HET VISSERIJBLAD

35e jaargang — Nr. 21 — Vrijdag 23 mei 1969 — Verschijnt wekelijks — Prijs 20 fr.



CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB
« LA CHAMPAGNE »

Zaterdag 24 mei
van 22 uur af
Zondag 25 mei,
the-dansant van 16 tot 20 uur
en van 22 uur af

TRIO ATHENEE
Vokale en instrumentale groep

MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA
FRANZ ANDRE
piano

Maandag 26 mei,
the-dansant van 16 tot 20 uur

MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA
FRANZ ANDRE
piano

AUDITORIUM

Zondag 25 mei te 21 uur :
Blijspel
«LE MAL DE TEST»
van Ira Wallach
door
« THEATRE ROYAL
DES GALERIES »
Met
JACQUES LIPPE

NICOLE LEPAGE
MAXANE
JEAN-PIERRE
LORIOT,
enz...

Toegangsprijzen :
150 - 125 en 100 Frs

Plaatsbespreking :
Casino-Kursaal
van 10 tot 13 uur en
van 16 tot 19 uur.
Tel. : (059) 751 11

AMBASSADEURS-
ZAAL

Maandag 26 mei te 21 uur

BRITISH BALL
met
MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA
en
THELMA CONNOR

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

Voor alle inlichtingen :
Casino-Kursaal Oostende
Tel. : (059) 751 11

(5347—3032N—6665V)

REDERS en
VISSERS,
voor uw

SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING
wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 721.73

VOOR
NIEUWBOUW
EN
HERSTELLINGEN
VAN
SCHEPEN

N.V.

BELIARD-MURDOCH

(5007V)

DRANKZUCHTIGEN

Voor U is nog redding

Alkoholisten en/of hun familieleden die wensen inlichtingen te verkrijgen over de A.A. werking, kunnen zich ofwel persoonlijk wenden 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 gegeven in volstrekte geheimhouding.

(3653W—9805N—6319V)

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)

HOOGWATER-
BOEKJES
1969
te verkrijgen
In alle boekwinkels
Bij alle
dagbladverkopers
Voor grote
hoeveelheden
Drukkerij
Nieuwsblad van
de Kust
H. Baelskaai 30,
Oostende
Tel. 777 13 - 777 14
Kostprijs 12 F

(4331W—1287N—6143V)

TE KOOP
Wegens uitscheiding
van bedrijf
VISSERSVAARTUIG
O.214
Volledig in orde en varensklaar
ABC-motor 250 PK
Renk-kopelling 2/1
Lister hulpmotor 18 PK
110 V & 24 V
Volledige inventaris
Zich wenden bureelblad
onder nr 6647V—2891N

PUBLICITEIT
IN
HET
VISSERIJBLAD
DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN

HET VISSERIJBLAD

Nr. 21

Abonnementen : Binnenl. 1 jaar 600 fr. - 6 maanden 300 fr. - 3 maanden 150 fr. - Buitenl. 650 fr. - Holl. 47 gulden
Redaktie, Beheer, Publiciteit en Drukkerij : H. Baelskaai 30, Oostende - Tel. : 777.13/777.14 - P.C.R. 41.89.47 -
H.R.O. 25202
Direkteur P. Vandenberghe

Vrijdag, 23 mei 1969

HOE ZIET DE NEDERLANDSE VISSER HET VISSERIJONDERWIJS ?

Wij gaan verder met de publikaties van de integrale exposés door de diverse vooraanstaande sprekers gehouden, en verzameld door de h. A. Wittevrongel.

Deze week komt de h. K. Hoekstra, voorzitter van de Nederlandse Vissersbond, aan de beurt.

De titel van zijn exposé luidde : „Hoe ziet de Nederlandse visser het visserijonderwijs ?".

INLEIDING



Wanneer men gevraagd wordt om een lezing te houden over één of ander onderwerp en men zegt ja, dan wordt men gekonfronteerd met deze zaak als het ogenblik daar is wanneer men het op papier moet zetten. Vaak vraag je je zelf af : — zo gaat het mij tenminste — „Heb ik niet te vlug ja gezegd ?".
Een Nederlands spreekwoord zegt : „Je zit nu eenmaal in het schuitje, dus moet je varen".
En zo varende — als dat schuitje een vissersschip is — komen wij in aanraking met onze mede-opvarenden, en spreken dan over het Zeevaart onderwijs. De één vindt dat het niet nodig is, want de praktijk is nog altijd de beste leermeester. Een ander voelt echter dat er ook in de visserij grote ontwikkelingen gaande zijn, waardoor men steeds weer kennis moet nemen van nieuwe visserij-methoden, bediening, plaatsbepaling, apparatuur, nieuwe viskonserveringsmethodes, enz.
Om nu eens deze verschillende opvattingen aan een bepaald onderzoek te onderwerpen, zullen wij gezamenlijk proberen voor dit moment in de huid van de verschillende vissers te kruipen. Speciaal heb ik daarbij op het oog de vissers die afkomstig zijn uit de vroegere kustvisserij en nu algemeen aangeduid worden, als de Kleine Zeevisserij. Ik vertrouw er op dat de andere spreker uit Nederland, de heer Aschmoneit meer de aandacht zal vestigen op de Grote Zeevisserij.

KORTE TERUGBLIK IN HET VERLEDEN

Om te komen tot een goede beoordeling kunnen wij niet nalaten even in het kort na te gaan hoe de verschillende opvattingen zijn ontstaan.
Vóór de eerste wereldoorlog 1914 - 1918 werd de kustvisserij uitgeoefend met kleine botters en schuiten zonder motor. Vanwege de zeilen was men veel afhankelijk van de wind, en dit betekende dat men veelal goede kennis moest hebben van de Zeegaten. Praktische kennis van zeilen en rekening houden met de stroom moest zoveel mogelijk in de praktijk worden geleerd. Doordat veelal dicht bij de kust de visserij werd uitgeoefend, waren in het algemeen deze scheepjes niet in het bezit van Zee- of Visserijkaarten. Alles omtrent bekendheid visgronden en vaarwegen moest men in de praktijk aan de weet komen en in het geheugen bewaren.
Door de opkomst van de dieselmotor werden de omstandigheden, zoals het alleen afhankelijk zijn van de wind, opgeheven. Veelal was nu algemeen de wens dat het weer zo rustig mogelijk was. Mede door deze verandering was het mogelijk iets verder uit de kust te gaan vissen. Ook mede door stimulering van aktieve havenmeesters (oud gezagvoerders ter Koopvaardij) werd in verschillende vissersplaatsen beperkt onderwijs en opleiding gegeven in de BEPALINGEN ter voorkoming van aanvaring op zee.
In landstaal, "Regeling van verkeer op Zee".
De schepen waren klein, veelal een bruto inhoud van 20 Brt. niet te boven gaand.
Ook de wetgeving hield rekening met deze kleinere schepen en werden ook bij de tot standkoming van de Wet op de Zeevisvaartdiplomawet 1935 niet onder deze wet gebracht. De grens was 50 Brt., en alle schepen daar beneden vielen buiten deze WET.
Men voelde zich nog steeds wel, zonder de verplichting om te moeten leren. Daarbij zei men steeds, vissen leert men niet op school ; dit moet alleen in de praktijk geleerd worden.

HOE DENKT MEN HIER VANDAAG DE DAG OVER ?

In onze inleiding gaven wij zo in het kort een kleine uiteenzetting. Hoe ziet men thans dit Visserijonderwijs ?
Wij hoorden reeds twee verschillende opvattingen.

1) Ik vind het helemaal niet nodig ;
2) Ik vind het wel nodig, gezien de ontwikkeling ;
   Er is echter ook nog een derde mening, nl.
3) WEL NODIG : Maar dan ook alleen dat het onderwijs betrekking heeft op de visserij. En dat het onderwijs wordt gegeven door mensen, afkomstig uit de visserij.

Deze DERDE mening wil ik wel eens nader toelichten, en hierbij eens iemand aan het woord laten die de drie stadia
nl. 1. Vissen met de zeilen ;
2. Vissen met zo'n bottertje met de motor, en
3. Vissen met een modernere kotter,
persoonlijk heeft meegemaakt.
De CITERING wil nog geenszins zeggen dat ik het persoonlijk volledig eens ben met deze opvatting.
HIJ SCHRIJFT HET VOLGENDE :
„Na lang tobben kwam er een Visserijschool en vooral toen de laatste twee jaar van het lager onderwijs-tijdvak ook vakonderwijs kon worden gegeven, is van de Visserijschool door jeugdige aspirant vissers gebruik gemaakt, zij het, naar onze mening nog niet algemeen genoeg.
Vooral de overdreven eisen die worden gesteld om een diploma te verkrijgen om als stuurman of gezagvoerder op een kotter te varen, wekt grote tegenzin.
Hij somt een aantal redenen hiervoor op.
De tijd die er aan besteed moet worden om te leren is veel te lang voor het diploma schipper. Om reden dat er teveel geleerd moet worden waar men in de praktijk nooit en nooit meer iets aan heeft in de kleine visserij.
Er zou belangrijker werk mee verricht worden als de examens afgestemd

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

waren op de visserij met schepen die als regel elke week binnen zijn en die voorzien zijn van zowat alle elektronische instrumenten die de tegenwoordige visserij vereist.
De oorzaak van deze overdreven eisen voor de visserijexamens is, dat er geen mensen uit de visserij, die met de kleine visserij en de praktijk er van op de hoogte zijn, het leerplan op stellen.
Die de examen-eisen opstellen en de leerplannen zijn of Marinemensen of van de Koopvaardij. En dat veroorzaakt de ellende en de tegenzin tegen de Visserijscholen".
Zoals U kunt horen is deze ex-visser niet tegen Visserijonderwijs, maar tegen bepaalde facetten. Alvorens op zijn opmerkingen in te gaan, wil ik nog een citaat uit dit artikel laten horen.
Hij schrijft: „GEEN OOG VOOR DE WERKELIJKHEID"
„In 1960 bracht een kommissie rapport uit over de wenselijkheid van een oefenschip voor de Visserijscholen in IJmuiden, Katwijk en Scheveningen. In dit rapport wordt gezegd: De ontwikkeling in de maatschappij en in het onderwijs immers heeft er toe geleid dat het beroepsonderwijs niet meer zoals vroeger louter wordt gezien als een opleiding voor werkkrachten en dus in tegenstelling met algemeen vormend onderwijs. Ingezien is dat ook in het beroepsonderwijs een stuk mensvorming moet worden gelegd. Deze gewijzigde inzichten zijn bevestigd in de nieuwe wet op het voortgezet onderwijs (mammoetwet), waarin voor het lager beroepsonderwijs een kursusduur van tenminste drie jaar verplicht wordt gesteld. Voorts wordt ondermeer bepaald, dat in het eerste of in het eerste en tweede leerjaar lager algemeen voortgezet onderwijs dient te worden gegeven, dat tenminste de vakken Nederlandse taal, geschiedenis en aardrijkskunde, wiskunde, kennis der natuur, muziek, tekenen, handvaardigheid en lichamelijke oefening dient te omvatten".
Schrijvers opmerking op dit gedeelte van dit rapport is dan als volgt:
„Op zichzelf zijn de genoemde zaken niet zo bijzonder, maar in het kader van jongens, die het vissersberoep willen kiezen, zijn de meeste van de genoemde vakken te beschouwen als tijdverspilling".
Deze 78-jarige ex-visser heeft nogal wat kritiek op de hele opzet van het Visserij-onderwijs. De vraag is nu of de andere vissers dit ook zo zien? Deze vraag dacht ik is gedeeltelijk met ja te beantwoorden. Een standpunt als boven omschreven vindt altijd wel hier en daar instemming onder de vissers. Pas afgestudeerde stuurlieden ondervinden in de praktijk dat veel van wat men geleerd heeft op de Visserijschool niet in de praktijk gebruikt wordt. Men ziet de daarvoor gebruikte tijd tijdens de opleiding als verspilde tijd.
Hieraan is echter op dit ogenblik niet te ontkomen. In Nederland kennen wij nl. één diploma voor stuurman ter visserij. Of men nu gaat varen met een schip op de hoge zee, of met zijn schip blijft in de buurt van de kustomstreken, de examen-programma's zijn voor alle hetzelfde. En deze examen-eisen bepalen op hun beurt de duur van de opleiding. De vissers die steeds hun visserij op werkschepen uitoefenen vinden deze opleiding dan ook veelal te lang.
Mijns inziens is een deel van deze kritiek gegrond, dat wil zeggen, de wetgeving loopt vaak achter bij de ontwikkelingen, zodat in de opleiding zaken geleerd moeten worden die niet meer in gebruik zijn.
Als voorbeeld mag ik dan mijzelf nemen.
In het kursusjaar 1956 - 1957 volgde ik de opleiding voor Stuurman ter Zeevisvaart. Een van de examenvakken was kennis van stoom- en stoomwerktuigen. O.a. de omschrijving geven van de Schotse ketel. Op dat ogenblik was stoom praktisch niet meer in gebruik in de visserij. Indien een machinist nog van deze zaken af moest weten, had dit begrijpelijk geweest, echter niet voor een stuurman.
Evenzo bij scheepsbouw. Wij moesten kennen alle soorten klink verbanden, langs verbranden, dwars verbranden gejoggeld, ongejoggeld. Terwijl in de praktijk praktisch geen schepen bestemd voor de visserij geklonken doch allemaal gelast werden. Begrijpelijk is dan de reaktie dat zulke uren besteed aan deze onderwerpen onnutte uren zijn.
Wij hebben echter te maken met de Wet, en deze schrijft voor in welke vakken geëxamineerd moet worden. Ofschoon deze wet nog niet gewijzigd is en helemaal opnieuw herschreven zal worden heb ik toch reeds begrepen dat er in de leerstof een aantal nieuwe vakken opgenomen zijn. Vakken die betrekking hebben op de moderne navigatie-middelen zoals Radar, Decca, enz.
Naast deze punten van kritiek wordt echter het Visserijonderwijs door de vissers ook positief beoordeeld. Vooral waar het betreft de praktische vakken, zoals breien, boeten, knopen en splitsen.
Een jongen komende van de Visserijschool weet zijn weg beter te vinden dan iemand die deze opleiding niet heeft genoten. In Nederland zitten wij echter met wat ik persoonlijk beschouw als een tekortkoming.
N.l. de opleiding die jongens ontvangen aan een Visserijschool wordt niet afgerond door middel van een examen, waardoor hij in het bezit komt van één of ander diploma, wat hem een bepaalde voorsprong zou geven op iemand die geen Visserijonderwijs heeft genoten. Nu is het zo dat iedereen na 2 jaar vaartijd en de leeftijd van 18 jaar heeft of, voor het examen heeft bereikt, na voldoende kennis examen kan doen voor een stuurmansdiploma. Ook diegene die Visserijonderwijs heeft genoten zal deze opleiding moeten volgen.
Hoewel niet de hoofdoorzaak zal dit mede een punt zijn dat het visserijonderwijs op jeugdige leeftijd niet bevorderd wordt. Veelal zien wij ook dat jongens die naar de visserij willen noodgedwongen omdat zij nog leerplichtig zijn, hun tijd op de school doorbrengen.
Ik schrijf doorbrengen, want veelal blijkt dat er van leren niets of weinig terecht komt. Elke prikkel ontbreekt. Mede hierdoor, en ook mede in de opzet van het voortgezet onderwijs de Mammoetwet heeft het bedrijfsleven zich afgevraagd, is hierin geen verbetering te brengen.
Daarbij wil in het kort een aantal datums de revue laten passeren die aangeven:

NIEUWE WEGEN VOOR DE TOEKOMST

Op initiatief van het Visserijschap werd op 30 oktober 1958 ingesteld, "De kommissie Vakopleiding". De eerste jaren hadden de besprekingen een moeizaam verloop. Getracht werd te komen tot een andere opzet van de Stuurmans opleiding en te komen tot verlaging van de wettelijk gestelde grens 50 Brt. tot 20 Brt. dit samengevat in een rapport.
Gesteld dat een bepaald voorstel in dit rapport voor één groep niet aanvaardbaar werd geacht werd dit rapport in een vergadering van het Visserijschap niet aangenomen maar terug verwezen naar de kommissie. Om te komen tot een betere werkwijze werd uit de Kommissie vakopleiding een Sub. Kommissie ingesteld onder voorzitterschap van de heer DE WIT. Deze Sub. Kommissie had tot taak stap voor stap na te gaan welke verbeteringen er waren aan te brengen in het Visserijonderwijs. Op 6 juni 1963 hield zij haar eerste vergadering. Eind 1965 na vele vergaderingen kwam haar eindrapport gereed. Welk rapport in tegenstelling tot het vorige in de bestuursvergadering van het Visserijschap werd aanvaard.
Daarna is dit rapport doorgestuurd aan de betreffende Ministerie's, welke zich nu nog hiermee bezig houden.
De voorstellen zijn dermate afwijkend van de bestaande regelingen dat de opleiding van stuurlieden en machinisten een drastische verandering zal ondergaan. Daarnaast zal de Zeevisvaart diplomawet helemaal opnieuw herschreven dienen te worden.
Van de 8 aanbevelingen in het rapport is er één gerealiseerd, nl.

INSTELLING VAN EEN STUDIEFONDS

In een verordening van het Visserijschap is op 23 november 1966 het onderwijsfonds ingesteld.
Hoewel niet onbevredigend is er t.a.v. dit fonds nog niet die belangstelling die verwacht werd. In het rapport is nl. becijferd dat het aantal deelnemers geschat wordt op 250.
In het schooljaar 1967 - 1968 werd door het fonds aan 120 leerlingen een renteloos voorschot verstrekt. Dit voorschot hoeft na een aantal jaren werkzaam te zijn in de visserij, niet meer terug betaald te worden.
In het schooljaar 1968 - 1969 zijn er 129 aanvragen ingediend. Vermeld dient nog te worden dat het Ministerie van Landbouw en Visserij per jaar een bepaald bedrag in het fonds stort. Dit bedrag heeft echter een aflopend karakter en zal na 5 jaar nihil zijn.
Aan een andere aanbeveling wordt ook gewerkt.
N.l. leerboeken voor de Visserijscholen t.b.v. het visserijonderwijs.
Ten einde te trachten de impasse te doorbreken die is ontstaan bij het uitwerken van een nieuw opgezet visserijonderwijs, is er een werkkommissie benoemd, die zich hoofdzakelijk zal bezighouden met de nieuwe opzet van dit onderwijs en de daarmee verband houdende veranderingen.
Deze kommissie zal juist haar eerste vergadering achter de rug hebben als de konferentie in Oostende een aanvang neemt.

SAMENVATTING

Wij hebben zo een aantal punten t.a.v. het onderwerp „Hoe ziet de Nederlandse Visser het Visserijonderwijs" doorgenomen.
Wij hebben de stem gehoord van een ex-visser. Ook geloof ik dat er een aantal zullen zijn die Visserijonderwijs een noodzakelijk kwaad vinden. Terwijl daarnaast echter een grote groep is die het Visserijonderwijs zeer belangrijk vindt. Ik mag wel zeggen de grootste groep. (Hieronder valt ook die ex-visser). Alleen met dit verschil dat hij zegt en met hem anderen (dan onderwijs dat betrekking heeft alleen op de visserij) dus geen taal, geen ontspanning of sport. Wiskunde is ook niet nodig. Eerste beginselen van elektriciteit is maar verspilling van tijd, enz. Kijk en daar ben ik het persoonlijk niet mee eens.
Mijn BEZWAAR IS leer geen vakken die uit de tijd zijn. Het onderwijs moet up to date zijn, en daarmee zijn wij meteen bij het onderwerp van deze konferentie.
De Zeevisvaartdiploma-wet dient zo te zijn samengesteld dat zij zich steeds weer kan aanpassen aan de veranderingen die zich in de visserij aandienen.
In verhouding tot vroeger hebben zich nogal wat veranderingen in de visserij voorgedaan. De techniek heeft ook hier zijn intrede gedaan. Van de schipper, stuurman en machinist wordt verwacht dat het schip dat zij onder hun hoede hebben kunnen besturen, bedienen en daarbij nog als zich op zee storingen voordoen, kunnen opheffen. Dit eist een gedegen opleiding.
Maar dan ook zo'n opleiding dat alle onnodige ballast afgeschaft wordt.
Dit is volgens mij meer dan noodzakelijk.
Gezien deze gekompliceerdheid is het ook nodig om de aanbevelingen uit het rapport te volgen en de opleiding van het theoretische gedeelte naar een zo vroeg mogelijk tijdstip te verschuiven en deze opleiding af te sluiten met een diploma.
Dit stimuleert de jongeren om zich hiervoor daadwerkelijk in te zetten, waarmede de visserij gebaat is.

K. HOEKSTRA

Een BEZOEK aan het VISSERIJBEDRIJF te URK

Zoals reeds in een vroegere editie aangekondigd werd door een paar werkgroepen van de Rederscentrale een bezoek gebracht aan het visserijbedrijf te Urk.

Toen reeds werd dit bezoek, geleid door de plaatselijke autoriteiten als biezonder leerrijk aangekondigd. Dat dit wel degelijk het geval is geweest blijkt duidelijk uit de hiernavolgende reportage welke wij aan deze gelegenheid hebben gewijd.

BEZOEK AAN EEN FILEERBEDRIJF

Het eerste punt van het programma van de voormiddag, bestond in een bezoek aan een fileerbedrijf van de firma Bos, waar we te woord werden gestaan door de heer Bos, nog in typische klederdracht gehuld, en die met rechtmatige fierheid onze afvaardiging inlichtte over de werking van zijn eigen zaak.
In dit bedrijf wordt de schol nog met de hand gefileerd. Volgens de heer Bos voldoet tot op heden geen enkele fileermachine aan datgene, wat hij ervan verlangt.
Aldus wordt de mogelijkheid geboden aan een honderdtal jonge meisjes hun kennis van het fileren in de praktijk om te zetten. Deze meisjes werden door Deense monitrices opgeleid.
Het probleem van de arbeidskrachten stelt aldaar dus blijkbaar geen moeilijkheden, hetgeen vooral gelegen is in het feit dat de Urkse bevolking voor meer dan de helft uit mensen van beneden de 20 jaar is samengesteld.
De heer Bos is een gewezen visser en richtte in 1965 zijn fileerbedrijf op. Het eerste jaar werd een produktie bereikt van 200 ton bevroren filets, in 1966 was dit reeds verdubbeld, in 1967 bereikte de produktie 750 ton, en vorig jaar werd het 1.000 ton. Voor dit jaar wordt een produktie tussen de 1.100 en 1.200 ton verwacht !
Deze bevroren filets zijn allemaal bestemd voor de uitvoer, in hoofdzaak naar Italië en Frankrijk, vorig jaar ook naar Amerika, een weinig wordt ook naar België uitgevoerd.

De schol wordt door de Firma Bos natuurlijk in hoofdzaak te Urk gekocht, waardoor deze firma ca. 65 % van de aanvoer van schol aldaar opneemt.
Het betreft hier vnl. schol tussen de 27 en de 33 cm.
Aanvullende hoeveelheden worden te Den Helder gekocht.
Ongegutte schol en zandschol komen niet in aanmerking.
Het hele bewerkingsproces neemt amper 2 uur in beslag en loopt over de spoelmachine, het met de hand fileren en het wegen en verpakken, naar de diepvriescellen waar ze in 35 minuten tijd en bij een kerntemperatuur van — 35° C worden diepgevroren.
De afval gaat naar de nertsenkwekerijen.
De produktiviteit van de arbeidsters ligt bijzonder hoog (tot ca. 500 kg. per week en per persoon) en de verdiensten zijn naar gelang, en kunnen oplopen tot 2.200 fr. per week en meer per fileerster.
Bijzonder sympatiek klonken de vissersliederen die de arbeidsters tijdens het werk steeds in koor zingen.
Na de koffie, ons aangeboden in de prachtige kantine van het bedrijf, ging het naar een nieuwe vissersschool alwaar een bezoek aan de instelling werd gebracht.

DE VISSERIJSCHOOL VAN URK

Deze school, de "JAN VAN DEN BERG", werd in 1965 opgericht.
De heer F. Post, Direkteur, was onze gids. Er zijn thans 42 leerlingen ingeschreven.
Opmerkenswaardig is dat praktisch 100 % van de leerlingen in de visserij terechtkomen.
De leerlingen worden er evenwel niet voorbereid op de eksamens. Hiervoor moeten ze verder gaan naar een visserijschool in Katwijk of IJmuiden.
Er bestaan evenwel plannen om in de toekomst daarmede wèl te beginnen.
De leerlingen zijn in hoofdzaak afkomstig uit visserijmiddens en aanverwante takken.

VIJFTIG PROCENT VAN DE OPLEIDINGSTIJD WORDT BESTEED AAN DE PRAKTIJK

De afvaardiging heeft er zich kunnen van overtuigen, dat het vissersberoep te Urk zeer gewaardeerd wordt en dat de leerlingen en vissers aldaar nog een grote toekomst in het vissersberoep zien.
De school zelf echter kan niet vergeleken worden met bv. de "John Bauwens" te Oostende, maar heeft in ieder geval een goede indruk gelaten.



De heer Keuter, direkteur van de gemeentelijke visafslag, verschaft uitleg in de verkoopzaal.

(Vervolg blz. 4)

DANK

Langs deze weg danken wij onze Nederlandse gastheren die niets onverlet hebben gelaten om ons bezoek zo nuttig en zo interessant mogelijk te laten verlopen ; iets waarin ze terdege zijn geslaagd.
Bij een eventueel tegenbezoek kan op eenzelfde dienstverlening worden gerekend.

A.W.

HET BEZOEK AAN DE GEMEENTELIJKE AFSLAG

De twee voorafgaandelijke bezoeken waren een aanloop voor het voornaamste doel van onze studiegroep, te weten, het bezoek aan de visafslag met alles wat er bij hoort.
Hier werden we te woord gestaan door de heer P. Keuter, de Direkteur, die ons een overzicht gaf van het ontstaan van de afslag te Urk en van de verdere ontwikkeling.
Deze 65-jarige visafslag wordt door de gemeente uitgebaat.
Voorheen was er de Zuiderzee waar de Urkers voornamelijk op haring en ansjovis visten.
Sinds de inpoldering van de Zuiderzee zijn uiteraard deze vissoorten verdwenen en wordt thans in het zoet geworden water de zeer lekkere zo genoemde "kuilpaling" van het IJsselmeer gevangen.
Wij leerden daar ook dat deze paling in de periode van 1 mei tot 1 september, van eerste kwaliteit is. Als bijvangst tot deze visserij behoort het zg. "nest" d.w.z. kleine postjes bestemd voor de nertsenkwekerijen.
Ook nog andere vissoorten worden in het IJselmeer gevangen, zoals o.m. snoekbaars, rode baars, voorn en witvis, e.d.m.
Tot juni 1962 bestond de aanvoer te Urk alleen uit IJselmeer-vis.
De Noordzee-schepen verkochten te IJmuiden.
In juni 1962 deden twee Urkers (de UK 87 en de UK 57) een eerste poging om te Urk **zeevis** aan te voeren.
Deze pogingen kenden sukses ; de volgende week voerden reeds 5 vaartuigen aan, de derde week 7, de vierde week 10, om vervolgens in stijgende lijn steeds meer Noordzee-schepen verse zeevis te zien aanvoeren.

In mei 1965 werd dan de nieuwe Urker visafslag in gebruik genomen en thans, gezien de grote bloei, wordt reeds aan verdere uitbreiding gedacht.
Teneinde een idee te geven van de zeer snelle evolutie van de Urkse haven, volstaan volgende cijfers :

AANVOER GEMEENTELIJKE VISAFSLAG TE URK

JAAR	IJSSELMEER		NOORDZEE		TOTAAL	
	½ kg.	fr.	kg.	fr.	kg.	fr.
1960	9.137.982	1.008.114,—			4.568.991	2.008.114,—
1961	9.360.061	1.852.558,—			4.680.030	1.852.558,—
1962	7.325.621	1.566.062,—	1.537.810	1.795.646,—	5.384.028	3.367.000,—
1963	6.635.164	1.315.551,—	2.343.377	4.190.743,—	5.660.959	5.506.294,—
1964	6.916.128	1.570.639,—	4.174.883	9.550.782,—	7.632.947	11.121.421,—
1965	7.093.292	1.777.454,—	5.194.073	10.276.196,—	8.740.719	12.053.650,—
1966	7.682.785	1.922.121,—	9.195.581	19.471.089,—	13.036.973	21.393.210,—
1967	8.076.156	1.902.155,—	11.560.718	27.008.491,—	15.608.796	28.910.646,—
1968	6.93.996	2.100.400,—	13.038.870	31.742.746,—	16.535.968	33.843.146,—
1969						

VERKOOPDAGEN

Te Urk wordt de vrijdag en de maandag verkocht.
De vaartuigen varen uit de zondag na middernacht en lopen terug binnen de vrijdag en de grootste de vrijdagnamiddag of de zaterdag.
Er wordt de hele dag door afgeslagen.
Er bestaat een meldingsplicht, dwz. de vaartuigen zijn gehouden hun vangsten zo nauwkeurig mogelijk aan te geven.
De gemeentelijke overheid roept zulks dan om langs de mikro in de afslag en verwittigt bovendien de kopers per telefoon wanneer de vangst zal worden verkocht.
De eerste verkoop begint te 9 uur en vervolgens wordt verkocht naar gelang de omstandigheden ; de laatste verkoop grijpt te 6 uur 's avonds plaats.
Zij die geen opgave van de verwachtingen hebben gedaan vóór 12 uur vrijdagmiddag, worden slechts de maandag verkocht.
De verkoopbeurten worden geregeld bij loting, dwz. voor de eerste verkoop te 9 uur wordt geloot wie de eerste aan de beurt komt. Daarna wordt verkocht per binnenkomst. Het is evenwel zo, dat het vaartuig dat bij loting eerst wordt verkocht, binnen een bepaalde periode niet meer de eerste kan zijn.
Met het oog op een groter spreiding van de markt, wordt thans een groter gebruik van koelcellen overwogen om de aangevoerde vis in deze cellen onder te brengen, zodat ten allen tijde zal kunnen worden verkocht.

VERKOOPWIJZE

Er is veilplicht.
Onderscheid wordt gemaakt tussen de verkoop van duurdere vissoorten (tong en tarbot) en de verkoop van andere vissoorten (zoals schol en kabeljauw).
De fijnere vissoorten (tong en tarbot) worden door middel van een elektrisch afmijntoestel (zoals de garnaal te Zeebrugge) met centen per kg. verkocht.
De andere vissoorten zoals schol en kabeljauw worden met de "mond" verkocht (zoals bij ons) per kist met halve guldens.
De vis wordt verkocht per kist van 40 kg. Er wordt 42 kg. afgewogen.
Hier begint de afslager met een bepaald aantal halve guldens en roept de getallen af, bijvoorbeeld : 20 halve guldens, 19, 18, 17 enz. tot een koper toeslaat.
Bij een eerste verkoop van een bepaalde hoeveelheid dient de koper minstens een kist van 40 kg. te nemen met recht tot bijname van de volledige partij.
Zo dit laatste niet gebeurt, wordt de rest van de hoeveelheid een tweede maal volgens dezelfde wijze verkocht.
Zo de koper ook nu niet alles bijneemt, wordt de rest van de hoeveelheid een derde maal afgeslagen maar thans dient de ganse resterende partij ineens te worden genomen.
Het voordeel van deze methode is tijdwinst in de verkoop.
Alleen de fijnere vissoorten (tong en tarbot) die "over de klok" worden verkocht, **worden nog gewogen.** De andere vissoorten worden niet gewogen.
Men overweegt het aanschaffen van een rijdend afmijntoestel om in de toekomst alle vissoorten "over de klok" te laten verkopen. Ook wordt het plan opgevat geen enkele vissoort nog te wegen.
De bedoeling hiervan ligt hoofdzakelijk in het feit om een zuiver bedrag te krijgen en alle betwistingen uit te sluiten.
Hier drukte de Direkteur van de visafslag dan ook zijn grote verwondering uit over het feit, dat het prachtig mijntoestel waarover men te Oostende beschikt, achter slot en grendel staat.
De heer Keuter is namelijk van oordeel dat de kopers ruimschoots de gelegenheid hebben om te weten wat ze al dan niet moeten kopen zonder er te moeten bij blijven staan.
Dezelfde opmerking maakt de heer Keuter overigens voor het wegen, dat hij als nutteloze tijdverspilling aanziet.

VERPLICHTINGEN VAN DE KOPERS

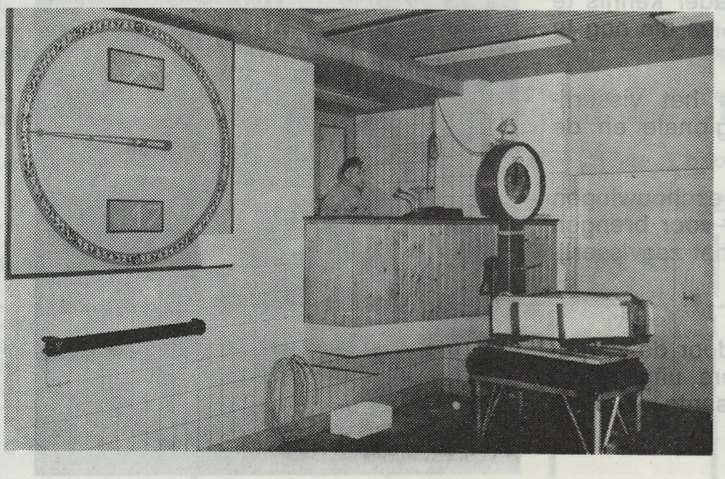
De handelaars dienen uiterlijk de daaropvolgende donderdag te hebben betaald en zo zulks niet is gebeurd, krijgen zij geen vis meer de vrijdag.
Ieder handelaar moet ook over een bankwaarborg beschikken.
De handelaars (ongeveer 75) vnl. te IJmuiden gevestigd, moeten erkend zijn als kleinhandelaars.
De reders-vissers ontvangen hun geld één maal per week voor wat de IJsselmeer-visserij betreft.
Voor de Noordzee-vissers die de maandag hebben verkocht, wordt de opbrengst de daaropvolgende dinsdag op de bank gestort en voor hen die de vrijdag hebben verkocht, de daaropvolgende maandag.
Het is immers evenwel zo, dat de STAD (het betreft hier toch een gemeentelijke afslag) deze gelden VOORSCHIET vermits het geld van de handelaars pas de donderdag binnenkomt.
Het leeuwenaandeel van de aanvoer **in waarde** bestaat uit tong ; op de tweede plaats komt schol. Vroeger was dit omgekeerd.
De aanvoer **in hoeveelheid** van schol en tong is ongeveer gelijk.

HET LOSSEN VAN DE VIS : 3 % AAN DE REDER !

Het lossen gebeurt langs de kade waar het schip is gemeerd. De vis wordt onmiddellijk in kisten gelegd, kisten zoals er thans een 1.000-tal te Oostende in gebruik zijn genomen.
Vandaar worden ze per 12 ineens door middel van een heftruck naar de hallen gebracht waar ze worden gesorteerd in soorten en lengten en verkocht, hetzij mondeling, hetzij met een mijnafslagtoestel.
Het lossen van de vis gebeurt door een privé-organisme.
Het **volledig** lossen kost de reder 3 % op de besomming, kisten, trucks, e.d.m. inbegrepen ! (Te Oostende bv. kost het volledig lossen minstens twee keer zoveel !).
Deze 3 % komt in een gemeenschappelijke pot en wordt onder de lossers verdeeld.
De afslag zelf kost aan de reder 2 %.

VLOOT EN BEMANNING

De Urker vloot heeft een ontzettende uitbreiding genomen en deze gaat nog steeds verder. Thans zijn er 200 vaartuigen waarvan er 140 Noordzee-kotters en 60 IJselmeer-vaartuigen.
De totale investering in de Urker-vloot beloopt ± 1 miljard Belgische fr. (Bij ons is in de totale vloot 1,6 miljard frank geïnvesteerd).
Vorig jaar werden 14 nieuwe Noordzee-koters in de vaart gebracht en werden er 4 gesloopt.
Het aantal IJselmeer-vaartuigen vermindert.
In 1949 waren er slechts 51 Noordzee-koters.
De gemiddelde bruto-tonnemaat bedraagt thans 75 BT., het gemiddeld motorvermogen 358 P.K. en de gemiddelde lengte 23 meter.
Vaartuigen met steeds groter motorvermogen worden gebouwd.
Het aantal bemanningsleden bedraagt voor de Noordzee-schepen alleen 700, hetzij 5 per vaartuig. In 1949 waren er slechts 189.
De besommingen waren vorig jaar uitermate hoog.
Zo ontmoetten we tijdens ons bezoek diverse reders die met een vaartuig van 500 P.K. meer dan 7 miljoen B.F. besomden.
Urk is verder de enige haven waar nog gevaren wordt met het "maatschapskontrakt".
Dit is zo, dat de reder met een aantal vissers (5 of 4 zo hij zelf meevaart) een kontrakt aangaat om in "maatschap" een vissersvaartuig uit te baten.
De eigenaar brengt hiervoor zijn schip in en ontvangt daarvoor 50 % van de **netto**-besomming. De andere 50 % wordt in gelijke schijven verdeeld onder de meevarenden (5 × 10 %).
Zo de eigenaar medevaart ontvangt hij als vergoeding voor de inbreng van zijn schip dus 50 % van de **netto**-besomming en 10 % van de **netto**-besomming als maatschapslid.
De maatschapsgelden gaan een kontrakt aan voor één jaar dat tot Kerstmis duurt.
Er zijn dus maatschapsleden-eigenaars en maatschapsleden-opvarenden.
Tussen hen bestaat niet de werknemer-werkgever verhouding.
De opvarende deelt ten volle in het risiko.
De netto-besomming is de besomming aan de afslag min de afslagkosten ijs, olie en mazout, havengelden, ziekte- en ongevallenverzekering, reiskosten en hun apparaten.
Het probleem stelt zich nu echter dat de WET de verhouding werkgever-werknemer heeft geschapen i.v.m. de sociale verzekering.
De Urkse vissers wensen daarvan echter niets te weten daar zij zich als zelfstandige voelen en als mede-exploitant. De voordelen van de maatschaps-organisatie, afgezien van enkele sociale voorzieningen door de wet toegekend, liggen veel hoger dan deze die de vissers genieten onder het gewone C.A.O.-kontrakt.
Zo zijn de verdiensten van de vissers die varen onder maatschapskontrakt veel hoger.
De Urkse visser voelt zich niet als werknemer, het zijn allen ondernemers die risiko nemen en het schip een deel van zichzelf voelen.
Alle Urkse vissers hebben dan ook in blok geweigerd aan de nieuwe wetgeving mede te doen.
Het is zelfs zover dat de aangelegenheid voor het Hof in Amsterdam werd gebracht waar evenwel verloren werd. Er wordt thans gepoogd een revisie van de uitspraak te bekomen en zo zulks niet lukt, zal de zaak worden uitgevochten voor de Hoge Raad.
Het sukses te Urk is de **mentaliteit** van de vissers die zich ondernemers voelen. Dit konden we ook merken aan de talrijke vissers die hun vaartuigen zelf aan het schilderen en aan het opknappen waren.
Zo zei o.m. één van die vissers: "wie een auto heeft moet hem regelmatig onderhouden en kuisen om er het grootste rendement uit te halen. Waarom zou dit ook niet zijn van een schip waarvan we ons medeeigenaar beschouwen en waarvan het onderhoud mede de opbrengst bepaalt waarin wij delen".
Zonder zich verbonden te weten door de wet inzake sociale verzekering, hebben de Urkse vissers overigens een zeer voortreffelijke onderlinge verzekering tegen ziekte- en invaliditeit afgesloten.
Zij kunnen daarin alleen worden opgenomen indien zij tegelijkertijd voor hun gezinsleden partikuliere verzekeringen afsluiten.
Dit kost hen alles bij elkaar ongeveer 975 gulden (ca. 14.500 B.F.) per jaar.
Het is inmiddels ook al gebleken, dat in de haven waar op C.A.O., dus met sociale verzekering wordt gevaren, de cijfers van het ziekteverzuim enorm zijn opgelopen.
Hetgeen niet het geval is wanneer op maatschapskontrakt wordt gevaren.
Het is namelijk zo dat, en dit komt men bij ons natuurlijk ook tegen, dat men zich gauw ziek laat verklaren omdat men dan toch "trekt" en van de sociale voorzieningen geniet, daar waar onder maatschapskontrakt die sociale voorzieningen er niet zijn, maar men er alle belang bij heeft wanneer men toch gezond is, te varen en de verdiensten er dan ook naar zijn.
Zo werden reeds verschillende uitspraken van vissers genoteerd die zegden dat "wanneer ze op maatschap zonder sociale verzekering zouden varen, zij allang weer zee hadden gekozen maar dat zij nu wensen ziek te blijven, omdat ze wel eens iets van hun betaalde premies wensen terug te zien" !...
Dat het kontrakt van maatschap sukses heeft, bewijst wel het feit, dat steeds meer Scheveningse en Katwijkse vissers op de Urker vloot komen varen.
Tijdens het onderhoud dat wij op het einde van de dag hadden met vissers, zei één van hen, dat hij op de Urker vloot in drie jaar tijd meer had overgehouden dan in 10 jaar op een trawler te Scheveningen.



Het automatisch afmijntoestel

ONTVANGST DOOR DE BURGEMEESTER VAN URK

De door de heer Keuter verstrekte uitleg omtrent de afslag en datgene wat er mede verband houdt, kon in de namiddag worden waargenomen in de visafslag zelf.
Voorheen echter werd geluncht met de heer Bossenbroek, Burgemeester, en met de heer Rompkes, wethouder, waarna het gezelschap ten gemeentehuize zelf door de Burgemeester werd ontvangen en waar een drink werd aangeboden.

ONDERHOUD MET VISSERS

In de late namiddag tenslotte greep in het "Gebouw Hervormd Centrum" een onderhoud plaats met vissers.
Tijdens dit onderhoud werden de vaststellingen van dit zeer leerrijke bezoek door diverse uitspraken van deze vissers verder bevestigd.

ENKELE BESCHOUWINGEN OMTRENT DE EXPLOITATIE VAN DE URKSE VAARTUIGEN

Uit wat voorafgaat blijkt voldoende de razendsnelle opgang en bloei van het kleine vissersdorpje Urk wiens bevolking in 10 jaar tijd is verdubbeld (van 4.859 inwoners in 1958 tot 7.778 in 1968).
De omzetcijfers van de gemeentelijke afslag en de steeds groter wordende vloot, spreken overigens voldoende voor zichzelf.
De Urkse kottervloot staat thans bekend als de grootste **stalen** vloot van West-Europa.
Aan de basis van deze snelle ontwikkeling van een bedrijf dat als "afgeschreven" werd beschouwd toen de oude Zuiderzee "dicht ging" ligt de spreekwoordelijke koppige Urkse bevolking en een stel dynamische mensen, die in de nog volkomen verrechtvaardigde toekomst van de visserij geloven.
De vloot groeit steeds aan en haven- en afslaguitbreidingswerken worden reeds gepland. Het bewijs van de bloei ligt tevens in het feit dat steeds meer vissers van andere havens de wens uitdrukken de Urkervloot te komen vervoegen, terwijl anderzijds belangrijke banken en industrieën te Urk hun tenten hebben opgeslagen, waarmede bewezen wordt dat ze in de verdere ontwikkeling vertrouwen hebben.
Het opvallende van de ontwikkeling op Urk is, dat zij nog zeer jong is. Ook de bevolking is jong, we zegden het reeds, meer dan 50 % van de bevolking is jonger dan 20 jaar. Dit is een wissel voor de toekomst.
In 1961 nog kwam er geen Urker aan de visafslag op het oude eiland, ook de handelaars bleven er weg. In 1962 echter begon Urk op zijn vissers als bij toverslag als magneet te werken en werd in een korte periode een enorme markt gecreëerd.
Opvallend is ook de zeer goede organisatie van de afslag en het vislossen. Ondanks het feit dat er vis wordt verkocht en verhandeld, zijn de verkoophallen als het ware een juweeltje en moet de vis eens ze is verkocht, verdwijnen. De mooie haven zelf wordt om de maand gekuist.
Reders en vissers zijn er tevreden.
Inzake koöperatieve gedachte, hebben de Urkers het ook reeds ver geschopt. Zo is er een koöperatieve visaankoop van reders, de U.V.A.A. (Urker Vis Aanvoer Afzet) die voor circa 10 % van de aangevoerde vis afneemt en als dusdanig een prijsnivellerende invloed uitoefent.

(Vervolg blz. 6)

(Vervolg van blz. 5)

Verder is er een koöperatieve in- en verkoop van scheepsbevoorrading en een koöperatief verzekeringsorganisme. De verzekeringspremie is ongeveer dezelfde als bij ons, maar er is een franchise van ca. 25 à 30.000 franken !
Sinds Urk geen eiland meer is, zijn allerhande invloeden in de visserij komen doorfilteren met de nadelige gevolgen vandien.
Eén van de problemen die thans veler vrees uitmaken, is de strijd tot het behoud van het maatschapskontrakt, dat de visserij enorme diensten heeft bewezen.
Typerend is dat de hardste voorvechters tot het behoud, de vissers zelf zijn.
Het zou ook verkeerd zijn te beweren dat alles wat "Urk" heet goed is. Het is immers niet al goud dat blinkt. Alles heeft zijn voor- en nadelen ; zijn goede en slechte kanten, rekening houdend met de omstandigheden.
Het nut van de reis moet dan ook kunnen zijn dat het ene tegenover het andere wordt afgewogen ; dat de gevolgtrekkingen en logische konklusies uit toestanden en resultaten worden afgeleid en ontleed en dat datgene eruit wordt genomen, dat in het raam van het zoeken naar oplossingen voor onze problemen past.
Bovendien gaat het ook niet steeds op, bepaalde toestanden te Urk met toestanden van bij ons, plaatselijk of over het algemeen bekeken, te vergelijken.
Zo werd de strijd bij ons, jaren geleden, om iets dergelijks als het maatschapskontrakt in te voeren onder invloed van bepaalde machtsgroepen, verloren.

Inzake het vislossen dient toegegeven dat in onze havens veel meer vissoorten worden aangevoerd dan te Urk alwaar in hoofdzaak tong en schol worden verkocht.
Ook de visgronden zijn dichterbij gelegen.
De visgronden die men op het huidig ogenblik bewerkt, liggen op 6 uren vaart. De Witte Bank en de Duitse Bocht op 14 en 19 uur.
In deze omstandigheden vergt het probleem van de vijf- of zesdagenweek geen biezondere problemen.
Toch ligt het probleem niet helemaal dààr. De te Urk bereikte resultaten bewijzen eigenlijk dat de moed, vaste overtuiging en geloof in de toekomst, in eendracht alles te bereiken valt. Ze bewijzen evenzeer dat resoluut komaf moet worden gemaakt met zieke en rotte toestanden en dat alle zg. heilige huisjes omver moeten worden geworpen. Plakken en pleisteren helpt niet. Dit is een van de voornaamste lessen die we opnieuw hebben ervaren.

Zoals diverse malen ter gelegenheid van toespraken tijdens een of ander bezoek gehouden door onze gastheren, onderlijnd is, zijn de goede wil en het vertrouwen, alsmede de mentaliteit van de Urkse visser en vooral de EENDRACHT, de hoekstenen van de huidige vorm van ontwikkeling van de Urkse haven.
Deze enorme groei in zeven jaar tijd, brengt natuurlijk ook problemen met zich mee.
De walakkomodatie voldoet niet meer, noch voor de vloot, noch voor de verwerkende industrie die meer ruimte behoeft. Het tekort aan reparatie- en industrieterreinen stapelt zich op.
Ook is er behoefte aan verbetering van de vaarroute op Urk. Dit is een zaak voor de Nederlandse Rijkswaterstaat. De diepgang van de kotters wordt immers steeds maar groter. Ze hebben het soms moeilijk om Urk te bereiken, vooral 's winters wanneer het peil van het IJselmeer lager is.
Ook bestaan plannen voor een nieuwe haven en voor een nieuw industrieterrein langs de nieuwe haven van ca. 23 ha. groot.
De gemeentelijke overheid van Urk is zelfs bereid een aanzienlijk deel van de kosten voor het ten uitvoer brengen van deze plannen zelf te dragen door de helft van de netto-winst van de visafslag daaraan te besteden !

WAAR ZIJN WE TE OOSTENDE ?

Voor hetgeen we tijdens het bezoek gehoord en gezien hebben, kan niet anders dan bewondering worden opgebracht ; ook al kunnen de toestanden en gegevens niet steeds met de onze worden vergeleken.
Toch is het zo, dat men te Urk bewijst dat een gegrond vertrouwen in de toekomst, ook al betreft het hier de zeevisserij, bergen kan verzetten.
Dat dit vertrouwen mede gesteund wordt door de stedelijke en nationale overheid alsmede door de industrie, kan alleen maar tot het sukses bijdragen.

BEZOEK AAN HET MONUMENT VAN DE OP ZEE OMGEKOMEN VISSERS

Als laatste punt op het programma stond een bezoek aan het monument van de op zee omgekomen vissers. Aan de voet van het monument vlak tegenover het IJselmeer gelegen, werd een korte stilte bewaard. De gedachtenis was des te ingetogener vermits dezelfde vrijdagmorgen het stoffelijk overschot van de laatste vermiste opvarende van de vóór enkele weken vergane UK 104 werd opgevist. Zoals bekend kwamen bij deze ramp, die zich ternauwernood een half uur uit de kust van het IJselmeer voordeed tengevolge van een nog ongekende reden, vijf vissers om het leven.

A. W.

De Belgische zeevisserij in het kader van de huidige ekonomische ontwikkeling

Onder deze titel hield de h. Wittevrongel, sekretaris van de Rederscentrale, op 25 april ll. te Gent een spreekbeurt voor een geïnteresseerde groep Voseko-leden (Voseko is de Vereniging van oud-studenten in de ekonomie aan de Rijksuniversiteit te Gent).

Spreker verheugde zich hiertoe de gelegenheid te hebben gekregen daar het hem aldus in staat stelde een intelektueel gezelschap nader kennis te laten maken met een bedrijfstak die nog te weinig is gekend en die nog te veel over het hoofd wordt gezien.

Hierna schetste hij een beeld van de huidige toestand van het visserijbedrijf en lichtte hij er de betekenis van toe voor de regionale en de globale Belgische ekonomie.

Vervolgens wijdde de h. Wittevrongel enkele persoonlijke beschouwingen aan de voorgestelde gegevens om te besluiten met het naar voor brengen van persoonlijke zienswijzen omtrent de perspektieven voor het zeevisserijbedrijf.
Het geheel werd gekruid met aangepaste dia's.

Tevens werd propagandamateriaal, ter beschikking gesteld door de Propagandavereniging voor meer Visverbruik, aan de toehoorders uitgedeeld.
Op blz. 7 geven wij een eerste aflevering van deze interessante en overzichtelijke uiteenzetting.



Ons land beschikt over een van de **modernste** vloten in haar soort van West-Europa en zelfs van de gehele wereld.
Dit geldt evenzeer voor de akkomodatie aan boord ten bewijze waarvan onze vloot als een van de voorbeelden werd genomen bij het tot stand komen van de Konventie "inzake akkomodatie aan boord van vissersvaartuigen" tijdens de 50ste zitting van de Algemene Konferentie van het Internationaal Arbeidsbureau in 1965, waaraan meer dan 40 landen hebben deelgenomen.
Dit mocht wel onderlijnd.
Op 31/12/1968 bestond onze vloot uit **356 eenheden.**
Daarvan is er **51 % in staal** en **49 % uit hout** vervaardigd.
(Gemiddelde ouderdom rompen : 18 jaar ; er is t.o.v. de laatste jaren een daling).
(Gemiddelde ouderdom motoren : 9 jaar, zelfde opmerking).
Het aantal houten vaartuigen neemt jaarlijks en tamelijk snel af : **10 jaar** geleden was er slechts 20,5 % van de vloot uit stalen rompen. Er worden thans nog heel zelden nieuwe houten vaartuigen gelegd. In **1963** is het **laatste stoomvaartuig** uit de vaart genomen.
De **totale tonnemaat** van onze visserijvloot bedroeg eind 1968 : 31.294 B.T. met een **totaal motorvermogen** van 97.966 P.K.
Sinds het einde van de tweede wereldoorlog is het **aantal** vissersvaartuigen nagenoeg onophoudend **gedaald.**
Deze numerieke afname wordt evenwel gekompenseerd door de geleidelijke stijging van de globale tonnage en de nog meer uitgesproken toename van de totale motorkracht. Zo waren er 10 jaar geleden 432 vaartuigen (+ 76) met een totale tonnemaat van 27.900 (— 3.344) en 72.107 P.K. (— 25.859).
De nieuwgebouwde schepen hebben doorgaans een groter volume en beschikken over krachtiger motoren dan deze die uit de vaart verdwijnen.
De verminderde getalsterkte gepaard aan de opdrijving van het vermogen en de tonnemaat leidt dan ook tot een **gevoelige aangroei van de gemiddelde drijfkracht en tonnemaat.**
Zo bedroeg vóór 10 jaar de gemiddelde drijfkracht 159,8 P.K. terwijl thans 275 P.K. wordt bereikt. In dezelfde periode is de gemiddelde tonnemaat toegenomen van 64,6 B.T. tot 88 B.T.
Hierdoor is de **theoretische** vangkapaciteit van de Belgische vissersvloot dan ook **gevoelig** verhoogd.

DE NIEUWBOUW IN ONZE VLOOT

Sedert enkele jaren tekent zich een dalende lijn af in de nieuwbouw. Na een geleidelijke toename van het aantal nieuwe vaartuigen die in 1964 met 29 eenheden een hoogtepunt bereikte, valt sedertdien een vermindering waar te nemen.
Vorig jaar verdwenen 19 vaartuigen uit de vloot maar kwamen er 17 nieuwe in de vaart.
Alles laat voorlopig voorzien dat deze daling zich handhaven zal.
Op 31/12/1967 waren er 9 bestellingen geboekt.
Op 31/12/1968 waren het er slechts 6.
Op 30 maart jl. waren er van deze 6 reeds twee in de vaart, en wordt de tewaterlating van de derde voor binnenkort verwacht.
Benevens de toename van de tonnage en van de motorkracht, dient ook opgemerkt dat steeds meer vaartuigen door ombouwen of aanpassen met de meest moderne en steeds betere vismethodes worden uitgerust, hetgeen resulteert in een **toename van de produktiekapaciteit.**
Van de 356 bestaande vaartuigen werden er 296 of 83 % op de Belgische **werven gebouwd** en 60 of 17 % op buitenlandse.
De belangrijkste vissershaven is Oostende, dit komt niet zozeer tot uiting in het aldaar aantal ingeschreven vaartuigen dan wel in de totale tonnage en motorvermogen en in de respektievelijke gemiddelden.
Zeebrugge heeft een snelle evolutie doorgemaakt en is de tweede haven, Nieuwpoort de derde, terwijl Blankenberge opgeslorpt werd door Zeebrugge.
Eind vorig jaar werden er 150 vaartuigen ingeschreven te Oostende (42,2 %), 41,8 % of 149 te Zeebrugge, 54 te Nieuwpoort en 3 te Blankenberge.
Als eerste haven totaliseert **Oostende 17.282 B.T. of 55 %** van het totale **volume** en **49.855 P.K. of 51 %** van de totale **drijfkracht.** (toestand op 31/12/1968).
De gemiddelde B.T. voor deze haven bedraagt 115,2 en 332,37 als gemiddeld motorvermogen (gevoelig hoger dan het totaal gemiddelde 87,9 B.T. en het dito 275,1 P.K.).
Zeebrugge als tweede belangrijkste haven beschikt over 11.559 B.T. of 36,9 % en over 39.517 P.K. of 40,3 % van de respektievelijke totalen.
Haar gemiddelden bedragen 77,58 B.T. en 149,61 P.K.
Nieuwpoort tenslotte heeft 7,44 % van de totale tonnage en 8,2 % van de totale drijfkracht. Haar gemiddelden liggen nog gevoelig lager.
De Belgische zeevisserijvloot kan in drie grote groepen worden onderverdeeld : de kustvisserij, de middenslagvisserij en de diepzeevisserij.
Op 31/12/1968 waren er 56 eenheden of 16 % van het totaal die tot de kustvisserij behoorden ; 207 of 58 % die tot de middenslagvisserij, en 93 of 26 % die tot de diepzeevisserij behoorden.
Te Oostende is het overgroot gedeelte van de diepzeetreilers ingeschreven.
Zeebrugge beschikt over de grootste en moderne middenslagvloot (62 % van de Zeebrugse vloot en 55 % van de totale Belgische middenslagvloot.
Te Nieuwpoort zijn het voornamelijk kustvaartuigen.

INDELING GESTEUND OP DRIJFKRACHT

		Aantal	P.K.	B.T.
1) tot 80 P.K.	— garnaalscheepjes	22	1.289	335
2) 80 - 120 P.K.	— kusttreilers	34	3.193	832
3) 120 - 240 P.K.	— kleine middenslagtreilers	124	19.987	5.749
4) 240 - 350 P.K.	— grote »	83	23.499	7.255
5) 350 - 500 P.K.	— kleine diepzeetreilers (1)	60	23.938	7.196
6) 500 en meer	— grote » (1)	33	23.703	8.517

(1) Verre visserij : visserij in gebieden benoorden 61° N.B.

DE INVESTERINGEN IN ONZE VLOOT

Eind 1968 bedroeg de totale verzekerde waarde van de vissersvloot meer dan 1,6 miljard frank (vistuig inbegrepen).
56,5 % van de kapitalen is belegd in de Oostendse vaartuigen, 37,5 % in die te Zeebrugge ingeschreven en 6,5 % voor de Nieuwpoortse vloot.
Wegens gebrek aan kennis en mogelijkheden om het risiko te beoordelen, is het vrij moeilijk om kapitaal van buiten de visserijkringen voor deze bedrijfstak te interesseren.
Het is weinig waarschijnlijk dat in de toekomst vertikale integratie en bv. de bouw van grote diepvriestreilers in ons land toepassing zullen vinden.
De exploitatievorm van onze vloot is dan ook in hoofdzaak **familiaal-artisanaal.**

De 356 vaartuigen die de Belgische vloot samenstellen, zijn het eigendom van 303 rederijen, onderverdeeld in 4 soorten ondernemingen :

228 of 72,25 % zijn persoonlijke of familiale ;
39 of 12,87 % zijn feitelijke vennootschappen ;
28 of 9,24 % zijn P.V.B.A.'s ;
8 of 2,64 % zijn N.V.'s.

Een en ander komt nog beter tot uiting wanneer geweten is, dat 90 % van de rederijen slechts één schip uitbaten.
De N.V.'s zijn vooral diepzeetreilers, de P.V.B.A.'s beheren voornamelijk middenslagvaartuigen.
Terloops weze nog opgemerkt dat 125 reders of 39,06 % op hun eigen vaartuig als bevelhebber zijn ingescheept.

DE BEMANNING

Op 31/12/1968 waren **1.382** vissers aangemonsterd, 469 afgemonsterd.
Dit brengt ons op een totaal van 1.851 vissers (jaarlijkse afname).
De bemanning wordt onderverdeeld in dek- (80 %) en machinepersoneel (20 %). De verhouding dek- en machinepersoneel blijft vrijwel stabiel.
Er zijn 320 schippers (gedipl.) waarvan 125 of 40 % reders.
Deze laatste genoemde verhouding neemt steeds toe en is een bijkomende indice die het bemanningsprobleem in de zeevisserij onderschrijft.
In totaal zijn circa 150 reders-eigenaars aangemonsterd.
Het bedrijf heeft met een bemanningstekort te kampen. Het probleem is niet nieuw, zover gegeven uit het verleden reiken, heeft zich het probleem nu eens in meerdere dan eens in mindere mate gesteld.
Deze gegevens wijzen uit dat in algemene krisisperiodes het probleem zich

INDELING BELGISCHE VISSERSVLOOT VOLGENS HAVEN OP 31/12/1968

THUISHAVEN	N (*)	%	Tot. B.T.	%	Tot. P.K.	%	Gem. B.T.	Gem. P.K.
Oostende	150	42,1	17.282	55,22	49.855	50,89	115,20	332,03
Zeebrugge	149	41,8	11.559	36,94	39.517	40,34	77,50	265,02
Nieuwpoort	54	15,1	2.328	7,44	8.079	8,25	43,11	149,06
Blankenberge	3	0,8	126	0,40	515	0,52	42,—	171,06
TOTAAL	**356**	**100**	**31.295**	**100**	**97.966**	**100**	**87,91**	**275,19**

(*) **N** = Aantal

in mindere mate stelde, terwijl in periodes van hoogkonjunktuur het bemanningsprobleem groter wordt (verdiensten en betalingswijze in de visserij).
De redenen voor het bemanningsprobleem zijn voornamelijk van sociale aard. De arbeids- en levensvoorwaarden in de landelijke sektoren, de konkurrentie van andere beroepen op zee en ook psychologische faktoren (inherent aan de aard van het vissersberoep) vereisen speciale inspanningen om jonge krachten tot het vissersberoep te bewegen.
Niettegenstaande een lichte tendens tot toename van de leeftijd van de bemanning, is de vloot door een relatief **jong** personeel bemand (gemiddelde ouderdom van gans het visserijpersoneel : 32 jaar).
Het bemanningstekort is evenmin een typisch Belgisch verschijnsel. Het is een fenomeen dat zich in alle landen met een redelijk hoog welvaartspeil stelt, en het neemt toe met de stijging van de welvaart. Hoe hoger de levensstandaard, hoe groter het probleem.
Op het huidig ogenblik komen praktisch evenveel vissers uit Zeebrugge (43,20 %) als uit Oostende (44 %). Uit Nieuwpoort komt ca. 13 %. Tien jaar geleden kwam nog meer dan de helft van de effektieven uit Oostende.
Deze evolutie is in hoofdzaak te wijten aan het feit dat Oostende, als grote stad, meer afvloeiïngsmogelijkheden biedt, terwijl Zeebrugge, Heist en Nieuwpoort nog over een meer typische visserijbevolking beschikt.
De laatste twee jaar is het bemanningsprobleem, afgezien van de plaatselijke toestanden, geëvolueerd van een uitgesproken kwantitatief naar een meer kwalitatief karakter. De beroepsopleiding in de visserijscholen (zes) heeft niet de nodige aanpassingen doorgevoerd die t.a.v. de technische evolutie in de visserij noodzakelijk zijn geworden.
In dit verband kan worden gewezen op de Internationale Konferentie met als thema : **„Is het zeevisserijonderwijs nog up to date ?"** die werd gehouden in het raam van de Internationale Visserijvakbeurs te Oostende, eind maart jl. De behoefte van hervorming van het onderwijs is daar door alle deelnemende landen duidelijk onderstreept. Hieruit blijkt overigens eens te meer het internationaal karakter van alle maritieme problemen en dus ook van de zeevisserijproblemen.
Gezien vanuit het oogpunt van de te leveren arbeidsprestaties, is niet enkel het AANTAL vissers van betekenis. De produktiviteit van de vissers verschilt immers van land tot land. Van belang is de aard en de kwaliteit van het vistuig, de afstand tussen haven en visgrond, de bekwaamheid van de schipper, de beroepsbekwaamheid van de bemanning, de weersgesteldheid en zoveel meer.
In dit verband moet evenwel worden onderstreept dat de Belgische visser over het algemeen een hoge produktiviteit per eenheid bereikt en dat hij zeker met andere landen kan konkurreren.
Inzake aanvoer per bemanningseenheid staat België met 37 ton per man, volgens de gegevens van een viertal jaar terug, op de derde plaats, na West-Duitsland (83,2) en Nederland (ca. 40,7 ton).
Bij vergelijking van de evolutie van het aantal vissers met deze van het aantal vissersvaartuigen, schijnt de vermindering van het personeel logisch de vlootvermindering te volgen. Uit de gemiddelde cijfers blijkt evenwel, dat de afname van het personeel enigszins in grotere mate gebeurt dan de vermindering van het aantal vaartuigen.
Sinds de laatste 10 jaar daalde de personeelssterkte met 24 %, de vloot daarentegen met 20 %. Tien jaar geleden was de gemiddelde bezetting 4,5, thans is ze 4,42.

DE BEZOLDIGING IN DE VISSERIJ

Op een tweetal uitzonderingen na, bestaat het loon van de visser uit een procent van de **bruto**-besomming of bruto-opbrengst : dit is de prijs voor de vangst die de reder bekomt **per reis** in de openbare afslag.
Met **bruto** wordt bedoeld, dat het loonsgedeelte wordt berekend op de bekomen waarde van de vangst per reis **zonder enigerlei aftrek.**
De enige wettelijke regeling inzake loon is deze betreffende de basis van bezoldiging van scheepsjongens. Volgens deze wet moet de reder aan de scheepsjongen en lichtmatroos een minimumloon uitbetalen van respektievelijk 1/10e en 1/5e van het loon toegekend aan de matroos van hetzelfde vaartuig. De uitzondering op het genoemde loonstelsel (slechts op twee vaartuigen nog) ligt in het feit dat benevens het aandeel in de opbrengst de visser ook nog een vast loonbedrag per reis of per maand ontvangt.
Het loon in de visserij is vrij wisselvallig en hangt van diverse faktoren af zoals o.m. :

de funktie die de visser uitoefent ;
de scheepsklasse ;
toestand van het vaartuig ;
bekwaamheid en kunde van schipper en bemanning ;
de vangst ;
de markttoestand in de verkoopshaven alsmede de thuishaven.

In de Belgische visserij werd steeds de nadruk gelegd op de rechtstreekse lonen. De sociale bijdragen (R.M.Z.) worden niet op het werkelijke loon betaald maar wel berekend op basis van forfaitaire bedragen.
Alhoewel de visser overeenkomstig de wet op de aanwerving wegens scheepsdienst voor 1 jaar wordt aangeworven, is de overeenkomst wederzijds opzegbaar 24 en 48 uur vooraf. De grote mobiliteit nog in de hand gewerkt door het bemanningstekort, maakt het moeilijk de juiste verdiensten van de vissers na te gaan. Vandaar ook de forfaitaire R.M.Z.-bijdragen.
Benevens het loon ontvangt de visser het zg. **kordeelgeld** en tal van andere voordelen in natura.
Er mag worden onderlijnd dat in het algemeen gesproken, een visser die regelmatig werkt, zeer goed zijn brood verdient en veel meer verdient dan om het even welke wal-arbeider. Zoals reeds eerder aangetoond, ligt aan de basis van het bemanningsprobleem zeker niet de faktor "LOON".
Ten aanzien van de totale exploitatiekosten betekenen de lonen op een "gemiddeld" vaartuig thans 43 % d.i. 36 % van de opbrengst (opbrengst betekent niet bedrijfswinst).

Tien jaar geleden bedroeg het totale loongedeelte 33 % of 31 % van de besomming. In tien jaar tijd zijn de lonen t.a.v. de totale kosten met 30 % toegenomen en met 14 % bekeken t.a.v. de besomming. Onderlijnd dient nogmaals, dat het loon in de visserij een **procent** is, dit procent steeds maar toeneemt en de besommingen ook toenemen, zodat de loonmassa in een veel sneller tempo en in grotere mate toeneemt dan in de landelijke sektor.

(Wordt vervolgd)

ACHTERUITGANG IN APRIL 1969 TE OOSTENDE

De resultaten zijn tijdens de voorbije maand april weinig gunstig geweest. Het bewijs daarvan vinden we terug in de gedaalde opbrengst. Deze opbrengstdaling was gelukkig niet zeer groot, maar bedroeg toch iets meer dan 3 miljoen. Het feit dat de visprijzen over het algemeen lager zijn uitgevallen, is daar niet vreemd aan. Ook de aanvoer zelf was ver van omvangrijk, vooral gullen kregen we dit keer minder. De Kanaalvangsten en de Noordzee-vangsten waren bijzonder klein en ook de West gaf minder dan gewoonlijk.
Uiteindelijk viel de visopbrengst terug van 41.225.974 fr. naar 38.164.858 fr. Voor de opbrengst van de verkoop van deelvis op naam viel eveneens een daling te noteren. Hier verminderde de opbrengst van 245.460 fr. naar 215.680 fr. De garnaal-opbrengst lag ook lager dan verleden jaar, dit niettegenstaande een grotere aanvoer. De verkoop van vreemde vis tenslotte was wel hoger en steeg van 36.390 fr. naar 37.590 fr. De totale opbrengst daalde uiteindelijk van 42.345.274 fr. naar 39.199.699 fr.

NOG EEN BEHOORLIJKE MÉÉR-OPBRENGST NA VIER MAANDEN

Niettegenstaande de daling van voorgaande maand april blijft de totale opbrengst na vier maanden nog steeds meer dan 5 miljoen boven het totaal van verleden jaar. Die méér-opbrengst kan echter in één maand tijd weggewerkt worden. Dit moet niet noodzakelijk volgende maand gebeuren al zijn de tot nu toe in mei bereikte cijfers weinig bemoedigend. Ware het niet dat de tongvissers van het Kanaal nog ruime vangsten kunnen binnenbrengen, het ware een ramp. De Noord geeft immers voor het ogenblik praktisch geen vis terwijl van IJsland de vangsten voor meer dan de helft uit koolvis bestaan.
Het eerste kwartaal van 1969 is echter tamelijk gunstig geweest en hierdoor bereikten we na vier maanden een opbrengst van 164.363.236 fr. waar dit cijfer in 1968 slechts 159.086.715 fr. bedroeg.
De opbrengst van de visverkoop is vanzelfsprekend overwegend en toont een totaal cijfer van 159.393.328 fr. tegen 153.922.526 fr. verleden jaar.
Voor de opbrengst van de deelvis op naam is eveneens een stijging te noteren, en dit van 809.970 fr. naar 940.725 fr. Ook de garnaalopbrengst valt tot nu toe hoger uit dan verleden jaar. De cijfers zijn respektievelijk voor 1968 en 1969 : 2.194.431 fr. en 2.339.075 fr. De garnaalprijs is nochtans lager dan verleden jaar wat wijst op een mindere kwaliteit, t.t.z. de aangevoerde garnaal is kleiner.
Haring werd tijdens de eerste vier maanden niet verkocht, verleden jaar stonden we met een ijle haring-opbrengst van 292.890 fr. De sprotopbrengst had evenals voorgaande jaren weinig om het lijf. Dit jaar nog minder dan anders, aangezien slechts een opbrengst van 54.474 fr. werd bereikt tegen 132.000 fr. verleden jaar. De opbrengst van de verkoop van vreemde vis tenslotte is lichtjes teruggelopen en bedroeg na vier maanden 1.635.634 fr., tegen 1.734.898 fr. in 1968.
Al met al blijft de opbrengst in 1969 nog altijd 5.276.521 fr. hoger dan in 1969. En dit niettegenstaande de vangsten de laatste maand teleurstellend waren voor verschillende kategoriën schepen. Volgende maand misschien beter voor die schepen.
Hierna nog een vergelijkende tabel over de opbrengst na vier maanden tijdens de voorbije vijf jaren.

Vis	160.370.419	148.029.182	169.022.751	153.922.526	159.393.328
Deelvis	492.910	581.945	840.405	809.970	940.725
Garnaal	455.559	669.941	374.078	2.194.431	2.339.075
Haring	1.634.150	138.640	230.840	292.890	—
Sprot	501.220	1.581.152	465.112	132.000	54.474
Vr. vis	—	24.510	360.428	1.734.898	1.635.634
	163.454.258	**151.025.370**	**171..293.614**	**159.086.715**	**164.363.236**

PRAKTISEREN

VISSEN (1)

De invloed van de breidels op het vangstvermogen van de korre moet wel niet in twijfel getrokken worden, ieder visser is daar uiteraard van overtuigd. In ons eigen lijfblad lazen we de ervaring van een stuurman die aan het uiteinde van de outer dowsing zandbanken ging vissen en rechtstreeks de invloed van de lengte der breidels ondervond. Op de radio had hij uit een gesprek van 3 oudere treilers vernomen dat zij aldaar aan het korren waren met breidels van 15 vaam en dat zij sleepten gedurende 3 uren voor een vangst van 15 bennen. Onze (Engelse) stuurman, die niet bang was van zelf eens proeven te doen met de uitrusting waarover hij beschikte, viste zonder bollen op de rugpees, maar met 3 blazen over de gehele lengte verdeeld. Hij vervoegde de 3 vissende schepen op de dowsing gronden, lag 2,5 uur aan de korre en ving 50 bennen vis. Na 30 uren korren had hij meestal kabeljauw aan boord. Na 10 dagen reis werd een schitterende markt gemaakt door deze gewone houten treiler van 30 meter lang met een 240 P.K. dieselmotor. Toen bleek het eveneens dat de drie andere visbakken, groter in tonnemaat zelfs, die op die visgrond aan het vissen waren, bijlange geen zulke rijke vangst hadden gedaan en dat de besomming ver beneden de opbrengst van onze (flinke) stuurman lag!

VISSEN (2)

Hoe was het mogelijk dat dit kleinere vaartuig zoveel beter viste dan de 3 grote schepen?
Het staat vast dat hun (te) lange breidels de vis opschrikte en bang maakte, terwijl het gewone tuig een ruime oogst bijeenviste.
Proeven met breidels en slepende kabels van veranderlijke lengte laten vermoeden dat de vangst kan verminderen wanneer lange breidels gebruikt worden. Dit zou dan maar alleen het gevolg zijn van het feit dat de vis meer tijd heeft om vrij te zwemmen tussen het ogenblik van het alarm veroorzaakt door de planken en de komst van het net. Onder bepaalde omstandigheden kunnen kortere breidels dus de voortbrengst verhogen doordat de tijdspanne tussen planken-alarm en kor verminderd wordt.
Doch zo eenvoudig is de visserijtechniek nu ook alweer niet, want deze ontspanningsfaktor is vanzelfsprekend nauw verbonden met de zwemsnelheid van de vis terwijl deze zwemsnelheid natuurlijk in verband staat met de soort van vis, de grootte, de lichamelijke gesteldheid.
De lengte van de breidels kan daarom gebruikt worden als een middel om alleen bepaalde vissoorten te vangen.

ONDERZOEK (1)

Het onderzoek naar de verschillende faktoren die de doelmatigheid van een sleepnet kunnen beïnvloeden, wordt in nagenoeg alle visserijlanden druk voortgezet en vordert in feite maar traag, wat een bewijs is van de ingewikkeldheid van de zeevisserijtechniek.

Ook de Britse proefstations deden de laatste 5 jaar belangwekkende proeven. Onder andere werd naar de redenen gevorst waarvan een hoog en wijdopengespreide korre niet meer vangt dan een gewoon sleepnet. De proeven toonden aan hoe de vangstdoelmatigheid van het vistuig bijzonderlijk verandert wanneer de spreiding van de planken, de netwijdte en de lengte der breidels worden gewijzigd. Het is trouwens duidelijk dat de wijziging van enig deel van de kor een rechtstreekse invloed heeft op de oudere onderdelen. Zo wijzigt de verandering van de plankspreiding voor een bepaalde breidellengte rechtstreeks de invalshoek van de korretouwen!

Veel meer dergelijke onderlinge invloeden treden op en zeer veel proeven zijn onontbeerlijk om eens en voor altijd de beste maten en vormen te kunnen vooropzetten voor een bepaalde soort visserij. Deze proeven moeten dan nog worden uitgevoerd op visgronden waar redelijke hoeveelheden vis aanwezig zijn en zelfs gelijk verdeeld op de zeebodem.
Langzaam evenwel beginnen de geschikte optuigingen, tuigen en uitrustingen als vanzelfsprekend te worden. Het is bvb. nu zeker dat invalshoeken van de breidels die meer dan 25 graden bedragen neiging hebben de vangstkapaciteit te verminderen, terwijl het gebruik van lange breidels meestal — verhoudingsgewijs — een verhoging der vangsten ten gevolge hebben. Andere aanwijzingen zijn eveneens beschikbaar, bvb. deze die betrekking hebben op planken maar ze zijn verbonden aan zekere voorwaarden of voor zekere vis-afmetingen. De rechtstreekse taak van de vorsers in deze moeilijke techniek is een maximum van elementen af te leiden uit de huidige resultaten die voor een groot deel van het jaar een verhoogde voortbrengst per eenheid inspanning kunnen bewerken en de nieuwe uitkomsten zodra ze beschikbaar zijn, opnieuw in te delen.

ONDERZOEK (2)

Om aanzienlijke verhogingen in de vangsten te noteren, moeten evenwel dikwijls bijzondere tuigen aangewend worden, aangepast aan een biezondere visserij of aan speciale visserij-voorwaarden. De huidige stand van het technisch onderzoek laat toe te vermoeden dat het onwaarschijnlijk is dat een «universele» kor zal worden op punt gezet die een veel groter vangstvermogen zou bezitten dan de gewone uitrusting. Belangrijke verbeteringen zijn evenwel mogelijk aan bestaande uitrustingen.

Het zal wel altijd heel moeilijk blijven op wetenschappelijke manier te vissen. We zien werkelijk, zoals het Britse proefstation na talloze proefnemingen ook besluit, geen visnet ontstaan dat op een bepaald uur van de dag, een bepaald aantal bennen van een bepaalde vissoort ophaalt uit een bepaalde visgrond. En we denken terug aan onze (Engelse) stuurman die met korte breidels zoveel vis méér ving dan de andere (grotere) schepen met lange breidels. We denken even terug aan een eigen ervaring op Rockall toen we zij aan zij visten met een andere stoomtrawler (van de Oostendse rederij) zelfde schepen, zelfde tuig. Alletwee gescheurd. Wij sloegen een nieuwe korre aan. «De krak» trok zonder meer z'n scheur toe om geen tijd te verliezen, want we zaten in de vis. Wij met onze nieuwe boel deden de armoedigste trekken die een treiler ooit kan doen. «De krak» met zijn toegeschoten korre, op een mijl aan onze bakboordzijde, deed de vangst van z'n leven. Wat dan met al die ingewikkelde proefnemingen en aanwijzingen voor het opvoeren van de voortbrengst? Ge moogt met 't beste tuig van de wereld vissen, 't wordt een kale reis als er geen vis zit!

Toch blijft het verder onderzoek onontbeerlijk, al was het maar om de «moderne» vissersmensen die niet meer empirisch het beroep leren, de techniek van hun beroep bij te brengen op een vlugge en afdoende manier.

ONDERZOEK (3)

Andere studies van het vistuig en de zeevisserijtechniek worden nu ook mogelijk gemaakt door allerhande nieuwsoortige instrumenten en toestellen, zoals o.a. de computer. Het belang van het trillen der korretouwen wordt daardoor nu ook bestudeerd.

Het is bekend dat een aanzienlijke toename van de weerstand van het vistuig als een geheel tijdens het korren veroorzaakt wordt door het trillen van de korretouwen, deze toename zou 15 % bedragen. Naast dit verschijnsel heeft het trillen van deze staaldraden een mogelijke invloed op de vis.

Dit blijkt trouwens vast te staan als we de uitkomsten van de laboratoria mogen geloven. Zij maakten uit dat het geluid veroorzaakt door het trillen der korretouwen binnen het gehoorbereik ligt van vele handelsvissoorten. De huidige stand van het onderzoek maakt het nog niet mogelijk te bepalen of inspanningen moeten gedaan worden om het lawaai te verminderen of te versterken. De korretouwen zelf hebben geen invloed op de vis.

Wetende dat een weerstandstoename van de korretouwen (door het trillen) op een diepzeetreiler met 400 vaam touw uit 1 ton bedraagt, krijgt men wellicht een gedacht van de besparing die hier mogelijk wordt. Wanneer de eigenschappen van deze trillingen helemaal gekend zijn, zal het mogelijk zijn er een domper op te zetten en besparing te doen op de vereiste kracht om de boel te trekken of de bespaarde kracht te gebruiken om het net en de uitrusting te vergroten zonder dat de vaart erdoor verminderd wordt.

VISSEN

Nog wordt er door sommige schippers en stuurlui dikwijls gedacht dat het noodzakelijk is de gewone sleep-vaart te behouden tijdens het winden om schade aan de buik te vermijden. Verminderde vaart, dacht men, is oorzaak van scheuren en sleet aan de buik. Er werd integendeel door een Brits opzoekingsschip bewezen dat de boel over de grond sleepte aan gewone sleepsnelheid wanneer gewonden wordt al waren het aantal toeren van de machine verminderd van 30 % tot 60 %. Daardoor was het schip praktisch gestopt in het water, maar de winch draaide aan een 4 mijls-vaart.

Als de kor door het water beweegt aan normale sleepsnelheid heeft zij dus niet meer kans om beschadigd te worden als bij het slepen.

De vermindering van het toerental laat toe de boel vlugger te winden. Dit bespaart allicht een paar minuten per trek, wat bvb. in een periode van 40 dagen een bijkomende 4 ton vis zou beduiden. De spanningsmeter der korretouwen bevestigen dat het juiste samenspel van machinetoerental en winchsnelheid bereikt zijn als de normale sleepvaart aangeduid is.

Het is een goede praktijk de eerste lengte in te winden door de winchsnelheid geleidelijk te verhogen vanaf langzaam in 't begin van het winden tot volle winch-snelheid tegen de tijd dat de boel binnen is, aldus wordt onnodige spanning vermeden die anders veroorzaakt wordt door een plotse ruk die optreedt als de winch meteen op volle kracht gezet wordt. Het is tevens wijs de vaart te minderen 2 lengten vooraleer de laatste lengte korretouw uitgevierd is bij het vissen van de kor. Dit hebben korretouw-meters nu duidelijk genoeg bewezen.

ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ VOOR VISSERSVAARTUIGEN

HULP IN NOOD

BUITENGEWONE ALGEMENE VERGADERING

Overeenkomstig art. 33 der statuten worden de leden uitgenodigd tot de BUITENGEWONE ALGEMENE VERGADERING, die zal plaats hebben op VRIJDAG 30 MEI 1969 te 15 uur in het „KONINGINNEHOF" (Oud Laiterie), Maria Hendrikapark (Bosje) te Oostende.

DAGORDE :

1. WIJZIGINGEN DER STATUTEN :

Voorgestelde wijzigingen :

Art. 12 - 1e par. - 2e zin, luidende als volgt :

„Om lid te kunnen zijn moet men een aanvraag doen aan de beheerraad en bij de maatschappij een nog van kracht zijnde verzekeringspolis voor tenminste één vaartuig onderschreven hebben, waarvan het model....."
wordt vervangen door :
„Om lid te kunnen zijn moet men een aanvraag doen aan de maatschappij en een nog van kracht zijnde verzekeringspolis voor tenminste één vaartuig onderschrijven, waarvan het model....."
Na 1e paragraaf bijvoegen :
„Een lid dat uitgesloten wordt bij toepassing van de statuten, daar waar de statuten de uitsluiting voorzien, houdt eveneens automatisch op verzekerd te zijn."

Art. 14 luidende als volgt :
„De leden die geen deel meer willen uitmaken der maatschappij moeten hiervan per aanbevolen schrijven bericht geven aan de beheerraad "
wordt vervangen door :
„De leden die geen polis meer onderschrijven, of hun bestaande polis(sen) opzeggen, houden automatisch op lid te zijn van de maatschappij"

Art. 16 - 2e paragraaf - 2e alinea, luidende als volgt :
„De uitbating van het aldus vastgesteld bedrag zal geschieden ineens of per schijven, op de tijdstippen door de beheerraad vast te stellen, met dien verstande dat deze uitbating volledig moet voltrokken zijn binnen de drie jaar na goedkeuring van de balans, waarover sprake in het in de vorige zin vermelde wetsartikel."
valt weg.

Art. 17 - 4e paragraaf, luidende als volgt :
„Voor de waardeschatting van het aandeel en de uitbetaling ervan, wordt verder verwezen naar hetgeen hierover in artikel zestien van deze statuten is bepaald."
valt weg.

Art. 18 - Na laatste paragraaf bijvoegen :
„Bij het ophouden van het lidmaatschap, neemt de polis „ipso facto" een einde, zonder dat daardoor de maatschappij haar rechten verliest op de volledige jaarpremie "

Art. 22 - paragraaf 3, luidende als volgt :
„In dit geval zal elk lid onmiddellijk, op een eenvoudige verwittiging, op welke manier ook, een storting moeten doen aan de maatschappij, waarvan het bedrag door deze laatste zal vastgesteld worden "
wordt vervangen door :
„In dit geval zal elk lid onmiddellijk, op een eenvoudige verwittiging, op welke manier ook, een storting moeten doen aan de maatschappij, waarvan het bedrag door de beheerraad zal vastgelegd worden."

(Vervolg op blz. 11)

TOEKENNING VAN DE BREVETTEN, DIPLOMA'S EN VERGUNNINGEN
Data der eksamens

In uitvoering van artikel 40 van het Koninklijk Besluit van 21 mei 1958, worden de data der examens tot verkrijgen van de brevetten en diploma's in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart vastgesteld als volgt :

Hogere Zeevaartschool Antwerpen

Op 1 juli 1969 :
a) eksamen van aspirant-officier ter lange omvaart ;
b) eksamen van officier-werktuigkundige 2e klasse ;
c) eksamen van officier-werktuigkundige 1ste klasse ;
d) eksamen van officier-elektricien;
e) eksamen van officier-werktuigkundige 3e klasse voor motorschepen ;
f) eksamen van officier-werktuigkundige 3e klasse voor stoomschepen.

Zeevaartschool Oostende

Op 2 juni 1969 :
a) eksamen van aspirant-schipper ter visserij ;
b) eksamen van schipper ter kustvisserij ;
c) eksamen van schipper ter visserij 2e klasse ;
d) eksamen van schipper ter visserij 1ste klasse.

Op 16 juni 1969 :

Eksamen van matroos-motorist.

Op 23 juni 1969 :
Eksamen van motorist.

Op 25 juni 1969 :
Eksamen van matroos.

Op 1 juli 1969 :
a) eksamen van aspirant-officier ter kustvaart ;
b) eksamen van eerste luitenant ter kustvaart ;
c) eksamen van kapitein ter kustvaart ;
d) eksamen van jachtnavigator.

Op 9 juli 1969 :

Eksamen van jachtman.

Tijdschriften
"DE BLAUWE WIMPEL"

Uit het april-nummer van "De Blauwe Wimpel", het Maandblad voor de Scheepvaart & Scheepsbouw in de Lage Landen, bevelen wij gaarne ter lezing aan : het "South Street Seaport"-plan ; "Duke of Holland", eerste carferry voor Norfolk Line ; de Eenzaamheid der Pitcairn Eilanden ; Britse kruiser "Belfast" maritiem museum ? ; een uiterst interessante bijdrage over Emile Robin, groot Frans redder aan de wal ; Op klompen naar Zee ; Reaktie van Scaldis, Koningin der Zeeuwse stromen, en vooral niet te vergeten, op beide middenpagina's, een prachtige reproduktie van Keith A. Griffin's schilderij, de clipper "Piako". Verder gegevens over de Belgische koopvaardij, nieuws van de werven, Sleepvaart & Berging, e.d.

"De Blauwe Wimpel" kost 35 fr. per eksemplaar ; een jaarabonnement van 12 nummers kost bij vooruitbetaling 275 fr. Ingeschreven kan worden in de betere boekhandel, ofwel rechtstreeks bij de N.V. Uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 15 te Antwerpen, alwaar tevens een gratis proefnummer kan aangevraagd worden.

Art. 24 - 2e paragraaf, luidende als volgt :

„De beheerraad vergadert op bijeenroeping door zijn beheerder-direkteur of zijn voorzitter, onder voorzitterschap van deze laatste of, ingeval deze verhinderd is, van zijn ondervoorzitter, of indien beiden belet zijn, van een beheerder door zijn medebeheerders aangewezen, telkens wanneer het belang der vennootschap zulks vergt en telkens wanneer het aangevraagd wordt door ten minste twee beheerders."

wordt vervangen door :

„De beheerraad vergadert op bijeenroeping door zijn direkteur of zijn voorzitter, onder het voorzitterschap van deze laatste of, ingeval deze verhinderd is ,van zijn ondervoorzitter, of indien beiden belet zijn, van een beheerder door zijn medebeheerders aangewezen, telkens wanneer het belang der vennootschap zulks vergt en telkens wanneer het aangevraagd wordt door ten minste twee beheerders "

7e paragraaf, luidende als volgt :

„De besluiten van de beheerraad worden genomen bij meerderheid van twee derden der aanwezige beheerders."

wordt vervangen door :

„De besluiten van de beheerraad worden genomen bij gewone meerderheid van de aanwezige beheerders."

Art. 24 - 8e paragraaf, luidende als volgt :

„Ingeval in een vergadering van de beheerraad de meerderheid verenigd om geldig te beraadslagen, één of meer beheerders zich onthouden ingevolge de bepaling van artikel 60 der samengeschakelde wetten op de handelsvennootschappen, worden de beslissingen geldig genomen bij meerderheid der andere leden van de raad."

wordt vervangen door :

„Ingeval in een vergadering van de beheerraad de meerderheid verenigd om geldig te beraadslagen, één of meer beheerders zich onthouden ingevolge de bepaling van artikel 60 der samengeschakelde wetten op de handelsvennootschappen, worden de beslissingen geldig genomen bij gewone meerderheid der andere leden van de raad."

Art. 35 D - 4e paragraaf, luidende als volgt :

„De leden die ingevolge artikel achttien uitgesloten worden, verliezen alle rechten op enig aandeel in de premieschuld aan de leden. De bij toepassing van bovengemelde bepalingen niet terugbetaalde aandelen in de premieschuld aan de leden worden gestort in het provisiefonds voor zware rampen',,

wordt vervangen door :

„De leden, die ingevolge artikel achttien en of artikel eenentwintig uitgesloten worden verliezen alle rechten op enig aandeel in de premieschuld aan de leden. De bij toepassing van bovengemelde bepalingen niet terugbetaalde aandelen in de premieschuld aan de leden worden gestort in het provisiefonds voor zware rampen."

NAMENS HULP IN NOOD

De Direkteur
VANDENBERGHE Prosper

De Voorzitter,
VLIETINCK Victor

(2983N—6663V)

Reders, leest „Het Visserijblad"

HET VISSEN IN DE NOORDZEE
Voor eigenaars en schippers van vissersvaartuigen

De aandacht wordt erop gevestigd dat eerstdaags de bepalingen van het Verdrag van Londen 1967 op de uitoefening van de visserij in de Noord-Atlantische Oceaan zullen van kracht worden, zulks in vervanging van het Verdrag van 's Gravenhage 1882.

Vermits hierbij het voeren van **bijzondere lichten** verplichtend is gesteld, wordt het aangeraden reeds nu schikkingen te treffen voor het plaatsen van deze lichten, teneinde niet in overtreding te zijn wanneer de nieuwe wet en de ter uitvoering genomen besluiten zullen toegepast worden.

Deze bepalingen zijn niet van toepassing op vissersvaartuigen waarvan de lengte over alles minder dan 19,80 m. bedraagt. Nochthans blijft voor dergelijke vaartuigen de verplichting bestaan deze voorziene lichten en dagmerken te voeren in de zogenaamde **voorbehouden visserijzone,** voor zover deze door de kuststaat overeenkomstig de bepalingen van het Internationaal Verdrag van Londen 1964 op de zeevisserij, worden opgelegd.

Betreffende het voorgaande volgen hierna de nieuwe voorschriften :

§ 1. Ten einde schade aan vistuig te vermijden en ongevallen tijdens de vangstverrichtingen te voorkomen, voeren treilvissersvaartuigen die **in elkanders nabijheid vissen,** de volgende lichten en dagmerken :

1. Wanneer zij hun net of netten uitzetten : twee witte lichten, het ene loodrecht onder het andere ;
2. Wanneer zij hun netten inhalen : twee lichten, het ene loodrecht onder het andere. Het bovenste van deze lichten moet wit en het onderste rood zijn ;
3. Wanneer hun netten vastslaan : twee rode lichten, het ene loodrecht onder het andere.

Bovendien moet elk der treilvissersvaartuigen die **in span** vissen :

1° over dag : aan de voormast of indien het vaartuig slechts één mast heeft, aan deze mast het vlaggesein "T" - "Houd afstand. Ik ben bezig met de treilvisserij in span" van het Internationale Seinboek, voeren ;

2° des nachts : met een zoeklicht of gelijkaardige lichtbron, een heldere lichtbundel schuin naar voren toe in de richting van het andere vaartuig van het span werpen.

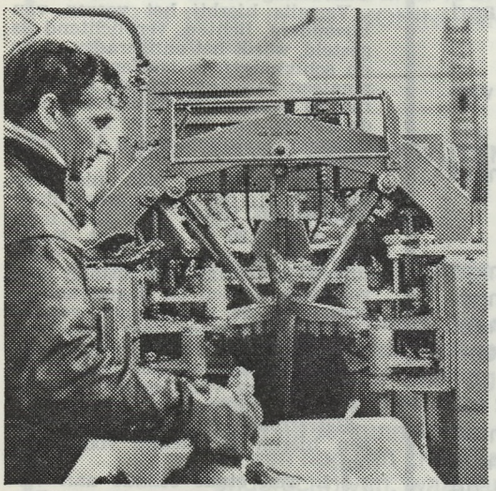
§ 2. De in § 1., eerste lid, bedoelde lichten, moeten over de gehele horizon zichtbaar zijn en van een zodanige lichtsterkte dat ze bij donkere nacht en heldere dampkring op een afstand van **tenminste één mijl en ten hoogste 2 mijl** kunnen gezien worden.

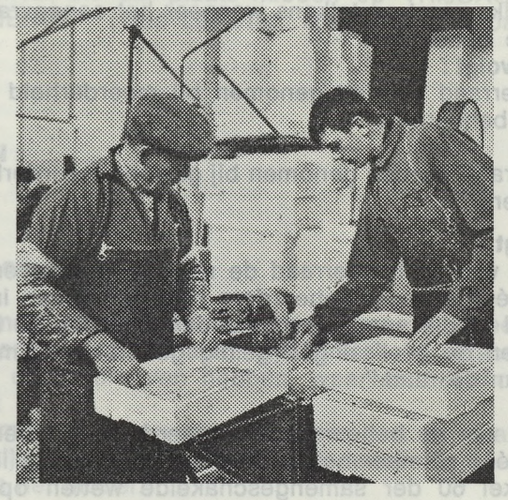
Zij moeten geplaatst worden op een hoogte van tenminste 1 meter boven de bovenbouw van het vaartuig doch lager dan de toplichten voorzien bij Regel 2 of 7 en de lichten voorzien bij regel 9 van de Internationale Bepaling ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee.

De onderlinge afstand tussen de lichten moet tenminste 0,92 m. bedragen.

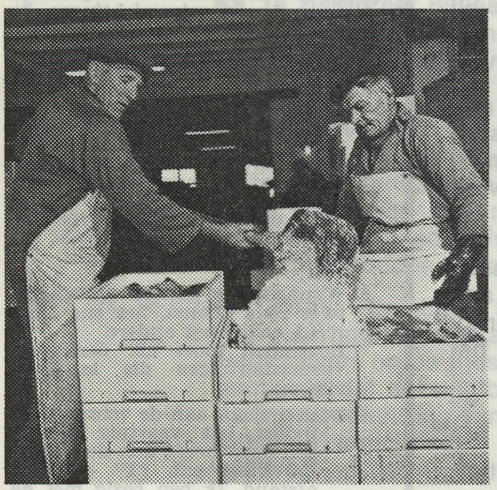
Hoe blijft vis langer vers?

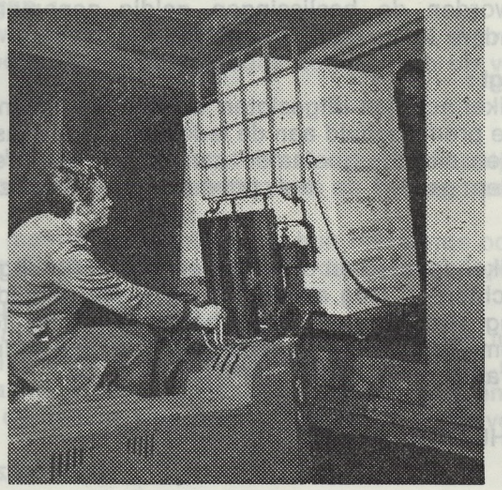
In schuimstofverpakkingen van ®Styropor













1. Filetteren
2. Inpakken
3. Gewichtskontrole
4. Inijzen
5. Laden
6. Vervoer

Hoezo?

– Omdat schuimstofverpakkingen van ®Styropor veruit beter isoleren dan de voorheen gebruikelijke verpakkingsmaterialen. Dat houdt in: hogere koelwerking bij geringer ijsverbruik.
– Omdat schuimstofverpakkingen van ®Styropor de mikroorganismen niet de minste woekerzetel bieden en bijgevolg hoogst higiënisch zijn.
– Omdat schuimstoffen van ®Styropor waterdicht zijn en het verbruikte smeltwater zo kan worden afgevoerd, dat de vis er niets van zijn versheid bij inboet.
Verder bieden schuimverpakkingen van ®Styropor nog deze voordelen: gering gewicht, lager vrachtgeld, effen wandstruktuur (=geen gevaar voor kneuzingen) en aanlokkelijke aanblik (=verkoopbevorderend door prettiger aanvoelen).
Graag verstrekken wij namen van firma's die kunststofverpakkingen van ®Styropor voor de visindustrie vervaardigen. Schrijft ons gerust vandaag nog.

BASF Kunststoffen Materiaal op maat

Badische Anilin- & Soda-Fabrik AG
6700 Ludwigshafen
Bondsrepubliek Duitsland

®Styropor BASF

BASF Chemie N. V.
Marsveldplein 5,
Brussel 5

K3-1074 bn

GANSE VISSERIJ ROUWDE OM BEMANNING VAN « DEO GRATIAS »





Enkele beelden van een ontroerende rouwhulde (Foto De Baere)

Vorige week zaterdag, midden een hevige stortregen, heeft de ganse visserij meegevoeld in de rouw van vier Heistse vissersfamilies, zwaar getroffen door het vergaan van de Zeebrugse treiler Z.428 "Deo Gratias" Een enorme menigte wilde een laatste maal hulde brengen aan deze vier vissers die, in de uitoefening van hun biezonder zwaar beroep, het leven lieten.
Ook vele vooraanstaanden deelden in deze pakkende rouwhulde. Aldus bemerkten wij o.m. de hh. Vandemoortel namens het Ministerie van Landbouw ; Vandenbosch namens het Ministerie van Verkeerswezen ; Arrondissementskommissaris Botte die de Provinciegoeverneur vertegenwoordigde ; Burgemeesters Vandamme en Devriendt van Brugge en Blankenberge ; Senator Vandewiele ; Volksvertegenwoordiger Fernand Vandamme ; Schepenen en raadsleden van Heist a./zee ; Michielsen, hoofdinspekteur-direkteur bij het Ministerie van Landbouw ; Muyldermans, bestuursdirekteur-distrikthoofd bij het Bestuur van het Zeewezen ; Martens van de Zeevisserijdienst ; Wittevrongel, sekretaris van de Rederscentrale ; waarnemend Waterschout Vandenbussche van Zeebrugge, e.v.a.
Vooraf greep aan het monument "Onze Vissers ter Ere" een ontroerende bloemenhulde plaats ter nagedachtenis van de omgekomen vissers. Aldus werden bloemstukken neergelegd namens de families, de rederij Van Fleteren, eigenaar van de gezonken treiler, de Rederscentrale, de Rijks- en Vrije Visserijschool te Heist a./zee, de Belgische Zeemansbond, het A.C.W., P.V.V.-Heist Duinbergen, Zeemeermin, het gemeentebestuur van Heist, de stad Brugge, provinciaal bestuur van West-Vlaanderen evenals de Ministeriële Departementen van Landbouw en Verkeerswezen.
Vervolgens werd stoetsgewijze opgetrokken naar de Sint Antoniuskerk te Heist alwaar een herdenkingsmis plaatsgreep ter nagedachtenis van de drie nog steeds vermiste vissers. Tevens werd een lijkdienst opgedragen voor de opgepikte motorist Alfons Hiel, waarop, steeds onder een gietende regen naar het stedelijk kerkhof werd opgetrokken, alwaar motorist Alfons Hiel ter aarde werd besteld.

HOLLANDSE STAATSSTEUN VOOR SANERING ZEEVISSERIJVLOOT

In het kader van de sanering van de Nederlandse zeevisserijvloot is thans de mogelijkheid geopend een financiële bijdrage voor nieuwbouw en sloop van bepaalde kategorieën vissersschepen te ontvangen. Een en ander is neergelegd in de Nederlandse Staatscourant genubliceerde beschikkingen van de Minister van Landbouw en Visserij „Sanering weekloggers 1969".

Eerstgenoemde beschikking voorziet in een bijdrage voor elke weeklogger die dit jaar definitief aan de Nederlandse visserij wordt onttrokken. Voor eigenaren van deze verouderde, dikwijls weinig rendabele schepen kan het in vele gevallen een uitkomst betekenen als de bedrijfsmatige visserij met deze schepen zou kunnen worden beëindigd onder toekenning van een bijdrage van f 30.000 (420.000 fr.) per schip, evenals dit in 1965 met de sanering van de drijfnetloggers het geval is geweest.

De tweede beschikking opent de mogelijkheid een naar tonnage vastgestelde bijdrage te ontvangen voor de bouw van moderne vissersvaartuigen, mits daartegenover verouderde trawlloggers — niet zijnde weekloggers — zijtrawlers of hektrawlers aan de Nederlandse visserij worden onttrokken. De bijdrage bedraagt f 450 (6.300 fr.) per bruto registerton nieuwbouw, mits evenveel oude tonnage wordt ingeleverd. Bij inlevering van meer oude tonnage dan de nieuwbouw bevat wordt voor het meerdere f 225 (3.150 fr.) per bruto registerton toegekend, zulks onder een maximum van het tonnage van het nieuw te bouwen schip. Een nieuw te bouwen vaartuig zal aan alle eisen moeten voldoen, waarvan de voornaamste is dat het schip voor een onbeperkt vaargebied geschikt moet zijn.

Uit dien hoofde stellen we vast dat de Nederlandse regering met haar slooppremie verder is gegaan dan de Belgische en dat voor sloping van kleinere vaartuigen zonder nieuwbouw (dus voor kleine en middenslagschepen) een som van 420.000 frank wordt uitbetaald en voor de tonnage welke niet herbesteed wordt, 3.150 fr. per Bruto ton.

In dit opzicht is deze wijze van premies geven voor sloping veel interessanter dan de onze en zou de visserij het zeker ten zeerste op prijs stellen moest onze Minister van Verkeerswezen er kunnen toe gebracht worden de sloopprémie van 6.000 fr. ook voor de helft toe te passen voor oude schepen, waarvoor geen nieuwbouw in de plaats komt.

Dan zou een sloopprémie van 3.000 fr. per Bruto ton ongeveer dezelfde zijn als deze in Nederland toegepast. Het is thans aan de Rederscentrale die reeds vroeger hiervoor aandrong, de zaak te hernemen en de volksvertegenwoordiger van de visserij, Dries Claeys, in het gelid te brengen.

Het zou de modernisering en het bemanningsvraagstuk zeker ten goede komen.

P.V.

Steeds de Internationale Konferentie over het Zeevisserij-onderwijs

Zoals reeds gemeld hebben praktisch alle buitenlandse visserijbladen uitvoerig aandacht besteed aan deze belangrijke konferentie die gehouden werd te Oostende op 27 en 28 maart jl. in het raam van de Internationale Visserijbeurs aldaar.

Deze week dan verschenen in het vooraanstaand Frans visserijmaandblad „France Pêche" even eens niet minder dan 8 volle geïllustreerde bladzijden over de Beurs en over de belangwekkende konferentie.

In verband met dit laatste wenst dit blad de initiatiefnemers tot deze konferentie geluk met de keuze van het onderwerp en onderlijnt de verdienste dat het probleem van het onderwijs op internationaal vlak aan de orde werd gesteld.

Betreffend blad aanziet zowel de Beurs als de Konferentie als zeer geslaagd.

OOK IN DE FISHING NEWS INTERNATIONAL

In het mei-nummer van het Engelse Fishing News International, verscheen een uitvoerig artikel over de Internationale Visserijbeurs en de Internationale Konferentie over het zeevisserijonderwijs, waarin niets dan lof over het welslagen van beide manifestaties.

Arbeidsongeval

Bij het aan boord stappen, is schipper Jules Rathé, van de N.706 "Ster der Zee", van de rederij Gerard en Rathé, uitgegleden.

De schipper liep ernstige verwondingen op aan de linkerknie en zal meerdere dagen werkonbekwaam zijn.

N

VERKOOPSREGELING OP PINKSTEREN

Gezien Tweede Sinksendag, 26/5/1969, een wettelijke feestdag is, zijn er geen visverkopen voorzien en dit in de onderscheiden vismijnen.
Op zaterdag 24/5/1969 daarentegen zijn de verkopen als volgt vastgesteld :

OOSTENDE :
Visverkoop om 7.00 uur

ZEEBRUGGE :
Visverkoop om 7.00 uur

NIEUWPOORT :
visverkoop om 14.00 uur

Onderzoeksraad VOOR DE Zeevaart

De raad begon het onderzoek naar de oorzaken der storing, opgelopen aan de schroef van de O.216 "Henri - Jeannine" op 6 juli. Schipper Julien Germonpré uit Oostende, die al 5 jaar voer als schipper met een brevet 1ste Klas, verscheen als betrokkene.

Volgens zijn verklaring waren de radar en een echosounder buiten werking, terwijl zijn kompas evenmin betrouwbaar was. De schipper heeft een verkeerde koers gestuurd en is op een plaats terecht gekomen, waar het water ondiep was. Zohaast hij dit vaststelde, heeft hij zijn koers gewijzigd, maar is niettemin met het achterschip op de bodem op een onbekend voorwerp gestoten, waardoor de schroef schade opliep.

De schipper gaf toe, dat hij wist dat op alle kaarten over de visserijgronden rond IJsland geschreven staat, dat bij het gebruik van het kompas steeds rekening dient gehouden met magnetische afwijkingen. De schipper voer naar Reykjavik en de rijkskommissaris verweet hem, dat hij zelf niet op de brug was gebleven. Hij had te 6.30 u. de wacht overgegeven aan matroos Eddy Van Vlierberghe, met het verzoek hem een uur later te verwittigen, tenzij hij vooraf wal zou zien of iets abnormaals vaststellen.

Drie kwartier later werd de schipper op de brug geroepen om te vernemen dat de diepte onder de 30 vademlijn was gedaald en de wal in het zicht was. De schipper stelde zijn vergissing vast en nam de nodige maatregelen. Hij kon evenwel niet beletten dat het vaartuig schade opliep. Eddy Van Vlierberghe kon niet verhoord, daar hij onlangs gestorven is.

Aanvaring met cargo. — De laatste zaak betrof de aanvaring nabij de Britse kust op 19 december tussen de O.286 Charles Henri en de cargo 'Edennore". Schipper Georges Legein uit De Panne verscheen als betrokkene.

Op het ogenblik van de aanvaring stond matroos Hector Vandewal aan het roer. De schipper lag te rusten toen het ongeval zich voordeed. Hij sprong onmiddellijk op de brug, zette de motor af en stelde vast dat de wachtsman op de grond lag en een wonde had opgelopen aan het hoofd. Gans de voorsteven van de O.286 was ontzet, maar het vaartuig maakte geen water. De O.286 voer naar Grimsby, waar de matroos verzorgd werd in een ziekenhuis en de schade vastgesteld. Het was de eerste reis van de schipper aan boord van de O.286 en ook de bemanning was volledig nieuw. De zichtbaarheid was goed, de windsterkte 4 tot 6 en de zee vrij woelig.

Toen de wachtsman de cargo zag naderen is hij als het ware in paniek geraakt, met het resultaat dat men kent. Hij zou 0 en 360 gr. rondgedraaid zijn, vooraleer de aanvaring gebeurde.

Snelheidsbeperking in de Nieuwpoortse haven

De Nieuwpoortse Visserscentrale heeft een vraag gericht tot het stadsbestuur ten einde een snelheidsbeperking voor speedboten in de Havengeul vast te stellen.

Gaande van de Kuisbank tot het Kattesas werd gevraagd de snelheid van vaartuigen met een buitenboordmotor te beperken tot maximum 5 km.

Om de aandacht op die snelheidsbeperking te trekken zullen passende borden worden geplaatst langs de oeverzijde.

Het stadsbestuur van Nieuwpoort gaf reeds zijn goedkeuring aan deze vraag van de Visserscentrale, zodat nu aan de diensten van Bruggen en Wegen de toelating zal gevraagd worden om aan het Kattesas dergelijk snelheidsbeperkings-teken aan te brengen.

Wijziging bunkeren op de Visserskaai te Nieuwpoort

Tijdens de eerstkomende gemeenteraadszitting te Nieuwpoort, zal een voorstel tot wijziging van de bestaande ordereglementen op de Nieuwpoortse visserskaai worden voorgelegd. Volgens het huidig reglement is het verboden mazout of olie op te slaan in vaartuigen gelegen tussen de stedelijke vismijn en de Lange Brug. Betrokken vaartuigen dienen thans dergelijke voorraad brandstof op te slaan in de richting van het Kattesas.

Op voorstel van de Visserscentrale zou het bunkeren wel mogen gebeuren op voorwaarde dat de kamions met stookolie op de straatstenen van de parkeerterreinen zouden blijven staan, en niet op de betonnen rijweg, langsheen de kaaimuur. Dit zou het wegsijpelen van de verloren gegane vloeistof mogelijk maken.

Bij het stationeren op de betonnen rijweg is slipgevaar immers niet denkbeeldig.

PLECHTIG KOMMUNIEFEEST OP K.W. IBIS

Elf Ibis-jongens doen op 25 mei e.k. hun plechtige kommunie.

Traditioneel zal dit gepaard gaan met een kleine plechtigheid in de instellingen van voornoemd werk, waarbij de jongens enkele zeer waardevolle geschenken zullen ontvangen namens het peterschap en de vele sympathisanten.

Wij wensen de knapen van harte geluk terwijl wij gaarne ook hulde brengen aan de direktie en het personeel van het Koninklijk Werk Ibis voor de voorbeeldige zorg waarmede zij hun kostgangers omringen.

ZIJ HADDEN PECH...

— De Z.472 "Jan Bart II" van schipper Carlos Moes was ter kustvisserij vertrokken naar visvak 201. Aldaar is men vastgeslagen aan een onder water zittend voorwerp. Bij pogingen om los te komen is de achterstuurboordverschansing afgetrokken over een lengte van 2 meter. De terugreis werd daarna aangevat.

— In de Zeebrugse vissershaven is de Z.484 "Fox" van schipper Willy Pape in aanvaring gekomen met de Z.584 "Sonja" van schipper André Van Torre. Eerstgenoemde vaartuig wilde van ligplaats veranderen (vismijn naar Rederskaai) om zich naast de Z.584 te leggen. Wegens de wind kwam het schip tegen de bakboordvoorgalg van de Z.584 terecht die een scheur opliep.

— Bij het uitvaren van de vissershaven, ter hoogte van het flikkerlicht, voelde men aan boord van de Z.556 "Donna - Rosa" twee harde kloppen op het achterschip. De motor werd stilgelegd en nagezien : men maakte althans geen water. De schipper wachtte op de aankomst van de Z.445 "Marina" die binnenliep en het defekte vaartuig op sleeptouw nam tot op de kophelling van de yachtclub. Het vaartuig werd er op gestoken in afwachting van het hoogwater. Door de Z.473 "Jan Bart III" werd zulks dan gedaan en er bleek dat het roer volledig afgeslagen en op de schroef terecht gekomen was. De 3 toppen ervan werden erdoor afgerukt.

— De Z.184 "Flipper" van schipper-eigenaar Frans Vandierendonck was uit Zeebrugge ter visserij uitgevaren naar visvak 102. Bij het vissen is men vastgekomen, doch men slaagde er in weer vrij te maken. De boel werd gewonden en de visserij gestaakt. In de thuishaven werd de winch opengelegd en men stelde vast dat de kleine as een kogellager gebroken had.

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER STIJGEN

WERKEN IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

Het Waterschoutsambt vestigt de aandacht van de schippers op de thans in uitvoering zijnde werken. De schippers van vissersvaartuigen worden verzocht met zeer matige vaart de werken aan de afdamming van de middenbank te passeren. Er worden daar werkzaamheden uitgevoerd waardoor grote schade zou kunnen ontstaan en zelfs gevaar voor mensenlevens, wanneer met te grote vaart voorbijgevaren wordt. De werkzaamheden zullen nog tot ongeveer 9 juni e.k. duren.

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.

(4562W—1597N—6537V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

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

Evenals verleden week kregen we ook deze week een weinig omvangrijke aanvoer van vis. Tong was er wel genoeg op de markt en ook kreeftjes kregen we in tamelijk grote hoeveelheid. Waar voor de tongen de prijzen stegen, gingen die prijzen voor kreeftjes echter dalen. Voor de IJslanders betekende dit alleszins een streep door de rekening. Grote kreeft zakte van 1.300 naar 1.000 fr. per

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

mand en kleine sortering daalde van 780 naar 500 fr. per ben. Voor de tongen lag de prijs enkele franks hoger dan verleden week, en dit kwam dan ook tot uiting in de opbrengsten van de Kanaalschepen waarvan sommige tot 600.000 fr. en meer bereikten.

Voor de Noord-schepen bleven de vangsten aan de kleine kant, zodat deze schepen geen te beste cijfers konden bereiken. De goede prijs voor gul kon hier evenals verleden week de schade beperken. De IJslanders deden het niet te goed, een paar schepen konden wel uit de kosten geraken, maar dit is niet genoeg. Toch meer belangstelling voor koolvis waarvan de prijs opliep naar 7 en 8 fr. per kg. Ook voor wijting werd meer betaald, terwijl schaarse soorten als rode zeebaars en leng werkelijk duur mogen genoemd worden.

De Kanaal-schepen moesten het dus weer bijna uitsluitend van de tongen hebben, dit had voor gevolg dat verschillende Kanaalsoorten als rog, vlaswijting, tarbot, staart en rode knorhaan flinke prijzen haalden. Rog was zelfs peperduur en kreeg tot 28 fr. per kilogram.

Aangezien de IJslandse vangsten klein blijven blijft voorlopig ook de totale aanvoer vrij gering. Slechts 7.500 bennen vis voor de ganse week is zeker geen aanvoer om van te duizelen. Misschien is dit ook wel best dat er niet teveel is, de prijs blijft er op die manier in. Ondertussen is het niet zo'n beste tijd voor verschillende schepen omdat er toch wel te weinig te vangen is.

In totaal kregen we een 35-tal schepen aan de afslag. Zij zorgden voor een aanvoer van zowat 7.500 bennen vis, 15.000 kg. kreeftjes en 78.000 kg. tong. Dit is trouwens de grootste aanvoer van tong in één week tijd die we de laatste tijd mochten noteren.

De totale aanboer bedroeg deze week 8.857.165 fr.

STIJGENDE KOOLVISPRIJS

Voor de IJslanders moest de opbrengst deze week komen van de koolvis, de kreeft en de gullen. Andere soorten werden inderdaad vrij gering aangevoerd. Misschien moeten we nog uitzondering maken voor wijting, waarvan toch ook 'n behoorlijke hoeveelheid voorhanden was. De prijs voor deze laatste vissoort lag iets hoger dan verleden week met rond de 11 fr. voor grote sortering en rond de 6 fr. voor de kleine soort. Koolvis vooral deed het beter dan verleden week en haalde tot 400 fr. per mand voor de grote sortering waar de voorgaande weken telkens amper 6 fr. per kg. werd betaald. Voor de midden- en kleine sorteringen bleef de belangstelling even matig. Rode zeebaars bleef erg schaars, de prijs liep op naar 22 fr. per kg., zodat rode zeebaars weer een zeer dure soort geworden is. Kabeljauw deed het niet bepaald schitterend, toch lag de prijs nog iets boven het opvangpeil. Dinsdag trouwens betere prijzen dan maandag. De gullen werden tamelijk vlot verkocht en kregen tot 560 fr. per ben. Zeer weinig leng op de markt, waardoor deze vissoort boven het gewone prijspeil uitsteeg en tot 770 fr. noteerde. Heilbot was niet bijzonder duur, de aanvoer van

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

deze vissoort is de laatste weken toegenomen. De beste prijs die maandag genoteerd werd bedroeg 67 fr., dinsdag nog even boven de 50 fr. Schotse schol kreeg slechts rond de 7 fr. per kg. en was dus zeker niet duur. Ook schelvis bleef aan de goedkope kant met prijzen die schommelden tussen 7 en 15 fr. De kreeftjes tenslotte waren ook goedkoper dan verwacht, er werd maandag nog van 75 0naar 1.350 fr. per ben betaald, dinsdag viel die prijs terug naar 500 en 1.000 fr. per ben. De resultaten waren zeker niet voor alle IJslanders renderend, integendeel.

In totaal uit 7 vangsten 4.400 B. vis en 15.000 kg. kreeftjes.

WEINIG HAAI VAN NOOP HEAD

Een vangst van Noop Head die echter lang niet zo omvangrijk was als die van verleden week die vooral een grote partij haai bevatte. Nu was er zeer weinig haai op de markt, wat echter niet zoveel invloed had op de prijs, aangezien er slechts rond de 11 fr. per kg. betaald werd. Tenslotte was de opbrengst ook niet renderend.

TONG VAN HET KANAAL

In totaal kwamen deze week 9 schepen van het Kanaal naar de thuishaven met 500 bennen vis en 75.000 kg. tong. De tongvangsten zijn dus nog zeer omvangrijk gebleven en dit in een periode waar anders de grootste vangsten tong reeds werden binnengebracht. In mei gaan immers gewoonlijk al verschillende schepen aan de opligperiode beginnen, dit zal nu wel nog niet het geval zijn. De vangsten zijn gemiddeld nog groter dan verleden week, zodanig dat zelfs de rekordvangst van verleden week werd geklopt en dat de opbrengst van de O.198 zelfs een paar keer werd overtroffen, dit door de O.114 e nde O.118 die ieder meer dan 600.000 fr. besomden. Zoveel groter dan de vangst van de O.198 waren die vangsten van voornoemde schepen ook niet, zodat het vooral aan de betere prijzen te danken is dat hogere cijfers bereikt werden. De lappen bleven op hetzelfde prijspeil en schommelden rond de 33 fr. per kilo. Voor grote tong lag de prijs rond de 40 fr. wat ook niet zoveel meer is dan verleden week. Driekwarttong kreeg van 50 naar 56 fr. en bloktong steeg boven de 60 fr. per kilo. De voor/kleine sortering kreeg maandag aanvankelijk rond de 70 fr., maar viel nadien terug naar 65 fr. per kilo. De kleine tongen kregen ook van 60 tot 66 fr. wat aanzienlijk beter is dan verleden week. Slips tenslotte noteerden even onder de 60 fr. per kg. Gemiddeld lag de prijs dus enkele franken hoger dan verleden week wat de O.118 toeliet een rekordopbrengst van 641.960 fr. te bereeiken. Zoals gezegd waren de vangsten vis zeer klein, ze hadden dan ook weinig invloed op de opbrengsten.

ZEER DURE WEST - VARIANTEN

De aanvoer was alleen maandag noemenswaardig, toen een 9-tal schepen kwamen verkopen en voor 900 B. vis en 1.000 kg. tong zorgden. De totale West-aanvoer bedroeg slechts 1.200 bennen en 1.000 kg. tong, zodat we dinsdag en woensdag niet veel meer te zien kregen van die visgronden. Het-

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

geen gebracht werd, kreeg flinke prijzen, vooral rog, vlaswijting, zonnevis, staart, tarbot, gul en kabeljauw gingen vlot van de hand. Vlaswijting kreeg tot 970 fr. per ben, rog noteerde van 18 naar 26 fr. en staartvis van 32 naar 50 fr. Tarbot bleef rond de 95 fr. per kg. schommelen en gul werd verkocht tussen 13 en 17 fr. per kg. Rode knorhaan deed het redelijk goed, de grote sortering steeg van 17 naar 23 fr., de kleine van 10 naar 14 fr. Uiteindelijk wel enkele bevredigende resultaten voor deze schepen die niet altijd voor ruime vangsten konden zorgen. De reizen waren hier echter tamelijk kort.

DUURDERE OOST-TONGEN

Voor tong van de Oost en van de West werden nog enkele franks meer betaald dan voor die van het Kanaal. Zo kreeg bloktong tot 76 fr., voor/kleine tong tot 78 fr. en kleine tong tot 74 fr. per kg. Rog kreeg tot 1.360 fr. per ben, terwijl platjes rond de 10 fr. per kg. schommelden. De reis van de Z.509 viel wel renderend uit, aangezien 133.400 fr. werd besomd.

KLEINE EN DURE NOORD-VANGSTEN

Van de Noord bleef de aanvoer bepaald gering. Dit was niet enkel omwille van het geringe aantal vangsten, maar ook omdat de vangsten die gebracht werden gering in omvang waren. Wat gebracht werd kreeg enkel flinke prijzen, zodat met die beperkte vangsten nog redelijke cijfers bereikt werden. De beste uitslag was voor de O.229 die het tot 185.000 fr. bracht. Gullen waren zeer duur en kregen van 13 naar 18 fr., terwijl kabeljauw tot 21 fr. haalde. Wijting en totten deden het minder goed.

GARNAAL TOT MEER DAN 100 fr. PER Kg.

De garnaalaanvoer bleef ook tijdens de voorbije week tamelijk gering. Alleen dinsdag begonnen de vangsten iets groter te worden en gingen de prijzen iets dalen. Of die prijsdaling van lange duur zal zijn valt nog af te wachten, want met de feestdagen van Sinksen in het vooruitzicht, zal er wel wat garnaal gekocht worden. Anderzijds is het zo dat momenteel nogal wat kreeftjes aangevoerd worden en dat die kreeftjes niet zo heel erg duur meer zijn. Vandaar is er keus tussen garnaal en kreeft, waardoor de prijzen voor beide schappelijk kunnen blijven. Ondertussen werd vorige week zaterdag tot 101 fr. per kg. betaald. De prijzen blijven trouwens steeds erg schommelen, aangezien vrijdag van 60 naar 95 fr. werd genoteerd.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



De bemanning is vol vertrouwen! Hun schip is een garantie voor een veilige vaart en voor... hoge paaien.

Raadpleeg de N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE Rodenhuize, Gent 2. Tel.: (09) 78 04 01 Een waarborg voor de hoogste besommingen. (6133V)

Marktoverzicht Zeebrugge

Een 70-tal vaartuigen hebben hun vangsten aangeboden, uitgezonderd roggevissoorten waren alle overige vissoorten goed vertegenwoordigd.

De aanvoer van tongsoorten was merkelijk minder dan de vorige week, de prijzen daarentegen waren gevoelig gestegen. De grotere soorte nhaalden hogere prijzen op het einde van de verkoopweek, daartegenover bleven de kleinere soorten gelijk in prijs, mits van deze op de woensdagmarkt die hoogstwaarschijnlijk door de te kleine aanvoer, daalden.

Voor de grote en de bloks werd van 40 tot 53 fr. geboekt, voor de 3/4 van 54 tot 64. Voor de middensoorten, dewelke het best in trek waren, van 64 tot 84 fr., dit voor de schone kleine en de kleine. De kleinste slag, TP en slips behaalden van 60 tot 84 fr., de gemiddelde prijs over gans de week bedroeg 61 fr.

Tarbot en grietsoorten blijven duur in afname, vooral de grote soorten.

Uitgezonderd de grote platen, waren de overige vissoorten in trek, van 7 tot 14 fr. voor de 3de slag en van 5 tot 13 fr. voor de kleinere soorten.

Aan ronde vis was er wel enigszins een tekort, vooral aan kleinere gulsoorten, de prijzen waren renderend. Voor de kabeljauws van 17 tot 30 fr., voor de verschillende gulsoorten van 14 tot 20 fr.

De wijtingafname schommelde tussen de 7 en de 15 fr. Haaien en zeehonden klein in hoeveelheid, waren eveneens winstgevend in prijs.

De roggevis ging vlug van de hand, van 19 tot 32 fr. voor de grote soorten en van 9 tot 18 voor de kleinere.

Robaard, knorhaan en rode soldaten waren goed in prijs, de aanvoer was echter zeer klein.

De 2.600 kg. kreeftjes werden afgenomen aan een gemiddelde prijs van ongeveer 58,50 fr. het kg., grote en kleine door elkaar.

FRANS VANTORRE OVERLEDEN OP 102-JARIGE LEEFTIJD



Zondag jl. overleed in de kliniek "Onze Lieve Vrouw ter Linden" te Knokke, de gewezen visser Frans Vantorre. De afgestorvene was niet minder dan 102 jaar oud geworden en erkeerde tot voor enkele tijd nog in goede gezondheid.

Frans Vantorre was vanzelfsprekend een figuur te Heist; in september 1966 nog werd hij aldaar op een luisterrijke wijze gevierd naar aanleiding van zijn 100ste verjaardag; viering die gepaard ging met een tentoonstelling onder het motto "Frans en Heist 100"

Frans Vantorre stamt overigens uit een familie waarin regelmatig hoge leeftijden bereikt worden. Twee broers van de afgestorvene werden inderdaad respektievelijk 88 en 92 jaar oud terwijl zijn zuster eveneens 92 jaar werd.

Frans werd te Heist geboren op 15 september 1866 en zou derhalve over drie maand 103 jaar worden Als stuurman en later tevens als reder voer hij gedurende 47 jaar ter visserij uit. Precies door zijn vakbekwaamheid en grote ervaring werd hij aangeduid als lesgever in de Vrije Visserijschool te Heist, waarvan hij een der medestichters was. Verder was hij tevens medestichter van de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij en een der grote promotors in de verdere uitbouw van dit organisme.

Woensdag jl. werd de afgestorvene onder een enorme belangstelling naar zijn laatste rustplaats gedragen. Aan zijn familie biedt ons blad haar oprecht rouwbeklag aan.

ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ VOOR VISSERSVAARTUIGEN

HULP IN NOOD

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING.

Overeenkomstig art. 31 der statuten, worden de leden uitgenodigd tot de STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING der maatschappij, die zal plaats hebben op VRIJDAG 30 MEI 1969 te 15u.30 in het „KONINGINNEHOF" (Oud Laiterie), Maria Hendrikapark (Bosje), te Oostende Deze vergadering volgt op de Buitengewone Algemene Vergadering van 15 uur

DAGORDE :

1. Goedkeuring van het verslag van de Raad van Beheer van de maatschappelijke werking gedurende het jaar 1968
2. Verslag van het Kollege van Kommissarissen.
3. Goedkeuring van de Balans, Winst- en Verliesrekening, afgesloten op 31-12-1968
4. Ontlasting te verlenen aan Beheerders en Kommissarissen voor het jaar 1968
5. Bestemming te geven aan het batig saldo van het jaar 1968
6. Vaststelling van de vergoeding van de kommissarissen ingevolge art. 29 van de statuten
7. Wijziging statuten.
8. Uitbetaling voorbehoudingsfonds van de jaren 1959 en 1960
9. Verscheidene.

N.B. Alle voorstellen of punten welke de leden in de rubriek „verscheidene" wensen te bespreken, dienen ten minste vijf dagen vóór de algemene vergadering per aangetekend schrijven ter zetel van de maatschappij toe te komen. Deze voorstellen moeten ondertekend worden door ten minste tien leden.

Na de vergadering zal de leden een koffietafel aangeboden worden

NAMENS HULP IN NOOD

De Direkteur,

VANDENBERGHE Prosper

De Voorzitter,

VLIETINCK Victor

(2982N—6662V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

19- 5	21	292.100	4.876.430			
20- 5	11	151.000	3.339.555			
21- 5	3	18.800	641.180			
	35	461.900	8.857.165			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

13- 5	9	450	27.382	49.—	72.—
14- 5	13	458	26.930	51.—	73.—
15- 5	7	226	14.719	51.—	81.—
16- 5	8	223	14.329	54.—	95.—
17- 5	3	147	12.101	60.—	101.—
18- 5	3	43	3.170	70.—	78.—
20- 5	10	660	40.082	52.—	65.—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

1415	15	65.075	1.385.680	21,29
16-5	23	71.524	2.044.610	25,88
19-5	20	66.056	1.794.300	27,16
20-5	18	61.523	1.716.690	27,90
21-5	6	40.051	914.390	22,83

WAARVAN TONG

14-5	15	14.117	753.290	53,36
16-5	22	31.745	1.615.230	50,88
19-5	20	18.162	1.089.440	59,98
20-5	18	17.065	1.061.590	62,20
21-5	6	5.508	331.040	60,10

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

13-5	26	2.685	138.271	27,—	72,—
16-5	13	1.458	88.562	29,—	87,—
17-5	8	747	52.892	36,—	93,—
19-5	1	180	11.460	54,—	80,—
20-5	9	1.076	61.770	38,—	78,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

16-5	3	1.964	83.214
19-5	10	16.750	354.403
21-5	9	13.199	237.360

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

16-5	1	14	1.260	90,—	90,—	90,—
17-5	1	41	4.469	109,—	109,—	109,—
20-5	7	432	27.526	56,—	68,—	63,—
21-5	10	748	41.247	50,—	59,—	55,—

Afvaarten Oostendse Haven

WOENSDAG, 14 mei
O.231, IJsland
O.94, Noord
O.307, Noord
O.35, Kanaal
Z.34, Kanaal
N.719, West
Z.509, West

DONDERDAG, 15 mei
Z.571, IJsland
O.316, IJsland
O.275, Kanaal
O.195, Kanaal

VRIJDAG, 16 mei
O.285, Noord
O.141, Kanaal
O.309, Kanaal
O.127, Kanaal
O.15, West
N.185, West
N.819, West
N.7, West

ZATERDAG, 17 mei
O.159, Noord
O.128, Kanaal
O.132, Kanaal
O.198, Kanaal
O.148, West
O.267, West

MAANDAG, 19 mei
Z.543, Kanaal
O.189, Kanaal

DINSDAG, 20 mei
O.239, Noord
O.206, Noord
O.537, West
N.346, West
O.147, West
N.763, West
N.762, West

WOENSDAG, 21 mei
O.217, IJsland
O.324, IJsland
O.318, IJsland
O.284, Noord
O.26, Noord
O.29, Kanaal
O.312, Kanaal
O.134, Kanaal
O.142, West

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	19-5-1969	20-5-1969
Schelvis		
Groot	12.20-14.—	13.60-15.40
Middel	8.—14.60	10.40-——
Klein	4.— 6.20	5.— 9.—
Kabeljauw	7.80-11.—	9.—10.60
Gul	7.60- 9.—	9.40-11.20
Witting	3.— 8.—	5.60- 9.60
Schaat	15.—20.—	.....
Zeebaars	10.—17.40	19.—22.—
Leng	3.—11.—	10.—15.40
Schartong	7.— 8.20	7.— 8.—
Heilbot	34.20-67.20	41.60-51.60
Koolvis	3.60- 7.80	4.40- 8.40
Hondstong	4.40-15.—	2.40- 3.60
Zeewolf	6.60-11.40	11.—23.40
Platen	.....	.....

1. OOSTENDE

MAANDAG 19-5-1969

IJSLAND

O.324	19	780	2100	349.080
O.138	17	950	1600	440.110
O.217	17	750	1200	300.350
O.129	17	520	600	253.400

NOOP HEAD

O.182	17	200	—	144.090

KANAAL

O.306	16	120	5200	375.250
O.312	14	70	3800	226.570
O. 29	13	50	9900	571.210
O.180	15	70	9600	534.890
O.134	16	10	9800	565.380

NOORD

O.229	14	300	—	185.970
O. 26	10	230	—	143.290

WEST

O.147	9	150	—	62.300
O.142	7	60	—	49.530
N.763	7	120	—	45.410
O.287	8	130	—	97.020
O.189	6	10	800	64.060
N.346	7	80	—	57.760
O.192	7	110	—	86.345
N.762	7	110	—	86.345

KUST

N.819	1	10	—	2.090
O.218	10	140	—	120.910

DINSDAG 20-5-1969

IJSLAND

O.237	17	300	3000	290.905
O.305	17	280	6000	297.480
O.317	17	800	600	415.090

KANAAL

O.120	16	50	7500	446.160
O.118	16	20	12200	641.960
O.114	16	50	11400	605.700

WEST

O. 66	9	80	—	134.530
O. 69	5	80	—	65.330

NOORD

O.329	12	250	—	122.020
O.160	11	200	—	127.770

OOST

Z.509	4	80	800	133.400

WOENSDAG 21-5-1969

KANAAL

Z.405	13	30	5300	332.295

NOORD

O. 37	7	120	—	103.720

WEST

N.719	6	120	—	120.420

2. ZEEBRUGGE

DONDERDAG, 15 mei

Z.410	4	800	40	39.610
Z.442	4	1100	50	75.460
Z.175	11	50	100	92.430
Z.407	10	50	90	65.840
Z.587	10	300	150	93.600
Z.573	14	1700	100	154.770
Z.498	4	2200	65	156.880
Z.429	3	1600	20	107.820
				786.410

MAANDAG, 19 mei

Z.502	4	600	20	59.870
Z.593	2	400	20	39.540
Z.421	6	1600	110	147.610
Z.577	4	600	20	46.470
Z.403	2	300	10	60.100
Z.442	2	150	10	18.960
Z.492	6	1700	50	145.290
Z.417	6	300	50	68.820
Z 137	7	1000	60	92.690
Z.603	6	600	50	90.140
Z.579	6	1500	50	108.030
Z.422	8	400	30	84.520
Z.201	9	50	100	70.290
Z.427	7	300	40	73.300
Z.407	6	150	80	77.900
Z.500	10	500	100	102.910
Z.463	10	300	80	70.000
Z.526	6	1500	60	120.830
Z.560	8	150	80	68.010
Z.462	7	3000	90	248.940
				1.754.300

DINSDAG, 20 mei

Z.591	3	350	20	38.560
Z.588	4	1000	30	101.620
Z.569	9	500	60	117.350
Z.459	9	400	65	95.220
Z.402	4	400	20	46.550
Z.507	5	900	40	71.350
Z.587	5	900	40	89.850
Z.596	5	1000	40	113.440
Z.497	5	1000	40	97.340
Z.465	5	1000	40	125.070
Z 460	9	700	80	118.310
Z.600	7	2200	70	171.930
Z.424	5	600	30	90.470
Z.599	10	1400	50	125.280
Z.348	11	150	180	139.690
Z.430	1	50	10	6.110
Z.568	10	300	140	121.500
Z.445	5	150	60	47.100
				1.716.690

WOENSDAG, 21 mei

Z.590	11	100	150	139.080
Z.581	10	250	50	80.270
Z.199	11	300	60	99.110
Z.431	12	2000	70	314.420
Z.582	10	50	120	147.740
Z.420	10	50	140	138.770

Schroef gebroken

Tijdens de visserij stootte de N.146 "Georgianna", van schipper Georges Aesaert, op een zich onder water bevindend voorwerp. De N.146 slaagde erin op eigen krachten de thuishaven binnen te lopen. Op de droogbank werd vastgesteld dat een schroefblad was afgeslagen.

N

3. NIEUWPOORT

Vrijdag 16-5-69:

N.800	38 244	N.788	8 230
N.705	36.740		

Drie vangsten samen 1300 kg tongen, met enkele bentjes vis! De tongen kregen de volgende prijzen: de drie grootste soorten van 37 à 54 fr. De 4den 56 à 58 fr, de 5den enkleein kregen de dezelfde prijzen namelijk 64 fr. De weinige andere soorten vis, kregen goede prijzen! Slechts één mondje garnaal werd aangeboden, welke 90 fr de kg kreeg, de andere vaartuigen, waren niet uitgevaren door het stormweder.

Maandag 19-5-69:

N.722	46 700	N.728	52 115
N.491	23 130	N.761	18 198
N.470	48 020	N.209	14 250
N.36	42 900	N.715	48 570
N.765	20 770	Z 411	39 750

Deze vaartuigen hadden samen: ± 250 bentjes vis met variatie (10 soldaten en robaard) van de Westvissers, en ± 3000 kg tongen. De rode soldaten kregen tot 940 fr de benne en tot 640 voor de kleine. De speerhaaien 600 à 700, en 't zelfde voor de zeehonden. Platvis was maar langs de goedkope kant, de drielingen: 500 à 550 fr de benne. De weinige stuks tarbot haalden nog 100 fr. Roggen: 1 100 fr voor de moers en 1070 voor de tilten.

Weinig schone hopen kabeljauw, welke toch 1000 fr kregen, wijl de grote gullen van 800 à 700 fr haalden. De tongen kregen een geweldige prijsstijging naar 't laatst van de markt, waar de hoogste prijzen geboekt werden, namelijk 45 à 58 voor de twee grootste soorten of leppen. De 3den tot 70 fr, de 4den en 5den 77 fr, en de kleine tongen stegen van 72 à 80 fr! Geen garnaal 's namidags : stormweer!

Woensdag 21-5-69:

N.730	40 170	N.7	23 130
N.345	65 060	N.720	57 680
N.716	1 810	N.817	3 730
N.805	7 740	N.788	20 930
N.807	17 110		

Slechts vier vaartuigen met West-vis, en enkele kustvissers met tongen!

De variaties van de Westvissers kregen allen heel goede prijzen. Om er maar enige te noemen, ro soldaten: 1030 voor de grote en 800 fr van de kleine. Robaard kreeg 20 à 22 fr de kg! De kabeljauw (schelcaots) 1 700 fr de hoop, gullen van 1400 à 1000 fr voor de grootste, en tot 700 fr voro de filé gulletjes! Moerroggen kregen 1400 fr de bruine. Weinig platvis, alleen deze van de kustvissers welke 1 200 fr kregen voor de drielingen, en850 à 950 voor een benne kleine platvis. (Van topprijzen gesproken!) De tongen bleven natuurlijk niet ten achter in prijs en zo kreeg men: 50 à 60 fr voor de lappen, de 3den 73, de 4den 79 à 84, de 5den 85, en de kleine 75 fr. Er was meer vraag dan aanbod!

's Namiddags hadden de 10 garnaalschepen 750 kg garnaal aan gemiddelde prijs van 55 fr.

VERWACHTINGEN

ZATERDAG, 24 mei

IJSLAND :
Z.418, 120 ben kreeftjes.
KANAAL :
Z.499 met 30 ben vis, 5000 kg. tong.
O.151, met 40 ben vis, 6000 kg. tong.
O.247 met 25 men vis en 5.000 kg tong.
NOOP HEAD :
O.124 met 210 ben, waarvan 30 schelfcod, 40 kab. - gul, 10 kools, 60 haai, 20 schullen, 50 varia.

DINSDAG, 27 mei

IJSLAND :

Z.418 met 280 ben waarvan 10 kab. - gul, 30 koolvis, 5 leng, 150 schelvis - tot, 50 wijting, 10 heilbot - staart, 25 varia.
O.81 met 2.000 ben waarvan 900 koolvis, 750 kabeljauw - gul, 250 rode zeebaars, 100 varia.
O.202 met 810 ben waarvan 80 kabeljauw, 250 koolvis, 180 schelvis - tot, 100 wijting, 10 rode zeebaars, 10 leng, 10 heilbot, 70 varia en 100 kreeftjes.
O.288.
O.282.
NOOP HEAD :
O.335 en O.242.
KANAAL :
O.274, O.268, Z.597, Z.527, O.232.
WEST :
O.156, N.715, N.185, O.15, O.148, O.267, O.147.
NOORD :
O.94, O.307.

Dinsdag of wonesdag

IJSLAND :
O.331.

WOENSDAG, 28 mei

IJSLAND :
O.334.
KANAAL :
O.369, Z.38, O.249, O.123, O.72. O.35, Z.34.
NOORD :
O.285, O.159.
WEST :
N.346, N.763, N.762, O.287, O.142.

VOETBAL EN... VISPROPAGANDA

Zoals reeds aangekondigd zal, en dit voor de eerste maal in de geschiedenis, de jaarlijkse bijeenkomst van de Nationale Federatie der Supportersklubs van België te Oostende plaatsgrijpen ; meer bepaald op zaterdag 31 mei a.s.

Door de Entente der Supportersklubs K.V.G.O., belast met de organisatie der feestelijkheden, werd in dit verband een zeer gelukkig initiatief genomen, gesteld in het kader van het visverbruik.

Aldus zal iedere aanwezige delegatie van de binnenlandse voetbalklubs bedacht worden met een colli vis. Hiervoor werden de Oostendse vishandelaars aangesproken ; wij konden echter vernemen dat deze laatsten weinig belangstelling toonden. Hopelijk komt hierin in de eerstkomende week heel wat verbetering. Het is immers in hun eigen belang.

SCHEEPSWERF

JOS. DEWEERT P.V.B.A.

NIEUWE WERFKAAI, 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 studiebureel

Repair works - Industriele werken

(6406V)

Uw PUBLICITEIT in „HET VISSERIJBLAD" wordt door DUIZENDEN GELEZEN

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

— Tel. 767 07 —

— O —

HET KOUDSTE

HET BEST BEWERKBAAR

(6080V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge		Nieuwpoort
	19-5-1969	19-5-1969	20-5-1969	20-5-1969	21-5-1969	21-5-1969	19-5-1969	21-5-1969
Tong groot (1 à 2 st/kg)	34.40-42.40	40.—52.—	33.80-49.—	42.—53.—	37.80-50.—	43.—53.—	42.—58.—	50.—63.—
bloks (3st/kg)	50.40-60.—	54.—58.—	52.—61.20	55.—60.—	60.20-70.—	58.—64.—	54.—70.—	70.—74.—
fruits (4 st/kg)	54.20-68.60	60.—67.—	53.40-76.60	70.—74.—	66.— ——	70.—75.—	64.—77.—	79.—85.—
schone kleine (5 st/kg)	67.60-78.—	73.—81.—	55.60-78.—	75.—83.—	73.—73.20	70.—77.—	72.—78.—	82.—87.—
kleine (6 st/kg)	48.40-77.40	73.—80.—	60.—63.60	76.—84.—	61.80-63.—	70.—74.—	72.—80.—	70.—76.—
slips (alleen zeebr.)	.....	64.—71.—	.....	72.—74.—	.....	60.—62.—	.....	.....
Tarbot groot (1-2-3)	80.—94.20	90.—95.—	93.—97.—	90.—95.—	100.0- ——	80.—86.—	100.0- ——	100.0- ——
middel (1-2-3)	68.20-79.20	71.—80.—	66.—81.—	60.—79.—	.....	68.—69.—	90.— ——	90.— ——
klein (1-2-3)	.....	36.—65.—	.....	30.—58.—	.....	30.—59.—	70.— ——	70.— ——
Griet groot (1-2-3)	.....	41.—48.—	.....	38.—45.—	.....	40.—48.—	55.— ——	60.— ——
middel (1-2-3-)	.....	35.—38.—	.....	30.—37.—	.....	36.—39.—	.....	.....
klein (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol (plad.) (12-3)	6.80-12.50	5.—10.—	11.— ——	5.— 8.—	.....	4.— 6.—	7.— ——	12.— ——
Gr. iek (1-2-3)	6.80-13.80	6.—10.—	.....	7.— 9.—	.....	8.—10.—	10.—12.—	20.—24.—
kl. iek (middenplad) (1)	7.—11.40	7.—11.—	7.— ——	7.—13.—	.....	12.—14.—	4.— 8.—	18.—20.—
Iek 3de sl. (deelvis) (1-2)	6.80-11.20	6.— 8.—	6.— ——	7.— 9.—	.....	11.—13.—	.....	.....
platjes (meyers) (1-2)	4.— 9.—	4.— 5.—	3.60- 9.—	5.— 7.—	13.80-19.60	6.—12.—	.....	.....
Schelvis groot (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1-2)	5.20- ——	.....	5.— 8.—	.....	9.60- ——	.....	.....	.....
Heek groot (1)	44.20- ——	.....	44.— ——	.....	.....	.....	.....	.....
Middel (1)	23.60-36.40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1)	18.70- ——	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	12.20-27.50	.....	15.40-28.—	.....	25.—28.—	.....	.....	.....
Keilrog (1-2-3)	26.20- ——	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (2-3)	.....	21 .—22.—	.....	21.—23.—	.....	28.—32.—	22.— ——	28.— ——
Tilten (2-3)	.....	19.—20.—	.....	21.—23.—	.....	23.—27.—	21.— ——	26.— ——
Scherpstaart (2-3)	.....	19.—22.—	.....	18.—22.—	.....	22.—26.—	17.— ——	22.— ——
Halve mans (2-3)	.....	14.—16.—	.....	16.—17.—	.....	17.—18.—	15.— ——	18.— ——
Teelt (2)	.....	12.—13.—	.....	14.—15.—	.....	17.—18.—	.....	.....
Katrog (2)	.....	10.—11.—	.....	.....	.....	23.—27.—	.....	.....
Kabeljauw (1-2-3)	9.—16.20	17.—21.—	16.40-21.—	20.—21.—	22.40-30.—	25.—30.—	22.— ——	34.— ——
Gul groot (1-2-3)	7.—13.80	14.—21.—	9.—16.—	14.—21.—	12.30-25.—	15.—20.—	18.—12.—	18.—14.—
Gul klein (2)	.....	13.—16.—	.....	14.—16.—	.....	15.—16.—	.....	.....
Hozemondhamme (1)	32.60-50.80	.....	32.—50.—	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot (1-2-3)	3.—10.—	7.—11.—	3.—11.20	8.—11.—	7.— 9.40	10.—15.—	12.— ——	14.— ——
klein (1-2-3)	.....	5.— 7.—	.....	6.— 7.—	.....	6.—10.—	5.— 9.—	8.—10.—
Schar (1-2-3)	3.— ——	8.—10.—	.....	8.—10.—	.....	6.—15.—	12.— 6.—	24.—15.—
Steenschol (1-2)	7.—24.40	.....	21.—28.40	.....	22.— ——	.....	.....	.....
Zeehaai (1-3)	7.—11.30	.....	8.—10.—	10.—15.—	20.— ——	.....	14.— ——	14.—15.—
Hondshaai (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat (1)	17.10-27.60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (1-2)	10.—13.20	.....	8.70-14.—	.....	.....	.....	.....	.....
Leng (1-2)	.....	.....	15.60- ——	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong (1)	13.60-30.20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (1)	3.— ——	.....	3.— ——	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot (1)	50.20-55.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	10.—14.20	.....	15.—19.40	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	22.—40.20	.....	40.—44.—	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond (2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14.— ——	16.— ——
Bot (3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
R. Poon Roob (1-2-3)	8.—12.10	10.—22.—	.....	10.—15.—	.....	12.—15.—	24.—12.—	24.—12.—
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	3.60- 5.40	6.— 8.—	8.— ——	7.— 9.—	6.60- 8.20	8.— 9.—	.....	.....
Rode knorhaan (1-2)	5.40-15.—	18.—20.—	10.—25.—	7.— 9.—	14.60-22.—	.....	4.— 6.—	8.— ——

Lees „HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

22 vaartuigen hebben **vrijdagmorgen 16 mei** aangevoerd : 3.430 kisten en 1.420 kleine kisten vis, 23.000 kilogram tong en 250 stijve kabeljauwen.

Bij de aanvoer waren : 90 kisten en 60 kleine kisten schelvis, 140 kisten en 460 kleine kisten wijting, 400 kisten gul en kabeljauw, 880 kisten koolvis, 35 kisten en 60 kl. kisten haring, 425 kisten en 840 kl. kisten makreel, 640 kisten schol, 20 kisten tarbot en 240 kisten varia.

Prijzen per kilogram in guldens : heilbot 5.20-4.90, tarbot 5.20-4.90, grote tong 3.23-2.99, grootmiddel tong 3.20-3.07, kleinmiddel tong 4.22-3.82, tong I 5.49-4.83, tong II 5.64-4.65, zalm 8.

Per 125 kilogram : grote kabeljauw 100-80, middel kabeljauw 84-72, grote koolvis 45-41, middel koolvis 37.50, grote leng 50-46.

Per 50 kilogram : grote schelvis 33-21, middel schelvis 36-21, kleinmiddel schelvis 36-28, schelvis I 46-41, schelvis II 62-27, kabeljauw I 37-26, kabeljauw II 40-26, kabeljauw III 35-27, koolvis I 16-15, koolvis II 16-15, grote schol 34-26, schol II 26-17, schol III 22-15, schar 25-12, poon 27, gestripte wijting 12, tarbot 238-126, haring 14, makreel 34-11.50, heek I 82-70, heek 76, heek III 38, lom 18, kleine leng 24-21, rode poon I 86-72, rode poon II 42-20.

Maandag werden in totaal aangevoerd : 12.900 kisten vis, waarvan 1.165 tong en tarbot, 2 heilbot, 2.285 schol, 42 schar, 26 haring, 1.165 makreel, 585 schelvis, 3.215 wijting, 3.120 kabeljauw en gul, 6 leng, 80 poon, 1.195 koolvis, 14 diversen.

De prijzen waren per kilogram : heilbot 4,80, gr. tong 3,33-3,11, grm. tong 3,77-3,99, klm. tong 4,59-4,40, kl. tong I 6,51-5,81, kl. tong II 6,54-5,61, tarbot I 5,20-4,60.

Per 50 kilogram : tarbot II 232-152, gr. en grm. schol 37-27, klm. en kl. schol I 36-20, kl. schol II 29-15, schar 22-15, v. haring 16-14, makreel 39-11,50, gr. schelvis 54-53, grm. schelvis 45-40, klm. schelvis 45-23, kl. schelvis I 41-26, kl. schelvis II 36-24, wijting 30-12, gr. gul 34-30, middel gul 42-32, kl. gul 44-35, kl. leng 31, kl. koolvis zwart 20-15, kl. koolvis wit 50-45, kl. rode poon II 44-29.

Per 125 kilogram : gr. kabeljauw 160-75, gr. koolvis zwart 52-48, gr. koolvis wit 160, gr. leng 62-61.

De besommingen waren in guldens : KW 166 4.730, 165 10.130, 194 10.240, 132 8.320, 162 5.840, 103 4.220, 26 2.670, 197 11.430, 200 5.630, 172 3.350, 146 7.250, 195 5.300, 34 13.700, 226 3.170, 137 5.100, 186 3.860, 90 2.450, 63 3.700, 30 4.900, 91 4.110, 98 3.410, 134 5.900, 174 6.850, 12 3.050, 38 3.960, 152 4.300, 55 8.910, 159 5.980, 149 6.560, 206 9.730, 164 14.220, 87 9.970, 101 8.600, 156 2.860, 110 5.150, 59 4.470, 111 4.530, 222 11.100, 40 3.560, 215 1.300, 102 4.260, 119 4.840, IJM. 45 5.510, IJM. 46 6.230.

Dinsdag zijn door 18 vaartuigen aangevoerd : 1.652 kisten vis, 2.335 kleine kisten vis, 13.000 kg. tong en 3.120 stuks stijve kabeljauw, waarvan 60 kisten schelvis, 214 kl. kisten schelvis, 320 wijting, 980 kl. kisten wijting, 450 gul en kabeljauw, 580 kleine kisten makreel, 430 schol, 22 tarbot, 110 varia en 560 kleine kisten varia.

De prijzen waren per kilo : tarbot 570-510, gr. tong 347-331, grm. 391-351, klm. 462-432, tong I 592-552, tong II 565-539 en zalm 700-330.

Per 125 kilo : gr. kabeljauw 130-104 en middel 132-108.

Per 10 stuks : gr. kabeljauw 90-74 en middel 66-61.

Per 50 kilo : schelvis II 37-23, kabeljauw 46-38, kabeljauw II 48-39, kabeljauw III 45-39, gr. schol 26-20, schol I 30-24, schol II 41-25, schol III 45-26, schar 27-15, poontjes 8, wijting gestript 31-17, wijting dicht 12, makreel 46-13,50, tarbot 258-136, griet 176-126, rode poon I 65, rode poon II 36-22.

SCHEVENINGEN

Vrijdagmorgen 16 mei, werden aangevoerd : 10 kisten en 12 kleine kisten schelvis, 300 kisten en 60 kleine kisten wijting, 400 kisten gul en kabeljauw, 100 kisten en 142 kleine kisten makreel, 1.100 kisten schol, 100 kisten varia, 800 stijve kabeljauwen en 25.500 kilogram tong.

Dinsdag zijn aangevoerd : 260 kl. kisten schelvis, 740 kl. kisten wijting, 380 kabeljauw en gul, 4 kl. kisten haring, 265 kl. kisten makreel, 20 schol en 1.860 stuks stijve kabeljauw.

URK

Maandag werd in Urk door 13 vaartuigen aangevoerd : 19.887 kg. tong (3,33-6,89), 1.365 kg. tarbot (3,07-5,35), 260 kg. griet (1,76-1,99), 20.000 kg. schol (0,45-0,90), 4.000 kg. kabeljauw (0,71-0,91), 2.500 kg. wijting (0,61-0,80), 400 kg. schar (0,40-0,60), 150 kg. poon (0,80-1).

Tussen haakjes de prijzen per kilogram.

OPVANGREGELING IN NEDERLAND

In Nederland is met ingang van 19 dezer de bijdrage voor de platvis verhoogd van 0,02 gulden tot 0,03 gulden per kg.

Zoals bekend betalen de Nederlanders de bijdrage voor de opvangregeling berekend per aangevoerde kg., hetgeen doorgaans heel wat duurder uitvalt.

Dit betekent dus inzake platvis (schol en schar) dat de bijdrage aldaar momenteel 0,45 fr. per kg. beloopt.

De opvangprijs aldaar bedraagt op het huidig ogenblik ca. 2,90 fr. voor de schar en ca. 5,70 fr. voor de schol.

VERSCHIL VAN MENING

Onder deze hoofding verscheen in het april-nummer van het "Mededelingsblad" van de Antwerpse vishandelaars, een artikel dat aansloot op een bijdrage, verschenen onder de rubriek "Berichten van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik".

In bedoeld artikel komen twee elementen duidelijk afgetekend naar voor, nl. de financiering van de propagandawerking (bijeenbrengen van de nodige fondsen) en de werking zelf (aanwenden van het gevormde budget).

Plaatsgebrek belet ons evenwel hierover deze week verder uit te wijden. Dit zal echter geschieden in onze eerstkomende editie.

110
"appetit"
1859–1969
reeds 110 jaar
lekkere
visprodukten
August Van den Abeele pvba, Brugge

REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD

Visaanvoer te Den Helder

Door 108 kotters werd tijdens de week van 5 tot en met 10 mei jl. de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
77.529 kg.	Tong	f 266.033,46	van f 5,64 tot f 2,58 per kg.
5.610 kg.	Tarbot	f 23.521,71	van f 5,49 tot f 2,02 per kg.
1.283 kg.	Griet	f 2.652,55	van f 2,47 tot f 1,79 per kg.
84.735 kg.	Schol	f 36.397,87	van f 0,85 tot f 0,30 per kg.
2.399 kg.	Schar	f 770,56	van f 0,55 tot f 0,20 per kg.
5.485 kg.	Wijting	f 2.310,27	van f 0,55 tot f 0,20 per kg.
14.795 kg.	Kabeljauw	f 11.185,54	van f 1,30 tot f 0,30 per kg.
3.025 kg.	Schelvis	f 2.226,28	van f 1,— tot f 0,30 per kg.
110 kg.	Harder	f 346,50	van f 3,90 tot f 2,90 per kg.
104 kg.	Diversen	f 136,—	
195.075 kg.		**f 345.580,74**	

Door 110 kotters werden tijdens de week van 12 tot en met 17 mei jl. de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
104.920 kg.	Tong	f 384.055,58	van f 6,12 tot f 2,74 per kg.
8.302 kg.	Tarbot	f 33.374,01	van f 5,40 tot f 1,49 per kg.
1.566 kg.	Griet	f 2.057,71	van f 1,81 tot f 0,78 per kg.
89.005 kg.	Schol	f 34.534,63	van f 0,60 tot f 0,30 per kg.
1.240 kg.	Schar	f 317,70	van f 0,40 tot f 0,16 per kg.
5.575 kg.	Wijting	f 1.982,73	van f 0,55 tot f 0,24 per kg.
22.797 kg.	Kabeljauw	f 12.579,03	van f 1,20 tot f 0,40 per kg.
1.922 kg.	Schelvis	f 1.268,26	van f 1,10 tot f 0,35 per kg.
1.314 kg.	Ponen	f 845,88	van f 1,— tot f 0,40 per kg.
365 kg.	Diversen	f 1.394,50	
237.006 kg.		**f 472.410,03**	

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)

OSTEND STORES & ROPEWORKS



Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, OOSTENDE

Burelen en Administratie :
Tel. : (059) 755.81 (5 lijnen)

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31
Tel. (059) 715.42
(059) 714.41
(059) 770.33

Telex : 18128
Telegramadres : PEFLOS - Oostende

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN

MECHANISCH FABRICAGE VAN NETTEN

NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :
- Manila, sisal, nylon, polyethylene en polypropylene trawltwine
- Touwwerk
- Alle soorten netten
- Staaldraad
- Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :
- Sisal bindgaren
- Pick-up garens

VOOR DE NIJVERHEID :
- Sisal inpakgarens
- Tapijtgarens

SPORT :
- Allerlei netten

(6223V)



bindt geen zeepaarden voor uw schuit! neemt «belgodieselpaarden».

BELGODIESEL biedt U een uitzonderlijke gamma van vermogens aan bij verschillende toerentallen.
Vervaardigd door :

ANGLO-BELGIAN COMPANY (A. B. C.)

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI (ACEC)

COCKERILL-OUGREE-PROVIDENCE (C-O-P)

Vertegenwoordiger voor de kust :
DHR C. SMEESTERS
Tennislaan, 24, NIEUWPOORT
Tel. : 058/24230

belgodiesel

60, Koningsstraat, Brussel 1

COP B1021/691