

HET VISSERIJBLAD

34e jaargang — nr 22 — Vrijdag 31 mei 1968 — Verschijnt wekelijks — Prijs 20 fr.



CASINO- KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB « LA CHAMPAGNE »

Zaterdag 1 juni
van 22 uur af
Zondag 2 juni,
the-dansant van 16 tot 20 uur
en van 22 uur af
Maandag 3 juni
the-dansant van 16 tot 20 uur

MICHEL GAILLARD

Fantaisist

**MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA
FRANZ ANDRE**

Piano

AMBASSADEURS- ZAAL

Maandag 3 juni te 21 uur
BRITISH BALL

met

**MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA**

Toegangsprijs : 30 Frs
Consumpties : 15 Frs
(dienst inbegrepen)

AUDITORIUM

Theaterfestival ingericht door
de Vlaamse Klub Kust
onder de auspiciën van
de Stad Oostende
Vrijdag 7 juni te 20.30 uur
Nederlands Toneel Gent
stelt voor

« HET KIND VAN DE REKENING »

(Dindon)

van George Feydeau

Toegangsprijzen :

100 - 80 - 60 - 40 Frs

Jeugd : dubbele rangverhoging

Abonnementen 4 voorstellingen

300 - 240 - 180 - 120 Frs

Lokatie :

Casino-Kursaal Oostende

Van 10 tot 13 uur

en van 16 tot 19 uur

Voor alle inlichtingen :

Tel. : (059) 751 11

(3414W—9551N—6293V)

VOOR

NIEUWBOUW

EN

HERSTELLINGEN

VAN

SCHEPEN

N.V.

BELIARD- MURDOCH

(5007V)

HOOGWATER- KALENDERS

1968

zijn verkrijgbaar
in alle boekwinkels en
bij alle dagbladverkopers

Prijs : 12 fr. het boekje

Voor grote hoeveelheden :
Drukkerij

„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”

H. Baelskaal 30, Oostende.

Tel. (059) 777.13 - 777.14

(2492W—8481N—6140V)

Te huur of over te nemen MODERNE VISHANDEL

wegens dubbel bedrijf

150 bestellingen ten huize
3 frigo's + 1 diepvries
Matige prijs.

Tel. (09) 79 10 06

(6292V)

TE KOOP

Motorkotter ARM.24

in zeer goede staat. Motor
Caterpillar 172 pk. Lengte :
20 m. Breedte : 4,90 m. Diep-
gang : 1,80 m. Zich wenden
bureelblad. (6290V)

TE KOOP om uit onverdeeldheid te treden : Stalen vissers-
vaartig S/581 URANUS, gebouwd te Amsterdam 1954 M.A.K.
Motor opbrengst 1967 : 2.059.000 F. Zich wenden BEDRIJFS-
BEVORDERING N.V., Markt 18, Brugge. Tel. (050) 336 13-343 31
(6288V)

REDERS en
VISSERS,
voor uw

SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING
wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 721.73

Voor zekerheid, kies

CATERPILLAR

Gedeponeerd merk

Wereldbepaalde diesel
scheepsmotoren
100 tot 1140 PK
in doorlopende dienst
Met keerkoppeling
of verstelbare schroef

TRECO

n.v. Overijse Tel. 02/57 76 10

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

— Tel. 767 07 —

— O —

HET KOUDSTE

HET BEST BEWERKBAAR

(6080V)

VIS ETEN
IS
VERANTWOORD
ETEN

REDERS,

LEEST UW

VAKBLAD

DE NOODZAKELIJKHEID VAN SUBSIDIERING IN DE VISSERIJ

Momenteel hebben de meeste Westeuropese visserijlanden met moeilijkheden te kampen.

Er wordt gesproken van malaise en crisis in de zeevisserij.

De factoren, hiervoor verantwoordelijk, zijn van uiteenlopende aard. Sommige zijn nieuw; andere waren reeds aanwezig doch zijn nu erger en nadelijker gaan inwerken op de exploitatie; andere nog zijn steeds terugkerende factoren, eigen aan het specifieke karakter van de zeevisserij.

De moeilijkheden zijn dus geen typische verschijnselen voor de Belgische visserijsector.

Naargelang de structuur echter van de nationale visserij en naargelang het al dan niet bestaan van een visserijbeleid en de daarmee gepaard gaande overheids-hulp, kan het ene land al beter het hoofd bieden aan de dringende moeilijkheden, dan het andere.

België staat uiteraard zowel t.a.v. de E.E.G.-partners als t.a.v. de andere visserijstaten in een zwakke concurrentiële positie. Bovendien ontberen wij elke vorm van visserijbeleid. **TENSLLOTTE WORDT DE BELGISCHE VISSERIJSEKTOR NIET DIE STEUN TOEGEKEND, WAAROP IEDERE INDUSTRIE IN DERGELIJKE MOEILIKHEDEN VERKERENDE, RECHT HEEFT.**

Staatssubsidie is van vitaal belang voor om het even welke bedrijfssector, in om het even welk land, wanneer is komen vast te staan of wanneer kan worden voorzien dat deze sector in een ongunstige concurrentie-positie is komen te liggen of zal komen en dit zowel t.a.v. de gelijkaardige buitenlandse sectoren als t.a.v. de andere NATIONALE sectoren.

Dat de zeevisserij steeds stiefmoederlijk is behandeld, hoeft niet meer onderling.

Zeker, we hebben natuurlijk onze opvangregeling en onze reders zullen er de bevoegde overheden zeker dankbaar om blijven. Maar dat is dan ongeveer ook alles. De 5 à 6 miljoen, waarmede de overheid jaarlijks in de opvangregeling tussenkomt, weegt zeker niet op tegen de vele honderden miljoenen die jaarlijks worden toegekend aan andere sectoren. Het bedrag volstaat nog niet om een domme Duitse tank of een ander even nutteloos oorlogstuig aan te kopen, waarmede onze legermensen zich duchtig op de kosten van de Staat (ook onze kosten) kunnen amuseren.

Voegen we er echter onmiddellijk aan toe, dat het bestaan van een opvangregeling, (een noodzakelijkheid zonder dewelke we niet meer kunnen) als dusdanig onze visserij veel meer miljoenen opbrengt, dan de ca. 12 miljoen tussenkomst waarvan de helft voor de Rederscentrale.

De waarde van een opvangregeling, aldus gezien, kan dus niet in concrete cijfers worden uitgedrukt.

Wat we hier echter op het oog hebben, is subsidie die ons bedrijf behoeft (de opvangregeling is geen subsidie!).

Twee jaar geleden werd een eenmalige subsidie toegekend. Er was eerst een bedrag van 24 miljoen voorzien. Dat geleek al ergens op. Dit bedrag werd dan herleid tot 10 miljoen en tenslotte werd een goede zes miljoen verdeeld. Ook voor 1967 is een bedrag van 10 miljoen op de begroting uitgetrokken. Nu blijkt dat slechts een goede 2 miljoen zal worden verdeeld. Met de rest zal wel een uitweg worden gevonden... maar niet voor de visserij.

Het ernstige hierbij is dat onze administratie niet bewust blijkt te zijn van de noodzakelijkheid van subsidiëring van het bedrijf.

De buitenstaander gaat zich blijkbaar ook te veel doodstaren op de besommingen of bruto-opbrengsten.

Men verliest daarbij echter meestal uit het oog dat «besomming» voor de reder althans, niet synoniem is van bedrijfswinst. Van de bruto-opbrengst dienen immers eerst alle kosten te worden afgetrokken vooraleer men ziet wat er voor de reder netto overblijft. Zo stelt men dan vast, dat wat men als goede besommingen gaat beoordelen, in feite marginale of verliesgevendende reizen zijn geweest.

Zeker, er zijn momenteel nog winstgevendende uitbatingen, maar deze worden zeer schaars.

De steeds toenemende kosten waartegenover geen stijgende produktiviteit staat, is hiervan de hoofzaak. Negentig procent van de kosten in de zeevisserij zijn overigens procentuele kosten. Dit jaar alleen reeds hebben de reders er een goede lepel van binnen: verhoging mijnrechten met

25 %; verhoging ongevallenverzekering met meer dan 50 %. Allemaal kosten uitgedrukt in procenten ten overstaan van de bruto-opbrengst. Hetgeen er voor de reder overblijft, wordt dan ook steeds maar kleiner.

Zelfs de minimumprijzen die bij het ontstaan zo waren opgevat dat ze minstens 70 % van de kosten dekken, kunnen de stijgende onkostenkurve niet bijhouden...

Wordt er dan toch eindelijk een (geringe) subsidie toegekend, dan is het precies alsof de visserij van «hemelse mana» is bedacht geworden. Tenslotte, en dat is nog het ergste, wordt van bepaalde zijde met een vooropgezet doel, de subsidie dan nog met allerlei kletspraat bekritiseerd, hetgeen zeker ook niet van aard is om de overheid gunstiger te stemmen voor verdere steunverlening.

Met dit alles moet men bij ons rekening houden.

Maar tengevolge van dit alles staan we nu ook nergens, op het tijdstip dat we zouden moeten gewapend zijn, omdat straks de E.E.G.-grenzen open zullen gaan.

Daar waar op het huidig ogenblik van het jaar, de reder normaal een zekere reserve zou moeten hebben aangelegd, om de «slechter» (zomer)-periode op te vangen, is daar niets van in huis gekomen en mogen we ons terecht afvragen wat het zal worden als deze toestand nog een drietal maanden aanhoudt!

OOK DE ENGELSEN KLAGEN

Het gaat de Engelse trawlers evenmin voor de wind.

Steeds meer trawlers liggen inactief ook, ten nadele van de bemanning die daardoor werkloos wordt.

De Engelsen wijten de slechte gang van zaken in hoofdzaak aan de te geringe subsidies.

Blijven we nog even bij deze subsidieverlening stilstaan.

Vorig jaar werd aan de Engelse trawlers een globale subsidie van 1,5 miljoen £ (207 miljoen B.F.) toegekend.

Voor dezelfde periode genoot de landbouwsector een globale subsidie van £ 300 miljoen. (42 miljard B.F.).

Nu is de landbouw-industrie wel belangrijker dan de visserijsector, zo beweren de Engelse reders, maar zeker geen 200 maal, waaruit dan terecht wordt besloten dat de andere industrieën veel meer worden gesteund dan de visserij-industrie.

Verder wordt de vergelijking doorgetrokken met de visserijsector van de andere landen.

De Noorse visserij-industrie ontving vorig jaar 9 miljoen £ (1,3 miljard B.F.), d.i. zes maal meer dan de Britse visserijsector.

Ook hier wordt opgemerkt dat de visserij voor Noorwegen wellicht belangrijker is dan de Engelse visserij voor Engeland, maar zeker geen zes keer.

Wanneer men bovendien weet dat Noorwegen 3.700.000 inwoners heeft en Engeland 50 miljoen, dan komt dit neer op een bijdrage per inwoner van 300 B.F. voor wat Noorwegen betreft en slechts 6 frank voor wat Engeland betreft; hetgeen 50 maal minder is, wat inderdaad een enorm verschil is. Als wij dit dan nog vergelijken met wat onze visserijsector aan subsidies ontvangt, dan komen we tot een verhouding met vele nullen.

Ook de Belgische visserij is weliswaar minder belangrijk t.a.v. de totale economie, maar ze is van enorm regionaal belang en evenzeer van nationaal belang als men de hele visserij-industrie met handel en nijverheid en aanverwante bedrijven in aanmerking neemt.

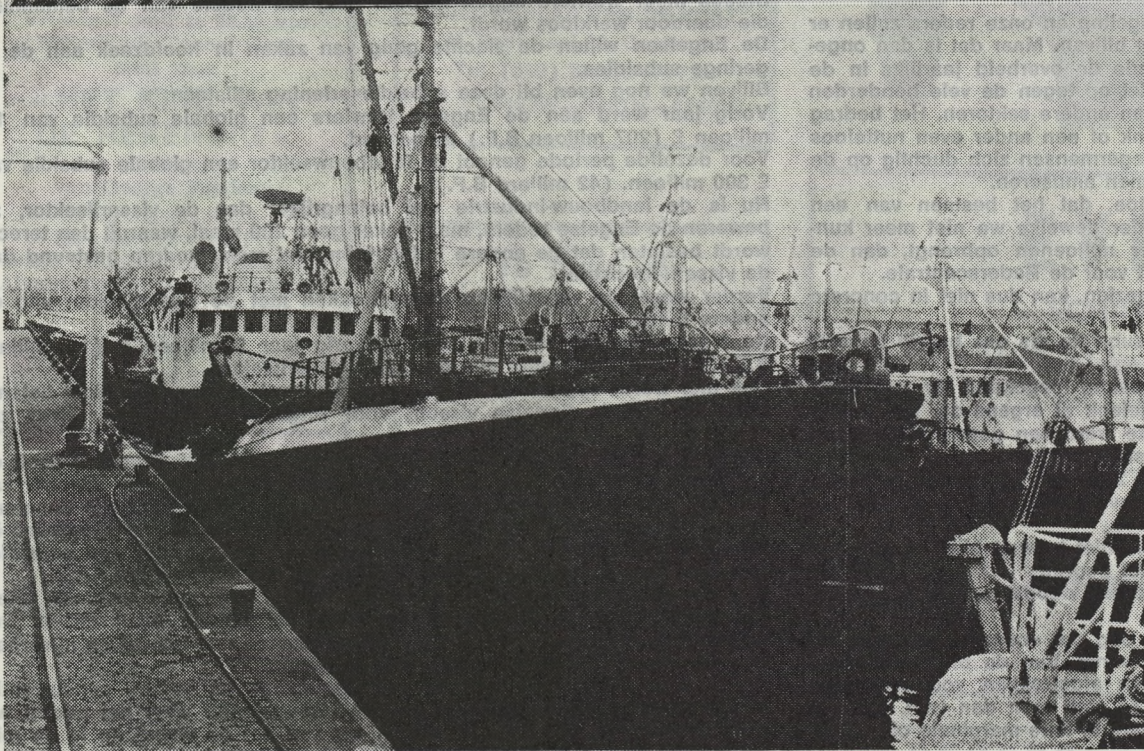
Het is een feit dat een land in een ongunstige en onfaire concurrentiepositie komt te liggen t.o.v. de andere visserijstaten waar het bedrijf wel wordt gesubsidieerd. Zelfs al nemen we aan dat de visprijzen in de mijn gelijk zijn, dan nog vertrekken de gesubsidieerde landen met een voor-sprong t.g.v. de ontvangen subsidies.

Wat geldt voor Engeland geldt nog in grotere mate voor ons land, dat bovendien in grote mate afhankelijk is van onze handel met het buitenland en in het bijzonder met Frankrijk.

A. WITTEVRONGEL

FRANSE VAARTUIGEN VERKOCHTEN TE OOSTENDE

Eerste stap in de richting van een E.E.G.-Visserij?



Maandag, dinsdag, woensdag en heden donderdag verkochten Franse trawlers hun vis te Oostende of zonden ze in transit naar Frankrijk.

Het lossen zelf van de vaartuigen verliep niet zonder moeilijkheden, ten gevolge van de zo stilaan berucht geworden chantage-middelen van de Oostendse vislossers-bazen, waarop wij in het blad verder terugkomen.

Ingevolge samenloop van omstandigheden is de verkoop van Franse vissersvaartuigen een eerste doch VERVROEGDE stap in de richting van een gemeenschappelijke E.E.G.-visserij.

Zoals gewoonlijk heeft deze verkoop van bepaalde zijde kritiek uitgelokt met welbepaalde vooropgezette bedoelingen. Elkeen wil zijn duitje in het zakje leggen, maar niemand durft verantwoordelijkheid opnemen. Aan de andere kant zijn er ook reders die IN DEN BEGINNE hun bezwaren uitten.

Deze mensen zouden gedeeltelijk gelijk hebben als ze enkel de dag van vandaag beschouwen zonder rekening te houden met het verleden en vooral met de NAASTE TOEKOMST.

In onze sektor worden de zaken jammer genoeg nog te veel met oogkleppen bekeken, zonder te weten wat links of rechts gebeurt, met andere woorden, men kijkt niet verder dan de neus lang is.

WAAROM NU VERKOOP VAN FRANSE VAARTUIGEN ?

In de eerste plaats hebben we te doen met een geval van heirkracht : de staking in Frankrijk. Een staking die de Franse vissers zelf niet willen of gewild hebben. De solidariteit tussen de vissers is sinds eeuwen spreekwoordelijk. Het ware daarom op zijn zachtst uitgedrukt misplaatst moesten de Belgische vissers hun Franse collega's niet ter hulp hebben gekomen.

Het kan verkeren. Hopen we dat het nooit het geval is, maar mochten zich moeilijkheden voor onze visserij voordoen, dan zouden ook wij blij zijn op hulp van buitenlandse collega's te mogen rekenen.

Voor de buitenstaander die een bezoek brengt aan de Oostendse vissershaven moet de aanwezigheid van de vele Franse treilers wel een eigenaardig beeld geven. Men zou zich immers veeleer in een Franse vissershaven wanen. Ondertussen komt de aanwezigheid van deze eenheden ten goede aan onze plaatselijke bedrijven.

(Vervolg blz. 3)

(Vervolg van blz. 2)

VEEL BELANGRIJKER DAN MEN DENKT

Frankrijk past voor bepaalde vissoorten een zogenaamd systeem van invoerprijzen toe, waarbij de invoer stop wordt gezet wanneer de prijzen beneden de vastgestelde minimum-prijzen dalen.

Deze regeling geldt ook voor België. Dit wetende en de voor ons land nadelige gevolgen ervan kennende, zou onze eerste reactie schijnbaar moeten zijn: neen, ze moeten maar hun plan trekken...

Verkeerd! Immers de Franse reders en vissers zullen de Belgische solidariteit zeker niet licht vergeten. Daarom ook zal er nu door de Rederscentrale getracht worden te bekomen, dat voor ons land een uitzondering of minstens meer soepelheid zal worden verkregen om de uitvoer naar Frankrijk zo weinig mogelijk te belemmeren, en dit reeds zodra in Frankrijk normale toestanden zijn teruggekeerd.

Vergeten we inderdaad niet dat het grootste gedeelte (70 t.h.) van de Belgische vis-export naar Frankrijk gaat. Dit ondervinden we pas voldoende de dag dat de Franse grenzen gesloten zijn!

Vermits zulks een feit is, is het niet door tegen elkanders schenen te stampen, dat we er komen, maar enkel en alleen door wederzijds begrip voor elkanders moeilijkheden.

Overigens waren de aangevoerde vissoorten niet van die aard om onze eigen markt nadelig te beïnvloeden. Tenslotte werden de Franse vaartuigen pas na de Belgische verkocht en heeft de opvangregeling belet dat het een catastrofe zou worden. Teneinde de prijsvorming niet te schaden, werd de vis ingehouden aan de bij ons geldende minimumprijzen en KREGEN DE FRANSE REDERS DE WEDERAFSTANDSPRIJS die de Rederscentrale ervoor bekwam, evenwel na commercialisatie van de eigen opgevangen vis.

Om al deze redenen, en na de toestand grondig te hebben onderzocht, oordeelde de Rederscentrale dan ook niet te moeten protesteren tegen de verkoop van de Franse vaartuigen.

DE VERKOPEN DER FRANSE TREILERS

MAANDAG 27 MEI 1968 :

B. 2758 : transitiet : 37.675 kg. voor 190.600 fr.
vrije verkoop : 32.975 kg. voor 218.258 fr.

DINSDAG 28 MEI 1968 :

B. 2785 : transitiet : 25.175 kg. voor 141.430 fr.
vrije verkoop : 50.275 kg. voor 246.160 fr.

WOENSDAG 29 MEI 1968 :

D. 1694 — 192.040 fr.
B. 2835 — 265.860 fr.
B. 2833 — 370.175 fr.
B. 2802 — 247.815 fr.
DG. 2035 — 37.993 fr.
DG. 2021 — 36.718 fr.
DG. 2037 — 27.870 fr.

Het betreft hier enkel de besommingen voor de vrije verkoop. Bij het ter perse gaan konden wij geen gegevens bekomen betreffende de cijfers voor transitiet noch het aanvoergewicht voor de vrije verkoop.

Wij moeten de leiders van de Rederscentrale gelukwensen voor hun moed en gezond inzicht. Onze visserij leeft nog maar al te veel in een middeleeuwse gedachtegang. Dit wil daarom niet zeggen dat klakkeloze besluiten worden genomen. Integendeel, zoals reeds gezegd werden alle voor- en nadelen grondig onderzocht. Uiteindelijk is gebleken dat VEEL MEER voordelen dan nadelen aan het hele geval verbonden zijn.

Vooraf met het oog op de toekomst werden de belangen van de Belgische reders gehandhaafd.

Vergeten we tenslotte niet, dat binnen enkele maanden het gemeenschappelijk visserijbeleid in de E.E.G. van kracht wordt. Dan zullen de vissers van de zes landen in elkanders territoriale wateren mogen vissen, er zal vrij mogen worden verkocht zonder onderscheid van nationaliteit. Er mag dan echter worden verwacht, dat het ene of ander land stokken in de wielen van een ander land zal steken... omwegen zijn altijd mogelijk.

Door deze kleine tegemoetkoming, zonder dat de belangen van onze eigen reders werden geschaad, kan er tussen België en Frankrijk heel wat opgelost worden, hetgeen onvermijdelijk in het voordeel van de Belgische reder moet uitdraaien.

BEWONDERING VOOR DE BELGISCHE REDERSCENTRALE EN DE OPVANGREGELING

We kunnen tenslotte niet nalaten de bewondering te vermelden van de Franse vissers en reders ten overstaan van de Belgische opvangregeling.

Daar waar zij slechts de wederafstandsprijs bekwamen voor de ingehouden vis, achten zij de Belgische reders en vissers onder de gelukkigsten, wetende dat zij hier in alle omstandigheden een minimumprijs verzekerd zijn.

En toch wordt er bij ons ook geklaagd...

In een volgend nummer handelen we over de Franse Opvangregeling.

SCHANDALIG EN ONVERANTWOORD OPTREDEN VAN VISLOSSERSBAZEN

FRANSE TREILERS WILDEN TE OOSTENDE LOSSEN HOE LANG NOG ZULLEN ZIJ DE WETTEN STELLEN?

De crisis in Frankrijk, welke zonder voorgaande is, en bij alle lagen van de bevolking een zeer treurige indruk maakt, heeft voor gevolg dat zowel de kleinen als de groten, zowel werklieden als bazen, zowel de reders als de vissers, er de zeer schadelijke gevolgen van ondergaan en het voor gevolg heeft dat ook onze handel en onze visserij, om maar van de vissektor alleen te spreken, er geweldig onder te lijden hebben.

Dat in die omstandigheden de Fransen, met wie we steeds bevriend zijn geweest en waarvan het bestaan van onze visserij ook grotendeels afhangt, dienen geholpen te worden, zal wel niemand betwijfelen.

Het gaat hier voor ons niet om loonsvoorwaarden en allerlei aangelegenheden welke tot de Franse innerlijke keuken behoren, maar wel om een plicht van menselijke en economische aard in de moeilijke ogenblikken welke door allen beleefd worden.

Franse vissers komen van weken lang op zee te zijn. Zij weten niet waarin of waarin met hun vis, daar alles in Frankrijk lamgelegd is. Ook zij varen op een procent van de opbrengst. De bevoorrading heeft vis nodig en het gaat niet op deze vissers aan hun lot over te laten, daar waar het ook aan ons kan overkomen. Als gevolg hiervan zijn dus talrijke Franse treilers, vooral uit Boulogne, Dieppe en Duinkerke - Gravelines op andere landen aangewezen geweest en zagen we ze zowel in Nederland als in Duitse vissershavens hun vis afzetten, daar zij in het kader van de 6 landenovereenkomst GERECHTIGD ZIJN DAAR ZOALS HIER TE GAAN VERKOPEN.

Maandag jl. boden zich ook hier 3 treilers van Boulogne aan met een aanvoer van ongeveer 200.000 kg kisten vis van allerlei soorten en van prima kwaliteit. Het is slechts met veel moeite dat kon bekomen worden, dank zij een moedige vislossersbaas en enkele vislossers, dat één dezer schepen, de B. 2758 met ongeveer 65.000 kg. verschillende vissoorten, zijn vis kon verkopen terwijl de 2 andere schepen, de B. 2785 en de Dieppe 1694 het niet konden bij gebrek aan vislossers (?).

Te Oostende immers is het lossen van de vis in handen van 10 private vislossersbazen, die vislossers aanwerven en aan dit lossen een zeer rijk baantje hebben op de rug van de reders.

Inderdaad, waar deze heren in 1961 daarvoor 1.50 % op de besomming eisten, voerden zij dit in 1963 op tot 2 % en sedert 1967 tot 2.5 %. Dit alles geschiedde onder voorwendsel dat de vislossers niet genoeg verdienden, terwijl hun minimumloon van 200 op 240 fr. en daarna op 350 fr werd gebracht plus daarbij nog hun vis, welke niet van het geringste is.

De vislossersbazen welke in alle opzichten mooi weer maken, hebben destijds hun elsen zien inwilligen en waar ze aan hun vislossers 1.5 % geven, WAARVAN OOK ZIJ NOG HUN DEEL HEBBEN, blijft 1 % voor hen over, wat op een verkoopcijfer van 425 miljoen in de Oostendse vismijn voor 1967 betekent, dat zij onder hun tien 4.250.000 fr bruto oprapen en de meesten van hen daarenboven van de 1.5 % welke de vislossers toekomst, 1/8 of minstens 1/10 ook voor zich houden, zogezegd omdat ze meewerken.

SCHANDELIJK EN ONVERANTWOORD OPTREDEN

De chantage-middelen daarenboven door deze mensen gebruikt, telkens zij er goesting toe hebben, is alleen te Oostende mogelijk. Onder de mom van ditmaal de Belgische reders niet te willen benadelen, of uit sympathie (?) voor de staking in Frankrijk, vonden ze het middel om de vislossers op te stoken en hen aan te zetten niet te lossen. Het is zelfs zover dat één hunner op het bord in de vismijn schreef: «Vislossersbaas X is een verrader» aldus hopen sommige reders ertoe te kunnen overhalen in het vervolg niet meer bij deze vislossersbaas te lossen, en aldus een kliënt meer te hebben om hun leventje te leiden.

Vóór enige weken immers, onderging een Nederlands vaartuig bij ons hetzelfde lot, zodat dit bij gebrek aan vislossers een andere haven moest aandoen, terwijl diezelfde dag meer dan 20 vislossers gingen stempeleen bij gebrek (?) aan werk.

(Vervolg blz. 4)

OPTREDEN VAN VISLOSSERSBAZEN

De Franse vissersvaartuigen, welke hier UIT NOOD hun vis komen lossen OM GROTENDEELS IN TRANSIT naar Frankrijk te voeren en ons werk verschaffen, allerlei handel brengen, afslag-, mijn- en sluisrechten opbrengen, zonder te spreken van velen die er werk door worden verschaft, ondergingen deze week bijna hetzelfde lot als het Hollands vaartuig. Het is dank aan een verstandige vislossersbaas, één onder de tien, het optreden van de direktie van de vissershaven, en van de heer Vanhoutte, directeur van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (Gewest Oostende), dat na dinsdag kentering begon te komen in deze schandalige toestand. Inderdaad, uit een onderzoek is gebleken dat maandag 35 vislossers gingen stempelen, dinsdag waren er 57 vislossers beschikbaar, waarvan er 20 naar de dop gingen en 37 zich niet aanboden, zagezegd uit solidariteit met het Franse volk.

Als of deze Franse vissers, welke uit zee kwamen geen Franse werklieden zijn die om den brode het zware visserij-bedrijf uitoefenen.

Wat meer is, de vislossers die maandag losten, WEIGERDEN TE LOSSEN ZO ZE NIET MINIMUM 1.000 fr. PER MAN KREGEN + KORDEELGELD + 10 BENNEN MAKREEL. Anders is hun officieel loon 1,5 % met een minimum van 360 fr. voor elke prestatie van maximum acht uur plus hun vis. Het Franse vaartuig dat maandag loste moest zomaar 33.000 fr. betalen voor het lossen, en ongeveer 17.000 fr. aan de vislossersbaas voor sociale lasten.

Daarenboven dient niet uit het oog verloren, dat de vislossers, welke maandag losten voor de volgende maandag (2de Sinksendag: betaalde feestdag) nog 360 fr. moesten bijkrijgen om die feestdag betaald te zien. Veel mensen schijnen dit niet te weten.

Dinsdag werd er ter Oostendse vismijn door de verantwoordelijke diensten gemeld, dat zij die zich aan het vislossen onttrokken en ten dop zouden gaan, voor één maand zouden uitgesloten worden van werklozensteun. Dit kunnen we slechts goedkeuren. Zoals onze reders en vissers moeten aanvaarden dat in deze omstandigheden niemand, en in het bijzonder geen vissersvolk van een bevriende natie, aan hun lot moeten overgelaten worden.

WAAROM DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN WEGKIJNT

Van officiële zijde en in het bijzonder door het stadsbestuur van Oostende, worden steeds maar zwaardere lasten gelegd op de exploitatie van vissersvaartuigen, welke een grote bron van inkomsten zijn voor de stad.

Elkeen mag hier de wetten komen stellen tegenover de Belgische reders en vissers en hen uitzuigen. In ongeveer één jaar tijd verhoogden de sluis-, dok- en sloopwayrechten met 25 %, werden de miltrechten met 25 % verhoogd, werd het vislossen van 1,5 % op 2,5 % gebracht, verhoogde de prijs der bennen van 25 %, en dit alles te betalen van het visie, waarvoor zoveel dient gedaan om binnen te brengen. De tientallen kamions Deense vis welke hier ingevoerd worden door enkele invoerders, betalen GEEN FRANK RECHTEN.

Te Oostende is alles mogelijk, uitgenomen een gezonde economische exploitatie, omdat het stadsbestuur niet de minste verantwoordelijkheid neemt of durft nemen en allerlei organismen of private personen de visserij als een melkkoe aanzien.

Te Zeebrugge heeft het stadsbestuur van Brugge de koe bij de horens genomen en is het, zonder zich te bekommeren om sydkale eisen, noch om allerlei privé-belangen, tot de daad overgegaan. Daar is het vislossen in handen van de stad en worden de werkelijke vislossers 2, 3 en zelfs 4 dagen per week tewerkgesteld, met een minimum van 360 fr. per dag en zijn allerlei personen, die niets te zien hebben met het vislossen, geweerd geworden.

Ook de vislossersbazen werden er uitgeschakeld.

Te Oostende rapen die heren met tien ongeveer 11 miljoen op per jaar, waarvan 40 % voor zichzelf. Te Oostende mag elkeen komen vislossen, zowel staatsbedienden als andere; te Oostende verdwijnen tijdens het vislossen — in één jaar — honderdduizenden kilos vis zonder de minste controle en zonder de minste officiële verkoop. Te Oostende neemt elkeen in de vismijn vis, waar hij het goedvindt en gaat ongecontroleerd de mijn uit. Dit heeft in geen enkele haven van Europa zijn gelijke. We vragen ons af wat er ons in die omstandigheden binnenkort zal te wachten staan, zo in het kader van de E.E.G., straks Franse, Hollandse en Duitse vaartuigen onze havens zullen aandoen, zoals wij trouwens de hunne. Eens ze zullen vaststellen hoe het er hier aan toegaat, zullen ze vlug andere havens opzoeken. En dan is men verwonderd dat de vissershaven deficit heeft. Dat deficit wil men dan nog de reders doen betalen!

Oostende is nochtans door zijn ligging en door zijn installaties aangewezen om een grote rol te spelen, maar dat zal ze alleen kunnen wanneer al wat rot en ziek is in het bedrijf uitgeschakeld zal zijn.

Het stadsbestuur, de syndicaten en de bedrijfsorganisaties van handel, nijverheid en reders, dragen een grote verantwoordelijkheid en moeten DE MOED hebben in het belang van allen die met de haven hun brood verdienen, orde te scheppen. Vislossersbazen dienen uitgeschakeld en zo snel mogelijk om plaats te maken voor een organisatie, waarin de Overheid zijn verantwoordelijkheid draagt!

Slechts een centraal orgaan, hetzij de stad, hetzij iets anders, dient hier tot stand gebracht om niet alleen reders en vissers dienstig te zijn, maar ook om de beroepsvislossers hun brood te laten verdienen op een behoorlijke en geordende manier. Uitbating van elektrische losmachientjes, het vislossen en het visrapen dienen één zaak te zijn. Het verdwijnen van honderdduizenden kilos vis dient uitgeroemd. Zo de stad zoals in andere landen, de moed heeft ijzere hekkens te plaatsen en niemand meer toe te laten tot de mijn die er geen zaken heeft, zowel de binnen- als de buitengaande man te controleren, dan is er nog een mogelijkheid om de haven van Oostende een bedrijvigheid te geven welke haar terug tot een internationale vissershaven opvoert. Maar daarvoor is meer moed nodig dan attentisme. Het deficit van nu zou een rijke bron van inkomen zijn. Velen zouden er meer werk vinden, de reders zouden minder uitgezogen en meer geld aan het moderniseren van de vloot kunnen besteden en het zou een weldaad zijn voor klein tot groot.

Maar zoals we schreven: daarvoor is een BEETJE moed nodig! Of onze stadsoverheid of liever het schepencollege dat bezit, is wat anders! Wij hebben gemeend, wat men er ook over denke, naar aanleiding van de grote schade welke deze week ook door het vislossersbedrijf is gebracht, de vinger op de wonde te moeten leggen, tevens hopen, dat de hogere overheid klaar zal zien en dergelijke toestanden zoals we thans meemaken, zal uitschakelen, in het belang van de haven, van de stad en van onze werkende bevolking.

P. VANDENBERGHE

INGEZONDEN

NOG DE SCHANDELIJKE TOESTAND IN HET VISLOSSERSBEDRIJF TE OOSTENDE

Maandag jl. kon een Frans vissersvaartuig niet worden gelost, daar zagezegd geen vislossers meer beschikbaar waren.

Na onderzoek is gebleken dat maandag 35 vislossers zijn gaan stempelen. Dinsdag waren er 57 vislossers ter beschikking, 37 kwamen niet en 20 gingen doppen.

Een dergelijke toestand geschapen door enkele onverantwoordelijke van het vislossersbedrijf, is een ware schande.

Inderdaad er wordt vastgesteld, dat sommigen nog slechts één dag in een week trachten te lossen, wanneer de volgende week of in diezelfde week een feestdag is, omdat die dan zonder te werken ook betaald wordt.

Zijn er die 2 dagen werken bij verschillende bazen, dan trachten deze, zo de ene van de andere niet weet, ze van elke reder te feestdag te trekken, rekent de vislossersbaas ze aan en houdt deze voor zich, vooral waar het iemand is die tijdens de dag bij een ander werkt en het brood van beroepsvis-

lossers afneemt. Toen de vislossersbazen 2,50 t.h. eisten in plaats van 2 t.h., kregen ook wij slechts het verloren deel daarvan en ging 20 t.h. van de 0,50 t.h. naar hen.

Te Oostende zijn er een tiental vislossersbazen, die zonder slag of stoot een dikke boterham verdienen ten koste van de goede gang van zaken. Het zijn zeker niet zwaar de vislossers zelf die verantwoordelijk zijn voor de chaos, maar wel de individuele bazen die de toestand uitbuiten en het goed of slecht weder wensen te maken.

De vislossers zelf zullen echter mede de dupe zijn daar ze strafbaar zijn vermits ze zijn gaan stempelen daar waar er voldoende werkgelegenheid was.

Zowel in het belang van de vislossers zelf als van het gehele visserijbedrijf wordt het hoog tijd dat de stad de toestand zelf in handen neemt, wil onze vissershaven niet verder den diepen in gaan.

Een beroepsvislosser.

IN DE MARGE VAN DE FRANSE VISAANVOEREN TE OOSTENDE

ZEER BELANGRIJKE BIJeenKOMST

Heden donderdag greep te 9 uur in het Bestuursgebouw van de Oostendse vismijn een zeer belangrijke bijeenkomst plaats, onder het voorzitterschap van vismijndirekteur Ghys. Namen hieraan deel: vertegenwoordigers van de visgroothandelaars, de uitvoerders, drogerijen en zouterijen, vismeelfabrieken, een delegatie van de Franse reders en de Rederscentrale. Ook het Ministerie van Landbouw was vertegenwoordigd door de heer Martens van de Zeevisserijdienst en Meerts van Economische Zaken. Het Ministerie van Financiën was vertegenwoordigd door de hh. Vandevyvere en Vandenberghe.

Door de Franse delegatie werd in de eerste plaats hulde gebracht aan de steun welke door hun Belgische kollega's verleend wordt en in het bijzonder aan de direktie van de plaatselijke vissershaven.

Uit de bijeenkomst is gebleken dat waarschijnlijk nog volgende week

verscheidene Franse trellers, die nu nog op de visgronden verblijven, zowel hier als in Bremerhaven, Cuxhaven en Engeland zullen moeten verkopen. Schikkingen werden genomen opdat zoveel mogelijk in transit zou kunnen verhandeld worden om zo weinig mogelijk schade te berokkenen aan onze eigen visserij. Gezien in deze moeilijke omstandigheden het hier een menselijke plicht is om Franse vissers komende uit zee, te helpen, heeft elkeen goede wil betoond om te trachten terzake behulpzaam te zijn.

Hopen wij nu maar dat ook de vislossers, die toch in de toekomst met de Fransen, hun brood zullen moeten verdienen, zich niet zullen verschuilen achter allerlei drogredenen die geen steek houden, waar wij vaststellen dat in andere Belgische en vreemde vissershavens, Franse produkten in transit worden gelost om naar Frankrijk uit te voeren.

**TERWIJL ONZE VISUITVOER BELEMMERD
WORDT, VOEREN DE DENEN ONGESTOORD IN
EN BETALEN GEEN MIJNRECHTEN,
NOCH KOSTEN**

Toen gemeld werd dat tengevolge van de staking in Frankrijk twee Franse treilers te Oostende zouden verkopen, werd door sommigen moord en brand geschreeuwd.

Veel erger, en bovendien volkomen onverantwoord is het dat wekelijks tientallen Deense vrachtwagens volgeladen met vis de pakhuizen in de vismijn te Oostende komen volsteken en dat die vis reeds vóór de markt van 7 uur verhandeld wordt.

Vermits het woord «IN» is, zouden we hier kunnen gewagen van «provokatie» want het schandelijkste is dat dit s morgens gebeurt voor de ogen van reder en bemanning, wier vangst men nog aan het lossen is.

Voor één kg. van onze eigen vis verkocht wordt, zijn reeds vele pakhuisen van vreemde vis voorzien en heerst er een drukte van belang met karretjes vreemde vis van het ene pakhuis naar het andere. Dan pas wordt de Belgische vis verkocht in de eigen mijn! Men is dan verwonderd dat de vraag gering is en de prijzen laag.

Er zijn geen afstanden meer; maar Brussel ligt nog heel ver van onze kust. Er zijn immers de handelsakkoorden en die kan men niet veranderen... Onze eigen industrie is er echter de dupe van. Nochtans is er hier op het ogenblik heerkraft!

Nog erger! In de eigen vismijn te Oostende is er discriminatie. Im-

mers de Deense invoer betaalt enkel de invoerrechten aan de grens. Ieder schip dat aanvoert betaalt vismijnrechten; de invoerder betaalt noch mijn-, noch sluis-, noch dokrechten, evenmin als de overdrachtaks van 10,5 %.

We vragen ons af waarom de vrachtwagens niet, en onze eigen schepen wél mijnrechten moeten betalen. Er is hier immers een aanvoerder. Of het nu per schip of per vrachtwagen gebeurt doet niets terzake. Nergens in het buitenland wordt een dergelijke toestand geduld.

Te Lorient bv. (Frankrijk) wordt een mijnrecht van 2 % gevraagd op alle aanvoeren, of het nu per vrachtwagen of per schip gaat, berekend op de faktuur of op de douanebewijzen.

Op den duur moeten wij nog geloven dat men precies de visserij viseert, want heeft men niet de mijnrechten verhoogd met 25 % om het zg. deficit van de haven te dekken? Ook hier bleven de vrachtwagens gespaard, hetgeen als het ware een aanmoediging betekent voor groter invoer.

En dan beweert men in sommige bladen dat de Schepen van de haven veel voor onze visserij doet.

De toestand met Denemarken is zo, dat wij daarheen geen kg. vis kunnen uitvoeren en geen E.E.G.- of Benelux-akkoord hebben, waar we naar Frankrijk praktisch 75 % van onze uitvoer schicken.

ZIJ HADDEN PECH...

◆ De Z.594 «Alfred» van schipper Raymond Snauwaert was Zeebrugge uitgevaren ter visserij op het vak 102. Aldaar is de motor abnormaal begonnen te draaien. Via Radio Oostende kwam men in contact met de mekaniker die de raad gaf de visserij te staken. De terugreis werd op slow aangevat en een kikkorsman kwam het vaartuig onderzoeken.

◆ De Z.472 «Jan Bart II» van schipper Jackie Gevaert is vastgeslagen aan een wrak bij het inhalen van de korre. Het schip is naar stuurboord overgeslagen en met de schroef op de korreijzer terecht gekomen. Drie bladen ervan liepen beschadigingen op.

◆ De Z.400 «Broeder Isidoor» van schipper Leopold Vandierendonck bevond zich ter visserij in de omgeving van het lichtschip Shmits Knoll. Aldaar stelde men vast dat de olieleiding van de oliekoeler gebroken was. De korre werd gewonden en de motor stilgelegd. Daar herstellen ter plaatse niet mogelijk bleek diende de schipper beroep te doen op de Z.463 «Yvonne-Marcel» van schipper Petrus Van Torre voor opsleping.

◆ De Z.593 «Dries» van schipper Richard Couwijzer, was Zeebrugge uitgevaren ter visserij op grond 104. Deze werd normaal bedreven en toen werd de schipper opgeroepen door de Z.594 «Alfred» van reder Raymond Snauwaert, die in moeilijkheden verkeerde. Het vaartuig had een defect aan de keerkoppeling opgelopen.

◆ De Z.594 «Alfred» was Zeebrugge ter visserij uitgevaren naar grond 104. Aldaar had het vaartuig met defect af te rekenen: de oliedruk van de keerkoppeling was uitgevallen en dit kon niet ter plaatse hersteld worden. Het was de Z.552 «Marathon» van schipper François Rammeloo die voor de opsleping instond.

◆ De Z.563 «Zee-Adelt» diende opgesleept door de staatsleepboot «Zeetijger» met de stuurboordkorre in de schroef, vanop visgrond 104. Bij het onklaar komen van de twee visbomen is de stuurboordkorre in de schroef terecht gekomen. De opsleping werd via Radio Oostende aangevraagd.

◆ De Z.417 «Yvette-Freddy» van schipper Van Haecke, was Zeebrugge uitgevaren naar grond 208. Bij het winden van de korren hoorde men kloppen in de vislier. Het bleek onmogelijk de korre in te winden. Men riep de hulp in van de Z.533 «Virtus», die de korren ingewonden heeft, terwijl de Z.417 op eigen kracht naar de thuishaven stevende.

◆ De Z.481 «Firmin Lievens» was ter garnaalvangst uitgevaren onder het bevel van schipper Gaston Rosseel. Op de heenreis hoorde men een klop op het achterschip, de motor versnelde en het toerental verminderde. Bij nazicht bleek dat de koppeling niet meer werkte en men maakte een noodkoppeling om naar Zeebrugge terug te keren. Aldaar stelde men vast dat een stuk van een schroefblad afgebroken was.

**BERICHTEN
ZEEVARENDEN**

BELGIE.

11/92 (T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.
Zie B.a.Z. 1/16-1968.

Gedurende de periode van 10 tot en met 15 juni 1968, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote sector. Deze oefeningen worden gehouden op de werkdagen van 0800 tot 1100 GMT (0900 tot 1200, plaatselijke tijd) en van 1300 GMT (1400, plaatselijke tijd) tot zonsopgang. Zij worden 's zaterdags geschorst om 1200, plaatselijke tijd.

De schikkingen van B.a.Z. 1/17-1968 zijn van kracht.

(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 17-6-'68 — H. 46210).

11/94 (T) Schelde. — Doel. Wrak. Wraklichtboei.

1. Positie: 51°18'52"N — 4°16'24".5E.

Op de W-rand van de plaat van Lillo, 200 m. afwaarts rode lichtboei N° 86, in diepten van 60 m., is een binnenschip gezonken.

Het wrak ligt dwars, met de voorsteven naar de rechter oever en met het achterschip in de rode boeienlijn Nos 84 - 86, in bovenstaande positie.

2. Positie: 51°18'52"N — 4°16'22"E.

Ter dekking van het wrak werd een wraklichtboei, met cilinder als topteken en tonende een groen licht met twee schitteringen om de 10 sec.: GS gn (2) 10 sec, uitgelegd op ± 40 m. uit het achterschip. (Zie Belg. crt. «Schelde»).

(Med. Antwerpse Zeediensten 9-5-'68 — H. 46164).

11/95 (T) Schelde. — Doel. Wrak. Wraklichtboei.

Positie: 51°18'19"N — 4°16'36"E.

In het vaarwater, 400 m. afwaarts rode lichtboei 90 en 120 m. uit de boeienlijn is het binnenschip «Francis» gezonken in 110 dm. water. Minste diepte op het wrak 30 dm.

Ter dekking hiervan werd een groene wraklichtboei, met cilinder als topteken en tonende een groen licht met 2 schitteringen om de 10 sec.: GS gn (2) 10 sec, uitgelegd in bovenstaande positie.

(Zie Belg. crt. «Schelde»).

(Med. Antwerpse Zeediensten 16-5-'68 — H. 46192).

11/96 Schelde. — Lillo, Lichtboei voorzien van radarreflector.

Positie: ± 51°18'.0N — 4°17'.5E.

De rode lichtboei 92 werd voorzien van een radarreflector.

(Zie Belg. crt. «Schelde» en Lichtenlijst 1965 - N° 586).

(Med. Antwerpse Zeediensten 9-5-'68 — H. 46164).

NEDERLAND.

11/97 Westerschelde. — Schaar van Spijkerplaat. Tijdelijke sparboeien opgenomen.

Op (a) ± 51°24'.8N — 3°40'.1E en (b) ± 51°24'.5N — 3°40'.0E zijn de in onderstaande B.a.Z. vermelde sparboeien opgenomen.

B.a.Z. 6/64 (T)-1968 vervalt.

(Zie Belg. crt. «Schelde»).

(Ned. B.a.Z. 1222 — H. 46177).

11/98 (T) Westerschelde. — Pas van Terneuzen. Wrakopruiming. Wraklichtboei.

Zie B.a.Z. 10/89-1968.

a. Positie wrak (96): ± 51°24'.3N — 3°42'.5E.

Op bovengenoemd wrak worden opruimingswerkzaamheden verricht. Boven het wrak zijn vier meerboeien gelegd.

b. Op 51°24'19"N — 3°42'26"E, ± 150 m. NNW van a., is tijdelijk gelegd een groene wraklichtboei met radarreflector: GS gn (3) 15 sec.

Men wordt verzocht de ter plaatse aanwezige werkvaartuigen voorzichtig te passeren.

(Zie Belg. crt. «Schelde»).

(Ned. B.a.Z. 1309(T) — H. 46208).

11/99 Westerschelde. — Pas van Terneuzen. Wrakopruiming beëindigd. Lichtboei opgenomen.

Positie wrak (89): ± 51°21'.0N — 3°51'.1E.

De opruimingswerkzaamheden op bovengenoemd wrak zijn beëindigd.

De op ± 51°21'.0N — 3°51'.3E tijdelijk gelegde rode lichtboei 22A is opgenomen.

B.a.Z. 5/60(T)-1968 vervalt.

(Zie Belg. crt. «Schelde»).

(Ned. B.a.Z. 1308 — H. 46208).

ERRATA

1. B.a.Z. 1/16-1968 par. C a, b, en c, lees:

a. In de kleine sector
Een vierkante rode vlag met een rood bolvormig signaal erboven.

b. In de midden sector
Een vierkante rode vlag met twee rode bolvormige signalen erboven.

c. In de grote sector
Een vierkante rode vlag met drie rode bolvormige signalen erboven.

(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 14-5-'68 — H. 46203).

2. B.a.Z. 10/89-1968 onder 2, lees 34 dm in plaats van 24 dm.

Reders,

HERBERTS' VERF

MAAKT UW SCHIP GLANZEND NIEUW!

DE BESTE VERF VOOR HET SCHILDEREN VAN UW VAARTUIG

IS : **HERBERTS' VERF**

Verkrijgbaar bij de
REDERSCOOPERATIEVE

S. C. A. P.

Hendrik Baelskaai 27,
TEL. (059) 729 51 - 709 31 - 709 32
Oostende

(5946V)

VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ „HULP IN NOOD“ IN STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

Vorige week vrijdag kwam de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor Visersvaartuigen «Hulp in Nood» (in Statutaire Algemene Vergadering bijeen, onder voorzitterschap van de heer Victor Vlietinck. Vooraf werd een buitengewone Algemene Vergadering gehouden met het doel een wijziging te brengen aan de statuten. Uit het jaarverslag van betreffende maatschappij blijkt ondermeer het volgende :

JAARVERSLAG 1967

Vooraleer een overzicht te geven van het jaarverslag, achten wij het onze plicht hulde te brengen aan de nagedachtenis van de Heer André Berbiers, gedurende vele jaren kommissaris van de Maatschappij, overleden te Oostende op 13-7-1967.

Hij was in alle opzichten een trouw medewerker en grote bezieler van de coöperatieve gedachte in de visserij, een ware vriend van eenieder. Zijn heengaan betekent voor de visserij in het algemeen en in het bijzonder voor onze maatschappij een groot verlies. Gans de algemene vergadering brengt hier aan zijn nagedachtenis een posthume hulde die zij overdraagt aan zijn weduwe en dochter.

Vorig jaar schreven we, dat voor de eerste maal sinds 1959, we in premieontvangst, terug de kaap der 10 miljoen voorbij waren. Dit jaar kunnen we schrijven dat we, sinds het ontstaan van Hulp in Nood, het rekord aan premieontvangst geboekt hebben. Het vroegere rekordjaar was 1958 met 10.502.228 fr terwijl we in het boekjaar 1967 de som van 11.518.767 Fr totaliseren. In 1958 telden we hiervoor 367 miljoen Fr aan verzekerd kapitaal, terwijl we in 1967, 431 miljoen kapitaal verzekerden. Aldus gezien, betaalde de redeer in 1958 een gemiddelde premie, rekening gehouden met de tussengekomen stilliggens en schorsingen, van 2,86 Fr tegen 2,67 Fr in 1967. In deze optiek gezien is de kostende prijs voor de verzekering zeker gunstig en slechts mogelijk geweest, dank zij het coöperatief samengaan van de reders en de financiële sterkte van Hulp in Nood. Wel werd in het jaar 1967 tot een lichte aanpassing van de premie overgegaan, maar deze aanpassing was zelfs nog niet eens voldoende om de zeer verhoogde herverzekeringspremie te ondervangen. In onze vorige jaarverslagen hebben we reeds verscheidene malen bewezen dat de reders, gezamenlijk meer aan uitkeringen ontvingen dan het totaal bedrag der ontvangen premies. We mogen ons dan ook niet blind staren op het absolute cijfer van premieontvangst en in dit opzicht ware het wel

leerrijk in de tabel der premiestatistiek, de cijfers van het verzekerd kapitaal en de gemiddelde premie tegenover elkaar te stellen.

PREMIESTATISTIEK EN VERZEKERDE KAPITALEN van 1953 tot en met 1967

	Premies	Verzekerd Kapitaal	Gemiddelde Premie
1953 :	7.790.875	317.162.000	2,45
1954 :	8.446.023	308.228.000	2,74
1955 :	9.065.513	306.829.000	2,95
1956 :	9.260.244	344.239.000	2,69
1957 :	10.069.720	363.494.000	2,77
1958 :	10.502.228	367.066.000	2,86
1959 :	10.495.312	351.254.000	2,98
1960 :	9.219.718	316.810.000	2,91
1961 :	9.244.394	309.921.000	2,98
1962 :	8.630.348	297.082.000	2,90
1963 :	8.701.180	317.913.000	2,73
1964 :	9.735.270	398.310.000	2,44
1965 :	9.937.659	386.469.000	2,57
1966 :	10.225.571	398.304.000	2,57
1967 :	11.518.767	431.126.000	2,67

Ten overstaan van het vorig jaar kregen we dus aan premies een meerontvangst van bijna 1,3 miljoen. Dit vindt zijn eerste oorzaak in een verhoging aan verzekerd kapitaal van 33 miljoen en in een lichte aanpassing van de premie. Dit laatste ligt aan de basis van de lichte stijging van de gemiddelde verzekerde premie. We houden er nochtans aan er op te wijzen, dat aan het cijfer der gemiddelde premie slechts een relatieve betekenis mag gegeven worden, omdat dit cijfer beïnvloed wordt, deels door

de tussengekomen stilliggen en schorsingen, deels door de snelle aan-groei van nieuwe vaartuigen die de laagste premie betalen in verhouding tot het verzekerd kapitaal.

Voor 1968 verwachten we nog een stijging aan premieontvangst alhoewel deze niet zo spektakulair zal zijn als ten overstaan van het jaar 1966.

AANTAL VERZEKERDE VAARTUIGEN MET HUN WAARDEN

Vergelijkende tabel der 10 laatste jaren

Jaar	Getal	Verzekerd kap.	Werkelijke waarde	%
1958	275	367.066.000	368.555.000	99,59
1959	268	351.254.000	354.554.000	99,07
1960	242	316.810.902	319.588.902	99,13
1961	228	309.921.902	312.874.902	99,05
1962	218	297.087.000	300.018.000	99,00
1963	203	317.913.000	320.809.000	99,31
1964	223	398.310.600	400.906.600	99,35
1965	185	386.469.327	388.955.327	99,36
1966	187	398.304.620	400.661.620	99,41
1967	185	431.126.240	432.536.240	99,67

Deze statistiek leert ons, dat het aantal verzekerde vaartuigen kwasi stationair is gebleven. Kwamen enkele nieuwe vaartuigen bij, dan worden er doorgaans evenveel gesloopt, terwijl anderzijds oude vaartuigen, hetzij naar het buitenland verkocht werden, hetzij uit de vaart genomen. Door de vervanging van oude vaartuigen door nieuwe met een hogere verzekerde waarde, krijgen we voor een zelfde aantal vaartuigen een groter totaal verzekerd kapitaal. Dit legt uit waarom we in 1967 een totaal verzekerd kapitaal van 431 miljoen boeken, tegenover slechts 398 miljoen in 1966 en dit niettegenstaande er twee eenheden minder verzekerd werden. De gemiddelde verzekerde waarde van de vaartuigen verhoogde terug op zeer gevoelige wijze en illustreert de immer verder vooruitschrijdende modernisering van de vloot.

Hieronder volgt de tabel der gemiddelde verzekerde waarde over de laatste 8 jaren :

TABEL DER GEMIDDELDE VERZEKERDE WAARDE

Jaar	Vaartuigen	Verzekerd kapitaal	Gemidd. waarde
1960	242	316.810.000	1.309.000
1961	228	309.921.000	1.403.000
1962	218	297.087.000	1.363.000
1963	203	317.913.000	1.566.000
1964	223	398.320.600	1.786.000
1965	185	386.469.327	2.089.028
1966	187	398.304.620	2.130.000
1967	185	431.126.240	2.330.412

Ten overstaan van het vorig jaar, krijgen we een verhoging van de gemiddelde waarde van ruim 200.000 frank per varende eenheid. Tegenover acht jaar terug, verduubelde bijna de gemiddelde verzekerde waarde, en nog is deze evolutie niet ten einde. Als we nagaan dat een moderne kustvaarder van de klasse van O.100 met volledige uitrusting en apparatuur, nu reeds ruim 3 miljoen frank kost, dan moet deze opgang der gemiddelde verzekerde waarde ons zeker niet verbazen.

VERGELIJKENDE TABELLEN DER VERZEKERDE VAARTUIGEN PER THUISSHAVEN

Oostende

Jaar	Getal	Verzekerde waarde	Werkelijke waarde	%
1956	92	156.988.750	158.305.750	99,16
1957	89	151.298.000	152.465.000	99,23
1958	89	153.715.000	154.989.000	99,17
1959	88	145.463.000	147.813.000	98,41
1960	71	114.456.000	116.806.000	97,98
1961	70	112.459.000	114.434.000	98,27
1962	65	109.462.000	110.935.000	98,60
1963	59	119.868.000	121.306.000	98,81
1964	64	136.270.000	137.576.000	99,06
1965	47	119.082.000	120.388.000	98,91
1966	45	109.468.800	110.645.000	98,87
1967	44	123.214.000	124.276.000	99,10

Zeebrugge

Jaar	Getal	Verzekerde waarde	Werkelijke waarde	%
1956	136	154.232.000	154.392.000	99,89
1957	143	174.356.000	171.139.000	98,15
1958	140	172.600.000	172.600.000	100,—
1959	137	168.150.000	168.900.000	99,56
1960	129	164.358.402	164.358.402	100,—
1961	114	154.258.402	155.008.402	99,—
1962	109	144.652.000	145.882.000	99,15
1963	103	153.824.000	155.232.000	99,09
1964	115	213.634.000	214.914.600	99,04
1965	94	209.757.327	210.837.327	99,48
1966	96	226.735.620	227.815.620	99,50
1967	95	143.285.240	244.364.240	99,55

Nieuwpoort

Jaar	Getal	Verzekerde waarde	Werkelijke waarde	%
1956	39	33.019.000	33.389.000	98,59
1957	45	37.810.000	38.189.000	99,—
1958	46	40.751.000	40.966.000	99,47
1959	43	37.641.000	37.841.000	99,47
1960	42	37.996.500	38.424.500	98,88
1961	44	43.204.500	43.432.500	99,47
1962	44	42.972.000	43.200.000	99,46
1963	41	44.221.000	44.271.000	99,88
1964	44	48.416.000	48.416.000	100,—
1965	44	57.630.000	57.730.000	99,83
1966	46	62.101.000	62.201.000	99,83
1967	46	64.627.000	64.895.000	99,58

Praktisch geen verschuivingen in het aantal verzekerde vaartuigen per thuishaven. Het is sinds 1965 dat deze toestand zich stabiliseert. Voor Oostende krijgen we over deze drie jaren respectievelijk 47, 45, en 44 eenheden. Voor de Oostkust en westkust zijn deze cijfers onderscheidelijk 94, 96, 95 en 44, 46 en 46.

De totale verzekerde waarde per thuishaven is echter gevoelig verhoogd voor Oostende en Zeebrugge en wel van 109 miljoen tot 123 miljoen voor Oostende en van 226 miljoen tot 243 miljoen voor Zeebrugge. Voor Nieuwpoort is het onderscheid met voorgaand jaar zeer miniem, amper 2 miljoen. Nieuwpoort is zeker ten achter gebleven bij de modernisering van de vloot. Dit verklaart zich echter vooral door het feit dat de nieuwbouw zich voornamelijk situeert in de middenklasse en Nieuwpoort een vloot bezit die voornamelijk uit kustvaartuigen bestaat. Thans schijnt men echter ook daar wakker te worden.

TABEL DER GEMIDDELDE VERZEKERDE WAARDE PER THUISSHAVEN

Jaar	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
1963	2.030.000	1.858.000	1.080.000
1964	2.130.000	1.860.000	1.100.000
1965	2.534.000	2.232.000	1.310.000
1966	2.410.000	2.362.000	1.350.000
1967	2.800.000	2.560.897	1.404.934

Zoals de tabel ons leert is het vooral Oostende en Zeebrugge die een substantiele verhoging van de gemiddelde verzekerde waarde per varende eenheid kennen. Binnenkort zullen we voor deze havens de 3 miljoen bereiken.

Dat de nieuwbouw in de laatste jaren een grote vlucht genomen heeft, leert ons niet alleen het cijfer der gemiddelde verzekerde waarde, maar in dit verband zijn vooral de statistieken van de vaartuigen van 0 tot 5 jaar en van meer dan 20 jaar die onze vloot telt, biezonder kenschetsend.

Vaartuigen van 0 tot 5 jaar

Jaar	Houten	Stalen	Totaal	% der vloot
1962	12.000.000	15.000.000	27.000.000	9
1963	14.700.000	61.700.000	76.400.000	24
1964	13.800.000	120.500.000	124.300.000	31
1965	19.800.000	148.700.000	168.500.000	43
1966	16.300.000	161.700.000	178.000.000	46
1967	17.430.000	195.420.000	212.850.000	49

Anderzijds verminderde het aandeel van de vaartuigen van meer dan 20 jaar op de totale verzekerde vloot, verhoudingsgewijs, zeer bemoedigend. Dit leert ons eveneens onderstaande tabel :

Vaartuigen meer dan 20 jaar oud

Jaar	Houten	Stalen	Totaal	% der vloot
1962	75.000.000	28.000.000	103.000.000	35
1963	87.600.000	26.500.000	114.000.000	36
1964	69.800.000	27.500.000	97.000.000	24
1965	61.600.000	18.400.000	80.000.000	21
1966	57.300.000	17.700.000	75.000.000	19
1967	51.029.000	21.200.000	72.429.000	17

Zoals men kan vaststellen bedraagt het aandeel van de vaartuigen van 0 tot 5 jaar reeds de helft van onze vloot, terwijl anderzijds, de categorie van vaartuigen ouder dan 20 jaar voortdurend terugloopt. Deze evolutie is zeker gunstig voor Hulp in Nood en de jonge vloot, die onze maatschappij aldus verzekert is een wissel op de toekomst. Het is het mooiste antwoord aan het adres van sommige afbrekers en het bewijst dat Hulp in Nood ten slotte toch de maatschappij is waarin men het meeste vertrouwen stelt en blijft stellen.

SCHADEGEVALLEN

Het aantal schadegevallen ligt in 1967 werkelijk hoger dan in de vorige jaren. Voor dit boekjaar wordt het 333 terwijl het voor 1966, 1965 en 1964 respectievelijk 277, 289 en 282 was. In acht genomen dat we in 1967 nog een paar vaartuigen minder verzekerden, is het verlopen jaar in dit opzicht zeker niet gunstig te noemen. Een gemiddelde van 1,8 schadegevallen per verzekerde eenheid tegenover 1,48 in 1966 en 1,56 in 1965. Als we hiervoor een kleine statistiek maken over de laatste 5 jaren, dan krijgen we volgend beeld :

Jaar	Aantal verz. eenheden	Aantal aangegeven schaden	Gemiddelde per varende eenheid
1963	203	278	1,37
1964	223	282	1,26
1965	185	289	1,56
1966	187	277	1,48
1967	185	333	1,80

De vermeerdering van de schaden wordt, eigenaardig genoeg, in de hand gewerkt door de modernisatie der vloot. Krachtiger motoren zijn inderdaad

synoniem voor gevaarlijker vaartuigen. Door de snelheid en geweldige kracht die deze motoren ontwikkelen, lopen ze nog al eens uit de hand van de schipper, met als gevolg heel wat meer rompschaden, schaden aan steigers, sluisen, staketsels, meerhouten, enz.... Waar men vroeger bij het afzetten, aan vreemde voorwerpen bleef haperen of aan getuig van langs zij liggenden en de kracht van de motor doorgaans deze hindernis niet nam, wordt nu in de meeste gevallen deze hindernis wel genomen, met als gevolg, het afrukken van de hindernis, of het begeven van het aanliggende gedeelte van het afzettend vaartuig. Vele van deze schaden zouden gemakkelijk kunnen vermeden worden en het is echt onaantvaardbaar dat zoveel schippers hierin met een bewust non-chalante optreden. Ingedeelde per thuishaven krijgen we voor Oostende 96 aangegeven schaden, voor Zeebrugge en Nieuwpoort, respectievelijk 186 en 51. Per varende eenheid maakt dit voor Oostende 2,2 schadegeval en voor de Oost- en Westkust, onderscheidelijk 1,95 en 1,1. Zoals voor de vorige jaren tellen we weerom de meeste ongevallen bij de vaartuigen met Oostende als thuishaven, van dichtbij gevolgd door Zeebrugge. Nieuwpoort telt terug de minste schadegevallen zoals de traditie het wil.

BESLUIT

De hoofdbekommernis van Hulp in Nood, bij een goede polis, blijft nog altijd het zo laag mogelijk houden van de verzekeringspremie en het bevorderen der nieuwbouw en modernisatie der vloot.

Wat het eerste punt betreft, staat Hulp in Nood, zoals alle verzekeringsmaatschappijen, voor het probleem der sterk gestegen herverzekeringspremie, die het praktisch onmogelijk maakt, zonder een gevoelige verhoging der premie, nog te herverzekerden. Dit probleem, waaraan uw beheerraad haar bijzondere aandacht besteedt, heeft Hulp in Nood nochtans niet belet de lage verzekeringspremiën bijna onveranderd te houden en daarbij nog altijd een teruggave van 10 % te bezorgen. Onze maatschappij heeft hiervoor wel in zekere mate risico gelopen, door slechts zeer gedeeltelijk te herverzekerden, maar onze sterke financiële positie liet ons dit toch enigermate toe. Dit neemt niet weg dat wij ter zake toch naar een voor Hulp in Nood gunstige oplossing streven waarbij het risico voor de maatschappij meer gespreid wordt. We mogen zelfs zeggen dat deze oplossing reeds ten dele gevonden werd.

Wat het bevorderen der nieuwbouw betreft, wijzen we niet zonder enige fierheid op het verlenen van talrijke scheepskredieten aan een zeer lage interestvoet. Einde 1967 bedraagt deze aktivapost bijna 14 miljoen frank. Sinds 1963 werden voor een bedrag van 18.660.000 fr. kredieten uitgereikt, bedrag dat intussen aangegroeid is tot 19.960.000 fr., zegge bijna 20 miljoen ! Het verlenen door onze maatschappij van scheepskrediet heeft het velen mogelijk gemaakt tot nieuwbouw over te gaan of een nieuwe scheepsmotor in te bouwen. Deze modernisatie van onze vloot was strikt noodzakelijk om de volledige teleurgang van de visserijbedrijvigheid te

keer te gaan. Daar schijnt men niet genoeg aandacht aan te verlenen. Inderdaad mag gezegd worden dat Hulp in Nood op die manier zeker het zijne heeft bijgebracht om een voorname tak van onze nijverheid er terug boven op te helpen. Denken al diegenen die in de visserij en aanverwante bedrijven een activiteit uitoefenen, daar wel voldoende aan ? Dit alles is slechts mogelijk geweest door het kooperatief samengaan van al onze leden. In dit verband is het spijtig te noemen dat er nog zovelen aan de kant staan, niettegenstaande ze toch onrechtstreeks mede profiteren van het drukken der premies bij andere maatschappijen omdat die verplicht zijn ons van op zekere afstand te volgen. Dit is niet alleen waar voor Hulp in Nood, maar eveneens voor onze zustermaatschappij SCAP. Het kooperatief samengaan heeft niet alleen de premies laag gehouden, maar tevens de prijzen van de scheepsbevoorradingsartikelen. Dit indachtig zou ieder lid een entoesiast kooperateur moeten zijn, hetgeen wij dan ook van U mogen verwachten.

Traditiegetrouw besluiten wij met onze dank aan de Maritieme Overheid, de Waterschouten, de Loods- en Reddingdiensten, de Zeevaartinspektie, de Scheepsmeetdienst en allen die zo bereidwillig hun medewerking verleenden in het verdedigen van de belangen van onze vissers en reders. Onze dank gaat eveneens naar onze rechtskundige adviseur Meester Heymans, naar onze agenten en experts die elk op hun manier het hunne hebben bijgedragen om Hulp in Nood te laten uitgroeien en te laten kennen als de degelijkste en verdienstelijkste verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen langs de belgische kust.

DAT WAS PROPAGANDA VOOR VIS !

Steeds in verband met de Propagandadag te Kortrijk, ontvingen wij een schrijven van een belangstellende, die zich overigens zeer lovend uitlaat over de organisatie en opvatting van de propagandadag.

Onze briefschrijver laat zich hierbij als volgt uit :

Mijnheer de Directeur,

Gewoonlijk hebt gij en uw Propagandacommissie voor Visverbruik, van vishandelszijde niets anders dan kritiek te horen. Zelfs financieel en materieel hulp bieden om de propaganda meer inslag te doen vinden is er niet.

Ik ben zondag 19 mei te Kortrijk geweest en heb daar Uw directeur van de Propaganda en zijn medewerkers, alsook enkele trouwe reders, vissers en hun vrouwen zien vis bakken en uitdelen.

Ik was er met familie uit Kortrijk. Welnu het is ons zeer aangenaam deze mensen van harte te feliciteren, voor de organisatie van de propagandadag te Kortrijk. Het was alles perfect : de tentoonstelling met haar springlevend verse vis en haar uitstekende bereidingen, de beschikking over onze eigen geluidsinstallatie met aangepaste muziek, de officiële receptie, en «last but not least» het reuzensukses dat behaald werd door het visbakkraam en de gratis-visprijskamp ; de medewerking van de vissers en vissersvrouwen moet ook worden onderlijnd.

Voor wat de bezoekers betreft, is het mogelijk dat alle rekords geslagen zijn, voorzeker inzake de deelnemers aan de prijskamp... wat een volkstoeeloop ! Als wij om 19.15 uur de tentoonstelling verlaten hebben, stonden er nog altijd tientallen kandidaten aan te schuiven, om te trachten hun antwoord-formulier in de tot propens toe gevulde bus te krijgen.

Ik heb voor de zoveelste maal mogen ondervinden, dat dergelijke dagen (rechtstreeks contact met de verbruikers) mogen gerekend worden tot de meest doeltreffende manifestaties, wat sommige beetweters er ook mogen over denken, ga op de ingeslagen weg verder, tot spijt van wie 't benijdt.

Nogmaals van harte proficiat !

Verder een paar opmerkingen : Het nieuw visbakkraam is zeer goed opgevat. Het is tamelijk spa-

cieus en komt er heel netjes voor ; ik heb echter opgemerkt dat men, omwille van de zeer hevige wind, een van de bovenste zijkanten heeft moeten dicht maken met een paar stukken zeildoek. Ik zou dus willen suggereren, langs de beide zijkanten een soort «auvent» te doen aanbrengen, die maar willekeur, kan open gedaan of gesloten worden.

Aan de voorkant zou ik eveneens een «auvent» doen plaatsen die, in geval van slecht weder, als afdak kan dienen voor de bezoekers die wachten op hun «portie gefruite vis». Meent U ook niet, dat zulks een laatste uitstekende verbetering zou zijn.

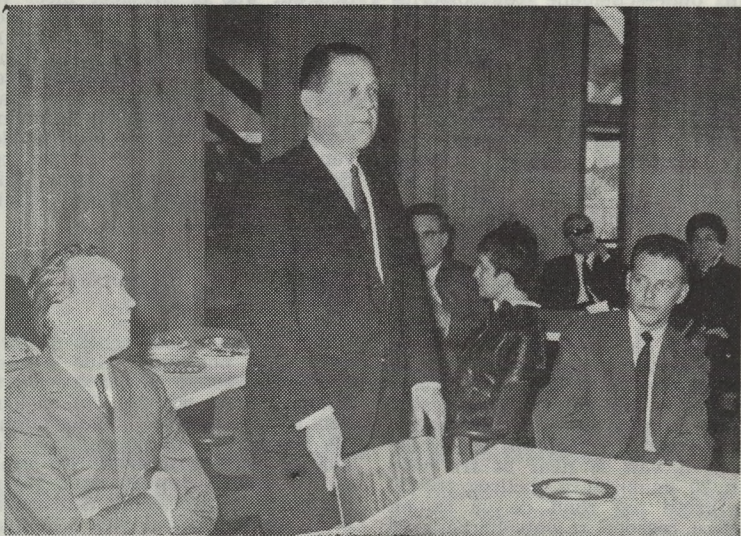
Een tweede suggestie : kan de mogelijkheid niet worden onderzocht een vierde visbakker aan het werk te zetten ? Ik heb kunnen nagaan dat er, om de vijf minuten, 20 à 25 porties worden uitgedeeld, hetzij 240 à 270 per uur ; als ik het goed voor heb, moesten er verleden zondag ± 4.500 porties gebakken worden. Aangezien het bakkraam groot genoeg is, kan het visbakken op de zijkanten geschieden (2 langs elke kant) in het midden zou dan de nodige ruimte voor de bediening kunnen gelaten worden. De vier braadpannen zouden dan een produktie geven van 320 à 360 porties per uur. En welke propaganda !

En nu een laatste suggestie : Wij hebben lange tijd bij de visproevers vertoefd en hebben onze ogen en oren goed de kost gegeven ; het was plezierig om zien hoe iedereen, jong en oud, mannen, vrouwen en kinderen zich met de meeste smaak te goed deden aan het lekker stukje gefruite plaat, en om de lovende, en soms heel verwonderende opmerkingen te horen van onze huisvrouwen. Geloof mij, dit is propaganda van de bovenste plank.

Kan de mogelijkheid niet worden onderzocht de visbakkers tijdens het seizoen (1 juni tot 31 augustus) aan het werk te zetten in de verschillende badsteden van onze kust ? Bijvoorbeeld iedere zaterdag één badplaats ; onze ploeg (Oostende) zou het gedeelte Oostende (Bredene) tot Nieuwpoort en gebeurlijk De Panne kunnen nemen ; deze van Heist zou het gedeelte Knokke-Blankenberge - Wenduine - De Haan kunnen doen. Sukkes en rendement zijn alvast verzekerd !

Tot daar onze briefschrijver, wiens gedachten wij overmaken aan de directie van de Propaganda.

CIRCA 17.000 BEZOEKERS - 4.414 GELDIGE ANTWOORDFORMULIEREN DAT IS HET RESULTAAT VAN DE PROPAGANDADAG VOOR MEER VISVERBRUIK TE KORTRIJK



De heer Lambrecht, burgemeester van Kortrijk, handelend over zijn wonderbare visvangst. Hij haalde nog gelijk ook !

En nochtans was de inzet niet zo hoopgevend. Nadat bij regen te Oostende vertrokken werd, scheen een prachtig zonnetje tijdens het opslaan van de stands. Het werk was juist voltooid wanneer weerom donkere wolken de hoop weer verdreven en regen alle illusies wegnam. Bovendien had de autobus pech, zodat noch Vismijnvrienden, noch visbakkers bij de aanvang ter plaatse waren. Een vriendelijke heer nam echter een tiental medewerkers in zijn wagen mede, zodat toch met een minimum van vertraging kon geopend worden. En meteen was de zon daar terug. Het bleef de ganse dag goed weer, wel winderig en nu en dan enkele druppels, maar het was voortreffelijk weer.

TWEE NIEUWIGHEDEN OP DEZE PROPAGANDADAG :

Eerstens werd de klankinstallatie door de Propagandavereniging, in samenwerking met de N.D.A.L.T.P., in gebruik genomen en werd tevens een nieuw, zeer mooi en goed opgevat visbakkraam opgeslagen. Zowel het een als het ander kende sukses. De aangepaste muziek gaf een bijzonder karakter aan deze activiteit, terwijl het gedrum rond het visbakkraam een voldoende bewijs was dat velen het visje nog wel lusten.

Daar waar normaal tijdens de voormiddag weinig bezoekers komen opdagen, was dit te Kortrijk niet het geval. Er was reeds een hele drukte vóór de middag en het voorspelde al het succes dat deze dag tegemoet ging.

En dat werd het ook. De Kortrijkse Jaarbeurs wordt zeer druk bezocht en de stands waren vóór de ingang opgeslagen, zodat alle bezoekers praktisch noodgedwongen de stands moesten voorbijgaan. Maar zo noodgedwongen was het dan ook weer niet, want de tentoongestelde vis en bereidingen kenden veel belangstelling en de stand van de kabeljauw (Waarover de prijskamp ging) en het visbakkraam werden als het ware overrompeld.

REKORD

De ware massale toeloop was echter in de namiddag en het verwonderde dan ook niemand dat 's avonds kon vastgesteld worden dat de cijfers van alle vroegere propagandadagen overtroffen werden : 17.000 bezoekers en 4.414 geldige antwoordformulieren. (Het vorig rekord werd te Roeselare behaald met 15.000 bezoekers en 2.810 antwoordformulieren). Meerdere reders en groothandelaars van aan de kust kwamen een kijkje nemen en konden zich aldus van het succes vergewissen.

OFFICIELE ONTVANGST

Te 11 uur ging een officiële ontvangst door voor de personaliteiten, in de private zaal van de Cristal Club, van de Hallen. De heer J. Van Hal, algemeen sekretaris van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik, zette uiteen waarom dergelijke dagen ingericht worden en waaruit deze bestaan. Hij dankte het provincie- en het stadsbestuur van Kortrijk voor de bereidwillige medewerking, alsmede het inrichtend comité van de 14-de jaarbeurs voor de verleende steun. Hij dankte de direktie, de leraressen en leerlingen van het Ste-Theresia-instituut, voor de grote dienst die ze aan de vereniging verleenden, alsmede de viskleinhandelaars van Kortrijk.

Daarna werd het woord gevoerd door de h. Lambrecht, burgemeester te Kortrijk die de vraag stelde waarom de Propagandavereniging voor meer Visverbruik nu juist zondag 19 mei gekozen had om dit initiatief te Kortrijk te nemen. Hij heeft daarop zelf geantwoord : wellicht rekent de Propagandavereniging op een heruitgave van de wonderbare visvangst, die wel mogelijk zou kunnen zijn daar de Jaarbeurs te Kortrijk steeds veel bezoekers telt en dat het dus niet uitgesloten is dat te Kortrijk rekordcijfers zouden geboekt worden. De h. Burgemeester zou nog gelijk krijgen ook. Tot slot sprak de h. Montbailluy, vertegenwoordiger van de h. Gouverneur, die zich meer op economisch vlak hield en toegaf dat alle initiatieven die genomen werden om het bedrijf van de zeevisserij in haar geheel renderend te houden, niet genoeg konden gesteund worden. Na de gebruikelijke drink werden gezamenlijk de stands bezocht en kon vastgesteld worden dat de meeste personaliteiten zich een gebakken visje lieten smaken en deelnamen aan de wedstrijd.

MOOI GEPRESENTEERDE BEREIDINGEN

Het verdient te worden onderlijnd dat de bereidingen, klaargemaakt door de leraressen en leerlingen van het Instituut Ste-Theresia, Kortrijk, bijzonder goed waren. De leerlingen zelf hebben zich eveneens bijzonder ingespannen. De direktie van deze school verdient dan ook alle lof.

REKORDCIJFER VOOR DE PRIJSKAMP

In de loop van de namiddag bleek dat de antwoordenbus te klein zou zijn. Het was inderdaad noodzakelijk geworden iemand bestendig bij de bus te zetten om de formulieren steeds maar naar onder te drukken. 4.414 geldige antwoordformulieren is een hele hoop en het depouilleren van de antwoorden was dan ook een heel werk.

Klokslag 8 uur werd de bus gesloten en werd de kabeljauw, waarover de prijsvraag handelde, gewogen. Het was de h. Vermaut, viskleinhandelaar, Zwevegemstraat 91, te Kortrijk die onder controle van de deurwaarder Honoré, de vis woog. Hij haalde het gewicht van 5,430 kg.

Uitslag van de prijskamp :

Door loting werden de 3 eerste prijzen als volgt toegekend :

- 1) Hermans Guy, Bondgenotenlaan 121, Kuurne — 5,430 kg. — wint 1.000 fr. + 1 viscolli van 2 kg.
- 2) Deblauwe Maria, Dreeftenakker 13, Kortrijk — 5,430 kg. — wint 800 fr. + viscolli van 2 kg.
- 3) Verschure Gerard, Rijselstraat 4, Menen — 5,430 kg — wint 600 fr. + viscolli van 2 kg.
- 4) Herpoel Noel, H. Verriessstraat 3, Zwevegem — 5,432 kg. wint 400 fr. + viscolli van 2 kg.
- 5) Verheye Anna, 't Hooge 8, Kortrijk — 5,425 kg — (door loting) wint 200 fr. + viscolli van 2 kg.

Winnen 2 kg. verse vis :

- 6) Desmedt Raymond, M. Joséplaats 10, Kortrijk — 5,425 kg.
- 7) Vercruysse Marc, Oude Bellegemstraat 4c, Zwevegem — 5,425 kg.
- 8) Vanblare Paul, Rumbekesteeweg 291, Roeselare — 5,436 kg.
- 9) Debels Urb. Menenstraat 2, Lauwe — 5,420 kg.
- 10) Callens Gust., Doorniksteeweg 95, Kortrijk — 5,445 kg.

14 deelnemers hadden 5,450 kg. opgegeven : bij loting werden aangeduid :

- 11) Nassens Mieke, Vrijputstraat 1, Deerlijk
- 12) Hans Scherpereel, Albertsraat 44, Kortrijk
- 13) Desloovere H., Pottelbergstraat 48, Marke
- 14) Catteeuw Jerome, Ter Elstweg 1, Hulste
- 15) Declercq Et., Rekkemstraat 151, Marke
- 16) Vrielynck Jozef, B. Danneelstraat 12, Kortrijk
- 17) Vermoere M.L., Doornikstraat 207, Kortrijk
- 18) Naessens Jos., Ieperstraat 71, Heule
- 19) Vercamer A., Boterpotstraat 27, Harelbeke
- 20) Desmet M.J., Ambachtstraat 60, Menen.

KOLLEKTIEVE STAND VAN DE VISVERWERKENDE NIJVERHEDEN

Deze stand werd te Kortrijk eveneens opgeslagen. Slechts twee firmas namen deel, Captain Byrd (Ostendia) en La Couronne. Viking International had medegedeeld te zullen deelnemen, maar hun vertegenwoordiger is niet opgedaagd zodat de hun voorbehouden tafel ledig bleef.

3.250 VISPROEVERTJES WERDEN UITGEDEELD

Dat is op zichzelf merkwaardig. Een flinke ploeg bakte van 10u.30 tot 12u.30 en van 14 uur tot 20 uur bestendig met 3 pannen en deelden de proevertjes onder de bezoekers uit. Het was een ware bestorming te Kortrijk. De visbakkers de h. en mevr. E. Maesen, de h. en mevr. O. Steyaert, de h. en mevr. Vercouter, de h. en mevr. P. Vincent en de h. en mevr. K. Snels, verdienen een woord van lof voor hun werk. Het is inderdaad geen lichte taak gedurende 8 uur steeds maar door te bakken. Als besluit kan enkel dit gezegd worden : het was te Kortrijk een reuzesukses !

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

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

Een zeer eigenaardige week in de Oostendse vismijn, waar vanaf maandag Franse schepen hun vangst kwamen verkopen. Vangsten die niet bijzonder gevarieerd waren maar wel van behoorlijke kwaliteit. De eigen schepen brachten niet veel vis op de markt, ook hier was de kwaliteit zeer verzorgd. Maandag zeer veel westschepen die het in de eerste plaats van grote vangsten rode knorhaan moesten hebben. Rode knorhaan die meteen tot de laagste prijs terugviel, dit niettegenstaande de uitstekende kwaliteit.

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

Dinsdag veel minder vis en stijgende prijzen voor de meeste soorten. Een zeer geringe aanvoer van tong op de dinsdagmarkt toen van die vissoort slechts een 300 kg. voorhanden waren. Woensdag een ruimere aanvoer, vooral van Franse schepen. Een groot gedeelte van die aanvoer ging echter in transit naar het buitenland en werd niet eens verkocht.

Dat het visverbruik een lelijke deuk heeft gekregen ten opzichte van vorige jaren, is steeds duidelijker aan het worden als we de prijzen vergelijken. De laatste tijd moet het minstens een week storm zijn vooraleer van redelijke prijzen enigszins kan sprake zijn. Zelfs 'n onbeduidende aanvoer van kabeljauw is niet meer in staat de prijs op te drijven, zodat mooie kabeljauw amper 700 fr. per ben haalde. Voor een paar jaar haalde kabeljauw regelmatig tot 1.000 fr. per ben, zodat de overmatige Deense invoer onze reders lelijke parten blijft spelen. Nu er van uitvoeren naar Frankrijk praktisch geen sprake kan zijn, blijkt eens te meer hoezeer onze prijzen bepaald worden door de uitvoermogelijkheden naar dat lang. Deze week immers helemaal geen belangstelling voor gul en dit niettegenstaande we zeker van geen overmatige aanvoer van die vissoort moeten spreken. Dat er toch nog enkele schepen naar de thuishaven kwamen verkopen, wijst er trouwens op dat ook in Engeland de markt aan de ongunstige kant is. Men moet er soms dagenlang liggen wachten vooraleer te kunnen verkopen. Het grootste profijt gaat daardoor veelal verloren.

tijdens de voorbije week ongetwijfeld de best verkochte soorten waren feld wijting, grote rode zeebaars, kreeftjes, rog, zonnevis en keilrog. Voor zeehaai, gul, platjes, hondshaai en rode knorhaan werden lage prijzen genoteerd.

Voor verschillende schepen viel de opbrengst zeker te laag uit. De westschepen konden maandag, zelfs met ruime vangsten, amper bevredigende cijfers bereiken.

In totaal kwamen 33 schepen

hun vangst verkopen. Zij losten ongeveer 7.200 bennen vis, 3.200 kg. kreeft en 20.500 kg. tong.

Wat de kustvisserij betreft, deze schepen dienden het met minder te stellen dan verleden week, enerzijds wegens de minder goede weersomstandigheden en anderzijds wegens de kleiner wordende tongvangsten. Garnaal blijft ondertussen schaars en duur.

(In bovenstaande cijfers is de aanvoer van de Franse schepen niet begrepen).

WEINIG IJSLANDVIS

Slechts drie vangsten van IJsland, twee kleinere schepen en één groot. In totaal ongeveer 2.700 bennen vis en 3.200 kg. kreeftjes. Deze kreeftjes waren, zoals verwacht, merklijk duurder dan de voorgaande weken. Grote kreeft steege dinsdag tot 2.200 fr. per ben, de kleine sortering kreeg toen tot 1.580 fr. De a.s. Pinksterdagen en de schaars blijvende garnaalaanvoer, zijn daar zeker niet vreemd aan. Wat de verschillende vissoorten betreft, kunnen we alleen rode zeebaars, hondstong, schaat en wijting als goed verkocht aanzien. Grote rode zeebaars kreeg immers van 850 naar 900 fr. kleine sortering was heel wat goedkoper

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommelschroef

en kreeg op de dinsdagmarkt tussen 230 en 180 fr. Hondstong kreeg stijgende prijzen waarbij de grote sortering weer tot 23 fr. steege en de kleine soort rond de 7 fr. kreeg. De geringe wijtingaanvoer ging vlot van de hand, terwijl ook enkele bennen schotse schol boven de 500 fr. bleven. Meer gebrachte soorten als kabeljauw, gul en koolvis waren echter goedkoop. De uitvoer betoende alleen belangstelling voor de grote sortering terwijl de midden- en kleine soorten aan minimumprijzen werden afgezet. Kabeljauw kreeg van 400 naar 550 fr. per ben, gul schommelde tussen 180 en 290 fr. Leng werd in geringe mate aangevoerd en kreeg een middelmatige prijs. De nochtans niet zo ruime schelvisaanvoer werd niet te best verkocht, de midden- en kleine soorten daalden zelfs naar het minimumpeil.

De resultaten waren hier zeker niet voor alle schepen vanderend en varieerden van 301.600 fr. voor de O.334 naar 547.000 fr. voor de O.80.

HAAI VAN NOOP HEAD

Een vangst van Noop Head. Deze bestond zoals vorige week voor het grootste gedeelte uit haai. Evenals vorige week werd die haai aan lage prijzen verkocht. De grote sortering kreeg nog wel tot 450 fr., de middensoort daalde evenwel van 320 naar 250 fr. en de kleine soort kreeg 180 fr. per ben. Dank zij de omvang van de vangst, werd het nog een bevredigende uitslag : 262.000 fr.

GOEDKOPE TONGEN

De kanaalschepen, welke steeds lange reizen maken, kregen voor hun onderscheidene tongsorteringen geen te beste prijzen. De kwaliteit drukt hier alleszins de prijs omlaag aangezien de bokkennisers toch nog altijd heel wat betere noteringen kunnen boeken. Grote tong en lappen kregen nu van 27 naar 28 fr., driekwartsortering kreeg rond de 35 fr., bloktong schommelde rond de 37 fr. en voor-kleine tong kreeg een 37 fr. per kg. De kleine tong lag eveneens maar rond de 35 fr. zodat de gemiddelde prijs zeker onder de 35 fr. per kg. bleef. Ondanks de vangsten van ruim 5.000 kg. bleven de opbrengsten voor de tongvisserij aan de bescheiden kant, al waren ze wel bevredigend. Voor de visvangers waren de opbrengsten nog lager. Die zuivere visvangsten waren immers nogal klein al bevatten ze wel dure soorten. Zo kreeg zonnevis van 28 naar 34 fr., heek van 20 naar 43 fr., keilrog tot 30 fr., grote rog rond de 22 fr. en andere rogsoorten van 10 naar 18 fr. Wijting van het Kanaal, niet altijd aan de verse kant, kreeg van 150 naar 220 fr. Voor hondshaai werd 7 fr. bekomen maar rode knorhaan diende, gezien de grote aanvoer van betere kwaliteit door de westschepen, te worden opgevangen.

RODE KNORHAAN VAN DE WEST

Vorige week weinig schepen van de West, deze week maandag zoals verwacht een ruime, zelfs te ruime aanvoer. Deze schepen losten allemaal grote partijen rode knorhaan. Als was die vissoort ook van uitstekende kwaliteit, toch dienden er honderden bennen van

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

opgevangen te worden. Voor de reders zeker een tegenvaller en ook voor de handel was het wel spijtig dat zoveel van één soort ineens werd aangevoerd. Dinsdag werd voor kleine rode knorhaan immers reeds opnieuw 300 fr. per ben betaald. Wat de andere aangevoerde westschepen betreft, gul deed het zeker niet veel beter dan rode knorhaan al moest hiervan zeker niet zoveel opgevangen worden. Gul noteerde van 140 naar 560 fr. per ben volgens de grootte. Voor enkele schaarse bennen kabeljauw werd toch tot 19 fr. bekomen best verkochte vissoorten terwijl per kg. Roggen waren zeker de ook wijting vlot werd verkocht en dinsdag reeds opliep naar 450 fr. per ben. Voor deze westschepen zeker niet allemaal renderende opbrengsten, dit niettegenstaande vaak ruime en goed verzorgde vangsten.

WEINIG TALRIJKE BOKKENVISSERS

Het aantal bokkennisers was deze week vrij schaars. Maandag

twee schepen, dinsdag geen enkele bokkenvangst en woensdag één vaartuig dat de bokkennisserij bedreef. De vangsten lagen niet zeer hoog al was er dit keer meer vis bij. Vis die maandag alleszins vlot werd verkocht met platvis van 10 naar 13 fr. maar platjes aan minimumprijzen. De tongprijzen lager hier wel enkele franken hoger dan die van de kanaaltongen. Bloktong voor-kleine en kleine tongen bleven hier boven de 40 fr. per kg. Bevredigende cijfers voor deze schepen die korte reizen maakten.

WIJTING VAN DE NOORD AAN HOGE PRIJZEN

Een vijftal noordschepen zorgden voor nagenoeg 1100 bennen vis, in de eerste plaats gul en in mindere mate wijting. Gulen kenden maar matige belangstelling, dit wegens de onmogelijkheid tot uitvoer naar Frankrijk. De grote gulen kregen van 10 naar 14 fr., de middenslagsortering van 5 naar 8 fr. en kleine gul van 2,40 naar 5 fr. Wijting deed het heel wat beter en steege dinsdag tot 13,20 fr. per kg. De platjes konden hier prijzen halen die schommelden van 290 naar 450 fr. Steenschol werd hier bijna niet aangevoerd, de prijs die ervoor betaald werd bleef dan ook schommelen rond de 25 fr. De resultaten waren voor deze schepen zeker niet om op te roepen.

GARNAAL BLIJFT ZEER DUUR

De garnaalaanvoer bedroeg tijdens de laatste week zowat 2.600 kg. en werd verkocht voor een bedrag van 195.000 fr., de gemiddelde prijs lag dus rond de 80 fr. per kg. wat zeker duur mag genoemd worden. De vangsten blijven nogal klein, de opbrengsten per schip zijn merklijk kleiner geworden dan de voorgaande weken.

Wat de visvangers betreft, ook die moeten het met minder doen, gezien de tongvangsten sterk teruggelopen zijn en er ook niet teveel vis kan gevangen worden.



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

Rodenhuize Gent 2
Tel. (09) 78 04 01

Voortdurend schepen in aanbouw

Bijstand van Staatssleepdiensten reikt amper 60 mijl

DEFEKTE VISSERSVAARTUIGEN AAN HUN LOT OVERGELATEN

WIE NEEMT VERANTWOORDELIJKHEID INGEVAL VAN SLACHTOFFERS?

Op de officiële lijsten staan er voor de staatsleepdiensten vier eenheden vermeld, nl. de „Zeearend“, de „Zeehond“, de „Zeetijger“ en de „Zeeleeuw“. Van deze vloot kan sedert geruime tijd nog slechts de „Zeetijger“ als een zeewaardige

eenheid aanzien worden. De drie overige sleepboten zijn **IMMERS AFGEKEURD**.

Als hierbij dan nog rekening gehouden wordt met het feit dat de „Zeetijger“ enkel hulp- en sleepverrichtingen „mag“ uitvoeren binnen de 60 mijl, ligt

het besluit zo voor de hand, welk is nog het nut van een sleepdienst te Oostende?

En er is nog een tweede vraag: door wie werd de beslissing genomen dat onze „Zeetijger“ niet ter hulp mag uitvaren naar vaartuigen die zich buiten de 60 mijl bevinden? Het antwoord hierop kan tweërlei zijn: ofwel iemand die zich in een „begenadigde positie“ bevindt ten overstaan van de overheidsdiensten te Brussel ofwel een persoon — hoe onbegrijpelijk dit ook moge klinken — die de meest elementaire begrippen van zemannschap en solidariteit ontbeert.

In beide gevallen alleszins een toestand die het doel en de opdracht van onze sleepdienst volledig uit koers brengt; een miswijzing die de goede reputatie van onze Loods- en Reddingdiensten der Kust — wij spreken hier van enkele jaren terug — in woelige wateren brengt.

VERONTWAARDIGING TE ZEEBRUGGE

Woelig was inderdaad de gemoedsgeleutenis van de Zeebrugse vissersbevolking toen zeer onlangs de Z.400 „Broeder Isidoor“ van reder Mallefeydt, met motordefekt stuurloos lag op 84 mijl van Oostende. Verre van in onmiddellijk gevaar te zijn, was schipper-motorist Leopold Vandierendouck toch verontrust gezien geen enkel vaartuig zijn oproep om sleephulp beantwoordde. Op 15 mei omstreeks de middag kwam hij in verbinding met zijn reder die opdracht gaf de sleephulp te aanvaarden van om het even welk vaartuig. De vele oproepen om assistentie bij de Sleepdiensten te Oostende waren immers vruchteloos gebleven. Een eerste oproep was immers radikaal afgewezen onder voorwendsel dat de sleepboten niet ter assistentie uitvaren naar eenheden die op méér dan 60 mijl buiten de kust liggen. Of het hier nu al dan niet om een noodgeval gaat, speelt voortaan geen rol meer. De schipper moet zelf maar zorgen dat zijn defekte treiler tot op de noodzakelijke 60 mijl gebracht wordt. Pas dan kan hulp verleend worden. Indien schipper Vandierendouck hierin niet zou slagen, moest maar de sleephulp van een Engelse dienst ingeroepen worden, aldus de directeur van de Loodsdienst. In dit geval was Lowestoft de dichtstbij gelegen haven op zowat 20 mijl van de positie van de Z.400.

Onmiddellijk hierop werd in verbinding gekomen met Oostende-Radio met verzoek de Belgische vloot op te roepen en om tussenkomst te verzoeken om de Z.400 tot op de gewenste 60 mijl van de kust te brengen. Het was immers onwaarschijnlijk dat de zich op de visserij bevindende vaartuigen — en dit om velerlei redenen en in de eerste plaats om het ekono-

misch aspect — geneigd zouden gevonden worden de sleep naar Zeebrugge of Oostende aan te vangen. De vele oproepen bleven evenwel zonder gevolg. Ondertussen was het reeds 8 uur 's avonds geworden en geraakte de eigenares van het defekte vaartuig, mevrouw Mallefeydt in angst. Haar voorname voerde immers het vaartuig. Alle lof evenwel voor de diensten van Oostende-Radio voor hun medewerking en bijstand

FORMELE WEIGERING BEVESTIGD...

In de loop van de avond werd opnieuw een verzoek gericht tot de Oostendse sleepdiensten om bijstand. Aldaar werd vernomen dat door directeur Luyens formeel verbod werd opgelegd om uit te varen naar de defekte Z.400 zolang het niet vaststond, dat de defekte treiler binnen de 60 mijl was gebracht. Directeur Luyens zelf was onvindbaar en zou pas rond 22u30 te bereiken zijn. De **manning mocht dus met hun schip bij onverwachts slecht weder, vergaan!**

Ondertussen werden de vele pogingen van Oostende-Radio ten slotte met vrucht beloond gezien de Z.463 „Yvonne-Marcel“ op reder Vantorre Robert — op terugreis zijnde — bereid werd gevonden de sleep op te nemen. Na 13 uur slepen kon veilig de Zeebrugge haven aangedaan worden tot grote opluchting van de aanwezige vissers en in het bijzonder van mevrouw Mallefeydt, wiens echtgenoot in een gelijkaardig geval een zwaar ongeval overkwam, waarvoor hij nog steeds werkonbekwaam is.

Al met al, een voorval dat logischerwijze paniekstemming bracht maar tenslotte nog gelukkig afliep. Het tegengestelde kon zich echter ook voorgedaan hebben.

ZINLOOS EN ONVERANTWOORDE BESLISSING

Wij hebben in het verleden steeds met rechtmatige fierheid de activiteiten van onze loods- en reddingdiensten kunnen belichten. Trouwens hadden wij daar ook reden toe. Directeuren toets en Timmerman waren beiden ambtenaren die boven alles hun roeping van zeeman getrouw bleven en niets onverlet lieten om assistentie te verlenen waar en wanneer dit nodig bleek.

De jongste jaren hebben onze Loods- en Reddingdiensten in een niet onbelangrijke mate koers gewijzigd naar een eerder verwarde toestand. Waar gaat men het immers uithalen om beslissingen te treffen die in de eerste plaats niet stroken met het goede zemannschap en zelfs een rechtstreeks gevaar kunnen opleveren voor onze vissers en zeelieden.

Het is ons bekend dat de mannen van dienst, niets te doen hadden en niet beter vroeger dan te mogen uitvaren. Neen, men liet ze liever thuis op wacht of met de kaarten spelen!

Dat is de huidige toestand in onze Loods- en Reddingdiensten. Mensen in nood helpen, telt niet meer.

P. Vandenbergh.

MARKTOVERZICHT TE ZEEBRUGGE

MAANDAGMARKT

De aanvoer was vrij groot, vooral van tongen en platvissoorten. De rogsoorten waren eveneens goed vertegenwoordigd. Voor de 30.730 kg. tongsoorten schmielden de prijzen tussen de 25 en de 35 fr. voor de grote soorten, van 33 tot 38 voor de kleine en de kleine en van 33 tot 43 fr. voor de TP en slips, de gemiddelde prijs bedroeg 34,19 fr. Tarbot en grietsoorten bekwamen in verhouding met de eerder kleinere aanvoer matige prijzen, van 72 tot 85 en van 25 tot 44 voor de grieten.

De weinige steenschol bracht slechts van 6 tot 26 fr. het kg. op. Van de ronde vis was er een tekort van wijting en kabeljauw, de prijzen van deze soorten waren dan ook winstgevend. Voor de middengullen werd van 9 tot 18 fr. betaald en voor de kleine gullen volgens sortering van 2,40 tot 7 fr. Ondanks het feit dat er weinig grote platvis aan de afslag was waren de prijzen eerder gering: voor de grote van 7 tot 10 fr. en voor de kleinere soorten welke het best vertegenwoordigd waren van 4 tot 5 fr.

De roggevis van de West werd vrij goed afgenomen, vooral de grotere soorten: van 15 tot 20 fr. voor de 3 kleine tongsoorten werd van 6 tot 13 fr. betaald.

Voor de haaien, zeehonden en de robaards was de prijs renderend, de aanbrenst in aanmerking genomen.

Voor de besommingen: van 30.110 voor de Z.445 tot 48.600 voor de Z.577. Van de West van 44.110 voor de 458 tot 94.970 voor de Z.599. De Noord van 75.330 voor de 108 tot 146.910 voor de Z.547.

DINSDAGMARKT

De aangeboden vis was op deze verkoopdag gering, slechts een 12-tal vaartuigen van korte reisjes losten hun vangsten.

De prijzen voor de 14.010 kg. tongen waren hoger in prijs dan de vorige verkoopdag, voor de grote soorten werd van 29 tot 42 fr. betaald, voor de middenslag van 41 tot 46 en voor de kleinere soorten van 35 tot 44 fr., de gemiddelde prijs bedroeg 40,28 fr. het kg.

De tarbot en grietsoorten bleven prijs behouden alhoewel de aanvoer merkbaar kleiner was dan gisteren.

Praktisch geen ronde vis aan de afslag, dit bracht een gevoelige prijsverhoging met zich mee, vooral voor de kleinere soorten.

De wijtingafname was eveneens sterk in prijs toegenomen, van 10 tot 14 fr. Zeehaaien, honden en robaards blijven goede prijzen noteren.

Voor de platvis werd er een betere prijs betaald, voor de grote van 7 tot 13 en de kleinere van 4 tot 8 fr.

De weinige roggevis werd aan renderender prijzen afgenomen dan de voorbije verkoopdag, voor de grote soorten van 17 tot 22 en de kleinere van 9 tot 14 fr. De opbrengsten: van 23.540 voor de Z.550 tot 39.580 voor de Z.556. De Noord van 96.090 voor de Z.511 tot 159.500 voor de Z.596.

WOENSDAGMARKT

Mits van roggevis waren alle andere vissoorten goed voorzien op deze verkoopdag.

Buiten verwachting was de aanvoer van gulsoorten bijzonder groot, niet minder dan 700 bennen.

De tongsoorten waren merkbaar in prijs verhoogd, voor de grote soorten van 30 tot 48 fr., de middenslag van 43 tot 49 fr. en de TP en slips van 35 tot 45 fr., de gemiddelde prijs bracht het tot 42,57 fr.

De tarbots en de grietsoorten bleven konstant in prijs.

De platvissoorten werden vlot en aan hoge prijzen afgenomen dan de vorige verkoopdag, voor de grote soorten bedroeg dit van 9 tot 18 fr. en voor de kleinere soorten van 5 tot 10 fr.

Daar de aanvoer van kleine gulsoorten bijzonder groot was en de uitvoer van deze soort niet normaal kan geschieden werden grote hoeveelheden opgevangen aan de minimumprijzen. Voor de kabeljauws waren de prijzen goed van 18 tot 21 fr., de gullen van 8 tot 16 fr. De voorkleine gullen van 3,60 tot 6 fr. De wijtingsoorten blijven vrij duur in afname.

Roggevis kende opnieuw een groot succes, voor de grote werd van 17 tot 25 fr. betaald, voor de keilrog van 36 tot 38 en voor de halve mans en kl. tilten van 10 tot 19 fr. Haaien, zeehonden en robaards blijven duur.

De opbrengsten van 40.190 voor de 410 tot 79.360 voor de Z.580 en van 99.900 voor de 444 tot 15.270 voor de Z.572.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

27-5	19	245.300	2.193.548			
28-5	10	263.930	1.995.135			
29-5			2.073.323			
			6.262.006			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

22-5	15	700	44.166	58,—	70,—	
23-5	14	568	38.235	59,—	75,—	
24-5	14	389	30.774	—	—	
25-5	13	405	35.411	74,—	94,—	
26-5	3	107	7.856	—	—	
27-5	13	414	31.569	69,—	77,—	
28-5	4	89	8.242	75,—	98,—	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

24-5	21	65.931	1.106.490	16.70		
27-5	23	80.486	1.481.410	18.40		
28-5	13	33.409	775.590	23.21		
29-5	15	80.817	1.243.250	15.30		

TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

24-5	21	17.617	628.410	35.67		
27-5	23	30.733	1.050.790	34.19		
28-5	13	14.015	564.540	40.28		
29-5	14	16.070	684.100	42.57		

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

24-5	19	1.310	102.045	36,—	92,—	
25-5	19	1.249	96.829	50,—	91,—	
27-5	13	709	57.238	50,—	90,—	
28-5	15	1.098	82.516	66,—	85,—	
29-5	14	1.236	92.579	41,—	87,—	

De kreeftjes op de vrijdagmarkt brachten een gemiddelde prijs op van 51,10 fr. het kg.

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

24-5	1	283	10.940			
25-5	3	306	12.820			
27-5	6	22.960	240.536			
29-5	9	24.157	320.247			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

24-5	1	45	4.746	105,—	106,—	106,—
25-5	6	325	27.448	82,—	88,—	84,—
27-5	8	306	21.446	65,—	78,—	70,—
28-5	5	187	15.333	78,—	86,—	82,—

AFVAARTEN OOSTENDSE HAVEN

WOENSDAG, 22 mei	N.185, West
O.282, IJsland	O.192, West
O.324, IJsland	N.715, West
O.231, IJsland	O.189, Oost
O.286, Noord	Z.502, Oost
O.249, Noord	ZATERDAG, 25 mei
O.134, Noord	O.307, Noord
Z.581, Noord	O.29, Noord
O.274, Noord	N.765, West
O.124, Noord	Z.212, Oost
O.120, Noord	ZONDAG, 26 mei
O.267, West	Z.38, Oost
O.228, Noop Head	MAANDAG, 27 mei
O.202, Noop Head	O.195, Noord
Z.34, Witte Bank	N.730, West
DONDERDAG, 23 mei	N.435, West
O.316, IJsland	N.763, West
O.224, IJsland	DINSDAG, 28 mei
Z.418, IJsland	O.239, Noord
Z.597, Witte Bank	Z.543, Kanaal
VRIJDAG, 24 mei	N.762, West
Z.571, IJsland	O.214, West
O.537, Noord	N.722, West
O.26, Noord	O.174, Oost
O.218, Noord	WOENSDAG, 29 mei
O.285, Noord	O.204, Noord
O.180, Noord	N.738, West
O.229, Noord	O.15, West
O.128, Noord	Z.59, Oost

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Grote schelvis	27-5-1968	28-5-1968
Middelmatige schelvis	16,60-20,80	7,—, 19,60
Kleine schelvis	11,60-12,80	7,—
Kabeljauw	6,—, 12,30	3,60- 7,—
Gullen	10,—	7,40-10,—
Wijting	9,—	3,60- 7,40
Schaat	6,60- 9,—	6,—
Zeebaars	22,—	17,60-25,40
Leng	20,—	3,60-19,—
Schartong ... ..	.....	10,60
Heilbot ... ..	.....	11,—
Koolvis	36,40-59,—	33,80-54,—
Hondstong	5,40- 9,20	3,60- 9,—
Zeewolf	6,—, 23,—	6,—, 23,—
Platen	12,—	5,—, 9,—

1. OOSTENDE

MAANDAG 27-5-1968

IJSLAND :				
O.334	17	400	1500	301.600

KANAAL :				
O.118	17	100	5000	219.860
O.114	16	80	4800	208.940
O.151	16	320	500	169.880
O.306	15	180	700	135.765

NOORDZEE				
B.275	8	1400	—	408.858

WEST :				
O.172	9	220	—	117.485
O.193	4	150	—	37.460
O.214	8	320	—	75.370
N.730	6	90	100	27.640
N.763	8	200	—	46.240
O.148	10	140	—	103.065
N.345	4	90	—	25.895
N.762	5	140	—	46.730
O.147	10	150	—	37.300

OOST :				
Z.509	6	40	1500	90.095
O.174	6	30	1700	101.110

NOORD :				
O.204	8	260	—	85.450
O.175	9	280	—	99.620

DINSDAG 28-5-1968

IJSLAND				
O. 80	18	1700	—	547.815
O.236	18	580	1730	406.340

KANAAL :				
O.287	9	160	—	103.060

NOOP HEAD :				
O.305	11	800	—	262.060

NOORD :				
O.247	7	280	—	99.165
O.284	6	240	—	88.700

WEST :				
O.225	6	80	—	55.810
N.470	5	70	200	56.460
O.156	9	130	—	95.880

NOORDZEE :				
B.2785	10	1200	—	387.590

WOENSDAG 29-5-1968

KANAAL :				
O.141	15	200	6000	300.510
O.35	13	170	—	131.650

WEST :				
N.719	6	130	—	80.605
O.267	5	50	300	53.685
N.346	5	130	—	55.450
N.715	4	70	—	37.550

NOORD :				
O.232	7	280	—	91.880

* Te koop : ijzeren motorvissers vaartuig. 168 Bruto Ton, Motor 600 PK, merk Deutz. Voor meerdere inlichtingen : zich wenden tot blad onder nr 6273V.

VERKOOP OP ZATERDAG 1 JUNI E.K.

Gezien op maandag 3 juni e.k. (Tweede Sinksdag) geen verkoop van vis plaats heeft, wordt op zaterdag 1 juni 1968 in de drie kustvismijnen de vis verkocht.
Te Zeebrugge : om 7.30 uur ;
Te Nieuwpoort : om 14 uur ;
Te Oostende : om 7.30 uur.
De uren van verkoop van de garnaal blijft in de drie kustvismijnen zoals voorzien.

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

MAANDAG, 27 mei

N.276	49.305	N.491	58.012
N.728	40.833	N.734	51.480
N.732	33.736	N.498	7.170

Er waren slechts 450 bennen vis, en 1.600 kg tongen op de markt. De vaartuigen van de West hadden tevens een 150 bennen rode soldaten mee, welke afzet vonden aan 400 en 320 fr. voor de grote, en 230 à 180 fr. per ben voor de kleine. Van deze soort moest niets opgevangen worden ! De roggen waren terug goed verkocht : 1050 fr. voor de moers en 800 fr. voor de tilten. Scherpstaarten kregen zelfs 800 fr. Gledders 900 à 1000 fr. De weinige platvis ging 400 à 700 fr. de benne voor de drielingen en de kleine vonden ook kopers. De tongen kregen : 32 à 42 fr. voor de lappen, de 4de tot 56 fr., de 5de 52 fr en de kleine 48 fr.

WOENSDAG, 29 mei

N.3	13.260	N.209	31.710
N.7	21.530	N.737	38.780
N.720	45.090	N.93	21.617
N.761	34.740	N.744	44.470
N.704	69.050		

De Westvissers hadden maar weinig tong, buiten enkele kustvissers en een bokvisser welke samen 3.050 kg op de markt brachten. De prijzen waren min of meer dezelfde als de maandag, maar op

GENT

Van 18 tot 24 mei 1968 — Per kg.

Tongen, ¼ 150, v/kleine 110, kleine 90 ; Tarbot grote 160, midd. 110, kleine 85 ; Griet 44, midd. 100, kleine 80 ; Grote iek 40, kleine iek 35-40, repen 60 ; Platjes 28 ; Schelvis grote 78, midd. 60 ; Rog 50, vleugels 90-110 ; Kabeljauw 50-96 ; Gullen 35-48, repen 76 ; Wijting 28-40 ; Makreel 35-48 ; Rode knorhaan 50 ; Zeebaars repen 68-80 ; Haringshaai gepeld 65-90 ; Heilbot 140 ; Koolvis 60 ; Zalm 250 ; Spigten 60 ; Verse garnalen 96-160, gepelde garnalen 380-420 ; Forel 85-100 ; Kreeftjes 112-160 fr.

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

VRIJDAG, 24 mei

Z.585	1	250	10	10.560
Z.602	2	500	25	35.060
Z.283	8	1800	60	99.720
Z.429	9	900	30	55.860
Z.574	7	1500	80	113.000
Z.554	1	200	10	10.200
Z.545	2	600	20	30.300
Z.584	4	1300	110	111.710
Z.451	12	50	40	26.830
Z.437	11	450	140	56.400
Z.459	10	100	80	84.400
Z.604	9	100	60	60.360
Z.575	12	100	150	81.490
Z.422	10	100	60	63.910
Z.471	4	600	45	31.750
Z.442				48.520
Z.516				40.660
Z.536				26.910
Z.474				21.460
				1.106.530

MAANDAG, 27 mei

Z.578	4	800	30	42.330
Z.568	4	900	30	51.510
Z.587	4	600	30	54.690
Z.497	7	2000	50	102.740
Z.445	3	400	30	30.110
Z.496	5	1500	40	88.260
Z.593	5	1000	30	48.380
Z.547	9	3500	130	146.910
Z.424	5	600	25	50.530
Z.504	9	500	50	61.220
Z.402	2	900	20	20.610
Z.108	4	1500	70	75.330
Z.546	5	900	40	43.850
Z.507	8	1800	40	119.460
Z.458	7	200	100	44.110
Z.592	5	1500	100	79.670
Z.599	10	1200	125	94.970
Z.482	12	1200	90	90.770
Z.569	8	2500	70	127.830
Z.549	1	900	10	14.250
Z.411	3	750	20	31.910
Z.477	4	1000	30	48.600
Z.552				13.370
				1.481.410

DINSDAG, 28 mei

Z.42	3	500	15	32.440
Z.550	3	500	15	23.540
Z.596	7	2500	80	159.500
Z.585	2	300	10	13.820
Z.586	2	300	10	13.210
Z.349	2	350	25	20.160
Z.511	6	1500	50	96.090
Z.590	6	1000	60	39.580
Z.556	5	700	50	39.580
Z.421	6	1800	40	119.750
Z.472	2	300	10	15.650
Z.428	10	300	120	90.800
				775.599

WOENSDAG, 29 mei

Z.444	10	500	240	99.900
Z.598	3	700	20	45.520
Z.410	2	700	25	40.190
Z.112	5	1000	45	68.450
Z.540	10	300	100	86.600
Z.589	10	2000	60	122.970
Z.591	4	900	40	70.940
Z.199	10	200	200	86.300
Z.257	6	500	15	45.980
Z.572	12	50	350	152.740
Z.262	6	1000	50	69.290
Z.484	7	2500	70	157.480
Z.427	6	1500	50	54.390
Z.580	6	1500	40	79.360
				1.242.400

GARNAALVERKOOP

In de voorbije week waren er 80 uitvaarten welke 5.602 kg. garnalen opracht voor een totale opbrengst van 431.207 fr.

De prijzen schommelden tussen 36 en 92 fr. het kg.

VERWACHTINGEN ZATERDAG 1 JUNI

IJsland : O.237 met 575 bennen vis t.t.z. 100 ronde vis; 200 wijting; 70 schel/tot; 30 staart; 5 heilbot; 20 schul/witjes; 30 varia; 120 kreeft. — Z.269 met 500 bennen vis + 25 kreeft. t.t.z. 200 gr. kools; 100 kl. kools; 50 kab/gul; 20 schelvis; 20 leng; 20 bonen; 80 gutvis; 10 heilbot/staart.
Kust : O.37 met tong.
Kanaal : O.309 met 3.800 tong + 60 bennen vis.

DINSDAG 4 JUNI

IJsland : O.317 met 1.800 bennen, t.t.z. 700 bonen; 700 kab gul; 350 kools; 30 totten; 20 varia.
Kanaal : O.369 — O.275 — O.123 — O.268.
Noop Head : O.181 — O.202
West : N.720 — N.185 — O.192 — N.715.
Witte Bank : Z.34.

WOENSDAG 5 JUNI

Noop Head : O.228
Witte Bank : Z.597
Oost : Z.502 — Z.38 — O.174 — Z.509.
West : N.765 — N.730 — N.345 — N.763 — N.762 — O.214.

TONGEN AAN DURE PRIJZEN

Mijnheer,

Wij waren vorige week toevallig op de Handelsbeurs in Kortrijk, waar de Propagandacommissie voor Visverbruik een stand had.

Daar hoorden we een Kortrijkse vishandelaar de mensen in het publiek wijsmaken dat hij zijn tongen in de vismijn van Oostende nooit niet minder kocht dan aan ± 100 fr. per kg.

Dat die man een beroepsleugenaar is, weten we. Maar dat hij zo kon liegen, werd hem vlug wijs gemaakt, gezien de tongen sedert weken de 50 fr. niet te boven gaan.

Een nuttige propaganda ware dagelijks in de radio de prijzen weergeven met hun taksen.

Zo'n beroepsleugenaars verkopen nu nog in het land hun tongen tegen 120 fr. per kg.

Iemand die er was

HERDENKING- KOMITEE „PASTER PYPE”

Ten einde de nagedachtenis van wijlen deze grote vissersvriend in ere te houden zal op donderdag 6 juni, te 11.30 uur, het jaarlijks huldebeton plaats grijpen op het kerkhof aan de Nieuwdoortsteenweg.

De ceremonie zal een intiem karakter hebben. Zij die het streven van wijlen Pastoor Pype gekend hebben, worden vriendelijk tot dit huldebeton uitgenodigd.

Bloemen mogen ter plaatse op het graf neergelegd worden.

VISSERSHULDE TE NIEUWPOORT

Op 3 juni a.s. (2de Sinksendag) heeft te Nieuwpoort de jaarlijkse herdenking plaats aan alle op zee omgekomen Belgische vissers.

Het programma van deze plechtigheid werd als volgt samengesteld:

Te 9.45 uur : Samenkomst in het stadhuis.

Te 10 uur : H. Mis in de O.L. Vrouwkerk;

Te 10.45 uur : Optocht naar de kaai, alwaar zegening der vissersboten;

Te 11 uur : Plechtigheid aan het gedenkteken van de vissers : Toespraak door de Heer Burge-meester.
Neerleggen van bloemen.

Te 11.30 uur : Ontvangst van de personaliteiten in de raadzaal van het stadhuis.

ORANJEFLIKKERLICHT

Wn. Waterschout J. Vandenbusche vestigt de aandacht van de schippers op de werking van het oranjeflikkerlicht op de westelijke hoek van de zuidelijke oever van de toegangseul naar de vissershaven. Dit licht wordt thans vanaf de zeeluis zelf in werking gesteld. Wanneer het werkt betekent zulks dat de car-ferry of een koopvaardij-schip op weg is naar de zeeluis of de sluis zal verlaten. Dan is het verkeer in de toegangseul naar de sluis verboden. Dit sein is onafhankelijk van de signalisatie op de muur, die het invaren, het uitvaren of beide verbiedt. Beide seinen dienen steeds streng in acht genomen te worden.

HAVENVERKEER TE ZEEBRUGGE

In de maand april 1968 zijn 336 zeeschepen, metende 498.477 ton, de haven binnengelopen, tegen 249 zeeschepen, metende 381.493 ton, in april 1967.

De ladingen in april 1968 bedroegen 129.442 ton bij de aanvoer en 42.207 ton bij de uitvoer, tegen resp. 104.661 ton en 36.527 in april 1967.

De binnenscheepvaart telde in april 1968, 140 lichters metende, 63.756 ton met 33.990 ton goederen bij de aanvoer en 15.834 ton goederen bij de uitvoer, tegen resp. 133 lichters, metende 62.526 ton met 37.773 ton goederen bij de aanvoer en 14.874 ton goederen bij de uitvoer in april 1967.

Gedurende de eerste vier maanden van 1968 boekte men 1.237 zeeschepen, metende in totaal 1.727.339 ton met 580.405 ton goederen bij de aanvoer en 190.931 ton goederen bij de uitvoer, tegen 1.078 zeeschepen, metende 1.528.999 ton met 522.949 ton goederen bij de aanvoer en 180.140 ton goederen bij de uitvoer gedurende de eerste vier maanden van 1967.

STROOMMETINGEN

Gedurende de periode van 13 mei tot 31 augustus e.k. zullen op de binnen- en buitenrede te Zeebrugge stroommetingen uitgevoerd worden. Deze zullen plaats hebben vanop een voor anker liggend vaartuis. De schippers der vissersvaartuigen worden verzocht hun volledige medewerking te verlenen om voornoemde stroommetingen te houden. De data, de uren van begin en einde en de stand der getijden kunnen geraadpleegd worden op het Waterschoutsambt.

REDERS !

Alleen het Visserijblad houdt U

op de hoogte van al het

Visserijnieuws

Het is het enige Vakblad op

gebied van de visserij...

dus uw Vakblad

neemt een Abonnement

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	27-5-1968	27-5-1968	28-5-1968	28-5-1968	29-5-1968	29-5-1968	29-5-1968	29-5-1968	27-5-1968	29-5-1968	27-5-1968	29-5-1968	27-5-1968	29-5-1968
Tong groot (1 à 2 st/kg)	27.60-29.60	25.—30.—	36.—46.—	29.—38.—	29.—43.20	30.—46.—	32.—40.—	40.—34.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
bloks (3 st/kg)	35.60-36.—	33.—35.—	47.40-52.—	36.—42.—	44.—53.40	42.—48.—	53.—	52.—47.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
schone kleine (5 st/kg)	36.—40.20	37.—38.—	66.—	41.—46.—	50.—57.80	44.—49.—	52.—	52.—46.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
fruits (4 st/kg)	36.40-40.60	36.—42.—	55.—	42.—45.—	43.60-59.20	43.—48.—	48.—	49.—43.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
kline (6 st/kg)	30.—35.40	39.—43.—	44.50—	42.—44.—	35.40-49.60	42.—45.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
slips (alleen zeebr.)	.....	33.—37.—	.....	35.—38.—	.....	35.—40.—	90.—	90.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot groot (1-2-3)	70.—78.—	72.—85.—	64.—70.—	75.—85.—	60.—	71.—78.—	70.—	70.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel (1-2-3)	65.—66.—	36.—68.—	.....	40.—65.—	43.—	39.—58.—	60.—	60.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1-2-3)	45.—	16.—31.—	.....	30.—38.—	.....	28.—36.—	45.—	50.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot (1-2-3)	.....	40.—	.....	41.—48.—	.....	39.—49.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel (1-2-3)	.....	25.—39.—	.....	31.—39.—	.....	30.—38.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol (plad.) (1-2-3)	7.—8.20	7.—9.—	15.40—	9.—10.—	10.—	9.—14.—	8.—14.—	16.—14.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gr. iek (1-2-3)	7.—8.20	7.—8.—	.....	7.—10.—	.....	10.—12.—	4.—6.—	6.—4.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
kl. iek (middeplad.) (1)	7.—8.20	7.—10.—	.....	10.—13.—	.....	15.—18.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Iek 3e sl. (deelvis) (1-2)	4.40-11.—	4.—5.—	10.—	5.—8.—	13.60—	8.—10.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
platjes (meyres) (1-2)	4.—5.—	4.—	5.80-8.60	4.—5.—	4.—9.—	5.—7.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvvis groot (1-2))	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1-2)	11.60-12.40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel (1)	5.20-12.80	.....	7.—	.....	7.60—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek groot (1)	41.—	.....	37.—43.—	.....	35.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Midde (1)	33.—36.—	.....	30.—38.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1)	28.—	.....	23.—33.—	.....	27.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	11.—24.—	.....	16.40-24.—	.....	15.60-27.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog (1-2-3)	30.—	.....	30.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (2-3)	.....	19.—20.—	.....	22.—	.....	36.—38.—	22.—	24.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten (2-3)	.....	15.—16.—	.....	20.—	.....	24.—25.—	19.—	20.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart (2-3)	.....	15.—19.—	.....	17.—23.—	.....	22.—23.—	16.—	14.—10.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Halve mans (2-3)	.....	11.—13.—	.....	14.—15.—	.....	17.—19.—	16.—	12.—8.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt (2)	.....	10.—12.—	.....	13.—	.....	15.—17.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog (2)	.....	6.—8.—	.....	9.—	.....	10.—12.—	24.—	25.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw (1-2-3)	10.20-16.40	19.—23.—	12.—19.—	26.—	9.—19.—	18.—21.—	18.—6.—	21.—7.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul groot (1-2-3)	2.40-13.—	9.—18.—	2.40-13.—	8.—18.—	5.60-16.—	8.—16.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul klein (2)	.....	2.40-7.—	.....	6.—7.—	.....	2.40-6.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme (1)	20.60-50.—	.....	37.—50.—	.....	35.—50.—	.....	14.—10.—	10.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot (1-2-3)	3.20-10.—	8.—10.—	9.—13.20	12.—14.—	6.—10.—	10.—12.—	8.—6.—	8.—6.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1-2-3)	.....	7.—8.—	.....	10.—12.—	.....	7.—9.—	15.—	10.—5.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schar (1-2-3)	.....	4.—7.—	.....	4.—6.—	.....	3.—6.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol (1-2)	8.60-24.—	6.—26.—	27.60—	.....	.....	.....	12.—	12.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai (1-3)	6.60-13.40	.....	3.60-8.60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai (1)	7.50—	.....	7.60—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai (2)	.....	10.—12.—	.....	11.—13.—	.....	11.—13.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel (1)	7.60-8.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft (1)	33.—58.—	.....	50.—72.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat (1)	21.—	.....	18.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (1-2)	9.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng (1-2)	9.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong (1)	19.60-27.—	.....	28.—	.....	14.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring (1)	12.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (1)	3.20—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot (1)	38.—72.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1-2)	5.—8.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	10.60-14.80	.....	.....	.....	8.—13.60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	34.—	.....	28.—29.40	.....	26.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond (2-3)	.....	9.—11.—	.....	9.—12.—	.....	10.—11.—	13.—	11.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot (3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
R. Poon Roob (1-2-3)	3.60-5.20	8.—11.—	.....	9.—12.—	.....	8.—13.—	18.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
G Poon (Knorh.) (1-2-3)	.....	5.—7.—	.....	5.—7.—	.....	3.60-4.—	3.—	3.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan (1-2)	3.60-6.—	8.—15.—	7.—10.—	8.—11.—	4.60-9.60	10.—12.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

LEEST „HET VISSERIJBLAD“

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

In IJmuiden werden vrijdag aangevoerd: 8.000 kisten vis, waarvan 1.204 tong en tarbot, 5 heilbot, 890 schol, 25 schar, 450 haring, 2.100 gul en kabeljauw, 20 leng, 5 haai, 35 poon, 1.300 koolvis en 26 diversen.

Per kilogram werd, in guldens, betaald voor: heilbot, 80-2,55, grote tong 2,19-2,03, groothandel tong 2,25-2,15, kleinniddel tong 2,47-2,38, tong één 3,40-3,10, tong twee 3,88-3,66, tarbot één 5,20-3,50, zalm 6,90.

Per vijftig kilogram: grote en grootmiddel schol 57-49, kleinniddel schol en schol één 55-52, schol twee 29-15, schar 30-18, haring 14,20-14, makreel 28-11,50, grote schelvis 22-17, grootmiddel schelvis 20-17, kleinniddel schelvis 17, schelvis één 19-17, schelvis twee 20-17, wijting 25-12, grote gul 26-20, middel gul 24-17, kleine gul 23-17, kleine leng 12,50-11,50, kleine haai 37-27, poontjes 12-1,50, kleine koolvis zwart 15,50-15, kleine koolvis wit 31-27, kleine rode poon twee 68-15.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 176-62, grote koolvis wit 162-140, grote koolvis zwart 44-37,50, grote leng 46-41.

Besommingen in guldens: KW 141 10.150 KW 34 30.000 KW 3 10.000 KW 204 7.570 KW 191 4.460 KW 130 3.960 KW 94 9.600 KW 100 10.460 IJM 3 1.560 VL 115 13.780 VL 16 13.500.

Maandagmorgen zijn door 78 vaartuigen 10.610 kisten vis, 65.000 kg. tong en 2.710 stuks stijve kabeljauw aangevoerd. Bij deze aanvoer waren 115 kisten schelvis, 1.135 kleine kisten schelvis, 630 wijting, 550 kleine wijting, 4.800 gul en kabeljauw, 810 koolvis, 630 kleine kisten haring, 210 makreel, 1.560 kleine kisten makreel, 540 kleine kisten varia, 40 haai, 30 poon, 2.050 schol, 55 tarbot en 650 varia.

Prijzen per kilogram in guldens: heilbot 4,20-5,00, tarbot 5,30-4,80, grote tong 2,06-2,00, grootmiddel tong 1,90-1,80, kleinniddel tong 2,37-2,07, tong I 3,23-3,12, tong II 3,30-3,05, zalm 7,70-5,40.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 94-88, middel kabeljauw 94-88, grote koolvis 60-51, middel koolvis 46-40, grote wolf 174-172.

Per 10 stuks: grote kabeljauw 74-64, middel kabeljauw 38-26.

Per 50 kilogram: Grote en middel schelvis 32-28, kleinniddel schelvis 21-17, schelvis I 18-17, schelvis II 35-22, kabeljauw I 35-21, kabeljauw II 22-17, kabeljauw III 22-17, koolvis I 17-15, koolvis II 16-15, grove schol 60-40, schol II 26-20, schol III 22-15, schar 27-20, poontjes 26-1,50, haai 35-21, wijting gestript 24-17, wijting dicht 12, makreel 21-11,50, tarbot 2,08-1,34, griet 72-51, schar-tong 32, rode poon I 50-37, rode poon II 42-37, rode poon III 27-19.

Dinsdagmorgen zijn door 15 vaartuigen 3.707 kisten vis, 360 stuks stijve kabeljauw en 25.000 kilogram tong aangevoerd. Bij deze aanvoer waren 190 kisten schelvis, 42 kleine

kisten schelvis, 180 wijting, 298 kleine kisten wijting, 690 gul en kabeljauw, 1.810 koolvis, 275 kleine kisten haring, 135 makreel, 380 kl. kisten makreel, 40 hake, 140 schol, 12 tarbot en 110 varia.

Prijzen per kilogram in guldens: heilbot 4,30-4,10, tarbot 5,20-4,70, gr. tong 2,34-2,07, grootmiddel 2,39-2,02, kleinniddel 2,56-2,29, tong I 3,55-3,26, tong II 3,59-3,33, zalm 6,70.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 98-87, middel 96-90, grote koolvis 67-60, middel 42-37,50, grote leng 48-44, grote hake 430 en middel 314.

Per 10 stuks: grote kabeljauw 90-86, middel 35-30.

Per hoop: vleet 146.

Per 50 kilogram: grote schelvis 46-30, middel schelvis 28-20, kleinniddel schelvis 35-21, schelvis I 41-23, schelvis II 38-27, kabeljauw 40-24, kabeljauw II 30-17, kabeljauw III 24-17, koolvis I 17-15, koolvis II 16-13, grove schol 35-30, schol II 38-30, schol III 22-17, schar 23, poontjes 25-19, haai 35-22, wijting gestript 22-17, wijting dicht 14-12, makreel 19-13, tarbot 156-128, griet 62-49, hake I 96, hake II 66, hake III 25, ham 134, schar-tong 32.

Woensdag zijn in totaal 1.639 kisten vis, 4.000 kilogram tong en 100 stuks stijve kabeljauw aangevoerd door 12 vaartuigen. Bij die aanvoer waren 125 kisten schelvis, 25 kleine kisten schelvis, 5 wijting, 170 kleine kisten wijting, 420 gul en kabeljauw, 780 koolvis, 120 kleine kisten haring, 65 makreel, 620 kleine kisten makreel, 45 haai, 110 schol en 65 varia.

Prijzen per kilogram in guldens: heilbot 4,70-2,50, tarbot 5,80-5,00, grote tong 2,56-2,34, grootmiddel tong 2,72-2,37, kleinniddel tong 3,23-2,73, tong I 4,15-3,73, tong II 3,77-3,60, zalm 7,00.

Prijzen per kilogram in guldens: kabeljauw 98-76, middel 96-76, grote koolvis 60-50, middel koolvis 42-37,50. Per 10 stuks: grote kabeljauw 74-68, middel 64-38. Per 50 kilogram: grote schelvis 45-40, middel 43-21, kleinniddel 41-25, schelvis I 45-37, schelvis II 49-31, kabeljauw I 49-22, kabeljauw II 35-20, kabeljauw III 30-17, koolvis I 15, koolvis II 15, grove schol 54-50, schol II 48-30, schol III 35-26, schar 32, poontjes 13-2, haai 27-22, wijting gestript 45-30, wijting dicht 23, tarbot 150, kl. heilbot 86-84, schar-tong 30.

SCHEVENINGEN

Vrijdag bestond de aanvoer uit 60 kisten schelvis, 123 kleine kisten schelvis, 60 wijting, 350 kleine kisten wijting, 650 gul en kabeljauw, 240 koolvis, 331 kleine kisten haring, 160 makreel, 1.650 kleine kisten makreel, 400 schol, 500 stuks stijve kabeljauw en 12.000 kg. tong.

Maandag werden aangevoerd: 40 kisten schelvis, 100 wijting, 400 kl. kisten wijting, 300 gul en kabeljauw, 40 koolvis, 203 kl. kisten haring, 1.400 kl. kisten makreel, 180 schol en 13.000 kilogram tong.

Dinsdag bestond de aanvoer uit: 10 kisten gul, 80 schol en 2.000 kg. tong.

URK

Vrijdag werden in Urk door 44 vaartuigen aangevoerd: 94.157 kg.

tong (1,79-3,38); 3.338 kg. tarbot (1,62-3,38) 1.270 kg. griet (0,38-0,65) 40.000 kg. schol (0,30-1,00) 15.000 kg. kabeljauw (0,34-0,70) 200 kg. wijting (0,50-0,90) 200 kg. schar (0,25-0,60)

Tussen haakjes de prijzen per kg. De aanvoer bestond de vorige week uit 39.401 kg. grote tong, 142.157 grootmiddel, 114.924 kleinniddel, 85.958 kleinniddel I, 38.260 kleinniddel II, 726 grove schol, 1.778 grootmiddel, 8.292 kleinniddel, 51.370 kleinniddel II, 9.876 tarbot, 5.306 griet, 563 grote kabeljauw, 1.368 kabeljauw I, 1.964 kabeljauw II, 6.544 kabeljauw III, 87 middel, 132 wijting, 130 schar, 115 ponen, 7 tongschar.

Dit is door 112 kotters aangevoerd. De prijzen per kilogram in guldens: grote tong 174-242, grootmiddel 184-216, kleinniddel 199-262, kleinniddel I 302-363, kleinniddel II 295-381, grove schol 40-96, grootmiddel 45-100, kleinniddel I 30-99, kleinniddel II 30-50, tarbot 131-619, griet 38-181, grote kabeljauw 39-86, kabeljauw I 34-77, kabeljauw II 31-67, kabeljauw III 34-47, middel 89-92, wijting 50-115, schar 20-85, poon 50-57, tong-schar 70-76.

REDERS, LEEST HET VISSERIJBLAD

Ramp met „Maartje”

KOTTER DOOR SLECHT WEER VERGAAN

De inspekteur-generaal van de Raad voor de Scheepvaart meent dat de Urker koter „Maartje”, die op 23 februari 1967 met vijf man verging, door de storm en de diepe grondzee is gezonken.

Toen collega-schippers hadden gehoord dat er met de „Maartje” iets was gebeurd, was het weer te bar om te kunnen gaan zoeken.

Uit de wrakstukken die pas veel later zijn gevonden, is gebleken dat het schip in goede staat verkeerde.

DE NATIONALE DIENST VOOR AFZET VAN LAND- EN TUINBOUWPRODUKTEN

DEELT ONS MEDE:

HANDELS- AKKOORD BENELUX- HONGARIJE

Ingevolge een bericht van de Belgische Dienst voor de Buitenlandse Handel, werd op 26 april 1967, te Boedapest, een handelsakkoord op lange termijn afgesloten tussen de Beneluxlanden en Hongarije. Dit akkoord is geldig van 1 januari 1967 tot 31 december 1969.

Een eerste aanvullend protocol werd te Boedapest ondertekend op 9 februari 1968.

De contingentlijsten, als bijlagen, aan dit protocol, bevatten o.m. zeevis herkomstig uit de Beneluxlanden, en toegelaten tot de invoer in Hongarije. Deze lijsten zijn van kracht van 1 januari tot 31 december 1968.

ONDERZOEK NAAR BESOMMINGS- VERSCHILLEN

Het visserij-schap zal bij het Ministerie van economische zaken een subsidie vragen om een onderzoek in te stellen naar de besommingsverschillen tussen visserij-schepen. Dit onderzoek gaat naar schatting f 130.000 kosten en zal ongeveer 8 maanden in beslag nemen. Het bestuur van het visserij-schap heeft woensdag een desbetreffend voorstel aangenomen. In het algemeen verwachtte men er nuttige resultaten van.

Reeds eerder is nagegaan wat de oorzaak is van besommingsverschillen tussen vissersschepen. Het bleek toen dat de rol van de schipper zeer centraal staat. Bij het aanvullende onderzoek van het visserij-schap wordt vooral aan dit punt aandacht geschonken.

Visaanvoer te Den Helder

Door 76 kotters werden tijdens de week van 20 tot 25 mei jl. de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kilogram
132.665 kg.	Tong	f 316.588,29	van f 376 tot f 163 per kg.
2.548 kg.	Tarbot	f 6.751,83	van f 510 tot f 67 per kg.
3.406 kg.	Griet	f 1.768,51	van f 139 tot f 27 per kg.
45.015 kg.	Schol	f 16.109,03	van f 96 tot f 30 per kg.
980 kg.	Schar	f 340,88	van f 53 tot f 20 per kg.
730 kg.	Wijting	f 434,88	van f 76 tot f 50 per kg.
5.425 kg.	Kabeljauw	f 2.618,17	van f 77 tot f 34 per kg.
664 kg.	Diversen	f 496,—	van f — tot f — per kg.
191.433 kg.		f 345.107,59	

Verantw. drukker-uitgever:

P. Vandenberghe

H. Baelskaai 30, Oostende

Brief uit Yerseke

TONGIO Yerseke, 25 - 5 - '68

«Pinksterfeest». Looft den Geest! Hij is de Heere, God door God uit God gegaan! Zingt Hem psalmen! Geeft Hem eere! Roept Zijn Naam uit! Bidt Hem aan! Hem, die gave en Gever tevens, Uitzendt en gezonden wordt, God is en wordt uitgestort! Looft, O volk! den Geest des levens, Hem die schept en wedschept. Dien ge in 't hart ontvangen hebt. Looft den Geest! Hij zal niet wijken. Van de Kerk, met bloed gekocht. Zijn nabijheid zal steeds blijken. Hoe de vijand wonden mocht! Vreest niet, O gezochte schapen, Vrees niet, weergevonden ziel, zo de nacht U overviel! Zou de Geest des Heeren slapen? Waakt Hij, schoon geen oog. Hem ziet. Voor de kleine kudde niet? (Willem Bilderdijk 1756-1831).

Woensdag werd de zaadvissersrij althans die op de diepere Waddenzee beëindigd. Hiermee is een succesvolle zaadvissersperiode afgesloten. Het overbrengen van mosselzaad van verschillende grootte, werd in zodanige hoeveelheden verricht dat een groot kweker die zelf actief aan de werkzaamheden deelnam, mij vandaag verzekerde dat het reeds verscheidene jaren geleden is dat zo grote voorraden op de Waddenzee aan consumptie-mossels voor straks en later op het seizoen voorradig zijn, dan nu het geval is. Op de Zeeuwse percelen is hetzelfde vast te stellen. En daar komt nog bij wat de volgende drie weken van het Groningse Wad naar hier komt. Drie weken worden gegeven en mijn zoëven genoemde zegsman was van oordeel dat van daar, mits het tij wat mee wil werken en de windrichting gunstig is, ook nog heel wat mooi goed kan worden verwacht. Als gezegd: tij en wind dienen samen te spelen om goed vissen mogelijk te maken op die nog al hoog gelegen banken. Laten we hopen dat ook dat meevalle. Want beiden, mijn zegsman die kweker maar ook handelaar is, en ik, waren van mening dat een grote voorraad geschikte (liefst heel goede) mossels wenselijk is en nuttig voor alle bij de kweek van en handel in mossels betrokkenen. We hebben het tegenovergestelde vorig seizoen gezien en tot onze schade moeten doormaken. Wat er ook van uitkome, de vooruitzichten zijn, mits de mossels van goede vis-kwaliteit (beter dan vorig seizoen!) mogen zijn, beslist bemoedigend. Als gevolg hiervan en de vrijheid (die er nu is!) om te kunnen beginnen, wanneer men dit wenst, zal een vroege seizoen-opening zeker in de hand werken. Vroeger hield het produktschap de beslissing om te mogen beginnen aan zich. Tot welke onvoorstelbare situatie dit kon leiden, bleek al heel duidelijk vorig seizoen-begint. De heren van het Produktschap en zij niet alleen, ook naar men ons verzekerde de lagere goden, ook de controleurs zouden alles tegengewerkt hebben, wat een vroeg seizoen-begint kon mogelijk maken ten einde met vrouw en kroost eerst en rustig op vakantie te kunnen gaan. Nu gunnen we ieder wie dan ook die prijs stelt op vakantie dit genoegen, maar dat dit een goede gang van zaken niet mag schaden, is zonder meer duidelijk. Enfin... als gezegd, de direct belanghebbenden kunnen nu doen wat ze willen. En wij? Wel we wachten af wat zij van de verkregen (afgedwongen) vrijheid zullen maken. We hebben al van plannen gehoord om half juni te beginnen. Het kan wel, waarom niet? Voor «de Con-

trole» (voor 1935 dus) werd altijd de week na Pinksteren begonnen. Dat zou dan nu dit jaar 10 juni zijn. Het zou vooral in de Vlaamse streken wel gaan, maar als gezegd er mag nog drie weken zaad worden gevist, dus dat is pas afgelopen op 15 juni. Waarmee we zeggen willen dat het seizoen-begint zeker niet daarvoor zal zijn. «Wait and see!» zegt de Engelsman. Hier kunnen we nog afwachten, maar naar we vernemen kunnen de mosselhandelaars die van uit Tholen opereren dit niet. Die mensen daar zouden als gevolg van de werken, nodig in verband met de aanleg van het Schelde-Rijn-kanaal (van Antwerpen naar Rotterdam) hun bedrijven moeten sluiten. Om elders opnieuw te beginnen is, gezien de vordering van de Delta-werken praktisch onbegonnen werk. Want men denke niet te licht over de bedragen die ernee gemoed zijn om installaties, modern als ze vanzelf zijn moeten, neer te zetten, nodig om niet alleen rauwe mossels klaar voor de verzending te maken, maar ook om mossels te koken, in te leggen en verzendklaar te maken. Als gezegd de Delta-werken gaan door alleen nog een enkele super-optimist durft hopen, dat uiteindelijk de Ooster-Schelde toch nog open zal blijven. We schreven al eens eerder dat ook wij onze Schelde gaarne open zouden blijven zien, maar... Als men weet dat aan de Schouwe kant de werkhaven al klaar is en dan de Noord-Bevelandse zijde de aan te leggen werkhaven is aanbesteed, dan lijkt het wel een hoop tegen hope om toch aan openblijven te geloven. Als, zoals men zegt, die menschen in Tholen het bijtje er bij gaan neerleggen, dan verdwijnt een der oudste mosselhandel-bedrijven, namelijk die opgericht door en nog werkende onder de naam van P.J. Stoffels. Het is zeker de oudste zaak (Philippine uitgezonderd) die de verzending van mossels niet over water (per schip dus) maar over land per wagen of trein en later per auto verzorgde. Stoffels was ook in die dagen een van de weinigen, zo niet de enige, die zonder kweker te zijn, toch een groot mosselverzender was. (Alles wisselt en verandert).

KAMERLID WENST MEER TE WETEN OVER VISVERBOD

Het Tweede Kamerlid Van Bennekom (A.R.P.) heeft de ministers van Landbouw en Visserij en van Buitenlandse Zaken schriftelijk gevraagd of er aanwijzingen bestaan dat de Engelse regering, op aandrang van de Britse visserij, overweegt een verbod uit te vaardigen voor de haringvisserij in de zone van 6 tot 12 mijl ten noordoosten van Engeland.

Het Kamerlid vraagt voorts of de bewindslieden de mining delen van het bedrijfsleven dat door een dergelijk verbod de haringvisserij, die toch al in moeilijke omstandigheden verkeert, ernstig zou worden gedupeerd.

De heer Van Bennekom wil tenslotte weten of de ministers bereid zijn bij de Engelse regering stappen te ondernemen om de uitvaarding van een dergelijk verbod te voorkomen.

TONG : NEDERLANDSE SPECIALITEIT

De jaren 1966 en 1967 lieten tongvangsten van tong zien, precies zoals bioloog J.F. de Veen voorzien had. In beide jaren is telkens 23 miljoen kilogram tong door de Nederlandse tongvissers aangevoerd. Zij nemen momenteel 60 procent van de gehele Europese tongaanvoer voor hun rekening en 80 procent van de aanvoer uit de Noordzee. Tong is een Nederlandse specialiteit. De Nederlanders staan, wat dit betreft in Europa aan de top. In het komende seizoen zal echter, volgens de prognose van het Rijksinstituut voor Visserij-onderzoek in IJmuiden, maar 16 tot 18 miljoen kilogram gevangen worden en in 1969 zal er naar schatting slechts 12 miljoen uit de Noordzee worden gehaald.

Voor het bedrijf dreigt dit een grote strop te worden, temeer omdat steeds meer schepen op de tong zijn gegaan. Er kwamen grotere kotters met sterkere motoren en ook het aantal nam sterk toe. In 1949 waren er ongeveer 150 kotters, elk met een vermogen van gemiddeld 85 PK, vorig jaar was de kottersvloot gegroeid tot 520 eenheden en het gemiddeld motorvermogen was 280 PK. Deze grotere en sterkere vloot zal afhankelijk zijn van een tongstand, die regelmatig afneemt.

De bioloog De Veen van het RIVO wijst er op, dat dit wat de tongstand betreft in feite normaal moet worden genoemd. Er is een sterke jaarklasse 1963 geweest, die verantwoordelijk was voor de grote aanvoeren in 1966 en in 1967. Na 1963 zijn er in 1964, 1965 en 1966 alleen maar zwakke jaarklassen geweest. Die zwakke jaarklassen zullen de gaten, welke door de visserij

in de tongstand zijn geslagen niet kunnen vullen.

Nu is er wel hoop met betrekking tot de jaarklasse 1967. De tong die vorig jaar is geboren, vertegenwoordigt een redelijk goede jaarklasse. Deze tongen zullen echter eerst in de tweede helft van 1969 gevangen kunnen worden. Een gevolg zal zijn, dat de daling in de tongaanvoer dan tot stilstand zal komen en daarna zelfs weer gaat stijgen.

Er zal dus vanaf 1970 een herstel van de tongstand komen, echter op een lager niveau als in de topjaren 1966 en 1967.

In die vette jaren is enorm veel geld geïnvesteerd in nieuwbouw voor de kottersvloot, zonder dat men zich afvroeg of er dan geen magere jaren zouden volgen. Voor de grotere kotters zou er wel een uitwijkingmogelijkheid kunnen zijn naar de spanvisserij op haring in het Skagerak, maar de kleinere kotters krijgen het geheel moeilijk.

In de Ierse Zee hebben de Belgen al sinds jaren een goede tongvisserij gehad. Daar zal, als de nood aan de man komt, voor de Nederlandse tongvisserij toch ook wel een mogelijkheid moeten zijn. Voorts is er al enige tijd tussen de Engelse kust en België een redelijke tongvisserij mogelijk gebleken. In het verleden hebben de Nederlanders daar ook al gevestigd, maar zij gaven deze visserij op, omdat de bodem aldaar te veel netschade veroorzaakte. Mogelijk zou men — door de nood gedwongen — het daar opnieuw kunnen proberen met speciale, aangepaste netten. Bioloog De Veen waarschuwt echter, dat daar maar een betrekkelijk klein tongbestand aanwezig is. Dit kan dus niet aan te veel Nederlandse kotters soelaas gaan bieden.

NEDERLANDSE VISSERIJ IN MOEILIKHEDEN

De Nederlandse zeevisserij verkeert in een zeer zorgelijke situatie, het einde van de moeilijkheden is nog niet in zicht. Dr. H.A.H. Boelmans Kranenburg, voorzitter van het visserij-schap, heeft dit gezegd tijdens de openbare bestuursvergadering van dit schap. „De redereien hebben een bijzonder slecht 1967 en een teleurstellend begin van 1968 achter de rug”, stelde de voorzitter vast.

Een van de belangrijkste oorzaken van deze toestand is volgens hem het Londense verdrag inzake de visserijgrenzen. Op langere termijn dreigen moeilijkheden voor de visserij door voortgaande afsluiting van de Nederlandse zeegebieden.

Voor de problemen rond de visserijgebieden bij Engeland baren dr. Boelmans Kranenburg zorgen. Engeland heeft de visserijzone uitgebreid tot twaalf mijl, Denemarken en Frankrijk willen dit binnenkort gaan doen. „Hierbij zal de kleine zeevisserij de grote verliezer worden”, constateerde de voorzitter.

Binnen de Engelse twaalfmijlzone wordt al eeuwen door Nederlanders gevist. De historische rechten worden nu nog geëerbiedigd, maar onder druk van de Engelse kustvisserij zullen ze misschien nog dit jaar aangevochten worden, aldus dr. Boelmans Kranenburg. „Zo wordt het beginsel van de vrije zee steeds meer opgevoerd onder de invloed van nationale belangengroepen”, zei de voorzitter triest. In visserijkringen rekent men er op

dat de Nederlandse overheid krachtig zal protesteren tegen elke verdere beperkingsmaatregel door het buitenland.

In de open zee moet tot beperking van de visserij worden overgegaan om overbevissing van de visstand te voorkomen. Dit dient te geschieden in internationaal overleg zoals dat plaats vindt in de noord oost Atlantische visserijcommissie.

De voorzitter verweet het landbouwschap „zeer eenzijdige voorlichting”, speciaal wat betreft het afsluiten van water-oppervlakten, zoals Waddenzee en Westerschelde. De uitvoering van Deltawerken en gehele of gedeeltelijke inpoldering van de Waddenzee zullen volgens biologen ernstige gevolgen hebben voor de cultuur van schelpdieren en misschien nog grotere voor de tong- en garnalenvisserij, aldus dr. Boelmans Kranenburg.

Financieel gezien hebben ook de vissers in de ons omringende landen een moeilijke tijd achter de rug. De concurrentiepositie is thans ongelijk, constateerde dr. Boelmans Kranenburg. Er is een constante druk om de verkoopprijzen beneden de productiekosten te krijgen. Slechts internationale samenwerking kan volgens de voorzitter deze druk verminderen.

Daarom is al jarenlang gepleit, door de aanvoersector van de visserij in de EEG-landen, voor een gemeenschappelijk visserijbeleid. „Nu nog leeft de hoop dat een begin daarvan per 1 juli aanstaande zal worden gerealiseerd”.

REDERS,

EEN GOEDE VERZEKERING IS
EEN WAARBORG VOOR
DE TOEKOMST!

WENDT U DAAROM
IN VOLLE VERTROUWEN TOT

HULP IN NOOD

H. BAELSKADE, 27
OOSTENDE
TEL. (059) 716 89



(6229V)

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

DE BEROEPSVERENIGING VAN DE OOSTKUST

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

Verkoper van de beste ZINKANODES
aan de Kust.

(6267V)

TE KOOP:

Een in goede staat verkerende stalen

NOORDZEE VIS/GARNALEN KOTTER

Afmetingen: 17,26 m. x 4,82 m. x 2,00 m., voorzien van een KROMHOUT scheepsdieselmotor, type 3F — 240, 190 PK. bij 750 o.w.p.m., verder voorzien van hulpgroep, echolood enz. Het vaartuig is compleet uitgerust voor de bokkenvisserij.

Bouwjaar vaartuig: 1961, hoofdmotor 1963; viswinc 1967.

LEVERTIJD: eind juni 1968 (vaartuig is momenteel in bedrijf te zien).

Fa. W. en J. Schroevers en P. de Ridder

MARINESTRAAAT 3,
VLISSINGEN (Holland)

(6281V)

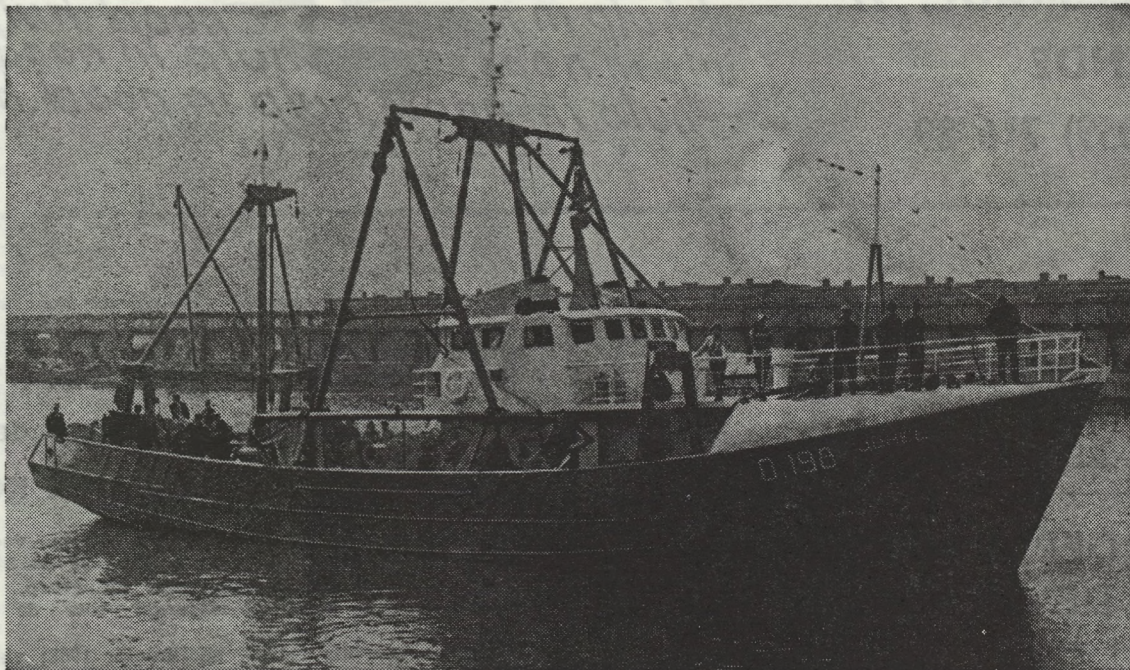
Uw PUBLICITEIT
in „HET VISSERIJBLAD”

wordt door
DUIZENDEN
GELEZEN

SCHEEPSWERF
JOS. DEWEERT p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI 2, OOSTENDE

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



SCHEEPSBOUW EN HERSTELLINGEN

VAN

HOUTEN EN STALEN VISSERSVAARTUIGEN

Huis gesticht in 1892