HET VISSERIJBLAD

35e jaargang — Nr. 23 — Vrijdag 6 juni 1969 — Verschijnt wekelijks — Prijs 20 fr.

CASINO KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB « LA CHAMPAGNE »
Zaterdag 7 en zondag 8 juni
van 22 uur af :
ROLAND BOSQUET
MERINO COSTA Y SU ORQUESTA
FRANZ ANDRE
piano

AMBASSADEURS-ZAAL
Maandag 9 juni 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
(5416W—3114N—6678V)

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

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)

VOOR NIEUWBOUW EN HERSTELLINGEN VAN SCHEPEN
N.V.
BELIARD-MURDOCH
(5007V)

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)

REDERS, LEEST HET VISSERIJBLAD

Over te nemen
WELGELEGEN
VISWINKEL
Centrum BLANKENBERGE
ZICH WENDEN :
Tel. (050) 414.13
(3093N—6676V)

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)

EVEREST
SCHILFERIJSFABRIEK
H. Baelskaai 40, OOSTENDE
— Tel. 767 07 —

— O —

HET KOUDSTE
HET BEST BEWERKBAAR
(6080V)

REDERS en VISSERS, voor uw
SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING
wendt U in volle vertrouwen tot de
Beroepsvereniging
HAND IN HAND
O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 721.73

HET VISSERIJBLAD

Nr. 23

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, 6 juni 1969

DE MINIMUMMAASWIJDTE VAN DE NETTEN

REDERS EN VISSERS OPGELET !

In de laatste tijd werden weer een aantal reders door de Engelse Overheid veroordeeld wegens het aan boord hebben van of het vissen met netten waarvan de maaswijdte niet voldoet aan de voorgeschreven normen.
Bij een eerste veroordeling wordt doorgaans een boete opgelegd van 100 pond en wordt het betreffend vismaterieel aangeslagen om dan niet te spreken van de moeilijkheden die de reder en schipper zich daarmede berokkenen alsmede het tijdverlies en visverlet dat hierdoor optreedt.
Dank zij de tussenkomst van de Rederscentrale lopen dergelijke gevallen gelukkig nog tamelijk vlot af. Deze tussenkomst kan zich echter maar beperken tot een vlotte afhandeling en een zo spoedig mogelijk vrijkrijgen van schip en bemanning : immers er is een wet overtreden en daartegen kan de Rederscentrale niets doen tenzij reder en schipper aanmanen rekening met de wet te houden.
Het zijn overigens niet alleen Belgische vaartuigen maar ook verschillende andere buitenlandse vissersvaartuigen die de Engelsen in de laatste weken voor dergelijke overtredingen hebben opgeleid en beboet.
De Engelsen zijn trouwens erg streng op dit gebied, zelfs tegen hun eigen ingezetenen.
De eerste reaktie die we doorgaans van reder of schipper die voor dit feit in overtreding werd genomen, te horen krijgen is : „Onze netten werden door de Belgische bevoegde overheid goed bevonden, en voor de Engelsen zijn ze het nu niet",
of
„De Engelsen hebben deze netten al gezien en toen waren ze goed en thans zijn ze niet meer goed".
Wij gaan hier niet onderzoeken of deze verweermiddelen gegrond zijn. Evenmin twijfelen wij aan de deugdelijkheid van het onderzoek van onze eigen bevoegde instanties, integendeel.
Dergelijke uitlatingen hoorden we echter ook reeds eerder van Nederlandse vissers. In hun verklaringen zit toch wel iets dat we nader willen ontleden.
Inderdaad, de minimum-maaswijdte van de netten wordt geregeld door het Koninklijk Besluit van 8/2/1964 houdende maatregelen om de visstand en de schaal- en weekdierenstand in zee te beschermen.
Artikel 2 van dat K.B. zegt dat „de minimum-maaswijdte zodanig moet zijn dat wanneer de maas diagonaal in de lengte van het net wordt uitgetrokken, een platte meetlat (spaan) van 2 mm. dikte en met een breedte welke overeenkomt met de in bijlage 2 opgegeven afmetingen er GEMAKKELIJK doorheen gaat wanneer het net nat is". (Voor deze afmetingen zie verder).
Het is inderdaad zo dat een aantal jaren geleden op internationaal niveau door de Noord-Oost-atlantische Visserijkommissie de aanbeveling werd gedaan, opdat bij meting van netten voornoemde meetlat zou worden gebruikt die GEMAKKELIJK door de maas moet kunnen worden geschoven. indien de maas diagonaals-gewijs in de lengte is gestrekt en nat is.
Deze aanbeveling, die voor de landen aangesloten bij het Noord-Oost-atlantisch Visserijverdrag een verplichtend karakter heeft, werd dus opgenomen in de Belgische wetgeving zoals uit voornoemd artikel 2 blijkt.
Ons inziens zit het hele probleem in de uitdrukking dat bij de meting de meetlat "GEMAKKELIJK" door de mazen van het net moet kunnen worden geschoven.

Immers, is het niet "gemakkelijk" dan is de maas te nauw.
Met andere woorden : „Wat is "gemakkelijk" ?
Voor een sterk persoon kan iets gemakkelijk zijn of betekenen wat voor een fysisch zwakker persoon een hele krachttoer kan betekenen.
In dit licht gezien KAN het dan inderdaad wel waar zijn dat een zelfde net door verschillende personen werd nagezien en dat voor de ene persoon de mazen voldeden aan de vereiste normen en voor de andere niet.
Wellicht is het zo dat in Engeland bij het meten van de mazen minder druk met de meetlat wordt uitgeoefend dan bijvoorbeeld bij ons.
Bovendien kunnen de netten in Engeland ook in droge toestand worden gemeten ,hetgeen in bepaalde gevallen door inkrimping een kleinere netmaas of maaswijdte betekent dan wanneer hetzelfde net in natte toestand zou zijn gemeten.

ONS BESLUIT

Wat voorafgaat wil zeer zeker niet onze reders en vissers in het gelijk stellen. De term "gemakkelijk" is weliswaar vatbaar voor verschillende interpretaties, maar precies daarmee moeten onze vissers die zich binnen de Engelse visserijgrenzen of in een Engelse haven bevinden ernstig rekening houden.
Het is in ieder geval hoogstnodig dat op internationaal niveau een meer precieze maatstaf voor meting zou worden vastgelegd om de huidige bezwaren van de meting op te heffen.
Wij herhalen het echter, onze reders, schippers en ook de nettenfabrikanten, moeten absoluut rekening houden met de "andere" manier van meten, willen zij niet voor onverwachte (?) moeilijkheden komen te staan, moeilijkheden die ook de Belgische diensten in een soort diskrediet kunnen brengen of die althans de indruk kunnen geven dat onze zeevaartinspektie zijn plicht niet doet ; hetgeen zeker niet het geval is en we gerust kunnen beweren dat onze zeevaartinspekteurs zelfs strenger optreden dan hun buitenlandse kollega's.
Verschillende gevallen zijn ons bekend dat de Engelsen de reder vrijuit laten gaan wanneer het verschil niet groot is.

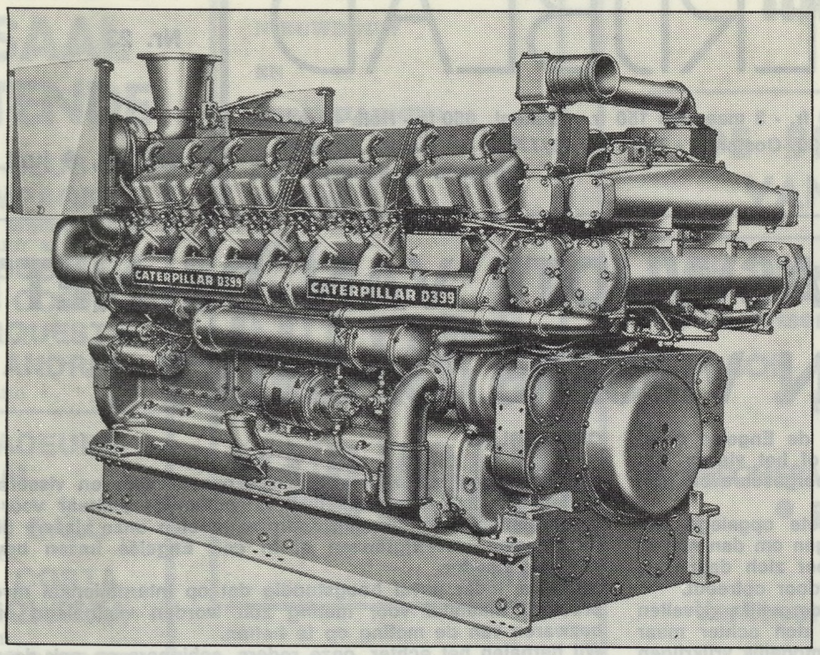
DE WET

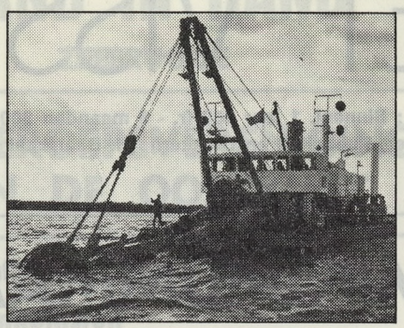
Voorgaande waarschuwing indachtig drukken wij hieronder ter herinnering de wettelijke minimum-maaswijdten af die sedert 1/6/1964 van toepassing zijn :

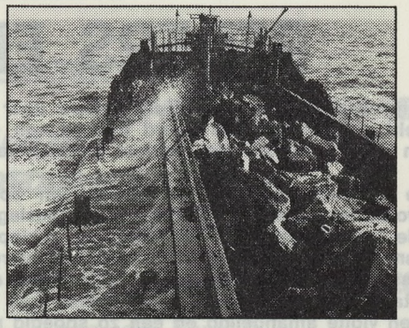
Zeegebied	Soort net	Minimum-maaswijdte
1. Wateren gelegen ten noorden van een lijn getrokken van de kust van Noorwegen langs de 66° noorderbreedte tot de meridiaan van 10° westerlengte, van daaruit naar het zuiden tot 62° noorderbreedte, vervolgens in westelijke richting tot de 28° westerlengte waarna in zuidelijke richting tot de 59° noorderbreedte en vandaar uit in westelijke richting.	Seine-net.	100 mm.
	Het gedeelte van het treilnet vervaardigd uit katoen, hennep, polyamide of polyestervezels.	110 mm.
	Het gedeelte van het treilnet vervaardigd uit om het even welke andere vezels.	120 mm.
2. Alle andere wateren met inbegrip van de territoriale zee.	Seine-net.	
	Het gedeelte van het treilnet vervaardigd uit enkel garen en noch manila, noch sisal bevattend.	70 mm.
	Het gedeelte van het treilnet vervaardigd uit **dubbel** garen en noch manila, noch sisal bevattend.	75 mm.
	Het gedeelte van het treilnet vervaardigd uit manila of sisal.	80 mm.

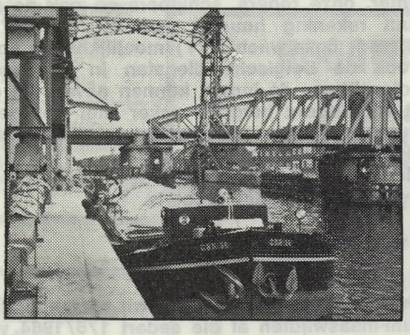
Naar verluidt zal binnenkort een nieuw K.B. verschijnen waarbij de minimum-maaswijdte van de netten voor de vangst op kreeftjes op 50 mm. zal worden gebracht.

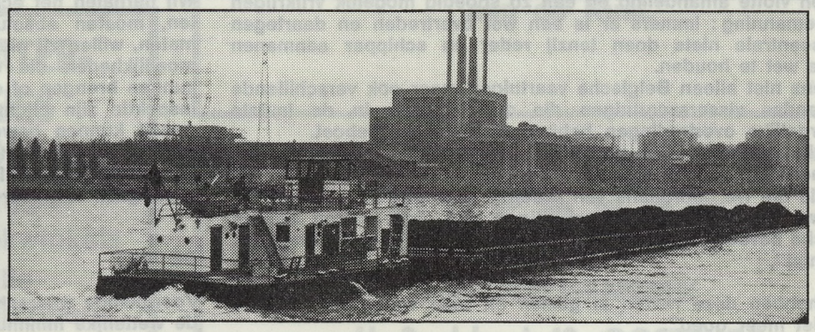
A. W.











plans

CATERPILLAR SCHEEPSMOTOREN

Zeeschepen
Rivierschepen
Plezierboten
Baggers
Sleep- en duwvaart
Pompschepen
Visserij

Zuinigheid - Veiligheid - Levensduur
Vele referenties van allereerste orde
in de gehele wereld
Verkoop - Service - Wisselstukken

TRECO
TRACTOR & EQUIPMENT COMPANY N.V.

KWALITEIT - DIENST
Steenweg op Brussel 340 - OVERIJSE
Tel. 02/57 76 10
Telegr. adres TRECOSA-BRUSSEL
Telex 23386 BRU

BE SURE

Caterpillar, Cat en ⊞ zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

DE INTERNATIONALE KONFERENTIE OVER HET ZEEVISSERIJONDERWIJS

DE BEROEPSOPLEIDING VAN VISSERS IN FRANKRIJK

Als laatste van de reeks van exposés die werd gehouden tijdens de Internationale Konferentie over het Zeevisserij-onderwijs op 27 en 28 maart jl. publiceren wij hieronder de integrale tekst van de merkwaardige uiteenzetting van de h. Le Coadou, leraar van het zeevisserij-onderwijs in Frankrijk. Ten behoeve van onze lezers werd de tekst vertaald.

A.W.

De h. Le Coadou dankt vooreerst de inrichters namens de Franse „Marine Marchande", hem als vertegenwoordiger van het Franse zeevisserij-onderwijs te hebben uitgenodigd om op deze belangrijke konferentie het woord te voeren.
Spreker drukt de hoop uit dat zijn communiqué moge bijdragen tot het vinden van oplossingen voor het gestelde probleem of dat het althans minstens stof zal opleveren om oplossingen te vinden.
In dit verband wijst spreker op het internationaal karakter van het probleem.
Wanneer ik deze morgen, aldus de h. Le Coadou, de vertegenwoordiger van de Belgische Minister van Verkeerswezen de problemen hoorde oproepen had ik echt de indruk een vertegenoordiger van het Franse Ministerie te horen, want ook daar stellen zich precies gelijkaardige vraagstukken; waaruit spreker besluit dat de problemen die zich in Europa stellen aangaande de beroepsopleiding voor vissers, praktisch dezelfde zijn in alle Europese landen en zelfs in alle ontwikkelde landen.
De h. Le Coadou ging dan als volgt verder :
Na studies en enquêtes uitgevoerd onder leiding van het Franse Ministerie voor de koopvaardij werden dezeevarenden in 4 klassen (in Frankrijk „niveaux" genoemd) onderverdeeld. Deze indeling slaat op alle zeevarenden ter koopvaardij. Vervolgens heeft men een parallel met de zeevarenden ter zeevisserij willen trekken.
Tot niveau 1 behoren de kapiteins t.l.o., en de mekaniciens 1ste klas. Niveau 2 is samengesteld uit officieren met een minder belangrijk brevet. Het gekwalificeerd personeel behoort tot niveau 3 en de maneuvers tot niveau 4.

Men heeft nu dezelfde enquête verricht met betrekking tot de vissers en aan de hand daarvan is men tot volgend besluit gekomen :
— het gebreveteerd dek- en machinepersoneel kan onder niveau 2 worden ondergebracht;
— een bepaald gedeelte onder niveau 3 en
— het grootste gedeelte van de vissers onder niveau 4.
Men stelt evenwel vast dat er zich met betrekking tot de vissers toch biezondere problemen stellen. De visser is immers gelijkertijd zeevarende en visser. De problemen m.b.t. de klassifikatie zijn dus niet helemaal dezelfde voor de vissers en de zeevarende ter koopvaardij.

WELKE ZIJN NU DE SPECIFIEKE FRANSE PROBLEMEN MET BETREKKING TOT DE ZEEVISSERIJ ?

Vooreerst de lengte van de Franse kusten.
Betreffende problemen zijn volledig verschillend al naar gelang men bv. te Boulogne woont en de Noordzee bevist, of naargelang men te Nice of te Sète woont, waar men de Middellandse Zee gaat bevissen.
Frankrijk is dus gekenmerkt door tal van kleine en enige grote vissershavens.

In dezelfde havens wordt bovendien de kustvisserij, de verre visserij, de industriële visserij en de artisanale visserij beoefend dewelke alle eigen en specifieke problemen stellen.

NOTA VAN DE REDAKTIE :

Onder KUSTVISSERIJ wordt verstaan : de visserij uitgeoefend langs de Franse kust, voor zover zij niet beantwoordt aan de definitie van de verre visserij (zie hierna).
VERRE VISSERIJ : de visserij beoefend met vaartuigen boven de 25 B.T. die gewoonlijk reizen maken van meer dan 72 uur binnen volgende limieten : ten N. : 72° N.B.; ten Z. : de evenaar ; ten W. : 28° W.L.; ten O. : 26° O.L.
GROTE VISSERIJ : is de visserij beoefend buiten de hiervoor vermelde limieten met uitzondering echter voor wat de Middellandse Zee betreft, waar de visserij beschouwd wordt als „verre visserij" boven 26° O.L.
Einde van de nota.
Men vindt er dus ook de „grote visserij". En deze grote visserij wordt beoefend hetzij op kabeljauw op de kusten van Groenland, Labrador en Nieuw-Zeeland; hetzij op tonijn op de Afrikaanse kust; hetzij op langoesten op de Afrikaanse en Brasiliaanse kusten.
Men kan zich derhalve inbeelden dat de onderwijsproblemen die zich in Frankrijk stellen dientengevolge van uiteenlopende aard zijn. Wij hebben dan ook geprobeerd zoveel mogelijk dokumentatie en informatie te verzamelen over de behoeften van de Franse vissers. De reders, de syndikaten en de onderwijsmiddens werden samengebracht, maar het bleef voorlopig bij „samenbrengen" want een akkoord werd nog niet bereikt.

WAT VERLANGT DE ADMINISTRATIE VAN DE VISSER ?

Vooreerst dat hij een ZEEMAN is, d:w:z: dat hij veilig weet te varen.
Deze morgen hoorde ik ook de vertegenwoordiger van het Belgische Ministerie van Verkeer spreken over de ongevallen in de zeevisserij. Het is precies ook naar aanleiding van dergelijke ongevallen dat de Franse administratie het probleem van de veiligheid van de zeevarenden stelt.
Welnu, ieder jaar hebben we in Frankrijk een 150 à 200-tal slachtoffers te betreuren, meestal ten gevolge van schipbreuk. Telkens grijpen dan onderzoeken naar de feiten plaats en meestal stelt men hierbij dan vast dat deze ongevallen zijn toe te schrijven aan navigatiefouten. Ook heeft men vastgesteld dat de meeste dezer navigatiefouten tijdens de terugreis plaatsgrijpen, d.w.z. na een periode dat de zeevarende erg moe is geweest.
De administratie verlangt van de visser bijgevolg in de eerste plaats dat hij zeevarende is d.w.z. iemand die veilig kan varen en die noch zijn eigen leven, noch dat van de overige bemanning in gevaar brengt.

WAT VERLANGT DE REDER ?

Een visserij-onderwijs.
De reder verlangt met name dat hem mensen worden ter beschikking gesteld die in de eerste plaats en voor alles vissers zijn, want alles wel beschouwd is voor de reder het navigatieprobleem van sekondair belang.
Wat hem voornamelijk interesseert is dat de schipper die hij aan boord plaats hem geld opbrengt.

WAT VERLANGEN DE SYNDIKATEN VAN HET VISSERIJ-ONDERWIJS

Zij verlangen een ekonomische vorming. Het is inderdaad zo dat de Franse syndikale organisaties de schippers verwijten dat ze niet voldoende op de hoogte zijn van de ekonomische problemen : rendabiliteit, opbrengst en verkoop.
Welnu, hoe moet het onderwijs worden opgevat wanneer we met al

(Vervolg blz. 4)

(Vervolg van blz. 3)

deze verlangens rekening willen houden ?
Alle gegevens worden samengevat en men probeert er een samenvattend geheel, een programma van te maken.
Pas dan echter valt iedereen het programma aan en wordt het verwijt gemaakt dat de opstellers ervan niets van de problemen hebben begrepen.
Ik denk dat dit een algemeen verschijnsel is in het onderwijs.
Sedert drie jaar hebben wij aldus een poging gedaan om het visserij-onderwijs in Frankrijk te hervormen. Ik ga het dus mer in het biezonder hebben over de beroepsopleiding van de vissers.
Spreker handelt vooreerst over de vorming van de bemanning en vervolgens over de vorming van de kaders.

DE OPLEIDING VAN DE VISSERS

— ALGEMENE VORMING

De bemanning wordt momenteel opgeleid in de zg. zeevaartscholen. Er zijn in Frankrijk thans 12 scholen die bemanningen voor vissersvaartuigen opleiden.
De leerlingen worden gerekruteerd tussen de 15 en 17 jaar. Wij bekwamen vanwege het Ministerie van Nationale Opvoeding een afwijking op de schoolplicht, vermits de schoolplicht bij ons tot 16 jaar bestaat. Wij worden dus in staat gesteld om leerlingen vanaf 15 jaar te rekruteren, op vooraarde evenel dat deze leerlingen hun algemene kennis behouden en dat hen, zo mogelijk, algemene kultuur wordt bijgebracht.
Wij zijn bijgevolg verplicht hen lessen op te leggen in algemene vorming, zoals o.m. de moedertaal, het rekenen, en de aardrijkskunde. Dit valt natuurlijk niet altijd in goede aarde bij die leerlingen die het zeevisserij-onderwijs hebben gekozen om te ontsnappen aan het traditioneel onderwijs.
Voor zover mogelijk worden deze lessen verstrekt door onderwijskrachten gedetacheerd door het Ministerie van Nationale Opvoeding.

— TECHNISCHE VORMING

Vervolgens geven wij de leerlingen vorming : motoren, elektriciteit, koudetechniek, atelier, montage, soldeer- en smeederk. Alle leerlingen krijgen dezelfde opleiding, of zij nu bestemd zijn voor dek of voor de machine. Wij hebben dus in de Franse visserijscholen het onderscheid opgeheven tussen dek en machine. De leerlingen genieten dus dezelfde vorming.
Overeenkomstig de algemene onderijsfilosofie is het praktisch zeker dat wij naar een industriële beschaving gaan, d.w.z. een beschaving met als basis de TECHNIEK.
Van bij de start willen wij hen zoveel mogelijk troeven meegeven om te slagen in het leven, d.w.z. een bepaalde beroepsinwijding i.v.m. elektriciteit, motoren, het lassen, het autogeen- en het elektrisch lassen.
Het gaat hier niet om een beroepsVORMING maar om een beroeps-INWIJDING.
Onze ambities zijn inderdaad niet zo hoog.
Vroeger leerden zij nog hout bewerken. Men leerde dus zelfs het beroep van timmerman. Wij hebben tot onze spijt hiervan moeten afzien, want ten slotte kan niet alles in zo korte tijd aangeleerd worden.

MARITIEME VORMING

Benevens deze technische vorming hebben we dan de MARITIEME opleiding in de werkelijke zin van het woord.
De leerlingen krijgen lessen in scheepsdienst; kennis omtrent het vaartuig wordt hen bijgebracht, omtrent de konstruktie en de veiligheid, d.w.z. de strijd tegen brand en de strijd tegen lekken, alsmede begrippen van de navigatie.
Wij zijn van oordeel dat het belangrijkste gedeelte van het programma dit is dat slaat op het breien van netten en het roeien. Want men verlangt ten slotte van een jongen die aan boord komt in de eerste plaats dat hij kan netten breien en kan roeien, de rest zal hij vlug bijleren. Men beoordeelt een scheepsjongen naar de wijze waarop hij zich gedraagt t.o.v. een vaartuig.
Zoals gezegd brengen wij de leerlingen ook noties bij i.v.m. de navigatie, dit met het oog op de sociale promotie en mede teneinde in de visserijscholen te proberen een onderscheid te maken tussen de goede en minder goede leerlingen, met het oog op het vormen van een toekomstig kaderpersoneel.
Wanneer ze dan gebeurlijk opnieuw naar school komen moeten ze niet van nul opnieuw beginnen, gezien ze een basisopleiding hebben gehad bij de aanvang.

— VISSERIJVORMING

Vervolgens geven ij hen een visserij-opleiding, d.w.z. wij proberen hen een zekere interesse bij te brengen voor de zeebiologie en de oceanografie. Het betreft hier slechts zeer vage en elementaire noties, want zoals ik reeds bij de aanvang heb gezegd, is er een grote diversiteit in de Franse zeevisserij.
Zo bv. zouden de Boulognezen meer speciaal de biologie i.v.m. de haring wensen aangeleerd te zien, de mensen uit Nice deze over de sardienen en deze uit Maremme zullen zich biezonder interesseren aan de studie van de mossels en de oesters.
Het is dan ook evident dat wij geen programma kunnen opmaken dat dit alles omvat. Wij hebben dus een uitgebreid en zeer algemeen programma willen opmaken terwijl aan iedere school de zorg wordt overgelaten de leerlingen te vervolmaken in de specifiek plaatselijke problemen.
Verder hebben wij alle direkteurs van de visserijscholen richtlijnen gegeven opdat de programma's zouden worden toegepast rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden. In Frankrijk kan er immers geen sprake zijn van strikt toe te passen programma's.
Alle te geven vakken worden zowel praktisch als teoretisch onderwezen.
Sinds 3 jaar echter bestaat de tendens om de leerlingen en de onderwijskrachten zoveel mogelijk van het bord weg te houden en hen voor het materieel in het atelier te brengen.

DE LEERLINGEN

De leerlingen die naar de visserijscholen komen zijn geen intelektuelen, het zijn ook geen teoretici, het zijn handarbeiders. Nu moet men de handarbeiders niet bekritiseren. Er zijn immers mensen die over een praktische intelligentie voor handenarbeid beschiken, die zich uidrukken met gereedschap, zoals anderen zich met de pen uitdrukken.
Zo stelt men vast dat kinderen die in de klassieke scholen niet slagen zich biezonder goed uit de slag trekken anneer ze bv. een soldeerbout in de handen hebben, en die mooie stukken eten te vervaardigen, m.a.w. die zich uitdrukken door iets te scheppen. Dus hebben wij hen ten allen prijze van het bord willen verwijderen, ondanks het Ministerie van Nationale Opvoeding dat ons heeft toegelaten hen te rekruteren vanaf 15 jaar, maar die ons de vooraarde stelde deze leerlingen gedurende minstens nog 1 jaar een algemene vorming te geven.
Daarom ook hebben wij de plaatselijke visserijkomitees ertoe gebracht om oefenvaartuigen ter beschikking van de visserijscholen te stellen.
In alle Franse havens ziet men 15 tot 20 oude vaartuigen voor anker liggen omdat ze niet kunnen verkocht worden. Derhalve hebben wij de plaatselijke visserijkomitees aangespoord om deze vaartuigen ter beschikking van de visserijscholen te stellen.
Wij zijn er in drie havens in gelukt ; ongelukkiglijk in kleine havens. Men stelt dus vast dat het voornamelijk de kleine artisanale havens zijn die gunstig reageren op deze aansporing. De grote industriële havens daarentegen verwachten grotere staatssteun.
Deze kleine vaartuigen die dus ter beschikking van de visserijscholen in deze drie havens werden gesteld, hebben een lengte van 15 à 20 meter en laten dagreizen toe met leerlingen aan boord.
Bovendien heeft de Overheid hen twee houten opleidingsvaartuigen van 26 m. lang ter beschikking gesteld die zowel dienen voor de vorming van het kaderpersoneel als voor de vorming van scheepsjongens en vissers.
Beide vaartuigen zijn kleine hektrawlers uitgerust met elektronisch navigatiematerieel. Het ene opereert in de Atlantische oceaan, het andere in het Kanaal.
Men heeft vastgesteld dat leerlingen die als „slechte" leerlingen op school werden beoordeeld, aan boord van deze vaartuigen tot hun volle waarde komen en biezonder bedreven zijn in de techniek van het vaartuig, en dat zij na enkele reizen vrij spoedig thuis zijn in de werking van het vaartuig.
Vooraf worden de leerlingen het varen op kompas aangeleerd op kleine vaartuigen, bv. op roeiboten of op kleine motorbootjes.

DE OPLEIDING VAN HET KADERPERSONEEL

— MACHINE

Thans komen we tot de opleiding van de kaders, die, ik zal niet beweren de voornaamste, maar toch de opleiding is die ons het meest problemen stelt. Ten slotte hangt van de opleiding van het kaderpersoneel de rendabiliteit en de ekonomie van de visserij af.
Spreker handelt vooreerst in het kort over de machinisten en het radiopersoneel, vervolgens verdiept hij zich in de vorming van de schippers.
Momenteel bestaat geen specifieke opleiding voor motoristen ter zeevisserie. Dit is het gevolg van de oppositie vanwege de syndikale organisaties die niet wilden dat de motoristen alleen een „visserij-opleiding" genieten. Met andere woorden, deze organisaties wensten dat de mekaniciens zowel voor de visserij als voor de koopvaardij dienstig zouden zijn. Er was dus een totale tegenkanting vanwege de syndikaten om aan de motoristen een specifieke vissers-opleiding te geven.
Tot op heden is dit goed gegaan. Evenwel stelt zich thans, ten gevolge van de hervorming in de Franse koopvaardij, een probleem. De officieren-techniciens die in de koopvaardij zullen worden gevormd zullen op een veelhoger niveau staan dan deze die gevormd worden voor de zeevisserij. De mensen uit de gebieden waar de zeevisserij overheerst, die een brevet voor de koopvaardij wensen te behalen zullen waarschijnlijk niet van een voldoend niveau zijn.
Dit probleem zal dus moeten worden bestudeerd en opgelost. Ook hievroor zijn reeds enquêtes verricht en werden de reders en onderwijsmiddens bij elkaar gebracht, voorlopig echter zonder tot een oplossing te zijn gekomen.
Er wordt thans een specifieke mekaniek-opleiding voor de zeevisserij overwogen, gebaseerd op de diesel-motor en op de koudetechniek, d.w.z.

(Vervolg blz. 5)

op de elektriciteitsproduktie en op de koudeproduktie (koeling en bevriezing).
Deze vorming riskeert overigens vlug voorbijgestreefd te worden en is bij wijze van overgangsoplossing bedoeld, want het probleem van automatisering begint zich reeds in de visserij te stellen. Zo hebben verscheidene reders uit Boulogne reeds het probleem aan de orde gesteld. Er is reeds een reder die dit jaar nog, twee vaartuigen in de vaart zal brengen op dewelke een vierde van het machine-personeel werd gesupprimeerd. Hier stelt zich dan het probleem at men met het vrijkomend machinepersoneel zal doen. In dit verband werd de administratie reeds aangesproken om hen een versnelde dek-opleiding te geven.
De aangelegenheid van de vorming van motoristen zal dus moeten herbestudeerd worden.

— RADIOPERSONEEL

Ook voor het radiopersoneel bestaat in Frankrijk geen specifieke visserijopleiding. Het betreffend personeel wordt gevormd in de navigatiescholen van de koopvaardij. Wij laten evenwel systematisch alle dek-officieren ter zeevisserij het eksamen voor het brevet van radio-telefonist passeren opdat zij tenminste voldoende kennis van de radio-telefonie zouden hebben

— DE SCHIPPER

In Frankrijk heeft men momenteel drie visserijzones.
NOTA VAN DE REDAKTIE : zie vorige nota.

In de eerste zone, de kustvisserij, volstaat het laagste brevet om een vaartuig te voeren, te weten, het certificaat van bekendheid.
In de tweede zone, de verre visserij, wordt het bevel normaal gevoerd door een schipper, terwijl in de derde zone, de grote visserij, het brevet van kapitein ter zeevisserij is vereist.
In 1964 werd een hervorming van deze drie brevetten doorgevoerd, n.a.v. een studie geleid door Prof. Nicole, een van mijn vroegere professoren in de navigatie, nu 25 jaar geleden.
Deze hervorming beoogt voornamelijk een wijziging van de geestesgesteldheid, veeleer dan een op-punt-stelling van deze brevetten.
Steeds komt het op hetzelfde neer : het onderwijzend personeel en de leerlingen van vóór het schoolbord weghalen en ze plaatsen voor het materieel op het schip.
Het grootste gedeelte van de tijd is het moeilijk, zo niet onmogelijk, de toekomstige schippers de navigatie-theorie te onderwijzen, noch de theorie over de radar, noch deze over de elektronische hulpinstrumenten. Daarentegen weten ze zich goed van de Decca te bedienen, soms te goed... Er is een spreekwoord in Bretagne dat zegt : „Sainte Decca priez pour nous" („Heilige Decca bid voor ons")...
Bedoelde hervorming slaat dus, zoals gezegd, veeleer op een wijziging van de geestesgesteldheid en op de middelen die de scholen ter beschikking worden gesteld, dan op de programma's zelf.
Met de programma's kan men immers alles doen : men kan ze veranderen en men kan ze aanpassen, het is vrij eenvoudig. Alles hangt evenwel af van de manier waarop ze worden toegepast en onderwezen.
Wij hebben dus twee oefenvaartuigen in dienst gebracht. Tevens hebben wij speciale kredieten bij de Overheid aangevraagd voor de uitrusting van de scholen. Het dient immers tot niets lessen in radar vóór het zwarte bord te geven, de leerlingen verstaan het niet eens en over het algemeen zijn ze niet in staat ze te begrijpen. Daar tegenover is het wèl zo dat de leerlingen vrij vlug DE WERKING ervan begrijpen en zich spoedig van de radar kunnen bedienen wanneer men het hen in de handen stopt samen met het geven van de nodige uitleg. Sedert een viertal jaren plaatsen wij de leerlingen dan ook voor het materieel i.p.v. voor het bord. Op het eksamen vragen wij dan ook geen theorie, wel de praktische werking. De leerlingen moeten zich van het materieel kunnen bedienen.
Benevens de opleiding inzake navigatie, wordt het toekomstig kaderpersoneel ook enige noties bijgebracht over de stabiliteit, de strijd tegen brand en lekkage.
Naar aanleiding van enige ongevallen heeft de administratie het nodig geoordeeld de schippers begrippen in verband met de stabiliteit van het vaartuig, aan te leren. Sedert ik deze aangelegenheid heb bestudeerd, ben ik minder overtuigd van dit standpunt. Ik ben namelijk de mening toegedaan dat, alles wel beschouwd, de schipper weinig invloed kan uitoefenen op de stabiliteit van zijn vaartuig. Deze hangt immers veel meer af van de scheepswerf.
Het is niettemin nuttig dat de schipper deze noties wordt bijgebracht, en precies daarvoor beschikken wij over maquettes op schaal, waarmede eksperimenten worden gedaan in de scholen. De leerlingen worden op de verschillende gevaren gewezen, zo o.m. deze in de wateren van de Afrikaanse kusten waar onze tonijnvangers bedrijvig zijn en waar inderdaad de schipper wèl invloed op de stabiliteit van het schip heeft. Aldus worden de leerlingen, beter dan met theoretisch onderricht, gewezen op de gevaren van zekere manoeuvers.
In verband met de veiligheid, meer bepaald de strijd tegen brand en lekkage, wordt zoveel mogelijk beroep gedaan op de brandweer van het Zeewezen. De leerlingen wonen de blusoefeningen bij. Dit is evenwel jammer genoeg niet mogelijk in alle havens, daar zulks een groot arsenaal aan materieel veronderstelt. Vooral te Lorient worden dergelijke oefeningen bijgewoond daar het nationaal arsenaal aldaar over een ploeg marinepompiers beschikt die niets beter vraagt dan het materieel ter beschikking te kunnen stellen. Wij hebben vastgesteld dat de leerlingen bijzonder geïnteresseerd zijn in deze oefeningen, hetgeen ik persoonlijk kan getuigen vermits ikzelf met de leerlingen dergelijke oefeningen aldaar bijwoon.

VISSERIJTECHNIEK

Een punt dat mij nog meer interesseert, gezien ik het sinds 5 jaar bestudeer en er nog steeds geen oplossing voor heb gevonden, betreft de vraag van de reder om de leerlingen de "visserijtechniek" te onderwijzen.
Hoe meer ik deze vraag bestudeer, hoe komplekser ik het vind.
Ik kom er immers niet toe te achterhalen wat "visserijtechniek" is. Immers zijn er enerzijds verschillende visserijtechnieken, en anderzijds wanneer er een "visserijtechniek" is, wie zal het onderwijzen ?
Welke onderwijskrachten zullen op een behoorlijke manier de visserijtechniek aanleren ? Dit is het grote probleem !

WAT IS VISSERIJTECHNIEK ?

Het komt neer op het aanleren van de methodes die de schipper moeten toelaten vis te vangen. Tot op heden zijn de Franse schippers daarin vrij goed geslaagd, wat men er ook mag over beweren.
Nochtans schijnt er momenteel een visserijprobleem in Frankrijk te zijn. Ik heb nog nooit iemand ontmoet die kan zeggen dat "daar", op een bepaalde plaats, op een bepaald uur, op een bepaalde diepte, en met een bepaald vaartuig, vis zal te vangen zijn. Evenmin kan met zekerheid worden beweerd dat de vis die men door detectie heeft waargenomen, deze vis is die op dek ligt of dat de vis die aan boord is, deze vis is die men door detectie heeft waargenomen. Zelfs dàt is nog niet zeker.
Het is echter waar dat de "visserijtechniek" neerkomt op het leren GOED gebruiken van de middelen die de vis opsporen, zoals sonar, echotechniek, enz., met de klemtoon op het "goed" gebruiken. Men gaat dan wel zien of er vis komt. Bovendien laten niet alle vissoorten zich opsporen...
Vervolgens zou dan iedere schipper afzonderlijk moeten worden onderwezen welke visserijtechniek hij met zijn vaartuig zou moeten toepassen, want ieder vaartuig is tenslotte verschillend en elke schipper heeft zijn techniek, of beter gezegd, zijn praktijk. Het is trouwens niet eenvoudig te bepalen waarom de ene schipper met gelijke middelen betere resultaten heeft dan de andere.
Er zijn schippers die over een zelfde type vaartuig beschikken, met hetzelfde vistuig en dezelfde hulpmaterialen in dezelfde omgeving vissen en toch verschillende resultaten bereiken ; er zijn er altijd die betere resultaten hebben dan hun kollega's.
De "mens" als dusdanig is dus wel degelijk van groot belang in dit probleem.
Evenmin heb ik een oceanograaf of een bioloog ontmoet die kon zeggen WAAROM op een bepaalde plaats, vis aanwezig was. Meer nog, wanneer men biologen en oceanografen samen hoort, dan is het zeldzaam dat er twee zijn met hetzelfde advies. Ondanks dit alles wordt het onderwijs echter toch verzocht de leerlingen in de "visserijtechniek" te onderrichten.
Naar mijn oordeel kunnen slechts BEGRIPPEN over oceanografie en over biologie worden gegeven. Dan hoort het de schippers er het maksimum uit te halen. Alsdan komt men tot de belangrijke vraag : WIE moet de leerlingen de visserijtechniek aanleren ? Want het probleem is voor alles een onderwijzers-probleem.

WELKE PERSONEN GEVEN LES IN DE VISSERIJSCHOLEN ?

Vooreerst gewezen zeevarenden. Het is zeer zeldzaam dat vissers les geven. De goede schipper die in zijn beroep slaagt "gaat niet in het onderwijs".
Ik dacht dat zulks overal het geval is. Hij verdient goed zijn brood en denkt er niet aan zijn tijd te verliezen in een school.
Dus zijn het over het algemeen geen schippers die in de visserijtechniek onderwijzen, tenzij dan oude op rust gestelde schippers. In verband met dit laatste is het evenwel zo dat wanneer men 20 jaar is, mensen van 55 jaar als "oud" gaat aanzien. Het is altijd zo geweest, en thans meer dan ooit. Iemand van 20 jaar neemt een "oude" die komt vertellen hoe het voor 10 jaar ging, en hoe het eigenlijk zou moeten gaan, dan ook niet meer ernstig... Dat is een feit.
Wie moet dan de visserijtechniek onderwijzen ?
De oceanografen en de biologen ? Er zijn er niet zoveel beschikbaar. Bovendien zijn deze mensen geen zeevarenden en evenmin vissers. Het zijn ook geen onderwijzers.
Wie dan wel ? Gewezen zeevarenden zoals ik ? Wij komen echter uit de koopvaardij... Het is moeilijk wanneer men zelf nooit zijn brood heeft verdiend al vissend om over de visserijtechniek te gaan spreken, laat staan erin te onderwijzen.
Noodzakelijker wijze blijft dit onderwijs dan ook beperkt tot een "inleiding" in de visserijtechniek, d.w.z. zoveel mogelijk dokumentatie te verzamelen — zoals bv. bekende handleidingen en naslagwerken over de diverse visserijtechnieken in de wereld — datgene eruit te halen wat men nuttig oordeelt en de aldus opgedane vorm van kennis dan overmaken aan de leerlingen, of zij het al dan niet "au sérieux" nemen.
Dit laatste is een cruciaal probleem. De meeste leerlingen stellen immers slechts belang in een probleem als ze van oordeel zijn dat het hen later

(Vervolg van blz. 5)
zal opbrengen. Welnu, het onderwijs in de zeevisserijtechniek beschouwen zij meestal slechts nodig voor het afleggen van het eksamen — dus omdat het tot het eksamenstof behoort — maar zien er geen verder nut in.
Reeds vijf jaar lang dus trachten wij het probleem van het onderwijs in de visserijtechniek op te lossen. Thans gaan wij proberen met een ander schoolschip, d.w.z. een ander opleidingsschip.
Momenteel zou te Parijs inderdaad de bestelling moeten worden ondertekend van een 45-meter lang oefenschip. Ik hoop althans dat de Minister thans niet zijn veto stelt, want zo'n vaartuig kost natuurlijk veel geld. Wij hebben reeds de naam voor het schip: "La Perle" (de Parel). Het zal een hektrawler zijn, uitgerust met de meest moderne elektronische apparatuur. Het zal in staat zijn om de pelagische, semi-pelagische en de bodemtrawlvisserij te beoefenen.

Het zal binnen circa 15 maanden in dienst worden gebracht. Dit nieuw oefenschip is bestemd om de op school opgedane kennis aan de praktijk te toetsen. Maar precies nu stelt zich opnieuw het probleem: aan wie zal men het bevel van een dergelijk schip toevertrouwen; probleem waarmede ikzelf overigens zal worden belast. Wie zal ik immers aan het hoofd van zo'n opleidingsschip plaatsen?
Het moet in ieder geval een goede visser zijn, maar ook een goede zeeman. Een goede visser moet evenwel betaald worden, en ook dat is een probleem.
Ik hoop dat het vaartuig later te Oostende aanlegt; men spreekt immers over het maken van een Europese rondreis voor zover de administratie althans de nodige fondsen hiertoe zal willen ter beschikking stellen.
Wij zullen dus zoveel mogelijk nut uit het vaartuig trachten te halen en er proberen de visserijtechniek "ter plaatse" aan te leren.
Nochtans zal "deze visserijtechniek" zich uitsluitend beperken tot de visserij rond Groot-Brittannië, misschien ook wel deze bij Nieuw-Zeeland. Momenteel bestaat er evenwel een grote belangstelling van de Bretoense visserij voor de zuidelijke visgronden alsmede voor de tonijnvisserij op de Afrikaanse kust.
Welnu, ook deze visserijtechniek is een specifieke visserijtechniek die wij met het nieuwe oefenschip niet zullen kunnen aanleren, zodat het probleem "visserijtechniek" slechts gedeeltelijk is opgelost. Het is bovendien zo dat de vaartuigen voor de pas geciteerde visserijen zeer veel geld kosten. De reders wensen dan ook direkt zeer goede krachten met verantwoordelijkheidsgevoel aan boord te hebben.
Zij plaatsen dan meestal oudere vissers die weliswaar goede vissers zijn, maar niet noodzakelijk goede mensenleiders en bedrijfsleiders, want voor deze soort visserijen raakt het niveau van schipper dit van kapitein ter lange omvaart in de koopvaardij.
Zoals reeds herhaalde malen onderlijnd is de aktuele tendens in de Franse visserij-onderwijsmiddens, zoveel mogelijk de leerlingen en de onderwijzers van het schoolbord weg te halen en hen te plaatsen bij het materieel aan boord van vaartuigen. Het is echter wel zo dat het merendeel van de onderwijzers er niet aan houden op zee te onderwijzen. Op zee zelf worden zij bekritiseerd door de leerlingen die over het algemeen zich beter op zee uit de slag trekken en ook beter tegen het varen kunnen.
Hetzelfde probleem komt dus steeds terug: een probleem van personen.

EKONOMISCHE BEGRIPPEN

De syndikaten en de administratie vragen dat de leerlingen ook noties over de ekonomie zouden worden bijgebracht. Dit is een aktuele streefnorm: alles passeert langs de ekonomie. Het zou er bijgevolg op neerkomen dat de schipper een zeeman is, een visser en een ekonomist. Dit is nogal veel ineens. Tot op heden heeftde Franse schipper vis gevangen, hij zal dit steeds blijven doen.
Thans stelt zich het probleem van de VERKOOP van de vis. Wanneer men alle officiële verslagen van studies en enquêtes bestudeerd, dan leidt men eruit af dat de reders van het onderwisj verlangen dat hun schippers worden geleverd die kunnen vissen. Wanneer men evenwel de Franse markt voor visprodukten ontleedt, dan stelt men vast dat niet alleen het probleem van de visvangst belangrijk is, maar dat bovendien het probleem van de rendabele verkoop van de gevangen vis op de voorgrond treedt. Vandaar ook dat volgens de vele adviesen die ons worden gegeven — iedereen verstrekt momenteel inderdaad advies aan het Franse visserijonderwijs — van die aard luiden dat de vissers een ekonomische vorming zouden moeten krijgen.
Het zou erop neerkomen dat iedere schipper het Verdrag van Rome kent en de besprekingen van de E.E.G.-Kommissie te Brussel zou moeten volgen. Men stelt evenwel vast dat slechts specialisten hiertoe bekwaam zijn en dan nog...
Overigens ben ik het met dit advies niet volledig eens. Beschouwd men de verre visserij, in het bijzonder de industriële visserij, dan stelt men vast dat het ekonomisch belang van de schipper minder groot is dan men beweert. Het zijn immers de reders zelf die de markt regelen. De markt wordt niet door de schipper maar wel door de kopers, door internationale verdragen, en zo meer, gemaakt.
Het is evenwel goed de schipper ekonomische noties aan te leren. Mijn opmerking slaat evengoed op de artisanale visserij, vnl. op de kusten van Bretagne en van de Middellandse Zee, ook deze vissers zouden een ekonomische opleiding moeten krijgen. Maar ook hier stellen we vast dat een visser die 8 tot 10 dagen in zee is geweest en die na 48 uur rust opnieuw zal uitvaren, er niet veel zal voor voelen zich zelf met de verkoop van zijn vangst in te laten.
Hij zal het niet doen, hij kan het niet en heeft er ook de tijd niet toe. Hij denkt dan slechts aan slapen, aan zijn vrouw en kinderen. Beter ware het aan zijn vrouw een ekonomische opleiding te geven. Bovendien zijn deze schippers gelijkertijd artisanaal èn visser èn reder. Dus zouden ze ook elementaire begrippen over boekhouding moeten hebben en in de eerste plaats moeten ingewijd worden over de scheiding van rekeningen en budgetten.
Zij zouden er zich rekenschap van moeten kunnen geven dat een afschrijvings-begroting geen begroting is voor verbruiksgoederen; men kan m.a.w. geen schip betalen op de afschrijvingen van zijn vaartuig, precies zoals men zijn privé-wagen niet kan betalen met de gemeenschappelijke fondsen van het vaartuig. Als de overheid een lening toekent voor de aankoop van een vaartuig dan moeten ook terugbetalingen worden voorzien. Dit wordt soms wel eens vergeten door de schippers-eigenaars.

KLASSIEKE ONDERWIJSMETHODES NIET AANGEWEZEN

Wij hebben ook een enquête gehouden om te weten waar de leerlingen in de visserijscholen vandaan komen, waarom ze het visserijonderwijs hebben gekozen, van welk gehalte zij zijn en of zij later al dan niet in de zeevisserij terechtkomen.
Het betreffend rapport, "rapport Wurst" genoemd, naar de Voorzitter die het onderzoek heeft geleid, heeft ons veel geleerd.
Ook worden daarin diverse suggesties gedaan met dewelke wij het niet steeds eens zijn.
Dit rapport bevestigt onder meer hetgeen wij vermoedden, namelijk dat de leerlingen die in de visserijscholen terechtkomen niet van een hoog intellectueel niveau zijn. We mogen hieruit dan ook besluiten dat de klassieke onderwijsmethode niet met sukses kan worden doorgevoerd in het visserijonderwijs. Wij zijn dus bezig een nieuwe methode uit te denken.
Benevens de school-opleidingsvaartuigen beschikken wij bovendien over films, diapositieven en ander didaktisch materieel. Wordt de klemtoon gelegd op de praktijk dan is een weinig theorie en een weinig audio-visueel onderwijs nodig. Wanneer echter alleen aan audio-visuele opleiding wordt gedaan, dan wordt dit een spektakel voor de leerlingen.
In voorkomend geval zou de leerling een film, die als opleiding is bedoeld, bekijken precies alsof hij naar de bioscoop zou gaan; het zou m.a.w. op een ontspanning lijken en de leerling zou er weinig van meedragen.

BESLUIT EN PERSPEKTIEVEN

Tot besluit zou ik willen zeggen dat in Frankrijk het probleem van het visserijonderwijs niet is opgelost. Wij zijn er evenwel van overtuigd dat wij sinds 4 à 5 jaar een belangrijke stap in de goede richting hebben gedaan door met name de visserijscholen te verplichten het noodzakelijk materieel aan te schaffen, door zoveel mogelijk het schoolbord te vergeten en de leerlingen èn de onderwijzers bij het materieel aan boord van visserszvaartuigen te plaatsen, tenslotte door een mengeling van theorie en praktijk met evenwel de klemtoon op het praktisch gedeelte van de opleiding die naar onze mening veruit de meeste kansen op sukses heeft bij de vorming van vissers.
De toekomst-perspektieven zullen in hoge mate afhankelijk zijn van de gemeenschappelijke E.E.G.-politiek. Wij weten nog niet welke de rol van Frankrijk als visproducent zal zijn. Wanneer men verder dan de E.E.G. kijkt dan is de rol van Frankrijk nog minder duidelijk. Verwacht mag worden dat Noorwegen en Denemarken ons zullen hebben ingehaald binnen een 15-tal jaren en niemand kan voorspellen hoe de markt voor visprodukten in Frankrijk zich op dat ogenblik zal voordoen.
Bovendien stelt zich de vraag of de Franse industriële visserij blijvend het hoofd zal bieden aan de Denen en Noren, dan wel of de Franse visserij nog uitsluitend een artisanale visserij zal zijn of dat haar visserij gericht zal worden op de Afrikaanse kusten.
Dit zijn alle problemen die moeten worden opgelost en die naarmate ze zich zullen voordoen, de normen voor de opleiding en de vorm van opleiding van de visser zullen beïnvloeden.

Tot daar de vertaalde uiteenzetting van de heer Le Coadou.

TE KOOP
MOTORKOTTER UK164
24,20 x 6 x 3,10
Bolnesmotor 300 PK
Samofa hulpmotor 30 PK
Lichtinstallatie 110 volt
automatische piloot
Hedraulische stuurinrichting
Verder alles wat de visserij vraagt.
Inlichtingen:
Firma H. DE VRIES
Pieter Hoekmanstraat 28
URK
Tel. 05277 - 1247
(6679V)

— EERSTE KOOP VOOR IBIS EN GODTSCHALK

De eerste 50 kilo vis van de eerste vangst van de nieuwe O.206 werd maandag verkocht ten bate van de werken Ibis en Godtschalk. Het betrof hier 50 kilo shelfcod kabeljauw die 1.640 fr. opbrachten en gekocht werden door de vishandel Tercken uit Antwerpen. De andere shelfcod kabeljauw kreeg een lagere prijs zodat niet alleen de rederij een mooi gebaar stelde maar ook de vishandelaar.

Dergelijke gebaren verdienen navolging.

De Belgische zeevisserij in het kader van de huidige ekonomische ontwikkeling

Als vervolg en slot op ons overzicht van de Belgische zeevisserij in het kader van de huidige ekonomische ontwikkeling, geven wij onderstaand, enkele beschouwingen en perspektieven weer.

BESCHOUWINGEN

De Belgische zeevisserij is niet alleen van grote regionale betekenis, maar ze speelt een steeds maar toenemende rol in de nationale ekonomie. Deze bedrijfstak die aan ca. 20.000 mensen in België een inkomen verschaft, is evenwel op zichzelf een zeer komplexe bedrijfstak. Haar problemen zijn van strukturele, biologische en ekonomische aard. Ze zijn overigens grotendeels karakteristiek voor praktisch de gehele Westeuropese visserij.
Naast een aantal faktoren waarop de nationale overheid en het bedrijf en gunstige invloed kunnen laten gelden — meestal traditionele moeilijkheden waarmede ieder bedrijf heeft af te rekenen (rentabiliteit, havenuitrusting, verkoopwijze, enz.) — kent de zeevisserij tal van specifieke problemen die enerzijds buiten de invloedssfeer van overheid en bedrijf vallen (meteorologische, biologische) en die anderzijds aan de interne beleidssfeer ontsnappen (overbevissing, uitbreiding van de visserijzones van derde landen).
Deze laatste faktoren vergen dan ook internationaal beleid en overleg. Tenslotte is de zeevisserij steeds een vorm van jacht met alle risiko's daaraan verbonden.
Eigen aan de winning van het produkt rijzen tal van problemen o.m. het feit dat de visgronden niet onuitputbaar zijn, vooral niet wanneer zij binnen bijna ingesloten zeeën liggen zoals bv. de Noordzee en het Kanaal. Het verval van de Belgische pelagische visserij is immers in hoofdzaak toe te schrijven aan de uitputting van haring in de zuidelijke Noordzee. Vergeten we immers niet dat de Noordzee, de gebieden rond Ierland en IJsland, door nagenoeg de gehele Westeuropese visserijvloot wordt geëxploiteerd.
Tal van internationale maatregelen werden dan ook reeds overwogen, maar afgezien van de minimum-maaswijdte van de netten en de minimummaten van enkele zg. beschermde vissoorten, heeft men het terzake nog niet verder gebracht.
Nauw hieraan verbonden is de uitbreiding van de zg. nationale visserijzones, ter bescherming van de kustwateren, waarbij evenwel ook politieke en strategische motieven spelen.
Het begon met IJsland in 1958 en tal van andere landen hebben dit voorbeeld gevolgd, waarbij de voorbehouden visserijzones worden uitgebreid van 3 tot 12 mijl buiten de kust.
De achteruitgang van de grote IJslandtreilers vindt één van haar oorzaken in de aldus verloren gegane visrijke gebieden.
De verdere ontwikkeling van het zeevisserijbedrijf wordt in sterke mate bepaald door **struktuurfaktoren** zowel in eigen land als in andere landen. Ons land heeft dan ook een sterke behoefte aan een aktief struktuurbeleid dat tot op heden steeds is uitgebleven.
Verder dienen versnelde oplossingen te worden gezocht om de ontwikkeling van de zeevisserij te bevorderen en de plaats in onze nationale ekonomie te doen innemen die ze verdient.
In de eerste plaats dient gestreefd naar een **verhoging van de rendtabiliteit** en dit gezien zowel vanuit het standpunt der kosten, als vanuit het standpunt van de opbrengst waarbij hoeveelheid, prijs en prijsvorming hun effekt laten gelden.
Gezien de veelvuldige faktoren die mede de rendtabiliteit in de zeevisserij beïnvloeden, loopt van jaar tot jaar de rendabiliteit zowel tussen de klassen onderling, als binnen de scheepsklassen zelf, uiteen. Deze vaststelling pleit voor de standaardisatie van de bouwtypes binnen de klassen.
Het probleem van de **kredietfaciliteiten is een netelig vraagstuk.** De aanbouw en de vernieuwing van de vloot is noodzakelijk. Nochtans kan het tekort aan personeel de geïnvesteerde kapitalen stereliseren, terwijl de uitbreiding van de vloot en de vangstkapaciteit door overbevissing de rendtabiliteit van de zeereis kan doen dalen.
Precies gezien in het perspektief van het nijpend bemanningstekort zou o.i. een preferentieel stelsel voor gevestigde reders en schippers inzake kredietfaciliteiten moeten worden uitgebouwd.
In dit verband kan ook een gewijzigde sloopprimie-politiek gunstige invloed uitoefenen door verouderde marginale of verlieslijdende schepen een sloopprimie toe te kennen zonder verplichting tot nieuwbouw, waardoor aldus de bemanning vrijkomt ten behoeve van de andere schepen.
Zoals gezegd maakt de vergoeding van de bemanning een zeer belangrijk deel uit van de eksploitatiekosten (van 35 tot 70 %). Derhalve dient daarop besparing te worden gezocht in de vorm van **verhoging van de arbeidsproduktiviteit.** Dit probleem stelt zich ongunstig aan daar op het huidig ogenblik het bemanningsprobleem een kwalitatief karakter krijgt, hetgeen uiteraard de arbeidsproduktiviteit nadelig beïnvloedt. Opvoering van de arbeidsproduktiviteit moet niet enkel de drukking van de uitbatingskosten beogen, maar eveneens gericht zijn op de rationalisering van de arbeidsinspanning en het verhogen van de veiligheid op zee.
Voor het verbeteren van de arbeidsomstandigheden **zonder verhoging van de kostenelementen** is een analyse van de arbeidsprestaties op zee en een studie naar de mogelijke verbeteringen in visserijtechniek en vistuig, noodzakelijk. Studies die thans door het Rijksstation voor de zeevisserij in volle gang zijn.
De verdere ontwikkeling van de zeevisserij is in hoge mate afhankelijk van het bemanningsprobleem. De menselijke arbeid in de visserij zal, afgezien van revolutionaire visserijmethodes, niet in de hoge mate door machines en elektronisch materieel kunnen worden vervangen, zoals dit in de landelijke sektoren het geval is.
Het bemanningsprobleem vindt vooral zijn oorzaak in de welstand en in de verstedelijking van de destijds typische vissersdorpen.
Hoe hoger de levensstandaard, hoe scherper het probleem wordt.
Aantrekken van jonge krachten tot het bedrijf kan door het verbeteren van de sociale voorwaarden. Dit behoort tot de taak van de staat (vervroegd pensioen, e.d.m.). De reële prijs van de arbeid heeft thans voor het bedrijf zijn maximum draagkracht bereikt, precies door het belang dat het bedrijf steeds heeft gehecht aan het **rechtstreeks** loon.
De vergoeding in de visserij is hoog, de vissers kunnen, hun zware arbeid in acht genomen, niet genoeg verdienen. Inzake uitbatingskosten zijn evenwel grenzen, tenslotte moet nog een gezonde uitbating mogelijk blijven. Inzake bemanningsprobleem ontwikkelt het bedrijf tal van initiatieven, waar er sommige reders reeds gunstige resultaten hebben opgeleverd.
De konkurrentie die ons bedrijf ondervindt van het Zeewezen dient ook door de Staat opgelost, met name door verhoging van de maximumleeftijd, waarbij de kandidaten in dienst van de staat kunnen treden voor betreffende diensten.
Tot de mogelijkheden van de verhoging van de opbrengst behoren :

— en grotere stabiliteit in de aanvoer ;
— het zoeken van nieuwe afzetgebieden ;
— het wetenschappelijk onderzoek (studie i.v.m. het vistuig) ;
— de herziening van het overbevissingsprobleem.

Meer nog dan de landelijke bedrijven heeft de zeevisserij af te rekenen met de stijging van de uitbatingskosten, terwijl bovendien de reder geen enkele mogelijkheid heeft om zijn kosten te verrekenen in zijn kostprijs. Van 1967 op 1968 zijn de gemiddelde uitbatingskosten toegenomen met ca. 6 %.
De aanvoerprijzen blijven niet alleen achter op de produktiekosten en de prijzen voor andere voedingswaren, maar zijn bovendien van dag tot dag aan scherpe schommelingen onderhevig.
Staatstussenkomst zoals in de meeste andere Westeuropese visserijlanden dringt zich hier ook op.

België is een visimporterend land. In het verleden was ook hier ons land niet prohibitief in zijn invoerbelemmeringen, soms mede uit vrees voor repercuties op de industrie-uitvoer.
Een mogelijke oplossing ligt hier in een grotere marktspreiding, vnl. te Oostende. Door een betere marktspreiding zou ongetwijfeld een groot gedeelte van de visimport vermeden worden.
Het probleem van de marktspreiding is evenwel komplex. Het wordt in hoofdzaak geremd door de lagere prijzen die de reder bekomt op de "ongebruikelijke" verkoopdagen.
De **visuitvoer** dient te worden bevorderd door grondige marktprospectie van de afzetgebieden.
De afbraak van de douanetarieven onder de lidstaten heeft onze eksportpositie op de Franse en enigszins op de Westduitse markt verstevigd, terwijl het toekomstig buitentarief onze nationale markt beter zal beschermen tegen de invoer van goedkope vis uit Skandinavische landen.

Het **binnenlands verbruik** dient tenslotte verhoogd.
De voedende waarde van vis is nog te weinig doorgedrongen tot de doorsnee konsument. Het is een kwestie van opvoeden. Hier dienen media als radio, T.V. en pers ter hulp te komen.

Ook laat de ruimtelijke ordening van het **distributienet** te wensen over, terwijl de bewerking van de binnenlandse markt dient geïntegreerd te

O. 279 „RAMBLERS" IN BEDRIJF GENOMEN

Dinsdag jl. is de nieuwste aanwinst voor de Oostendse vissersvloot, de O.279 „Ramblers" voor de maidentrip vertrokken naar de visgronden van het Kanaal. Aldaar hoopt schipper Willy Lepeire — een van de meest belovende jonge schippers van onze vloot — nog iets te kunnen gappen van de sedert enkele weken flinke tongenvangsten.

Zaterdagvoormiddag werd overigens, tijdens een biezonder sympathieke bijeenkomst, overgegaan tot de doopplechtigheid van deze prachtige treiler in tegenwoordigheid van o.m. meter Mevrouw Valette en peter Pros Vandenberghe, direkteur van de rederskoöperatieven "Hulp in Nood" en "S.C.A.P."; E.H. Corneillie, onze visserijaalmoezenier en enkele genodigden, benevens natuurlijk de vijfkoppige bemanning.

Onmiddellijk na de doopplechtigheid werd voor een kort reisje in zee gestoken. Vorige donderdag werd immers de technische proefvaart ondernomen.

ENKELE TECHNISCHE GEGEVENS

De "Ramblers" is een stalen konventionele treiler met volgende hoofdafmetingen:

— lengte over alles: 27,20 m.;
— lengte tussen de loodlijnen: 23,— m.
— Breedte op de spantflens: 6,40 m.
— Diepgang achter: 3,10 m.
— Holte in de zijde: 3,20 m.

Het vaartuig is onderdeks ingedeeld in 6 afdelingen, gescheiden door 5 waterdichte schotten en omvat o.m. de voorpiek, voorpiekmagazijn, het visruim, de machinekamer, het bemanningsverblijf en de achterpiek die werd uitgevoerd als een drinkwatertank.

De voortstuwing van de "Ramblers" geschiedt bij middel van een Bolnes dieselmotor met een vermogen van 420 PK. - 6 cylinders bij 500 toeren per minuut. Aangebouwd werd een keerkoppeling Brevo 2 1/2 op I. De hoofdmotor drijft een Zaltbommelschroef aan met een diameter van 1,95 m. De firma Brusselle uit Nieuwpoort leverde de hydraulische stuurmachine evenals de vislier. Het visruim is voorzien van een Goeldner-koelinstallatie, die evenals de elektrische installatie en de plaatsing van de motor, uitgevoerd werd door de firma S.C.A.P. De firma SAIT-Electronics leverde volgende navigatietoestellen: een zender-ontvanger ER 570 W3V, een hulpzender-ontvanger ER 30 W2V, een dieptemeter Kelvin Hughes MS 29 uitgerust met een schaaluitbreider en een radar Kelvin Hughes type 17.

Wij wensen scheepsbouwer Jos. Deweert van harte proficiat voor de realisatie van deze prachtige treiler; anderzijds richten wij onze hartelijkste heilwensen tot de rederij "Ramblers", schipper Willy Lepeire en zijn bemanning.

FOTO BOVEN: De prachtige "Ramblers" vaart uit voor een korte trip.
FOTO ONDER: Schipper Willy Lepeire (midden) met zijn bemanning.
(Foto's De Baere)

„DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ" — Vervolg van blz. 7

worden. Jammer genoeg beschikt de Propagandavereniging voor meer Visverbruik niet over voldoende middelen om haar rol te vervullen.

PERSPEKTIEVEN

Zoals gezegd hangt de verdere ontwikkeling van het zeevisserijbedrijf in hoofdzaak af van het bemanningsprobleem. Op dit probleem is de aktiviteit van het bedrijf toegesplitst. Het streven naar een rationele eksploitatie van een zeer moderne middenslagvloot wordt verder gezet, gesteund op de binnenlandse vraag naar verse vis.

Gezien de ontwikkeling van moderne distributie-vormen (voorverpakte vis, diepvries-vis, fishsticks, enz.) wordt meer en meer de buitenlandse konkurrentie ontmoet.

Ons inziens vertoont de vraag naar visprodukten een algemeen gunstig potentieel perspektief.

Hierbij denken we niet zozeer aan de vraagvergroting door de binnenlandse bevolkingstoename — in de "long run" weliswaar zeer belangrijk, echter op middellange termijn van minder grote betekenis — wel kan de vraag worden gestimuleerd (door reklame, opvoeding. e.d.m.), van een aantal vissoorten die de doorsnee-konsument noch kent, noch weet te bereiden.

Tevens wensen we te wijzen op het feit dat in weerwil van de pessimistische voorspellingen n.a.v. de afschaffing van het verplicht vleesderven, het visverbruik in ons land zelfs lichtjes is toegenomen.

Geheel nieuwe geografische afzetgebieden laten op kortere termijn o.i. ook geen duidelijke grote perspektieven zien.

Naast de "horizontale" afzetvergroting door bevolkingstoename en het al dan niet veroveren van nieuwe geografische gebieden, moet voldoende mogelijkheid bestaan van een "vertikaal" dieper doordringen in de bestaande eksportmarkt en uitbreiding van nieuwe eksportmogelijkheden naar die landen waar het verbruik per hoofd zeker zou kunnen opgedreven worden, zelfs door eventuele wijziging van de verbruiksgewoonten.

Overigens zal het visprodukt in de voedselvoorziening een steeds groter rol gaan spelen.

Een aanpassing van het verbruikspatroon zal in de toekomst noodzakelijk worden (cfr. huisgezinnen waar man en vrouw werkt — weinig tijd — produkt alleen nog opwarmen...), hetgeen de visverwerkende industrie zal ten goede komen.

Inzake gemeenschappelijk visserijbeleid tenslotte wordt verwacht dat de konkurrentievoorwaarden zullen worden genivelleerd door gelijkschakeling van de steunverlening, van de minimumprijzen, van de sociale lasten, enz. Rechtstreekse aanlandingen (van vreemdee vaartuigen) moeten in geen grote mate worden verwacht (men verkoopt toch nog steeds liefst in eigen haven) (cfr. Benelux).

Tot algemeen besluit hopen we dat in de toekomst de bedrijfsmensen de vereiste geestelijke en verstandelijke inspanning zullen kunnen opbrengen voor een krachtiger uitbouw van het zeevisserijbedrijf om aan dit bedrijf de plaats in onze nationale ekonomie te laten innemen waarop het recht heeft.

Hun inkomens zullen dan tenminste mede kunnen groeien met deze in alternatieve beroepen en andere bedrijfssektoren.

Het realiseren van dit perspektief zal mede dienen te worden gedragen door een vooral op ekonomische inzichten gefundeerd struktuurbeleid van het visserijbedrijfsleven en van de overheid.

„INDUSTRIE" DIESELMOTOREN
FA GEBR. VAN DE SANDE
BRESKENS
Tel. 01172 - 1765
(6556)

Z.775 „Zinnia" zonk nadat zware blok stuurboordzijde lek sloeg

VIERKOPPIGE BEMANNING KON ZICH ZWEMMEND REDDEN

De Zeebrugse vissersvloot is de jongste tijden op een biezonder zware wijze getroffen geworden. Op 20 april jl verging de diepzeetreiler Z.212 „Rita-Rudi", half mei werd de Oostkustvisserij in diepe rouw gedompeld naar aanleiding van het drama van de „Deo Gratias" waarbij vier vissers het leven verloren, en thans komt een nieuw verlies de vloot treffen.

Zaterdag jl. immers is de middenslagtreiler Z.775 „Zinnia" van reders Dobbelaere Emiel en Vantorre Omer gezonken, terwijl op de visgronden van de Witte Bank de bokkenvisserij bedreven werd. Gelukkig slaagde de bemanning er in zich zwemmend te redden, waarop zij werden opgepikt door de Nederlandse coaster „Jell".

Meteen betekent dit het verlies van 3 eenheden voor de Zeebrugse vissersvloot in amper anderhalve maand tijd. Een bijzonder bewogen eerste semester is het in ieder geval geworden, met hierbij nog de verzwarende omstandigheid dat vier vissers het leven verloren.

De Z.775 "Zinnia", een houten vissersvaartuig dat in 1943 op de scheepswerven van Sandhaven in Engeland werd gebouwd, had op 29 mei de thuishaven verlaten met bestemming naar de visgronden van de Noord. Het vaartuig stond onder het bevel van schipper-motorist Savels Leon uit Heist; waren verder aangemonsterd: matroos-medeëigenaar Vantorre Omer uit Ramskapelle, matroos Verbauw René uit Heist en matroos Karel Vanderheyden uit Uitkerke.

Daar de vangst eerder gering was op de visgronden van de Noord, besloot schipper Savels Leon koers te zetten naar de gronden van de Witte Bank. Zaterdagmorgen lag de "Zinnia" aan de korre op voornoemde visgronden ter hoogte van het eiland Texel. Tussen 7.30 u. en 8 u. geraakten de beide visboelen vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Schipper Savels Leon, die zich op dit ogenblik in de brug bevond, wijzigde onmiddellijk de koers en zette de schroef af.

Toen bevonden de overige bemanningsleden zich in het logiest. Plots sprong de veiligheid van de stuurboordbok stuk. Hierdoor sloeg het zich onder water bevindend gedeelte van de visboel met de zware blok tegen de scheepswand. Door het afleggen van de schroef en de bijzonder hevige slag tegen de buitenzijde van het vaartuig, kwamen de overige opvarenden op het dek gesprongen. Onmiddellijk werd de bakboordkorre gewonden; beide boelen zaten echter derwijze in elkander verward dat het inhalen van de korre onmogelijk bleek.

De Z.775 „Zinnia" (Foto De Baere)

NOODSEINEN

Op ditzelfde ogenblik viel ook de hoofdmotor uit. Vastgesteld werd dat het water reeds op de vloerplaat van de machinekamer stond. Onmiddellijk werden hulpmotor en dekpomp in werking gesteld, terwijl de zeekranen werden afgesloten. Met het bezaanzeil werd gepoogd het lek te dichten, maar men kon onmogelijk de juiste plaats bepalen.

Noodgedwongen zond schipper Savels noodsignalen uit via de radio, terwijl eveneens de voorgeschreven vlagseinen gehesen werden; ook een vuurpeil werd afgeschoten.

BIJSTAND VAN DUITSE KARGO

Deze signalen werden opgemerkt aan boord van de Duitse kargo "Trans Ontario", die zich in de onmiddellijke nabijheid bevond. Aanstonds werd koers gewijzigd in de richting van het in nood verkerende vissersvaartuig. Een reddingboot werd te water gelaten om eventueel bijstand te verlenen. Aan boord hoopte men echter nog steeds het vaartuig te kunnen redden. Ondertussen was ook de Nederlandse coaster "Jell" op de plaats van het onheil aangekomen. Aanstonds werden sleeptrossen overgegeven en werd de zinkende "Zinnia" op sleeptouw genomen in de richting van Den Helder. Op dit ogenblik was de positie 53°5' noord - 4°35' oost. Van 9.40 u. tot 10 u. werd de "Zinnia" gesleept.

VRUCHTELOOS

Ondertussen werd aan boord van het vissersvaartuig alles in gereedheid gebracht voor het geval er iets mocht mislopen. Alle pogingen zouden evenwel vruchteloos blijken. De "Zinnia" begon op een bepaald ogenblik derwijze slagzij te maken. dat schipper Savels Leon het veilig oordeelde het reddingsvlot over boord te gooien. Door de steeds groter wordende slagzij echter kon het vlot onmogelijk over boord gegooid worden. Hierop sprongen matrozen Vantorre Omer, Vanderheyden Karel en Verbauw René over boord, en zwommen in de richting van de "Jell". Matroos Verbauw, een uitstekend zwemmer, moest nog terugkeren om varensgezel Vanderheyden een eind mee te trekken. Erger was het gesteld met schipper Savels Leon, die ietwat te laat van boord was gegaan. Hij had wat teveel van zijn krachten gevergd en dreigde meegezogen te worden in het zog van het zinkende vaartuig. Twee bemanningsleden van de "Jell" sprongen evenwel over boord en slaagden er in de schipper te redden. Precies op dit ogenblik zonk ook "Zinnia", op ongeveer driekwartmijl ten zuiden van de Molengatboei.

Aan boord van de Nederlandse coaster werden de geredde vissers bijzonder goed verzorgd, kregen 'n warm bad, warme drank en droge klederen. Nog enkele drijvende voorwerpen van de "Zinnia" werden opgepikt waarop koers werd gezet naar Texel aan boord van een ondertussen bijgekomen reddingsboot. Een Nederlandse vriend van medeëigenaar Vantorre Omer, bracht de vissers in de loop van zondag terug naar huis, alwaar omstreeks 10 u. werd aangekomen.

Het spreekt vanzelf dat het weerzien van de familie bijzonder ontroerend was.

WAS HET REDDINGSVLOT IN ORDE ? NOG GROTER STRENGHEID VEREIST

Een joernalist heeft in een Vlaams dagblad gemeld dat de vissers van de Z.775 al zwemmend door de Hollandse sleepboot "Jell" uit Groningen gered moesten worden.

Er was nochtans ook hier een vlot aan boord dat volgens een der vissers niet kon los gekregen worden.

Dit bewijst eens temeer dat ofwel het vlot niet naar behoren was vastgelegd, om in enkele seconden te kunnen losgemaakt worden, ofwel dat de bemanning zelf niet wist hoe het te behandelen, ofwel dat het niet in orde was om bij schipbreuk de bemanning toe te laten zich te redden.

Daarmee stellen we ook vast dat het hoog tijd wordt dat in de visserijscholen aan meer praktische oefeningen wordt gedaan, bijzonderlijk daar waar het gaat om mensenlevens te redden en dat ook de zeevaartinspektie niet streng genoeg kan zijn bij de keuring van vlotten aan boord.

Zagen we niet onlangs een maatschappij, leverancier van vlotten, waarvan ze zelf niets afweet, een brevet van nazicht afleveren aan een reder-visser, die het vertikte zijn vlot te laten nazien.

Zagen we die reder geen briefje vragen bij een andere firma, waarop moest vermeld worden dat het nazicht gedaan was en omdat men zulks weigerde, wendde hij zich tot een andere firma, die wel zo'n attest zou afgeven.

Hebben we niet onlangs een vlot door een vreemde firma langs een lokale agent geleverd, zien opendoen door een bevoegde persoon, van een andere firma, nadat dit vlot nagezien was met als resultaat dat, had er een schipbreuk plaats gehad, dit vlot niet in orde was en de bemanning er het leven zou bij ingeschoten hebben.

Dit alles stemt tot nadenken en tot de noodzakelijkheid onverbid-

Dries Claeys hamert op :

VISSERSPENSIOEN GEKWALIFICEERDE BEMANNING BEKWAAMHEID VAN SCHIPPER

Tijdens de behandeling van de begroting van Landbouw 1969 stelde Volksvertegenwoordiger Dries Claeys enkele vragen in verband met de zeevisserij.

HET VISSERSPENSIOEN

De ekonomische rendabiliteit van de zeevisserij, aldus de heer Dries Claeys, is afhankelijk van twee elementen :

— een toereikende bemanning van de schepen en
— de kwalifikatie van de bemanning.

Om het probleem van de bemanning op te lossen moet een regeling getroffen worden voor het pensioen van de zeevissers. Die oplossing werd mij formeel beloofd door vorige regeringen. Wat zijn de intenties van de Minister terzake ?

GEKWALIFICEERDE BEMANNING

Het tweede probleem heeft betrekking op het gebrek aan gekwalificeerd personeel. Dit wil zeggen dat een speciale aanmoediging voor de leerjongens in de zeevisserij wenselijk is. Voor kort werd er door zeevisserskringen een voorstel gedaan om een fonds tot stand te brengen waarbij de geïnteresseerde departementen zouden betrokken worden.
Is het ministerie van landbouw bereid hieraan mee te werken ?

BEKWAAMHEID VAN SCHIPPER

De derde vraag gaat over de rentabiliteit van de schepen. Die rentabiliteit hang af van de bekwaamheid van de gezagvoerders. Welnu, om zich te bekwamen moeten ze hun werk gedurende een tijd laten staan.

Deze mensen die de moed opbrengen opnieuw school te lopen, zouden door uw departement moeten gesteund worden.

ANTWOORD VAN DE MINISTER

Dhr Heger, Minister van Landbouw, antwoordde het volgende :

Het is waar dat men hier niet over zeevisserij gesproken heeft. Die kwestie werd echter in de Senaat behandeld. De gestelde vragen staan niet in verband met de ekonomische noodwendigheden.

Het is normaal dat de vissers aanspraak hebben op pensioen. Tot nog toe kon ik geen voldoening bekomen, maar de regering heeft er zich toe verbonden die zaak te ONDERZOEKEN.

Aan de scheepsjongens kennen wij premies toe om jonge lieden voor dit hard en vaak gevaarlijk beroep te winnen. Desondanks blijft de aanwerving moeilijk. De oprichting van een speciaal fonds zou kunnen overwogen worden waardoor dan hogere kredieten zouden kunnen verleend worden.

Voorts rijst de kwestie van het aantal vissers en van hun scholing. Sommige vissers werken gedurende een deel van het jaar op pakketboten, waar hun taak veel minder hard is dan aan boord van vissersboten. Daarna is het moeilijk ze terug te winnen. Dit ressorteert natuurlijk niet onder mijn bevoegdheid.

De derde opmerking over de bijscholing van de kapiteins, of liever de gezagvoerders ter visserij, lijkt ons integendeel gegrond.

Persoonlijk stem ik er mee in dat visserijspecialisten samen met een lid van mijn departement het probleem van de vorming van de gezagvoerders ter visserij zouden bespreken.

Nota van de redaktie

VOOR WANNEER VERVROEGD PENSIOEN VOOR DE VISSER ?

Het is betreurenswaardig dat het bedrijf voor de zoveelste maal moet horen dat het probleem van een vervroegd pensioen voor de visser zal worden ONDERZOCHT. Men weet wat "onderzoeken" betekent.

Zelfs op ministerieel vlak weet men nochtans dat het vissersberoep hard is. Toch blijft het bij woorden en beloften.

Tientallen jaren wordt er beloofd, en wanneer er werkelijk hoop bestaat om eindelijk aan het verrechtvaardigd verzoek een gunstige oplossing te geven, treden ministriële mutaties op of wordt er van regering veranderd en dient alles van onderaf aan opnieuw begonnen.

Moest men het aantal uren optellen dat een vissers op zee heeft gepresteerd wanneer hij zijn pensioenleeftijd bereikt en dit totaal aantal uren vergelijken met om het even welke andere arbeider, dan zou men tot een enorm verschil in meer komen dat de visser heeft gepresteerd. Voor vele andere nonsens in het kader van wat men "sociale vooruitgang" noemt, heeft men echter wel geld.

Bovendien vergeet men maar al te gemakkelijk de grote diensten die de visserij heeft bewezen in de oorlogsjaren ; dat alleen al verdient een beloning vanwege de gemeenschap.

Het is te hopen dat de regering haar huidige verbintenis om de zaak te onderzoeken nakomt en dat eindelijk de moed wordt opgebracht dat de staat aan de visser een vervroegd pensioen toekent. Zelfs de financiële lasten die hieruit zouden voortsproeien zullen gering zijn wanneer men ze vergelijkt met de enorme bedragen die bij voorbeeld aan de nijnwerkers voor hetzelfde doel worden besteed.

Z.775 « ZINNIA »

dellijk streng te zijn bij de keuring, omdat mensenlevens er mee gemoeid zijn.

EN DE SCHEPEN ?

Het gaat opnieuw slecht in de visserij en de helft van de vaartuigen werken met verlies.

In de laatste maanden hadden we het verlies van verschillende oude schepen te betreuren en werd er ene bij toeval gered (de O.119).

In het belang van de visserij, de vissers en de reders, is het noodzakelijk zowel voor de bokken, als voor de oude, ja zelfs nieuwe schepen streng te blijven optreden.

Wat in Holland in de laatste jaren dikwijls is voorgevallen op gebied aan gebrek aan stabiliteit en voorzorgen inzake de veiligheid bij de bokkenvisserij, is hier een aanwijzing te meer om de teugels niet los te laten, wat men er soms in rederskringen ook over denke.

DE NETMAZEN EN DE VERKOOP VAN VISNETTEN

Men schrijft ons :

In de laatste tijd worden in toepassing van de Internationale wetgeving dikwijls vissersvaartuigen opgeledi, hun vis en vistuig verbeurd verklaard, omdat hun netmazen niet beantwoorden aan de wettelijke voorschriften. Dit gaat ook gepaard met boeten.

Aan deze toestand van boeten betalen door vissers zou gemakkelijk een einde kunnen gesteld worden, moesten de fabrieken en verkoopsorganisaties welke dergelijke netten verkopen, mede verantwoordelijk gesteld worden, daar zij het zijn die uit konkurrentiegeest allerlei netten breien met netmazen door de wet niet toegelaten. Dit is het geval voor al diegenen die als gelegenheidsvissers onze kust afvagen en ook voor sommige reders, die er een redenering op houden „Het zal mijn tijd wel doen".

Waarop wacht de bevoegde Overheid ?

Een reder.

MAIDENTRIP VAN DE O.206

Maandag was de nieuwste Oostendse eenheid voor het eerst aan de afslag. Het vaartuig deed een nogal korte reis naar de Noord en loste rond de 350 bennen kwaliteitsvis. Het grootste gedeelte gul en kabeljauw. Voor deze soorten bestond een zeer grote belangstelling zodat de vangst niet minder dan 270.520 fr. opbracht. Een gemiddelde prijs dus van nagenoeg 770 fr. per ben. Een prijs die zelden bereikt wordt maar daarom niet minder welkom is. De rederij nam dus een goede start, wat meteen "courage" geeft voor de toekomst.

110

"appetit"
1859–1969
reeds 110 jaar
lekkere
visprodukten

August Van den Abeele pvba, Brugge

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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.

We hebben een week achter de rug waarin zeer weinig vis werd aangevoerd en waarin zeer hoge prijzen betaald werden voor praktisch alle soorten. Zelfs koolvis kreeg deze week renderende prijzen, iets waar niet enkel de kleinere aanvoer oorzaak van was. Voor de weinige schepen die kwamen verkopen werden het omzeggens zonder uitzondering renderende reizen met voor de kanaal- en de noordschepen opvallende resultaten. De tongenvangsten zijn over het algemeen iets kleiner geworden voor de kanaalvissers. De noordvangsten lijken groter te worden terwijl de Westvissers zorgden dat renderende cijfers bereikt werden. De IJslanders hebben het er eveneens zeer goed afgebracht, kabeljauw, gul, koolvis en schelvis werden immers duur verkocht.

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

De kwaliteit van de aanvoer was zeer goed, ook de IJslanders maakten hierop geen uitzondering want vooral dinsdag kregen we van deze visgrond kwaliteitsvis. Zeer weinig IJslandse vis trouwens, vier vangsten slechts die geen van alle bijzonder omvangrijk waren.

De meest gebrachte vissoorten waren tijdens de afgelopen week koolvis, rode knorhaan, gul, kabeljauw en tong. Zeer schaars waren rode zeebaars, staart, rog, keilrog, platvis, steenschol en haai.

Door het feit dat de uitvoer voor verschillende soorten zeer levendige belangstelling had, werden die soorten ook duur verkocht.

Rode knorhaan, koolvis, gul en tong waren de voornaamste soorten welke voor de uitvoer werden opgekocht. Deze week ook nog een vissoort die de voorgaande weken slechts matige prijzen kreeg : schelvis en totten. Deze soorten werden nu door de uitvoerders opgekocht, zodat renderende prijzen konden genoteerd.

De kustvisserij heeft het er minder goed afgebracht dan tijdens de voorgaande weken. De visen vooral de tongvangsten zijn kleiner geworden. Anderzijds wordt er ook nog niet veel garnaal gevangen zodat de opbrengsten doorgaans aan de lage kant blijven. Garnaal blijft bijgevolg redelijk duur met nog steeds grote prijsverschillen, volgens de kwaliteit, die van 35 naar 77 fr. kunnen schommelen. De totale aanvoer werd tijdens de voorbije week aangevoerd door 33 schepen. Zij losten ongeveer 7.000 bennen vis, 58.000 kg tong en 6.600 kg kreeftjes. De totale opbrengst bedroeg nochtans 8.600.666 fr.

GOEDE RESULTATEN VOOR DE IJSLANDERS

Slechts vier schepen van IJsland deze week. Dit viel samen met een geringe aanvoer van de andere visgronden en met een vistekort in de andere landen. De uitvoer had bijgevolg vis nodig terwijl de invoer anderzijds niet voor al het nodige kon zorgen. Vandaar hoge prijzen voor verschillende vissoorten, zelfs voor koolvis, schelvis en schotse schol. De meest gebrachte soorten waren koolvis, kabeljauw, gul schelvis en totten. Al deze soorten werden eveneens vlot verkocht. We noteerden voor grote koolvis nooit onder de 500 fr., de middenslagsortering steeg tot boven de 450 fr. en zelfs kleine koolvis (anders 180 fr. per ben) kreeg nu tot 400 fr. en meer. Gevijlde koolvis kreeg ook tot boven de 400 fr. Schelvis werd veel beter verkocht dan de voorgaande weken. Grote sortering kreeg nooit onder de 22 fr., middensortering schommelde van 14 naar 17 fr. en kleine schelvis kreeg nog tot 13 fr. De kleine totten kregen, dank zij de uitvoer, van 9 naar 10,40 fr. Kabeljauw werd vooral dinsdag aangevoerd. Bij gebrek aan witte kabeljauw van de Noordzee en uit Denemarken werd voor deze soort (eveneens van uitstekende kwaliteit) van 16 tot 20,20 fr. betaald. De grote gullen kregen rond de 17 fr. en kleine gullen werden verkocht tussen 13,80 fr. en 16 fr. Ook voor deze IJslandse gul had de uitvoer belangstelling. Rode zeebaars werd in feite alleens dinsdag gebracht toen de O.316 voor een 300-tal bennen zorgde. De prijs was wel iets lager dan maandag maar schommelde toch nog van 15,80 fr. naar 17 fr. Kleine sortering kreeg ook tot 13 fr. per kg. Voor hondstong, verleden week gezakt tot 7 fr., werd nu opnieuw tot 20 fr. betaald. Schotse schol steeg van 12 naar 20 fr. en schaat kreeg van 22 naar 28 fr. per kg. Hielbot noteerde gewoonlijk tussen 55 en 65 fr., dinsdag echter kreeg de grote sortering een ietwat hogere prijs (tot 70 fr.) en de kleinere soorten een iets lagere prijs (van 33 naar 37 fr.). Staartvis was biezonder schaars en kreeg de normale prijs. Leng is zeer duur geweest tijdens de voorbije verkoopdagen, de witte sortering kreeg steeds tussen 15 en 17 fr. per kg. Wijting was er praktisch niet op de markt, hierdoor kreeg ook deze vissoort een meer dan normale prijs, 9 à 15 fr.

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

Kreeft werd alleen maandag gebracht. De aanvoer was dan ook veel kleiner dan de voorgaande weken hetgeen een niet onaanzienlijke prijsstijging tot gevolg had. Bij een grotere aanvoer (volgende week waarschijnlijk) zullen die prijzen evenwel terug dalen.

De resultaten waren voor de vier schepen, die samen ongeveer 3.100 bennen vis aanvoerden, zeker renderend. Vooral de O.318 lukte een zeer mooi resultaat door na een reis van slechts 13 dagen de thuishaven aan te doen met een vangst van 1.100 bennen vis van eerste kwaliteit aan boord. De uitslag : 738.938 fr., is dan ook de beste door dit schip reeds bereikt.

DUURDERE TONGEN

In totaal deze week 11 Kanaalvangsten hetgeen een aanvoer betekende van bij de 500 bennen vis en 58.000 kg. tongsortering. Waren er meest grote soorten dan was toch ook de hoeveelheid middenen kleine sortering redelijk ruim. De prijzen waren doorgaans hoger dan verleden week. Vrijdag reeds kwam een schip met 4.300 kg. verkopen zodat we stilaan naar een zekere spreiding van de markt gaan. Ook volgende wek vrijdag worden een tweetal vangsten van het Kanaal verwacht. Voor de maandagmarkt betekent dit een zekere ontlasting terwijl anderzijds de kwaliteit van de vangsten beter is, aangezien ze een drietal dagen eerder verkocht worden. Verder is het voor de handel eveneens interessant als ze de vrijdag reeds een zekere hoeveelheid tong kunnen kopen. Vooral de uitvoerders zouden hiermee gebaat zijn want ook de Nederlanders staan gewoonlijk reeds de zaterdag op de Franse markt. In elk geval waren de prijzen vrijdag ll. niet slechter dan op de voorgaande verkoopdagen terwijl ook maandag, dinsdag en woensdag van deze week geen betere prijzen geboekt werden. Alleen maandag kreeg voor/kleine en kleine tong op zeker ogenblik een ietwat hogere prijs. Dinsdag zakte die prijs evenwel naar het vroegere peil. Woensdag werden de tongen gemiddeld 6 fr. goedkoper verkocht.

Lappen stegen boven de 40 fr. per kg., de grote tongen liepen op tot 46 fr. en de driekwartsortering 50 en 55 fr. bereiken. Bloktongen kregen van 55 naar 62 fr. en de voor/kleine tongen schommelden tussen 66 en 70 fr. per kg. Kleine tong werd verkocht tussen 64 en 70 fr., terwijl de slips van de hand gingen tussen 48 en 55 fr. per kg. De tongvangsten zelf varieerden nogal sterk in grootte met rond de 2.500 kg. voor de kleinste vangst en ruim 8.000 kg. voor de grootste vangst. De bijvangsten waren voor bijna alle schepen weinig omvangrijk. Alleen enkele bennen platvis, gul en kabeljauw.

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

De resultaten waren renderend voor alle verkopende vaartuigen ook al werden enkele zeer lange reizen gemaakt. Ondertussen lijkt het er toch op dat we de grootste tongvangsten weer gehad hebben zodat volgende week de aanvoer wel eens met de helft zou kunnen dalen. Meteen zullen dan ook meer schepen aan opliggen gaan denken waar dit nu, gezien de renderende reizen, niet het geval kan zijn.

PEPERDURE GULLEN

Voor de Noordschepen, die weldra weer talrijker zullen gaan worden, nu de tongvangsten van het Kanaal kleiner gaan worden, werd het eveneens een gunstige week. De vangsten zijn van die visgrond ook groter geworden terwijl de reizen heel wat korter zijn dan van het Kanaal. De opbrengsten zijn dan ook renderend en dit niet alleen door de grotere vangst maar veeleer nog door de werkelijk zeer hoge prijzen die werden betaald voor de verschillende gulsorteringen. De bijvangsten waren opnieuw kleiner dan verleden week zodat we zeer weinig rog, wijting en zelfs heel weinig totten kregen. Dat de gemiddelde prijs voor deze vangsten ondanks de eenvormigheid van de vangst toch nog tussen 750 en 850 fr. per ben lag spreekt voor de hoge gulprijzen. Kabeljauw werd ingezet aan 1.000 fr. en steeg dinsdag naar 1.250 fr. per ben. De grote gullen varieerden van 900 naar 1.000 fr. en de middenslaggullen kregen van 800 naar 900 fr. Kleine gul kreeg eveneens van 900 naar 960 fr. per ben. Wijting werd verkocht rond de 9 fr. per kg., terwijl de weinige steenschol die er was tot 40 fr. per kg. haalde. Zeer mooie resultaten alleszins met de hoogste uitslag voor de O.239 die het tot 380.000 fr. bracht met een vangst van rond de 450 bennen.

RODE KNORHAAN VOOR DE WESTSCHEPEN

De Westaanvoer vertoonde eveneens een grote eenvormigheid. Bijna alle vangsten bevatten overwegend rode knorhaan, grote en kleine sortering. Verder brachten deze schepen ook nog gul, wijting, rog en haai op de markt. De prijzen voor al deze soorten waren goed tot zeer goed. Rode knorhaan kende een stijgende markt met de grote sortering van 780 naar 1.030 fr. en de kleine sortering van 490 naar 820 fr. Het maakte dus voor deze schepen een heel verschil uit waar men lag om te verkopen en op welke dag men dat kwam doen. Haai kreeg een eveneens zeer hoge prijs en steeg tot 80 fr. per ben. Voor de zogenaamde zandhaaien werd van 250 naar 350 fr. gegeven. De

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 boden hun vangsten aan, in hoofdzaak waren deze afkomstig van de Noord, ook waren er eenviertal schepen van het Kanaal aan de markt met tongsoorten.

De tongenmarkt was goed op de maandagmarkt met een vaste prijs afname. Op de dinsdagmarkt met twee vaartuigen van het Kanaal waren de prijzen schommelend van 5 tot 10 fr. minder voor deze van het Kanaal dan van de Noord : van 41 tot 57 fr. voor de grote soorten, van 63 tot 75 fr. voor de midden en van 53 tot 68 fr. voor de kleinste slag. Op deze verkoopdag waren de grotere soorten het best vertegenwoordigd.

De woensdagmarkt was goed voorzien van tongen. De afnameprijzen waren echter minder renderend dan voorbije verkoopsdagen. De hoogste prijs voor het Kanaal bedroeg slechts 56 fr., deze van de Noord tot 65 fr. voor de grote, bloks en fruits werd van 41 tot 55 fr. betaald, voor de schone kleine en kleine van 50 tot 63 fr. en voor de TP en slips van 45 ot 60 fr.

De opbrengsten voor het Kanaal schommelden tussen de 405.280 fr. voor de Z.502 tot 491.380 fr. voor de Z.484.

Alhoewel de tarbotsoorten niet biezonder groot waren in aanvoer, waren de prijzen beneden verwachting, het zelfde deed zich voor met de grietsoorten.

Aan ronde vis was er een groot tekort, zodat de prijzen geweldig hoog opliepen. Voor de kabeljauw was de aanvoer tussen de 24 en 28 fr., voor de gulsoorten van 18 tot 23 fr. De wijting, van 10 tot 14 fr. en de kleine van 7 tot 10 fr. Zeehaai en hond gingen eveneens vlug van de hand, evenals de robaards.

Verschillende vaartuigen brachten vrij grote hoeveelheden pladijs op de markt. De afname was goed, van 7 tot 12 fr. voor de grote en de middenslag en van 7 tot 15 fr. voor de 3de, de kwaliteit was hier de hoofdfaktor.

De deelvis en meiers bestemd grotendeels voor de fileermachines van 3 tot 8 fr.

Roggevis werd er praktis niet gelost, zodat winstprijzen werden gebracht voor deze vissoort. Voor de grote werd van 20 tot 31 fr. betaald en voor de kleinere van 13 tot 23 fr. De robaards van de Noord bekwamen van 10 tot 18 fr.

REDERS, LEEST HET VISSERIJBLAD

s. v S. C. A. P.

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

Ingevolge art. 24 van de statuten worden de leden uitgenodigd tot de Statutaire Algemene Vergadering, welke zal gehouden worden in het lokaal „KONINGINNEHOF", Maria Hendrikapark (Bosje) te Oostende op VRIJDAG 13 JUNI 1969 om 15.30 uur.

DAGORDE :

1. Reden uitstel algemene vergadering
2. Verslag van de Raad van Beheer
3. Verslag van het Kollege van Kommissarissen
4. Goedkeuring Balans en Verlies- en Winstrekening per 31-12-68
5. Ontlasting te geven aan beheerders
6. Ontlasting te geven aan Kommissarissen
7. Vaststellen teruggaven voor 1968 voor werkhuis en magazijn en bestemming van het saldo
8. Statutaire benoemingen
9. Vaststellen vergoeding kommissarissen
10. Vaststellen lidgeld voor 1969
11. Allerlei
12. Uitdelen ristournebons

Na de vergadering wordt aan de leden een KOFFIEPAR[illegible] aangeboden

Gezien de belangrijkheid der dagorde, rekenen wij ten stelligste op Uw tegenwoordigheid

Namens de Beheerraad

De Direkteur, (get.) P. VANDENBERGHE

De Voorzitter, (get.) E. LAMBRECHT

(3053N—6668V)

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

(6335V)

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
30- 5	1	8.064	285.310			
2- 6	15	164.350	3.363.815			
3- 6	8	157.700	2.932.776			
4- 6	9	77.800	2.018.765			
	33	407.914	8.600.666			
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
28- 5	14	894	51.984	39.—	67.—	
29- 5	14	532	34.931	54.—	74.—	
30- 5	14	475	28.953	35.—	77.—	
31- 5	14	473	28.546	31.—	77.—	
1- 6	5	72	4.320	60.—	60.—	
2- 6	6	262	17.631	60.—	77.—	
VISAANVOER TE ZEEBRUGGE						
29-5	5	19.736	286.620	14,52		
30-5	18	66.905	1.579.950	23,61		
2-6	17	68.104	1.665.910	24,46		
3-6	9	38.366	1.335.710	34,81		
WAARVAN TONG						
29-5	5	1.026	60.990	59,44		
30-5	17	16.668	919.110	55,14		
2-6	17	15.624	960.170	61,45		
3-6	9	18.484	1.020.600	55,21		
GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE						
29-5	25	3.143	126.356	26,—	62,—	
30-5	27	3.517	139.686	8,—	73,—	
31-5	24	3.444	114.804	14,—	67,—	
2-6	20	3.122	109.366	10,—	59,—	
3-6	11	1.431	61.406	23,—	63,—	
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
29-5	6	1.249	47.248			
30-5	5	655	27.500			
31-5	4	676	26.980			
2-6	12	23.384	524.825			
4-6	5	13.127	269.990			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
29-5	8	384	20.981	52,—	56,—	54,—
30-5	10	535	31.023	52,—	63,—	58,—
31-5	9	454	27.603	57,—	65,—	61,—
2-6	9	508	22.546	40,—	48,—	44,—

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG, 25 mei
O.236, IJsland
O.81, IJsland
O.282, IJsland
Z.418, IJsland
O.242, Noordzee
O.247, Kanaal
N.185, West
N.738, West
O.142, West

VRIJDAG, 30 mei
O.334, IJsland
O.335, Noordzee
O.124, Noordzee
O.94, Noord
O.301, Noord
O.285, Noord
O.307, Noord
O.329, Noord
Z.499, Kanaal
O.274, Kanaal
O.249, Kanaal
O.268, Kanaal
Z.597, Kanaal
O.369, Kanaal
O.72, Kanaal
O.123, Kanaal
N.755, West
O.15, West
Z.509, West

MAANDAG, 2 juni
O.286, Kanaal
N.345, West
O.148, West

DINSDAG, 3 juni
Z.35, Kanaal
O.279, Kanaal
N.762, West
N.719, West
N.720, West
Z.38, Witte Bank

WOENSDAG, 4 juni
O.231, IJsland
O.159, Noord
O.128, Kanaal
N.276, West
N.763, West

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	2-6-1969	3-6-1969
Schelvis		
Groot	14.50-23.—	16.—25.—
Middel	12.—21.—	15.—17.80
Klein	10.—12.40	9.—13.20
Kabeljauw	14.—16.—	13.80-20.20
Gul	12.—13.60	13.20-16.40
Witting	8.—15.—	9.40-14.—
Schaat	25.—30.—	24.—23.—
Zeebaars	18.—20.—	11.80-19.20
Leng	12.—17.40	8.60-17.40
Schartong	9.60-18.40	5.60-22.—
Heilbot	46.—66.20	33.80-70.—
Koolvis	7.60-11.40	8.80-11.60
Hondstong	6.—19.80	6.—13.—
Zeewolf	16.— ——	11.—15.60
Platen	.....	.....

1. OOSTENDE

KANAAL				
O. 35	16	40	4300	257.810
KUST				
O. 61	2	12	37	7.360
O.555	1	1	77	4.630
MAANDAG 2-6-1969				
IJSLAND				
O.231	17	280	5100	338.770
Z.571	17	600	1500	486.770
KANAAL				
Z. 34	16	30	4800	269.100
O.195	15	40	5050	318.410
O.309	15	40	6200	386.290
O.128	15	100	3200	302.410
NOORD				
O.159	14	190	-	136.690
O.206	12	340	-	270.520
O.284	10	270	—	190.020
WEST				
O.192	7	100	—	78.250
N.719	7	300	-	152.520
N.345	6	100	—	70.230
N.720	7	110	--	81.520
O. 69	8	150	—	93.680
N.819	8	120	--	100.390
DINSDAG 3-6-1969				
IJSLAND				
O.316	17	1000	--	867.136
O.318	14	1100	--	738.938
NOORD				
O.239	12	450	--	380.260
KANAAL				
O.275	19	20	5700	352.620
O.127	17	20	6500	390.680
WEST				
O.351	2	27	—	13.885
O.147	5	73	--	58.170
N.762	6	120	-	98.620
WOENSDAG 4-6-1969				
KANAAL				
Z.543	14	70	2400	188.310
O.141	17	50	7000	382.550
O.198	17	20	8500	442.510
O.132	16	20	3400	184.580
NOORD				
O. 26	11	360	-	319.075
O. 37	8	200	—	143.300
WEST				
O. 66	7	130	—	144.110
N.763	6	150	—	122.400
N.276	6	130	—	70.200

FAILLIET VERKLAARD

Door de rechtbank van koophandel werd reder Remi Calcoen van de O.119 op zijn verzoek failliet verklaard.

Als curator van het faillissement werd advokaat Degrave van Oostende aangesteld.

2. ZEEBRUGGE

DONDERDAG, 29 mei				
Z.585	2	200	10	16.540
Z.593	4	300	110	63.760
Z.570	8	100	40	40.440
Z.545	7	150	100	125.680
Z.590	4	50	50	40.200
				286.620
VRIJDAG, 30 mei				
Z.469	1	5	30	14.290
Z.516	9	90	2100	185.520
Z.589	10	80	2500	184.700
Z.472	2	25	100	15.260
Z.540	10	110	—	109.620
Z.403	2	15	350	29.630
Z.262	10	80	2000	127.110
Z.533	10	60	1000	116.850
Z.559	10	160	—	138.670
Z.588	8	50	1200	103.850
Z.598	9	70	500	92.610
Z.585	1	5	100	5.370
Z.417	9	70	250	59.420
Z.579	8	75	1700	170.650
Z.411	5	20	400	27.060
Z.452	10	80	100	60.120
Z.348	8	40	—	29.050
Z.482				110.170
				1.579.950
MAANDAG, 2 juni				
Z.536	4	450	50	52.680
Z.201	8	50	100	77.200
Z.422	9	200	50	79.990
Z.585	1	100	10	7.730
Z.460	8	600	50	89.900
Z.407	9	50	80	72.490
Z.568	7	200	50	71.550
Z.419	9	1500	80	140.130
Z.442	3	400	60	52.760
Z.503	9	1500	80	122.360
Z.465	10	1400	50	133.560
Z.604	10	200	60	81.330
Z.108	3	1500	100	157.110
Z.257	3	300	50	47.020
Z.526	10	2500	100	226.240
Z.510	10	2000	80	181.460
Z.599	6	500	40	72.450
				1.665.960
DINSDAG, 3 juni				
Z.283	6	50	10	37.760
Z.580	7	600	30	54.830
Z.484	13	8000	40	491.380
Z.445	10	50	150	138.630
Z.429	2	200	10	21.870
Z.584	12	5500	150	399.820
Z.176	6	700	50	91.050
Z.459	10	200	70	116.730
Z.472				13.640
				1.365.710
WOENSDAG, 4 juni				
Z.269	4	500	30	62.260
Z.403	2	300	10	27.670
Z.578	5	500	60	54.940
Z.593	4	300	40	36.770
Z.435	8	1600	70	119.620
Z.497	7	1200	40	90.560
Z.600	8	1500	50	118.750
Z.587	3	250	50	51.960
Z.574	8	1000	50	110.730
Z.402	3	300	30	36.510
Z.112	7	500	100	104.330
Z.437	12	300	120	129.490
Z.431	12	2000	90	166.150
Z.500	10	500	120	118.450
Z.502	14	6000	40	405.280
Z.189	14	6000	40	427.690
Z.582	7	150	120	130.360
Z.563	7	150	120	123.970

VERWACHTINGEN

VRIJDAG, 6 juni

KANAAL
O.134 met 3.800 kg tong en 30 ben vis.
O.312 met 3.000 kg tong en 40 ben vis.

MAANDAG, 9 juni

IJSLAND
O.324 met 900 ben ttz : 70 kab. en gul, 50 leng, 50 schelvis/totten 30 schol/mieten, 450 bonen, 160 koolvis, 10 staart/heilbot, 10 wijting, 70 kreeft.
KANAAL
O.29, O.306, O.160, O.229, O.180.
WEST
O.218, O.537, N.185, N.738, O.142.
NOORDZEE
O.305.

Maandag of dinsdag

IJSLAND :
O.217

DINSDAG, 10 juni

IJSLAND :
O.317 met 900 ben vis.
KANAAL :
O.114, O.118, N.705
NOORD
O.301, O.285, O.307
WEST
N.715, O.15, N.719, N.720

Dinsdag of woensdag

NOORDZEE
O.242

WOENSDAG, 11 juni

KANAAL
O.151
NOORD
O.329, O.94
WEST
O.148

OOSTENDSE MARKT

rogprijzen waren biezonder hoog, zoals ook de voorgaande weken trouwens, en schommelden tussen 20 en 28 fr. per kg. Voor de gullen lag de prijs op het peil van die van de Noordschepen terwijl wijting tot 12 fr. haalde. Grauwe poon kreeg deze week tot 8 fr. per kg. en tarbot schommelde van 70 naar 85 fr. per kg. De opbrengsten waren ook voor deze schepen, die nogal korte reizen maakten, renderend.

WERKEN AAN DE VISMIJNLAAN TE OOSTENDE

Eindelijk schijnt het er dan van te zullen komen. Deze week waren bulldozers de aarde aan het gelijk maken langsheen de vismijnlaan, omdat men de treinsporen gaat verleggen. Naar het schijnt zou men dan de baan verbreden of ontdubbelen. Een verbetering waarnaar reeds lang wordt uitgezien en waarmee men niet rap genoeg gedaan kan maken. De baan die naar de vismijn voert, is immers zoals ze nu is, veel te smal, vooral dat er zeer veel verkeer overkomt en er ook zware vrachtwagens moeten kunnen kruisen. Dat is nu alleen mogelijk wanneer een ervan op de berm gaat rijden. Bovendien levert zulke baan een groot gevaar op voor de wielrijders voor wie geen afzonderlijk rijpad voorzien is. Terwijl we het er nu toch over hebben, het plaatsen van een lantaarnpaal op de plaats waar de vismijnbaan op de grote baan komt, ware zeker niet slecht of overbodig. Het kan daar inderdaad zeer donker zijn.

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)

ACCUMULATOREN
NICKEL - CADMIUM
van hoogstaande kwaliteit
vervaardigd in Zweden
VERLICHTINGSBATTERIJEN
STARTBATTERIJEN
ZOEKLICHTEN VOOR VAARTUIGEN
— draagbare lantaarns en zoeklichten
— signalisatielichten
— boeilichten
— flikkerlichten
ALLEMAAL UITGERUST MET DE BATTERIJEN

VRAAG INLICHTINGEN BIJ
s.v S.C.A.P.
EDW. ANSEELELAAN, OOSTENDE
Tel. (059) 808.20
(6224V)

3. NIEUWPOORT

DONDERDAG, 29 mei

N.3	3.970	N.705	10.818
N.788	7.490	N.807	9.140
N.700	5.460	Z.577	10.370

Zes bokkenvissers, welke slechts één nacht gevist hebben. Samen 1.200 kg vis met inbegrip van enkele bennen platvis. De winkeliers waren natuurlijk de kopers en de prijzen waren 40 à 54 fr. voor de grootste en liepen op tot 67 fr. voor de andere soorten !

VRIJDAG, 30 mei

N.805	3.800	N.700	4.650
N.788	3.800	N.807	5.170
Z.577	9.810		

ZATERDAG, 31 mei

N.788	3.960	N.807	3.790
N.700	5.990	Z.577	13.240

Kustvissers met tongen en een weinig platvis !

MAANDAG, 2 juni

.470	40.544	N.728	37.710
N.722	52.413	N.36	10.168
N.704	77.140	N.737	40.438
N.750	25.270	N.740	67.195
N.346	39.635	N.705	55.140
N.761	41.612		

Veel variatie van de verschillende visgronden. De tongen liepen op met enkele fr. per kg, van 44 à 62 fr. Dee vierden kregen tot 71 fr., de 5den 74 fr en de kleine tot 74 fr. Goede prijzen voor rode soldaten : 1.070 fr. voor de grootste, de andere 780 fr. de benne. Een vaartuig welke prima kwaliteit gullen had, kreeg dan ook topprijzen. 1.580 fr. voor de eerste koop, 1380 tot 1200 voor de andere kopen van 50 kg. Platvis 550 à 580 fr. de benne, en kleine platvis rond de 300 fr. de benne. Voor de speerhaaien : 780 fr. voor de grootste en 700 fr. voor de middenslagsoort. Roggen : 1180 fr. voor de moers, 980 à 840 fr. voor de scherpstaarten en de tilten : 1.050 fr. ! Wijting werd ook heel goed verkocht : 720 à 850 fr. de benne voor de grootste soort en 320 à 420 fr. voor de kleine ! Een goeie markt dus.

WOENSDAG, 4 juni

N.700	10.810	N.800	90.040
N.730	71.680	N.765	75.220
Z.577	22.240		

Drie bokkenvissers met tongen, samen 1.500 kg en twee westvissers, met mooie vangsten rode soldaten en andere varia ! De prijs van de tongen heel wat lager dan op de maandagmarkt, zelfs de tongen van vaartuigen die maar één nacht gevist hadden kregen niet dezelfde hoogte. 41 à 52 fr. voor de twee grootste soorten, de 3den 54 à 64 fr., de 4den 61 à 68 fr., de 5den 61 à 70 fr., de kleine 60 à 66 fr. De rode sodaten kregen voor de grote 940 en 1.080 fr. de benne, de kleine : 710 à 770 fr. De platvis 440 à 550 fr., de kleine 400 fr. Heel weinig gullen, welke duur verkocht werden. Hetzelfde voor de roggen. Wijting 800 fr. voor de grote en 600 fr. voor de kleine, maar slechts enkele bennen op de markt. Weinig vis, dure vis !
De garnaalvissers zijn dinsdag en woensdag niet kunnen uitvaren wegens storm.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge		Nieuwpoort
	2-6-1969	2-6-1969	3-6-1969	3-6-1969	4-6-1969	4-6-1969	2-6-1969	4-6-1969
Tong groot (1 à 2 st/kg)	37.80-50.80	44.—54.—	41.—48.20	41.—52.—	39.—45.80	41.—49.—	44.—51.—	41.—52.—
bloks (3st/kg)	49.80-61.—	54.—56.—	54.—58.—	51.—57.—	49.60-53.40	47.—55.—	62.— —	54.—64.—
fruits (4 st/kg)	52.80-64.40	64.—67.—	61.60-63.—	63.—69.—	51.60-57.40	50.—63.—	71.— —	61.—68.—
schone kleine (5 st/kg)	67.20-67.80	72.—76.—	61.20-70.20	65.—75.—	66.60-68.—	56.—65.—	74.— —	61.—70.—
kleine (6 st/kg)	57.60-67.20	72.—74.—	52.80-70.60	62.—68.—	64.60-66.—	54.—60.—	72.— —	60.—66.—
slips (alleen zeebr.)	.....	65.—68.—	.....	53.—63.—	.....	45.—58.—	.....	.....
Tarbot groot (1-2-3)	85.—92.—	75.—80.—	85.— —	75.—79.—	78.—82.—	71.—80.—	90.— —	90.— —
middel (1-2-3)	75.—80.—	59.—65.—	72.— —	58.—63.—	50.—70.—	55.—61.—	75.— —	80.— —
klein (1-2-3)	.....	30.—48.—	.....	28.—48.—	.....	23.—46.—	60.— —	60.— —
Griet groot (1-2-3)	.....	38.—40.—	.....	39.—40.—	.....	36.—39.—	50.— —	50.— —
middel (1-2-3-)	.....	33.—37.—	.....	30.—36.—	.....	29.—31.—	.....	.....
klein (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol (plad.) (12-3)	8.— 9.—	7.— 8.—	12.— —	7.— 8.—	9.— 9.40	7.— 8.—	7.— 9.—	9.— —
Gr. iek (1-2-3)	9.— —	7.—10.—	12.— —	8.—12.—	6.— —	7.—10.—	11.—13.—	11.— —
kl. iek (middenplad) (1)	10.— —	7.—10.—	14.— —	7.—15.—	6.—10.—	7.—15.—	4.— 8.—	8.— —
Iek 3de sl. (deelvis) (1-2)	11.— —	5.—6.—	9. —14.—	5.— 7.—	8.—11.40	5.— 8.—	.....	.....
platjes (meyers) (1-2)	2.— 7.—	3.— 4.—	3.— 6.—	3.— 5.—	3.— 8.—	3.— 5.—	.....	.....
Schelvis groot (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1-2)	4.— 5.60	.....	5.60- 7.—	5.— 6.—	4.40- 5.80	3.— 6.—	.....	.....
Heek groot (1)	.....	.....	.....	.....	50.—51.80	.....	.....	.....
Middel (1)	.....	.....	.....	.....	46.— —	.....	.....	.....
klein (1)	.....	.....	.....	.....	24.—30.—	.....	.....	.....
Rog (1)	18.—27.40	.....	26.— —	.....	22.—26.—	.....	.....	.....
Keilrog (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	32.— —	.....	.....	.....
Rog (2-3)	.....	23.—24.—	.....	23.—25.—	.....	31.—33.—	19.—21.—	24.— —
Tilten (2-3)	.....	21.—22.—	.....	21.—22.—	.....	28.—30.—	18.— —	22.— —
Scherpstaart (2-3)	.....	19.—21.—	.....	19.—22.—	.....	24.—30.—	20.—17.—	20.— —
Halve mans (2-3)	.....	16.—18.—	.....	13.—17.—	.....	21.—23.—	17.—15.—	18.— —
Teelt (2)	.....	14.—15.—	.....	10.—13.—	.....	20.—21. —	.....	.....
Katrog (2)	.....	10.—11.—	.....	8.—10.—	.....	12.—15.—	.....	.....
Kabeljauw (1-2-3)	16.40-22.—	25.— —	23.40-25.40	24.—28.—	16.—22.60	24.—27.—	30.— —	.....
Gul groot (1-2-3)	14.20-19.—	18.—23.—	13.40-21.20	18.—22.—	14.60-21.40	18.—23.—	26.—20.—	24.—16.—
Gul klein (2)	.....	18.—19.—	.....	17.—19.—	.....	18.—21.—	.....	.....
Hozemondhamme (1)	47.—52.—	.....	.....	.....	50.—64.80	.....	.....	.....
Wijting groot (1-2-3)	4.—15.—	10.—11.—	4.70-13.—	10.—14.—	8.80-16.—	10.—14.—	14.—16.—	14.—17.—
klein (1-2-3)	.....	7.— 8.—	.....	7.— 8.—	.....	7.—10.—	8.— —	12.— —
Schar (1-2-3)	6.— —	3.— 5.—	9.—16.—	4.— 8.—	.....	4.— 6.—	12.— 4.—	15.— 6.—
Steenschol (1-2)	18.—36.—	28.—33.—	30.—40.—	24.—37.—	22.—28.—	21.—31.—	16.—14.—	.....
Zeehaai (1-3)	5.—16.—	12.—17.—	18.— —	12.—15.—	15.— —	12.—17.—	.....	.....
Hondshaai (1)	.....	.....	9.60- —	.....	8.40-12.—	.....	.....	.....
Doornhaat (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (1-2)	.....	.....	.....	.....	14.—18.—	.....	.....	.....
Leng (1-2)	.....	.....	.....	.....	16.— —	.....	.....	.....
Schartong (1)	.....	.....	.....	.....	15.—20.—	.....	.....	.....
Steenschol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	.....	.....	.....	.....	11.—23.80	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	.....	.....	.....	.....	20.—45.10	.....	.....	.....
Koningsvis (1)	.....	.....	.....	.....	52.80- —	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeepuivel (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond (2-3)	.....	11.—12.—	.....	10.—11.—	.....	11.—12.—	12.—14.—	.....
Bot (3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
R. Poon Roob (1-2-3)	12.— —	10.—18.—	.....	10.—18.—	23.— —	12.—18.—	20.— —	24.— —
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	2.— 3.60	5.— 7.—	3.60- 9.60	5.— 8.—	4.— —	3.60- 7.—	3.— 5.—	3.— 4.—
Rode knorhaan (1-2)	9.80-19.40	16.—18.—	10.—21 20	.....	4.60-20.40	16.—21.—	.....	.....

Lees „HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

DONDERDAG 29 MEI. De aanvoer bestond uit 1.300 kisten vis, waarvan 216 kisten tong en tarbot; 455 schol, 11 schar, 7 haring, 165 makreel, 55 schelvis, 196 wijting, 143 kabeljauw en gul en 52 diversen.

Per kg. werd — in gulden — betaald voor : grote tong 3,84-3,40, grm. tong 3,79-3,52, klm tong 4,45-3,99, kleine tong I 5,70-5,37; kleine tong II 5,34-4,69; tarbot I 5,40-5,30.

Per 125 kg. : gr. kabeljauw 304-160.

Per 50 kg. : gr. schol en grm. schol 47-40, klm. schol en kl. schol I 53-44; kl. schol II 38-23, schar 40-12, verse haring 16,60, makreel 30-18,40, kl. schelvis II 46-33, wijting 46-16, gr. gul 77-63, middel gul 72-61, kl. gul 64-56.

BESOMMINGEN — in gulden — KW.195 12.750; KW.142 2.820; KW.130 2.050; Kw.178 2.870; KW. 160 2.180; IJM.3 1.980; VL.16 11.270.

VRIJDAG 30 MEI verzorgden achttien schepen voor IJmuiden een aanvoer van 1.230 kisten en 863 kl. kisten vis, 17.500 kg. tong en 150 stuks stijve kabeljauw. Hierbij bevonden zich 5 kisten en 81 kl. kisten schelvis, 60 kisten en 150 kl. kisten wijting, 375 kisten gul en kabeljauw, 2 kl. kisten haring, 135 kisten en 630 kl. kisten makreel, 440 kisten schol, 5 kisten tarbot en 95 kisten varia.

Per kg. werd — in guldens — betaald voor tarbot 5,40-4,90, gr. tong 3,42-3,33, grm. tong 3,33-3,51, klm. tong 4,66-4,41, tong I 5,68-5,48, tong II 6,06-5,40, zalm 9,10-5,10.

Per 125 kg. : gr. kabeljauw 172-162.

Per tien stuks : gr. kabeljauw 172-162, middel kabeljauw 82-76.

Per 50 kg. : grm. schelvis 72, klm. schelvis 82, schelvis I 88, schelvis II 64-39, kabeljauw I 98-66, kabeljauw II 82-63, kabeljauw III 64-50, gr. schol 47-40, schol I 49-41, schol II 42-36, schol II 38-25, schar 56-12, wijting gestript 60-40, wijting dicht 43-12, makreel 35-15,40, tarbot 244-182, poon 23, rode poon I 72-35, rode poon II 46-27.

MAANDAG 2 JUNI. Aan de visafslag zijn in totaal aangevoerd 8.250 kisten vis, waarvan 508 kisten tong en tarbot, 1210 schol, 22 schar, 5 haring, 1035 makreel, 775 schelvis, 1210 wijting, 1913 kabeljauw, 3 leng, 8 haai, 5 poon 1515 koolvis en 19 diversen.

De prijzen waren per kg : gr. tong 3,79-3,50, grm. tong 3,67-3,51, klm. tong 4,58-4,71, kl. tong I 5,76-5,15, kl. tong II 5,16-4,99, tarbot I 5,60-4,80.

Per 50 kg. : tarbot II 292-212, gr. schol en grm schol 52-45, klm. en kl. schol I 50-41, kl. schol II 45-25, schar 32-27, v. haring 74, makreel 31,20-11,50, gr. schelvis 67, grm. schelvis 58, klm. schelvis 55-48, kl. schelivs I 53-50, kl. schelvis II 48-33, wijting 56-12, gr. gul 61-50, middel gul 67-57, kl. gul 65-60, kl. haai 45-44, poontjes zw. 26-17.

Per 125 kg. : gr. kabeljauw 268-148, gr. koolvis zw. 75-61, gr. koolvis wit 148, gr. leng 100.

De besommingen waren, in guldens : KW.101 10.440, KW.174 7.970, KW.26 2.620, KW.12 5.120, KW.3 10.450, KW.149 110, KW.221 10.780, KW.8 960, KW.172 6.700, KW.145 9.570, KW.152 10.460, W.186 3.850, KW.193 5.870 KW.183 7.730, KW.98 5.920, KW.134 11.500, KW.146 7.030, KW.162 6.480, KW.164 9.430, KW.103 3.420, KW.166 4.050, KW.137 9.600 KW.212 13.550, KW.144 1.520, KW. 222 9.710, KW.178 2.020, KW.111 2.750, KW.220 1.130, KW.130 „990, KW.92 3.060, KW.100 2.420, KW.119 830, KW.160 2.100, KW.110 3.740, IJM.46 10.400, IJM.45 9.520, IJM.3 940, VL.142 1.030.

DINSDAG 3 JUNI hebben 12 schepen 2.090 kisten vis aangevoerd, alsmede 351 kl. kisten vis, 530 stuks stijve kabeljauw en 13.000 kg. tong.

Per kg werd, in guldens, betaald voor : tarbot 5,20-4,80, gr. tong 3,96-3,61, grm. tong 4,25-3,58, klm. tong 5,33-4,40, tong I 6,31-5,55, tong II 5,24-4,73, zalm 5.

Per 125 kg. : gr. kabeljauw 182-152, middel koolvis 72-66, gr. leng 140.

Per 10 stuks : gr. kabeljauw 128-108, middel kabeljauw 76-68.

Per 50 kg. : gr. schelvis 61-57, grm. schelvis 49-45, klm. schelvis 49-48, schelvis I 57-53, schelvis II 67-50, kabeljauw 3 62-50, koolvis I 25-19, koolvis II 21-15, gr. schol 50-40, schol I en II 53-48, schol III 35-28, schar 46-28, haai 30, wijting gestript 64-39, wijting dicht 56-52, makreel 28-16, tarbot 226-98, griet 104-69.

Aan de visafslag werden **woensdag 4 juni** door 24 vaartuigen aangevoerd : 3.040 kisten vis, 60 kleine kisten vis, 21.000 kilo tong en 200 stuks stijve kabeljauw, waarvan 65 schelvis, 25 kl. k. schelvis, 50 wijting, 35 kl. k. wijting, 310 gul en kabeljauw, 1.500 koolvis, 5 makreel, 550 schol, 15 tarbot en 145 varia.

De prijzen waren per kilogram : tarbot 520-450, gr. tong 364-356, grm. 371-351, klm. 485-375, tong I 600-477, tong II 496-431.

Per 125 kilogram : gr. kabeljauw 190-26, middel 186-128, middel koolvis 71-56 en gr. leng 120.

Per 10 stuks : gr. kabeljauw 142 en middel 90-72.

Per 50 kilogram : gr. schol 50-46, middel 50-48, klm. 58-43, schelvis I 50-46, II 80-43, kabeljauw I 60-50, II 62-52, III 58-53, Koolvis I 25-17, II 18-15, gr. schol 53-42, schol I 50-40, II 37-30, III 33-24, schar 43-21, wijting gestript 62-44, dicht 53-49, makreel 40-36, tarbot 230-110, griet 106-68 en rode poon 43-27.

SCHEVENINGEN

VRIJDAG 30 MEI bestond de aanvoer te Scheveningen uit : 10 kisten schelvis, 80 kisten wijting, 80 kisten gul en kabeljauw, 600 kisten schol en 13.000 kg. tong.

DINSDAG 3 JUNI bestond de aanvoer uit 10 kisten schelvis, 7 kl. kisten schelvis, 10 kisten wijting, 20 kisten gul en kabeljauw, 45 kisten makreel en 40 kl. kisten makreel.

De aanvoer in Scheveningen bedroeg **woensdag 4 juni :** 30 kisten schelvis, 150 wijting, 150 gul en kabeljauw, 400 schol, 30 varia en 2.500 kilogram tong.

URK

MAANDAG 2 JUNI werd de aanvoer verzorgd door 72 schepen met 138.970 kg. tong (3,37-5,85), 10.621 kg. tarbot (2,48-5,15), 2.433 kg. griet (1,63-1,78), 40.000 kg. schol (0,30-0,85), 11.000 kg. kabeljauw (0,50-1,40), 2.000 kg. wijting (0,80-1,—), 360 kg. schar (0,36-0,54), 8.000 kg. poon (0,31-0,65). Tussen haakjes de prijzen per kg.

TE KOOP

LOHMAN REDUKTIE-KEERKOPPELING

TYPE GUS 280

Reduktie 4 : 1

Zich telefonisch wenden op

(050) 515 80

of Bureelblad onder nummer 6677V

(6675V)

PUBLICITEIT IN HET VISSERIJBLAD DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN

Visaanvoer te Den Helder

Het was te verwachten dat de grote kotters, aangelokt door de uitzonderlijk grote vangsten om de "Oost" in de vorige week door de kotters die toen daar gevist hebben, zich allemaal wel die kant uit zouden gaan wenden, om ook een deel van de tongen machtig te worden.
Het was eveneens te verwachten dat hierdoor de zeer hoge vangsten per vaartuig wat af zouden nemen.
Mede omdat de visweek een dag korter was, is dit in de afgelopen week wel duidelijk geworden.

Was verleden week de hoogste aanvoer per weekkotter ruim 6.700 kg. voor ruim f 24.000, hoewel de vangsten voor de grote kotters bepaald niet slecht waren te noemen, was de hoogste aanvoerder nu aan de markt met ruim 3.400 kg. tong voor ruim f 15.700.

Omdat de tongaanvoeren in het begin van de week, en met name op vrijdag wat tegenvielen liep de gemiddelde prijs per kilogram aangevoerde tong wat op, tot ongeveer f 4 gemiddeld op zaterdag.
Omdat de "Oost"-kotters weinig of geen schol en andere bijvis aanvoeren, was de vraag goed en konden ook voor de schol en kabeljauw, voor zover aanwezig, goede prijzen worden genoteerd.

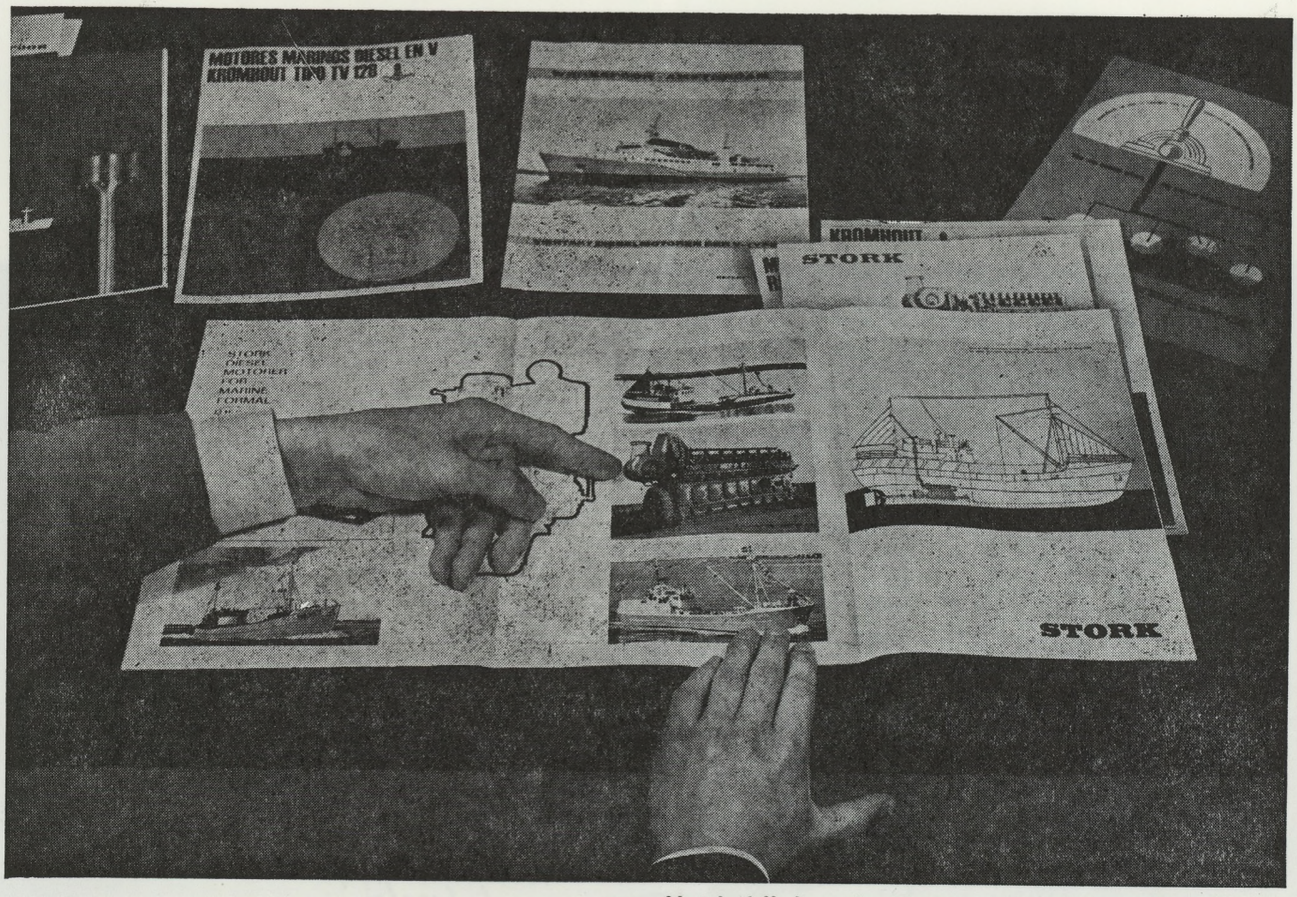
De besommingen van de kleine kotters, die dagelijks of om de twee dagen aan de markt waren, waren zeer redelijk.
De aangevoerde vis door deze schepen is van de allerbeste kwaliteit en er was een goede vraag, omdat de geruchten over verminderde vangsten van de grote kotters al de ronde deden.

Al met al een goede visweek met goede uitkomsten.

Door 109 kotters werden tijdens de week van 26 tot en met 31 mei jl. de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
104.405 kg.	Tong	f 405.867,88	van f 5,98 tot f 2,95 per kg.
9.107 kg.	Tarbot	f 30.849,41	van f 5,78 tot f 1,67 per kg.
3.207 kg.	Griet	f 5.143,45	van f 2,41 tot f 1,— per kg.
49.948 kg.	Schol	f 28.499,21	van f 0,95 tot f 0,40 per kg.
1.285 kg.	Schar	f 549,31	van f 0,70 tot f 0,25 per kg.
1.170 kg.	Wijting	f 682,75	van f 0,75 tot f 0,35 per kg.
5.360 kg.	Kabeljauw	f 5.211,53	van f 1,50 tot f 0,30 per kg.
1.228 kg.	Poon	f 670,50	van f 0,80 tot f 0,30 per kg.
1.190 kg.	Schelvis	f 2.109,76	van f 1,30 tot f 0,60 per kg.
113 kg.	Diversen	f 138,90	
177.813 kg.		**f 479.722,70**	

ruime keus uit een breed programma betrouwbare scheepsdieselmotoren



Het is bij de selectie van een scheepsdieselmotor belangrijk dat u ruime keuzemogelijkheid hebt. Pas dan kan uw beslissing in technisch èn economisch opzicht volkomen verantwoord zijn. Het programma van VMF/Stork-Werkspoor biedt vele toepassingsmogelijkheden in scheepsvoortstuwing en hulpvermogen. Onze ervaring met scheepsdieselmotoren staat achter uw beslissing. Op die ervaring kunt u altijd een beroep doen voor een vrijblijvend deskundig advies.

Vermogens 36-36.000 pk.
Toerentallen tot 1800 omw/min.

VMF/STORK - WERKSPOOR
DIESELMOTOREN DIVISIE

MACHINEFABRIEK STORK - WERKSPOOR-AMSTERDAM - STORK DIESELMOTOREN - KROMHOUT MOTOREN
Postbus 4196 - Amsterdam - Telefoon (020) 21 66 21 - Telex 14321 - Telegramadres: Storwerkdiesel
Officiële verdelers in België: 'Mekanica', Kielbankstraat 5, Zeebrugge, Tel.: 5 44 97.

D2

REDERS,

EEN GOEDE VERZEKERING IS

EEN WAARBORG VOOR DE TOEKOMST!

WENDT U DAAROM IN VOLLE VERTROUWEN TOT

HULP IN NOOD

H. BAELSKADE, 27

TEL. **(059) 716 89** **OOSTENDE**

(059 04 V)