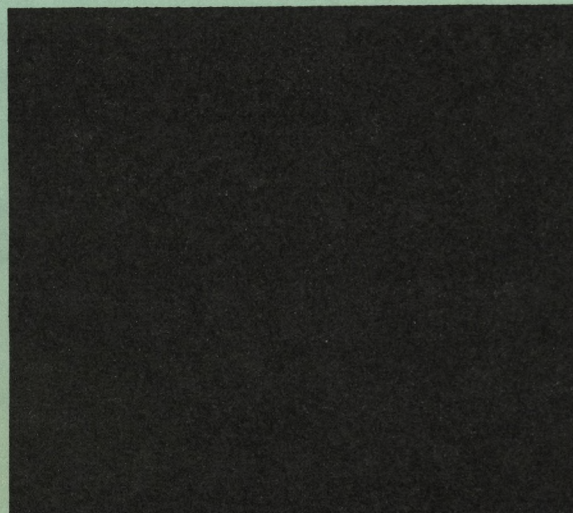
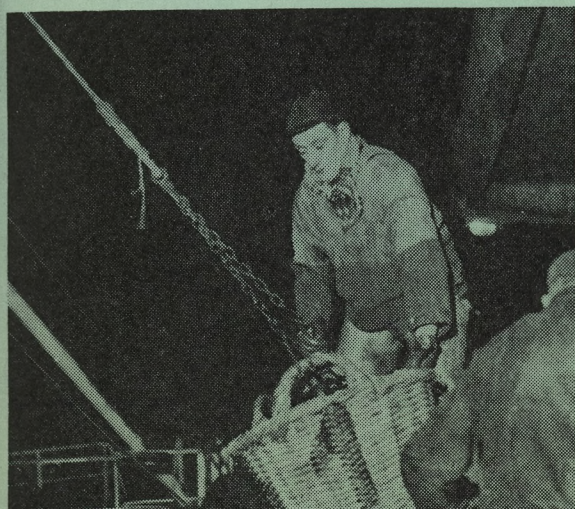
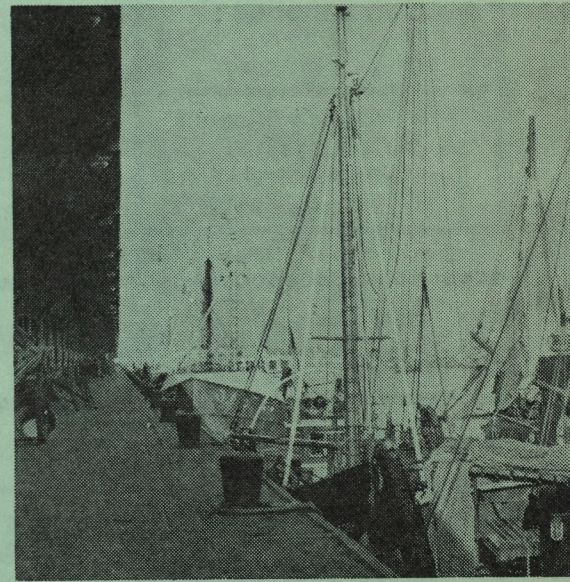
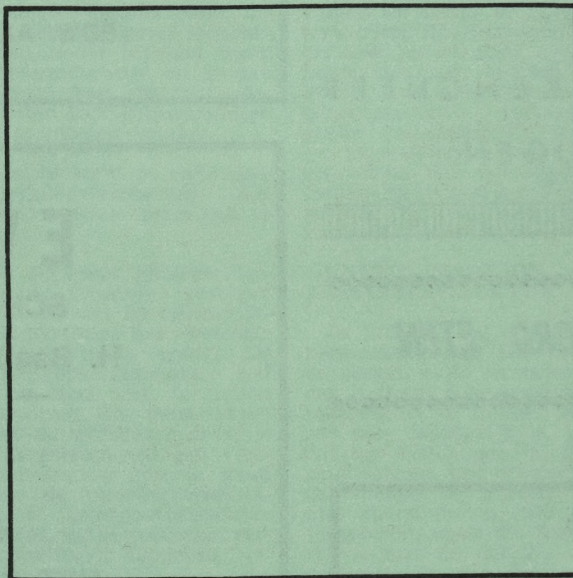
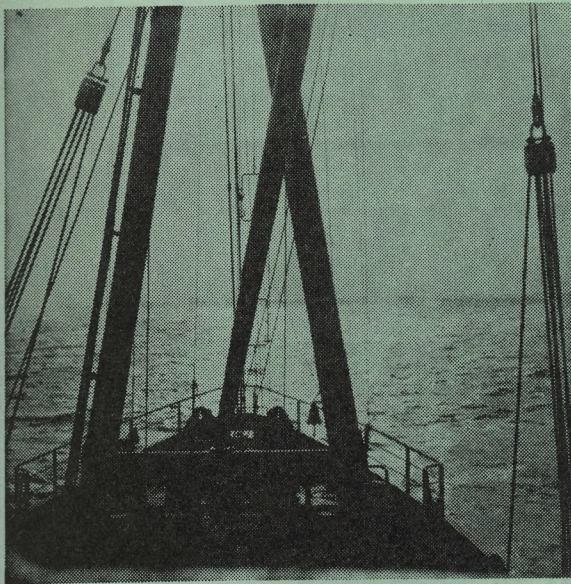


HET VISSERIJBLAD

36e jaar - Nr 21 - Vrijdag 22 mei 1970
Verschijnt wekelijks — Prijs 20 fr.



CASINO KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE”

ZATERDAG 23 MEI
van 22 uur af
ZONDAG 24 MEI
the-dansant
van 16 tot 20 uur:
MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA
FRANZ ANDRE :

plano
Als attractie :
IRENE BERTHIER

AMBASSADEURS- ZAAL

MAANDAG 25 MEI
te 21 uur:

BRITISH BALL

met

Merino Costa
y su Orquesta

en

THELMA CONNOR

Toegangsprijs :
30 fr.

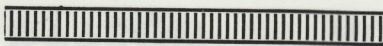
Consumpties :
15 fr.
(dienst inbegrepen)

Voor alle inlichtingen :
Tel. : (059) 751.11
Casino-Kursaal
(7245W—5320N—6847V)

BENT U
DRANKZUCHTIG ?
WILT U TERUG
GELUKKIG WORDEN
EN GEZOND ?

Vraag kosteloos inlichtingen aan
A.A. Wapenplein 15, OOSTENDE.
Strikte geheimhouding verzekerd.

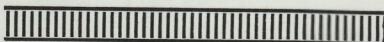
KNOKKE :
Postbus 10 of Vincentl. 10 ;
BLANKENBERGE :
Postbus 1, Uitkerke ;
VEURNE : Postbus 11 ;
ZEEBRUGGE : Postbus 2.



PUBLICITEIT
IN

het
visserijblad

DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN



VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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



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. ANSELELAAN, OOSTENDE
Tel. (059) 808.20

(6224V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
— Tel. 767.07 —

— 0 —

HET KOUDSTE
HET BEST BEWERKBAAR

(6080V)

REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD

Naar algemene verzekerings- plicht tegen arbeidsongevallen

EINDELIJK EEN OPLOSSING VOOR ZEEVISSERIJ ?

De Minister van Sociale Voorzorg, de Heer P. Depaepe, heeft vorige week in de Senaat een ontwerp van «Arbeidsongevallenwet» ingediend. Dit wetsontwerp heeft tot doel de thans over verschillende wetten verspreide arbeidsongevallenwetgeving in één enkele regeling samen te brengen en terzelfdertijd daarin enkele verbeteringen en aanpassingen aan te brengen.

De belangrijkste wijziging in het wetsontwerp voorzien, is ongetwijfeld de **veralgemeende verzekeringsplicht**. Volgens de thans geldende regeling bestaat deze verzekeringsplicht tegen arbeidsongevallen alleen ten aanzien van de zeelieden en dienstboden.

Zo zijn de reders ter zeevisserij en ter koopvaardij sedert 1929 verplicht een verzekering af te sluiten om het varend personeel (vissers en zeelieden ter koopvaardij) te dekken tegen het risico van loonverlies ten gevolge van een arbeidsongeval. Voor de vissers en de zeelieden bestaan zoals bekend **gemeenschappelijke kassen** die deze risico's dekken en bij dewelke de respectievelijke reders verplicht zijn aan te sluiten.

We hebben hier dan meteen de belangrijke juridische wijziging aangeraakt die de verplichte ongevallenverzekering met zich medebrengt.

Inderdaad, is het zo dat volgens de thans geldende wetgeving, de arbeidsongevallenverzekering het risico dekt van de **werkgever** de wettelijk bepaalde vergoedingen te moeten uitkeren wanneer een arbeidsongeval een zijner werknemers treft.

Er is immers de sedert 1903 bestaande wetgeving betreffende de **vergoeding van de schade** die voortvloeit uit een arbeidsongeval. Werkgever en werknemer volgens de opvattingen van de toenmalige wetgever solidair het risico. Sindsdien is echter door opeenvolgende wijzigingen van de wetgeving de last inzake vergoeding, op enkele

uitzonderingen na, volledig voor rekening van de patroon. Doorgaans verzekert laatstgenoemde zich dan tegen dit risico.

In het stelsel van de verplichte verzekering evenwel, dekt de verzekering nu niet meer het risico van de werkgever, maar wel het risico dat de **werknemer** loopt ingeval een arbeidsongeval loonverlies te lijden, zodat hij niet meer in zijn levensonderhoud en in dat van zijn gezin kan voorzien, alsmede de kosten voor geneeskundige verzorging te moeten betalen.

In dit opzicht komt de verplichte arbeidsongevallenverzekering dus dichter bij de sociale zekerheid te staan.

Naast de algemene verzekeringsplicht, zijn de juridische gevolgen van deze plicht wel de belangrijkste wijzigingen die het wetsontwerp met zich medebrengt. De arbeidsongevallenverzekering zelf lijkt fundamenteel niet te zullen worden hervormd. Het wetsontwerp voorziet dat de werkgever de vrije keuze wordt gelaten om een (verplichte) verzekering aan te gaan bij een van de verzekeringsmaatschappijen of gemeenschappelijke kassen die ook thans reeds als verzekeringsinstellingen fungeren.

Laat de werkgever na een verzekering af te sluiten, dan worden zijn werknemers ambtholte vergoed door het zg. «Fonds voor ongevallen». Dit Fonds zal dan de betaalde vergoedingen van betreffende patroon terug vorderen. Bedoeld fonds bestaat thans ook. Sedert 1967 kent het bepaalde voordelen toe aan werknemers die niet of onvoldoende gedekt zijn door de bestaande wetgeving inzake schadevergoeding van de arbeidsongevallen. Het fonds zal thans een belangrijke rol vervullen.

Uitzondering immers op de vrije keuze van verzekeringsmaatschappij vormen de **zeelieden**. Het wetsontwerp voorziet dat de reders ter zeevisserij en deze ter koopvaardij verplicht zullen zijn hun beman-

ning te verzekeren bij dit «Fonds voor Arbeidsongevallen».

Dit Fonds zou dus in de plaats treden van de thans bestaande Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij en deze voor de koopvaardij. Het treedt in de rechten en verplichtingen van genoemde kassen en neemt de aktiva en passiva over. Het personeel in dienst bij deze kassen gaat over, met behoud van zijn rechten naar het Fonds voor arbeidsongevallen. De administratieve diensten blijven echter respectievelijk te Oostende en te Antwerpen waar deze kassen thans zijn gevestigd. Om de betrekkingen met het Fonds te verzekeren zal een technisch comité in beide steden worden opgericht.

GUNSTIG VOOR DE ZEEVISSERIJSEKTOR

In principe zal er aan de verzekeringswetgeving ten aanzien van de vissers niets veranderen. De reder is thans ook verplicht een verzekering af te sluiten. Wat echter wel zeer belangrijk is, is het feit dat het Fonds waarbij de verzekering volgens het ontwerp van wet zal dienen te worden afgesloten, niet alleen de ca 1200 vissers zal verzekeren, zoals dit thans het geval is met de G.K.Z., maar alle zeelieden. Er mag dus terecht worden gehoopt dat, door deze grotere spreiding van het risico de verzekeringspremie zal verlagen.

De huidige verzekeringspremie door de reders te betalen ligt immers uitzonderlijk hoog. Dit komt zoals gezegd, door de te geringe risico-spreiding.

Alle uitgaven van de G.K.Z. dienen uitsluitend gedekt door de premies van amper 340 reders. Deze ongevallenpremie bereikt ca 11,50% uitgedrukt ten opzichte van de gemiddelde lonen, hetgeen economisch noch sociaal te verantwoorden is. In de koopvaardij bedraagt de ongevallenpremie 2,50% om hetzelfde risico te dekken. In de landelijke sectoren schommelt de verzekeringspremie tegen arbeidson-

gevallen tussen de 2 en 7% van de lonen en in enkele heel specifieke (gevaarlijke) gevallen 10%. Ook in de zeevisserijsectoren van de ons omringende landen ligt de ongevallenpremie gevoelig lager.

Bovendien gebeurt de inning van de premie door de Belgische reder te betalen op basis van de **bruto-besomming**, zonder enigerlei aftrek, hetgeen evenmin logisch is, gezien de bruto-opbrengst een zakcijfer is en er niet het minste verband bestaat tussen een arbeidsongevallenverzekering en een zakcijfer. In geen enkele andere sector is zulks het geval.

Om aan deze ongezonde situatie een einde te stellen, werd door de Rederscentrale op een oplossing aangedrongen en werden een aantal voorstellen geformuleerd.

De aktie kan zoals steeds voor alle zeevisserijproblemen rekenen op de tussenkomst van volksvertegenwoordiger Dries Claeys.

Midden vorig jaar beloofde de Heer P. Depaepe, Minister van Sociale Voorzorg een oplossing voor het probleem te overwegen door het indienen van een wetsontwerp.

De Minister heeft woord gehouden.

Het past hier derhalve andermaal de verdiensten ter zake te onderlijnen van Minister Depaepe en van volksvertegenwoordiger Dries Claeys die ook de vervroegde pensioenregeling voor de vissers op hun aktief hebben.

Wanneer het wetsontwerp wordt goedgekeurd dienen uiteraard de betreffende uitvoeringsbesluiten te worden uitgevaardigd, waarbij dan voor wat de zeevisserij betreft, onder meer het bedrag van de premie dat de reders aan het Fonds zullen verschuldigd zijn, alsmede de grondslag waarop die premie zal worden berekend en de wijze waarop ze wordt geïnd, zullen bepaald worden.

Hopen we thans dat de nieuwe regeling de gewenste resultaten afwerpt.

A. WITTEVRONGEL

plichtsgetrouw



U kent die karakters: welke eisen men ook stelt, wat er ook gebeurt... géén paniek, gewoon 'dóórdouwen'!
 Stel de zwaarste eisen aan uithoudingsvermogen, aan improvisatietalent: stroom-op of stroom-af blijven zij plichtsgetrouw. Aan boord van een duw-vaartuig is dat beslissend. Dat verklaart de aanwezigheid van twee Bolnes dieselmotoren in de machinekamer van de Mannesmann II.
 Voornaamste karakter-eigenschap?
 Kruishoofdsysteem!

Bolnes - de drijvende kracht achter alle rendement!

- kruishoofdsysteem bij uitstek geschikt voor gebruik van zware of middelzware brandstof.
- gedoseerd cylinder smeerolie verbruik van 0,7 gr/epk/h, welk verbruik gehandhaafd blijft onafhankelijk van aantal draaiuren, en onafhankelijk van gelijkmatige dan wel sterk variërende belasting.
- eenvoudige constructie, dit maakt dus inspecties tijdens zeer korte stilligtijden mogelijk.
- gescheiden carter/verbrandingsruimte; geen vervuiling van carter-olie.
- lage vermogen/gewicht verhouding.



de bolnes dieselmotor

Vermogens 210 tot 1200 PK bij 500 omwentelingen per minuut.

Bolnes - Postbus 3 - Krimpen a/d Lek - Tel. 01807-4900 - Telex 22439

Nog de algemene vergadering van de Rederscentrale

(Vervolg van vorige week)

— ZEEVISSERIJONDERWIJS

De onder-werkgroep die deze belangrijke aangelegenheid te verwerken kreeg heeft evenzeer nuttig werk verricht.

Noteren we vooreerst de actieve medewerking die werd verleend aan de tweedaagse internationale conferentie over het zeevisserijonderwijs die in maart van het verslagjaar te Oostende plaatsgreep in het raam van de Internationale Visserijbeurs.

De werkgroep formuleerde de wensen van het bedrijf aangaande het zeevisserijonderwijs, hetgeen onder vorm van een referaat door een lid op genoemde conferentie werd voorgedragen.

Op verzoek van de Bevoegde Overheid werd anderzijds advies uitgebracht over de hervorming van de leerstof voor motoristen in de visserij-scholen.

Vervolgens bestudeerde de werkgroep de wenselijkheid van een oefenschip voor de zeevisserij.

In zijn openingsrede ter gelegenheid van eerder geciteerde conferentie, deelde de heer Vanden Bosch, kabinetsattaché van de Minister van Verkeerswezen, mede dat het Departement de bouw overweegt van een opleidingsschip voor de zeevisserij. De deelnemers aan de conferentie waren overigens unaniem van oordeel dat bij de opleiding van de visser grote aandacht moet worden besteed aan de praktische opleiding waarbij de noodzakelijkheid of minstens de wenselijkheid werd onderstreept van een oefenschip.

De werkgroep van de Rederscentrale, na bestudering van het probleem, kwam tot het besluit voorlopig de voorkeur te moeten verlenen aan het charteren van één of meer vaartuigen, veeleer dan miljoenen te zien uitgeven voor de bouw van een nieuw opleidingsvaartuig. Het aldus gehuurde — echte — vissersvaartuig zou als opleidingsschip fungeren. Na bekrachtiging door de Raad van Beheer, werd dit standpunt met de nodige argumentatie verdedigd in een nationale werkgroep, waar het werd aangenomen samen met de door de Rederscentrale voorgestelde basisprincipes voor de betreffende opleidingsnormen en de manier waarop zal worden te werk gegaan. De bevoegde ambtenaren wensten trouwens de woordvoerders van de Rederscentrale geluk met het op gezonde inzichten gefundeerd voorstel.

Verwacht wordt dat in de loop van volgend jaar met deze vorm van opleiding zal worden gestart. Gezien de voorgestelde oplossing van voorlopige aard is blijft de mogelijkheid open voor de bouw van een nieuw oefenschip, wanneer de wenselijkheid hiertoe blijken zou.

Inzake veiligheid aan boord van vissersvaartuigen tenslotte werd door de Rederscentrale aangedrongen opdat de leerlingen van de visserij-scholen een grondige praktische kennis zouden worden bijgebracht omtrent vloten en ander reddingsmaterieel. Ook werd voorgesteld publieke demonstraties met vloten te geven.

e) Werkgroep „Versnelde beroepsopleiding”

In de loop van het verslagjaar werden op grond van de opgedane ervaring een paar wijzigingen van praktische aard aan het stelsel aangebracht. Anderzijds werden een drietal nieuwe voorstellen van financieel-administratieve aard aan de « Gespecialiseerde Commissie van Advies voor de Zeevisserij » voorgelegd.

Zowel de cursussen te Oostende als deze aan de Oostkust die vorig jaar startten, schenken bevrediging.

De reders die elementen uit het centrum afkomstig aan boord hebben, drukken er hun algehele voldoening over uit, hetgeen het onbetwistbaar bewijs van het welslagen van dit initiatief vormt.

Sinds maart 1966, toen met de centra gestart werd, hebben 66 stagiairs de opleiding begonnen, 40 daarvan beëindigden de opleiding en van deze 40 zijn er 29 volledig positief.

Dit globaal resultaat is ongetwijfeld als een succes te beschouwen als men weet dat jaarlijks nog geen 50% van de leerlingen uit de visserij-scholen in het bedrijf terecht komen.

Een nieuwe reeks cursussen is voorzien voor het volgend jaar. Onderlijnen we tenslotte de mogelijkheid die wordt geboden cursussen te volgen om een hoger diploma te behalen.

Deze cursussen die als vervolmakingscursussen worden beschouwd, kwamen vorig jaar tot stand dank zij de samenwerking tussen de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (R.V.A.) en de Rederscentrale. Ze kunnen gevolgd worden in om het even welke visserij-school en moeten de kandidaten toelaten zich voor te bereiden op het examen met het oog op het behalen van een hoger diploma.

In het raam van het stelsel van vervolmakingscursussen genieten de belanghebbenden, buiten de werkloosheidsuitkeringen, van een speciale vergoeding van de R.V.A.

Ook dit stelsel schenkt volledige bevrediging.

2. — DE ONGEVALLENVERZEKERING BIJ DE GEMEENSCHAPPELIJKE KAS VOOR DE ZEEVISSERIJ (G.K.Z.)

Zoals bekend ontketende de Rederscentrale vorig jaar een actie naar aanleiding van de verhoogde verzekeringspremie voor ongevallen.

De actie was niet zozeer gericht tegen de verhoging van de premie als dusdanig, doch wél tegen het voorbijgestreefd stelsel van ongevallen-verzekering en tegen de daaruit voortvloeiende te hoge premie die haar gelijke niet heeft in de meest gevaarlijke landelijke sectoren, noch in de visserijsectoren van de ons omringende landen.

Het probleem wordt nog ernstiger wanneer het advies van de Nationale Arbeidsraad tot herwaardering van de ongevallenrenten wordt opgevolgd, hetgeen in de lijn van de verwachtingen ligt.

Hierdoor zal de G.K.Z. voor een bijkomende last komen te staan van, in het meest gunstige geval 2,5 miljoen frank, te dragen door circa 350 reders.

In de loop van het verslagjaar grepen nieuwe besprekingen terzake op ministerieel vlak plaats.

De Minister van Sociale Voorzorg bevestigde ons na afloop daarvan, schriftelijk, een oplossing voor het probleem door het indienen van een wetsontwerp, te overwegen.

Hopen we dat zulks spoedig gebeurt opdat een einde zou worden gesteld aan deze economisch noch sociaal te rechtvaardigen situatie.

3. — ANDERE WERKGROEPEN EN KOMMISSIES

Buiten de vertegenwoordiging in voornoemde commissies en werkgroepen zetelen onze vertegenwoordigers nog in tal van andere nationale komitees, raden en werkgroepen zoals V.O.Z.O.R., het Technisch Komitee voor Scheepskrediet, de Propagandavereniging voor meer Visverbruik, de Commissie Haven en Industrie in de schoot van de Handelskamer te Oostende, de Gespecialiseerde Landelijke Commissie van Advies voor de Zeevisserij, de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs.

Anderzijds zijn er de plaatselijke commissies waarin de respectievelijke vertegenwoordigers van onze onderscheiden afdelingen, de plaatselijke redersbelangen behartigen, zoals o.m. de Vissershavencommissie te Oostende en te Zeebrugge, de Commissie Modernisering Vismijn te Oostende, e.d.m.

Op al deze vergaderingen en bijeenkomsten die ernstig worden voorbereid en bestudeerd, werd het redersstandpunt bepaald en verdedigd en werden de resultaten van de beslissingen besproken en de uitwerking ervan met de meeste aandacht gevolgd.

4. — DIVERSE ANDERE AKTIVITEITEN

Benevens de talrijke besprekingen die onze vertegenwoordigers voeren in de vele commissies en werkgroepen, staat de Rederscentrale ten dienste van het algemeen redersbelang. Uit dien hoofde worden tal van activiteiten ontplooid.

(Vervolg blz. 4)

(Vervolg van blz. 3)

Stippen we bij wijze van voorbeeld, en buiten deze elders in het verslag aangehaald, de tussenkomsten aan ter verdediging van de belangen van de kustvisserij; de aktie tegen de diefstallen aan boord van vissersvaartuigen; de tussenkomsten bij de bevoegde diensten naar aanleiding van moeilijkheden voor kustvissers ten gevolge van baggerwerken aan de Oostkust; de bemiddelingen bij moeilijkheden in het buitenland e.d.m. Onderlijnen we verder dat op initiatief van de Rederscentrale verschillende bijkomende verlichte wrakboeien werden geplaatst ter beveiliging van de vissersvaartuigen.

De Rederscentrale volgt van dichtbij de Nederlandse plannen tot afsluiting van de Oosterschelde. Er staat trouwens een bezoek van een Nederlandse delegatie op het programma die de mogelijke gevolgen van de afsluiting van de Oosterschelde voor de Belgische kustvisserij zal komen toelichten.

Terloops mag ook worden opgemerkt dat de Rederscentrale erin geslaagd is dat een afzonderlijke rubriek zal worden voorzien in het nieuw telefoonboek dat volgend jaar zal verschijnen. Aldus zullen alle reders die op het telefoonnet zijn aangesloten, samen worden opgenomen onder de rubriek: « Reders ter zeevisserij ».

Tenslotte worden talrijke diensten van algemeen nut bewezen, alsmede de diensten van individueel nut aan reders die erom verzoeken.

a) Diensten van algemeen nut

Hierin zijn o.m. begrepen:

- Het gratis verlenen aan de reders van geneeskundige bons voor hun bemanningsleden. Deze post betekende tijdens het verslagjaar een uitgave van 19.960 fr.
- Het toekennen van waardebons ten bedrage van 2.000 fr aan de geslaagde leerlingen die de visserij scholen verlaten om zich ter zeevisserij te begeven. Hiervoor werd in het verslagjaar 61.000 fr uitbetaald.
- Het verlenen van aanmoedigingspremies onder de vorm van didactisch materieel aan de leerlingen der visserij scholen die na het behalen van een diploma of een getuigschrift hun studies verder zetten. Tijdens het verslagjaar werd voor 12.013 fr aan dergelijke aanmoedigingspremies verdeeld.
- Het gratis toekennen van een « Zeemansalmanak », die aan boord van elk vaartuig moet zijn, alsmede van een abonnement op het « Visserijblad », vakblad waarin alle nuttige inlichtingen verschijnen onder de rubriek « Berichten van de Rederscentrale ».
- Het juridisch inleiden bij een daartoe door de Rederscentrale aangeesteld advocaat, van alle kontraktbreuken door het varend personeel gepleegd.
- Enkele jaren terug betekende de ontverantwoorde houding van sommige bemanningsleden een ware plaag voor de reders. Dank zij het gemeenschappelijk optreden, langs de Rederscentrale om, zijn dergelijke gevallen tot praktisch een vierde herleid.
- Het juridisch inleiden van andere gevallen die een algemene weerslag voor het bedrijf kunnen hebben en die uit deze overweging als principegevallen door de Rederscentrale worden behandeld.

Vermelden we tenslotte dat de Rederscentrale zijn financiële en daadwerkelijke steun verleent aan de Propagandavereniging voor meer Visverbruik, zowel in speciën als in natura, alsmede aan alle activiteiten welke in het algemeen belang van de zeevisserij worden gehouden.

Het sekretariaat beschikt tevens over een uitgebreide dokumentatie over alle mogelijke vraagstukken in verband met de zeevisserij in de andere landen.

Tijdschriften en andere dokumentatie uit vele landen kunnen steeds door de reders op het sekretariaat worden geraadpleegd.

b) Diensten van individueel nut

Tot deze diensten behoren onder andere, het verstrekken van inlichtingen door het sekretariaat tot het bekomen van kredieten, van slooppremies of van premies voor het plaatsen van bokken e.d.m., het bemiddelend optreden bij tekort aan bemanningsleden, enz.

Kortom, het verstrekken van allerhande inlichtingen aan reders die erom verzoeken.

II. — INTERNATIONALE AKTIVITEITEN

1. — EUROPECHE

In het voorbije jaar was de aktiviteit vooral gericht op het zoeken naar middelen om van nu af de markten van verse vis in de landen-leden te stabiliseren.

Eén van de oorzaken van markstoring — zo niet de voornaamste — is de invoer zowel uit landen-leden als uit derde landen van hoeveelheden verse en bevroren vis aan prijzen lager dan de minimumprijzen van het exporterend land.

Maatregelen tot ordening van de markten werden uitgewerkt, welke van nu reeds — althans voor de landen-leden — worden toegepast.

Met het doel verder te gaan in de richting van de marktstabilisatie werd in bijzonder gestreefd naar een harmonisering van de nationale minimumprijzen van enkele belangrijke vissoorten, o.a. kabeljauw, koolvis, schelvis en wijting.

Nationaal mag verwacht worden dat binnen afzienbare tijd de uitgewerkte studies in de praktijk zullen kunnen omgezet worden.

Het sociaal beleid en het orgaan dat advies terzake zal moeten uitbrengen, het Paritair Raadgevend Komitee voor de Sociale Vraagstukken in de Sektor Zeevisserij, kwam steeds op de dagorde van de verschillende vergaderingen voor.

Dit is begrijpelijk, daar mag verwacht worden dat niet enkel het markt- en het structuurbeleid, maar eveneens het sociaal beleid in de loop van 1970 een begin van toepassing zullen vinden.

2. — WEST EUROPEAN FISHERY CONFERENCE (W.E.F.C.)

De W.E.F.C. stelt zich tot doel jaarlijks de nationale Europese redersverenigingen bij elkaar te brengen teneinde de meest belangrijke punten in de visserij te bespreken.

Dit jaar greep de vergadering plaats te Berlijn.

Op deze wijze worden de Europese visserijstaten nader tot elkaar gebracht, hetgeen uiteraard belangrijk is voor het verkrijgen van inzicht in en inlichtingen omtrent de situatie in de Westeuropese visserijindustrie. Op de jaarkonferentie 1969 werd onder meer gehandeld over de stabiliteit van de vissersvaartuigen en over de overbevissing.

De agenda stond evenwel voornamelijk in het teken van het geven van een grotere waarde aan de visserijprodukten door meer aangepaste afzetmogelijkheden.

Vastgesteld werd dat de techniek van de visserij er in de laatste jaren bijzonder is op vooruitgegaan, onder andere door de detectieapparaten, de moderne vangtechnieken en de bewerkingen aan boord. Er werd naar oplossingen gezocht voor de stabilisering van voor de visserij rendabele prijzen, en dit door een harmonisatie tussen produktie en afzet.

De besprekingen hebben geleid tot een zeer belangrijk akkoord tussen de W.E.F.C.-landen inzake prijsstabiliserende maatregelen waaromtrent wordt uitgeweid in het jaarverslag van de Rederscentrale S.V., handelsvereniging.

3. — INTERNATIONALE KONTAKTEN

Benevens de W.E.F.C. die éénmaal per jaar bijeenkomt, stond ons sekretariaat gestadig in contact met de sekretariaten van de diverse Europese nationale redersverenigingen waardoor aldus allerhande gegevens en inlichtingen kunnen worden verzameld, dewelke ons een inzicht geven in de toestand van de diverse sektoren van de visserijindustrie der Westeuropese lidstaten.

Deze kontakten laten ook toe inlichtingen te verschaffen aan of bemiddelend op te treden voor reders die om een of andere reden moeilijkheden hebben in het buitenland.

BESLUIT

Het volledig vermelden van alle activiteiten in onderhavig verslag zou ons te ver leiden. Wij hebben gemeend ons te moeten beperken tot de voornaamste betrachtingen en verwezenlijkingen in het afgelopen jaar. Immers wordt het sekretariaat dagelijks gekonfronteerd met tal van kleinere of althans ogenschijnlijk kleinere problemen die tot de taak van een beroepsvereniging behoren.

De ontwikkelde initiatieven en verwezenlijkingen vormen één geheel van een welomlijnd saneringsprogramma met als hoofdbekommernis de zeevisserijvloot meer renderend te maken en aldus de reders-leden te dienen. Het doorlezen van deze samenvatting, die dit verslag wil zijn, zal eenieder overtuigen van de veelvuldige activiteiten en initiatieven die met sukses werden bekroond. De bereikte resultaten vormen een bewijs van de belangrijke positie die onze vereniging in de loop van haar negenjarig bestaan heeft weten in te nemen.

Daar waar individuele inspanningen en pogingen veelal machteloos staan slaagt de Rederscentrale erin de nodige resultaten te bereiken.

Deze vaststelling vormt eens te meer het bewijs van de noodzakelijkheid van een eenheidsorganisatie die namens alle reders en voor alle reders kan optreden.

Het is echter evenzeer waar dat de verwezenlijkingen moeilijk zouden kunnen tot stand komen zonder medeleven en medewerking van de Overheid.

Nochtans valt de geringe belangstelling te betreuren die in de laatste tijd door de Provincie wordt betoond ten overstaan van haar eigen zeevisserijsektor.

Daar waar in het verleden nooit tevergeefs werd aangeklopt, stuit de zeevisserij, die nochtans een bij uitstek en typisch Westvlaamse bedrijvigheid is, tegenwoordig op een te betreuren onbegrip.

Anderzijds worden allen instanties bedankt, zowel overheidinstanties als andere, alsmede alle personen die met raad en daad hun sympathie ten opzichte van de zeevisserij hebben betoond.

Tevens wordt de erkentelijkheid betuigd ten opzichte van de personeelsleden van de Rederscentrale, voor de toewijding en de bewuste uitoefening van hun opdracht die zij naar behoren vervullen.

PRAKTISEREN

NET (1)

Steeds meer Japanse vissers maken gebruik van de „onzichtbare” netten voor hun visserij. Dit is trouwens ook het geval in verschillende andere landen. Japan staat evenwel aan de spits van de visserijtechniek en de ondervinding is er dan ook het grootst.

Deze netten zijn gebreid met een doorzichtbaar nylon dat praktisch onzichtbaar wordt onder water waardoor de vis zich gemakkelijker laat vangen. Het rendement van dergelijke netten is danig groot dat de Japanners ze natuurlijk verkiezen boven andere soorten. Het gaat hier om drijvende netten. Juist door hun doelmatigheid worden deze tuigen in bepaalde visgebieden verboden nl. daar waar de bescherming der soorten ernstig moet worden opgevat. Zoals bv. het geval is bij de zalmvisserij in Kanada.

De „onzichtbare” netten worden nochtans ook gebruikt door de Japanners om te korren voornamelijk nabij de kusten waar de geringe diepten het daglicht tot op de bodem laat doordringen. De zijanten van de kor worden gebreid uit minder onzichtbare garens. De vis vermijdt dan deze zijanten en zwemmen aldus in de kuil, die eveneens in doorzichtbaar garen is gebreid.

NET (2)

In Japan worden nagenoeg de helft van de netten vervaardigd die in de wereld worden gebruikt. Alle drijvende netten worden daar uit dit soort nylon gebreid. Het is een eendraadsnylon die al sedert meer dan 10 jaar gebruikt wordt in sommige visserijen maar bijzonder in de meren. Deze netten bieden aanzienlijke mogelijkheden waar ze gebruikt worden met vaartuigen van geringe tonnemaat in klaar water in de ontwikkelingslanden en op diepten van 5 tot 20 vadem. De kleine vaartuigen spelen een grote rol in landen zoals India, waar de vloot met motoren uitgerust ongeveer 7.000 vaartuigen telt van 10 tot 12 meter lang. Daar zal het ook belangwekkend zijn de uitkomsten te vergelijken van de vangsten met korren gebreid in doorzichtbare garens en deze met de gewone garens vervaardigd. De mate van doorzichtbaarheid is voornamer bij kleine dan bij grote sleepnetten. Het is eveneens waarschijnlijk dat sleepnetten met „doorzichtbare” gedeelten van belang kunnen zijn voor de grote visserijen die bedreven worden in ondiepe wateren.

SONAR (1)

Het waarnemen van het gedrag van de vis, de verplaatsingen van de visscholen; het gedrag van de vis in de nabijheid van de korre; het waarnemen van het net gedurende de visserij, kunnen nu gedaan worden met behulp van nieuwe elektronische toestellen.

Het Britse visserij-opzoekingschip „Clione” dat behoort aan het ministerie van Landbouw, Visserij en Voeding werd met een nieuwsoortig sonarstelsel uitgerust dat op punt werd gezet door het vorsingsbureau van de Admiraliteit. Door het gebruik van de „elektronische sektorafasting,” bekomt men een beeld dat veel gelijkenis vertoont met dit van een televisiescherm. Dit is helemaal verschillend van het beeld dat wordt teweeggebracht door de dieptemeter of de gewone sonar. Een geluidsstraal van amper 0,33 graden veegt een zone van 30 graden met een snelheid van 10.000 keer per seconde. Bovendien beschikt men over twee schaalbereiken : van 0 tot 180 meter en 0 tot 360 meter.

SONAR (2)

Een bijzondere installatie voor de stabilisatie en het richten van de transducer werd voorzien, zodanig dat de geluidsstraal steeds nauwkeurig in dezelfde stand kan gehouden worden, zelfs als het schip stampet of rolt. Met de transducer beschikt men over 2 mogelijkheden : de verticale en de horizontale opsporing.

Gedurende twee onlangs gedane kruistochten van de „Clione” werd deze uitrusting gebruikt voor de waarneming van het vistuig en de visscholen. Gedurende de eerste kruistocht werd de beweging van 2 verschillende korren bekeken bij middel van de „sektorafaster” en dit binst de visserij. De ene boel diende voor de vangst van haring in water van middelmatige diepte, de andere boel was bestemd voor de bodemvisserij en van het type dat meestal door de Engelse vissers wordt gebruikt voor de visserij in diep water.

SONAR (3)

De „Clione” heeft dicht achter de trawler gemaneuvreerd, zodanig dat de korren zichtbaar waren vanuit de hoogte, langs achter en van op zij, op een maksimum afstand van 315 meter. De onderdelen van elk sleepnet

waren duidelijk zichtbaar, inbegrepen de korretouwen, de vlotters, de vleugels, het net en de kuil. De vorm van het net en de positie van de verschillende delen waren goed waarneembaar. De afmetingen van de netopening werden gemeten. Het apparaat was ingesteld op „vertikale werking zodat het net in zijn geheel kon waargenomen worden nu en dan in de gehele lengte.

De verplaatsingen van de zeebodem veroorzaakt door de afzonderlijke delen van de bodemkor waren op bepaalde grondsoorten goed te zien; bijzonder de troebele draaikolken veroorzaakt door de planken waren duidelijk merkbaar.

Gedurende de tweede kruistocht, die onlangs ten einde liep, werden de visscholen op verschillende visgronden van de Zuidelijke bocht in de Noordzee waargenomen.

Belangwekkend is wel dat zowel de verticale afmeting van de visscholen als de horizontale kan worden bepaald en het is waarschijnlijk dat men zich een gedacht zal kunnen vormen van de dichtheid der scholen.

NEEN

De toetreding van Groot-Brittannië tot de Europese Economische Gemeenschap doet steeds stof opwaaien zowel in Frankrijk als aan de overkant van het kanaal. In Engeland zijn de verenigingen der kustvissers radikaal tegen een eventuele deelneming van hun land aan de gemeenschappelijke markt. Zij vrezen inderdaad dat de kwestie van de visserijgrenzen op dit moment zal worden opgelost in hun nadeel, t.t.z. dat Franse, Belgische, Nederlandse en Duitse Schepen dezelfde rechten zullen genieten als zijzelf, wat naar hun eigen gedacht, snel een verslechting van hun toestand zou tengevolge hebben.

Het vraagstuk kan evenwel niet opgelost worden door „gevoelsaanvallen” tegen de gemeenschappelijke markt en de vreemde schepen die in de Engelse wateren komen vissen. Indien de regering moet worden overtuigd dat een bijzondere aandacht moet worden besteed aan de toekomst van de Britse zeevisserij gedurende de besprekingen over de gemeenschappelijke markt, dan moet de kwestie op een globale manier worden voorgesteld en zorgvuldig nagegaan.

De positie van de vissers zou aanzienlijk versterkt zijn indien alle kustvisserijgemeenschappen van het Verenigd Koninkrijk hun stem lieten horen door bemiddeling van hun beroepsgenootschappen. Aldus zou men een juist gedacht hebben over de opinie der Britse kustvissers over de toekomstmogelijkheden van hun bedrijvigheid in het kader van de gemeenschappelijke markt.

MINDER

In verhouding tot de wereldaanvoer verminderd het visverbruik van de mens. Inderdaad het (menselijke) visverbruik vertegenwoordigde in 1968 maar 62,8 % meer van de gehele wereldaanvoer, tegen 64,9 % in 1967 en 84 % in 1954.

BEKWAAMHEID

Dit lezen we in ons lijfblad, als vervolg van de week voordien. Wie beoordeelt bekwaamheid ?

De bekwaamheid van een werknemer wordt niet bepaald door buitenstaanders, maar door zijn chef in de hiërarchie. Wanneer die chef nog op een niveau van bekwaamheid zit, zal hij zijn ondergeschikten beoordelen naar het werk dat ze feitelijk verzetten. Maar een chef die zijn niveau van onbekwaamheid heeft bereikt, doet dat zelden. Voor hem is bekwaamheid het gedrag dat overeenkomstig de regels is en conform aan de riten en vormen van de hiërarchische status quo. Ordelijkheid, netheid, stiptheid, beleefdheid tegen superieuren, paperasserij staan hoog aangeschreven. Zo'n chef beoordeelt dus niet het werk maar het conformisme.

Wat gewaardeerd wordt is niet het feitelijk werk, maar het automatisme. De beroepsautomaat komt nooit tot een onafhankelijk oordeel. Hij gehoorzaamt ALTIJD, en beslist NOOIT.

En van het gezichtspunt van de hiërarchie uit gezien, is DIT nu BEKWAAMHEID.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Alleen te Oostende

Mijnheer de Directeur,

Het heeft er alle schijn van dat men de visserij te Oostende niet genegen is en kapot wil.

Allerhande verplichtingen worden opgelegd en de reder heeft geen enkel recht meer. Bovendien worden we beloerd en behandeld precies alsof we boeven zijn!

Van zodra het schip binnenloopt worden we opgewacht door inspekteurs, controleurs, rijkswacht en noem maar op. De ene om te zien of we geen ondermaatse vis mee hebben, de andere om onze netten te controleren, enz. Voor de minste hoeveelheid onder-

maatse vis die als drinkgeld aan de bemanning wordt gegeven (we kunnen ze toch niet terug aan boord gooien?) wordt proces-verbaal opgemaakt met alle miseries en tijdsverlies en boeten vandien.

De scheepsvaartinspektie vindt dat de netmazen te klein zijn.

Deze heren komen dan met blijkbaar leedvermaak aan boord om onze netten waarmede we dagen op zee hebben geploeterd kapot te snijden.

Aan alle hoeken worden we beloerd of we niet aan "zwarte markt" doen. Is het dan niet onze vis waarvoor we dagenlang hebben gezwoegd en ons leven hebben

geriskeerd? Deze heerschappen die door de gemeenschap worden betaald en die niet weten wat hard werk is trekken zich van dit alles niets aan. We nemen wel aan dat de reglementen er zijn om te worden nageleefd, maar een beetje menselijk begrip is toch nodig in een vak als het onze.

Wij vragen aan de nettenverkooper reglementaire netten. Kunnen wij er iets aan doen dat ze bij gebruik inkrimpen? Waarom wordt de leverancier niet eens onder handen genomen?

Dit alles stellen wij alleen maar vast te Oostende, wil men daar de zeevisserij kapot?

Een reder met bemanning.

Tot daar deze briefschrijvers.

Nota van de redactie:

Vorige week hadden wij het reeds over de verscherpte controle te Oostende. Wij stelden daarbij als voorwaarde dat dit niet alleen te Oostende mag gebeuren, maar in alle havens.

Ondermaatse vis moet worden beschermd. Dat de bona fide reders en vissers niet met opzet op ondermaatse vis jagen is eveneens juist. Voor kleine hoeveelheden die dan als drinkgeld aan de bemanning wordt gegeven dient men inderdaad geen drama te maken.

Wat de niet-reglementaire netten betreft is het zo dat de regeling terzake voorschrijft dat het instrument dat gebruikt wordt om de meting te verrichten "gemakkelijk" door de maas moet kunnen worden geschoven. De vraag is nu: Wat is gemakkelijk?"

Alles hangt af van de persoon die de controle verricht. Vandaar ook de verschillen die optreden wanneer de meting in het buitenland gebeurt. Onze controleurs blijken streng op te treden.

Anderzijds zou ons inziens aan de toestand van boeten en miseries van de reders een einde kunnen worden gesteld, zoals onze briefschrijver aanhaalt, moesten de fabrieken en verkopers welke dergelijke netten verkopen, mede verantwoordelijk worden gesteld.

Sommigen onder hen zijn het immers die uit konkurentiegeest allerlei netten breien met netmazen door de wet niet toegelaten.

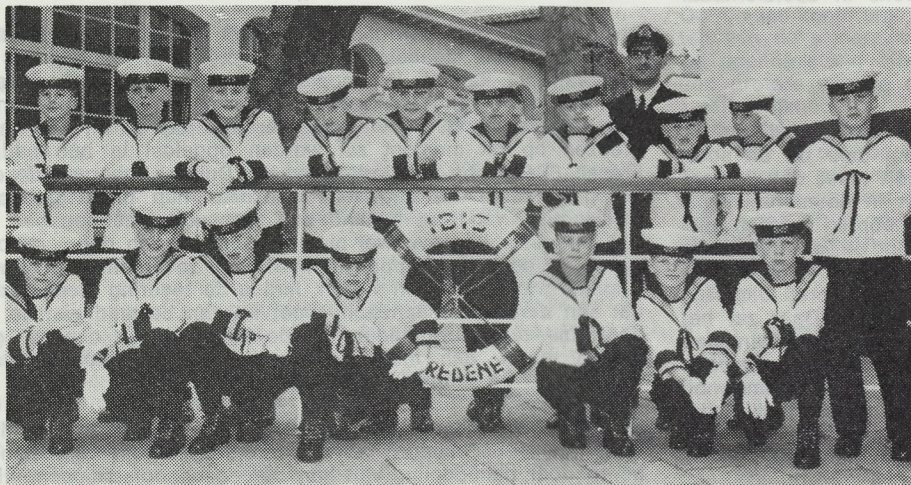
Dit is het geval voor al degenen die als z.g. "sportvissers" onze kust afvaren en ook voor sommige reders die zich van niets aantrekken met de mentaliteit van "het zal onze tijd wel doen..."

Hier stellen we echter vast dat, voor wat de "gelegenhedsvissers" betreft, deze een belachelijke kleine boete krijgen, terwijl de beroepsvissers zwaar bestraft worden.

De aangebrachte schade is echter minstens even zwaar te noemen. Ook daarin moet verandering komen.

Het is inderdaad de reder en visser die steeds het gelag moet betalen, terwijl het produkt van hun noeste arbeid, de vis, inkomens verschafft aan velen die er bijlange niet zoveel moeten voor doen.

PLECHTIGE KOMMUNIE OP IBIS



Zondag jl. was er feest op het Koninklijk Werk Ibis. Aldaar deden niet minder dan 17 jongens hun plechtige communie. Ruim 150 man zaten aan tijdens het feestmaal.

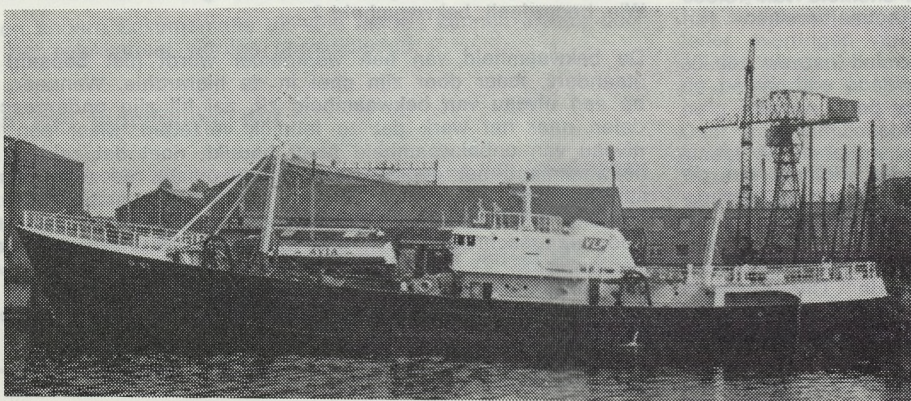
Vooraf werd een ontvangst gehouden in de feestzaal van de in-

stelling alwaar o.m. directeur Caestecker het woord richtte tot de vele genodigden. Onder hen bemerkten we o.a. een afvaardiging van het Peterschap van de Ibis onder voorzitterschap van dhr. Vermeere, onderzoeksrechter Opstaele

die tevens kommissaris is, havenkapitein Ghys van Oostende die beheerder is e.v.a.

En traditiegetrouw werden de feestende Ibisjongens bedacht met enorm veel geschenken. Wij wensen hen van harte proficiat.

0.81 „JOHN” OPNIEUW IN BEDRIJF



Heden donderdag onderneemt de 0.81 „John”, na een maandenlange inaktiviteit haar proefvaart met vele genodigden aan boord. Eerder reeds werd de technische proefvaart gedaan en toen bleek dat de op vele gebieden gemoderniseerde

diepzeetreiler volledig in orde te zijn. Overigens hebben de nieuwe eigenaars, de rederij Vanlul & Pin-telon zeer voornamelijk moderniseringswerken uitgevoerd zoals o.m. de inbouw van een nieuwe MWM-dieselmotor van 1.340 PK, twee

nieuwe koelinstallaties en een nieuwe visliergroep.

Zaterdag vaart de 0.81 „John” af naar de IJslandse visgronden. Onze beste heilwensen voor een rendende uitbating vergezellen schip en bemanning.

Evolutie van Belgische Vissersvloot in '69

Geleidelijke vermindering van de gemiddelde ouderdom van romp en motor

Zopas verscheen het „Jaarverslag over de Evolutie van de Vissersvloot in 1969”. Dit bijzonder verzorgd en overigens belangrijk werk geeft zeer volledig een beeld van de wijzigingen die zich in het voorbije jaar hebben voorgedaan op het stuk van ons productieapparaat. Precies om deze redenen menen wij er goed aan te doen de meest belangrijke gegevens in onderstaand artikel weer te geven. Dit boekwerkje wordt uitgegeven door het Ministerie van Verkeerswezen — Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

A. INDELING VAN DE VLOOT

Volledigheidshalve geven wij hierna de indeling weer van onze vissersvloot. Deze omvat zes categorieën, ook scheepsklassen genoemd.

Scheepsklasse I :

Garnaalscheepjes uitgerust met een motor van minder dan 80 PK. Deze eenheden bedrijven de visserij vanaf het strand tot 15 mijl van de kust. De voornaamste aangevoerde vissoorten zijn rog, wijting, schar, schol, bot, tong, horsmakreel, ijle haring, sprout en garnaal.

Scheepsklasse II :

Vaartuigen voorzien van een motor tussen 80 en 120 PK. Zij bedrijven de visserij tot 25 à 30 mijl buiten de kust tussen Gris-Nez en Hoek van Holland. De produktie is nagenoeg dezelfde als deze van de vorige scheepsklasse. Er wordt echter ook kabeljauw, tarbot, steenbolk, ijle haring en sprout aangevoerd.

Scheepsklasse III :

Dit zijn kleine middenslagtreilers, uitgerust met motoren tussen 120 en 240 PK. Zij bedrijven de visserij in het zuidelijk en centraal gedeelte van de Noordzee, het Engels Kanaal en het Kanaal van voerde vissoorten zijn haai, rog, Bristol. De voornaamste aangekabeljauw, steenbolk, vlaswijting, wijting, leng, tarbot, tong-schar, schol, horsmakreel, volle- en ijle haring, langoestijn.

Scheepsklasse IV :

Grote middenslagtreilers met motoren tussen 240 en 350 PK. Zij bevissen de gebieden in het zuidelijk, centraal en noordelijk gedeelte van de Noordzee, het Engels Kanaal en het Kanaal van Bristol, de visserijgebieden ten zuiden en te zuidoosten van Ierland. Zij zorgen voor de produktie van rog, kabeljauw, steenbolk, wijting, heek, ponen, tarbot, schar, schol, horsmakreel, volle haring, makreel en langoestijn.

Scheepsklasse V :

Kleine diepzee treilers met motoren tussen 350 en 500 PK. Zij bevissen dezelfde gebieden als de eenheden van de vorige scheepsklasse en ook de gebieden ten oosten van Ierland en de IJslandzee. De aanvoeren van deze eenheden bestaan vooral uit rog, schelvis, kabeljauw, koolvis, wijting, heek, ponen, rode zeebaars, schar-tong, volle haring en makreel.

Scheepsklasse VI :

Dit zijn grote diepzeetreibers, uitgerust met motoren tussen 500 en 1.601 PK. Zij bevissen het zuidelijk, centraal en noordelijk gedeelte van de Noordzee, de IJsland- en Groenlandzee en de Witte Zee. De produktie omvat voornamelijk schelvis, kabeljauw, koolvis, wijting, heek, ponen, rode zeebaars, schar-tong, volle haring en makreel.

Totdaar dit overzicht van het aktiegebied van onze vissersvloot.

TOESTAND OP 31 DECEMBER 1969

Op 31 december 1969 omvatte de Belgische vloot in totaal 338 eenheden tegenover 356 op het einde van het voorgaande jaar. Deze evolutie werd in de hand gewerkt, enerzijds door het toevoegen van 12 eenheden, nl. 3 voor Oostende (O.206, O.279 en O.300), 5 voor Zeebrugge (Z.408, Z.492, Z.505, Z.518 en Z.576) en tenslotte 4 voor Nieuwpoort (N.708, N.709, N.723, N.736). Anderzijds werden 30 eenheden aan de vloot onttrokken waarvan niet minder dan 9 door schipbreuk, nl. 3 voor Oostende (O.174, O.228, O.242), 4 voor Zeebrugge (Z.212, Z.428, Z.733, Z.775) en tenslotte 2 voor Nieuwpoort (N.705 en N.819). De overige 21 vaartuigen werden om diverse redenen uit de vloot geschrapt.

Van de 338 schepen van onze vloot werden er 282 of 83,43% op Belgische werven gebouwd tegenover 56 of 16,57% op buitenlandse ondernemingen. Op 31 december 1969 bestond de vloot uit 183 of 54,14 stalen treilers en 155 of 45,86% houten schepen. De 12 nieuwe eenheden die in 1969 aan de vloot werden toegevoegd waren

allen van stalen konstruktie. Elf hiervan werden op Belgische werven gebouwd.

Als wij nu de indeling volgens thuishaven in overweging nemen

dan is er in de eerste plaats de vaststelling dat, voor wat het aantal eenheden betreft Oostende overtroffen wordt door Zeebrugge, zoals overigens duidelijk blijkt uit onderstaande tabel :

INDELING VOLGENS THUISSHAVEN

Scheeps klasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwp.	Blankenberge	Totaal
I	7	1	6	—	14
II	13	8	9	—	30
AlII	26	59	26	2	113
IV	31	42	8	—	81
V	36	27	3	1	67
VI	23	10	—	—	33
Totaal	136	147	52	3	338
%	40,24	43,49	15,38	0,89	100

ONTWIKKELING VAN DE DRIJFKRACHT

Het drijfkrachtvermogen van onze vloot bedroeg op 31 december 1969 in totaal 96.732 PK tegenover 97.966 PK op hetzelfde tijdstip van vorig jaar.

Er werd dus een vermindering genoteerd van 1.234 PK. De gemiddelde drijfkracht van de vloot werd anderzijds opgevoerd van 275,18 PK op 31 december 1968 naar 286,19 PK op het einde van 1969.

De aanwinst van de drijfkracht enerzijds werd door :

— het in de vaart brengen van 12 nieuwe eenheden : 5.326 PK
— door vervanging van

oude motoren door nieuwe of opdrijven van motoren :

1.466 PK
6.792 PK
Anderzijds werd 8.026 PK verloren door :
— schipbreuk van 9 eenheden : 2.967 PK
— schrapping van 21 eenheden : 5.059 PK
8.026 PK

INDELING VAN DE DRIJFKRACHT VOLGENS THUISSHAVEN

Onderverdeeld volgens de thuishaven is de drijfkracht van de vissersvloot als volgt verdeeld :

Scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwp.	Blankenberge
I	483	75	324	—
II	1.218	803	802	—
III	3.835	10.027	4.222	365
IV	8.934	11.756	2.262	—
V	14.366	10.985	1.132	370
VI	19.086	5.440	—	—
Totaal	48.169	39.086	8.742	735
%	49,79	40,41	9,04	0,76

(Vervolg blz. 8)

(Vervolg van blz. 7)

De Oostendse vloot totaliseert 48.169 PK of 49,79 % van de totale drijfkracht van de Belgische vloot, gevolgd door Zeebrugge met 39.086 PK of 40,41 %, Nieuwpoort met 8.742 PK of 9,04 % en tenslotte Blankenberge met nauwelijks 735 PK of 0,70 %. Vergeleken met de toestand op het einde van 1968 boekt de vloot van Oostende en Zeebrugge respectievelijk een verlies van 1.686 PK en 431 PK. Anderzijds verhoogde de drijfkracht van Nieuwpoort en Blankenberge respectievelijk met 663 PK en 220 PK. Vermelden wij tenslotte nog dat het merendeel van de scheepsmotoren van buitenlandse constructie is. Van de 338 eenheden hebben er 239 of 70,71 % een in het buitenland gebouwde motor en slechts 99 vaartuigen of 29,29 % een motor van Belgisch fabrikaat.

ONTWIKKELING VAN DE TONNEMAAT

Op het einde van 1969 bedroeg de totale tonnage van de Belgische vloot 29.468 BT tegenover

31.295 BT op hetzelfde tijdstip van vorig jaar hetgeen een vermindering van 1.827 BT betekent. Deze evolutie deed zich als volgt voor: de aanwinst bedroeg in 1969: — door het in de vaart brengen van 12 nieuwe eenheden 1.377 BT — door verbouwing of hermeten van bestaande eenheden: 4 BT

Het verlies aan tonnage bedroeg in 1969: — door de schipbreuk van 9 vaartuigen 815 BT — door schrapping van 21 eenheden 2.392 BT — door hermeten van bestaande eenheid 1 BT

3.208 BT
 Uit de onderstaande tabel blijkt duidelijk dat Oostende nog steeds de eerste plaats bekleedt, nl. met 16.529 BT of 56,09%, van de totale vloot, gevolgd door Zeebrugge met 10.348 BT of 25,12 %, Nieuwpoort met 2.465 BT of 8,30 % en tenslotte Blankenberge met 126 BT of 0,43 %.

INDELING VAN DE TONNEMAAT VOLGENS THUIHAVEN

Scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge
I	125	18	76	—
II	301	222	214	—
III	917	2.901	1.238	58
IV	3.210	3.036	690	—
V	4.633	2.712	247	68
VI	7.343	1.459	—	—
Totaal	16.529	10.348	2.465	126
%	56,09	35,12	8,36	0,43

OUDERDOM VAN SCHEEPSROMPEN EN MOTOREN

De ouderdom van de scheepsrompen schommelt tussen 1 en 61 jaar. Nochtans hebben 282 of 83,44% der scheepsrompen de dertigjarige ouderdom niet overschreden. De 338 rompen zijn in totaal 5.754 jaar oud, hetzij gemiddeld 17 jaar. Er is dus een vermindering waar te nemen t.o.v. 1968 toen de gemiddelde ouderdom 17 jaar en 6 maanden bedroeg. Onderverdeeld per scheepsklasse geeft dit volgende tabel:

Scheepsklasse	Aantal	Gemidd. ouderdom
I	14	33 j. 4 m.
II	30	31 j. 10 m.
III	113	16 j. 6 m.
IV	81	14 j. 5 m.
V	67	14 j. 7 m.
VI	33	9 j. 9 m.

De ouderdom van de 338 motoren schommelt tussen 1 en 33 jaar, maar slechts 8 of 2,38 % zijn ouder dan 25 jaar. De 338 motoren totaliseren 3.012 jaar, hetzij een gemiddelde ouderdom van 8 jaar en 11 maanden. In 1968 bedroeg dit gemiddelde 9 jaar, zodat het gemiddelde met een maand verminderde.

De indeling van de gemiddelde ouderdom der voortstuwingsmachines volgens scheepsklasse heeft volgende statistiek:

Scheepsklasse	Aantal	Gemidd. Ouderdom
I	14	15 j. 5 m.
II	30	14 j. 9 m.
III	113	9 j. 8 m.
IV	81	7 j. 11 m.
V	67	6 j.
VI	33	6 j. 7 m.

IN DE VLOOT EN VISTUIG BELEGDE KAPITALEN

Op 31 december 1969 was de vissersvloot verzekerd voor een bedrag van 1.440.596.000 F. Deze gegevens werden verstrekt door de Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekering tegen Oorlogsrisiko (V.O.Z.O.R.). Het geldt hier uitsluitend de vervangingswaarde van de vloot met uitsluiting van het vistuig. Het is inderdaad zo dat verzekering van het vistuig niet verplichtend is, waardoor het merendeel der reders deze verzekering niet onderschrijven. Bijgevolg zijn de verstrekte waarden van het vistuig zeer onvolledig.

De totale waarde van het vistuig, vastgesteld op 144.059.600 F, zijnde 10% van de vervangingswaarde der vissersvaartuigen is dan ook slechts een benaderende schatting. De totaliteit van de in de vissersvloot belegde kapitalen wordt dan ook geschat op 1.584.655.600 F, zijnde 1.440.596.000 F of 90,91% voor de schepen en 144.059.600 F

of 9,09 % voor het vistuig. Onderverdeeld per thuishaven geeft dit

volgende statistiek.

INDELING VAN DE BELEGDE KAPITALEN VOLGENS THUIHAVEN

(met inbegrip van vistuig)

Haven	Aantal vaart.	WAARDE (in F)		% op de tot. waarde
		Totale	Gemiddelde	
Oostende	136	889.865.900	6.543.131	56,16
Zeebrugge	147	560.848.200	3.815.293	35,39
Nieuwpoort	52	126.364.700	2.430.000	7,97
Blankenberge	3	7.576.800	2.525.600	0,48
Totale	338	1.584.655.600	4.688.330	100,—

VERDERE DALING VAN HET BEMANNINGSPOTENTIEEL

Ook in 1969 daalde het aantal beschikbare vissers. Thans werden 293 schepen bemand waarbij het aantal ingescheepte zeelieden 1.244 bedroeg tegenover 1.382 in dezelfde periode van vorig jaar, hetzij een vermindering van 138 vissers. Van de 1.244 vissers behoren er 1.010 of 81,67% tot het dek- en gespecialiseerd personeel en 228 of 18,33 % tot het machinepersoneel. Het gemiddeld aantal aangemonsterde zeelieden voor de verschillende scheepsklassen is als volgt samengesteld:

- scheepsklasse I : 2,69
- scheepsklasse II : 2,68
- scheepsklasse III : 3,63
- scheepsklasse IV : 4,58

- scheepsklasse V : 5,08
- scheepsklasse VI : 6,34

Over het geheel der bemande vloot wordt het gemiddeld aantal opvarenden op 4,24 per vaartuig geschat. De procentgewijze indeling volgens de vissershavens van de aangemonsterde zeelieden is de volgende: 465 of 37,38 % voor Oostende, 597 of 47,99 % voor Zeebrugge, 170 of 13,67 % voor Nieuwpoort en 12 of 0,96 % voor Blankenberge.

Op 31 december 1969 telde men 1.777 vissers waarvan er 1.244 aangemonsterd waren en 533 afgemonsterd. De ouderdom van deze vissers is begrepen tussen 15 jaar en 68 jaar.

Onderstaande tabel geeft een duidelijk beeld van de ouderdom van het aan- en afgemonsterd visserspersoneel op 31 december 1969:

DETAIL	DEKPERONEEL			MACHINEPERONEEL		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
I	44 j. 2 m.	27 j. 9 m.	42 j. 5 m.	—	40 j. 10 m.	—
II	41 j. 7 m.	35 j. 9 m.	46 j. — m.	—	39 j. 7 m.	—
III	39 j. 8 m.	28 j. 3 m.	34 j. 4 m.	—	32 j. 4 m.	—
IV	36 j. 6 m.	28 j. 6 m.	35 j. — m.	—	31 j. 7 m.	—
V	35 j. 7 m.	28 j. 1 m.	38 j. 5 m.	—	31 j. 7 m.	—
VI	39 j. 1 m.	28 j. 2 m.	36 j. 3 m.	56 j. — m.	31 j. 11 m.	—
Gemiddeld :	38 j. 5 m.	28 j. 10 m.	37 j. 7 m.	56 j. — m.	32 j. 7 m.	—
Afgemonst. :	44 j. 1 m.	27 j. 6 m.	37 j. 8 m.	44 j. 4 m.	33 j. 3 m.	—
Alg. gemidd.	40 j. — m.	28 j. 5 m.	36 j. 11 m.	51 j. — m.	32 j. 9 m.	—

- (1) Aangemonsterd p. scheepskl.
- (2) Schippers
- (3) Ondergesch. dekpersoon.

- (4) Motoristen
- (5) Ondergesch. Mach. person.
- (6) Algemeen gemiddelde

BREVETTEN EN VERGUNNINGEN

a) 51 vissers zijn houder van het brevet van schipper ter visserij 1e kl., slechts 47 van hen voeren het bevel over een schip; van de 4 overigen is er 1 gemonsterd als stuurman en 3 als matroos.

b) 266 zijn houder van het brevet van schipper ter visserij 2e klasse, waarvan er 202 een schip voeren; van de 64 overigen zijn er 5 gemonsterd als stuurman, 40 als matroos en 19 als motorist.

c) 72 zijn in het bezit van een brevet van schipper ter kustvisserij of van een gelijkaardig brevet; hiervan voeren 44 het bevel over een schip, van de 28 overigen zijn er 2 als stuurman, 16 als matroos en 10 als motorist aangemonsterd. Van de 44 bevelvoerende schippers zijn er 16 die met een Vergunning

van de Zeevaartinspectie het bevel voeren over een vaartuig waarvoor een hoger brevet vereist is.

d) 139 zijn houder van het diploma van aspirant-schipper, waarvan er 18 als stuurman zijn aangemonsterd, 78 als matroos, 18 als lichtmatroos, 24 als scheepsjongen en 1 als motorist.

e) 82 zijn drager van het getuigschrift van scheepsleerjongen, waarvan 8 als stuurman, 38 als matroos, 4 als lichtmatroos en 11 als jongen zijn aangemonsterd.

f) 6 bezitten het brevet van werktuigkundige ter diepzeevervisserij en zijn in deze hoedanigheid aangemonsterd.

g) 112 bezitten het brevet van motorist of een gelijkwaardig brevet; hiervan zijn er 34 gemonsterd als schipper, 1 als stuurman, 3 als matroos en 74 als motorist.

(Vervolg blz. 9)

(Vervolg van blz. 8)

Van de 74 motoristen zijn er 4 die met een vergunning van de Zeevaartinspektie een motor bedienen waarvoor een hoger brevet vereist is.

h) 81 bezitten het brevet van matroos-motorist of een gelijkwaardig brevet. Hiervan zijn er 53 aangemonsterd als motorist, 15 als schipper, 12 als matroos en 1 als stuurman.

Van de 53 motoristen zijn er 33 die, met een vergunning van de Zeevaartinspektie, een motor bedienen waarvoor een hoger brevet vereist is.

i) 275 bezitten de vergunning van motorist voor het bedienen van motoren van minder dan 120 PK. Hiervan zijn er 83 gemonsterd als motorist, 122 als schipper, 4 als stuurman, 65 als matroos en 1 als hulpmotorist.

Van de 83 motoristen zijn er 66 die, met een vergunning van de Zeevaartinspektie, een motor bedienen waarvoor een hoger brevet vereist is.

j) 6 zijn houder van een bestendige vergunning voor het bedienen van motoren van minder dan 250 PK en zijn in deze hoedanigheid aangemonsterd.

Hiervan zijn er 2 die, met een vergunning van de Zeevaartinspektie, een motor bedienen waarvoor een hoger brevet vereist is.

k) 2 zijn houder van een bestendige vergunning voor het bedienen van motoren van meer dan 500 PK en zijn in die hoedanigheid aangemonsterd.

Van de 293 schippers die het bevel over een vaartuig voeren, zijn er 47 of 16,04 % houder van het brevet van schipper 1e klasse;

202 of 68,94% zijn houder van het brevet van schipper 2e klasse en 44 of 15,02% zijn houder van het brevet van schipper ter kustvisserij of een gelijkwaardig brevet.

Onder de 224 motoristen, verantwoordelijk voor een machine, telt men 83 of 37,05 % houders van een vergunning van motorist tot 120 PK; 53 of 23,66 % matroos-motoristen, 74 of 33,04% houders van het brevet van motorist; 6 of 2,68 % houders van het brevet van werktuigkundige diepzee, en 8 of 3,75% houders van een der bestendige vergunningen —250 en +500 PK.

NOTA :

Er wordt slechts rekening gehouden met het hoogste brevet of diploma behaald door betrokkenen.

ONZE REDERIJEN

Einde 1969 was de vissersvloot nl.:

het eigendom van 287 rederijen — 212 of 73,87% persoonlijke of familiale ondernemingen (P.F.);

— 38 of 13,24 % feitelijke vennootschappen (F.V.);

— 30 of 10,45 % personen vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid (PVBA).

— 7 of 2,44% naamloze vennootschappen (NV).

Wat de belangrijkheid aangaat van ieder soort onderneming volgens het aantal uitgebate schepen komen de PF op de eerste plaats met 238 vaartuigen zijnde 70,42%, vervolgens komt de FV met 43 schepen of 12,72 %, verder de PVBA met 33 schepen of 9,76% en tenslotte de NV met 24 schepen of 7,10 %.

Totdaar dit overzicht van onze vissersvloot.

ONNODIGE KOSTEN

Mijnheer de Uitgeven,

Steeds meer stellen we vast dat allerhande kosten op de rug van de reder worden gelegd. Het is altijd de reder alleen die het gelag moet betalen. Sommige dezer kosten zijn volkomen nutteloos.

Zo is er bijvoorbeeld de verplichting te Oostende om alle vis af te ijzen. Dit is ogenschijnlijk maar 'n kleinigheid maar men moet eens de rekening maken wat dat kost, al deze kleinigheden te samen vormen echter ons verlies. Men noemt dit een maatregel om de kwaliteit te bevorderen. Tegen dergelijke maatregelen kunnen we natuurlijk niets hebben. We zijn er toch van overtuigd dat de kwaliteit van onze vis mede de prijs en dus de inkomsten van reder en bemanning helpen bepalen. In vele gevallen heeft genoemde maatregel echter geen zin. Nemen we bijvoorbeeld de IJslandse vis. Deze wordt reeds de voorafgaande avond gelost, die bemmen kunnen pas afgeijst worden 's morgens wanneer de wegers hun werk hebben gedaan. Intussen is die vis toch ook zonder ijs gebleven. Wat baat het dan vele uren nadien nog ijs te moeten gebruiken. Het enige van belang is dat kwaliteitsvis wordt aangevoerd.

Overigens zien we dat de vis, eens verkocht, soms uren blijft staan. Moet deze vis dan niet meer opnieuw worden afgeijst. Wat baat een dergelijke verplichting als alleen de reders zo moet naleven.

Anderzijds zijn zelf vele handelaars er tegen. Zij beweren aldus

niet meer te zien wat ze kopen.

Tenslotte nog dit: dit is weer een maatregel alleen voor Oostende. Als het afijzen werkelijk zijn nut zou hebben waarom dan niet in de andere havens.

Nota van de redactie.

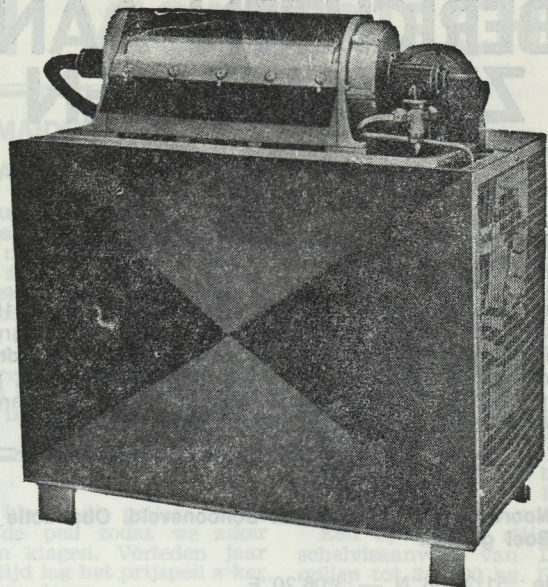
Het verplicht afijzen te Oostende van de vis in de warme perioden is ongetwijfeld goed bedoeld. Onze briefschrijver raakt hier echter terecht enkele punten aan die nader dienen te worden onderzocht.

Iedere kostepost moet verantwoord zijn. Heeft het afijzen, in de gegeven omstandigheden wel nut? Men is al te veel geneigd om ja te zeggen, voortgaande op die eigenschappen van ijs. Het is inderdaad dat de eerste vereiste is dat **kwaliteit wordt aangevoerd**. Bedorven vis maakt men niet meer goed. Het is ons ook bekend dat sommige handelaars in het afijzen in de markt geen gelukkig maatregel zien.

Anderzijds zou het logisch zijn dat een dergelijk maatregel wordt doorgetrokken tot de handelaars. Hoofddoel is immers dat de vis in goede toestand de concurrent bereikt.

Dat deze maatregel alleen te Oostende geldt is gelegen in het feit dat alleen de Oostendse vismijndirectie deze maatregel heeft genomen.

De vraag blijft of deze maatregel nut heeft. Het ware wenselijk om deze zaak eens opnieuw aan te pakken.



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

Invoerder :

 **sina**

Sint-Pieterskaai 44, BRUGGE
Tel. (050) 165.95

(6811V)

VISWASMACHINES

TOEKOMST DOOR KWALITEIT

ALLEENVERTEGENWOORDIGING :

HAND IN HAND ZEEBRUGGE

(6681V)

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

10/79(T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.
Zie B.a.Z. 1/18-1970

Gedurende de periode van 25 mei tot en met 6 juni 1970, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote sector. Deze oefeningen worden gehouden op de werkdagen, van de maandag tot en met de vrijdag van 0800 tot 1100 GMT (0900 tot 1200, plaatselijke tijd) en van 1300 GMT (1400, plaatselijke tijd) tot zonsondergang.

De schikkingen van B.a.Z. 1/19-1970 zijn van kracht.
(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 6-5-'70 — H.49125)

10/80 Noordzee. — Droogte van Schooneveld. Obstructie afgedregd. Boei gelegd.

Positie: 51°25'08"N — 3°08'20"E.

In bovenstaande positie werd een obstructie (zuigbuis) afgedregd. Het hoogste punt ligt op 3 dm boven het reductievlak H. Aanbrengen een dieptecijfer van — 3 dm « Obst ».

Een groene spitse boei voorzien van twee kegels punten tesamen, werd uitgelegd op 100 m W van bovengenoemde obstructie.

B.a.Z. 9/75(P)-1970 vervalt.

(Zie Belg. krt. « Vlaamse Banken »).

(Hydrografie en Loodswezen Oostende 6-12-'70 — H.49127)

NEDERLAND

10/81 Westerschelde. — Deurloo. Tonnen voorzien van radarreflector.

Tussen (a) ±51°30'.3N — 3°23'.4E en (b) ±51°28'.2N — 3°29'.2E de rode tonnen DL 4, DL 6, DL 8 en de zwarte tonnen DL 3, DL 5, DL 7 en DL 9 voorzien van een radarreflector.

(Zie Belg. krt. « Vlaamse Banken » en « Schelde »).

(Ned. B.a.Z. 1084 — H. 49102)

10/82 Westerschelde. — Nauw van Bat. Sparboei vervangen door lichtboei.

Op ±51°23'.3N — 4°09'.8E de sparboei 66 vervangen door een rode lichtboei met radarreflector « 66 »: Iso r 8 sec.

(Zie Belg. krt. « Schelde » en Lichtenlijst 1965 — N° 499).

(Ned. B.a.Z. 1191 — H. 49126)

10/83 Westerschelde. — Saaftinge. Lichtboei verlegd.

Verplaatsen naar 51°21'34".5N — 4°13'36".0E (± 250 m NW) de zwarte lichtboei « 85 ».

(Zie Belg. krt. « Schelde » en Lichtenlijst 1965 — N° 531).

(Ned. B.a.Z. 1260 — H. 49134)

B.a.Z. (P) en (T) steeds van kracht

1963-21/175 — Noordzee. — Seismisch onderzoek.

1965-21/159 — Schelde. — Nabij Zuid Saaftinge. Ankerverbod.

1966-13/126 — Haven Zeebrugge. — Waarschuwingssignaal.

1967-25/189 — Noordzee. — Nadering Zeebrugge. Lichtboeien tijdelijk gelegd.

1968- 3/49 — Haven Zeebrugge. — Toegangsgeul zeesluis. Werken in uitvoering.

1968-17/118 — Noordzee. — Nadering Zeebrugge. Lichtboei gewijzigd.

1968-18/125 — Schelde. — Ballastplaat. Werken in uitvoering.

1969- 5/55 — Westerschelde. — Oostgat. Nabij Westkapelle. Proeflicht ontstoken. Sector Zuiderhoofd gewijzigd.

1969-13/110 — Belgische kust. — Lichtboei tijdelijk gelegd.

1969-18/139 — Noordzee. — Droogte van Schooneveld. Wrakboeien gelegd.

1969-19/150 — Noordzee. — Vaarwater Scheur. Baggerwerken. Lichtboei gelegd.

1969-22/172 — Haven Zeebrugge. — W-lijke in te dijken bank.

1969-24/181 — Haven Zeebrugge. — Mijnopruiming.

1969-24/183 — Haven Zeebrugge. — Sparboei tijdelijk gelegd.

1969-24/185 — Wielingen. — Opruimingswerken.

1960-25/188 — Schelde. — Frederik. Baggerwerken. Lichtboei verlegd.

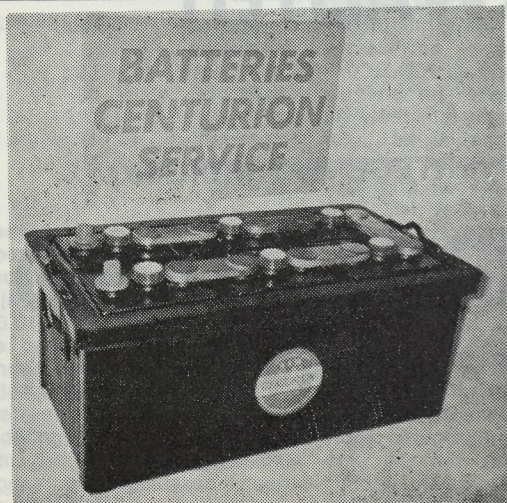
1970- 7/61 — Belgische kustroute. — Stortboei Nieuwpoort tijdelijk opgenomen.

1970- 7/62 — Belgische kust. — Blankenberge. Boeien tijdelijk gelegd.

1970- 7/65 — Westerschelde. Pas van Terneuzen. Everingen. Kabellegging.

1970- 9/76 — Noordzee. — Nabij lichtboei A 2 en Westpit. Stroommetingen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD



Ook deze maand werd de „CENTURION” batterij aan boord van de O.148 „SNIPE” onderzocht. Na het electrolyt-niveau op peil gebracht te hebben, werden „en passant” ook de klemmen eens nagezien. Terwijl deze toch los waren werd ook de laadspanning gecontroleerd. Algemene toestand van de batterij: Prima. Wist U, dat een regelmatig onderhoud van levensbelang is voor een batterij? En ondertussen vaart de O.148 verder, zeer tevreden met zijn CENTURION BATTERIJ.

„ CENTURION ”

Rijhovelaan 188
GENT

(6708V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Weer 'n abnormale week en twee grote verkoopdagen. De aanvoer was niet bijzonder omvangrijk en werd vooral op dinsdag aangevoerd. Toch kregen we immers vier IJslanders aan de afslag en deze zorgden voor nagenoeg $\frac{3}{4}$ van de totale aanvoer. Gelukkig waren er maandag ook enkele westschepen die voor enige afwisseling in de aanvoer zorgden. De kanaalschepen moesten het immers weer uitsluitend van de tongen hebben en vooral woensdag was dit het geval. Toen werd bijna uitsluitend tong aangevoerd. De tongenaanvoer was trouwens opnieuw groter dan verleden week en steeg nu zelfs bo-

2000 kg. kreeftjes. Kreeftjes die weer duurder waren dan verleden week en opnieuw de 100 fr. per kg. bereikten.

Vissoorten die duur verkocht werden, met uitzondering van de koolvis, waarvoor de prijs weer onder de 8 fr. per kg. viel.

Kabeljauw daarentegen kreeg tot 1000 fr. en meer per kilo. Voor de gullen werd ook veel geld betaald en noteerden we tussen 770 en 960 fr. per ben. Vooral de O.288 profiteerde van deze prijzen. Dit schip zette ook een mooie vangst wijting op de markt. De grote sortering kreeg rond de 11 fr. en iets meer, terwijl de kleine sortering varieerde van 9,40 fr. naar 10 fr. Schelvis wordt weer schaars, meteen worden de prijzen weer hoger. Grote sortering kreeg meteen tot 30 fr., de middensorteringen tussen 630 en 1000 fr. per ben. Rode zeebaars was ook weer schaars en duur. Grote sortering liep op tot 26 fr., de kleine sortering tot 14 fr. per kg. Voor schotse schol was de prijs nogal matig, rond de 8 fr. per kilo voor grote en middensortering. Hondstong was deze week weer wat duurder dan de voorgaande weken en steeg tot 1100 fr. Ook staartvis was duurder en haalde weer meer dan 60 fr. Voor de schaars blijvende

**MAIDENTRIP
VAN DE O.135**

De nieuwste Oostendse eenheid besloot dinsdag zijn eerste reis na een 17 daagse campagne in het kanaal. Het werd zeker geen tegenvallier aangezien een vangst van 5000 kg tong en 30 bennen vis in de afslag werd gezet. De opbrengst lag meteen op het peil van de andere schepen en bedroeg 340.000 frank.

Woensdag bleven die prijzen zowat op hetzelfde peil zodat we zeker niet mogen klagen. Verleden jaar rond deze tijd lag het prijspeil zeker 10 fr. en meer lager.

De vangstjes vis die van het kanaal aangevoerd worden zijn praktisch van geen betekenis. Wat kabeljauw, platvis en wijting brengen zeer weinig aarde aan de door de tongenvangst flink opgeworpen dijk.

HOGES PRIJZEN VOOR WESTVIS

Deze vangsten waren de enige die enige kleur in de markt brachten. Mooie vangstjes rode knorhaan, wat doggen, rog, kabeljauw, gul, vlaswijting, keilrog, enz. Soorten die allemaal duur verkocht werden. Shelfcod kabeljauw kreeg tot 1750 fr. per 50 kg., de gullen schommelden van 700 naar 1360 fr. per ben en wijting kreeg zelden minder dan 10 fr. per kilo. Rode knorhaan werd nu ook opgekocht door de uitvoerders die er tot 30 fr. voor neertelden, de kleine sortering kreeg volgens de kwaliteit van 500 naar

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

1250 fr. Voor de doggen werd tot 600 fr. gegeven en steenholk kreeg 300 fr. per ben. De roggen waren meer dan duur met grote rog tot 1770 fr., tillen rond de 1500 fr. en de andere sorteringen van 1100 naar 1400 fr. Keilrog steeg dinsdag weer boven de 40 fr. per kilo, terwijl voor staartvis opnieuw tot 72 fr. werd betaald. Zonnevis haalde 58 fr. per kilo en voor pollak noteerden we tot 21 fr. Zeer mooie resultaten voor deze schepen die vaak rond de 1000 fr. per ben kregen.

KUSTVISSERIJ KLAMPT AAN

De kustvissersvloot blijft ingesteld op de tongenvisserij. Deze week brachten ze zowat 3600 kg. in de markt. Daarbij een 200 bennen vis. De vangsten vis worden dus groter terwijl de tongvangsten afnemen. De opbrengsten blijven voor deze schepen zeker renderend en alleszins heel wat beter dan die van de garnaalvaarders die het meer met matige cijfers moeten stellen. De garnaal is niettegenstaande de schaarste niet erg duur zodat van hoge opbrengsten weinig sprake is.

APRIL 1970
TE OOSTENDE :
4,5 miljoen
meer opbrengst

Ook de maand april is in de Oostendse vismijn nogal gunstig verlopen. De totale opbrengst steeg inderdaad van 39.199.699 fr. tegen 43.654.958 fr. De opbrengst van de vis, meer bepaald van de tong, is hieraan niet vreemd. De tongen brachten in mei inderdaad 16 milj. 587.265 fr. op. Er werden 215.446 kg. tongen aangevoerd, ze haalden een gemiddelde prijs van bij de 77 fr. per kg. Een absoluut bevreemdende prijs bij dergelijke aanvoer.

Een opvallende stijging van de schelvisaanvoer van IJsland die opliep tot 241.000 kg. De prijs echter was zoals gewoonlijk bij een redelijke aanvoer van deze vissoort erg laag en lag maar even boven de 10 fr. per kg.

De totale visopbrengst steeg uiteindelijk van 38.164.858 fr. naar 41.965.494 fr.

De opbrengst van de deelvis op naam is opnieuw teruggelopen en viel terug van 215.680 fr. naar 204.395 fr.

De garnaalopbrengst steeg ook weer en wel van 781.571 fr. naar 994.959 fr. De opbrengst van de verkoop van vreemde vis steeg van 37.590 fr. naar 226.295 fr. Dit vooral dank zij de tegenwoordige regelmatige aanvoer van forellen.

Ten slotte werd er nog voor 263.815 fr. vis geschat.

Alles samen een vierde gunstige maand in 1970.

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**



**Voor Uw vissersschepen :
Raadpleeg de**

**N.V. SCHEEPSWERVEN VAN
LANGERBRUGGE**

**Rodenhuize
9020 Gent 2
Tel. : (09) 78.04.01**

(6768V)

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

MET EEN VASTE- OF
VERSTELBARE
Zaltbommel-
schroef

hsilbot werd tussen 50 en 113 fr. betaald volgens de grootte en de kwaliteit.

Voor deze IJslanders werden het bevreemdende resultaten. Voor de O.288 werd het zelfs een nieuwe opbrengst van meer dan 1 miljoen, de vierde van dit jaar. Dit keer was het 1.109.000 fr. De laagste opbrengst was voor de O.331 die echter ook nog boven de 500.000 fr. geraakte.

STEEDS MEER TONG

Uit zeventien kanaalvangsten kregen we deze week ongeveer 110.000 kg. tong. Een nieuwe stijging dus van de gemiddelde vangst, vooral dank zij de reuzevangsten van de O.198 en de Z.499 die woensdag ieder voor 1600 kg. zorgden. Dat zijn vangsten die we niet meer gezien hebben sedert de fameuze tongenwinter. Nu liggen de prijzen echter een 40 fr. per kg. hoger zodat ook de opbrengsten heel wat hoger uitvielen. Het werden zelfs cijfers die we enkele jaren terug niet voor mogelijk gehouden zouden hebben. Beide schepen besomden meer dan 1 miljoen.

Tongen werden reeds aangevoerd vanaf verleden week vrijdag toen twee vangsten of 7200 kg. in de markt gezet werden. De prijzen waren die dag heel wat beter dan de volgende dag toen gemiddeld ruim 5 fr. per kilo minder betaald werd voor de 17500 kg. die toen aangevoerd werden. Het feit dat men de vrijdagse tongen nog op de Franse markt kon geraken was daar niet vreemd aan.

Dinsdag lagen de tongprijzen opnieuw hoger, de middensoorten kregen zelfs boven de 70 fr. per kilo.

ven de 100.000 kg. Toch bleven de prijzen op eenzelfde peil als verleden week met de meeste sorteringen het duurt op de dinsdagmarkt.

Alle vis is trouwens duur verkocht geworden deze week. Vooral kabeljauw was weer duur en haalde dinsdag reeds tot 35 fr. per kg. De gullen werden meer dan vlot verkocht, IJslandse zowel als witte gul. Koolvis bleef weer op een laag peil, iets waaraan voorlopig niet veel schijnt te zullen veranderen. Wijting werd vooral van IJsland aangevoerd, het was de O.288 die de grootste vangst bracht. Deze wijting werd trouwens duur verkocht en kreeg een prijs die gemiddeld boven de 10 fr. per kg. lag.

Voor de westschepen was het een gunstige verkoopweek. Vooral gul, kabeljauw, rode knorhaan en wijting werden goed verkocht. De grote knorhaan bleef bestendig rond de 30 fr. per kg. schommelen terwijl voor de kleine sortering meestal meer dan 20 fr. betaald werd. Voor deze schepen vielen de opbrengsten ook renderend uit.

Een paar merkwaardige resultaten van het kanaal deze week dank zij de O.198 en de Z.499 die ieder rond de 15.000 kg. tong losten. Het werden voor beide schepen rekord-opbrengsten van meer dan 1.000.000 fr. Cijfers die we niet zo gauw zien evenaren al menen we zoiets voor een paar maanden ook gezegd te hebben toen ook onwaarschijnlijk hoge resultaten geboekt werden van het kanaal.

De totale aanvoer bestond deze week toch uit 7.820 bennen vis, 2.000 kg. kreeftjes en 115.000 kg. tongsortering. De totale opbrengst hiervan bedroeg 12.179.110 fr.

BETERE CIJFERS VOOR DE IJSLANDERS

Dank zij de grootte van de vangsten en anderzijds ook de goede prijzen die voor de meeste soorten werden betaald, werden het voor de deze week verkopende IJslanders goed resultaten. Er waren trouwens niet veel IJslandse vangsten. Vier op de dinsdagmarkt en daarmee is alles gezegd. De aanvoer bestond uit ongeveer 5800 bennen vis en

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was bijzonder groot, niet minder dan 57 vaartuigen boden hun vangsten aan. Gezien er geen verkoop was op de maandagmarkt werd deze verkoopdag verschoven naar de zaterdag. Op deze verkoopdag boden er negen vaartuigen hun vis aan, een van de Kreeftenput, een van het Kanaal en zeven van de Noord. De prijzen waren renderend voor alle vissoorten. De 12.380 kgr. tongen bekwamen van 62 tot 77 fr. voor de grote soorten, voor de middensoorten van 68 tot 75 en de kleine slag van 58 tot 69 fr. Tarbot en grietsoorten bleven prijs behouden van de vorige verkoopdag evenals de kabeljauws en gulsoorten. Daling van de verschillende pladijsoorten en zelfde marktprijzen voor de wijtingsoorten. De opbrengsten van 118.100 voor de Z.400 tot 188.160 voor de Z.421. De Z.542 van het Kanaal met 242.270 en de Z.559 van de Kreeftenput met 97.010. Op de dinsdag en woensdagmarkt werd de hoofdbrok gevormd door de tongsoorten, niet minder dan 60.000 kg. werden er gelost. Voor de grote en bloks, werd van 60 tot 65 fr. betaald, voor de driekwart van 60 tot 71, voor de schone kleine en de kleine van 67 tot 78 en de TP en slijs van 60 tot 74. Op de woensdagmarkt werd er een kleine prijsdaling vastgesteld, vooral van de kleine tongsoorten. De tarbot en grietsoorten waren alhoewel iets lager in prijs dan vorige week, toch nog renderend. Zeer weinig pladijsoorten aan de markt, dit gaf geen aanleiding tot prijsstijging: voor de grote soorten werd van 8 tot 14 fr. geboekt, voor de 3de slag van 10 tot 15 fr. De kleinere soorten van 5 tot 11 fr. Een groot tekort aan kabeljauws en gulsoorten, dit was aanleiding tot geweldig hoge prijzen: van 28 tot 36 fr. voor de kabeljauws en van 14 tot 30 fr. voor de gulsoorten. De wijtingafname schomelde tussen de 8 en de 18 fr. volgens sortering. Topprijzen werden geboekt voor de roggevissoorten: voor de grote soorten van 28 tot 35 fr. en de kleinere van 14 tot 26 fr.

De zeehaaien en zeehonden bekwamen van 8 tot 18 fr. volgens sortering en de roodbaards van 10 tot 24 fr. De Engelse soldaten welke goed vertegenwoordigd waren brachten van 18 tot 28 fr. op. De opbrengsten waren bijzonder renderend voor al de vaartuigen. Het hoogste cijfer werd geboekt door de O.189 van Frans van der Veer uit Oostende, die met 10.000

kg. tongen 686.920 fr. besomde. Deze top opbrengst is het hoogste cijfer dat in de Stedelijke Vismijn werd geboekt. Het vorige rekord stond op naam van de Z.572 van reder E. Degroote met 572.000 fr. Reder en bemanningsleden van de O.189 werden na de verkoop ontvangen in de vergaderzaal van de vismijn door schepen Verstraete en vismijnbestuurder A. Millet. Bloemen werden aangeboden aan de reder en aan schipper Corneille werd een schaal van de stad Brugge overhandigd.

OPNIEUW STRENGE VEROORDELINGEN TEGEN VISSERS

De korrektionele rechtbank te Brugge heeft deze week opnieuw enkele vissers aan het verstand moeten brengen dat het absoluut onverantwoord is zijn vaartuig in de steek te laten en zonder geldige reden de afvaart te belemmeren, met alle gevolgen daaraan verbonden voor de reder en voor de overige bemanningsleden.

Eén van de opgeroepen werd veroordeeld tot een boete van 3000 F en tot het betalen van een schadevergoeding van 15.000 F plus de intresten en kosten.

Twee andere kregen 2.000 F en 1.000 F en hoorden zich veroordelen tot het betalen van een schadevergoeding van 9.000 F en 3.000 F. Veertien dagen geleden werd een andere visser, eveneens wegens kontraktbreuk tot 25.000 F schadevergoeding veroordeeld.

Bij dit alles kunnen we de volgende bedenkingen maken.

Het is jammer dat zo iets moet gebeuren.

Het zijn echter steeds dezelfde. Zij beseffen niet dat zij hun collega's eveneens benadelen. Zij maken misbruik van het bemanningstekort, wel wetende dat zij morgen toch met een ander schip zullen kunnen meegaan. De reders zouden dergelijke elementen moeten weigeren. Sinds de Rederscentrale zich met deze plaag bezighoudt dient gezegd dat het aantal gevallen blijft afnemen.

De strenge straffen zitten er na-

ZIJ HADDEN PECH...

★ De Z.547 van schipper François is met de boel vastgeslagen en bij het opwinden van de staandraad sloeg deze over de boeg naar de roerschacht die gebroken werd. Dan zette men koers naar Zeebrugge.

★ Bij het winden van de netten op de Z.474 is de stuurboordboel vastgeslagen en hoorde men een gekraak en de stuurboordkant van de winch wilde niet meer draaien.

Sleephulp ingeroepen van de Z.577 om de stuurboordboel binnen te halen waarna beide vaartuigen naar Nieuwpoort stevenden om de visboel terug over te nemen. Te Zeebrugge heeft men dan schade vastgesteld aan de flens van de stuurboordas en de afstelring van de bakboordtrommel.

★ Op vak 202 is de Z.496 van schipper Roger Wintein met de netten vastgeslagen. Hierdoor is de blok uit de top van de stuurboordboek gerukt. Deze blok is terecht gekomen op de stuurboordzijde van het schip en vandaar op de schroef die beschadigd werd.

★ De Z.474 heeft de korre in de schroef gekregen. Men poogde de tevergeef los te krijgen. Via radio Oostende deed de schipper een oproep om sleephulp van de «Zeetijger».

★ De Z.570 bevond zich ter visserij op vak 204 waar het werd opgeroepen door de Z.545 van schipper Willy Van Haecke. Dit laatste schip had af te rekenen met een defekte motor en de opspeling werd naar Zeebrugge uitgevoerd.

★ De Z.590 van schipper Hubert Rappé was op weg naar de visserij toen de Z.603 om sleephulp vroeg. Het vaartuig bracht de Z.603 naar Zeebrugge. Daarna keerde het terug naar de visserijgronden.

★ De Z.201 van schipper-eigenaar André Desmidt bevond zich ter visserij op de Schouwenbank toen een der korren, bij het wegzetten, in de schroef terecht kwam. Men poogde vruchteloos deze vrij te maken. De Z.471 werd opgeroepen voor sleephulp naar Zeebrugge.

★ Op terugreis van de visserij bemerkte schipper-eigenaar Leon dams van de Z.442 plots noodseinen met een rode fakkel. Aldaar stelde men vast dat het een pleziervaartuig was. De «Bredouille II» had de korre in de schroef gekregen en de opvarenden vroegen om naar Oostende gesleept te worden. Bij het overgeven van de sleeptros kwam het pleziervaartuig met de achterstevens tegen de bakboordverschansing van de Z.442 terecht en die schade opliep.

★ Te koop: wegens uitscheiding bedrijf - Stalen VISKOTTER - lengte 33 m. bouwjaar 1965. Inlichtingen bureel blad onder nr. 6848V.

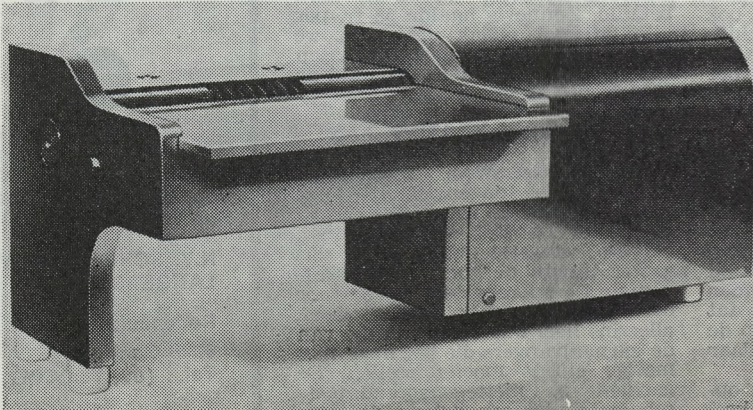
INTERESSANT BEZOEK AAN APELDOORNSE NETTENFABRIEK

De N.V. Apeldoornse nettenfabriek Von Zeppelin, in samenwerking met de rederscoöperatieve SCAP, HULP IN NOOD en HAND IN HAND ZEEBRUGGE, richt donderdag 11 juni a.s. een kosteloze reis met autocar in naar Apeldoorn. Aldaar zal een bezoek gebracht worden aan de nettenfabriek. Na een gratis lunch wordt, tijdens een koffietafel, een prachtige film vertoond.

Het vertrek uit Oostende is voorzien om 6 uur 's morgens aan het Gerechtshof. Een halte is voorzien op de wijk Opex aan café «Tivoli». Ook te Zeebrugge en te Heist (Tramstation) zijn haltes voorzien. Het vertrek uit Apeldoorn is voorzien te 16 uur, via Rotterdam en Vlissingen.

ALLE REDERS (zonder dames) kunnen zich voor deze reis en bezoek laten inschrijven op één der kantoren van de drie vernoemde maatschappijen vóór 9 juni a.s.

Voor het onthuiden van Zeetong - Schol - Kabeljauw filet - Schelvis filet - Leng filet - enz.



3 maal zo vlug als met de hand, ook een leerkracht onthuidt nu op een vlotte efficiënte wijze en zonder de minste beschadiging grote hoeveelheden vis in een korte tijd... Zij maakt U minder afhankelijk en is een goede hulp. Ook voor U in de VISWINKEL.

Belt U even en wij demonstreren de machine in Uw eigen bedrijf.

FILLETING CORPORATION

Vredelaan 13 ANTWERPEN - Ekeren 2

Telefoon 03 — 643907

(6773V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

15-5	12	14.929	592.685
16-5	14	25.548	1.318.660
19-5	28	372.907	5.765.600
20-5	12	93.700	4.502.165
	66	507.084	12.179.110

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

13-5	6	414	27.060
14-5	6	195	19.719
15-5	7	307	18.789
16-5	7	274	18.515
17-5	1	17	1.428

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

15-5	5	16.413	677.370	41,27
16-5	10	31.549	1.093.750	34,66
19-5	18	68.731	2.600.110	37,83
20-5	19	82.228	2.862.760	34,81
	52	198.921	7.233.990	

WAARVAN TONG

15-5	5	7.486	539.820	72,11
16-5	10	12.387	845.090	68,22
19-5	18	28.993	1.731.310	59,71
20-5	18	31.001	1.984.580	64,01
	51	79.867	5.100.800	

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

15-5	24	2.174	114.376	30,—	62,—
16-5	14	1.683	112.272	38,—	87,—
19-5	27	5.236	255.724	29,—	74,—
20-5	18	2.453	136.976	38,—	75,—
	83	11.546	619.348		

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

14-5	6	1.255	49.380
15-5	5	1.458	74.440
16-5	13	9.066	470.247
19-5	11	20.150	490.430
20-5	9	6.302	153.330

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

15-5	6	333	21.471	58,—	71,—	64,—
16-5	6	303	18.542	53,—	72,—	61,—
19-5	7	425	25.360	54,—	66,—	60,—
20-5	6	233	14.604	61,—	67,—	63,—

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 14 MEI 1970

Z.269-O.202, IJsland
O.234-O.224, IJsland
O.232-O.329, Noord
O.118-O.206, Kanaal
O.114-O.306, Kanaal
Z.509, West

O.284, Kanaal
O.279, Kanaal
O.151, Kanaal

DINSDAG 19 MEI 1970

O.180, Kanaal
O.35, Kanaal
O.537, West
N.346, West

VRIJDAG 15 MEI 1970

O.29-O.369, Kanaal
O.307-O.127, Kanaal
O.247-O.141, Kanaal
O.123, Kanaal
N.720, West
N.765, West

WOENSDAG 20 MEI 1970

Z.418, IJsland
O.331, IJsland
O.216, IJsland
O.312, Kanaal
O.285, Kanaal
O.94, Kanaal
N.723, West
O.147, West
O.172, West
O.156, West
O.214, West
N.719, West

ZATERDAG 16 MEI 1970

Z.175, Noord
O.132, Kanaal
O.66, Kanaal

MAANDAG 18 MEI 1970

O.317, IJsland

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis					19-5-1970
Groot	...	...	...	...	17.60-30.20
Middel	...	...	...	...	12.60-18.20
Klein	...	...	...	...	8.—
Kabeljauw	...	...	...	...	11.60-21.20
Gul	...	...	...	...	15.40-19.20
Witting	...	...	...	...	10.—11.80
Schaat	...	...	...	...	.....
Zeebaars	...	...	...	...	13.80-26.—
Leng	...	...	...	...	10.—18.20
Schartong	...	...	...	...	5.80- 7.80
Heilbot	...	...	...	...	49.80-113.0
Koolvis	...	...	...	...	5.60- 9.40
Hondstong	...	...	...	...	22.—26.—
Zeeewolf	...	...	...	...	14.40-17.—
Platen	...	...	...	...	.....

1. OOSTENDE

VRIJDAG 15-5-1970

KANAAL					
Z.543	15	28	3650	250.650	
O.35	15	30	3600	248.720	

WEST					
O.537	5	40	—	21.180	

KUST					
O.150	1	2	102	8.130	
O.234	1	10	—	3.560	
O.31	1	2	91	7.060	
O.22	1	2	97	7.110	
O.101	1	7	101	8.980	
O.555	1	2	135	9.740	
O.100	1	—	126	8.480	
O.351	1	11	72	7.960	
O.486	1	4	55	5.660	

ZATERDAG 16-5-1970

KANAAL					
O.72	17	15	7800	535.260	
O.26	16	30	4100	270.250	
O.285	15	32	5600	379.650	

KUST					
O.446	2	2	171	13.100	
O.31	1	3	89	7.040	
O.104	2	4	81	6.960	
O.150	1	18	86	10.830	
O.555	1	1	90	6.620	
O.22	1	7	247	19.650	
O.101	1	4	92	7.900	
O.486	1	3	62	5.200	
O.100	1	2	132	9.920	
O.351	1	3	61	4.490	

DINSDAG 19-5-1970

IJSLAND					
O.331	18	880	1800	508.655	
O.216	17	1350	—	523.080	
O.316	17	1500	—	730.200	
O.288	17	2050	300	1.109.170	

KANAAL					
O.135	17	30	5000	340.315	
O.195	17	40	5400	384.005	
O.243	17	30	5500	381.360	
O.239	17	30	5100	364.670	
O.249	17	30	4300	291.010	

WEST					
O.214	6	100	—	102.640	
O.148	8	110	—	109.510	
N.185	6	80	—	81.930	
O.120	6	60	—	60.070	
O.156	7	70	—	61.610	
O.172	8	120	—	109.435	
N.719	6	150	—	192.320	
N.346	6	80	—	75.760	
O.147	6	90	—	78.800	

KUST					
O.446	2	1	108	8.375	
O.104	2	12	120	14.390	
O.351	3	25	112	20.130	
O.234	3	8	185	14.930	
O.101	3	5	161	14.100	
O.225	2	13	63	11.920	
O.100	2	3	150	12.650	
O.22	3	22	221	24.210	
O.486	2	3	109	10.710	
O.31	2	2	78	8.910	

WOENSDAG 20-5-1970

KANAAL					
Z.499	17	20	17000	1.088.200	

O.268	16	10	5100	340.640
O.198	16	10	15700	1.018.240
O.134	16	40	6100	390.440
O.229	16	30	4900	327.915
O.182	16	60	6000	393.160
O.301	16	20	4700	305.840

WEST					
N.723	6	140	—	117.030	
O.192	7	120	—	111.100	
Z.509	5	30	1300	145.530	
O.142	6	60	—	49.990	
N.736	8	120	—	102.480	

VERWACHTINGEN

MAANDAG 25 MEI

IJSLAND

O.305; 530 bennen t.t.z. 40 bennen kabeljauw en gul, 40 bennen koolvis, 270 bennen schelvis en totten, 10 bennen leng, 40 bennen varia, 130 bennen kreeftjes.

O.127; 650 bennen t.t.z. 35 bennen kabeljauw en gul, 150 bennen koolvis, 325 bennen schelvis en totten, 40 bennen schotse schol, 5 bennen heilbot en staart, 10 bennen schatten, 10 bennen leng, 25 bennen varia, 50 bennen kreeft.

O.282; 650 bennen waarvan 50 bennen kreeftjes

O.236; 625 bennen hetzij 125 bennen kabeljauw en gul, 75 bennen schelvis en totten, 175 bennen wijting, 50 bennen schotse schol, 10 bennen schaat, 10 bennen rode zeebaars, 10 bennen zeewolf, 20 bennen kreeftjes.

KANAAL

O.181, O.303, N.706, O.159, Z.502.

NOORD

N.708, N.709.

WEST

N.720, N.765, N.345, O.172.

IJSLAND

(Maandag of dinsdag)

O.250.

DINSDAG 26 MEI

IJSLAND

O.231.

KANAAL

O.275, Z.34, O.37, Z.597, O.160, Z.527.

NOORD

O.232, O.329

WEST

O.147, N.719, N.738, N.763, O.15.

WOENSDAG 27 MEI

KANAAL

Z.38, O.274.

OOST

Z.509.

WEST

O.214, O.156 O.537 N.346, N.185

NOORD

Z.175.

2. ZEEBRUGGE

DONDERDAG 14-5-1970

Z.563	6	1200	40	137.010
Z.546	8	1500	40	185.860
Z.577	1	200	30	55.440
Z.556	1	300	10	47.370
Z.594	1	200	30	50.670
Z.505	1	300	30	53.450

VRIJDAG 15-5-1970

Z.547	5	1500	50	160.920
Z.596	5	2000	60	243.890
Z.594	2	150	20	30.090
Z.497	5	1300	45	175.260
Z.463	10	250	50	67.210

ZATERDAG 16-5-1970

Z.559	11	200	85	97.010
Z.421	6	2000	65	188.160
Z.400	8	1500	30	118.100
Z.405	6	1000	25	130.390
Z.579	4	1500	100	153.860
Z.542	14	3500	100	242.270
Z.577	2	200	30	30.420
Z.442	4	400	40	47.860
Z.594	2	200	40	22.160

DINSDAG 19-5-1970

Z.575	5	100	30	36.600
Z.598	7	75	50	85.380
Z.507	4	800	35	73.270
Z.403	3	350	25	45.370
Z.417	10	150	60	62.650
Z.408	5	130	40	137.950
Z.474	2	300	30	45.910
Z.503	2	300	15	38.890
Z.540	10	200	100	110.110
Z.560	12	4200	150	475.180
Z.562	6	1500	60	156.790
Z.518	7	1500	60	156.860
Z.444	16	4500	110	365.330
Z.496	6	3000	120	316.360
Z.262	6	1300	50	116.820
Z.583	5	1500	40	130.840
Z.590	10	120	55	123.780
Z.431	6	1000	50	122.420

WOENSDAG 20-5-1970

Z.500	12	300	100	133.950
Z.348	8	200	100	105.630
Z.407	9	10	65	75.030
Z.589	7	1800	70	173.640
Z.518	7	1500	65	170.630
Z.526	4	800	20	108.880
Z.580	7	1700	60	133.870
Z.551	10	1800	60	135.040
Z.510	6	1400	60	148.120
Z.578	6	1000	45	93.380
Z.564	6	900	40	74.910
Z.568	6	500	35	80.280
Z.492	6	1500	90	188.870
O.189	12	10000	200	686.920
Z.24	10	1800	45	122.530
Z.424	5	1200	50	128.040
Z.451	10	600	90	120.040
Z.549	12	150	125	143.640
Z.560	4	100	90	36.110

DE VERSNELDE

BEROEPSOPLEIDING

Zoals ter gelegentijd medege-
deeld heeft de Redercentrale in de
Gespecialiseerde Nationale Kom-
missie van advies voor de Zeevisse-
rij, in de schoot van de Rijksdienst
voor Arbeidsvoorziening, R.V.A., en-
kele nieuwe voorstellen gedaan van
financiële - administratieve aard
met betrekking tot de versnelde be-
roepsopleiding voor matrozen ter
zeevisserij. Deze voorstellen werden
in genoemde commissie aangeno-
men die ze maar het hoofdbestuur
van de R.V.A. als advies heeft door-
gestuurd. Binnenkort zal deze aan-
gelegenheid in bedoeld hoofdbes-
tuur te Brussel worden behan-
deld.

3. NIEUWPOORT

Vrijdag 15 mei 70

N.817	6160	N.779	7580
N.734	11.190	N.805	13.570
N.700	35.940		

Vijf kustvissers verkochten 's na-
middags hun vangsten. Het betrof
een goede duizend kg. tongen en
enkele bennen platvis. De prijzen
van de tongen waren: de 2 groot-
ste soorten 62 à 66 fr., de 3de 74,
de 4de 78, de 5de 72 en de kleine
tot 68 fr.

Zaterdag 16 mei 70

N.800	252.229	N.817	4.600
N.779	4.120	N.726	10.710
N.734	9.110	N.36	38.380
N.3	10.364	N.788	12.296
N.788	12.296	N.708	20.500
N.700	14.780	N.737	16.750
N.419	41.788	N.209	34.620

Ruim 5000 kg tongen, met 70
bennen andere vis, werden zater-
dagnamiddag op de markt gezet.
Buiten verwachting waren de prij-
zen zeker goed te vernoemen, en
liepen de tongen nog op in prijs,
naar 't laatst van de markt.

De twee grootste soorten kregen
van 64 à 70 fr., de 3de van 70 naar
78, de 4de en 5de van 76 à 80,
de kleine van 70 à 79 fr. Tarbot en
grieten was „spek” voor de winkel-
liër. Platvis ging langs de middel-
maat weg en enkele hopen kabel-
jauw en gullen kregen van 1600
naar 1400 fr de 50 kg. De N.800
had een flinke reis in 10 dagen, en
besomde zelf, het hoogste verkoop-
cijfer van één vangst in Nieuw-
poort. Het vaartuig N.800 verbe-
terde zelf zijn eigen nekkordcijfer
welke 234.000 fr bedroeg!

Dinsdag 19 mei 70

N.703	53.450	N.710	45.640
N.722	52.414	N.740	42.260
N.762	63.754	N.730	42.810
N.704	101.810	N.345	60.100
N.491	19.512	N.779	6.280

Ruim 300 bennen vis, met 2.500
kg tongen werden aangevoerd. Te
rug variatie uit de West. De tar-
bot is gezakt in prijs, maar haalde
toch nog 90 à 95 fr. De tongen van
66 à 80 fr. De weimige kabeljauw
en gullen werden „goed” verkocht
dit van 1400 fr. de ben naar 1000
fr voor de voorkleine gullen. Platvis
liep naar de goedkope kant, drie-
lingen 500 fr, visjes 380 à 280 fr.
De rode soldaten waren in trek:
grote 1500 fr en kleine 1250 fr. Wij-
ting van 450 voor de kleine naar
650 fr voor de grote. Roggen moers
1300 fr, tillen van 1100 à 1300. Zee-
honden en haaien, 700 à 750 fr. Een
vaste markt over gans de lijn.

Woensdag 20 mei 70

N.750	37.420	N.761	42.650
N.3	7.760	N.726	4.390
N.498	4.600	N.737	14.120
N.788	19.220	N.805	13.630
N.700	9.540		

Twee vaartuigen van de West,
en zeven kustvissers. Er was veel
belangstelling, en die zelfs hogere
prijzen werden gegeven voor rog
en gullen. De andere vis kreeg de-
zelfde prijzen als de dinsdagmarkt.

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

DE MISERIE MET ZIEKVERKLAARDE VISSERS

In de zeevisserij heerst een be-
stendig bemanningstekort.

Een gedeelte, gelukkig een min-
derheid, maakt daarvan schromelijk
misbruik ten nadele van de reder
als van de overige bemanningsle-
den.

De enen plegen kontraktbreuk
door gewoon niet op te dagen wan-
neer het schip moet afvaren. Ande-
ren laten zich «ziek» verklaren.
Sommigen maken er geen geheim
van en verklaren openlijk dat ze
tegen een bepaalde dag wel zullen
ziek zijn of dat ze wel ergens pijn
zullen hebben of dat ze wel zullen
gevallen zijn...

De nodige bewijzen krijgen ze
maar al te gemakkelijk van som-
mige dokters die dergelijke onver-
antwoorden niet meer als patiënt
maar als cliënt beschouwen. De
reder staat daartegen machteloos,
tenzij allerlei proceduren welke
niets allen.

Tenzij... in ééndracht wordt op-
getreden.

Dergelijke individuën zijn vol-
doende gekend. ALLE reders zou-
den moeten weigeren nog derge-
lijke vissers (?) mee te nemen.
Ook al moet hun schip een dag
langer aan de wal blijven. Het is
maar eenmaal kwaad werk. Immers
zijn deze mensen een pest voor het
bedrijf. Iedere reder wordt er vroeg
of laat mede gekonfronteerd en
zijn schip blijft dan meer dan eens
liggen.

Dat de syndikaten hierop niet
reageren, is te begrijpen. Hun doel
is immers opvoeden! Hun leden
hebben alleen nog rechten, geen
plichten meer... Maar het zijn pre-
cles al deze elementen die moord
en brand schreeuwen wanneer ze
menen in hun rechten te kort te
zijn gedaan. Dan lopen ze naar hun
syndikaat en dan wordt er met van
alles gedreigd. Dat is sociaal!...

Ook de trouwe vissers kunnen op
dergelijke mistoestanden reageren.
Zij zijn immers mede slachtoffer
van het onverantwoord optreden
van hun «kollega's»(?). Ook zij
kunnen bijvoorbeeld in geval
van kontraktbreuk langs gerechte-
lijke weg dergelijke elementen ver-
antwoordelijk stellen en schade-
vergoeding vragen wegens loon-
verlies voor die dagen dat het
schip is moeten blijven liggen.

Tenslotte is er de Rederscentra-
le. Zij behandelt reeds de gevallen
van kontraktbreuk, hetgeen vruch-
ten opbrengt.

Thans zal een procedure worden
ingezet om in gevallen van duide-
lijk vermoeden van misbruik, me-
dische tegenonderzoeken te laten
verrichten. Een dokter werd reeds
aangesteld. Blijkt uit een dergelijk
tegenonderzoek dat de «zieke» he-
lemaal niet ziek is dan zal deze
het beslist geen tweede keer meer
riskeren.

De reders kunnen zich derhalve
voor dergelijke gevallen tot de Re-
derscentrale wenden.

Het is hoog tijd dat een einde
aan dergelijke plagen wordt ge-
steld in het belang van de reder
en de vissers.

JULIEN QVICK IS NIET MEER...

Vorige week zaterdag over-
leed te Oostende op 68-jarige
leeftijd de heer Julien Qvick.
Vooral in onze vissersmiddens
was de afgestorvene een be-
zonder goed gekend figuur.

Hij werd geboren te Ninove op
28 oktober 1902 en begon,
na zijn humaniora, onmiddellijk
zijn loopbaan in de vis-
serij. Het was inderdaad op
1 februari 1925 dat hij in
dienst trad van de Industriële
des Pêcheries, waar hij om-
zeggens de volledige leiding
van het bedrijf als boekhou-
der en technisch bediende
waarnam.

«Mijnheer Julien», zoals hij
in de betrokken middens werd
genoemd, was een bijzonder
veelzijdig man voor wie geen
probleem onoplosbaar was. Bo-
vendien was hij bezield met
een zelden gezien doorzet-
tingsvermogen, hetgeen, ge-
koppeld aan een enorme er-
varing, hem tot een gewaar-
deerd figuur in onze vissers-
middens maakte. De overscha-
keling van stoom- op motor-
schepen maakte hij mee en
ook in deze sektor wist hij
een vooraanstaande rol te
spelen.

Na 43 jaar dienst bij de firma
Industriële des Pêcheries
ging hij op 1 oktober 1966 op
rust. Van deze rust wist hij
ten volle te genieten tot een
ziekte hem uiteindelijk fataal
werd.

Midden een enorme massa
volk werd Julien Qvick heden
donderdag ter aarde besteld.
Aan zijn achtbare familie biedt
ons blad haar welgemeend
rouwbeklag aan.

HULP AAN DE VISSERIJ

De «Zinnia» is op visserijwacht
vertrokken op 4 mei l.l. met aan-
legplaats te Glasgow en wordt op
22 mei terug te Oostende verwacht.

In de periode van 8 tot 13 mei,
toen de Zinnia in de Ierse Zee
voer, verleende hij hulp aan ver-
schillende Belgische vissersschepen.
Deze hulp bestond uit technische
tussenkomsten en medische bij-
stand.

De vissersschepen die technische
hulp nodig hadden waren de O.127
«Okeanos» voor herstelling van
de radar, de O.239 «Ancre d'Espe-
rance» voor herstelling van de
dieptemeter, op de N.706 «Ster
der Zee» diende de leiding van
van de Z.543 «Voluntas Dei»
zeewaterkoeling hersteld. Aan boord
werd de cylinderkop dichting ge-
repareerd, terwijl op de O.285 «Su-
zy» de hoofdzender van de radio
een nazicht vereiste. Op de N.800
«Duc in Altum» diende de hulpmo-
tor van de noodzender hersteld en
aan boord van de Z.572 «Tornado»
regelden de specialisten van de
Zinnia de vriesinstallatie van het
visruim. Tenslotte op de O.195
«Antoinette» werd de luidspreker
hersteld.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		OostendeZeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	16-5-1970	16-5-1970	19-5-1970	19-5-1970	20-5-1970	20-5-1970	19-5-1970	20-5-1970	19-5-1970	20-5-1970	19-5-1970	20-5-1970
Tong groot (1 à 2 st/kg)	58,40-67,20	62,—66,—	60,60-66,—	60,—65,—	57,—69,40	58,—65,—	61,—64,—	58,—61,—				
bloks (3 st/kg)	66,80-68,—	72,—77,—	63,80-72,—		63,20-74,—	60,—70,—	73,—,—	68,—70,—				
fruits (4 st/kg)	65,—67,80	72,—75,—	68,—72,80		64,—78,20	67,—69,—	76,—78,—	80,—,—				
schone kleine (5 st/kg)	67,60-72,—	68,—76,—	71,—74,—		62,40-74,—	67,—71,—	80,—,—	81,—,—				
kleine (6 st/kg)	51,80-65,—	64,—69,—	66,20-69,—		53,60-65,60	62,—68,—	75,—,—	74,—,—				
slips (alleen zeebr.)		58,—60,—				60,—63,—						
Tarbot groot (1-2-3)		100-110	110,—,—	88,—105	85,—105	86,—91,—	95,—,—	95,—,—				
middel (1-2-3)	85,—,—	90,—95,—	100-85,—	70,—78,—	70,—76,—	80,—85,—	90,—,—	85,—,—				
klein (1-2-3)	50,—70,—	45,—83,—		35,—60,—		40,—65,—	60,—,—	55,—,—				
Griet groot (1-2-3)		70,—68,—		48,—53,—		50,—55,—	45,—55,—	45,—,—				
middel (1-2-3)	43,60,—	40,—65,—		38,—45,—		41,—48,—						
klein (1-2-3)	30,—,—											
Schol (plad.) (1-2-3)		10,—12,—	15,—,—	8,—13,—	8,—13,—	11,—12,—	7,—,—	11,—,—				
Gr. iek (1-2-3)	7,—,—	12,—13,—	16,—,—	8,—13,—		9,—14,—	8,—,—	15,—,—				
kl. iek (middenplad.) (1)	15,—,—	7,—14,—	7,—11,—	10,—14,—	8,—15,—	10,—15,—	8,—,—	11,—,—				
Iek 3de sl. (deelvis) (1-2)	10,—,—	8,—10,—	6,—8,—	8,—11,—	19,—,—	8,—11,—						
platjes (meyers) (1-2)	3,—5,—	3,—6,—	7,40-9,80	5,—7,—	6,—14,—							
Schelvis groot (1-2)												
middel (1)				14,—16,—								
klein (1-2)			13,—,—	11,—13,—								
Heek groot (1)												
Middel (1)												
klein (1)												
lom												
leng												
Rog (1)	15,—21,—		12,80-35,40		11,—36,—							
Keilrog (1-2-3)			11,60-42,—		44,—,—							
Rog (2-3)				28,—32,—		28,—34,—	27,—,—	30,—,—				
Tiltlen (2-3)				28,—30,—		27,—33,—	24,—,—	25,—,—				
Scherpstaart (2-3)				20,—28,—		26,—32,—	18,—21,—	21,—24,—				
Halve mans (2-3)				20,—22,—		20,—23,—						
Teelt (2)				18,—20,—		18,—20,—						
Katrog (2)				10,—16,—		14,—16,—						
Kabeljauw (1-2-3)	20,—,—	27,—30,—	17,60-34,60	28,—33,—	30,—33,—	31,—36,—	28,—,—	30,—,—				
Gul groot (1-2-3)	10,—14,—	26,—29,—	14,—27,60	24,—28,—	12,—33,—	28,—30,—	24,—,—	26,—,—				
gul (middel)		23,—26,—		18,—20,—		27,—30,—						
gul (klein)		18,—21,—		10,—18,—		21,—27,—						
Hozemondhamme (1)			42,—72,—		68,—73,40							
Wijting groot (1-2-3)	4,60-5,60	12,—14,—	11,60-16,—	10,—13,—	3,80-16,—	15,—18,—	18,—,—	12,—,—				
klein (1-2-3)		5,—8,—		8,—10,—		13,—15,—	10,—,—	10,—,—				
Schar (1-2-3)	4,—13,—		3,60-10,—	4,—10,—	3,60-14,—	4,—18,—	7,—15,—	12,—18,—				
Steenholk (1-2)			17,40-40,—	35,—40,—	16,—40,—							
Zeehaai (1-3)			17,80,—	10,—16,—	15,60-20,—	13,—18,—	17,—,—	18,—,—				
Hondshaai (1)	10,—,—		12,—,—		13,40,—							
Doornhaai (2)												
Pieterman (1-2-3)												
Makreel (1)												
Horsmakreel (1)												
Zeekeet (1)												
Schaat (1)												
Zeebaars (klipvis) (1)												
Kongeraal (1-2)					8,—11,—							
Schartong (1)												
Steenholk (2)												
Volle haring (1)												
IJle haring (1)												
Haringhaai (1)												
Steenholk (1)			5,20,—		5,60,—							
Heilbot (1)												
Koolvis (1-2)												
Steur (1)												
Zeevolf (1)												
Pollak (1)												
Zonnevis (1)			21,—,—		25,—,—							
Koningsvis (1)			58,—,—		53,40,—							
Vlaswijting (2)												
Zeeduivel (2)												
Schotse schol (2)												
Zeehond (2-3)												
Bot (3)				8,—13,—			15,—,—	18,—,—				
R. Poon Roob (1-2-3)				10,—22,—		14,—24,—	20,—,—	25,—,—				
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)				4,—6,—		6,—7,—	4,—,—	10,—,—				
Rode knorhaan (1-2)		4,—5,—	3,60,—	18,—28,—	13,60-20,—	11,—17,—						
posten		10,—15,—	9,60-30,—									
Langoustine												

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

De aanvoer werd **donderdagmorgen 14 mei** verzorgd door 26 vaartuigen en bestond uit: 3100 kisten en 3294 kleine kisten vis, 13.000 kg. tong en 550 stuks stijve kabeljauw. Bij deze aanvoer waren: 470 kisten en 889 kleine kisten schelvis, 20 kisten en 240 kleine kisten wijting, 280 kisten gul en kabeljauw, 750 kisten koolvis, 905 kleine kisten haring, 720 kisten en 1260 kleine kisten makreel, 520 kisten schol, 5 kisten tarbot en 95 kisten varia.

Prijzen per kilogram in guldens: tarbot 7.40-6.80, gr. tong 5.26-5.12, grm. tong 5.68-5.51, klm. tong 5.89-5.50, tong I 6.54-5.84, tong II 5.88-5.69.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 202-170, mid. kabeljauw 190-170, gr. koolvis 76-60, mid. koolvis 71-62, gr. koolvis wit 192-186.

Per tien stuks: gr. kabeljauw 198-172, mid. kabeljauw 110-90.

Per 50 kilogram: gr. schelvis 60-50, mid. schelvis 60-36, klm. schelvis 43-36, schelvis I 48-40, schelvis II 45-28, kabeljauw I 81-72, kabeljauw II 74-65, kabeljauw III 60-35, koolvis I 31-26, koolvis II 30-23, koolvis I wit 72-62, gr. schol 68-51, schol I 65-53, schol II 60-52, schol III 41-30, schar 35-22, poon 28-15, wijting 45-35, haring 37-30, makreel 66-11.50, tarbot 300-164, griet 168-144, inktvis 82, rode poon 92-60.

Dinsdagmorgen 19 mei werden in totaal door 52 vaartuigen aangevoerd: 6370 kisten vis, 8285 kleine kistenvis, 40.000 kilogram tong en 4890 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren: 890 kisten en 980 en 870 kleine kisten wijting, 550 kisten gul en kabeljauw, 1050 kisten koolvis, 100 kisten en 1130 kleine kisten haring, 250 kisten en 1690 kleine kisten makreel, 1950 kisten en 25 kleine kisten schol, 65 kisten tarbot, 215 kisten en 590 kleine kisten varia.

Prijzen per kilogram in guldens: heilbot 6.40-4.40, tarbot 6.50-4.90, grote tong 5.02-4.56, grootmiddel tong 5.38-4.98, kleinnmiddel tong 5.63-5.02, tong I 5.61-5.05, tong II 5.32-4.87, zalm 8.50-5.60.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 190-140, middel kabeljauw 178-140, grote koolvis 98, middel koolvis 78-48, grote witte koolvis 140-116, grote leng 108-100, grote wolf 140.

Per tien stuks: grote kabeljauw 158-102, middel kabeljauw 82-62.

Per 50 kilogram: grote schelvis 70-30, middel schelvis 70-30, kleinnmiddel schelvis 73-36, schelvis I 63-28, gestripte wijting 50-35, kabeljauw I 72-58, kabeljauw II 67-58, kabeljauw III 65-20, grote schol 34-29, schol I 41-32, schol II 36-28, schol III 48-29, koolvis I 30-18, koolvis II 24-16, tarbot 260-150, griet 144-82, rode poon 55-34, schar 52, kleine heilbot 178, kleine wolf 63, tongscyar 65, heek I 74, ham 158, kleine leng 39-32, lom 36.

De besommingen van dinsdag: KW 15 34.000; 32 7.240; 49 17.200; 51 4.360; 52 6.680; 55 14.100; 63 2.600; 66 15.800; 67 9.300; 80 14.500; 87 12.100; 90 4.400; 113 12.000; 93 5.460; 110 7.270; 124 4.090; 125 5.530 127 8.000; 132 12.800; 137 7.700; 145 16.300; 146 5.210; 152 7.850; 165 10.400; 153 41.600; 173 10.000; 180 6.600; 183 3.530; 187 4.100; 189

10.400; 194 6.900; 200 5.220; 202 8.610; 206 6.650; 210 9.900; 213 4.50; 214 6.700; 215 12.900; 218 14.400; 220 8.720; 221 10.800; 222 14.100; VL 7 4.520; 73 11.600; 141 15.400; WR 35 9.600; 45 9.500; 61 10.280; IJM 9 48.270; 18 5.390; 154 4.800.

Tien vaartuigen hebben woensdagmorgen in IJmuiden aangevoerd: 2230 kisten en 617 kleine kisten vis, 8000 kg. tong en 300 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren: 385 kisten en 420 kleine kisten schelvis, 10 kisten en 21 kleine kisten wijting, 75 kisten gul en kabeljauw, 1500 kisten koolvis, 60 kisten haai, 5 kisten en 25 kleine kisten haring, 20 kisten en 151 kleine kisten makreel, 20 kisten schol en 40 kisten varia.

Prijzen, per kg. in guldens: heilbot 6.20-5.10, tarbot 6-5.20, grote tong 5.18-4.91, grootmiddel tong 5.68-5.20, kleinnmiddel tong 6.98-5.38, tong I 7.16-5.65, tong II 5.88-5.18, zalm 7.

Per 125 kg.: grote kabeljauw 188-188, middel kabeljauw 212-160, middel koolvis 70-64, grote heek 454.

Per tien stuks: grote kabeljauw 140-130, middel kabeljauw 118-70.

Per 50 kg.: grote schelvis 70, middel schelvis 75-704, kleinnmiddel schelvis 75-68, schelvis I 78-70, schelvis II 35-42, kabeljauw I 102-86, kabeljauw II 98-08, kabeljauw III 71-65, grote schol 72-56, schol I 74-49, schol II 71-42, schol III 50-38, schar 50-23, poon 11, haai 46-43, gestripte wijting 48-40, tarbot 240-124, griet 124, kleine heilbot 186, heek I 158, heek II 126, koolvis I 26-23, koolvis II 25-21, makreel 42-18, haring 18, ham 142.

SCHEVENINGEN

De aanvoer bestond **donderdagmorgen 14 mei** uit: 60 kisten en 75 kleine kisten wijting, 150 kisten gul en kabeljauw, 345 kleine kisten makreel, 500 kisten schelvis, 30 varia en 13.000 kg. tong.

KW 32 f 15.400, 124 f 15.200, 130 f 4.500, 159 f 8.400, 160 f 4.000, 178 f 5.000, 185 f 12.000, 212 f 2.800; VL 16 f 31.400, 73 f 34.800; HD 147 f 600; SCH 11 f 6.300, 74 f 4.100; UK 47 f 3.900, 147 f 4.300, 148 f 9.200; VD 9 f 1.570, 15 f 4.280, 24 f 3.450, 25 f 6.800, 28 f 1.680, 44 f 1.150, 46 f 5.600, 53 f 4.800, 75 f 2.000, 89 f 2.900; IJM 2 f 6.400, 3 f 4.000.

De aanvoer bedroeg **dinsdagmorgen** uit: 10 kisten schelvis, 100 kisten en 500 kleine kisten wijting, 50 kisten gul en kabeljauw, 250 kisten en 90 kleine kisten haring, 600 kisten en 300 kleine kisten makreel, 200 kisten schol, 1100 stijve kabeljauwen en 13.000 kilogram tong.

Woensdagmorgen bestond de aanvoer uit: 13 kisten wijting, 200 kisten schol, 10 kisten varia en 750 kg tong.

SCHEVENINGSE ZEEVAARTSCHOOL NAAR ROTTERDAM

Uit de Visserijwereld van 23 april jl. vernemen we dat de Hoger Zeevaartschool te Scheveningen, waarvan het leerlingenaantal van 127 in 1960 tot 27 terugliep eind 1969, wordt opgeheven. De werkzaamheden en leraren worden overgenomen door de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam.

De visserijschool zal worden overgenomen door de Vereniging voor Beroepsopleiding van 's Gravenhage, die ondermeer een technische school met daaraan verbonden een school voor scheepswerktuigkundigen, beheert.

Daardoor wordt het visserijonderwijs voor Scheveningen behou-

Televisiereklame voor vis in Nederland UITVOERINGSBESLUIT VERSCHENEN

In het Nederlandse «Verordeningenblad» van 4 mei jl., is een uitvoeringsbesluit verschenen waarbij het «Fonds ter financiering van televisiereklame voor vis en visprodukten 1970» met ingang van 27 april 1970 in werking treedt.

Wij hebben het reeds eerder uitvoerig over dit project gehad.

Iedere sektor uit het zeevisserijbedrijf draagt zijn bijdrage tot deze TV-reklame: de reders, de groot- en kleinhandelaar, de ambulante handel, de invoerder.

We staan hier andermaal voor een bewijs dat onze Noorderburen op een en ander wel op ons vooruitstaan wanneer het gaat over het gemeenschappelijk verdedigen van hun belang. Bij ons zal de reder het wel betalen.

Visaanvoer te Den Helder

Met uitzonderlijk goed visweer en betere tongvangsten om de „Oost” konden door onze kotters over het algemeen goede tot zeer goede besommingen worden gemaakt, temeer daar vooral de voor de tong betaalde prijzen een opmerkelijke stabiliteit vertoonden.

De gemiddelde prijs per aangevoerde kg. varieerde de afgelopen week van ongeveer f 5,83 tot f 5,07 per kg.

Zoals gebruikelijk kwam de aanvoer van de grote kotters hoofdzakelijk op vrijdag en zaterdag aan de markt.

De gemiddelde tongprijs op deze dagen liep van f. 5,38 tot f. 5,07. De gemiddelde vangsten van de grote weekkotters liepen nogal uiteen, de hoogste besommer voerde 3.655 kg. tong aan met 387 kg. bijvis voor een totaalbesomming van f. 20.000,00.

Dat echter niet altijd veraf gelegen visgronden het meeste profijt opleveren bewees een van de grote kotters, die dicht bij de haven vissende op woensdag aan de markt was met 2.541 kg. tong 3.645 kg. bijvis voor een besomming van f. 17.000,—, terwijl dezelfde kotter op vrijdag weer aan de markt was met 1.835 kg. tong en 1.908 kg. andere vis voor een besomming van f. 11.000,— over de gehele week gerekend dus f. 28.000,— voor 9.928 kg. aangevoerde vis, waarvan 4.376 kg. tong.

Ook echter de andere meest kleinere kotters die meermaals gedurende de afgelopen week aan de markt waren, boekten over het algemeen goede tot zeer goede resultaten.

Mede door het goede verloop van de experimentele visserij in de Ierse Zee, zullen waarschijnlijk een aantal grote Helderse kotters eveneens de reis naar deze visgronden gaan ondernemen, zij het niet in het kader van de door de direktie van de visserijen gesubsidieerde- en begeleide experiment, maar op eigen risico.

Met een weekaanvoer van 96.762 kg. tong en 110.621 kg. andere vis, kon de weekomzet een zeer bevredigende hoogte van f. 617.307,32 bereiken.

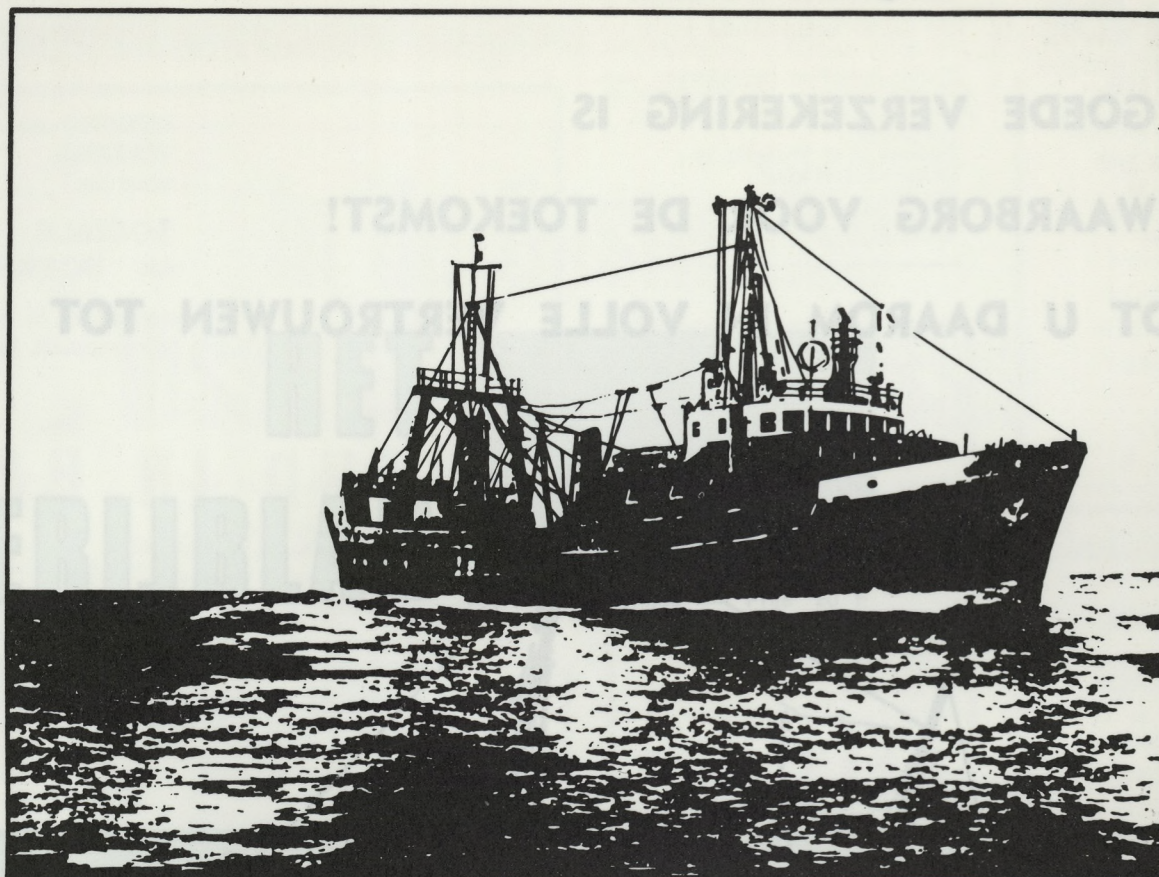
Door 115 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Vissoort	Hoeveelh. in kg.	Opbrengst	Prijs per kg.
Tong	96.762	515.236,36	van f 692 - f 466
Tarbot	5.867	26.709,57	van f 776 - f 139
Griet	2.300	3.665,84	van f 281 - f 093
Schol	83.545	58.257,85	van f 120 - f 016
Schar	4.630	1.041,81	van f 047 - f 016
Wijting	2.755	2.006,63	van f 100 - f 060
Kabeljauw	8.202	8.552,40	van f 285 - f 050
Geep	113	112,50	van f 115 - f 080
Harder	124	309,50	van f 270 - f 205
Poon	256	206,00	van f 090 - f 060
Inktvis	253	274,88	van f 267 - f 080
Makreel	1.560	388,20	van f 040 - f 023
Haring	840	220,50	van f 026 - f 023
Diversen	194	325,28	
	207.410	617.307,32	

S K L motoren

S K L motoren

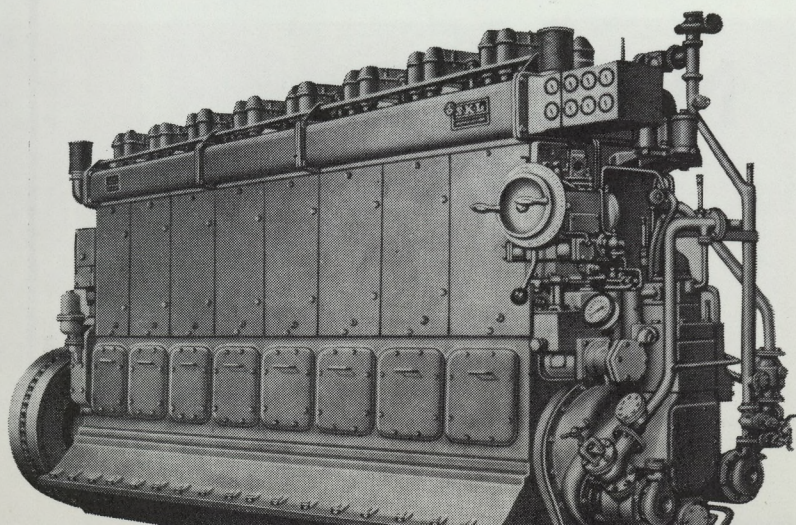
S K L motoren



S K L motoren

S.K.L. - Motoren -
een begrip van gekoncentreerde kracht.
Tot op heden zijn 30.000 scheepsdieselmotoren in de Visserij
ingezet.
Dat betekent:
grote serie bouw
langjarige produktie ervaring
vertrouwde deelnemer in Visserijbedrijf.
In de verre- en kustvisserij komt het op de motor van Uw schip
aan.

U zorgt voor de zekerheid van Uw bemanning, U spaart tijd,
U verhoogt Uw rentabiliteit van Uw werk, indien U Uw voort-
stuwingsproblemen van Uw schepen oplost met S.K.L.-
scheepsdieselmotoren.
Speciaal voor de Visserij gebouwd en beproefd, kunt U
beschikken over S.K.L.-dieselmotoren van 20 tot 10.000 P.K.
Vraag ons om offerte - S.K.L. lost Uw problemen op.



**VEB Schwermachinenbau « Karl Liebknecht »
Magdeburg.
Kombinaat voor Dieselmotoren en Industrie.**

**Export -
Technocommerz G.m.b.H.
108 - Berlin, Taubenstrasse 4-6
Deutsche Demokratische Republik.**

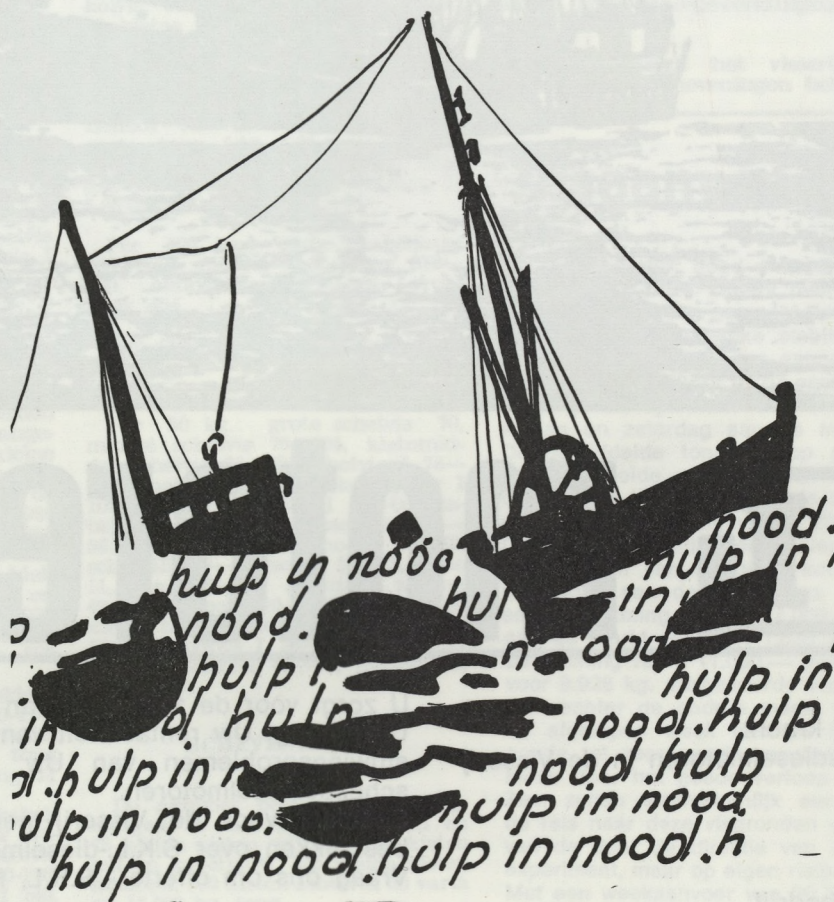
**Vertegenwoordiging voor België en Nederland -
P.J. Brand C.V.
Parallelweg 5 - Krimpen a/d IJssel (Ned.)
Telefoon 01807 - 2463 - 3768.
Telefax 04475**

REDERS,

EEN GOEDE VERZEKERING IS

EEN WAARBORG VOOR DE TOEKOMST!

WENDT U DAAROM IN VOLLE VERTROUWEN TOT



H U L P I N N O O D

H. BAELSKADE, 27

TEL. (059) 716 89

OOSTENDE