

# HET VISSERIJBLAD

35e jaargang — Nr. 16 — Vrijdag 18 april 1969 — Verschijnt wekelijks — Prijs 20 fr.



# CASINO-KURSAAL OOSTENDE

## NIGHT-CLUB « LA CHAMPAGNE »

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

**PHILIPPE  
PARMENTIER**  
**MERINO COSTA  
Y SU ORQUESTA**  
Franz André  
piano

## AUDITORIUM

Vrijdag 18 april te 20.30 uur

## De « KONINKLIJKE NEDERLANDSE SCHOUWBURG »

stelt voor

## « DE PRIJS »

van Arthur Miller  
Vertaling: Jan Teulings

Met

**JET NAESSENS  
WARD DE RAVET  
ROBERT MARCEL**

en

**MARTIN  
VAN ZUNDERT**

Toegangsprijzen:

70 - 60 en 50 Frs.  
Jeugd - studenten - miliciens:  
50 - 40 en 30 Frs

Zaterdag 19 april te 20 uur

## De « BELGO-SOVJETSE VERENIGING »

stelt voor, voor de eerste  
maal in België:

**HET  
BJELORUSSISCH  
BALLET**

70 artiesten uit de U.S.S.R.

Toegangsprijzen:  
200 - 175 - 150 en 125 Frs

Zondag 20 april te 20.30 uur

De

## « GALAS KARSENTY- HERBERT »

stellen voor:

« **PYGMALION** »  
van George Bernard Shaw

Met

**PIERRE VANECK  
ALFRED ADAM  
MARIE DEA  
EVELYNE DANDRY  
VAN DOUDE**

en

**MADELEINE  
CLERVANNE**

Toegangsprijzen:  
250 - 200 en 150 Frs

Maandag 23 april te 20 uur

## « EXPLORATION DU MONDE »

stelt voor:

## « FORET SECRETE D'AFRIQUE »

Verhaal en kleurfilm door

**J. VERSCHUREN**

Toegangsprijzen:  
60 - 50 en 40 Frs  
Studenten: 30 Frs

Plaatsbespreking:

Casino-Kursaal

van 10 tot 13 uur en  
van 16 tot 19 uur.

Tel. (059) 751 11

Gratis Baby-Sitting-Service

20 tot 24 uur.

Kinderen van 6 maand

tot 10 jaar.

Voor alle inlichtingen:

Casino-Kursaal.

Tel. (059) 751 11

(5131W—2754N—6641V)

# 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)

## DRANKZUCHTIGEN Voor U is nog redding

Alkoholisten en/of hun familie-  
leden die wensen inlichtingen te  
verkrijgen over de A.A. werking,  
kunnen zich ofwel persoonlijk wen-  
den ofwel schriftelijk tot:  
A.A., Wapenplein 15, Oostende  
Voor het kustgebied:

Alle inlichtingen te Knokke in  
de Fincentlaan 10, van 18 tot 19  
uur, alsook Postbus 10, Knokke.  
Voor Blankenberge: Groep A.A.  
Postbus Uitkerke 1.

Alle inlichtingen worden gege-  
ven in volstrekte geheimhouding.

(3653W—9805N—6319V)

## TE KOOP

Wegens uitscheiding van  
bedrijf.

**HOUTEN  
VISSERSVAARTUIG**

in zeer goede staat.

Bouwjaar 1943

ABC-motor van 1958,  
volledig vernieuwd in 1962.

Zich wenden  
bureel blad onder nr 6639V

**REDERS,  
LEEST  
HET VISSERIJBLAD**

**REDERS en  
VISSERS,  
voor uw**

**SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING**  
wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 721.73

**REDERS,**

**LEEST UW**

**VAKBLAD**

## DE INTERNATIONALE KONFERENTIE OVER HET ZEEVISSERIJONDERWIJS

In deze bijdrage geven wij de integrale tekst weer van een exposé gehouden door de h. F. BOELS, directeur van de Stedelijke Visserijschool „JOHN BAUWENS” te Oostende.

De teksten van de exposés en referaten van iedere spreker worden verzameld door de h. Wittevrongel

### DE PROBLEMATIEK VAN EEN ONDERWIJS



In zijn inleiding wees dhr. F. Boels er vooreerst op dat na datgene wat we reeds door de voorgaande sprekers en dat wat ook door de volgende sprekers zal gezegd worden, hij zich enigszins in de ietwat onhebbelijke positie voelde van de man die open deuren gaat intrappen.

„Ik kan niet zeggen”, adus spreker, „dat dit een bepaald prettig gevoel geeft”. Hij troostte zich nochtans met de gedachte dat het om onderwijs gaat en dat herhalingen daar schering en inslag zijn. Het blijft dus in het beroep en spreker hoopte dan ook dat er hier en daar toch wel iets zal inzitten dat dienstig kan zijn. Dhr. F. Boels ging als volgt verder :

„Uit de vraagstelling die de promotors van deze konferentie als onderwerp hebben gekozen, komt mijns inziens, duidelijk de twijfel naar voor die, bij hen, nopens dit

wel bepaald probleem gerezen is. Twijfel is steeds een gevolg en het is daarom wel heel belangrijk kennis te hebben van wat daartoe de aanleiding is geweest. Daar doe ik dan maar een gooi naar, al meen ik niet erg mis te zijn als ik er vaststelling in zie van twee feiten, nl. dat enerzijds de varende man niet meer of onvoldoende voor zijn taak is opgewassen, anderzijds, dat technische evolutie, gevolg van economische druk, het vage, onzalige gevoel doet ontstaan dat het aanslepen van zo'n situatie wel eens tot erge debacles kon leiden”.

#### VAN KWALITATIEVE AARD

„De aktuele toestand, op het zuivere beroepsplan beschouwd, kan zijn oorzaak vinden in een niet aangepaste scholing, doch ook in een totaal gebrek aan scholing. Nu zal het wel niemand ontgaan zijn dat we van dit laatste wel erg te lijden hebben en wel zó dat het bemanningsprobleem meer van kwalitatieve dan van kwantitatieve aard is geworden. Op de oorzaken die tot deze situatie hebben geleid kan niet verder worden ingegaan, doch ze lijkt mij wel een logisch uitvloeisel. Een bedrijf immers dat zijn degelijk geschoolde en doorvaren elementen verspeelt en de ontstane lekken noodgedwongen dient op te stoppen met mensen die heel dikwijls niet meer weten van wat hout pijlen maken, moet fataal aan deze toestand toekomen. Dit is een blote vaststelling, doch het zal ledereen wel duidelijk zijn dat het visserijonderwijs niet aansprakelijk kan worden gesteld voor tekortkomingen van personeel dat ze nooit onder handen heeft gehad en ook niet krijgt wanneer deze in de vaart gekomen

zijn, wat op zichzelf al boekdelen spreekt. Erger dan deze overweging is wel dat het voorbeeld door bedoelde elementen gegeven aan de jonge, gevormde en voor alle invloeden nog zo ontvankelijke kracht, zó slecht is dat ze ons, onmerkbaar, aan de klassieke cirkel dreigt toe te brengen. Wanneer zo'n jongere, na een goed anderhalf jaar, ook nog als matroos wordt ingescheept, dan is voor hem, heel dikwijls, de kous nu wel af. Het leek me nodig, daar vooraf op te wijzen, al zal dan verder blijken dat aan het visserijonderwijs in dit land wel een en ander kan gedokterd worden”.

#### HUIDIGE FUNKTIONERING

„Na deze algemene beschouwing is het nu wel nodig eerst een overzicht te geven van de wijze waarop ons visserijonderwijs funktioneert. Zoals elk technisch onderwijs is het gegroeid uit het lager onderwijs en wel bepaald omdat op zeker ogenblik is ingezien dat de oeroude methode van vader-op-zoon-opleiding, startend vanaf zeer jeugdige leeftijd, slechts kon leiden — ik citeer uit een rapport van de Handelskamer van Oostende uit 1881 — «tot het ontluken van een vissersras, ontstoken van onderwijs en opvoeding en — van uit deze optiek gezien — van een zeer betrekkelijke professionele waarde». Dit citaat is ook om een andere reden wel zeer merkwaardig. Ze valt immers samen met de opkomst van de mekanische drijfkracht in de visserij. Zegt dit u ook wat ? Intussen is al heel veel water naar de zee gevloeid en kunnen we, zonder al te veel gevaar op tegenspraak, beweren, al is dan niet alles koek en deeg, dat ons visserijonderwijs toch wel iets van deze doelstelling heeft verwezenlijkt. Van de vele visserijscholen die rond en om de 1900 werden opgericht (er was er praktisch één in elke vissersplaats, overwegend werkend in avond- en zondagsonderwijs, ook dit kon toen wel) zijn nu, sedert de tweede oorlog, op onze kust zes scholen in aktie: drie te Oostende, twee te Heist aan zee en één te Nieuwpoort. Al deze scholen, één uitgezonderd, werken in dag- en avondschool. Ze hebben allen een DEKAFDELING voor visserij- en navigatietechniek waarvan de stof over drie leerjaren is verspreid. Vier ervan hebben tevens een MOTOREN-AFDELING met twee leerjaren. Adulten volgen avondschool, en wanneer ze de voorwaarden voor deelneming aan het examen vervullen, ook dagschool voor periodes schommelend naar gelang het gewenste brevet van 1 maand tot anderhalf kwartaal, en dit in de meeste gevallen zonder dat voor hen een bijzondere afdeling is voorzien. Het geheel is afhankelijk van een wettelijk ingesteld brevetten-systeem, daterend van 1958. Een en ander wordt nu wellicht duidelijker aan de hand van een schema”.

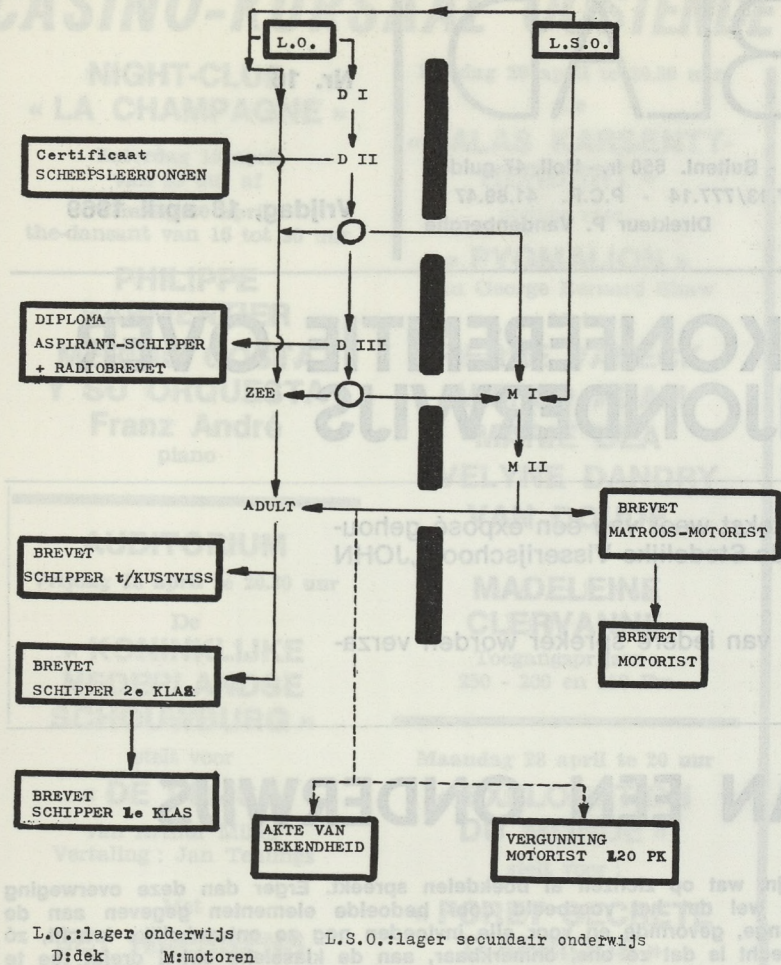
Met behulp van projektie-materiaal schetst de spreker vervolgens het brevetten-systeem in het Belgisch zeevisserij-onderwijs. (fig. 1, blz. 2)

De vertikale as scheidt beide afdelingen (er zijn nochtans voldoende poortjes om overgang van de ene naar de andere toe te laten).

„Het eerste jaar DEK wordt in hoofdzaak gevoerd door jongens die het 6e leerjaar van de lagere school doorlopen hebben en 12 jaar oud zijn of

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)



Figuur 1

worden in hetzelfde kalenderjaar, dit is afhankelijk van de schoolwetgeving. Ze gaan door naar het tweede jaar en kunnen op het einde hiervan het certificaat van scheepsleerjongen behalen. In het tweede jaar beginnen de zee-reizen i.v.m. visserijtechniek, hiervoor is het onderzoekingsvaartuig «HINDERS» ingeschakeld. De scheepsleerjongen kan nu nog drie kanten uit: doorgaan naar het derde jaar, de zee op of overgaan naar de afdeling MOTOREN waar de minimum ouderdom voor opnemning op 14 j. is bepaald. Gaat hij rechtdoor dan kan hij, op het einde van het derde jaar, het diploma van aspirant-schipper behalen waarmee hij dan in zekere zin optie neemt op eigen toekomst. De praktische opleiding is hier op navigatie afgestemd en gebeurt aan boord van het opleidingsvaartuig «Cdt. FOURCAULT». Aan dit laatste diploma zijn zekere voordelen verbonden. Zo zal hij bij latere examens alleen nog over technische vakken worden ondervraagd. De aspirant kan nu de zee op, of, wat nu wel meer gebeurt, overgaan naar de afdeling MOTOREN wat, zoals later zal blijken, niet zo heel slecht is gezien. Want, het geeft hem een zekere polyvalentie die met het oog op de toekomst van groot belang kan zijn, en het geeft hem ook, zo hij ooit reder wordt, een meer degelijke kijk op zijn eigen uitbating. Gaat hij varen dan kan hij zich aanbieden voor een van de vereiste brevetten wanneer aan de vereisten van ouderdom en vaart is voldaan. Er zij opgemerkt dat, hoewel scheepsjongens en aspiranten in de adult resulteren, de eerste bij het afleggen van het examen voor het brevet van schipper 2e klas, niet de voordelen geniet van de aspirant-schipper. Dit geldt ook voor de adult die niet langs de visserij-school om in het bedrijf is gekomen. Ik meen dat deze opvatting gezond is omdat ze het belang van scholing onderlijnt en tevens alle diskriminatie uit de weg gaat. Diskriminatie geeft steeds aanleiding tot mistevredenheid, wat zoveel mogelijk dient vermeden.

Voor wat de motoren-afdeling aangaat, zien we dat deze niet alleen gevoed wordt door de dekafdeling maar dat daar ook wel jongens uit de oriëntatiejaren van het technisch onderwijs terechtkomen. Gewoonlijk hebben we dan te doen met elementen waarvan de ouders zich vroeger tegen de visserij-school hebben verzet. Deze leerlingen kunnen na twee jaar studie het brevet van matroos-motorist behalen en, zo hun peil hoog genoeg is, ook wel onmiddellijk daarop het brevet van motorist 500 PK. De houder van het brevet zal pas in deze functie kunnen varen wanneer aan ouderdom en vaartvereiste is voldaan. Het stelsel is dus voor deze afdeling wel wat verschillend: het brevet is er eerst, de vaart-eis komt nadien, precies andersom als bij DEK. In deze geschiedenis van de motoristen zit iets dat niet helemaal meer klopt of het in elk geval niet meer zal doen in de toekomst.

Inderdaad, zien we dat hulp-motoristen aan boord van vaartuigen helemaal aan het verdwijnen zijn. Er moet dus daar wel een ander systeem voor

worden gezocht. Om volledig te zijn, dient nog vermeld dat, gezien het toenemend belang van de koeling aan boord, het stadsbestuur van Oostende, aan haar visserij-school, een avondkursus in koeltechniek heeft ingericht die onafhankelijk staat van het geschetste stelsel. Dit stokpaardje van mij is tot nu toe nog niet in de programma's opgenomen. Tenslotte moet er de nadruk worden op gelegd dat het visserijonderwijs in België volledig kosteloos is.

Aan deze summier uiteenzetting dient nog toegevoegd dat de wetgever een VERBETERINGSRAAD voor ons onderwijs heeft ingesteld. Dat de inrichters daar belang aan hechten mag wellicht gekonkludeerd uit het feit dat ze de voorzitter van deze raad aangezocht hebben deze conferentie te leiden. De raad heeft als rol de Heer Minister te adviseren betreffende problemen die door haar leden worden aanhangig gemaakt. De grondgedachte is klaarblijkelijk hiermede te komen tot de zeer gezonde opvatting dat elke opleiding LEVEND moet zijn, d.i. mee-evolueren met het bedrijf. Daarom is deze raad samengesteld uit vertegenwoordigers van reders en vissers — het belang van beide is er immers bij betrokken — met toevoeging van personen waarvan vermoed mag worden dat ze voor bepaalde aspecten van het gestelde bevoegd zijn. Uit deze samenstelling blijkt duidelijk de wil, door konfrontatie van opvattingen, tot een vorm van integratie «bedrijf-opleiding» te komen. De raad beschikt nochtans niet over een permanent studie-bureau. Aan de basis van haar werking liggen uiteraard de initiatieven die door de leden genomen worden. Afgaande op het onderwerp van deze conferentie lijkt het er nu wel sterk op alsof, minstens aan een zijde, problemen zijn die niet aan de raad werden voorgelegd.

De broodnodige samenwerking die noodzakelijk is ter verwezenlijking van het beoogde doel is er klaarblijkelijk, tot nu toe, niet in voldoende mate geweest. Dan moet ook daarvoor wel ergens een verklaring zijn. 't Kan een gevolg zijn van onbegrip, veroorzaakt door een soort rentiersmentaliteit van het «wat-gisteren-kon, doet-het-morgen-ook-wel»-type. Misschien wordt het visserijonderwijs ook nog te veel in een ivoren toren gezien of ligt de belemmering soms op een vlak waarvan gevreesd wordt dat er alleen maar narigheid te halen is. Dit zou wel eens de onbewuste diepere reden kunnen zijn waarom versnelde beroepsopleiding buiten het kader van de school is gehouden. De zaak loont in elk geval wel de moeite opdat ieder van ons zich hierover bezinne, want het zal hopelijk voor elkeen nu wel duidelijk geworden zijn dat onderwijs een zaak van ALGEMEEN BELANG is en dit belang op de meest effectieve wijze dienen moet. Mocht deze conferentie de eerste stoot geven tot nuttige samenwerking, gerondvest op gezond inzicht, dan zal ze daarom alleen al niet overbodig zijn geweest".

#### DOEL VAN EEN ONDERWIJS

„In het algemeen gezien heeft een onderwijs als doel jonge mensen zó op te voeden dat ze zich, zonder horten of stoten, in de maatschappij zouden integreren. Dit wordt tenslotte bereikt langs een of ander beroep om, dat op zijn beurt een doel heeft. Deze is, voor het individu en de groep, gericht op de zeer nuchtere, materiële rendabiliteit, hoe levensbelangrijk het voortgebrachte produkt in wezen voor de maatschappij ook zij. Eén van de middelen om aan het steeds aanwezige streven naar verhoging van deze rendabiliteit toe te komen, ligt in de VAKBEKWAAMHEID van de mens die het beroep uitoefent. Van de school wordt dan verwacht dat ze hiervoor de basis legt.

Het zal velen onder u niet onbekend zijn dat het visserijonderwijs een zeer eigen plaats inneemt in het algemeen onderwijsbeleid van ons land. Zij ressorteert onder het Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur van het Zeewezen EN NIET onder Nationale Opvoeding zoals van een onderwijs zou kunnen verwacht worden.

Vergeleken tot de andere onderwijstakken komt er al dadelijk een opvallend verschil naar voor, verschil dat inherent is aan het beroep.

Er zijn niet alleen twee functies die in karakter verschillen (dek-mootren) doch, voor wat de eerste functie aangaat, hebben we te doen met twee technieken. Deze zijn weliswaar sterk met elkander verweven doch hebben ontegenzeggelijk verschillende zwaartepunten. De ene techniek beantwoordt aan een verantwoordelijkheidsnorm, de andere aan een produktiviteitsnorm. Deze normen, in wezen nog tegenstrijdig, bestaan overal in de maatschappij, doch nergens wordt deze dualiteit zo sterk geprojecteerd als in de visserij en zijn onderwijs: op het produktiviteitsoordeel is een beroepsbeoordeling van hogere orde gegriffeld. Deze Ingrep van de maatschappij wordt duidelijk aangetoond door het bestaan van een ONDERZOEKSRAAD waar over beroepsfouten wordt geoordeeld, en door het feit dat de examens niet op school worden afgenomen, doch door een centrale commissie, aangesteld en gesuperviseerd door de overheid. Uit dit laatste volgt dat de programma's wettelijk werden vastgelegd, dus identiek en bindend zijn voor ALLE instellingen. Er is geen wezenlijk verschil in wat onderwezen wordt, noch in de manier waarop dit voor de werkelijk dragende vakken kan worden gedaan.

Verder typisch onderscheid met het ander technisch onderwijs ligt dan in de moeilijkheden die rijzen bij de praktische opleiding en tenslotte is er het feit dat de jongerenopleiding voortdurend doorkruist wordt door de volmakingskursussen voor volwassenen. De diversiteit die daar bestaat, werkt een degelijke funktionering van het geheel zeker niet in de hand.

Ideaal voor elk vakonderwijs ware, met de opleiding voorop te zijn. De werkelijkheid is dat ze achteraan komt zeulen en daar zijn diverse verklaringen voor, zoals: gebrek aan visie, het ontbreken van wisselwerking

(Vervolg blz. 3)

(Vervolg van blz. 2)

nijverheid - onderwijs en tenslotte de weerstanden die worden gewekt door de financiële inspanningen welke dienen gedaan, het onderwijs geeft nu eenmaal geen onmiddellijk zichtbare resultaten.

Bij de beoordeling van een beroepsopleiding door een industrie, komt in de eerste plaats de klassieke controverse «theorie - praktijk» naar voor. Een nieuweling doet het immers nooit naar de zin, en ergens moet de ergernis dan wel worden op af gereageerd. Dit wordt dan een gesakker op de school die zo'n element op de arbeidsmarkt heeft durven gooien, precies of die schrijnwerkers- en andere bazen, aan dezelfde ouderdom, ook niet door onrijpheid te kort zijn geschoten. Kortzichtig lijkt me deze houding wel, omdat hierbij over het hoofd wordt gezien dat theoretische basis de tijd voor praktische ervaring merkbaar gaat inkorten. Dat deze kritiek een typische onderwijskwestie raakt, staat buiten kijf, doch de grond van het probleem ligt niet in deze controverse. Een technisch onderwijs schiet te kort wanneer de buiten de werkelijkheid is gaan staan. Dit kan nu zijn omdat het programma niet mee is of omdat de structuur niet is aangepast aan een geëvolueerde wereld of beide. Hoe ook, efficiënte werking wordt er door belemmerd. Nu lijkt het er wel sterk op dat daar het grote euvel zit waarmede geworsteld wordt".

### ORZAKEN VAN EEN NIET-EFFICIËNT ONDERWIJS

„Belangrijk is daarom de vraag welke de oorzaken zijn die ertoe hebben geleid aan een onderwijs een gerichtheid te geven die aan het werkelijke doel is voorbijgegaan.

Ik waag me hierbij bewust op een zeer delicaat terrein, doch ik heb gemeend dat de ernst van het probleem niet meer toelaat ook maar één aspekt ervan in het duister te laten.

Een eerste oorzaak zit heel zeker in de eeuwenoude, ingeburgerde beoordelingsmaatstaf van studieresultaten met zijn klassiek «mijn kind, schoon kind»-komplex voor gevolg. Een tweede is te zoeken in het belangenconflikt individu - maatschappij. Aan de bevoegdheidsels moet in elk geval worden voldaan. Dit kan wel, door de omstandigheden, zo gaan wringen dat men, gezien het dringende van de rendabiliteit, eieren eist voor zijn geld. Het eerste stapje naar het aankweken van een «papiertjes»-mentaliteit is dan ook al hier gezet.

En als men nu weet dat de voorbereiding op een examen een zware inspanning en financiële opoffering vergt van de adult, dan is het niet verwonderlijk dat uit deze geestesgesteldheid een negatieve instelling ten opzichte van de opleiding groeit. Op deze elementen komen zich nu factoren griffelen die, met het wezen zelf van een beroepsopleiding weinig te maken hebben. Zolang het rekruteringsveld ruim genoeg was, kon de kompetitievegeest die er uit voortvloeide met wat goede wil nog als stimulans verdedigd worden. Met een steeds inkrimpend rekruteringsveld voor ogen, is van deze sterk emotioneel geladen benadering van het probleem nog weinig hell te verwachten. Ze dwingt tot standhouden en hiervoor wordt dan noodgedwongen gegrepen naar het onmiddellijk aanwijsbare, dit is het aantal behaalde diploma's.

Nut en degelijkheid van het verstrekte onderwijs moet immers bewezen worden.

Werkelijke vorming is voor dit doel minder geschikt, want de resultaten daarvan zijn altijd twijfelachtig, hangen immers af van de verdere ontwikkeling van het individu zelf, en kunnen pas later worden vastgesteld.

Toegesplitst moet deze toestand onvermijdelijk leiden tot het uiterste, waarbij aan een soort vraag-antwoord-theorie wordt gedaan, ofwel wordt wat praktisch ervaren kan worden of door logisch denken op te bouwen is vervangen door te memoriseren teksten. Stilaan komt alles in los verband te staan en is inderdaad van weinig waarde geworden voor het geheel, maar produktief is het wel in elk examenstelsel waar niet naar geasimileerde kennis wordt getast. Het moet resulteren in een door dun en dik klaarstomen, waarbij graad van begaafdheid, redeneervermogen, praktisch inzicht, evenwichtigheid, zin voor verantwoordelijkheid en andere voor later leadership zo belangrijke factoren pas op de laatste plaats komen staan als ze tenminste nog aan bod kunnen komen.

Het eindigt bij de examens fataal in een getrek en een gesleur waarmede niemand in niets nog gebaat is. Dit wordt dan wel een bittere vaststelling voor een onderwijs-mens, omdat hij alleen weet wat daartoe aan waardevoels in de opleiding is opgeofferd. Hij moet zich dan wel afvragen waarvan zo'n getuigenschrift nog getuigenis geeft; welke zin zijn werk nog heeft, want voor elke bewuste leraar telt niet zozeer de kennis op zichzelf als wel in hoever deze kennis kan worden gekoördineerd tot een waardevol geheel".

### NOODZAAK AAN CENTRALISATIE EN DOELSTELLINGEN

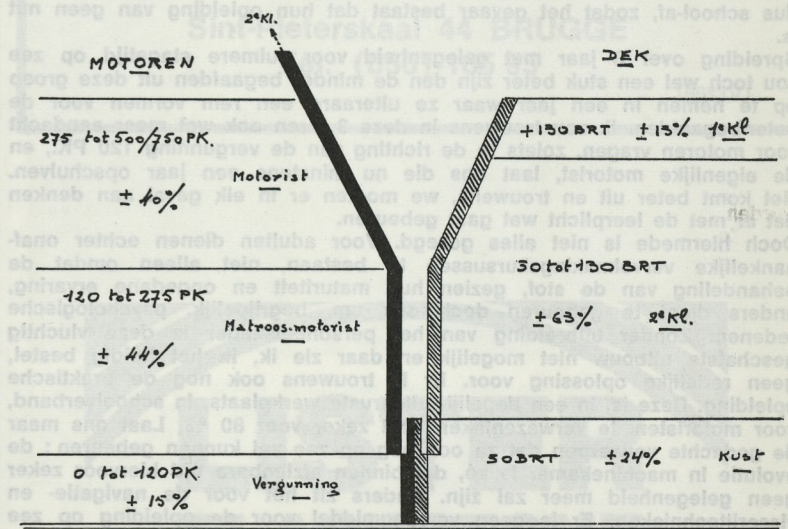
„De CENTRALISATIE, die naar mijn oordeel al deze bezwaren ondervangt en de versnipperde inspanningen van alle aard bundelen kan, wordt trouwens een materiële noodzaak wil men aan een degelijke in- en uitbouw van ons onderwijs toekomen.

Elementair voor een opleiding is wel dat elk individu, eens het stadium van een gemeenschappelijke algemene vorming op het niveau lager onderwijs voltooid, alleen te verwerken krijgt wat het aankan. Hieruit volgt al onmiddellijk DAT ELKE OPLEIDING GRADEN MOET HEBBEN. Deze zijn voor wat ons aangaat bepaald door de functies in het bedrijf. Een goede start lijkt me nu wel elke graad als finaliteit te zien, maar dan in een onderwijsstelsel waarin de nodige bruggen zijn geworpen, i.a.w.

telkens een afgerond geheel naar gelang de begaafdheden en tevens vertrekplatform voor hen die eens de leiding moeten nemen. Van belang is, niet alleen vakbekwaam personeel te hebben doch, vooral de «right man on the right place» te krijgen. Dit sluit al een zekere selectie in aan de basis maar dan zo, dat deze nooit een belemmering mag vormen voor het individu, de eventualiteit van late ontwikkeling dient in elk geval gaaf gehouden. Zo'n vorm van selectie kan nochtans pas waarde hebben wanneer geen andere verdringende factoren spelen. Geen enkel examen kan uitmaken of een element van nature geschikt is om verantwoordelijkheid te dragen, leiding te geven en deze twee elementen te koppelen agn DEGELIJK RENDEMENT en daar komt het toch uiteindelijk op aan. Het onderwijs, in samenwerking met een psycho-medico-sociaal centrum kan alvast een eerste beeld krijgen van de mogelijkheden van het jonge individu. De redersgroepering, op aanwijzing van schippers, zou een reeds bestaand dossier kunnen bijwerken. Het gevaar is natuurlijk dat de beoordeling kan worden beïnvloed door factoren die er niet bijhoren. Omzichtigheid is dus geboden omdat het over de toekomst van een mens gaat. Het gehele beeld nochtans zal, eventuele kwade bedoelingen zo scherp stellen dat deze automatisch van nul en geen waarde zullen blijken. Oordeelkundige hulp voor zo'n zaken bestaat nu meer en meer. Een eerste gevolg van zulk stelsel ware dat het de varende man en de reder veel ontgoochelingen zou besparen".

### MIDDELEN EN DOELSTELLINGEN TE BEREIKEN

„Goed: Maar hoe kunnen we nu aan de twee hoger vermelde doelstellingen finaliteit en brug, toekomen? Laten we hiervoor even ons schema hernemen. Karakteristiek voor het geheel is de verticale uitbouw, vertrekkend van de twee gemeenschappelijke vormingsjaren. Daarbij bestaat de mogelijkheid, om in het raam van het beroep over te gaan van de ene functie naar de andere wanneer deze noodwendigheid zich laat voelen. Dit kan zich voordoen ten gevolge van moeilijkheden bij de aanwerving, wijziging in lichamelijke geschiktheid of gewoonweg omdat een bemanningslid wat meer is gaan voelen voor de andere functie. Het stelsel tracht ontegenzeggelijk te beantwoorden aan de huidige structuur van het bedrijf. Ter illustratie dit tweede schema (fig. 2).



Het schema heeft twee delen: het EERSTE gedeelte (groen) omvat de drie groepen diploma's in de MOTOREN-afdeling, te weten:

Figuur 2

- I. — De vergunning 120 PK. voor de schippers-kustvisserij;
- II. — De groep matrozen-motoristen tot 275 PK.;
- III. — De groep motoristen 500 - 750 PK.

Wat nu wel belangrijk is voor het schema, en pleit toch voor een zekere polyvalentie, is het feit dat in de onderste groep de twee functies aan boord zo tegen elkaar aanleunen zodat van onderscheid niet meer te spreken is. In de tweede groep, de matrozen-motoristen dus, springt de motorist wel als matroos bij maar dan toch niet in dezelfde mate als in de eerste: er zijn op bepaalde tijdstippen wel duidelijk gescheiden functies. Bij de derde groep (motoristen) blijken deze functies meer en meer te divergeren naarmate het vermogen groter wordt. De voorwaarden tot het verwerven van brevetten zijn, voor motoristen, op deze toestand afgestemd.

Dit zijn de gegevens voor 1968; vergeleken met die van 1965 is al een merklijke verschuiving te zien in die groepen. Inderdaad, groep I gaat naar boven. We stellen daarom vast dat er een gedeelte is waar dat de man met de vergunning het niet meer doet, dat de matroos-motorist al in de kustvisserij moet terecht komen. Het TWEDE GEDEELTE (rood) van het schema geeft een beeld van de diploma's in de afdeling «DEK», dat er eigenlijk toevallig is bijgekomen. Er is toch wel iets Interessants aan, er zit namelijk in de onderste groep iets dat niet helemaal schijnt te kloppen.

(Vervolg blz. 4)

(Vervolg van blz. 3)

De schipper kustvisserij tot aan zijn 30 B.T. die bereikt 24 % terwijl de vergunning het maar brengt tot aan 16 %. Daar zit dus wel iets in dat met de tijd zeker zal moeten herzien worden.

Het geheel is ogenschijnlijk goed gekonstrueerd en draagt, mijns inziens, zeker het embryo voor degelijke uitbouw. WAAR IS HET DAN MISGELOPEN? Ik meen een initiale fout te ontdekken in de funktionering van de twee eerste jaren. De aangehaalde omstandigheden hebben er toe geleid deze jaren te gaan zien als voorbereiding tot hoger op, waar ze in feite finaliteit moesten zijn in de eerste plaats en pas brug in de tweede. Het aksent zou dienen gelegd op een niveau «beroepsschool» of «werkplaats» of hoe men het ook noemen wil, dit is met in achtneming van wat de wetgever aan algemene vorming eist, alleen de zuiver praktische vakken onderwijzen en de theorie daarvan tot een utilitair minimum herleiden.

Het zwaartepunt komt dus op het zuivere beroepsvlak te liggen met een begrenzing, ergens in de buurt van het peil «matroos», ouderdom in acht genomen.

Bij het algemeen technisch onderwijs heeft men ook de A4 beroepsklassen moeten invoeren, toen bleek dat met de meer technisch gerichte A3 te veel op de vloer achter bleef. Ik geloof nochtans niet dat een splitsing in beroepsonderwijs en technisch onderwijs materieel mogelijk is omdat zoiets voor elke school wel op een soort privé-onderwijs zou neerkomen.

De uitvoering kan wel worden gezocht in een vorm van PARALLELE KLASSEN. Even verduidelijken. Stel dat we, in zuivere visserijtechniek, 10 lesuren voorzien voor breien en dergelijke. Het intelligentiequotiënt van nummer 1 laat niet veel goeds voorspellen. Nummer 2 blijkt wel de nodige stof te hebben. Rudimentair gezien kom je dan tot 10 lesuren voor nummer 1 en laat ons zeggen 6 voor nummer 2, want die haalt het daarmee wel, geloof me vrij. De gewonnen tijd gaat naar voorbereiding op een hoger trapje. Verder uitgebouwd kan je zo aan de ideale opleiding voor een bedrijf toekomen. Er is trouwens een faktor die voor wat de jongeren betreft in het voordeel van deze opvatting pleit. De mogelijkheid om zee te kiezen na het tweede jaar «dek», is beperkt tot de leerlingen die 15 jaar worden in het kalenderjaar waarin ze het certificaat van scheepsleerjongen behalen. Een klein rekensmetje laat ons zien dat de meesten daar buiten vallen maar ze zijn niet meer leerplichtig! Ze kunnen dus school-af, zodat het gevaar bestaat dat hun opleiding van geen nut is.

Spreading over 3 jaar met gelegenheid voor ruimere stagetijd op zee zou toch wel een stuk beter zijn dan de minder begaafden uit deze groep op te nemen in een jaar waar ze uiteraard een rem vormen voor de beter-begaafden. Ik zou trouwens in deze 3 jaren ook wat meer aandacht voor motoren vragen, zoiets in de richting van de vergunning 120 PK., en de eigenlijke motorist, laat ons die nu minstens een jaar opschuiven. Het komt beter uit en trouwens, we moeten er in elk geval aan denken dat er met de leerplicht wat gaat gebeuren.

Doch hiermede is niet alles gezegd. Voor adulten dienen echter onafhankelijke vervolmakingskursussen te bestaan, niet alleen omdat de behandeling van de stof, gezien hun maturiteit en opgedane ervaring, anders dient te gebeuren doch ook om, begripelijk, psychologische redenen. Zonder uitbreiding van het personeelskader is deze vluchtig geschetste uitbouw niet mogelijk en daar zie ik, in het huidig bestel, geen redelijke oplossing voor. Er is trouwens ook nog de praktische opleiding. Deze is, in een degelijk uitgeruste werkplaats, in schoolverband, voor motoristen, te verwezenlijken heel zeker voor 80 %. Laat ons maar de gedachte verwerpen dat ze ook nog op zee zal kunnen gebeuren: de evolutie in machinekamer is zó, dat binnen afzienbare tijd hiervoor zeker geen gelegenheid meer zal zijn. Anders zit het voor de navigatie- en visserijtechnieken. Er is geen vervangmiddel voor de opleiding op zee en hier komt dan ook weer een zwaar financieel probleem kijken".

#### OPLEIDINGSVAARTUIG

„De visserij scholen hebben nu de beschikking over het onderzoekingsvaartuig «Hinders» voor visserijtechniek en over het opleidingsvaartuig «Cdt FOURCAULT» voor de navigatie. Zo mijn herinnering goed is, dan is deze oplossing van in het begin als een noodoplossing aanvaard. Inderdaad, wanneer twee technieken zo met elkaar verweven zijn als in de visserij, kunnen ze alleen nuttig ervaren worden op één en hetzelfde opleidingsvaartuig.

Ik ben daarom ten zeerste verheugd te mogen vernemen van de Heer Vanden Bosch, attaché bij de Heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen, dat de praktische opleiding in een nabije toekomst zal kunnen gebeuren op een speciaal daartoe uitgedacht vaartuig. En ik mag in mijn dank aan de Heer Minister, en ik meen hierbij de tolk te mogen zijn van het ganse visserijonderwijs, heel zeker de zo dikwijls verguisde administratie niet vergeten die daërachter staat.

Nochtans, eindelijk een werkelijk opleidingsschip ter beschikking te hebben is schitterend; het op de meest effectieve wijze gebruiken is een andere kwestie. Daartoe zal veel dienen gepland. Vergeten we niet dat een van de redenen, waarom het huidig systeem onvoldoende resultaten geeft voor een niet onbelangrijk deel ligt in de spreading van de inschepingen, gevolg van de eerder aangehaalde toestand.

Het vaartuig zal trouwens ter beschikking moeten staan voor dagreizen in de beginne tot langere reizen naarmate de opleiding vordert. En ik moet voor de jongste vooral wijzen op een zeker gevaar voor boemerangeffect, want de voorstanders van de «In de storm wordt ge zee-hard»-opvatting beseffen niet heel goed wat ook daër aan jonge elementen werd verspeeld.

En dit is nu precies een lukse die we ons nog moeilijk kunnen veroorloven. Het vaartuig moet ook, ja zelfs in de eerste plaats, dienen voor kandidaat-schippers, want de brug is helaas voor veel matrozen nog steeds een heilig-huisje; tenslotte moeten de motoristen er het laatste pasje krijgen".

#### GROTER EFFICIËNTIE

„Zoals in den beginne vooropgezet, dwingt economische druk tot meer efficiëntie. Deze is dan te verwezenlijken langs organisatorische en technologische weg. We stellen vast dat niet alleen heel wat op dit laatste gebied veranderd is in de visserij, doch dat ook het ritme waarmede dit gebeurt, steeds versnelt. Wanneer we nu het geheel van onze programma's aan deze evolutie toetsen, moeten we wel besluiten dat ze er op achter gebleven zijn. Het is inderdaad zo dat er nutteloze ballast in voorkomt. Programma's aanpassen is nochtans niet een zo eenvoudige zaak. Niet alleen dienen de vakken qua belang tegen elkaar afgewogen, doch in elk vak moet de stof worden gedoseerd naar de graad van begripsvermogen en andere factoren. Het doel is immers tot een geheel te komen dat aan het individu een solide basis geeft voor verdere uitbouw. We kunnen deze kwestie hier moeilijk uitdiepen; ze ligt trouwens in de bevoegdheid van de verbeteringsraad. Nochtans, om de gedachte duidelijk te maken kom ik even terug op de vroeger aangeraakte dualiteit in beoordelingsnormen. Dit aspect staat immers centraal in ons onderwijs, want naar gelang het aksent gelegd wordt, verandert het ganse beeld. Het wordt daarom wel een oordeelkundig uitmaken van wat nog en wat niet meer noodzakelijk is voor de ene als voor de andere techniek. We moeten ons hierbij hoeden voor uitersten. Laten we, als voorbeeld maar bedenken dat elektronika, het zuivere navigatie-aspekt op het eerste gezicht, tot iets doodgewoons herleidt, maar toch altijd het produkt blijft van een zeer fragiele apparatuur. Er kan heel zeker aan de cursus navigatie en andere worden gedokterd, maar snoeien is eenvoudig, de grens ervan vast leggen is veel delikater. Het zit dan wel zo, dat deze kwestie aan de onderwijsmens wordt overgelaten. Het is immers zijn specialiteit en dit is, voor een deel, nog waar ook, hoewel, in de laatste tijd, zo wat Jan en Alleman schijnt te weten hoe het er met dit onderwijs hoorde aan toe te gaan. Jan moest eigenlijk eens voor een maand of zo voor een klas komen staan, vaststellen wat hij bereikt heeft en dan gaan praten, maar dit is een andere zaak".

#### SAMENWERKING

„Wanneer het over graduatie, verband, continuïteit en dergelijke in leerstof gaat, is die onderwijsrat wel goed geplaatst. Over inhoud en begrenzing ervan kan hij, voor vakonderwijs althans, pas het nodige inzicht opdoen in samenwerking met de nijverheid, waarmede dan tevens de organismen worden bedoeld die rond en voor deze nijverheid zijn ingeschakeld. Onderzoekingscentra spelen hierbij een zeer voorname rol en het is daarom wel zeer verheugend dat, op initiatief van het Rijksstation voor de Zeevisserij, deze samenwerking al een aardig stukje op gang is gekomen. Het is voor een beroepsonderwijs immers van groot belang op de hoogte te zijn van de nieuwste bevindingen. Belangrijker nochtans in mijn ogen, is het perspektief dat voor deze voorlichting op toekomstige ontwikkelingen kan verkregen worden. Het blijkt plots mogelijk de oude droom van de technische leraar voor een deel te verwerkelijken, d.i. een geschoolde kracht te brengen die het nieuwe aankan of althans een zodanige vorming heeft dat hij dit nieuwe niet met kunst- en vliegwerk dient aan te pakken. Hoe vreemd het ook moge klinken, het staat mij voor dat, in de toekomst, een programma nooit meer af zal zijn, d.i. vastgelegd voor lange periode. Zekere vakken zullen verder aan belang inboeten, andere zullen uitgroeien, nieuwe zullen opgenomen worden, aanpassingen zullen zich in versneld tempo opdringen. Of het inderdaad zo uitvalt, zal afhankelijk zijn van de evolutie in het bedrijf, evolutie die er al of niet zal zijn naar gelang de economische waarde die men in de toekomst aan het bedrijf zal toekennen in het geheel van de economie van dit land. Zo de houding dienaangaande positief is, dan zal ook wel, om die waarde op peil te houden, de algemene neiging die zich voor de visserij overal aftekent, dienen gevolgd. Deze wijst in een welbepaalde richting. Wetenschappelijke vorsing in alle sektoren van het bedrijf en de technologische verwezenlijkingen die daar uit voortvloeien, doen het beeld ontstaan van een visserij waaruit alle empirisme verdwenen is. Schouderophalend aan deze gedachte voorbijgaan, is vervallen in een oude kwaal: het is het loochenen van alle wijzigingen die zich in de laatste decennia hebben voorgedaan en wat is toen niet als ondenkbaar en irrealiseerbaar verworpen?

In deze optiek kan ik het grootste gedeelte van dit eksposé alleen maar beschouwen als een stuntelijke poging antwoord te geven op een akuele toestand. Daaraan dokteren dringt zich in de eerste plaats wel op, doch het lijkt niet voldoende. We moeten er voor zorgen dat de vraag die ons nu is gesteld, in de toekomst, nooit meer de akute betekenis krijgt die ze nu wél blijkt te hebben".

#### GROTE ROL VOOR REDERSVERENIGING WEGGELEGD

„Stellend dat de ingreep van wetenschap en techniek verder door zal zetten, zie ik een visserij ontstaan waarin de funkties dek - motoren versmolten zijn. Het harde, vuile werk wordt door machines overgenomen, elektrisatie en vooral elektronische apparatuur wordt uitgebreid waardoor

(Vervolg blz. 5)

(Vervolg van blz. 4)

de bemanningen wel kleiner worden maar waarvan tevens op een ander vlak méér zal worden geëist. Ik denk dat van nu voort reeds dient gepland van uit de zeer technisch-wetenschappelijke vakken zoals fysika, elektriciteit en aanverwanten; van hieruit moeten dan de typische zeemansvakken opnieuw worden benaderd.

Het functioneel zwaartement aan boord van alle vaartuigen is onmerkbaar maar ook onverstoortbaar aan het verschuiven. Daarvan ben ik overtuigd. Het zal wel veel tijd, studie en samenwerking vragen om tot iets degelijks te komen en er is in dit alles voor een goed begrepen en in alle voegen sluitende redersvereniging een zeer grote rol weggelegd.

Intussen moet, zoals eerder gezegd, het bestaande worden aangepast om aan de huidige toestand te verhelpen. De hervorming die gepland is voor het hele onderwijs in dit land zal het er niet gemakkelijker om maken. Met goede wil en gezond inzicht is nochtans veel te bereiken en kan al de basis worden gelegd voor een onderwijs dat niet alleen effectiever is, doch tevens op de toekomst gericht. Maar, er is en blijft een grote «maar» waarmede alles staat of valt. Welke zin kan het hebben aan uitbouw van een onderwijs te denken wanneer het beroep waarop dit onderwijs voorbereidt minder en minder gegadigden vindt en wanneer het peil van wat de school bereikt steeds lager wordt. Dit laatste vooral kan mettertijd een nog ernstiger toestand doen ontstaan. Dit kon wel eens tot verkeerde konklussies leiden waarvan nivellering naar onder wel de slechtste zou zijn".

#### TOEKOMSTMOGELIJKHEDEN VERRUIMEN

„Ik kan me soms niet ontdoen van de indruk dat nog te veel gedacht wordt in elementen van het verleden: ook hier kon wel eens een «up to date» vraag worden gesteld. Ik huiver o.a. wanneer ik aan de reacties denk die kunnen volgen op een suggestie als zouden de brevetten alleen nog een tijdelijk karakter mogen hebben omdat periodieke her-cyclering zich opdringt. Wat in elk geval vaststaat is dat op de verbeterde sociale toestanden geen terugkeer mogelijk is, integendeel. Zij hebben de mens een andere kijk op het leven gegeven die o.a. tot uiting komt in de beroepskeuze. Deze wordt heden, voor een groot deel bepaald op basis van factoren waarvan, voor het huidig geluksconcept van de mens, de meest doorslaggevendende niet in de visserij te vinden zijn.

Nu ben ik de misschien wel ietwat simplistische mening toegedaan dat er steeds jonge mensen zullen zijn om het op zee te willen zoeken: de ouders nochtans zien er een booby-trap in en dit doet het dan. Daar moesten maar eens velen van ons die zonen hebben en het er in het bedrijf niet slecht hebben afgebracht, eens duchtig over mediteren. Om het grote nadeel van deze negatieve instelling t.o.v. de visserij te onder- vangen, lijkt het mij nodig de toekomstmogelijkheden in de visserij-sektor te verruimen. Hoe dit voor elkaar brengen is wel een kluitje voor economisten.

Voor mijn part denk ik aan een meer uitgebreid visserijonderwijs waarin vertakkingen voorzien zijn.

Deze laten niet alleen veranderingen van betrekking in de ganse industrie toe waarmede dan wordt bereikt dat ieder van laag tot hoog de stiel in hart en nieren kent en zo op de meest efficiënte wijze tot zijn bloei kan bijdragen. Dit is nu helaas pas zo voor velen na lange jaren van tasten in de blinde. Ze geven ook hen die het als reder verder in de visserij zoeken willen de nodige bagage om dit oordeelkundig en volledig onafhankelijk voor elkaar te krijgen. Ik kan niet delen in de vrees dat hiermede het ontvolkingsprobleem zal worden aangewakkerd. Iemand de kans geven zich in het raam van zijn beroep ook aan wal uit te leven wanneer de zee een last geworden is; aan de ouders de zekerheid geven dat na een bepaalde diensttijd in de visserij door herscholing de eventuele overschakeling naar een ander degelijk beroep gegarandeerd wordt, kan maar ten goede werken. Een van de vele factoren die de ontvolking in de hand hebben gewerkt, is gelegen in de demografische spreiding van de vissersbevolking; een van de weinige die in staat is de aderlating verder te beletten ligt in de veelzijdige belangen-bundeling. In dit perspectief is deze laatste suggestie dan ook te zien. Hiermede zijn dan wel de krachtlijnen gegeven van een problematiek die, voor wat mij persoonlijk aangaat, na al die jaren meer en meer gaat doorwegen.

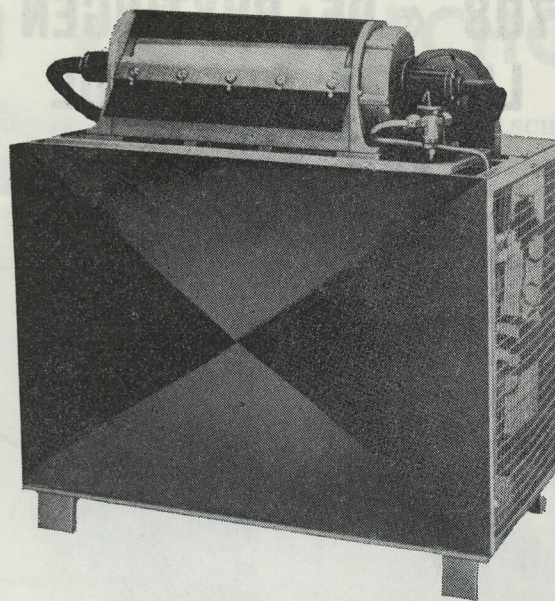
Ik bracht U alleen, zoals de inrichters mij vroegen, een zienswijze over het Belgisch visserijonderwijs. Deze is uiteraard strikt individueel, maakt geen aanspraak op volledigheid en is tot een soort gewetensonderzoek uitgegroeid.

Ik eindig met de overweging van een oud-leerling, succesvol schipper ter kustvisserij, die ik zondag jl. (23 maart '69) op de Visserijbeurs ontmoette. Komende uit deze hoek, de kleine visserij, heeft ze mij des te dieper getroffen. Hier gaat ze:

«Meester, weet je nog, gij hebt me nog leren lezen, en al de rest nadien. Maar dat is nu lang niet meer genoeg. We kunnen niet meer mee omdat we niet genoeg ontwikkeld zijn. En het ergste is wel dat de jonge klare koppen, die onder ons volk ook nog bestaan, niet naar de stiel willen, omdat ze er geen uitkomst meer in zien».

Mocht deze bewustwording van een eenvoudig man, wortelend in deze visserij, U evenzeer treffen en tot nadenken en bezinning stemmen, dan zal wellicht een eerste stap in de goede richting kunnen gezet worden".

Totdaar het referaat van de Heer Boels.



Automatische schilferijsmachine  
Modellen van 300-650-1200-2500 kgr/24 u.  
IJs van — 7° tot — 20° C.

Invoerder :

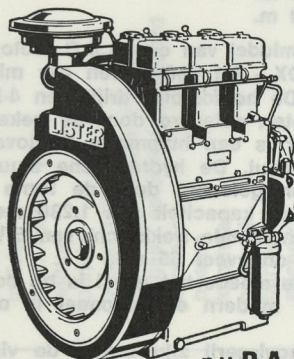
# nachtergaele

Sint-Pieterskaai 44 BRUGGE  
Tel. (050) 165 95

(6633 V)

# LISTER BLACKSTONE

DIESEL MOTOREN VOOR ALLE  
INDUSTRIELE EN MARINE TOEPASSINGEN  
van 3 tot 2000 p.k.



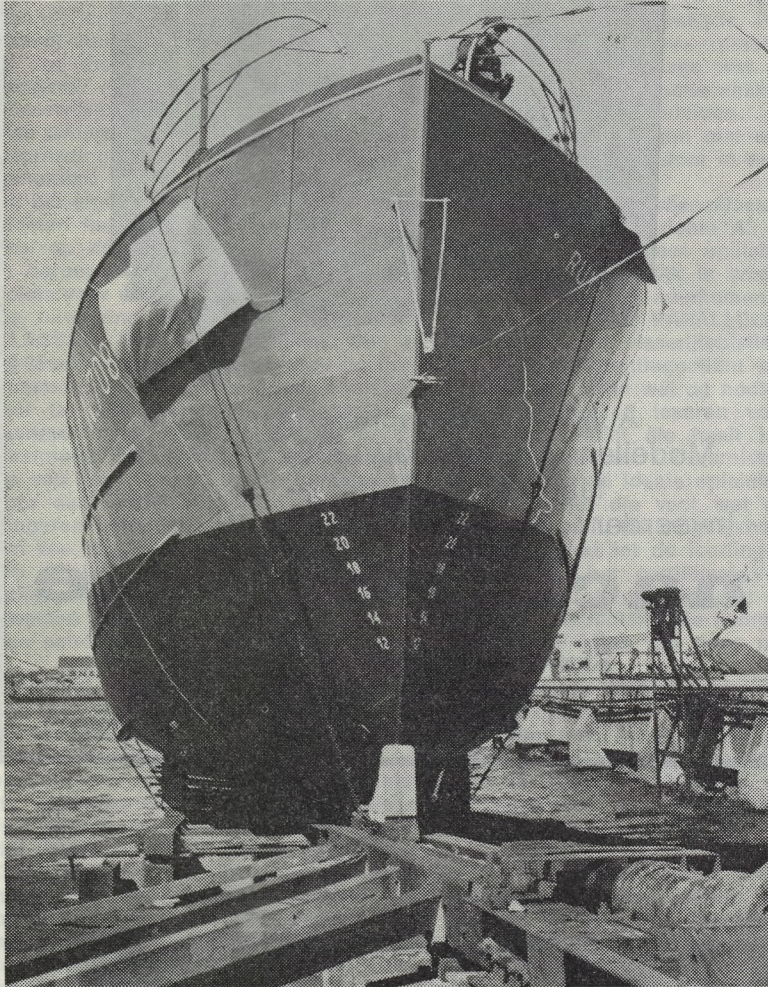
Raadpleeg ons voor :  
Generatoren - Autotruck -  
Industriële tractoren -  
Motorpompen - laders -  
elevatoren - Transpalletten.

A HAWKER SIDDELEY COMPANY

n.v. R.A. LISTER

51, Pepijnstraat - Landen  
Tel. : 011/820.35 - 829.96

# N.708 « DE RUYTINGEN » LIEP TE OOSTENDE VAN STAPEL



Vorige week zaterdag liep onder een bijzonder ruime belangstelling de stalen treiler N.708 «De Ruytingen» vlot van stapel op de gekende Oostendse scheepswerven Béliard Murdoch. Het vaartuig, dat uitgerust is om zowel de spanvisserij als de individuele visserij te bedrijven, wordt aldaar gebouwd voor rekening van de rederij P.V.B.A. Gebroeders Rammeloo uit Nieuwpoort.

De hoofdkarakteristieken van «De Ruytingen» zijn de volgende :

— lengte over alles	: 25,54 m.
— lengte tussen loodlijnen	: 22,80 m.
— breedte	: 6,40 m.
— holte	: 3,20 m.
— diepgang	: 2,60 m.

De voortstuwing zal geschieden bij middel van een A.B.C.-motor met een vermogen van 375 PK - type 6 MDX - bij 600 toeren per minuut. Een reductiekast Brevo is aangebouwd. De hoofdmotor drijft een 4-blad bronzen schroef aan van 1,90 m. diameter, geleverd door de gekende firma Van Voorden uit Zaltbommel. Verder is een hulpmotor Samova voorzien van 15 PK bij 1.500 toeren per minuut. De hydraulische stuurinrichting evenals de 2-trommel vislier werden geleverd door de firma Brusselle uit Nieuwpoort. Deze vislier heeft een capaciteit van 1.230 meter draad van  $\varnothing$  18 mm. per trommel en een nominale trekkracht van 5 ½ ton. De capaciteit van de visruimen belooft ongeveer 65 m<sup>3</sup>.

De akkomodatie aan boord, die zoals steeds het geval is bij de scheepswerven Béliard Murdoch, bijzonder modern en rationeel is opgevat, is voorzien voor zes bemanningsleden.

Speciaal met het oog op de haringvisserij zijn boven de visruimen 4 luiken voorzien, die het wegbergen van de hopelijk rijke haringvangst vlot en snel moeten doen verlopen. Tevens is «De Ruytingen» voorzien van een eigen loslier met het oog op het lossen van de vangst in de vismijn.

Thans wordt met man en macht gewerkt aan het zusterschip, de N.709 «Mardyke», die eveneens voor rekening van de gebroeders Rammeloo eerlang van stapel zal lopen.

## NOG DE INTERNATIONALE KONFERENTIE OVER HET ZEEVISSERIJONDERWIJS GROTE BELANGSTELLING IN DE PERS EN GUNSTIGE KRITIEK

Niet alleen nationale dagbladen, tot zelfs het «Sociaal Verweer» toe, maar ook de diverse vakbladen uit de ons omringende landen hebben ruime aandacht besteed aan het initiatief tot de Konferentie over het zeevisserijonderwijs, en werd achteraf gunstige kritiek uitgebracht en werd de Konferentie als geslaagd aanzien.

De voornaamste buitenlandse visserijvakbladen, zoals Fishing News (Engeland), La Pêche Maritime (Frankrijk) en «De Visserijwereld» (Nederland), hadden overigens een redakteur of medewerker naar Oostende gestuurd.

### GELUKWENSEN VANWEGE «LA PÊCHE MARITIME»

Het Inrichtend Comité mocht zelfs een brief ontvangen vanwege deze belangrijke Franse uitgeverij waarbij de gelukwensen werden overgemaakt voor de uitstekende organisatie en het welslagen van zowel de Internationale Visserijbeurs als van de Konferentie.

### DE NATIONALE PERS

De meeste en voornaamste dagenweekbladen uit het binnenland evenals plaatselijke uitgaven, hebben uitvoerig aandacht gewijd aan de Internationale Konferentie over het Zeevisserijonderwijs, en de inrichters geloofd voor het prachtig en vooruitstrevend initiatief. Zelfs in het «Sociaal Verweer», dit is het blad van het Algemeen Verbond van de Zelfstandige Arbeid, heeft in zijn uitgave van 11 april j.l. de aandacht gevestigd op de manifestatie.

«Het Laatste Nieuws» schrijft o.m. in de inleiding van een uitvoerige bijdrage terzake, het volgende :

«In het kader van de indrukwekkende visserijbeurs die tot einde maart te Oostende gehouden wordt, werd in het stadhuis aldaar van wal gestoken met een merkwaardige konferentie volledig gewijd aan het visserijonderwijs. Dat deze konferentie van begin af de grootste belangstelling genoot bewijst het feit dat tientallen leidende figuren uit de Europese zeevisserijgemeenschap de referaten kwamen beluisteren die door vooraanstaande deskundigen werden voorgedragen».

Dag- en weekbladen als «De Gazet van Antwerpen», «De Standaard», «Le Courier du Littoral», «Het Wekelijks Nieuws», «De Kustbode», «Het Brugs Handelsblad», «Le Soir», «La Dernière Heure», «De Vooruit», «Het Nieuwsblad», «Het Volk», e.a. wijdden uitvoerig uit over dit belangrijk kongres.

### DE BUITENLANDSE PERS

Zoals gezegd besteedden talrijke buitenlandse vak- en andere bladen, waaronder o.m. «De Visserijwereld», (Nederland), «Le Marin», (Frankrijk), Fishing News, (Engeland) en A.F.Z. (Duitsland), aandacht aan het belangrijkste initiatief tot het houden van een konferentie over het zeevisserijonderwijs, en werden de inrichters hiervoor geloofd.

De Konferentie wordt algemeen als geslaagd bestempeld.

### LE MARIN

Dit belangrijke Franse vak-weekblad feliciteert in zijn uitgave van 4 april j.l. de initiatiefnemers voor deze Internationale Konferentie en, zo voegt het blad eraan toe, is het de eerste maal dat zo'n belangrijke aandacht wordt besteed aan de opleiding van de vissers. Wanneer de dag komt, zo gaat het blad verder, dat dit belangwekkend initiatief ooit verdere gevolgen zal krijgen, dan zullen de initiatiefnemers van het Kongres te Oostende alle verdiensten hebben deze te hebben uitgelokt, d.w.z. de moed te hebben gehad het probleem te durven aansnijden.

### «LA PÊCHE MARITIME»

Het Inrichtend Comité werd medegedeeld dat «La Pêche Maritime» in zijn uitgave van 20 april e.k. 6 à 7 bladzijden zal wijden aan dit Internationaal Kongres.

Ook het Engelse Fishing News zal in een e.k. uitgave ruime belangstelling aan de resultaten van het Kongres wijden.

Fishing News was op het Kongres vertegenwoordigd door de heer H. Barrett, assistent-uitgever van dit belangrijk weekblad.

Wij komen op een en ander dan ook terug.

### «IJMUIDER COURANT»

«De IJmuider Courant» publiceerde in een uitgave van 29 maart, 31 maart en woensdag 2 april, eveneens belangrijke bijdragen en uitvoerige verslagen over de Konferentie onder de titels «Fransen, Belgen en Hollanders over het visserijonderwijs», «Kongres in Oostende bekeek visserijonderwijs kritisch» en «Belgen over problematiek van zeevisserijonderwijs heden».

A.W.

## INTERESSE VOOR ONS BEDRIJF

«Voseko», dit is de Vereniging voor oud-studenten in de handels- en economische wetenschappen van de Rijksuniversiteit van Gent, heeft de heer A. Wittevrongel, uitgenodigd een spreekbeurt voor hun vereniging te komen houden.

De heer Wittevrongel zal spreken over «De Belgische zeevisserij in het kader van de huidige economische ontwikkeling» op vrijdag 25 april e.k. te Gent. De voordracht zal toegelicht worden aan de hand van dia's.

## ROUWDIENST

Heden, vrijdag 18 april, te 10 u., wordt in de parochiale kerk van de H. Familie te Duinbergen een plechtige lijkdienst opgedragen ter nagedachtenis van Jan Rappé, geboren te Knokke op 8 mei 1952 en op zee gebleven op 31 maart 1968.

# 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. Gellieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken van de prijzen.

We kregen de gewone aanvoer tijdens de voorbije week. Een nogal eenzijdige aanvoer nochtans aangezien de Kanaalschepen zeer kleine vangsten vis binnenbrachten naast hun soms ruime vangsten tong. De meeste vis kwam van IJsland en hier waren dan rode zeebaars, koolvis en wijting de toonaangevende soorten. Deze week weer iets meer Noordschepen en dus ook terug meer gul. Nu de Kanaalvangsten nog weinig vis geven en de tongprijzen zodanig gedaald zijn

**MEER TREKKRACHT**  
**MEER SNELHEID**  
(5723V)

dat in een veel kortere tijd van de Noord evenveel kan besomd worden, zullen die Kanaalvangsten wel gaan verminderen en krijgen we de volgende weken weer meer Noordvangsten.

Ondanks de niet zo beste weersomstandigheden kregen we voor sommige soorten geen te beste prijzen. Zo was gul goedkoper dan verleden week en kregen de verschillende tongsorteringen prijzen die veel lager waren dan verleden week. De kleine soorten zakten zelfs met 20 à 25 fr. per kilo.

Het was nochtans weer niet zo slecht dat er geen dure vis meer was op de markt. Sommige soorten bleven zelfs meer dan duur. We vernemen in de eerste plaats rog waarvoor regelmatig tot 30 fr. werd betaald, we vermelden ook rode knorhaan waarvoor nooit onder de 20 fr. betaald werd. Ten slotte was er weer de tarbot die nooit onder de 100 fr. daalde en was er de rode zeebaars, die de aanvoer in aanmerking nemend, weer flink werd verkocht. Deze vissoort is voorzeker de meest gevraagde vissoort en krijgt nog zelden onder de 9 fr. per kg., gewoonlijk zelfs een stuk boven de 10 fr. per kg.

De kwaliteit was deze week niet bijzonder goed verzorgd. Verschillende schepen maakten veel te lange reizen en dit had vanzelfsprekend zijn weerslag op die kwaliteit. We hebben dan ook weer meer „B”-vis gezien dan de voorgaande weken. Hopelijk is dit een verschijnsel dat van voorbijgaande aard is, slechte kwaliteit werkt het visverbruik niet in de hand. Die minder goede verzorging, van de Kanaalvangsten vooral, was er oorzaak van dat flinke partijen kabeljauw de minimumprijs niet haalden. Profijt voor de reder zat er dus zeker niet in.

De opbrengsten waren niet voor alle schepen renderend. Daarvoor waren ofwel de vangsten te klein ofwel werden teveel goedkope soorten aangevoerd. Bij die goedkope soorten moeten we koolvis, IJslandse wijting en totten vermelden. Te noteren ook dat de IJslandse kreeft-

jes een nogal gevoelige prijsdaling ondergingen en dat voor grote sortering zowat 1.000 fr. minder werd betaald dan verleden week op de eerste verkoopdag.

In totaal kwamen deze week 40 schepen verlopen. Zij losten ongeveer 11.000 B. vis en 42.000 kg. tong. De IJslanders zorgden tevens voor 2.500 kg. kreeftjes. De totale opbrengst bedroeg deze week 8.080.154 fr.

## NIET TE BEST VOOR DE IJSLANDERS

Zes vangsten van IJsland leverden ongeveer 5.400 bennen vis en 2.500 kg. kreeft op. Geen ruime vangsten dus terwijl die vangsten dan nog dikwijls uit zeer goedkope soorten bestonden. De IJslanders maakten dus deze week geen goede beurt. De prijzen voor de meeste IJslandse soorten lagen inderdaad lager dan verleden week. Rode zeebaars maakte hierop een uitzondering. Deze vissoort werd verkocht tussen 9 en 16 fr. volgens grootte en kwaliteit. Veel minder renderend was de prijs van koolvis, hier werd slechts van 4 naar 7 fr. gegeven en dan nog moesten grote partijen worden opgevangen. Leng kreeg nog een behoorlijke prijs en haalde regelmatig 10 fr. per kg. Grote IJslandse wijting werd aanvankelijk verkocht boven de 8 fr. per kg., op het einde van de maandagmarkt

**MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE**  
**Zaltbommelschroef**

viel de prijs terug naar 6,40 fr. Kleine wijting kreeg van 5 naar 6 fr. Kabeljauw kreeg doorgaans ook lagere prijzen dan verleden week en schommelde tussen 10 en 13 fr. De gullen schommeden rond de 10 fr. per kg. ongeacht de grootte. Een nogal ruime aanvoer van schelvis hield de prijs van deze vissoort op een bescheiden peil. De grote sortering kreeg van 16 naar 21 fr., middenslag-schelvis kreeg van 9 tot 13 fr. en kleine sortering van 7 naar 9 fr. Heilbot bleef zeer schaars en kreeg dan ook opnieuw hoge prijzen. Staartvis deed het niet te best. De uitvoer toonde minder belangstelling dan gewoonlijk. De dreigende staking in Frankrijk is hier zeker niet vreemd aan. Voor schotse schol werden tijdens de afgelopen week ongewoon hoge prijzen betaald. Deze vissoort kreeg inderdaad regelmatig meer dan 15 fr. per kg. en was daardoor zelfs duurder dan hondstong. Deze laatste vissoort die gewoonlijk rond de 20 krijgt moest het nu doen met 14 fr. per kg. Voor schaat werden de gewone prijzen betaald, t.t.z. 15 à 26 fr. per kg.

De kreeftenprijs ten slotte was heel wat lager dan verleden week. Grote sortering daalde onder de 2.000 fr. per ben. kleine sortering kreeg rond de 1.000 fr. per ben en heel kleine kreeftjes kregen rond de 700 fr. per ben.

De opbrengsten waren niet voor alle IJslanders renderend. Sommige schepen zullen zelfs moeilijk uit de kosten geraakt zijn. Zoals gewoonlijk was het de O.288 die de beste uitslag bereikte: 887.000 fr.

## GOEDKOPE NOORDZEE-KABELJAUW

Een vangst van de Noordzee leverde 380 bennen vis op. Bijna uitsluitend kabeljauw en gul. Verder nog enkele bennen schelvis en wat steenschol, zeevolf en totten. Kabeljauw was zeer goedkoop, de hoogste prijs die we noteerden was amper 870 fr. Die schelfoodprijs zakte zelfs nog naar 820 fr. Voor kabeljauw in bennen was de prijs nog een stuk lager en werd slechts van 650 naar 510 fr. betaald. Een prijsdaling dus in één en dezelfde beurt van 150 fr. per ben. Schelvis was nogal duur, ten opzichte van de IJslandse soort alleszins. Ook zeevolf en steenschol werden duur verkocht. Deze laatste soorten hadden echter weinig invloed op de opbrengst die na een korte reis 213.000 fr. bedroeg.

## MEER NOORDSCHEPEN

Het aantal Noordvangsten steeg deze week naar acht, dit is dan zowat het dubbele van wat we verleden week kregen. De aanvoer van gul is dan ook beduidend groter geweest en steeg tot 2.300 bennen. De totale aanvoer van deze visgroep bedroeg slechts 2.480 bennen zodat behalve gul er niet veel werd gelost. Enkele bennen rog, wat totten, steenschol en platvis waren de weinige soorten die enige variatie brachten. De gulprijzen waren lager dan verleden week, de niet zo beste toestand in Frankrijk is daarvan de oorzaak. De grote gullen kregen rond de 12 fr., middensortering 10 fr en kleine sortering van 9,80 fr. naar 11 fr. Dalende noteringen reeds op de maandagmarkt. Voor rog werd heel veel betaald, de prijzen schommelden van 20 naar ruim 30 fr. per kilo.

De resultaten waren voor deze schepen lang niet slecht, de reizen

**VAN VOORDEN**  
**Zaltbommel n.v.**  
(5723V)

waren hier immers veel korter dan die van de Kanaalschepen.

## MEEST TONG VOOR DE KANAALSCHEPEN

Een nogal groot aantal Kanaalvangsten bracht echter weinig variatie in de aanvoer. De visvangsten waren hier immers doorgaans erg klein. Ze bestonden in hoofdzaak uit rog, platvis, een paar manden staartvis, wijting, wat tarbot en griet, zeehond en verder rode knorhaan, grauwe poon, kabeljauw en gul. Deze laatste soorten deden het niet bijster goed en moesten zelfs voor het grootste gedeelte opgevangen worden. De gullen deden het toch nog iets beter dan de kabeljauw. Vlaswijting hebben we weer bijna niet gezien. Ook rode knorhaan was zeer schaars en kreeg dan ook opnieuw tot 30 fr en meer. De verschillende rogsorteringen waren eveneens zeer duur. Grote rog kreeg vaak tot 1.500 fr. per ben, de tilten daalden nooit onder de 1.000 fr. en scherpstaarten kregen van 16 naar 20 fr. Gladrog deed hiervoor niet onder, terwijl de enkele bennen keilrog tot bij de 40 fr. noteerden. Wijting was aan de goedkope kant en ook platjes en platvis kregen weinig renderende prijzen. De kwaliteit van deze soorten kon ook beter zijn. Voor grote tarbot werd tot 13 fr. gegeven, de kleinere soort kreeg tot bij de 100 fr. per kg.

Wat de tongen betreft, deze waren heel wat minder duur dan de voorgaande weken. Geen enkele soort haalde nog de 70 fr. per kg. en dinsdag was de gemiddelde prijs zelfs gedaald tot 52 fr. per kilo. Hiervoor was het nodig dat de lappen onder de 40 fr. zakten en de grote tongen slechts 43 fr. haalden. De driekwartsortering bleef schommelen rond de 50 fr., terwijl blok-tong slechts even boven de 60 fr. bleef. Ook voor/kleine tong kreeg al eens onder de 60 fr., terwijl kleine tongen tot 57 fr. terugvielen. De slips of heel/kleine tongen ten slotte kregen 55 fr. per kilo. Voor sommige soorten dus een prijsdaling van meer dan 20 fr. per kilo. Een daling die zeker zeer voelbaar is bij vangsten die van 2.500 naar 4.000 kilo bevatten. De resultaten waren dan ook heel wat lager dan verleden week, geen enkel schip kon de 300.000 fr. bereiken. Woensdag gingen de tongen verder dalen. Vooral de middensorteringen.

## WEINIG WESTVIS

De ongunstige weersomstandigheden hebben de Westvisserij min-  
(Vervolg blz. 8)

— STABILITEIT  
— KWALITEIT  
— HOGE BESOMMINGEN  
— CONCURRENTIELE PRIJZEN

Synoniemen van de

**N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE**

Rodenhuize  
Gent 2 — Tel. (09) 78 04 01  
Voortdurend schepen in aanbouw



(5546V)

# ZOMER - MINIMUMPRIJZEN

Zoals ieder jaar worden ook dit jaar zomer-minimumprijzen vastgesteld. Deze zomerprijzen, goedgekeurd door de Bevoegde Overheid, komen in voege vanaf **maandag 28 april e.k.**

Het peil van de zomerprijzen is over het algemeen hetzelfde als dit van de zomerprijzen van vorig jaar, op uitzondering van de prijzen voor gullen die iets hoger liggen, daar deze vissoort vorig jaar ekstra werd verhoogd teneinde de nadelige gevolgen veroorzaakt door de Franse invoerbepalingen, te milderen.

De minimumprijs voor koolvis daarentegen ligt iets lager daar de prijs van de koolvis in de andere E.E.G.-landen lager ligt dan onze opvangprijzen.

Tenslotte werd de leng gesplitst in witte en blauwe leng, wat meer met de werkelijkheid overeenstemt, met voor de **eerste categorie** althans, een hoger prijs voor blauwe leng.

De minimummaten zijn ongewijzigd gebleven.

De platvisprijzen worden later aangepast.

De vaststelling van de hoogte der minimumprijzen is een bijzonder moeilijk

geval daar er onder meer moet worden over gewaakt dat het peil niet van die aard is dat méér wordt ingevoerd.

Het is inderdaad zo dat in diverse buurlanden de minimumprijzen steeds lager liggen dan bij ons. Dit is zo bijvoorbeeld het geval in Nederland, waar de koolvis op 4,20 fr. staat.

Aldus kunnen we bezwaarlijk een minimumprijs voor koolvis handhaven die bijna het dubbel is van de minimumprijs voor deze vissoort in Nederland, om aldus een groter invoer in de hand te werken die uiteraard in het nadeel van de reder zelf zou uitvallen daar onze eigen aanvoer onverkocht zou blijven staan.

Zo zijn er nog andere voorbeelden.

Hieronder volgen dan de minimumprijzen geldig vanaf 28 april e.k.

De reders die de lijst van de minimumprijzen wensen, kunnen deze bekomen op het sekretariaat van de Rederscentrale.

Bovendien zal „Het Visserijblad” van deze week als supplement een afzonderlijke lijst van de zomerprijzen bevatten ten behoeve van de reders.

## MINIMUMMATEN EN MINIMUMPRIJZEN GELDIG VANAF 28-4-1969

Vissoorten	1ste categorie		2de categorie		3de categorie		4de categorie	
	cm.	fr./kg.	cm.	fr./kg.	cm.	fr./kg.	cm.	fr./kg.
kabeljauw	+ 80	7	+ 60 t./m. 80	5	+ 40 t./m. 50	4	+ 30 t./m. 40	3
koolvis	+ 80	5,6	+ 50 t./m. 60	4,4	+ 40 t./m. 60	3,6	+ 30 t./m. 40	2,4
zeehond / zeehaai (NG)	+ 80	6	+ 60 t./m. 80	5	+ 50 t./m. 60	3,6		
vlaswijting / blauwe leng	+ 60	7	+ 40 t./m. 60	5	+ 30 t./m. 40	3,6		
witte leng	+ 60	6	+ 40 t./m. 60	5	+ 30 t./m. 50	3,6		
schelvis	+ 50	7	+ 40 t./m. 50	5	+ 35 t./m. 40	3,6	30 t./m. 35	2,4
meiden	+ 50	7	+ 40 t./m. 50	5	+ 30 t./m. 40	3,6		
rog / katrog (NG)	+ 50	7	+ 40 t./m. 50	5	+ 30 t./m. 40	3,6		
wijting	+ 45	5	+ 35 t./m. 45	4	30 t./m. 35	3		
platvis	v/40 en meer	4	+ 35 tot 40	7	v/30 t./m. 35	5	+ 27 tot 30	3
bonen (NG)	+ 35	6	—	—	+ 30 t./m. 35	3,6		
lom / tijger / wolf / kongel	—	—	—	5	—	—	—	—
witjes / soldaat / roodbaard	—	—	+ 35	5	30 t./m. 35	3,6		
zeebaars	—	—	—	—	+ 35	3,6		
posten	—	—	—	—	—	—	+ 30	2,4
knorhaan	—	—	—	—	+ 30	3,6		
makreel	+ 35	4	— 35	2,6	—	—	—	—
haring (NG)	max. 7 st./kg.	4	+ 7 st./kg.	3	industriële	2,6	—	—
pilchards	—	—	—	—	—	2,6	—	—

### OPMERKINGEN

- Alle niet vermelde commerciële vissoorten welke kunnen opgevangen worden : 6 fr./kg.
- Voor kabeljauw, koolvis, schelvis, wijting, platvis, makreel en haring bestaat in Nederland eveneens een opvangregeling.
- De vissoorten beneden de 30 cm. worden ingehouden aan de minimumprijzen welke voorzien zijn voor dezelfde vissoorten vanaf 30 cm. (uitzondering platvis: + 27 tot 30 cm.: ingehouden aan 3 fr.)
- NG : Vissoorten welke normaal ongeget worden aangevoerd.

# Marktoverzicht Zeebrugge

Van de zestigtal vaartuigen welke gedurende de voorbije week hun vangsten aanboden waren er een tweetal vaartuigen van het Kanaal, drie van de Kreeftenput en de overige van de Noord.

De afname van de verschillende tongsoorten onderging een vrij grote prijschommeling en dit voor praktisch al de tongsoorten. Voor de grote werd van 36 tot 51 fr. betaald en voor de 3/4 van 50 tot 62 fr. Deze soorten waren zoals de vorige weken het grootst in aanvoer. De middensoorten haalden prijzen van 56 tot 88 fr., deze soorten ondergingen op de dinsdagmarkt een gevoelige prijschommeling.

Voor de kleinste soorten waren de prijzen, in verhouding met vorige week, sterk afgenomen van 51 tot 85 fr. voor de TP en de slips.

De weinige tarbot en grietsoorten waren goed in afname; de aanvoer in de vismijn was ook zeer klein.

De pladijsaanvoer welke in verhouding met het vorig jaarbegin zeer miniem te noemen is, bracht voor de weinige platvissoorten, alleen mooie prijzen op voor de 3de slag en de deelvis, van 8 tot 21 fr. De grote en middenslag welke praktisch hun minder commerciële pe-

riode voorbij zijn, brachten slechts van 5 tot 8 fr. op.

Van de roggevis waren alle soorten winstgevend in prijs, naar het einde van de week werden zelfs topprijzen geboekt. Voor de grote soorten waren de prijzen van 20 tot 34 fr. per kg., voor de middenslag van 19 tot 25 en de kleine soorten van 8 tot 17 fr.

Van de ronde vissoorten waren alleen de gulsoorten goed vertegenwoordigd, al de varianten in deze slag waren renderend: van 16 tot 23 fr. voor de kabeljauw, en de verschillende gulsoorten van 11 tot 18 fr.

De wijtingafname was goed voor de grote, werd van 7 tot 11 fr. betaald en voor de kleine van 3,60 tot 8 fr. Weinig andere vissoorten werden er aangeboden.

De vaartuigen afkomstig van het Kanaal brachten hoofdzakelijk tongsoorten en geen andere vis. De opbrengsten schommelden tussen de 88.280 voor de B.604 en 313.230 voor de Z.526 met ± 5.000 kg. tongen. De besommingen van de vaartuigen van de Noord waren de korte reises in aanmerking, winstgevend voor allen.

(Vervolg van blz. 7)

## OOSTENDSE MARKT

stens bemoeilijkt, zoniet onmogelijk gemaakt op sommige dagen. Van daar de grootste Westaanvoer op de maandagmarkt toen talrijke schepen hun reis hadden ingekort. Woensdag ook nog en paar Westschepne en in totaal zowat 750 bennen vis van deze visgrond. Vis die zeer gretig werd afgenomen gezien de uitstekende kwaliteit. Zodoende met vaak zeer kleine vangsten toch nog een bevredigend resultaat bereikt worden. De roggen, rode knorhaan, haai en zeehonden waren de best verkochte soorten. Rode knorhaan schommelde hier van 24 naar 32 fr., haai kreeg tot 19 fr. en hondshaai of zeehond tot 14 fr. per kg. Kabeljauw kreeg hier al eens tot 20 fr. terwijl de gullen verkocht werden tussen 10 en 15 fr. per kg. Wijting was hier heel wat duurder dan van het Kanaal, de kleine soring kreeg zelfs tot 9 fr. Ook platjes en platvis werden gretig opgekocht. Tongen hadden deze schepen om zo te zeggen niet bij.

## SLECHT WEER VOOR DE KUSTVISSERIJ

Als het voor de grotere schepen al slecht visweer is, dan is het zeker voor de kleine garnaalvissersvloot. Eind vorige week hadden we nochtans een ruimere aanvoer gekregen waarbij regelmatig meer dan 500 kg. werd aangevoerd. De grootste aanvoer kregen we donderdag toen 817 kilo werden verkocht. De prijzen voor de garnaal blijven zeer hoog en schommelden ook nu weer tussen 50 en 104 fr. De kwaliteit van de aangevoerde garnaal verschilt nogal sterk, hetgeen de grote prijsverschillen uitlegt. De visvangers doen het voorlopig, ook weer als gevolg van ongunstig weer, niet te best. Dinsdag toch een tongenvangst van 373 kg. en een opbrengst van 20.000 fr., dit voor de O.150.

(Gesticht bij Koninklijke Besluiten van  
7 en 8 augustus 1939  
Meir 1, ANTWERPEN 1)

De Heren Aangeslotenen worden uitgenodigd tot de gewone Algemene Vergadering van de VERENIGING VOOR ONDERLINGE ZEEVERZEKERINGEN TEGEN OORLOGSRISICO die zal gehouden worden op vrijdag 25 april 1969, te 11 uur, in de vergaderzaal van de Compagnie Maritime Belge te Antwerpen, Meir 1, tweede verdieping.

### AGENDA :

- 1) Verslag van de Raad van Beheer ;
- 2) Verslag van de Heer Commissaris ;
- 3) Goedkeuring van de balans en van de rekeningen van ontvangsten en uitgaven afgesloten op 31 december 1968 ;
- 4) Decharge aan de Heren Beheerders en Commissaris.

De Leden die rechtspersonen zijn, mogen zich door hun daartoe behoorlijk gemachtigde beheerders, directeurs of zaakvoerders doen vertegenwoordigen. In dit geval worden zij vriendelijk verzocht hun volmacht ten laatste de dag voor de vergadering aan de vereniging te laten toekomen.

De Raad van Beheer

(6643V)

Dechy



een  
huisvriend

hulpfornuis  
zowel in  
huis als in  
open lucht

het fornuis S 200  
(slechts 245 F + gaspatroon : 25 F)

**CAMPING GAZ**



LEES HET

VISSERIJBLAD

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

14-4	25	379.750	4.769.161			
15-4	7	130.869	1.989.163			
16-4	8	72.700	1.321.830			
	40	583.319	8.080.154			

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

8-4	15	742	58.866	67,—	90,—	
9-4	16	756	53.745	50,—	83,—	
10-4	16	817	55.707	59,—	75,—	
11-4	5	262	24.581	68,—	104,—	
12-4	1	9	720	80,—		
14-4	12	792	46.493	64,—	67,—	

### VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

10-4	11	30.204	978.240			32,38
11-4	20	49.004	1.383.220			28,22
14-4	18	68.160	1.570.230			23,03
15-4	15	50.439	1.566.130			31,01
16-4	11	55.722	1.326.200			23,80

### WAARVAN TONG

10-4	11	13.368	791.180			59,18
11-4	20	16.095	1.008.050			63,63
14-4	18	14.795	913.990			61,77
15-4	15	21.639	1.136.290			52,51
16-4	11	13.677	718.250			52,51

### GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

10-4	14	1.541	119.078	40,—	97,—	
11-4	6	510	42.805	53,—	100,—	
12-4	8	408	28.049	46,—	81,—	
14-4	11	864	57.698	36,—	89,—	
15-4	17	2.063	106.103	35,—	67,—	

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

10-4	7	2.075	67.730			
11-4	3	1.692	89.436			
12-4	1	140	8.810			
14-4	20	30.135	456.409			
15-4	4	725	34.694			
16-4	10	10.391	313.440			

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

10-4	11	396	32.334	74,—	86,—	81,—
11-4	1	28	3.444	123,—	123,—	123,—
14-4	7	383	23.275	58,—	66,—	61,—

## Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 10-4-1969

IJsland : O.81 — O.318  
 Noord : O.537  
 Kanaal : O.124 — O.37 — O.189  
 — O.29 — O.309 — O.306  
 Noop Head : O.228

VRIJDAG 11-4-1969

IJsland : O.237 — O.305  
 Noord : O.120 — O.301  
 Kanaal : O.141 — O.114 — O.26

— Z.212  
 West : O.69 — N.715 — N.819 — N.720

ZATERDAG 12-4-1969

Kanaal : O.134  
 MAANDAG 14-4-1969  
 Noord : O.307 — Z.38  
 West : N.750 — O.148 — Z.499  
 Oost : Z.502

DINSDAG 15-4-1969

Noordzee : O.182  
 Noord : O.132  
 West : N.185 — O.287

WOENSDAG 16-4-1969

IJsland : O.288 — O.282

## IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	14-4-1969	15-4-1969
Schelvis		
Groot	15,—21,—	15,60
Middel	9,—15,60	8,— 9,—
Klein	7,40- 9,—	4,—
Kabeljauw	11,40-13,—	9,—10,—
Gul	9,60-11,60	6,— 9,—
Witting	5,— 9,60	5,— 7,—
Schaat	0,—28,—	
Zeebaars	8,40-15,20	9,60-14,20
Leng	11,60-12,—	8,—11,60
Schartong	8,—24,—	
Heilbot	48,—90,—	
Koolvis	3,80- 7,60	4,— 7,60
Hondstong	4,40-15,40	
Zeewolf	12,—14,—	
Platen		

### 1. OOSTENDE

MAANDAG, 14 april

IJSLAND				
O.282	17	600	1200	301.390
O.236	17	700	100	256.330
O.288	17	1650		887.261
O.202	16	800	1200	330.800
Z.418	16	450		155.925

KANAAL

O.312	16	100	2700	208.930
O.127	17	100	3400	242.020
O.243	15	70	2500	177.100
Z.405	16	120	3400	247.480
O.218	12	100	1200	112.450
O.118	17	100	3200	231.420
O.151	16	200	1900	163.370

NOORD

O.329	9	380		193.060
N.719	9	220		114.520
O.285	10	400		226.370
O.286	10	250		137.200
O.94	10	420		213.230

WEST

O.147	3	20		16.860
O.142	5	70		66.220
O.156	6	80		85.970
N.750	4	80		54.330
N.185	6	100		64.430
O.15	7	45		65.740
O.287	6	600		75.670
O.267	8	30		29.610

DINSDAG, 15 april

IJsland	17	1200		540.918
---------	----	------	--	---------

NOORDZEE

O.334	10	380		213.460
-------	----	-----	--	---------

KANAAL

O.275	14	200	3000	274.075
O.229	16	280	1200	212.910
O.249	13	80	3000	206.900
O.369	16	100	4000	273.550
O.195	16	50	3200	207.040

KUST

O.225	1	2	30	4.240
O.31	1	2	129	7.130
O.621	1	1	20	3.690
O.150	2	1	373	20.250
O.351	1	3	67	4.190

WOENSDAG, 16 april

KANAAL

Z.34	13	100	1500	191.870
O.268	16	30	2500	150.810
Z.597	15	60	3500	219.810

NOORD

O.239	11	260		156.420
O.284	12	350		195.500
O.232	10	320		169.940

OOST

Z.509	6	10	1200	88.410
-------	---	----	------	--------

WEST

N.738	7	150		108.880
-------	---	-----	--	---------

KUST

O.446	1		112	6.240
O.150	1	1	131	7.155
O.18	1	1	61	4.460
O.327	1	2	27	3.580
O.271	1		95	5.530

### 2. ZEEBRUGGE

DONDERDAG 10 APRIL 1969

Z.536	1	350	15	33.150
Z.435	4	900	40	87.370
Z.471	1	150	10	23.410
Z.556	1	100	5	15.450
Z.507	5	1100	50	116.730
Z.421	4	1500	80	163.420
Z.596	4	1600	40	153.000
Z.462	3	2000	60	161.050
Z.549	9	1200	50	110.270
Z.411	3	1500	40	96.370
Z.585				18.020

MAANDAG 14 APRIL 1969

Z.578	3	150	30	32.070
Z.544	3	150	70	81.550
Z.545	2	100	10	23.920
Z.600	8	1800	80	142.940
Z.584	8	1800	80	159.370
Z.579	8	2000	70	170.930
Z.349	3	150	50	31.130
Z.176	5	500	20	75.130
Z.24	5	500	20	43.060
Z.564	8	400	100	119.920
Z.560	4	150	50	44.290
Z.175	8	300	100	118.340
Z.511	8	300	100	111.500
Z.570	3	200	25	38.360
Z.568	3	150	50	53.790
Z.527	14	2500	90	211.750
Z.503	3	200	20	32.190

DINSDAG 15 APRIL 1969

Z.473	5	200	10	18.320
Z.492	7	2000	60	168.090
Z.428	7	150	80	76.430
Z.559	9	3000	100	237.240
Z.526	14	4000	10	313.230
Z.452	6	1400	50	118.140
Z.572	10	2300	100	211.100
Z.422	10	1400	50	131.930
Z.540	11	1200	60	97.690
Z.603	11	400	50	83.820
Z.451	9	900	50	87.480
Z.601 - 468	1	—	—	13.500
Z.554 - 538	1	—	—	9.160

WOENSDAG 16 APRIL 1969

B.604	13	250	75	88.280
Z.500	12	1000	70	93.560
Z.458	5	50	70	65.340
Z.400	8	50	60	68.180
Z.269	13	2000	50	132.320
Z.420	12	600	90	99.560
Z.590	12	500	160	141.140
Z.496	9	3000	80	204.590
Z.563	8	150	85	75.530
Z.484	12	2000	70	175.990
Z.592	12	2000	80	181.710

**REDERS,  
LEEST  
HET VISSERIJBLAD**

**VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN**

## VERWACHTINGEN 3. NIEUWPOORT

MAANDAG 14-4-1969

**IJSLAND :**  
O.316 met 1450 bennen vis waarvan 800 rode zeebaars, 200 koolvis, 120 totten en schelvis, 200 kab-gul, 50 leng, 50 shelfcod, 30 gutvis - O.331 met 750 bennen vis waarvan 400 koolvis, 240 gutvis, 30 schelvis en totten, 20 rode zeebaars, 10 kab-gul, 20 leng, 5 heilbot en staart en 20 kreeftjes. - O.231 met 580 bennen waarvan 80 kreeftjes, 150 wijting, 180 koolvis, 20 mieten, 100 schelvis en totten, 10 heilbot en staart, 5 rode zeebaars, 30 varia - O.224 met 570 bennen waarvan 25 kreeftjes, 120 schelvis en totten, 40 kabeljauw en gul, 235 koolvis, 100 wijting, 15 hondstong en mieten, 10 rode zeebaars. 15 leng - O.217.

**NOOP HEAD**  
O.242 met 40 haal, 70 kabeljauw, 125 gul, 130 schelvis en totten. 15 rog.

**KANAAL :**  
N.706 - O.274 - O.160 - O.123 - O.72 - O.335.

**WEST :**  
O.214 - W N.765 - O.192 - N 715 - O.69 - N.819.

**NOORD :**  
O.247 - O.537.

DINSDAG 15-4-1969

**KANAAL :**  
O.35 - O.198 - O.66

**IJSLAND :**  
O.216 met 1200 bennen waarvan 750 rode zeebaars, 100 koolvis, 100 kabeljauw, 100 schelvis en totten, 50 leng, 100 varia - Z.571.

**NOORD :**  
O.120 - O.301.

**WEST :**  
N.185 - O.267 - O.156 - O.237 - N.720.

WOENSDAG 16-4-1969

**KANAAL :**  
O.180 - O.128 (vermoedelijk) - Z.543.

**WEST :**  
O.182 - O.147 - N.719 - O.148

**OOST :**  
Z.509.

**NOORD :**  
O.307 - Z.38

### RIJDENDE VISKEUKEN OP TOERNEE

De rijdende viskeuken van het Produktsap voor Vis en Visprodukten gaat op toernee. Op 10 april komt zij in Heemstede, op 11 april in Bloemendaal, op 14 april in Velsen, op 15 april in Santpoort, op 16 april in IJmuiden en op 17 april in Beverwijk.

### Te koop MOTOR BAUDOIN

van 200 PK.

Gebouwd in 1964 en voortkomend van een ontmanteld vissersvaartuig met aerkoppeling en verstelbaar schroef. Volledig in orde.

Te bevragen :

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

H. BAELSKAAL, 27

of op het

WERKHUIS

Edw. Anseelelaan, Oostende.

(6562V)

DONDERDAG 10-4-1969

N.209	19.820	N.788	10.150
N.498	6.180	N.807	5.700
N. 3	9.510	N.805	6.740
N.700	9.650		

Alleenlijk tongenvangstjes en 1 vaartuig met gullen. Daling in de tongenprijzen : 43 tot 50 fr voor de lappen, nog 80 fr. voor de 4e en 5e en 60 fr voor de kleine soorten.

VRIJDAG 11-4-1969

N.705	51.530	N.704	29.116
N.700	8.790		

Drie bokkevisseren met samen 1400 kg tongen. De prijzen waren 44 tot 60 fr voor de drie grootste soorten, de 4e 75 fr, de 5e 80 tot 83 fr en 78 tot 82fr voor de kleine. Weinig andere vis, en slechts één garnaalvisser met 28 kg, welke verkocht werden aan 123 fr. (Mist 's nachts en later stormweer).

MAANDAG 14-4-1969

N.470	13.830	N.737	25.610
N. 36	20.880	N.728	13.970
N.761	20.086	N.740	44.402
N.491	47.040	N.730	27.021
N.346	26.280	N.345	26.640
N.762	20.180	N.710	26.730
N.765	28.500	N. 7	33.630
N.788	12.540	N.779	18.910
N.805	6.730	N.817	6.030
N. 3	31.280	N.414	6.020

De Westvisseren hadden buiten de gewone vissoorten, gullen, wijting en rog, ook roghaaien mede. De gulsoorten gingen van de hand aan middelmatige prijzen, zelfs grote soorten waren goedkoper dan de filégulletjes! Grote wijting ging 400 tot 500 fr de ben, kleine even boven de opvangprijs! Roggen waren duur : moers 1.070 tot 1150 fr de ben, de andere soorten in evenredigheid. De haaien werden goed verkocht 600 fr de ben voor de grootste soort, de middenslaghaaien van 610 tot 700 fr, de kleine schommelden rond de 400 fr de benne! De tongen kenden een gevoelige prijsdaling op het laatst van de markt : van 40 tot 50 fr voor de grote lappen en zelfs voor 4e 75 fr. en 5e en kleine kregen slechts 60 tot 70 fr

DINSDAG 15-4-1969

N.779	9.300	N.817	2.764
N.805	7.950	N.807	14.630

Kleine vaartuigen met 650 kg tongen. Inzinking van de prijzen van 32 tot 53 fr voor de duurste! Op alle markten hetzelfde verschijnsel!

WOENSDAG 16-4-1969

N.498	18.720	N.788	7.150
N.209	12.800	N. 36	11.460
N.700	27.170	N.737	9.320
N. 3	10.950	N.763	63.260
N.705	55.570	N.800	96.970

Slechts één vaartuig (N.763) met Westvis. De kabeljauw en gullen kregen dan ook een goede afzet, dit van 1100 tot 650 fr voor de filégulletjes. De weinige platvis was heel duur, zo kregen kleine platjes 900 fr de benne. De weinige stuks tarbot en grieten, kregen dan ook heel hoge prijzen. De grote wijting 550 fr., de kleine 300 fr de benne. De tongen : grootste soorten van 38 tot 50 fr De fruit-tongen 54 tot 58 fr., de 5e 60 tot 62 fr. en de kleine van 56 tot 60 fr. Deze prijzen bleven stabiel over gans de markt! Er werden 4.600 kg tongen aangevoerd.

### Jaarlijkse statutaire algemene vergadering van de Rederscentrale V.Z.W.O., Beroepsvereniging van de Belgische reders ter zeevisserij, maatschappelijke zetel : H. Baelskaai 25, Oostende.

De heren reders worden vriendelijk uitgenodigd tot het bijwonen van de jaarlijkse statutaire algemene vergadering welke plaatsgrijpt op WOENSDAG 30 APRIL 1969 TE 15 UUR in de Conferentie zaal van het Stadhuis te Oostende.

DAGORDE

1. Verslag van de Raad van Beheer aan de Algemene Vergadering ;
2. Verslag van het College van Commissarissen ;
3. Goedkeuring van de rekeningen op 31-12-1968 en van de Begroting 1969 ;
4. Ontlasting te verlenen aan de Beheerders en aan de Commissarissen ;
5. Kiezing van twee commissarissen  
Stellen hun kandidatuur :  
de heer R. Dutrieue (uittredend) en  
de heer E. Haerinck (uittredend).
6. Voorstel strekkende tot het oprichten van een « Fonds voor Scheepjongens ».

De Secretaris,

A. WITTEVRONGEL

De Voorzitter,

R. BAUWENS

(2850N—6645V)

## REDERS

## LEEST UW

## VAKBLAD

### Jaarlijkse statutaire algemene vergadering van de Rederscentrale, Samenwerkende Vennootschap, maatschappelijke zetel :

### H. Baelskaai 25, Oostende Handelsregister Oostende nr. 16.807

De heren reders worden vriendelijk uitgenodigd tot het bijwonen van de jaarlijkse statutaire algemene vergadering welke plaatsgrijpt op WOENSDAG 30 APRIL 1969 TE 15.30 UUR in de Conferentiezaal van het Stadhuis te Oostende.

DAGORDE

1. Verslag van de Raad van Beheer aan de Algemene Vergadering ;
2. Verslag van het College van Commissarissen ;
3. Goedkeuring van de Balans en Verlies- & Winstrekening, afgesloten op 31-12-1968 ;
4. Ontlasting te verlenen aan de Beheerders en aan de Commissarissen ;
5. Kiezing van drie commissarissen  
Stellen hun kandidatuur :  
de heer R. Dutrieue (uittredend) ;  
de heer E. Haerinck (uittredend) en  
de heer L. Maene ;
6. Inschrijvingsmodaliteiten van de bijdrage opvangfonds vis ;
7. Bestemming te geven aan de saldi der opvangfondsen ;
8. Bevestiging door de Algemene Vergadering van de beslissing genomen door de Raad van Beheer d.d. 25-11-1964 inzake het kosteloos karakter van het mandaat van beheerder opgenomen in het Huishoudelijk Reglement.

De Secretaris,

A. WITTEVRONGEL

De Voorzitter,

R. BAUWENS

(2849N—6644V)

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende Zeebrugge		Oostende Zeebrugge		Oostende Zeebrugge		Nieuwpoort	
	14-4-1969	14-4-1969	15-4-1969	15-4-1969	16-4-1969	16-4-1969	14-4-1969	15-4-1969
Tong groot (1 à 2 st/kg)	40.20-49.60	41.—51.—	37.60-47.—	37.—48.—	37.60-46.—	36.—46.—	40.—47.—	31.—40.—
bloks (3st/kg)	53.60-60.—	57.—62.—	52.40-57.—	52.—61.—	50.—56.—	50.—56.—	60.—63.—	51.—
schone kleine (6 st/kg)	61.40-65.80	66.—76.—	57.80-64.20	57.—69.—	52.80-60.—	60.—65.—	64.—67.—	53.—
fruits (4 st/kg)	62.40-65.80	72.—88.—	58.—61.40	58.—73.—	56.20-64.—	50.—66.—	65.—70.—	52.—
kleine (6 st/kg)	57.—62.—	72.—85.—	55.80-61.—	58.—73.—	56.20-64.—	56.—66.—	61.—63.—	50.—
slips (alleen zeebr.)	120.0-125.0	68.—81.—	120.0-123.0	55.—67.—	53.60-58.—	55.—60.—	.....	.....
Tarbot groot (1-2-3)	80.—89.50	101.0-120.0	90.—95.—	115.0-123.0	100.0-110.0	115.0-130.0	120.0—	90.—
middel (1-2-3)	.....	40.—65.—	.....	71.—85.—	95.—	71.—89.—	.....	.....
klein (1-2-3)	.....	44.—51.—	.....	39.—58.—	.....	41.—69.—	60.—	.....
Griet groot (1-2-3)	.....	39.—41.—	.....	45.—41.—	.....	51.—49.—	.....	.....
middel (1-2-3)	.....	.....	.....	40.—44.—	.....	46.—49.—	.....	.....
klein (1-2-3)	4.—5.80	5.—7.—	7.—	.....	.....	.....	9.—	.....
Schol (plad.) (12-3)	6.20—	6.—8.—	7.—	5.—7.—	8.—12.—	5.—7.—	15.—	.....
Gr. iek (1-2-3)	5.80-7.—	8.—14.—	.....	6.—8.—	.....	5.—7.—	10.—	.....
kl. iek (middemplad.) (1)	6.—8.60	7.—8.—	7.20—	9.—15.—	13.—23.—	15.—21.—	.....	.....
iek 3de sl. (deelvis) (1-2)	3.—8.—	5.—7.—	3.—9.—	6.—12.—	16.—22.60	9.—18.—	.....	.....
platjes (meyers) (1-2)	.....	.....	18.—	6.—8.—	3.—15.60	6.—15.—	.....	.....
Schelvis groot (1-2)	.....	.....	10.—11.—	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1-2)	4.—5.—	6.—7.—	3.60-9.—	.....	.....	.....	.....	.....
middel (1)	.....	.....	.....	.....	7.—	.....	.....	.....
Heek groot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1)	15.—28.—	.....	19.—31.40	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	24.40-34.40	.....	34.—36.—	.....	19.80-28.60	.....	22.—	.....
Keilrog (1-2-3)	.....	24.—26.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (2-3)	.....	15.—16.—	.....	24.—26.—	.....	30.—34.—	18.—	.....
Tilten (2-3)	.....	19.—23.—	.....	15.—16.—	.....	26.—28.—	18.—	.....
Scherpstaart (2-3)	.....	16.—17.—	.....	19.—23.—	.....	13.—14.—	15.—	.....
Halve mans (2-3)	.....	21.—22.—	.....	16.—17.—	.....	20.—25.—	.....	.....
Teelt (2)	.....	10.—12.—	.....	20.—21.—	.....	15.—17.—	.....	.....
Katrog (2)	9.60-19.—	16.—18.—	10.—17.40	11.—12.—	.....	24.—27.—	.....	.....
Kabeljauw (1-2-3)	8.80-14.40	12.—16.—	9.—18.60	11.—12.—	.....	8.—11.—	22.—24.—	.....
Gul groot (1-2-3)	.....	11.—13.—	.....	18.—21.—	12.—18.—	18.—23.—	18.—10.—	.....
Gul klein (2)	38.40-60.50	.....	55.—60.50	12.—18.—	9.—14.80	11.—18.—	.....	.....
Hozemondhamme (1)	3.60-10.—	7.—9.—	3.60-8.—	11.—13.—	.....	11.—12.—	.....	.....
Wijting groot (1-2-3)	.....	3.60-5.—	.....	.....	.....	.....	8.—10.—	.....
klein (1-2-3)	4.—6.—	4.—9.—	3.—	8.50-10.—	3.60-8.—	8.—11.—	4.—	.....
Schar (1-2-3)	29.60-36.—	.....	30.—42.—	6.—8.—	.....	4.—8.—	20.—14.—	.....
Steeschol (1-2)	13.—15.20	10.—14.—	.....	7.—10.—	5.—	6.—10.—	.....	.....
Zeehaai (1-3)	7.—9.60	.....	12.—	.....	21.—38.—	.....	12.—	.....
Hondshaai (1)	.....	.....	.....	.....	10.—19.60	10.—14.—	.....	.....
Doornhaai (2)	.....	.....	.....	.....	20.—	.....	.....	.....
Pieterman (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat (1)	18.—22.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	.....	.....	.....	.....	24.—	.....	.....	.....
Lom (1)	10.—13.—	.....	14.—	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steeschol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai (1)	3.—5.—	.....	4.—	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hellibot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	.....	.....	21.—	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	.....	.....	12.—	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeuivel (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	14.—35.—	.....	.....
Zeehond (2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13.—	.....
Bot (3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
R. Poon Roob (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	.....	.....	11.—	.....	.....	.....	10.—12.—	.....
Rode knorhaan (1-2)	17.—26.—	.....	25.—30.80	.....	36.—	.....	.....	.....

Lees „HET VISSERIJBLAD”

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

**Vrijdag** werden in totaal 4550 kisten vis aangevoerd, waarvan 422 kisten tong en tarbot, 1 heilbot, 501 schol, 12 schar, 364 haring, 1314 makreel, 36 schelvis, 112 wijting, 311 kabeljauw, 5 leng, 3 poon 1450 koolvis en 19 diversen.

Prijzen per kg in guldens: heilbot 6.90-6.10, grote tong 3.59-3.25, groot-middel tong 3.52-3.33, klein-middel tong 5.41-4.90, kleine tong I 7.18-6.48, kleine tong II 7.69-6.68, tarbot I 7.40-6.90.

Per 50 kg: tarbot II 312-182, grote en grootmiddel schol 53-46, klein-middel en kleine schol I 43-43, kleine schol II 36-22, schar 46,31, verse haring 26.40-14,—, makreel 28-13, grote schelvis 60, grootmiddel schelvis 64, kleinmiddel schelvis 72 kleine schelvis I 84, kleine schelvis II 79-43, wijting 54-18, grote gul 52-47, middel gul 51-45, kleine gul 43-41, poontjes 62-61, kleine zwarte koolvis 16-15, kleine witte koolvis 60.

Per 125 kg: grote kabeljauw 142-98, grote zwarte koolvis 38-37,50, grote witte koolvis 154, grote leng 63.

Besommingen: KW 159 f 9030, KW 136 f 8180, KW 109 f 105.

**Maandagmorgen** zijn door 91 vaartuigen in IJmuiden 9249 kisten en 2935 kleine kisten vis aangevoerd, alsmede 95 000 kilogram tong en 2400 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren: 49 kisten en 125 kleine kisten schelvis, 530 kisten en 310 kleine kisten wijting, 700 kisten gul en kabeljauw, 1800 kisten koolvis, 360 kisten en 1250 kleine kisten haring, 1875 kisten en 1265 kleine kisten makreel, 1230 kisten schol 55 kisten tarbot en 750 kisten varia.

Prijzen, per kilogram, in guldens: heilbot 7-6,40, tarbot 7,50-6,90, gr. tong 3,29-3,08, grm. tong 3,25-3,08, klm. tong 4,19-3,90 tong I 5,70-4,97,

tong 2 5,50-4,52.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 140-100, middel kabeljauw 152-100 gr. koolvis 57-40, middel koolvis 47-37,50.

Per tien stuks: gr. kabeljauw 82-60, middel kabeljauw 16-45.

Per 50 kilogram: schelvis 2 65-49, kabeljauw I 58-48, kabeljauw 2 51-42, kabeljauw 3 48-39, koolvis 1 18-15, koolvis 2 17-15, grove schol 52-44 schol 2 38-30, schol 3 34-28, schar 34-30, poon 78, gestripte wijting 40-28, dichte wijting 15-12, haring 28-24, makreel 46-11,50, tarbot 310-182, griet 192-190, schar tong 45-34, kleine kreeft 42-34.

**Dinsdag** werden in totaal aangevoerd: 5500 kisten vis, waarvan 888 kisten tong en tarbot, 1 heilbot, 364 schol, 11 schar, 3 poon, 2200 koolvis, 25 diversen, 410 haring, 783 makreel, 57 schelvis, 460 wijting, 314 kabeljauw en gul, 4 leng.

Prijzen, per kilo in guldens: heilbot 7.50-4.10, gr. tong 3.19-3.11, grm. tong 3.19-3.08, klm. tong 3.85-3.74, kl. tong I 4.75-4.34, kl. tong II 4.27-4.12, tarbot I 7.20-6.50.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 146-108, gr. koolvis zw.44-38, gr. koolvis wit 162 150, leng 104.

Per 50 kilo: tarbot II 262- 220, gr. schol en grm. schol 48-28, klm. schol en kl. schol I 55-30, kl. schol II 39-25, schar 32-27, verse haring 25-14, makreel 60-14, gr. schelvis 72-70, grm. schelvis 72-70, klm schelvis 77-62, kl. schelvis II 53-13, wijting 42-12, gr. gul 54-50, mid, gul 50-48, kl. gul 46-43, poontjes 77, kl. koolvis zw. 18-15, kl. koolvis wit 49-45.

Besommingen in guldens: KW. 141-2 6700, 193-6630, 132-11 300, 55-11 330, 196-6120, 217-10 160, 101-8710, 109-860, 164-7940, 54-4830, 221-5230, 117-5380, 51-8100, 149-4440, 152-8450, 128-4440, 153-60.

Achttien vaartuigen hebben **woensdagmorgen** aangevoerd: 1135 kisten en 597 kleine kisten vis, 500 stijve kabeljauwen en 10 000 kilogram tong. Bij de aanvoer waren: 87 kleine kisten schelvis, 120 kisten en 510 kleine kisten wijting 63 kisten gul, 720 kisten schol, 12 kisten tarbot en 48 kisten varia.

Prijzen per kilogram, in guldens: tarbot 7.50-6.40, grote tong 3.49-3.29, grootmiddel tong 3.45-3.22, kleinmiddel tong 4.41-3.89, tong I 5.29-4.67, tong II 4.99-4.22.

Per tien stuks, grote kabeljauw 81-73, middel kabeljauw 70-52.

Per 50 kilogram: schelvis II 60, kabeljauw I 75-54, kabeljauw II 60-53, kabeljauw I 75-54, kabeljauw II 60-53, kabeljauw III 35-30, grove schol 42-38, schol II 38-33, schol III 13-23, schar 52-63, gestripte wijting 28-21, dichte wijting 12, tarbot 312-172, griet 154-114, kuit 45-33.

### SCHEVENINGEN

**Zaterdagmorgen** werden aangevoerd en geveild: 30 kisten en 100 kleine kisten schelvis, 300 kisten en 200 kleine kisten wijting, 350 kisten gul, 800 stijve kabeljauwen, 600 kisten schol, 50 kisten varia en 16.000 kg tong.

De aanvoer bestond **maandagmorgen** uit: 200 kleine kisten schelvis, 500 kisten en 1300 kleine kisten wijting, 350 kisten gul en ka-

beljauw, 450 kisten koolvis, 35 kisten en 600 kleine kisten haring, 300 kisten en 450 kleine kisten makreel, 200 kisten schol, 4000 stijve kabeljauwen en 12 000 kilo tong.

De aanvoer bestond **woensdagmorgen** uit 50 kisten wijting, 150 kisten gul 250 kisten haring en 100 kleine kisten haring, 300 kisten schol en 2000 kilo tong.

### URK

**Vrijdag** werden door 20 vaartuigen in Urk aangevoerd (in kilogrammen) en geveild (in guldens)

25.621 tong, 3.11-7.70; 1587 tarbot, 8.87-6.80; 320 griet, 2.66-2.75; 25.000 schol, 0.58-0.82; 16.000 kabeljauw, 0.60-0.80; 800 wijting 0.71-0.95; 200 schar 0.57-0.91.

Dertien vaartuigen hebben **dinsdag** in Urk aangevoerd (in kilogrammen) en geveild (in guldens): 24 458 tong, 2,98-4,76; 2248 tarbot 3,56-6,76, 260 griet 2,27-2,58; 10 300 schol, 0,40-0,87; 2600 kabeljauw, 0,30-0,61; 800 wijting, 0,41-0,52; 300 schar, 0,39-0,47; 300 schelvis, 0,56-0,85.

Van 7 tot en met 12 april is aangevoerd 207 721 kilo Noordzeervis ter waarde van 570.037,46 guldens.

## INTERNATIONALE KURSUS VOOR OPSPORING VAN VIS

### ACHTTIEN LANDEN VERTEGENWOORDIGD OP LOFOTEN

Landen uit West- en Oost-Europa, Noord en Zuid-Amerika, Afrika en Azië waren op de Lofoten vertegenwoordigd, waar onder auspiciën van de International Council for the Exploration of the Sea en de Food and Agriculture Organisation van de UNO een cursus met demonstraties was georganiseerd inzake het gebruik van elektronische visopsporingsapparatuur.

Het was de eerste keer in de geschiedenis, dat zoveel landen gehoor hadden gegeven aan de uitnodiging om in internationaal verband op visgronden te ervaren wat met moderne apparatuur te bereiken is wanneer men de dichtheid van visconcentraties wil bepalen. Het schatten van een hoeveelheid vis op een bepaalde plaats op een bepaald moment is de visserij van het allergrootste belang.

De deelnemende landen waren: Rusland, Japan, Polen, Engeland, Schotland, Ierland, Noorwegen, Zweden, Denemarken, IJsland, Nederland, Canada, de Verenigde Staten van Noord-Amerika, Chili, Peru, Cuba, Ghana en de Philippijnen.

Het experiment — waarvan de gegevens nog moeten worden uitgewerkt en waarover een rapport zal worden samengesteld — lijkt ruimschoots aan de verwachtingen te

hebben voldaan en voor herhaling, op diverse visgronden van de wereld vatbaar te zijn.

Nederland was aanwezig met het rijksvisserijonderzoeksvaartuig Tridens, de Engelsen met de Clione Schotland met de Clupea II en de Noren hadden de G.O. Sars gestuurd.

### KABELJAUW

Gedurende vier achtereenvolgende nachten werd een gebied afgezocht op de aanwezigheid van kabeljauw, elke keer met drie achter elkaar in linie varende schepen. De Clupea II maakte uitsluitend dagreizen. De met de aan boord aanwezige apparatuur bereikte resultaten werden met elkaar vergeleken en uitvoerig besproken. De kabeljauw — het was paai-periode voor deze vissoort — bleek in ruime mate aanwezig.

De cursus zelf, op Svolveaer, duurt twee weken.

De Tridens heeft inmiddels, alweer twee andere taken uitgevoerd: vlagvertoon in het kader van de Internationale Visserijbeurs in Oostende en tongmerken en tevens scholonderzoek op de Noordzee. Thans ondergaat het onderzoeksvaartuig een onderhoudsbeurt.

## Visaanvoer te Den Helder

Door 88 kotters werden tijdens de week van 7 tot en met 12 april de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
68.338 kg.	Tong	f 289.335,—	van f 8,27 tot f 2,99 per kg.
1.963 kg.	Tarbot	f 21.385,72	van f 7,45 tot f 2,65 per kg.
2.647 kg.	Griet	f 2.140,09	van f 2,88 tot f 2,03 per kg.
59.286 kg.	Schol	f 31.776,46	van f 0,85 tot f 0,30 per kg.
2.110 kg.	Schar	f 1.159,75	van f 0,85 tot f 0,50 per kg.
8.180 kg.	Wijting	f 3.299,14	van f 0,70 tot f 0,25 per kg.
14.082 kg.	Kabeljauw	f 12.595,92	van f 1,40 tot f 0,35 per kg.
5.083 kg.	Paling	f 30.494,25	van f 6,— tot f 4,50 per kg.
855 kg.	Schelvis	f 708,—	van f 1,20 tot f 0,50 per kg.
430 kg.	Lever	f 111,—	van f 0,26 tot f 0,23 per kg.
82 kg.	Diversen	f 108,12	
<b>163.056 kg.</b>		<b>f 393.113,45</b>	

VOOR

NIEUWBOUW

EN

HERSTELLINGEN

VAN

SCHEPEN

N.V.

# BELIARD-MURDOCH

(5007V)

SCHEEPSWERF

**JOS. DEWEERT**

P.V.B.A.

NIEUWE WERFKAAL, 2

OOSTENDE

Huis gesticht in 1892

Tel. (059) 718 50 — Tel. privé (059) 731 01

BOUW VAN :

- STALEN TREILERS
- HEKTREILERS
- HEKBOKKERS
- PURSE SEINERS

Eigen technisch studiebureau

Repair works - Industriële werken

(6408V)

**DE BELGISCH-NEDERLANDSE  
ZEEMANSALMANAK 1969**

is verkrijgbaar door storting van het bedrag van 350 F of 25 gulden plus 25 F of twee gulden verzendingskosten op postcheckrekening Nr 41.89.87 van de drukkerij « Het Nieuwsblad van de Kust », Oostende.

Het is ook verkrijgbaar :

**IN BELGIE**

1. Ter drukkerij van « Het Nieuwsblad van de Kust », H. Baelskaai 30, Oostende.
2. Hand in hand, Tijdokstraat 34, Zeebrugge.

**IN HOLLAND**

Bij de firma Henk Zwart, Machinefabriek en Techn. Handel, IJmuiden.

(4552W—1597IN—6537V)

**REDERS !**

**VOORAL NU KOMT HET EROP AAN EEN GOED  
VERZORGDE VANGST AAN WAL TE BRENGEN !  
MET EEN PERFECT WERKENDE**

**KOELINSTALLATIE**

**KUNT U DIT BEREIKEN**

**Inlichtingen over KOELINSTALLATIES, KOELKASTEN en DIEPVRIESKASTEN  
worden U gaarne verstrekt door :**

s.v. **S. C. A. P.**

Afdeling Elektriciteit

Edw. Anseelelaan (vismijn)

OOSTENDE

Telefoon : (059) 808 20

na werktijd : (059) 781 48

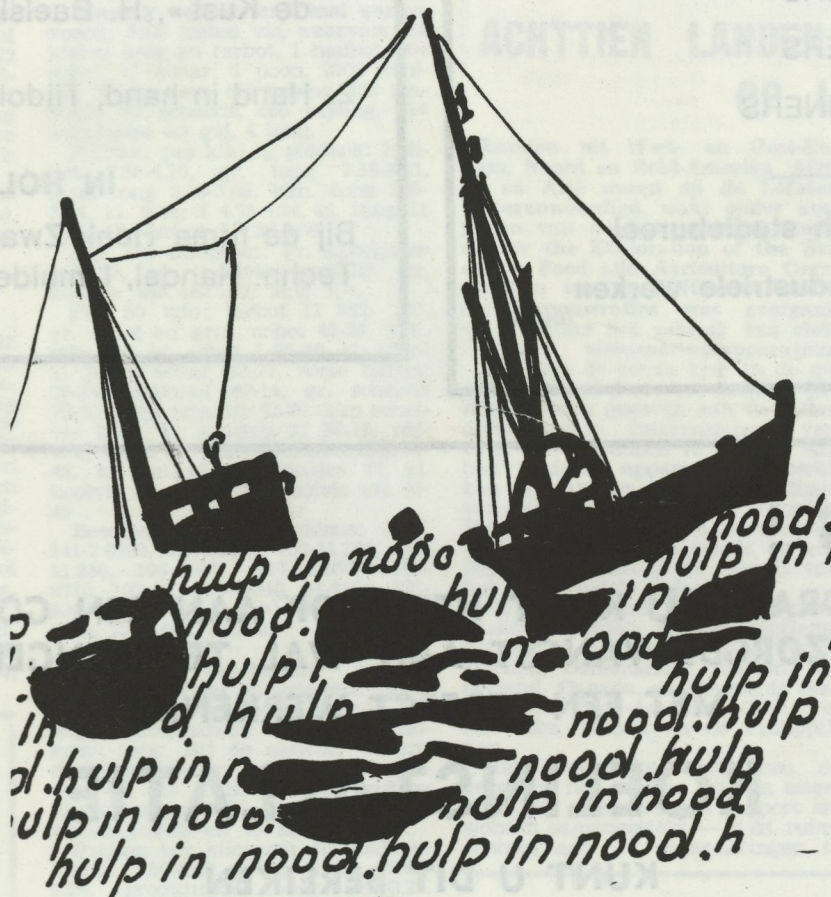
(6635V)

# REDERS,

EEN GOEDE VERZEKERING IS

EEN WAARBORG VOOR DE TOEKOMST!

WENDT U DAAROM IN VOLLE VERTROUWEN TOT



## H U L P I N N O O D

H. BAELSKADE, 27

TEL. (059) 716 89

OOSTENDE