen kregen maandag nochtans dalende prijzen, dinsdag werden echter opnieuw hogere noteringen geboekt. De lappen varieerden tussen 5800 en 6200 fr de ben, grote tong kreeg van 6200 naar 6600 fr en driekwartsortering kreeg van 6600 naar 7100 fr. Bloktong kreeg tot 7000 fr op de dinsdagmarkt toen voor kleine tong, terug steeg van

6100 naar 6400 fr. Kleine tong noteerde gewoonlijk rond de 111 fr teerde gewoonlijk rond de 116 fr het kg en slips kregen rond de 110 fr. Weinig interessante bijvangsten die vooral uit rog, platvis en steenschol bestonden. Roggen die eerder goedkoop verkocht werden al blijft dat goedkoop wel relatief als we nagaan dat de meeste soorten nog rond de 20 fr kregen.

MEER SCHEPEN EN VIS VAN DE NOORD.

Het aantal noordvangsten liep deze week op tot 20, de visaanvoer van de visgrond tot bijna 5000 bennen. Een behoorlijke hoeveelheid maar zeer veel kleine schelvis. Nu de vraag naar deze vissoort in Nederland kennelijk gehalveerd is, moesten redelijke hoeveelheden ervan opgehouden worden aan de minimumprijs. De gulprijs was toch ook wel lager dan verleden week.

De meeste sorteringen daalden vanaf dinsdag zelfs onder de 1000 fr per ben. Iets wat de laatste maanden niet meer het geval was. Toch blijft een prijs die schommelt tussen 17 en 20 fr voor gul nog altijd een flinke prijs, vooral dan in de zomerperiode. Voorgaande zomers moesten vaak partijen gul aan de minimumpris opgehouden worden.

Daar is nu, voorlopig althans, nog geen sprake van. Gelukkig trouwens want ook zo blijven de opbrengsten aan de minder goede kant. Steenschol was immers ook ver van duur en kreeg rond de 25 fr. Weinig verschil in prijs voor de verschillende sorteringen. Grote wijting viel terug van 22 fr maandag naar 17 fr dinsdag. Een ietwat gedaalde prijs ook voor de verschillende platvissorteringen. Gemiddeld toch wel tussen 14 en 18 fr voor platvis, een prijs die eigenlijk ook niet slecht mag genoemd werden.

Maandag en vooral dinsdag grote partijen haai, tot 200 bennen en meer per schip. Vanzelfsprekend is de prijs hierdoor gedaald. Toch blijkt 600 fr de ben in deze tijd van het jaar ook weer niet zo slecht.

HOGES PRIJZEN VOOR WESTVIS

De vangsten van de West werden duur verkocht, alleen waren ze nogal erg klein. Staartvis kreeg tot 110 fr, grote tarbot tot 135 fr, keilrog tot 48 fr en rode knorhaan van 19 tot 35 fr volgens de grootte. Voor zonnevis zagen we tot 68 fr bieden terwijl kabeljauw in bakken hier tot 28 fr noteerde. De rogprijzen varieerden tussen 20 en 35 fr het kg met grote rog en grote gladrog als duurste sorteringen. Geen renderende resultaten voor deze schepen.

VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
Tel. 04180 - 2654

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

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

(5723V)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

Zeebrugge heeft een vrij kalme verkoopweek achter de rug, althans wat de aanvoer betrof. De afnameprijzen, dit was een andere zaak, vooral de tongprijzen waren bijzonder hoog. De verschillende soor-

Zij hadden pech...

— Op de visserij werd de Z.596 van schipper Robert Savels opgeroepen door de Z.424, die om sleep-hulp vroeg wegens motorpech. De opsleping gebeurde naar de thuishaven.

— Terwijl de Z.570 Triton zich ter visserij bevond, viel de motor plots stil. Een onderzoek wees uit dat er een stuk tros in de schroef zat. Men gelukte er vrij spoedig in de schroef vrij te krijgen, zodat de terugreis naar Zeebrugge kon aangevat worden.

— Toen de Z.262 van schipper Chantal Meyers op de terugreis van de visserij was, verminderde het toerental van de motor. In het achterschip voelde men zelfs trillingen. Men kon echter op eigen kracht de thuishaven bereiken en op de kuisbank gaan. Hier vond men een stuk net in de schroef, die vrij vlug verwijderd kon worden. Nadien vertrok het schip opnieuw ter visserij. Maar toen op eens weer kloppen in de omkeerkoppeling gehoord werden en de temperatuur van de oliedruk verhoogde, koos men andermaal de terugweg naar de thuishaven.

— Na de visserij normaal bedreven te hebben kreeg de Z.549 een staalraad in de schroef. Na heel wat vruchteloze pogingen, vroeg schipper Marcel De Grootte sleep-hulp aan de Z.55 die dadelijk akkoord was. De opsleping gebeurde naar Zeebrugge waar een kiltvoorman de schroef weer vrij maakte.

— Daar het meertouw van de Z.600 in de schroef was gedraaid, moest de schipper zijn vaarttuig laten opslepen naar Zeebrugge door de Z.549 van schipper Marcel De Grootte.

ten schommelden tussen de 122 en de 176 fr. het kg. De hoogste prijzen werden geboekt op de woensdagmarkt, daar was dan ook de aanvoer het kleinste van de week. De grote en de kleinste slag tongen waren het laagst in prijs. In afname werd er niet zoveel gekeken naar de tongen van de Noord of van het Kanaal. De tarbotsoorten konden eveneens aan geen lage prijzen geboekt worden, ze bekwamen van 60 tot 148 fr. voor de grootste soorten. De grietsoorten schommelden eveneens tussen de 40 en de 76 fr. het kg. Er was vrij veel pladijs aan de afslag van de Noord, de verschillende soorten haalden prijzen van 12 tot 22 fr. Er mag wel opgemerkt worden dat de pladijsoorten voor het ogenblik van uitstekende kwaliteit zijn. Kabeljauws en gulsoorten waren er niet zoveel aan de markt, daardoor werden opnieuw hoge prijzen genoteerd voor de verschillende soorten, van 26 tot 35 fr. en de gulsoorten van 11 tot 25 fr., de kleinste gullen van het Kanaal bekwamen slechts 7,70 fr. het kg. Van de wijtingsoorten waren alleen de grote soorten in trek, van 15 tot 22 fr. De kleinste slag bekwaam slechts van 8,25 tot 10 fr. het kg. Aan rogevis was er eveneens een vrij groot tekort, zodat van lage prijzen sprake was. De verschillende soorten schommelden tussen de 26 tot 35 fr. en de kleinere van 6 tot 30 fr. Er waren vrij veel zeehaaien aan de markt van de west, deze schommelden in afname van 11 tot 18 fr. het kg. Eveneens van dezelfde visgrond werden schelvissoorten gelost, deze bekwamen van 11 tot 28 fr. het kg. De markt was eveneens goed voorzien van zeekeeftjes, de 20.931 kg. bekwamen een gemiddelde prijs van 69,50 fr. het kg. Er waren evenals de vorige jaren vrij veel vakantiegangers rond de vismijn. De verkoop in de vismijn kon normaal verlopen, gezien de vismijndirectie alle bezoek in de vismijn van vakantiegangers vóór 9 u. 's morgens heeft verboden. Deze nieuwe „oude” regeling kan alleen maar ten goede komen voor de reders en de visshande.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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-visssersvaartuigen)

(7348N-7368V)

EEN NUTTIGE GIDS

„Guide to Helicopter/Tanker operations”, International Chamber of Shipping, London, April 1973.

Meer en meer wordt de helicopter ingeschakeld om bemanningen, wisselstukken, proviand en loods en aan boord van tankers over te brengen. Zeer dikwijls zal de helicopter de reddende engel zijn voor gekwetste of zieke personen die dringend gehospitaliseerd moeten worden. Deze brochure geeft aanbevelingen om zulke operatie zo veilig mogelijk te laten verlopen.

Deze uitgave kwam tot stand door samenwerking van de International Chamber of Shipping en de British Helicopter Advisory Board. «Safety in Oil Tankers», Chamber of Shipping, London, 1973.

Deze uitgave richt zich in het bijzonder tot de bemanningen van tankschepen en is gebaseerd op het gekende werk „Tanker Safety Guide”. Door gebruikmaking van kleuren wordt gewezen op de gevaren (rood) en op de maatregelen die genomen moeten worden om deze gevaren te vermijden (groen). Zeer sterk aan te bevelen.

XXX

„Clean Seas Guide for Oil Tankers”, International Chamber of Shipping Oil Companies International Marine Forum, febr. 1973.

Deze handleiding geeft zeer beknopt de basisprincipes weer van de wijze waarop vuile en ballastwateren aan boord kunnen gehouden worden ter voorkoming van zeebevuiling. De inhoud is gebaseerd op de ondervinding opgedaan door reders die het „load on top” systeem reeds jaren toepasten.

KRILL EEN EIWITRESERVE UIT DE ZEE

Vorige week publiceerden wij op pagina 7 een bijdrage over het belang van Krill als eiwitreserve voor de menselijke voeding.

Deze Krill is, zoals toen gezegd, in het water levende kleine kreeftachtigen uit de Antarctica zeeën.

In aansluiting daarmee delen wij thans mede dat de Sovjet-Russische deskundigen die zich met de vangst en de verwerking van Krill bezighouden, hierover een verslag hebben opgemaakt dat zal voorgelegd worden op de „Technische Konferentie voor Visserijprodukten” die door de FAO ingericht wordt van 4 tot 11 december ek, en op uitnodiging van de Japanse regering te Tokio zal plaats hebben.

Het verslag draagt als titel: „De aanwending van Krill voor menselijk voedsel”. Er wordt op gewezen dat zeer binnenkort 100 miljoen ton krill per jaar kan gevangen worden zodat de proteïnevoorziening in de wereld aanzienlijk zou kunnen verbeterd worden. Wij willen hier wel even onderstrepen dat de gezamenlijke aanvoer van vis op wereldvlak ongeveer 69 miljoen ton bedraagt.

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

29-6	5	48.500	823.880			
2-7	19	239.245	5.100.911			
3-7	9	104.200	1.706.369			
4-7	7	64.700	1.062.380			
	40	456.645	8.693.540			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

27-6	10	1.273	59.731	38	77	46
28-6	12	1.063	67.096	89	118	87
29-6	7	659	46.225	52	90	70
30-6	12	877	65.983	56	90	75
1-7	4	173	15.278	90	98	—
2-7	8	858	62.157	60	81	73
3-7	11	1.021	68.188	54	77	68

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

28-6	8	41.927	1.825.354			44,16
29-6	9	33.967	1.454.261			42,81
2-7	12	61.112	1.603.708			26,14
3-7	5	28.853	890.353			30,24
4-7	8	39.819	1.319.125			33,12

WAARVAN TONG

28-6	8	7.404	906.030			122,37
29-6	9	4.186	542.370			129,56
7-7	11	2.810	374.200			133,40
3-7	5	2.295	324.550			141,95
4-7	8	3.202	459.160			143,39

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

28-6	29	4.690	306.313			29/101
29-6	26	5.867	389.698			42/104
2-7	31	8.941	407.225			16/91
3-7	29	7.504	303.717			20/80
4-7	31	7.642	340.540			29/84

KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE

28-6	2	4.156	365.900			88,04
29-6	4	5.788	482.810			83,41
2-7	3	5.900	270.440			45,49
3-7	1	1.987	157.860			79,88
4-7	1	3.100	233.830			75,42

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

28-6	6	363	27.781	64,—	84,—	
29-6	5	321	24.524	69,—	82,—	
30-6	5	395	32.823	75,—	88,—	
2-7	7	417	33.206	74,—	86,—	
3-7	4	285	23.039	77,—	90,—	
4-7	4	321	21.391	62,—	73,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

29-6	4	2.088	104.170			
2-7	8	8.360	359.366			
4-7	8	18.961	357.870			

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 28 JUNI 1973

O.316, IJsland
O.224, Noordzee
O.26, Noord
O.181, Kanaal
O.81, FarOeer

VRIJDAG 29 JUNI 1973

N.708, West
O.192, West

ZATERDAG 30 JUNI 1973

O.279, Noord
O.35, Noord
N.422, West
O.148, West

MAANDAG 2 JULI 1973

O.236, IJsland
O.159, Noord
N.708, West
O.369, West

DINSdag 3 JULI 1973

O.254, Kanaal
N.591, West

WOENSDAG 4 JULI 1973

O.229, Noord
O.237, Noord
O.156, West
N.579, West

OOSTENDE

VRIJDAG 29 JUNI

NOORD :

O.284	12	210	—	178.680
O.159	12	255	—	200.920
N.706	11	250	—	172.110
O.312	11	115	—	119.350
O.369	11	140	—	141.400

MAANDAG 2 JULI

IJSLAND :

O.288	18	1280	—	1.286.693
-------	----	------	---	-----------

NOORDZEE :

Z.509/562	5	1160	—	1.190.380
O.237	12	220	—	144.366

KANAAL :

O.254	10	50	1400	215.638
O.82	16	100	2000	318.079
Z.499	16	50	2200	347.810

WEST :

O.142	4	40	—	36.660
O.329	10	100	—	120.580
O.156	9	90	—	72.770
O.172	7	80	—	81.210
N.722	7	70	—	59.780
N.730	6	60	200	67.540
O.66	8	180	—	135.520

NOORD :

O.299	9	250	—	166.000
O.94	10	320	—	234.810
Z.38	10	250	—	206.370
N.705	10	225	—	193.165
N.579	9	140	195	149.110

DINSdag 3 JULI

KANAAL :

O.114	16	60	3200	479.776
-------	----	----	------	---------

NOOR :

O.307	12	270	—	123.720
O.306	10	400	—	198.120
O.303	10	400	—	212.100
N.709	10	260	—	179.665
O.282	10	240	—	198.635
O.66	10	150	—	107.220

WEST :

N.752	10	270	—	178.123
-------	----	-----	---	---------

WOENSDAG 4 JULI

NOORD :

O.285	11	280	—	213.360
O.274	10	220	—	149.360
O.134	10	250	—	149.770
O.123	10	300	—	224.460

KANAAL :

O.198	16	80	1000	202.450
-------	----	----	------	---------

WEST :

N.715	6	80	—	65.840
N.185	6	60	—	46.670

AANVARING

Gisteren deed zich in een positie 53°54' N - 1°25' E een aanvaring voor tussen de Nederlandse treiler VD 243 uit Volendam en de Zeebrugse eenheid Z.30. De Hollandse eenheid liep hierbij schade op aan bakboordzijde boven de waterlijn en liep de haven van IJmuiden binnen. De Z.30 kon evenwel zijn reis naar de visgronden verder zetten. Enkel een stevenplaat werd licht geplooid terwijl een kleine deuk aan stuurboordzijde werd opgelopen.

NIEUWPOORT

VRIJDAG 29 JUNI

N.805	19.830
N.346	58.750
N.700	15.120
N.498	10.576

Een vaartuig van de West met slechts 25 bentjes vis en een 100 kg tongen, de andere vangsten van kleine bokkevisser, welke samen ± 250 kg tongen op de markt konden zetten! De prijzen van de tongen waren van 122 à 152 fr. de kg. De andere vissoorten werden allen goed verkocht. Grote gullen 2.000 fr. de volgende soorten tot 1.600 fr. de benne. De winkeliers waren de kopers.

MAANDAG 2 JULI

N.267	30.776
N.543	72.880
N.591	86.020
N.761	68.120
N.590	46.250
N.345	41.880
N.700	6.150
N.349	7.290

Deze vaartuigen losten 130 benen vis en 1800 kg tongen! Deze werden duur verkocht. De prijzen waren van 125 uot 155 fr. het kg. (De duurste waren de 3den en 4den!) alle andere vissoorten, waren aan „warmte“ onderhevig, voor wat de prijzen betrof Kabeljauw en gullen waren echter duur, maar weinig op de markt (van 2500 à 1600 fr. de benne). Platvis, volgens kwaliteit van 750 à 100 fr. de benne, kleine van 700 à 430 fr. Moerroggen 1700, tilten 1500 fr. Zeehonden kregen nog 98 fr. Er was weinig variatie op de markt.

WOENSDAG 4 JULI

N.736	67.024
N.470	59.920
N.762	99.096
N.708	89.180
N.788	9.080
N.700	16.000
N.498	10.900
N.349	6.670

Deze vaartuigen losten 360 benen vis en één Westvisser en de kustvisserij zorgde voor ± 800 kg tongen.

De tongen kregen voor de kleine 125 fr. de andere zoals de 3d, 4d en zelfs de 5d liepen op tot 160 fr.

Drie vaartuigen zorgden voor de „ronde“ vis, Kabeljauw en gullen. Deze waren van „prima“ kwaliteit. De kabeljauw werd verkocht aan 2.000 en 2.200 fr. de benne. De gullen (volgens de grote) van 1.800, 1.600, 1.300 en 1.000 fr. Fidé gulletjes werden verkocht aan 660 fr.. Een partij mini's kreeg 390 fr., en twee andere partijen moesten opgevangen worden. (Schip moest va kleine komen er grote zei „de vent“). Andere variaties, zonnevis, robaard, grietjes enz. werden heel duur verkocht.

Grote tarbot kreeg 160 fr. Grieten zelf 110 fr. Weinig platvis en wijting kon aangeboden worden. De enkele bennen kregen da ook heel goede prijsje!

Zeehonden werden gemijnd aan 1.200 fr. de bennen! Zo was de middenweekmarkt.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis	2-7-1973
Groot	31
Middel	28
Klein	25
Kabeljauw	20-21-
Gul	17.60-19.40
Wijting	—
Schaat	21-26.20
Zeebaars	24.40-29.40
Leng	25.80
Schartong	71-113.50
Heilbot	14.20-14.40
Koolvis	22
Hondstong	—
Zeeewolf	—
Staart	—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	2-7-1973	3-7-1973	4-7-1973
Lappen	112,4-115	124 —,—	124,4 —,—
Grote	126 -132	131,4 —,—	135,4 —,—
3/4	132,4-145	138,6-140,4	142 —,—
Blok	135,4-154,5	140 —,—	140,6-142
voor-kleine	122,6-130,2	132,8-133,4	135,2 —,—
kleine	117 —,—	117 —,—	117,8 —,—
slips	108,4 —,—	113 —,—	112,8 —,—

Zeebrugge

Soorten	2-7-1973	3-7-1973	4-7-1973
grote	128 -130	124 -126	123 -125
blok	139 -144	136 -140	140 -145
fruit	148 -152	150 -155	152 -158
schone kleine	150 -154	155 -158	160 -170
kleine	134 -145	150 -154	140 -176
tout petit	130 -136	140 -148	140 -155
slips	118 -122	130 -135	113 -125

Nieuwpoort

Soorten	2-7-1973	3-7-1973	4-7-1973
Tong I	126 —,—	—,—	125 -132
Tong II	141 —,—	—,—	145 —,—
Tong III	153 —,—	—,—	160 —,—
Tong IV	150 —,—	—,—	160 —,—
Tong V	140 —,—	—,—	160 —,—
Kleine	124 —,—	—,—	125 -130

PLADIJS

Oostende

Soorten	2-7-1973	3-7-1973	4-7-1973
Grote	17,—21,60	17,40-17,80	—,—
grote iek	16,—24,80	15,40 —,—	24,—,—
kleine iek	18,—22,60	16,20 —,—	—,—
derde slag	17,—21,40	16,—18,—	21,40-23,—
platjes	8,—14,80	14,—,—	11,—19,—

Zeebrugge

Soorten	2-7-1973	3-7-1973	4-7-1973
I	14,—18,—	15,—19,—	18,—21,—
II	17,—20,—	16,—20,—	20,—22,—
III	18,—22,—	15,—19,—	18,—22,—
IV	14,—17,—	12,—16,—	14,—16,—

Nieuwpoort

Soorten	2-7-1973	3-7-1973	4-7-1973
Moelen	15,—,—	—,—	30,—,—
grote pladijs	20,—,—	—,—	28,—,—
drielingen	10,—14,—	—,—	17,—,—
platjes	—,—	—,—	—,—

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 6 JUNI

NOORD

O.151, O.127 met 150 bennen.

MAANDAG 9 JULI

IJSLAND

O.334 met 700 bennen, t.t.z. 50 b. shelfcod, 385 b. kabeljauw en gullen 50 b. koolvis, 175 b. rode bonen, 15 b. mieten en schotse schol, 25 b. lengen.

KANAAL

O.189, O.180, Z.34

NOORD

O.232, Z.509, Z.562, O.128, O.217, N.719, O.303

WEST

N.736 N.720.

DINSDAG 10 JULI

KANAAL

O.182.

NOORD

O.26, O.279, O.35.

WEST

O.148, O.192

DINSDAG 10 of WOENSDAG 11

NOORDZEE

O.231.

WOENSDAG 11 JULI

NOORD

O.159.

WEST

N.422, N.706, O.369.

PAKKETBOTEN OOSTENDE-DOVER

UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van
8.7.1973 tot 14.7.1973

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende:

— Alle dagen te 00u45, te 09u50, te 10u15 en te 14u45.
— Op 8, 13 en 14.7.73 bijkomende afvaart te 15u45.

Afvaarten uit Dover.

— Alle dagen te 01u00, te 10u00, te 13u00 en te 16u50.
— Op 14.7.1973 bijkomende afvaart te 16u00.

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende :

— Alle dagen te 01u15 (1), te 01u20, te 04u20, te 04u25 (1), te 07u20, te 10u20, te 11u15 (3), te 13u20 te 16u20 en te 19u20.
— Op 13.7.1973 bijkomende afvaart te 22u00
— Op 14.7.1973 bijkomende afvaarten te 02u30 en te 22u00.

Afvaarten uit Dover, Folkestone of Harwich:

— Ale dagen te 00u20, te 06u20, te 09u20, te 12u20, 15u20, te 17u10 (4) te 18u20, te 19u30 (2), te 21u20 en te 23u10 (2).
— Op 8.7.1973 bijkomende afvaart te 03u20.
— Op 14.7.1973 bijkomende afvaarten te 03u20 en te 07u30.

- (1) Naar Folkestone (Schip van de Britse Spoorwegen).
- (2) Vertrek uit Folkstone (Schip van de Britse Spoorwegen.)
- (3) Naar Harwich
- (4) Vertrek uit Harwich

STATUTEN- WIJZIGINGEN VAN DE REDERSCENTRALE SV PRODUCENTEN- ORGANISATIE

Zoals bekend greep op 22 juni jl. een Buitengewone Algemene Vergadering van de Rederscentrale S.V. Producentenorganisatie plaats met het oog op het aanbrengen van een aantal statuten behoeve van de leden die de wijzigingen.

Hieronder publiceren wij dan vergadering om één of andere reden niet konden bijwonen deze artikelen of gedeelten ervan die met eenparigheid van stemmen door alle aanwezigen of vertegenwoordigde leden zijn goedgekeurd geworden.

Tengevolge van plaatsgebrek konden wij dit vorige week niet doen.

ARTIKEL 5

De aanhef en punt 1 worden :
« Om als vennoot te kunnen aanvaard worden moet men :

1. producent zijn.
Onder producent wordt verstaan : eenieder die bedrijfsmatig de zeevisserij beoefent met één of meer vissersvaartuigen, hetzij onder individuele hetzij onder een der welke maatschappelijke vorm ».

ARTIKEL 7

De eerste zin wordt als volgt :
« Elke vennoot is vrij uit de vereniging te treden ; hij kan dit doen na gedurende tenminste drie jaar na betekening door de bevoegde autoriteiten van de erkenning als Producenten-organisatie in de schoot van het EEG-visserijbeleid daarvan lid te zijn geweest en mits hij de organisatie daarvan minsten één jaar voor zijn uittreding op de hoogste stelt per aangetekende brief gericht aan de Raad van Beheer ».

ARTIKEL 19

De eerste zin van de voorlaatste alinea wordt als volgt :

« Het toekennen van de stemmen geschiedt op basis van de brutobesomming van het jaar dat het jaar van de Algemene Vergadering voorafgaat. Bedoelde besomming moet voortkomen van de verkoop van de vangsten in de Belgische havens en in de havens van de EEG-lidstaten. Ieder vennoot beschikt per vissersvaartuig over 3 (drie) stemmen tot aan de eerste schijf van 3 (drie) miljoen B fr. besomming. Dit aantal stemmen wordt verhoogd met 1 (één) supplementaire stem per bijkomende schijf van 1 (één) miljoen B. fr. besomming of gedeelten ervan.

Aan die vissersvaartuigen die geen besommingen hebben verwezenlijkt in het voorgaande jaar zoals hierboven bedoeld maar wel in een periode van 3 (drie) maanden die de datum van de Algemene Vergadering voorafgaat, wordt het een minimum aantal van drie stemmen toegekend ».

De eerste zin van de laatste alinea vervalt.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	2-7-1973	2-7-1973	3-7-1973	3-7-1973	4-7-1973	4-7-1973	2-7-1973	4-7-1973
Tarbot : groot (123)	133 -140	120 -148	112,5-127	130 -145	123 -130	140 -148	130 —,—	160 —,—
middel (123)	97,—109	48,—110	100 —,—	60,—110	90,—95,—	65,—112	120 —,—	130 —,—
klein (123)	77,80-96,20	40,—47,—	70,60 —,—	45,—59,—		50,—62,—	90,—,—	100 —,—
Griet : groot (123)	68,—,—	70,—76,—		65,—75,—		70,—75,—	80,—,—	80,—110
middel (123)		50,—68,—		49,—64,—		60,—69,—		
klein (123)		40,—49,—		40,—48,—		45,—59,—		
Schelvis : groot		27,—28,—						
middel	17,40-23,80	13,—18,—	20,60-25,40		19,—21,—	20,—22,—		
klein	8,—14,40	11,—13,—	7,—15,40		10,40-13,60	12,—14,—		
Heek : groot	45,—,—							
middel	36,20 —,—							
klein								
Lom								
Leng	23,40-25,—		23,—,—					
Rog (I)	18,40-31,80		16,—31,—		18,—31,—			
Keilrog (123)	31,—49,40							
Rog (23)		26,—27,—		22,—23,—		33,—35,—	34,—,—	30,—35,—
Tilten (23)		22,—24,—		19,—21,—		30,—32,—	32,—,—	34,—,—
Scherpstaart (23)		20,—27,—		17,—24,—		24,—31,—	30,—,—	30,—,—
Halve mans (23)		15,—16,—		16,—18,—		20,—22,—	23,—,—	26,—,—
Teelt (2)		18,—19,—		15,—17,—		20,—22,—		
Katrog (2)		4,80- 6,—		6,—10,—		14,—15,—		
Kabeljauw	20,—27,—	26,—30,—	23,—25,—		21,40-26,—	26,—35,—	48,—,—	40,—43,—
Gul (groot)		22,—25,—		22,—25,—		22,—25,—		
Gul (middel)	10,40-27,—	16,—21,—	8,20-21,—	15,—21,—	8,20-21,20	20,—22,—	24,—44,—	20,—36,—
Gul (klein)		7,70-10,—		11,—13,—		10,—12,—		
Hozemondhamme	55,—108,4		61,—83,40		80,—100			
Wijting : groot	23,80 —,—	17,—20,—	19,—,—	15,—19,—	17,40 —,—	20,—22,—	14,—,—	24,—,—
klein	9,80 —,—	8,25-10,—	9,40 —,—	8,25-10,—	6,40 —,—	8,25-10,—	11,—,—	17,—,—
Schar	4,80-13,—	4,— 6,—	10,80-12,20	5,— 8,—	7,—11,—	10,—12,—	5,—12,—	15,—18,—
Steenschol	17,50-35,—	20,—32,—	12,—28,—		12,—21,80	20,—41,—		
Zeehaai	11,—19,80	13,—18,—	11,—13,40	10,—14,—	11,—13,40	15,—16,—	7,—,—	7,—,—
Hondshaai	7,60-12,—							
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel	5,— 7,60		10,—,—					
Horsmakreel								
Zeekeeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	26,—28,60							
Schartong								
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk	6,— 8,—							
Heilbot								
Koolvis								
Steur								
Zeewolf	26,40 —,—		21,—25,—		20,—21,—			
Pollak	23,—,—		23,—,—					
Zonnevis	67,80-72,—							
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel								
Schotse schol								
Zeehond		10,—12,—		6,— 8,—		8,—15,—	20,—,—	24,—,—
Bot								
Rode Poon (roobaard)	7,—15,80			15,—17,—	28,—,—		30,—,—	28,—35,—
Grauwe Poon (knorh.)	4,80- 6,—	5,— 8,—		6,— 8,—	4,80 —,—		10,—,—	13,—,—
Rode Knorhaan	6,60-29,40		18,60-25,80					
Posten		5,— 6,—		5,— 7,—				
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUUDEN

De aanvoer voor IJmuiden bestond donderdag 28 juni uit: 3.650 kg. tong, 25 kisten tarbot en griet, 428 kisten kabeljauw, 234 kisten wijting, 418 kisten schol, 60 kisten schar, 87 kisten makreel, 29 kisten varia.

Prijzen:

Per kilogram werd, in guldens betaald voor: gr. tong 10.16-9.63, m. tong 10.09-9.70, klm. tong 11.16-10.70, tong 1 12.82-12.10, tong 2 12.-11.34, tarbot 9.14-8.30, zalm 9.91-8.

Per 50 kg.: tarbot 317-196, griet 219-149, kabeljauw 2 130-102, kabeljauw 3 116-88, kabeljauw 4 118-87, kabeljauw 5 84-43, schol 1 110-84, schol 2 115-84, schol 3 113-90, schol 4 88-70, schar 70-23, wijting 1 70-42, wijting 2 45-41, tongschar 96-85, rode poot 135-87, makreel 1 62.50-23, hoersmakreel 20-8, steenbotk 25.

De besommingen van donderdag 28 juni 1973 waren: Spanvisers: UK 135 en UK 145 f 9.100, UK 196 en UK 234 f 13.800; KW 205 f 3.600; GO 24 f 11.900; GO 26 f 12.900; SCH 65 f 7.700; TH 21 f 5.300; TH 24 f 7.400; UK 70 f 2.700; UK 200 f 4.400; VD 6 f 1.100; VD 9 f 2.000; VD 15 f 2.400; VD 19 f 4.600; VD 25 f 700; VD 243 f 18.000; YE 25 f 1.500; YE 4 f 1.100; YE 15 f 1.100; YE 49 f 2.200.

Aan de maandagmarkt van 2 juli 1973 werden de volgende besommingen gemaakt: KW III f 18.100,80 15 8.400- 34 23.000,- 29 2.100,- 42 6.800, 43 11.600,- 49 10.000,- 51 12.700,- 74 2.700,- 80 19.500,- 87 10.000,- 88 21.000 113 12.900,- 117 16.500,- 132 9.200,- 149 12.800,- 152 7.900,- 170 1.100,- 187 12.100,- 194 16.700,- 197 7.600,- 205 8.000,- 215 9.900,- 217 8.700,- 221 12.000,- 226 8.600,- 127 6.400,- 137 12.000,- 174 13.000,- 185 19.999,- 189 16.000,- 209 10.000,- Sch 117 19.800,- 256 11.900 VL 1 1.450,- 73 1.000,- UK 1 19.000,- WR 45 6.600,- 57 16.700,- IJM 18 16.100,- 29 13.800,- 30 8.300,- 154 13.900,-.

Aan de dinsdagmarkt, 3-7-73, te IJmuiden is het volgende aangevoerd: 81 kg tong, 1 kist tarbot en griet, 2 kisten wijting, 25 kisten schol en 26 kisten schar.

Prijzen in guldens. Per kilogram. Grote en gr. m. tong 10.20-10.19, kl. m. tong 10.68-10.53, tong 1 en 2 12.94-12.83, tarbot 7.93. Per 50 kilogram: Tarbot 290-193, griet 165-159, schol 3 107-100, schol 4 81-75, schar 70-44, wijting 2 88-84.

Aan de dinsdagmarkt werden volgende besommingen gemaakt: VD 6 1600, VD 9 320, VD 15 770, VD 25 2300.

De aanvoer voor IJmuiden bestond woensdag, 4-7-73, uit: 1.250 kilogram tong, 7 kisten tarbot en griet, 82 kisten kabeljauw, 45 kisten wijting, 116 kisten schol, 13 kisten makreel, 8 kisten varia.

Prijzen, per kilogram werd in guldens betaald voor: grote tong 10.11-9.83, mid. tong 10.26-9.91, klm. tong 11.51-10.51, tong 1 13.47-11.61, tong 2 13.41-11.61, tarbot 9.22-8.51.

Per 50 kilogram: tarbot 335-204, griet 236-144, kabeljauw 2 152, kabeljauw 3 107-102, kabeljauw 4 106-102, kabeljauw 5 80-51, schol 1 93-90, schol 2 93-90, schol 3 110-88, schol 4 81-71, schar 60-31, wijting 1 57, wijting 2 61-52, makreel 52.50-33.80, rode poot 90-61, bot 18.

In IJmuiden werden woensdag de volgende besommingen gemaakt. GO 34 f 4500, IJM 4 f 6500, SCH 64 f 3800, SCH 74 f 3800, TH 36 f 5500, VD 6 f 1100, VD 9 f 5600, IJM 15 f 1400, IJM 23 f 1400, ZL 6 f 1100.

Aan de maandagmarkt van 2 juli 1973 werd te IJmuiden aangevoerd: 13.650 kg. tong, 145 kisten tarbot en griet, 1044 kisten kabeljauw, 126 kisten koolvis, 612 kisten schelvis, 850 kisten wijting, 1864 kisten schol, 127 kisten schar, 618 kisten makreel, 612 kisten haring en 128 kisten varia.

Prijzen. In guldens, per 1 kg.: tarbot, 8.40-7.62, gr. tong 9.46-9.00 grm. tong 9.60-9.09, klm. tong 10.95-9.60, tong één 13.35-10.00, tong twee 13.29-8.99, heilbot 8.25-5.06, zalm 11.40-6.51.

Per 50 kg.: tarbot 310-193, griet 217-150, kabeljauw een 100-82, kabeljauw twee 121-80, kabeljauw drie 93-65, kabeljauw vier 92-66, kabeljauw vijf 63-30, koolvis twee 45-38, koolvis drie 47-39, koolvis vier 49-41, schelvis één 92-76, schelvis twee 92-56, schelvis drie 65-35, schelvis vier 49-41, schol één 86-78, schol twee 86-75, schol drie 85-73, schol vier 75-59, schar 41-10, wijting twee 35-32, wijting drie 42-30, wijting vier 22-18,50, haring 52-28 makreel 54-17,20, haai 83-70, poontjes 16-8, tongschar 156-74.

BIJSCHOLING VISSERS IN VLISSINGEN

In het jaarverslag van de visserijschool van Vlissingen wordt door directeur Rijdsijk onderstreept dat steeds meer Zeeuwse vissers gedurende de weekeinden de bijscholingskursussen volgen. Voor het ogenblik pogen 78 vissers met deze bijkomende studie in het bezit te geraken van diploma's die hen verder kunnen helpen.

Toch vindt directeur Rijdsijk dat 78 nog niet genoeg is. Hij vindt het ongelooflijk dat nog zoveel personen schepen voeren die toch rond de 2 miljoen gulden (ongeveer 25 miljoen BF) gekost hebben zonder daarvoor de nodige diploma's te bezitten. Dat geldt vooral voor schippers—reders en hun kinderen die een familiaal bedrijf uitbaten.

Visaanvoer te Den Helder

WEEK VAN 25 TOT EN MET 30 JUNI 1973

Met een voor de tijd van het jaar nog sterk meevallende aanvoer van de kleinere kotters gedurende de week, was het alle dagen gezellig druk in de vishal.

Ook op vrijdag en zaterdag viel de aanvoer, gezien de niet al te hoog stemde verwachtingen, nog niet tegen, al bleek al heel spoedig dat de visgronden heel erg verspreid waren gelegen.

Zo kon het gebeuren dat de uitschieter nog binnen kwam met ruim 2800 kg Tong en ruim 8300 kg andere vis (gemiddelde prijs van de Tong: f 11,05 per kg en zodoende nog een besomming kon maken van ruim f 46.000, terwijl enkele andere grote kotters het maar net tot de f 20.000 konden brengen.

Echter met een afsluiting van het eerste halfjaar op een omzet van bijna f 27.000.000, tegen ruim f 14.000.000, over het eerste halfjaar van 1972, wordt ook het komende halfjaar met optimisme tegemoet gezien.

Door 98 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

47.220 kg Tong	f 494.900,81	van f 1375 f 925
10.389 kg Tarbot	f 61.189,07	van f 920 f 403
3.018 kg Griet	f 12.413,00	van f 481 f 312
150.160 kg Schol	f 228.045,91	van f 205 f 111
9.600 kg Schar	f 3.966,44	van f 125 f 016
2.970 kg Wijting	f 2.449,54	van f 134 f 061
24.155 kg Kabeljauw	f 27.352,77	van f 300 f 056
2.197 kg Poot	f 1.183,52	van f 100 f 038
973 kg Heek	f 2.053,10	van f 228 f 177
1.048 kg Tongschar	f 1.572,28	van f 186 f 092
2.275 kg Schelvis	f 3.182,63	van f 159 f 121
900 kg Harder	f 1.807,99	
1.970 kg Diversen	f 689,55	
256.875	840.806,61	

NOG TEGEN DE SLUITING VAN DE OOSTERSCHELDE

In een thesis over de afsluiting van de Oosterschelde die aan de Universiteit van Amsterdam gemaakt werd door student scheikunde Akkerman voor de werkgroep leef milieu, wordt gesteld dat de Nederlandse overheid geen rekening gehouden heeft met de verontreiniging door zware metalen van het toekomstige meer dat zal ontstaan na de afsluiting van de Oosterschelde.

De heer Akkerman stelt dat Rijkswaterstaat aanneemt dat de aangevoerde zware metalen zich zullen verbinden met het slib en naar de bodem zullen zakken. Dat is echter slechts gedeeltelijk waar daar die stoffen vanuit de sliblaag weer gemakkelijk in het water terecht komen. De kwikverontreiniging van het IJsselmeer is daar volgens de h. Akkerman een duidelijk voorbeeld van. De verwijdering van het metaalrijke slib zou alleen kunnen gebeuren door voortdurend baggeren maar ook dat is nauwelijks denkbaar als men even de cijfers beschouwt van de hoeveelheden die de Rijn en de Maas jaarlijks aanspoelen, nl. 2.300.000 ton, respectievelijk 300.000 ton.

FRITHJOF-BEMANNING ONDERSCHIEDEN

Te Cuxhaven heeft de Westduitse minister van Landbouw en visserij de bemanning van het visserijwachtschip "Frithjof" onderscheiden met de orde van de verdienste. De orde werd door de Westduitse president Heineman verleend aan officieren en matrozen van het Westduitse visserijwachtschip voor de redding van de 26 koppige bemanning van de Britse treiler Ranger Ajax die op 17 mei 1972 voor de kust van Groenland in brand geraakt was en zonk.

De bemanning van het reddende schip mocht ook de dank in ontvangst nemen van de Britse regering. Op 8 febr. jl was aan de bemanning reeds een geschenk overhandigd uit dankbetoon. Men zal zich nog herinneren dat de „Frithjof” in 1970 te Oostende was t.g.v. de Internationale Visserijbeurs en de conferentie over de veiligheid van de vissers aldaar.

Publiciteit in

HET VISSERIJBLAD

doet Uw

Zakencijfer stijgen

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

OSTEND STORES & ROPEWORKS



Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie :

Tel. : (059) 755.81 (5 lijnen)

Telex : 18128

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Tel. (059) 715.42

(059) 714.41

(059) 770.33

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN

MECHANISCH FABRICAGE VAN NETTEN

NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :

Manila, sisal, nylon, polyethylene
en polypropylene trawltwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :

Sisal bindgaren

Pick-up garens

VOOR DE NIJVERHEID :

Sisal inpakgarens

Tapijtgarens

SPORT :

Allerlei netten

TAPIJTEN

(6766V)



- Oliedruk omkeerkoppelingen zonder en met vertraging
- Onder alle omstandigheden betrouwbare kwaliteitsprodukten gebaseerd op een meer dan 60-jarige ervaring.

Agente voor de Belgische Visserij :

N.V. BREVO

S.V. S C A P

Amsterdam. N.

Telefoon 687.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 787.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 729.51 - 709.31 - 709.32

(7399V)

hulp in nood s v

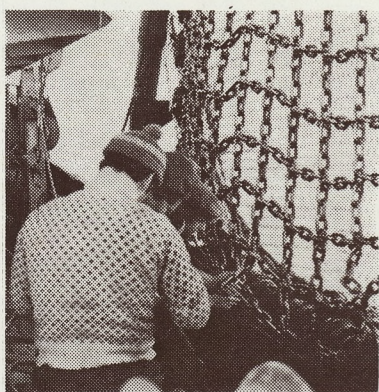
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

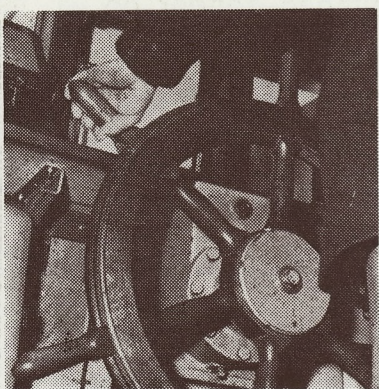
oostende

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.