



VISSE HET BLAD

38e JAAR — NR. 22 — VRIJDAG 2 JUNI 1972 — VERSCHIJNT WEKELIJKS — PRIJS: 20 FR.

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB « LA CHAMPAGNE »

Zaterdag 3 en zondag 4 juni van 22 uur af :
MERINO COSTA Y SU ORQUESTA
Piano : Franz André

Als attractie :
HENRI BOHRER & IRENE SICOT
« duettistes »

AMBASSADEURSZAAL

Maandag 5 juni te 21 uur :
BRITISH BALL
met THELMA CONNOR en
MERINO COSTA Y SU ORQUESTA
Inkom : 40 fr. — Consumpties : 20 fr. (dienst inbegrepen)

RESTAURANT « LE PERIGORD »

« het trefpunt van de fijne Franse keuken
in het hart van de koningin der badsteden... »
LUNCH : 300 fr. — **DINER** : 340 fr. (dienst en BTW inbegrepen)
Uitgelezen wijnsoorten
Plaatsbespreking gewenst
OPEN GANS HET JAAR

Voor alle inlichtingen : CASINO-KURSAAL — T. (059) 751.11
(1625W—5192N—7232V)

Beroepsvereniging

Zeebrugge

HAND IN HAND

140 F.

Nylon Netwerk

140 F.

(6681V)

OSTEND STORES & ROPEWORKS



Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie :

Tel. : (059) 755.81 (5 lijnen)

Telex : 18128

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Tel. (059) 715.42

(059) 714.41

(059) 770.33

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN

MECHANISCH FABRICAGE VAN NETTEN

NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :

Manila, sisal, nylon, polyethylene
en polypropylene trawltwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :

Sisal bindgaren

Pick-up garens

VOOR DE NIJVERHEID :

Sisal inpakgarens

Tapijtgarens

SPORT :

Allerlei netten

(7120V)

DE TOESTAND VAN DE VISSERIJ BESPROKEN IN HET PARLEMENT

Vorige week woensdag behandelde de Minister van Landbouw de begroting van landbouw in de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Vooraf had de commissie belast met het onderzoek der begroting in zijn verslag er geen woord over gerept wat opnieuw eens bewijst hoeveel belang onze vertegenwoordigers van het volk aan diezelfde visserij hechten.

Gelukkig heeft de Minister en zijn departement het belang van een Belgische visserij leren kennen, dank aan de contacten met het bedrijf, dank aan de werking van de rederscentrale en dank aan het begrip dat de nieuwe minister en zijn funktionarissen er voor over hebben gekregen.

De visserij is immers het zwaarste, de minst sociaal bedeelde en ondankbaarste stiel welke men kan beoefenen.

De Belgische visserij is in de eerste plaats een artisanale visserij geworden waarin alleen de honderden miljoenen van de kleine man en zijn familie zijn geïnvesteerd, ja zeggen we: gerisikeerd. Na 1910 tot 1950 hadden we daarmede een vloot van grote treilers, een vloot waarin de nijverheid, de handel en mensen die zeer kapitaalkrachtig waren hun gelden investeerden. Deze zijn praktisch alle op ene na, de ene na de andere verdwenen, omdat het nu eenmaal uitgemaakt is, dat tengevolge van vele feiten en beweegredenen te lang om hier te melden, deze groten, deze investeerders, deze industriëlen hun kapitalen in meer opbrengende zaken investeren en de opbrengsten van de visserij niet meer rendabel genoeg zijn om zelfs de interessen van het daarin geplaatst kapitaal uit te winnen, temeer dat de regering er nooit een werkelijke krachtvolle financiële steun aan verleend heeft.

Als thans, niettegenstaande het drukken van de algemene onkosten, een reder in staat is het geïnvesteerd kapitaal tien ten honderd te doen opbrengen, dan is het te danken aan zijn onverdroten werk, aan zijn bezorgdheid om de opbrengsten in alle wind en weder te doen opvoeren op gevaar af van verlies van schip en bemanning tengevolge van te grote risico's op zee, grote vermoeienis van een te gering bemand vaartuig en van een uitrusting waarvan de kosten vaak hoog oplopen in zoverre dat bij verlies van een vistuig, men twee, drie reizen nodig heeft, om die schade te herstellen.

Dit gezegd zijnde, en wetende hoe weinig parlementairen en over-

heden zich bekommeren om die visserij, om dat volk, om dat visje, keren we terug naar de rede door Minister Tindemans vorige week woensdag in de Kamer van Volksvertegenwoordigers uitgesproken, tevens de hoop uitdrukking dat hij en zijn administratie zullen indachtig blijven, dat het failliet van onze visserij, het falliet zou betekenen van duizenden mensen die van en voor dat gezond visje leven.

Het weze daarom eens te meer gezegd en geschreven dat we hier in deze kolommen niet alleen hulde en dank mogen brengen aan deze mensen, maar ook aan volksvertegenwoordiger Dries Claeys, de grote verdediger van dat visje, van die vloot en van die vissers en reders tot welke categorie of gedachte ze ook mogen behoren. Het is te danken aan zijn onverpoosd werken voor diezelfde visserij, dat ze niet reeds lang aan haar lot is overgelaten.

Wanneer we ten andere bekijken hoe vreemde industries in ons land gesteund worden, wat in andere landen, zoals Engeland, Holland, Duitsland, Noorwegen, Frankrijk en Denemarken voor diezelfde visserij door de Staat bijgedragen wordt, dan mogen we zeggen, dat alhoewel we de Hogere Overheid moeten bedanken voor wat ze voor ons nu doet, er nog veel zal moeten gedaan worden, vooraleer we het peil bereiken van deze in de ons omringende landen op dat gebied gepresteerd. In dat opzicht is het van belang dat de visserij zelf voort een eensgezinde en krachtvolle werking blijft uitoefenen in 't belang van allen er bij betrokken, in 't belang van het nutten van een gezond voedsel en in 't belang van ons land zelf.

P. VANDENBERGHE

Woensdag gaf de minister van Landbouw een lange uiteenzetting over de landbouw en zijn inzichten dienaangaande. Hij had het ook over de visserij en wel in volgende bewoordingen.

«Nog een andere sektor ligt in de bevoegdheid van mijn Departement, met name de Zeevisserij.

Onze Zeevisserij heeft het de laatste jaren vrij goed gesteld. Dank zij hun werkzaamheid, hun bedrijfskennis, hun vindingrijkheid en het feit dat ze steeds een open oog hebben gehad zowel voor technische vooruitgang als voor de evolutie der marktbehoeften, zijn onze vissers en reders erin geslaagd zich aan te passen aan alle veran-

deringen, en het hoofd te bieden aan alle moeilijkheden die zich voordeden.

Een andere faktor die sterk heeft bijgedragen tot de bloei van ons bedrijf, was de gunstige evolutie der afzetprijzen, die ongetwijfeld in de hand gewerkt werd, enerzijds door de verruiming van ons afzetgebied in het kader van de Gemeenschappelijke Markt, en anderzijds door de toenemende vraag naar visserijprodukten in West-Europa, tengevolge van de stijgende welvaart.

Er zijn echter momenteel enkele tekenen van malaise te bespeuren. De afzetprijzen vertonen niet meer de stijgende tendentie van de voorgaande jaren, de animo voor nieuwbouw is reeds enkele tijd weggevalen, en er treedt een vertraging op in de betalingen.

Daarenboven komt een nieuwe moeilijkheid op het internationale vlak naar voren, met name het probleem van de toegang tot de visgronden. De vrees dat de snelle technische en economische ontwikkeling het gevaar voor overbevissing in een nabije toekomst akkoot zal maken, en de wens de positie van de eigen visserij in de wedloop naar de visrijdommen veilig te stellen, brengt er meer en meer Staten toe het oude principe van de vrijheid ter zee in grotere mate aan te tasten, en het alleen bevestigingsrecht over steeds meer uitgebreide gedeelten van de Hoge Zee op te eisen.

Op dit vlak is voor onze visserij van zeer groot belang de beslissing van IJsland om vanaf 1 september een voorbehouden visserijzone van 50 mijl rond het eiland in te stellen, wat meteen het einde van onze IJslandvisserij zou betekenen.

Een belangrijk gedeelte van onze vloot zal in dit geval aan reconversie moeten doen.

Maar ook het overige deel van onze vloot moet gaan vernieuwen. Ten titel van voorbeeld: door de vergaande specialisatie op, onder meer, de tongvisserij hebben we op andere gebieden, bv. op het gebied van de haringvisserij, een achterstand opgelopen tegenover de algemene technische evolutie.

Niet alleen op het vlak van de visgronden en de visserijmethodes hebben we behoefte aan vernieuwing, aanpassing en modernisering, ook op dat van de kwaliteitszorg voor het aangeboden produkt. Het lijkt geen twijfel dat in de Gemeenschappelijke Markt van morgen — waarin het aanbod van visserijprodukten zeer voldoende zal zijn voor de vraag — de kwaliteit

van het aangeboden produkt meer en meer determinerend zal worden bij de prijsvorming.

Verscheidene van deze problemen zijn te omvangrijk om door de bedrijfsgenoten alleen te kunnen worden opgelost, des te meer dat precies nu een malaise schijnt op te treden in de sektor.

Ik heb besloten op dit vlak in te grijpen. De wijze waarop dit dient te geschieden wordt momenteel nog door mijn Departement, in samenwerking met de bedrijfsmiddens bestudeerd. Ik kan echter reeds zeggen dat de keuze der middelen ongeveer de volgende zal zijn:

1) Er moet gekomen worden tot een versnelde afvoeren van verouderde en onrenderende schepen. Hiertoe zal ik besprekingen voeren met mijn kollega van Verkeerswezen;

2) Bij het beleid op het vlak van de kredietverlening voor nieuwbouw zal strikt moeten gehouden worden aan een politiek van aanmoediging van alleen die projecten die overtuigende waarborgen van efficiëntie en renderende exploitatie bieden. Ook dit dient te geschieden in nauwe samenwerking met mijn Kollega van Verkeerswezen;

3. Inspanningen zullen gedaan worden om, in samenwerking tussen de bedrijfsmiddens en het wetenschappelijk onderzoek, nieuwe exploitatiemogelijkheden te zoeken, onder meer voor dit gedeelte onzer vloot dat zou getroffen worden door beperkingen aan zijn mogelijkheden ingevolge maatregelen genomen op het internationale vlak.

Er zal hierbij aandacht besteed worden zowel aan het in toepassing brengen van nieuwe vismethodes als aan het opzoeken van nieuwe visgronden.

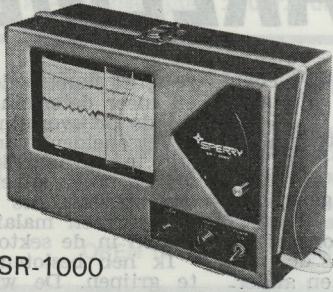
4) De bestaande mogelijkheden tot het verlenen van financiële steun ter verbetering van de technische uitrusting der vloot zullen versoepeld worden met het doel enerzijds de vloot te helpen aanpassen aan de vereisten die voortvloeien uit de aktie hierboven onder nr 3 beschreven, en anderzijds een sterkere impuls te geven aan de modernisering van dit gedeelte der uitrusting van het bedrijf dat een verbetering van de kwaliteit van het aangeboden produkt tot gevolg moet hebben.

Dit alles brengt met zich dat het wetenschappelijk onderzoek op het vlak van de zeevisserij zal geïntensifieerd worden. Dit wordt trouwens

(vervolg blz. 3)

KUSTVAART ZEEVAART

SPERRY NAVIGATIETOESTELLEN VOOR DE ZEEVISSERIJ



SR-1000

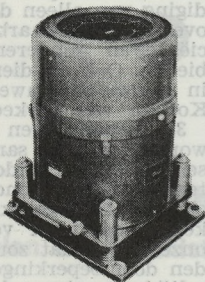
DIEPTEMETER

Drie beschikbare modellen
gaande van 0 - 135 meter
(72 vadem) tot 0 - 960 meter
(480 vadem)



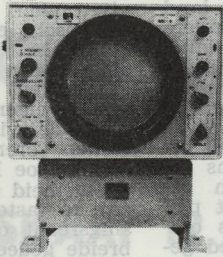
SR-2000 geen afbeelding

SR-3000



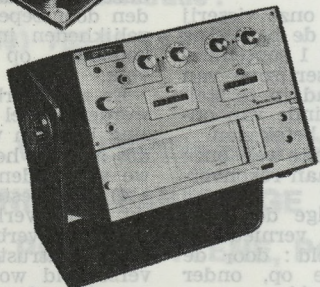
SR 120 GYRO KOMPAS

Gestabiliseerde
stuuraanwijzing,
ook voor de
kleinste schepen



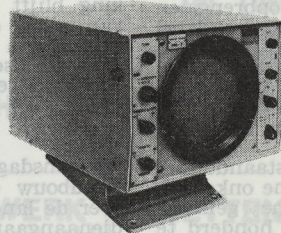
MK 8 RADAR

7 in (178 mm)
10kw
Vier modellen



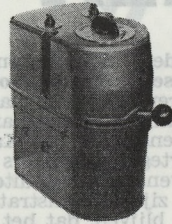
NAVIGATOR OMEGA SR-500

Registreert met buitengewone
nauwkeurigheid automatisch
het bestek ten behoeve van de
grote vaart



MK 7 RADAR

7in (178mm)
5kw
Goedkope
uitvoering



ELEKTRISCHE ROERGANGER

Hand-elektrische en
automatische besturing



AUTOMATISCHE ROERGANGER 8T

Een uitstekende
„derde man” tegen
uitzonderlijke lage
kostprijs

SPERRY MARINE SYSTEMS

LEOPOLDSTRAAT 49 2000 ANTWERPEN TEL 03/331433 TELEX 31813

VERTEGENWOORDIGING IN BELGIË :

SAIT - ELECTRONICS,

Steenweg op Ruisbroek, 66 - Vorst-Brussel

(vervolg van blz. 1)

noodzakelijk gemaakt door de hedendaagse evolutie op het internationale niveau in verband met de bescherming van de visrijdommen der zee en het streven naar een werkelijk fisheries management.

Er bestaat voor onze Zeevisserij nog een ander probleem dat zo belangrijk is dat het door onze bedrijfsmiddelen centraal gesteld wordt in de problematiek van de gehele sector, met name het bemanningsprobleem.

Het heeft twee aspecten: een kwantitatief aspect wat maakt dat er voortdurend spanningen treden op de arbeidsmarkt, en een kwalitatief aspect ingevolge het feit dat de technische evolutie in de scheepvaart heeft uitgezonden dat bij de jeugd in onze kuststreek nog steeds een levendige belangstelling voor dit bedrijf bestaat. Zaak is echter de nodige maatregelen te nemen om van de vissersstiel, ook op langere termijn een aantrekkelijke en goede keuze te maken voor onze jongeren.

Er werd steeds door de Overheid

zeer speciale aandacht aan dit probleem gewijd.

De meest recente maatregel was de oprichting van een Fonds voor Scheepsjongens, waaraan door mijn Departement en door de Provincie West-Vlaanderen een belangrijke steun verleend wordt.

Het is mogelijk dat aan dit initiatief nog verbeteringen moeten gebracht worden. Zo dit het geval mocht zijn zullen de nodige maatregelen genomen worden.

Het is mogelijk dat aan dit initiatief nog verbeteringen moeten gebracht worden. Zo dit het geval mocht zijn zullen de nodige maatregelen genomen worden.

Er zullen in een min of meer nabije toekomst tegenover het bemanningsprobleem ongetwijfeld nog diepgaande beslissingen moeten genomen worden. Mijn Departement volgt de evolutie zeer nauwlettend en werkt hierbij nauw samen met dat van mijn Kollega van Verkeerswezen, zodat te gepaste tijde met kennis van zaken, en op efficiënte wijze zal kunnen gehandeld worden.

TUSSENKOMST VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGER DRIES CLAEYS

In de loop van de bespreking van de begroting kwam volksvertegenwoordiger Dries Claeys als volgt tussen:

«Mevrouw de Voorzitster, Mijnheer de Minister, Dames en Heren, het spreekt vanzelf dat ik in de bespreking van de begroting van het Ministerie van Landbouw moeilijk kan nalaten de problemen in verband met de zeevisserij aan de orde te stellen.

Ik zou vooreerst toch een klein overzicht willen geven van de situatie in de zeevisserij omdat in het verslag van de Kamercommissie over de begroting nergens iets te vinden is in verband hiermede.

Mej. G. Devos: — De Minister heeft reeds gisteren over de zeevisserij gesproken.

De heer Claeys: — Dat weet ik en het is mij inderdaad zeer goed megevallen.

Maar, mag ik wijzen op de vermindering van het aantal eenheden van de zeevisserijvloot: deze zijn gedaald van 315 eenheden in 1970 tot 302 in 1971. Er werden aan de vloot 11 nieuwe schepen toegevoegd, maar er verdwenen er 24; twee zijn door schipbreuk vergaan en 22 verdwenen door schrapping. Tijdens de laatste tien jaar is de vloot aldus verminderd met 96 schepen.

Wanneer wij nagaan dat er voor het jaar 1972 nog minder nieuwbouw is te verwachten dan vorig jaar, dan kan men vermoeden dat de rendabiliteit voor de zeevisserij niet schitterend kan zijn.

In de tweede plaats bereikte de aanvoer van verse zeevis in 1971 een totale hoeveelheid van 46.385.000 kg, hierin begrepen kreeft, garnaal en al wat lekker is. De totale prijs hiervoor bereikt belooft 1 miljard, om precies te zijn: 999.889.000 frank. Dit is niet zo schitterend, vermits wij moeten vaststellen dat dit slechts een stijging betekent van $\pm 8\%$ daar waar de stijging van de algemene kosten wel hoger ligt dan deze 8% .

Wat echter opvalt is de evolutie van de prijs per kilogram in de vismijn. De gemiddelde prijs van de verse bodemvis in de vismijn bedroeg in 1970 19,69 frank per kg, terwijl deze in 1971 19,42 fr. per kg bereikte, dus 27 centiem per kilogram minder. Dit verschil in prijs is wel zeer miniem, maar het is in elk geval prijsverhoging.

Ik weet niet hoe de boekhoudkundige resultaten voor het jaar 1971 zullen zijn.

Elk jaar wordt door de Zeevisserijdiensten van het Ministerie van Landbouw een boekhoudkundig onderzoek verricht. Dit slaat op meer dan 70% van het aantal schepen. De laatste resultaten voor 1970 zijn bekend. Wanneer ik deze resultaten overschouw stel ik vast dat dit een zeer geringe percentage van de winstgevendende bedrijven is. In de scheepsklasse tot 30 B.T. slechts 28,84%; van 30 tot 70 ton slechts 31,07% en van 70 tot 120 ton 44,42%; alleen in de scheepsklasse van 120 B.T., dit wil zeggen de scheepsklasse waarvan de schepen niet naar IJsland gaan komt men aan een percentage van 81,82%. Voor de winstgevendende bedrijven van 120 B.T. tot 400 B.T., dus voor de schepen die wel naar IJsland varen, bereikt men een percentage van 36,62%. Hierbij laat ik andere cijfers achterwege.

Wat mij werkelijk opvalt is dat het aantal marginale en deficitaire bedrijven, op één categorie na, veel talrijker is dan de winstgevendende.

Zeer geringe nieuwbouw

Mijnheer de Minister, dit beeld van de marginaliteit komt, om zo te zeggen bijna elk jaar terug in de visserij. Dit verklaart voor een deel de stelselmatige vermindering van het aantal schepen en verklaart ook in elk geval de zeer geringe nieuwbouw. Er zijn op het ogenblik praktisch geen nieuwe schepen in bestelling.

Het derde punt gaat over de toestand in 1972. De huidige toestand geeft echter helemaal geen voldoening. De eerste vier maanden van dit jaar betekenen een belangrijke achteruitgang ten overstaan van dezelfde periode in 1971. Tot einde april 1972 werd 800.000 kg minder vis ingevoerd dan in dezelfde periode van vorig jaar. De totale waarde bedroeg 330 miljoen tegenover 365 miljoen fr. in de eerste vier maanden van 1971. Dat maakt een daling van 35 miljoen frank.

Waar de daling van de aanvoer normaal een stijging van de prijzen had moeten teweegbrengen, is intendeel de prijs ook nog gedaald, ondanks het feit dat de lasten en kosten gestegen zijn en blijven stijgen.

Uit een tabel, waarover ik hier beschik, verneem ik dat deze vier maanden 735.000 kg bodemvis minder werd gevoerd dan vorig jaar en dit met een verminderde opbrengst van 25 miljoen. Nochtans is de bodemvis het leeuwenaandeel van onze visserij.

De bedreiging IJsland

Ten vierde, de grote bedreiging: IJsland.

In dat alles moeten wij rekening houden met de grote bedreiging die boven onze zeevisserij hangt: de uitbreiding van de voorbehouden visserijzone rond IJsland tot 50 mijl vanaf 1 september 1972.

Het belang van onze IJslandvisserij moeten we niet afwegen naar het aantal schepen — 10% — maar naar de aanvoer die zij verzekert en die meer dan 25% is van het totaal. Dit lijkt ons uitzonderlijk belangrijk, vooral als wij rekening houden met alle activiteiten die rond de IJslandvisserij worden beoefend.

U begrijpt dan de grote vrees van al wie met de visserij te maken heeft. Indien de IJslandse plannen zonder meer worden toegepast kunnen wij zeggen dat dit voor onze visserij en al wat daar als activiteiten rondraait een echte catastrofe wordt. Daarom hopen wij op een bevredigende oplossing. Wij vragen uitdrukkelijk aan de Minister van Landbouw wat hij verder zal doen, hoe de huidige toestand eruit ziet, hoever het staat met de stand van de besprekingen, indien deze nog doorgaan.

Als de Deense regering nu ook nog beslist om de voorbehouden visserijzone rond Groenland tot 50 mijl uit te breiden, wat zal het allemaal meebrengen? Wijzelf hebben geen vissersschepen die op Groenland varen, maar er zijn wel Duitse, Franse en Engelse schepen die daar gaan vissen. Als ook die regering een dergelijke maatregel zou nemen, zullen al die vissersschepen naar andere oorden moeten gaan. Elk een kan dan vermoeden dat de jacht die onze schepen zullen moeten beginnen veel moeilijkheden kan opleveren.

Dat is de situatie waarvoor wij staan.

Wij stellen ons de vraag wie daar iets kan aan verhelpen, wat kan gedaan worden, door wie het zal gedaan worden, wanneer iets zal gedaan worden.

Ik begrijp dat de minister van Landbouw allereerst een antwoord wil geven op de fundamentele vragen die de landbouw zelf betreffen.

Het is normaal dat hij eerst voor zichzelf een werkschema wil klaar maken om, zoveel het in zijn macht ligt, de onzekerheid die boven het hoofd van onze landbouwbevolking hangt, weg te nemen.

Wij wensen hem daarin uitzonderlijk veel succes toe.

Hij zal echter ook begrijpen dat wij voor de visserij een aantal problemen hebben die dringend op een oplossing wachten. Daaronder zijn moeilijkheden die hij alleen kan aanpakken en oplossen. Voor andere problemen moet hij samen met kollega's ministers beraden wat hiervoor kan gedaan worden, maar voor dewelke hij zich ook dient in te zetten.

Er zijn problemen die slechts in internationaal verband kunnen worden opgelost, die het Europees beleid en eventueel een Belgisch antwoord vergen en ook daarin zien wij de Minister mans genoeg.

Ik wil het de Minister vandaag niet moeilijk maken met het stellen van een aantal technische vragen waarop hij wellicht vandaag toch niet zou kunnen antwoorden. Ik zal liever een geschikter ogenblik uitkiezen om een aantal problemen voor te leggen, deze tijd mede te delen en aldus een parlementaire behandeling mogelijk te maken die daadwerkelijke vruchten kan afwerpen. Ik heb dat vroeger nog gedaan met de laatste Vlaamse Minister van Landbouw en dat heeft ons eigenlijk resultaten opgeleverd.

Maar nu reeds zou ik duidelijk willen onderstrepen dat wij van de nieuwe Vlaamse Minister van Landbouw verwachten dat hij allereerst tijd zou besteden aan de IJsland-kwestie en hij zeer spoedig tijd zal vrijmaken om over de zeevisserij-vraagstukken met ons een werkvergadering te beleggen. Waar wij in heel het rapport van de begroting geen woord gevonden hadden over de zeevisserij waren wij zeer gelukkig dat de Minister in zijn programmareden wel de visserijproblemen heeft aangeraakt. Wij danken U daarvoor. Bij het aanvragen van uw ministerschap hebt U mij toegezegd een goede minister voor de zeevisserij te willen zijn. Wij rekenen daarop.

Wat zal het Witboek ons melden?

Binnenkort hopen wij dat het Witboek van de Visserij klaar komt. Wij danken uw administratie voor haar stuwende leiding daarin. Zij heeft begrepen dat het bedrijf te zwak is om eigen sterke studiediensten uit te bouwen en zichzelf daardoor een dubbele verantwoordelijkheid te nemen heeft. Wij danken hen daarvoor en rekenen erop dat zij in die richting zullen verder gaan. Wanneer dit Witboek volledig klaar is — en ik hoop dat dit in de eerste weken volledig zal klaar zijn — maken wij met U een afspraak, Mijnheer de Minister. De visserij rekent op mij, als parlementair, om haar toestand te bestuderen, haar noden te belichten en haar problemen te helpen oplossen. Maar ik reken op U, Mijnheer de Minister. In het verleden hebt U mij nooit teleurgesteld en ik reken erop dat U een merkwaardig minister voor de zeevisserij wordt.

Totdaar Volksvertegenwoordiger Dries Claeys.

PRAKTISEREN

WISPELTURIG (1)

Een der meest belangrijke bronnen van inkomsten van Groot-Brittannië is de zeevisserij en het is ook een der meest wispelturige sectoren van de Britse economie. Van alle andere bedrijvigheiden kunnen ekonomen de winsten en perspectieven voorspellen, toch in een zekere mate, maar dat is met de zeevisserij niet het geval. Kurieus genoeg berichten de ontvangsten van de treilers Haes een nooit gezien peil zonder uitbreiding van de vloot, waarvan de vernieuwing veel trager verloopt dan normaal gezien nodig zou zijn om het hoofd te kunnen bieden aan de vraag.

Tot verleden jaar waren de zomermaanden gekenmerkt door lange tijdstippen met laag verkoopcijfer en daardoor juist konden de fabrieken op volle toeren werken voor de vervaardiging van vismeel. De Engelsen hadden de lange zomermaanden geen trek in kabeljauw en gaven voorkeur aan hun klassieke salade waardoor deze veel gevraagde vissoort dan maar naar de vismeelfabriek werd vervoerd.

Verleden zomer evenwel keerde plots het getij, er was geen kabeljauw te veel en zelfs was er een grote vraag waardoor de rekords gebroken werden in nagenoeg alle havens en biezonder in de havens waar de grote visserij bedreven wordt. Twee havens leverden uitstekende bewijzen, Fleetwood o.a. De eerste grote hekvisser van deze haven, gebouwd voor de verse visvangst voerde 88 ton vis aan waarvan 22 ton platvis, en deze vangst werd verkocht voor 22 miljoen frank, rekordcijfer voor deze haven.

WISPELTURIG (2)

Enige jaren geleden zou het onmogelijk geweest zijn dat een rekord geklopt werd met een kabeljauwvangst afkomstig van de diepzee maar deze soort wordt nu in Engeland danig veel gevraagd dat de schepen liever daarop vissen dan op zeldzamer en duurder soorten. De voorgaande jaren zouden de vaartuigen deze zeldzamer soorten gezocht hebben gezien aan de vraag naar kabeljauw nooit werd voldaan.

Nu integendeel, betaald de kabeljauw meer dan de schelvis die traditioneel de meest gevraagde van beide soorten was.

Maar deze betere ontvangsten hebben de welvaart niet gebracht die men volgens de statistieken mocht verwachten want de uitbatingskosten zijn verhoogd terzelfdertijd van de ontvangsten zodanig dat de uitkomsten niet voordelig zijn maar gewoon noodzakelijk.

Bovendien hebben de vishandelaars, biezonderlijk de kleine ondernemingen, met moeilijkheden te kampen, zij moeten nl. de vis het hele jaar duur betalen waar ze vroeger de grote vraag van de wintermaanden in evenwicht konden brengen door goedkopere vis te betrekken gedurende de zomer.

KONTRAKT

De kleine vishandelaars werden ook getroffen door het stelsel van de verkoop per kontrakt waarbij de reders een vaste prijs eisen voor zekere hoeveelheden vis die bijgevolg niet in de mijn verkocht wordt, maar ondanks de noodkreten van de kleine handelaars schijnt dit systeem voorgoed ingeburgerd. Maar gezien het peil dat de vraag onlangs bereikt heeft schijnt het vast te staan dat de vis die per kontrakt verkocht wordt ook een heel ander cijfer zal bereiken. De verhoging van de vraag heeft geen verhoogde ontvangsten gebracht in het ganse bedrijf. Bijvoorbeeld, vele reders die kleine vaartuigen beheren hebben moeilijkheden omdat de vangsten verminderen voornamelijk aan de westkust. De verhoging van de uitbatingskosten van deze vaartuigen was even belangrijk als deze van de grote schepen maar deze verhoging werd niet goedge maakt door de betere opbrengst hierboven beschreven. Het is niet zo in alle havens, maar dit heeft er een groter aantal schepen toe gebracht te vissen vanaf de Oostkust van Engeland en zij hebben dank zij de visserij in de Noordzee goede uitkomsten gehad en ook een voldoende vraag voor alle gevangen soorten.

MERKWAARDIG

Een der meest merkwaardige uitkomsten van de zeevisserij was het sukses van de treilers uit Grimsby die aan de Feroe eilanden en in de Noordzee vissen. De vaartuigen die een lengte hebben van 33 of 43 meter boekten ontvangsten die men voor onmogelijk zou gehouden hebben tot voor kort. Treilers van deze reeks bekwamen tot 1,5 miljoen voor reizen van 12 dagen, een cijfer dat veel hoger ligt dan deze die men voor bevredigend neemt voor schepen die op IJsland vissen.

Kleine seinevissers en treilers met thuishaven Grimsby en North-Shields deden eveneens enkele merkwaardige vangsten niet zozeer wat de hoeveelheid aangaat dan wel de prijs die de vishandelaars ervoor wilden betalen gezien de goede kwaliteit van de vangst. Een kleine treiler van North Shields heeft bv. een besomming gemaakt van 500.000 frank na 3 dagen. Totnu toe bestonden dergelijke besommingen niet in de Britse nijverheid.

Al deze feiten tekenen een nieuw beeld van de visprijzen in Engeland.

Waar vroeger de vis een goedkope koopwaar was is de vis nu nagenoeg zo duur geworden als vlees en voor sommige soorten ligt de prijs zelfs hoger dan voor vlees.

NIJWBOUW

Het ligt voor de hand dat de ontvangsten — maar niet de winsten — aanzienlijk gestegen zijn in de verse visserij maar het blijkt moeilijk de vangsten van de Britse vriestrelers te schatten want zij worden niet bekendgemaakt en bovendien heeft het groot publiek er weinig belangstelling voor. Deze sektor van de nijverheid zet nochtans haar ontwikkeling voort en de laatste treiler van de rederij Ranger in North Shields werd afgewerkt. Dit schip, de „Ranger-Cadmus” is langer dan 66 m. en is bestemd voor de diepvriesvisserij en de bewerking van vis op zee. Twee andere schepen van dit type zijn nu in afwerking en wanneer ze in dienst zullen zijn zal de Ranger rederij de voornaamste vloot diepvriestrelers bezitten van het Verenigd Koninkrijk. Buiten de schepen van North-Shields besaat er enkel maar een andere Britse treiler bestemd voor de diepvriesvisserij en de visbewerking op zee en geen enkel andere is in bestelling voor de andere rederijen.

Maar de grote diepvriestrelers zullen getroffen worden indien IJsland erin slaagt de visserijgrenzen tot 50 mijl uit te breiden. Indien dit ontwerp erdoor komt zal er beslist een nieuwe last drukken op de havens als Fleetwood, Aberdeen, Grimsby en Hull, die meer en meer afhangen van de kwaliteitsaanvoer uit IJsland.

LIMIETEN (1)

De IJslandse visgronden lagen aan de basis van de verhoging der ontvangsten van de vloot gedurende de laatste jaren en nagenoeg alle visgronden zouden verboden zijn indien de 50 mijlsgrens toegepast wordt! Eigenlijk wel een dramatische bedreiging die visserijgrenzen.

De kwestie van de IJslandse visserijgrenzen bedreigt de grote vloot en de kustvisserij is bezorgd voor de mogelijke opening van de kustwateren van 6 tot 12 mijl voor de vreemde treilers.

De kustvissers hebben geprotesteerd tegen het voorstel tot vermindering der visserijgrenzen tot 6 mijl vanaf de havens Lowestoft en Brixham om de Theems op te gaan. Zij menen dat hun vangsten aanzienlijk zullen worden aangetast en er zou veel nodig zijn om hen van gedacht te doen veranderen.

Het verbod voor de haringvisserij in de Noordzee heeft vele schippers ertoe aangezet op de Westkust te gaan vissen om deel te nemen aan de haringvangst in de Ierse Zee. Deze laatste is winstgevend geworden want de haring krijgt in Engeland een goede prijs hoeveel er ook wordt aangevoerd.

De Britten stellen nu vast dat de vis geen goedkoop voedsel meer is, ver daarvan, en vele vishandelaars menen dat het hoogtijd was de prijzen te verhogen want de vis heeft nooit de plaats gekregen die haar in de voedselnijverheid toekomt.

LIMIETEN (2)

En we zien nog 't einde van de miserie niet met de visserijgrenzen. De Noorse vissers vragen nl. een uitbreiding van hun limieten tot 60 mijl en zelfs 200 mijl! Nochtans zou dergelijke uitbreiding weinig voordelig zijn. De haringvisserij speelt nu geen grote rol meer maar doordat beschermingsmaatregelen werden genomen is het niet uitgesloten dat de haringstapel opnieuw haar kracht terugvindt binnen enkele jaren. De Noren zouden indien zij niet naar de IJslandse gronden zouden kunnen terugkeren benadeeld zijn want zij bevissen deze gronden traditiegetrouw. De Noorse reders vrezen dat het IJslandse visverbod de vreemde vloten op de eigen kusten en visgronden zou brengen en dat stilaan ieder land zich in haar eigen vastelandsplattengrenzen zal opsluiten. Totnogtoe heeft de Noorse regering geen enkele stap gedaan om het IJslandse besluit tegen te gaan voor wat de uitbreiding der visserijgrenzen tot 50 mijl aangaat! Zij wacht eenvoudig op de Internationale Zeerecht Konferentie in 1973 te Geneve waar het vraagstuk van de limieten tussen 84 landen zal worden uitgevochten. Dit wordt een boeiend schouwspel.

LIMIETEN (3)

Nochtans hebben de Noorse vissers met kracht geprotesteerd en de voorzitter van de vissersvakbond verklaarde woordelijk voor de radio dat Noorwegen haar eigen visserijgrenzen tot aan de vastelandsgrens zal brengen. Andere voorstellen gingen zelfs tot de 200 mijlsgrenzen. De Noorse regering zou het recht hebben te beslissen hoeveel vreemde treilers eventueel het recht zouden hebben om in dit gebied te komen vissen. Het zou eigenlijk op een soort „Toelatingsbewijs” neerkomen zoals dit in Zuid-Amerika wordt toegepast, waar de Amerikanen nooit nagelaten hebben in de limieten te vissen, beschermd door hun eigen regering.

(vervolg blz. 5)

BESCHIKBARE VISSERS

Zoals bekend wordt in de inkomhall van de Rederscentrale dagelijks ten behoeve van reders en schippers de lijst uitgehangen met de niet varende vissers.

Deze gegevens worden medegedeeld door de Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling, gewest Oostende. Vanaf deze week zullen wij in het vakblad deze gegevens overnemen. Men dient er wel rekening mee te houden dat bij het verschijnen van deze lijst, het hier de beschikbare vissers betreft zoals de toestand zich voordoet iedere donderdag en zoals ze werd medegedeeld door de R.V.A. te Oostende.

In de loop van de vrijdag en zaterdag kunnen zich evenwel wijzigingen voordoen, dewelke dan kunnen worden vernomen op de Rederscentrale. Gehoopt wordt hiermede aan de reders een bijkomende dienst inzake aanmonstering van bemanning te verlenen en dat daarvan ook gebruik zal worden gemaakt.

BESCHIKBARE VISSERS TE OOSTENDE

MATROZEN

Naam	Geboortedatum	Adres
Smislaert	1939	Pr. Albertlaan 15, Oostende
Schottey Roger	1928	Paretlaan 3, Bredene
Pinto Soarez	1931	El Mar, St Pieters en Paulusplein Oostende
Fonteyne R.	1941	Ieperstraat 13, Oostende
Huys Hendrik	1915	Noord Eedestraat 14, Oostende
Vanderwal Hector	1939	Gerststraat 105, Oostende
Roman Albert	1948	Dr Ed. Moreauxlaan 5, Oostende
Corveleyn Daniël	1944	A. Liebaertstraat 85, Oostende
Verknokke Oscar	1932	Ed. Hammanstraat 5, Oostende
Lejomme Jozef	1937	A. Liebaertstraat 22, Oostende
Gezelle François	1950	Nieuwlandstraat 19, Oostende
Boulanger Robert	1938	Keingaertstraat 72, Oostende
Goderis Florimont	1939	Gerststraat 36, Oostende
Dehamers Camiel	1929	Gelijkheidstraat 148b, Oostende
Rauw Victor	1952	Torhoutsteenweg 225, Oostende
Van Gremberghe Hubert	1945	Rogierlaan 76, Oostende
Caro Mino Ricardo	1944	P. Benoitsstraat 50, Oostende
Declercq J.P.	1946	St Antoniusstraat 11, Oostende
Persoons Pierre	1932	Fortuinstraat 9, Oostende
Tenday Victor	1941	Aarshertoginnestraat 29, Oostende
Simoes Fao Domingos	1935	Christinastraat 106, Oostende
Hernandez Garcia Francisco	1941	St.-Paulusstraat 73 Oostende
Vander Wal Hector	1939	Gerststraat 105, Oostende
Boydens Norbert	1944	Molenstraat, 21, Oostende
Eyland Gerard	1933	Dr. Ed. Moreauxlaan 93, Oostende
Van Handeghem Fernand	1917	Gerststraat, 109, Oostende
Rouzée Jacques	1930	Paulusstraat, 70, Oostende
Balière Eddy	1946	Zandvoordestraat 241, Oostende.
Clement Gustaaf	1943	Kairostraat, 21, Oostende.
Joris August	1916	Plantenstraat, 61, Oostende.

LICHTMATROZEN

Roman Jean-Pierre	1953	Dr Ed. Moreauxlaan 5, Oostende
Chaffaart Eddy	1952	Dr Ed. Moreauxlaan 23, Oostende
Demone Norbert		Noord Eedestraat 19, Oostende

SCHEEPSJONGENS

Desmet Gilain	1955	Gerststraat 145, Oostende
---------------	------	---------------------------

MOTORISTEN

Yserbyt Constant	1919	Frère Orbanstraat 50, Oostende
Soudemont Lillian (80 pk)	1930	Spoorwegstraat 11, Oostende
Peere Jozef (175 pk)	1923	A. Liebaertstraat 53, Oostende
Snauwaert Gustaaf (275 pk)	1944	St Paulusstraat 61, Oostende
Torreborre Georges (500 pk)	1910	Dekenijstraat 21, Oostende
Schottey Gilbert (500 pk)	1950	L. Paretstraat 3, Bredene
Schaapman Albert	1916	Stuiverstraat 149, Oostende.
Samaey Willy	1952	Northlaan, 5, Oostende.

STUURMANNEN

Nassel Maurice	1936	Ed. Hammanstraat 5, Oostende
Hubrechtsen Robert	1922	Duivenhokstraat 35, Oostende
Duyck J. P.	1954	Dr. Verhaeghestr., 35, Oostende.

SCHIPPERS

Bauwens Victor	1914	Gerststraat 127, Oostende
Desmit Marcel	1936	Stanleylaan 18, Oostende
Bruga Julien	1926	Stanleylaan 50, Oostende
Bernard Ramond	1932	Mariakerkelaan 240, Oostende
Daems Johnny	1948	St Antoniusstraat 1, Oostende
Deweert Albert	1915	H. Borgerstraat 23, Oostende
Christiaen Frans (2e kl.)	1947	Vaartstraat 9, Oostende
Vantorre David	1919	A. Liebaertstraat 7, Oostende
Goes Michel	1933	St Lodewijkstraat 7, Oostende
Devriese Bernard (2e kl.)	1948	Dr Ed. Moreauxlaan 161, Oostende
Reyzenhove Armand (kustv.)	1944	Schietbaanstraat 34, Oostende
Collier Roger	1923	Vredestraat 46, Oostende
Hubroek Jean	1927	Sgt De Bruynestr., 27, Oostende.
Devriendt Henri	1928	Vrijheidstr., 103, Oostende.

BESCHIKBARE VISSERS TE NIEUWPOORT

MOTORISTEN		
Vandermeeren Fr. (500 pk)	1923	„Repos” St. Elisabethlaan 35, De Panne.
SCHEEPSJONGEN		
(getuigschrift aspirant schipper)		
Heyman Charles	1956	Recolettenstraat, 36, Nieuwpoort
SCHIPPER 2e KLAS		
Claeys Werner	1940	Landbouwersstraat 23, De Panne
Legein Georges	1926	Kerkepanne, 5, De Panne.
SCHIPPER middenslagvisserij		
Rigaux Maurice	1914	Pr. Albertlaan, 38, De Panne.
SCHIPPER diepzeevisserij		
Duyck Leon	1926	Brouwersstraat 138 De Panne.
Lycke Willy	1936	Polder 151, Oostduinkerke.
SCHIPPER kustvisserij		
Dugardeyn Roland	1952	Oude Veurnevaartstraat, 56, Nieuwpoort.
SCHIPPER 120 PK		
Asaert Georges	1917	Recolettenstraat, 3, Nieuwpoort.
MATROOS-motorist kust. en middenslagvisserij.		
Geerardyn Michel	1940	Landbouwersstraat, 4, De Panne
MATROOS kustvisserij		
Bouve René	1927	O.L. Vrouwstraat ,47, Nieuwpoort
MATROOS		
Moens Jean	1950	Poststraat, 7, De Panne.
Ocquet Robert	1952	Noordstraat, 8 Koksijde
Barthelomeus Jerome	1943	Landbouwersstraat, 6, De Panne.
MATROOS diepzeevisserij		
Verstraete Willy	1943	Astridlaan, 136 Nieuwpoort.
BOOTSMAN		
Pauwels Pierre	1931	Zeelaan, 60, De Panne.
STUURMAN middenslagvisserij		
Rigaux Willy	1941	Brouwersstraat, 104 De Panne.

PRAKTISEREN

(Vervolg van blz. 4)

KONKURRENTIE

IJsland en de Feroe Eilanden besloten hun uitvoer van diepgevroren vis naar de Verenigde Staten te bundelen om beter te kunnen strijden tegen de concurrentie der andere voortbrengende landen. Totnogtoe verkochten de Feroe Eilanden hun diepgevroren kabeljauw- en schelvisrepen door tussenkomst van invoerders en de reders voelden zich belemmerd al wordt hun vis op de wereldmarkt gewaardeerd. De uitvoerformas dachten dat een gemeenschappelijk orgaan betere uitslagen zou bekomen. Daarom levert een IJslandse firma thans 50.000 ton vis per jaar in de Verenigde Staten De voortbrengst van ongeveer 70 IJslandse visbewerkingsfabrieken (er zijn er 100) wordt eveneens door de zorgen van deze firma uitgevoerd. Daaraan moet nog worden toegevoegd de 15 fabrieken van Feroë en deze van vele fabriekschepen-treilers. De uitvoer van diepgevroren vis uit Feroe is over de laatste 2 jaar te vermenigvuldigen met 4.

De Verenigde Staten kopen 80 % van de IJslandse diepgevroren voortbrengst. IJsland bezit trouwens een grote visbehandelingsinstallatie in de Verenigde Staten (mass.) waar de repen in stukken worden gesneden zoals dit in de Verenigde Staten gedaan wordt.

MEID

In het Zuiden van de Noorse Zee (61° noord 10° west) werd de mooie meid opgezocht en bestudeerd. Zij werd daar zowat overal opgemerkt en was verspreid in kleine scholen meestendeels tussen 200 en 300 meter diepte. 's Nachts wat minder diep, soms aan de oppervlakte. Zoals vroeger reeds werd vastgesteld leeft de mooie meid niet in wateren die een temperatuur hebben van minder dan 2° Celsius. De grootste scholen werden opgemerkt ten noorden van de Shetlands. Tussen 2 reizen waren de scholen die opgemerkt werden ten noorden van de Shetlands verder noord-uit gezwommen (noord en noordwest). Een benaderde schatting met de akoestieke methode toonde een hoeveelheid aan van ongeveer 6 miljoen ton mooie meid. Maar deze schatting was nog gevoelig onder de werkelijkheid. Het merendeel der vissen gevangen ten Oosten van Tampen waren klein en te jong. Deze die in de diepe waters werden gevestigd waren volwassen en groot. Deze die gevangen werd in het Feroe-Shetland-gebied had vroeger gepaaid dan deze die meer in het Noorden en het Oosten gevangen werd. Dit zou aantonen dat de verplaatsing naar het Noorden, die verliep tussen twee reizen van het vorsingsschip in, een trek was van de paaigrond naar meer noordelijke wateren waar de vis zich gaat voeden. Deze trek liep voornamelijk door de passen tussen Shetland en Feroe. Men leest in het Noorse verslag „de mooie meid is verspreid over uitgestrekte gebieden, men vindt haar NIET in temperaturen onder de 2° Celsius, daarom werd ze niet aangetroffen in het noordwesten van de Noorse Zee (Groenland). De hoeveelheden mooie meid zijn belangrijk maar zeer verspreid in de zomer en het is moeilijk om er veel te vangen met het tuig dat in de zomer gebruikt wordt. Maar op zekere tijden kan de mooie meid in dichte scholen worden aangehouden nl. in de paaitijd (maart-april). De Noren zenden deze vissoort rechtstreeks naar de vismeelfabrieken!

DE NEDERLANDSE VISSERIJ IN 1971

Uit «De Visserijwereld» van 25 mei jl., ontleen wij een overzicht van de visserij in Nederland in het voorbije jaar van de hand van Drs. A.G.U. Hildebrandt:

«Uit een overzicht van een zojuist door de afdeling Visserij van het Landbouw-Economisch Instituut ter beschikking gekomen berekeningen van de bedrijfsresultaten over het afgelopen jaar blijkt, dat 1971 voor de Nederlandse visserij een redelijk goed jaar was. Na de moeilijke periode 1967 t/m 1969 was er in 1970 en 1971, in het bijzonder voor de grote zeevisserij, sprake van herstel.

De aanvoer van vis, schaal- en schelpdieren bedroeg in 1971 bijna 278 miljoen kg., hetgeen 19 miljoen kg. meer was dan in het voorafgaande jaar. Tot deze stijging van de aanvoer hebben in het bijzonder de kleine zeevisserij en de mosselkwekerijen bijgedragen. De aanvoer van de grote zeevisserij was in 1971 iets lager dan in 1970, die van de garnalenvisserij aanzienlijk lager dan in het voorafgaande jaar.

De totale waarde van de aanvoer van de Nederlandse visserij bereikte in 1971 een nieuw record met 303 miljoen Fl. (4.242 miljoen Bfr.) - 1970 281 miljoen Fl. (3.934 miljoen Bfr.), waarvan Fl. 190 miljoen (2.660 miljoen Bfr.) afkomstig was van de kleine zeevisserij. Voor de garnalenvisserij was de waarde van de aanvoer in 1971 lager.

UITVOER EN INVOER

Dat de Nederlandse visserij een typisch exportbedrijf is blijkt voor 1971 opnieuw uit het feit, dat de waarde van de uitvoer die van de aanvoer belangrijk overtrof. De uitvoer bracht bijna 408 miljoen Fl. (5.712 miljoen Bfr.) op, waarvan 220 miljoen Fl. (3.080 miljoen Bfr.) betrekking had op verse zeevis, voornamelijk tong.

De invoer had in 1971 een waarde van 174 miljoen Fl. (2.436 miljoen Bfr.) tegen 158 miljoen Fl. (2.212 miljoen Bfr.) in 1970. De belangrijkste invoerprodukten waren verse en bevroren zeevis en visconserven. Een ongunstige invloed in de exploitatieresultaten had in 1971 de stijging van de prijzen van visserijmaterialen, van onderhoudskosten en van de kosten van nieuwbouw.

De prijs van gasolie steeg met bijna 20 procent. Reparatie- en nieuwbouwkosten stegen met 15 à 20 procent.

GROTE ZEEVISSERIJ

De grote zeevisserij werd in 1971 uitgeoefend door 18 rederijen, die te zamen 74 trawlers in bedrijf hadden.

Met de nog in bedrijf zijnde kleine zijtrawlers werd de boomkorrevisserij op platvis en de trawlvisserij op rondvis uitgeoefend.

Met de boomkorrevisserij werden in 1971, evenals in 1970, in het algemeen verliezen geleden. De trawlvisserij leverde voor de kleine zijtrawlers in 1971 gunstige bedrijfsresultaten op, bovendien gunstiger dan in 1970. De grote zijtrawlers met een motorvermogen van 1.000 PK leden in 1970 geen verlies, doch werkten in 1971 met een tekort, zij het dat de afschrijving werd verdiend.

Met moderne hektrawlers werden in 1971, evenals in 1970, bevredigende bedrijfsresultaten behaald. Als gevolg van de kostenstijging waren de winsten in 1971 wat lager dan in 1970.

De verliezen geleden in de periode 1967 tot/met 1969 waren oorzaak, dat in de jaren 1969 en 1970 geen nieuwe trawlers in bedrijf werden gebracht. De betere gang van zaken sinds 1969 heeft er echter toe geleid, dat in 1971 vier nieuwe moderne trawlers in bedrijf werden gebracht, waarvoor een investering van bijna 13 miljoen Fl. (182 miljoen Bfr.) nodig was.

KLEINE ZEEVISSERIJ

De kleine zeevisserij heeft de spectaculaire ontwikkeling van de laatste jaren voortgezet. Voor 456 kotters was de kleine zeevisserij hoofdbedrijf. Daarenboven werd er nog met ongeveer 125 kleinere kotters gedurende een deel van het jaar aan de kleine zeevisserij deelgenomen.

Er werden 16 nieuwe kotters in bedrijf gebracht en 12 kotters werden van een sterkere motor voorzien. De investering daarvoor bedroeg ongeveer 26 miljoen Fl. (364 miljoen Bfr.). De nieuw gebouwde kotters zijn groter en hebben een sterker motorvermogen dan de reeds in bedrijf zijnde kotters. Ofschoon met de nieuwe kotters goede bedrijfsresultaten worden behaald, vraagt men zich desondanks in de kringen van de kleine zeevisserij af of men wel op de goede weg is.

Door nieuwbouw en verbeteringen steeg het gemiddeld motorvermogen van de kotters van 450 PK in 1970 tot 475 PK in 1971. De leeftijdsopbouw van de kottervloot is gunstig: 306 kotters waren in 1971 minder dan tien jaar oud.

Van de totale aanvoer met een waarde van 190 miljoen Fl. (2.660 miljoen Bfr.) bracht tong 101 miljoen Fl. (1.414 miljoen Bfr.) op. Schol wordt door goede afzetmogelijkheden van scholfilets van toenemende betekenis voor de kleine zeevisserij.

De bedrijfsresultaten van de kleine zeevisserij, in het algemeen uitgeoefend door maatschapsvisseren, waren in 1971, evenals in de voorafgaande jaren gunstig. Daarbij valt het op, dat ook met kotters met een geringer motorvermogen nog redelijke bedrijfsresultaten werden bereikt.

GARNALENVISSERIJ

De betekenis van de garnalenvisserij is de laatste jaren geleidelijk teruggelopen. De waarde van de aanvoer van consumptiegarnalen bedroeg in 1971 nog slechts 13 miljoen Fl. (182 miljoen Bfr.)

Het aantal kotters, waarmee de garnalenvisserij als hoofdbedrijf werd uitgeoefend, daalde van 280 kotters in 1963 tot slechts 145 in 1971.

Vershillende oorzaken hebben ertoe bijgedragen, dat de garnalenvisserij is achteruitgegaan. Een der voornaamste oorzaken kan zijn, dat met de kottervisserij ter kleine zeevisserij aanzienlijk gunstiger bedrijfsresultaten kunnen worden verkregen. Jonge vissers verlaten daardoor de garnalenvisserij om hun geluk te beproeven op de tongvisserij. Het gevolg is dat in het Zuidwesten in het land de garnalenvisserij van minder belang is geworden en de kleine zeevisserij van grotere betekenis wordt.

Het centrum van de garnalenvisserij heeft zich daardoor verplaatst van het Zuidwesten naar de visserijplaatsen langs de Waddenzee. Doch ook de jonge vissers langs het Wad gaan over op de winstgevendere kleine zeevisserij op tong, waardoor ook de garnalenvisserij binnen en buiten de Waddeneilanden achteruit gaat.

Met de garnalenvissers van Breskens en Arnemuiden werden redelijke bedrijfsresultaten behaald, al bleven die achter bij de bedrijfsresultaten van de kleine zeevisserij.

De bedrijfsresultaten van de vissers langs de Waddenzee waren wat minder gunstig.

DE IJSELMEERVISSERIJ

De IJsselmeervisserij staat in het teken van de verdere inpoldering en het kuilverbod. Het aantal bedrijven is in snel tempo gedaald van 400 vestigingen in 1960 tot 140 in 1971, waarvoor de IJsselmeervisserij hoofdbedrijf was.

De totale aanvoer van aal en paling bereikte in 1971 een dieptepunt van 850.000 kg. Daarentegen steeg de aanvoer van snoekbaars in 1971 tot een recordvangst van 1,2 miljoen kg.

Ondanks de stijging van de prijs van aal en paling daalde de totale opbrengst van 5,9 miljoen Fl. (82,6 miljoen Bfr.) in 1970 tot 4,6 miljoen Fl. (64,4 miljoen Bfr.) in 1971. De totale opbrengst van snoekbaars daarentegen steeg van 0,8 miljoen Fl. (11,2 miljoen Bfr.) in 1970 tot 4 miljoen Fl. (56 miljoen Bfr.) in 1971. De totale opbrengst van de IJsselmeervisserij kon daardoor stijgen van 7 miljoen gulden (98 miljoen Bfr.) in 1970 tot bijna 9 miljoen Fl. (126 miljoen Bfr.) in 1971. Als gevolg van de daling van het aantal vaartuigen steeg de besomming per schip in het algemeen aanzienlijk waardoor de bedrijfsresultaten gunstig werden beïnvloed.

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

— Tel. 767.07 —

— O —

HET KOUDSTE

HET BEST BEWERKBAAR

(A080V)

Visserij-akkoord

Medio mei werd tussen de Verenigde Staten van Amerika en Brazilië een akkoord ondertekend inzake de garnaalvangst door Amerikaanse schepen in de Braziliaanse wateren binnen het gebied van 12 tot 200 zeemijlen. De zopas gesloten overeenkomst is van kracht tot 1 januari 1974 en sluit de mogelijkheid van een nieuwe overeenkomst op de Internationale Conferentie over de Zeewetgeving die in 1973 te Geneve bijeenkomt, niet uit.

Als voorbeeld van wat door bilaterale besprekingen kan bekomen worden — wij denken hier aan het zwaard van Damocles dat onze eigen IJslandvisserij boven het hoofd hangt — is het wellicht interessant aan te stippen welke bepalingen o.m. in de Amerikaans-Braziliaanse overeenkomst voorkomen. De Verenigde Staten zullen aan Brazilië een lijst overmaken met de namen van de 325 schepen welke de garnaalvangst in de Braziliaanse wateren uitoefenen. Van dit getal mogen er 160 tegelijk binnen de 200-mijlszone vissen. Als tegenprestatie zullen de Verenigde Staten aan Brazilië jaarlijks 200.000 dollar (ongeveer 9 miljoen BF) betalen plus een «boetegeld» van 100 dollar (ongeveer 4.500 BF) per dag voor schepen die onvermijdelijk toch de bepalingen van het verdrag zullen overtreden.

Een klein rekensommetje toont aan dat de Amerikanen het probleem voor het «prijsje» van iets meer dan 10 miljoen BF hebben weten op te lossen. Wij kunnen rustig stellen dat zij er zeer goedkoop vanaf gekomen zijn, temeer daar ondertussen bekend is dat zij in 1971 nogal wat zwaardere verliezen leden in Equator. Dat land had eveneens de viswateren uitgebreid tot 200 mijl. Alle Amerikaanse schepen die in overtreding genomen werden (52 in aantal) werden aan de ketting gelegd. Daarenboven moesten de Verenigde Staten nog 500.000 dollar of zo wat 23 miljoen BF aan boeten betalen.

Sinds de Amerikaanse vissers de rijke garnaalvangstgebieden voor de Braziliaanse kust ontdekten is het aantal van hun vaartuigen dat daar het bedrijf gaat beoefenen voortdurend gestegen. Nu varen er geregeld 450 schepen vanuit Trinidad en Tobago, Suriname, Guyana en Frans Guana uit naar deze zones. Zij haalden er in 1971 zo wat 4.000 ton garnaal boven. Men zou de vraag kunnen stellen of onze gezagdragers geen inspiratie zouden kunnen putten uit hogergenoemde overeenkomst. Al geven wij graag toe dat zij zeker niet beschikken over een stok achter de deur zoals dat voor de Verenigde Staten wel het geval was: het was voor Brazilië wel moeilijk het been stijf te houden tegenover de grootste koffie-afnemer ter wereld die rustig de Braziliaanse markt kan doen instorten met één pennetrek.

BOUW VAN FABRIEKSSCHEPEN IN DE BONDSREPUBLIC

Te Bremen is zopas een nieuwe fabriekstreiler van stapel gelopen, die door mevrouw Ertl, de echtgenote van de Westduitse minister van landbouw «Karlsburg» gedoopt werd. Het schip kost in totaal 20 miljoen DM (ongeveer 260 miljoen BF) waarvan 3,5 miljoen DM als subsidie verstrekt werden

door het Ministerie van Landbouw.

De «Karlsburg» is het tweede van 21 fabriekstreilers die van 1971 tot 1975 in de traam van het urgentieprogramma voor de Duitse hoogzevisserij met staatsinterventie gefinancierd zullen worden.

Het nieuwe schip meet 83 meter in de lengte, 15,80 m. in de breedte en heeft een diepgang van 6 meters. De hektrawler van 4000 BRT die zijn vangst op zee volledig verwerkt en invriest loopt 15 knopen.

NIEUWE VOORZITTER VOOR DE VISSERIJKOMMISSIE N-O-ATLANTISCHE OCEAAN

De h. Gero Möcklinghoff, leider van de subkommissie voor visserijwetenschappen in het Westduitse ministerie van landbouw, is zopas benoemd tot nieuwe voorzitter van de Visserijkommissie voor de Noordoostelijke Atlantische Oceaan. Hij zal de functie gedurende drie jaar bekleden.

De Visserijkommissie voor de Noordoostelijke Atlantische Oceaan werkt adviezen uit voor de optimale benutting van de visstand in het betrokken deel van de oceaan.

VERANTWOORD ETEN VIS ETEN IS

WORDT DE OESTER- EN MOSSELKULTUUR TOCH OPGEOFFERD ?

Vorige week werd deze kwestie opnieuw in de Kamerkommissie behandeld.

Het Kabinet-Biesheuvel vindt dat onverkort naar afsluiting van de Oosterschelde moet worden gestreefd, zoals dat in de Deltawet is voorzien. Minister Drees van verkeer en waterstaat heeft in een vergadering van de vaste Tweede Kamerkommissie voor milieuhygiëne gezegd dat er over de Oosterschelde binnen het kabinet volledige eensgezindheid heerst.

Hij was dan ook niet bereid een nieuwe studie te beginnen, zoals de oppositie had gevraagd, het nieuwe parlement heeft al uitvoerig over de Oosterschelde-problematiek gesproken en sindsdien zijn er volgens hem over de gevolgen van afsluiting voor het milieu geen nieuwe gegevens op tafel gekomen.

VEILIGHEID

Dijkverhoging langs de gehele Oosterschelde achtte de minister technisch wel mogelijk, maar dat zou een enorme operatie zijn die verscheidene tientallen jaren zou duren.

Er zou dan behalve voor dijk- en

oesterwallen nog altijd een zeker risico voor overstromingen zijn, terwijl de veiligheid van een dam menselijk gesproken absoluut is.

Minister Drees erkende dat het biologisch milieu een gevoelig verlies zal lijden, maar volgens hem zal het Zeeuwse Meer, zoals de afgesloten Oosterschelde zal gaan heten, een aantrekkelijk recreatiegebied worden. Ook al zal het water de eerste decenia van matige kwaliteit zijn.

Alhoewel men dit in Hogere Kringen als een zuivere Hollandse kwestie beschouwt, toch kunnen we met zekerheid zeggen dat dit kopig besluit een niet te schatten schade zal veroorzaken aan de Belgische en Hollandse kustvisserij, zonder te spreken van de Ooster- en mosselteelt, die een schitterende bron van inkomsten waren voor de bedrijven aan de Oosterschelde gelegen.

Men kan spreken van vergissingen van belang. Maar als er hier een vergissing van belang is begaan, dan is het wel deze welke wij er ene zonder voorgaande noemen, wat men er in ambtelijke of ministeriele kringen ook over denke of tracht te bewijzen.

s.v. S C A P

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

Wij hebben de eer U hierbij uit te nodigen tot de Statutaire Algemene Vergadering, welke zal gehouden worden in het hotel „Europa”, Kapellestraat 181, te Bredene, op VRIJDAG 9 JUNI 1972 om 15 u.

Dagorde :

1. Reden uitstel algemene vergadering
2. Verslag van de Raad van Beheer
3. Verslag van het Kollege van Kommissarissen
4. Goedkeuring Balans en Verlies- en Winstrekening per 31-12-1971
5. Ontlasting te geven aan Beheerders
6. Ontlasting te geven aan Kommissarissen
7. Vaststellen teruggaven voor 1971 en bestemming van het saldo
8. Vaststellen vergoeding Kommissarissen
9. Vaststellen lidgeld voor 1972
10. Uிடdelen van de teruggaven

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

Met de meeste hoogachting,

Namens de Beheerraad

De Directeur
P. VANDENBERGHE

De Voorzitter
E. LAMBRECHT

(5159N—7229V)

IS « INKOKERING » VAN AFLEIDINGSVAARTEN AAN NIEUWE SLUIS TE ZEEBRUGGE WEL DE IDEALE OPLOSSING ?

Volksvertegenwoordiger Fernand Vandamme, die de werken rond de nieuwe zeeluis te Zeebrugge van dichtbij volgt, richtte zich andermaal tot Minister De Saeger en Servais van Volksgezondheid om hen te vragen de mogelijkheid te onderzoeken langsheen het afleidingskanaal van de Leie zuiveringsstations te bouwen, dit in de plaats van de bouw van een twee kilometer lange koker in zee als onderdeel van de nieuwe zeeluis te Zeebrugge. Minister Servais antwoordde hierop dat hij niet werd geraadpleegd. Minister De Saeger, liet weten dat de vraag van volksvertegenwoordiger Fernand Vandamme zijn bijzondere aandacht had weerhouden. Tevens deelde hij mede dat dit probleem zal besproken worden in de subgroep « Waterzuivering » van het Interministerieel Komitee voor het Leefmilieu, dat afhangt van de heer Eerste Minister. Op een mondelinge vraag van de heer volksvertegenwoordiger W. De Clercq, werd in verband met de zeeluis nog volgend antwoord gegeven. Wat het wegverkeer betreft, zal aan de nieuwe zeeluis te Zeebrugge, de continuïteit van het verkeer op de Koninklijke Baan verzekerd worden door twee bruggen met elk twee rijstroken op elk van de twee sluishoofden. Vermits altijd één van de twee sluisdeuren gesloten zal zijn, kan met een dispatching-systeem de continuïteit van het verkeer ten alle tijde verzekerd worden.

De verkeerscapaciteit van de kustweg zal dus steeds op vier rijstroken behouden blijven aan de nieuwe zeeluis, wat nu aan de bestaande sluis niet het geval is.

In de toekomstige autosnelweg Brussel - Zelzate - Jabbeke - Calais

zal onder het Boudewijnkanaal een ruime verkeerstunnel even ten zuiden van Dudzele worden gebouwd, waardoor het snel verkeer achter de kust verzekerd zal zijn.

Om urbanistische redenen en omwille van de kalmte en de rust in de badplaatsen, is het niet aangewezen doorheen de kustgemeenten een race-circuit aan te leggen. Het aanleggen van verdere parallelle verkeerswegen langs de kust zou voor het ogenblik een zuivere geldverspilling zijn.

Wat het spoor Brugge - Knokke betreft, deze kwestie behoort tot de bevoegdheid van de minister van Verkeerswezen. Een omlegging ten zuiden van Dudzele en langs de Leopoldvaart zou de meest aangewezen oplossing zijn. De voordelen zouden ondermeer de volgende zijn: de huidige laaggelegen mobiele brug over de bestaande sluis wordt in deze optiek vervangen door een half hooggelegen brug meer landinwaarts, die voor binnenschepen niet moet geopend worden en slechts zelden voor zeeschepen. De steile hellingen nodig voor de toegang tot een tunnel worden vermeden; het is inderdaad zo dat een spoortunnel normaal zeer flauwe hellingen heeft, zodat dus een zeer lange tunnel ontstaat, die een nieuwe, diepe insnede in het terrein betekent, zelfs met maximum toelaatbare hellingen is de insnede nog zeer belangrijk. Een dergelijke terreinschending vlak achter de kust is niet wenselijk, zo oordeelt Minister De Saeger. Een laatste voordeel dat verband houdt met de omlegging van het verkeer ten zuiden van Dudzele, is dat de toekomst voor de binnenhaven van Zeebrugge tevens gevrijwaard wordt.

maakte modellen van vissersschuiten, gaf spreker de aanwezigen een opvallend goede weergave van alle bestaande vissersschuiten zowel uit hout als metaal. Hij bewees een uitstekend kenner te zijn qua al wat visserij betreft. Hoe hij wegwijst raakt in al deze diverse types bleef ons een raadsel. Delen we tot slot mee dat van hen weldra twee voorname werken op de markt komen, nl. « Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen », door Gaston Desnerck waarin meer dan 30 vissersplaatsen worden behandeld en waarin meer dan 40 verschillende vaartuigen uitvoerig worden beschreven. Verschijnt vermoedelijk in december a.s. Het « Oostends Woordenboek » van Roland Desnerck, dat meer dan 18 jaar vorschingsarbeid vergde verschijnt vermoedelijk in juli a.s. Wie meer inlichtingen wenst kan zich wenden tot de h. G. Desnerck, Gerststraat 100, Oostende

„DE REYGAERT” ORGANISEERDE TE ZEEBRUGGE VOORDRACHT OVER DE VISSERIJ

De Kring voor Kulturele werking « De Reygaert » hield in de meisjesschool van de Pastoriestraat een zeer interessante voordracht over en rond de Vlaamse Visserij en Visserijvaartuigen. Onder de zowat vijftig aanwezigen vermelden we ook ere-burgemeester Pierre Vandamme. Op deze unieke voordracht kregen we twee sprekers te horen, namelijk de heren Gaston en Roland Desnerck, respectievelijk vader en zoon. Roland Desnerck, leeraar, gaf een zeer boeiend historisch overzicht van de vlaamse visserij zoals deze zich in diverse vlaamse kustplaatsen van het jaar 1000 tot nu heeft voorgedaan. Hij had het tevens over de verschillende soorten vis en vangmethodes door de eeuwen heen, waarvan heden ten dage nog verschillende worden toegepast. Vader Desnerck kwam vervolgens aan het woord.

Aan de hand van dia's en zelfge-

Na lozen van stookolie in Westerschelde BELGISCHE KAPITEIN OP DE BON GEZET

Sleepboten hebben woensdagavond op de Westerschelde de Belgische binnenvaartanker „Hugo” vlotgetrokken. De kapitein van de dinsdag gestrande tanker heeft echter een bekeuring gekregen wegens het overboord zetten van een deel van de lading ruwe stookolie.

Een patrouillevaartuig van de rijkswaterstaat heeft bemanningsleden van de 333 ton metende tanker op heterdaad betrapt bij het overboord zetten van de olie. Volgens het proces-verbaal zou het

hier gaan om ruim 80 ton olie.

Deze olie heeft zich als een dikke massa afgezet op de zeevering bij Rilland-Bath. De kapitein van de tanker zou de olie over boord hebben laten zetten toen zijn schip in het nauw van Bath aan de grond liep. Hij hoopte door een deel van de lading over boord te zetten weer op eigen kracht vlot te komen.

De „Hugo” was op weg van Antwerpen naar Zeebrugge.

Het wordt tijd dat tegen deze mensen hardhandig opgetreden wordt en dat zware straffen toegepast worden.

ECHTE HOLLANDSE NIEUWE LATER AAN BOD

IJMUUDEN. — De eerste Hollandse nieuwe is al gisteren ons land binnen gebracht, maar zij zal pas na Pinksteren aan de afslag mogen komen nadat later gevangen haring is voorgegaan.

De Noordzeevissers mogen pas de dinsdag na Pinksteren om zeven uur 's morgens voor hun jaarlijkse haringrace uitvaren.

De Noordzeevloot die dinsdag staan. Ze mogen, op grond van een internationale regeling ter bescherming van de haringstand in de Noordzee en het Skagerak, met elkaar tot 19 juni niet meer dan 1.250 ton vangen.

DE VISSERIJ EN „RADIO NAMUR”

Op 11 juni zal te Blankenberge Radio Namur, en in samenwerking met Radio Namur, de visserijdag houden, waar vissers, reders en handelaars over de vis en zijn aanhoudigheden zullen spreken.

Vorig jaar geschiedde dit in het kursaal te Oostende en het mag gezegd dat dit een uitstekend programma was. Thans verleent West Toerisme er zijn medewerking aan. We stemmen dus op 11 juni af tussen 11 en 12 uur op Radio Namur.

GALERIE STAMPAERT P.V.B.A.

zal overgaan tot een

UITZONDERLIJKE OPENBARE VEILING

op VRIJDAG 9 JUNI 1972 te 19.30 uur

in de zaal „t WIT PAARD”,

Van Iseghemlaan 11, OOSTENDE

Door het ambt van gerechtsdeurwaarder zullen onderstaande voorwerpen openbaar verkocht worden aan de gewone voorwaarden: Kontante betaling + 20 % kosten.

PORSELEIN: Uitzonderlijke verzameling porselein van China, Japan, Saxe, Meissen, Dresden. Vitrinevoorwerpen zoals: beeldjes, schalen, vazen, sierborden, enz...

TAPIJEN: Een uitzonderlijke verzameling van OUDE CHINESE TAPIJEN: Pao-tou, Hsin-Kiang, Ning-Hsia, Kasghar. Een kollektie van Kaukasische tapijten « OUDE KAZAK »: Bocchera, Derbent, Chuval. Prachtige verzameling Oosterse en Chinese tapijten en karpetten Birjand, Tebriz, Meched, Tukbaff, Heriz, Bakhtiar, Hamadan, Kirman.

AZONDERLIJKE MEUBELN: Verscheidene grote bibliotheken met 4 en 6 deuren, stijl Régence, Victorian en Georgian. Tafels « SHERATON » ledereen blad en mahoniehout, 8 en 12 personen - bijpassende stoelen. Engelse hoekkasten in eik- en mahoniehout en leder, met verscheidene schuiven. Enkele staande klokken. Vitrinen L.XV in mahoniehout en inlegwerk. Kleinmeubelen met frans inlegwerk zoals: nachttafels, bonheur-du-jour, guéridons, enz...

STOELN: Zetels en bergèren L.XIII, L.XIV, L.XV, à L.XVI. Engelse zetels en stoelen van stijl en het tijdperk, enz...

VERSCHILLENDE: Bronzen, Kartels, spiegels, kandelaars, wandlampen.

TENTOONSTELLING

Donderdag 8 juni 1972 van 10 tot 12.30 uur en van 14 tot 20 uur
Vrijdag 9 juni 1972 van 10 tot 14 uur

DESKUNDIGE

De Heer R. STAMPAERT, St. Pietersnieuwstraat 130, GENT
(1622W—5190N—7231V)

Onderzoeksraad voor de zeevaart

SCHORSING VOOR SCHIPPER BACQUAERT

In de zaak van het vergaan van de O.132 ter hoogte van Start Point op 5-6-1971 was de raad van oordeel dat de oorzaak van het vergaan te vinden is in het lek slaan van het vaartuig ingevolge vermoeienissen waaraan het was blootgesteld, door de onvoorzichtige navigatie van schipper Bacquaert. Het was onverantwoordelijk, rekening houdend met wind en zee, van met volle kracht, met de wind op kop te stevenen, niet alleen gedurende ruim 5 uur na het vertrek uit Newlyn, maar nog na de ontdekking van het lek. Schipper Bacquaert heeft geen rekening gehouden met de verouderde staat van zijn schip en de onvolledige uitrusting van de O.132, wat hem tot een beperkte snelheid moest hebben aangezet en tot een veiliger navigatie.

De raad spreekt de volgende straf uit: schorsing van 14 dagen. Kosten ten laste van de betrokkene.

AANVARING Z.484 — Z.596

De oorzaak van deze aanvaring is volgens de raad uitsluitend te vinden in de niet-reglementaire navigatie van de betrokken schipper LOWYCK van de Z.484. In acht genomen de diepgang van zijn vaartuig en de stand van het water staat het vast dat de Z.484 bijna rakelings langs de berm van de havengeul heeft moeten varen, tot vlak bij de verbindingsgeul. Daarbij heeft schipper Lowyck geen aandachtseinen gegeven. Indien hij met ruime bocht de verbindingsgeul was ingevaren had hij het vastlopen vermeden.

De raad stelt vast, in hoofde van betrokken schipper Lowyck een overtreding van art. 29 I.A.R. toepasselijk overeenkomstig art. 8 par. 2 van het K.B. van 31 mei 1968, houdende politie- en scheepvaartreglement. De sanktie luidt: 3 dagen schorsing.

LAATTIJDIGE VERKLARING VAN BRY'S R. VAN DE O.202

Tijdens een drinkpartij aan boord van de O.202 werd met een karabijn Long Rifle geschoten. Er werd geringe schade veroorzaakt.

Alhoewel de geringe aard van de feiten moeten deze beschouwd worden als een «scheepsongeval» en de schipper is verplicht ervan kennis te geven aan de bevoegde overheid. Aangezien schipper Brys verzuimd heeft een verklaring af te leggen omtrent deze feiten binnen de termijn opgelegd door art. 34 van het K.B. van 10-9-29 wordt hem een waarschuwing gegeven door de raad.

In verband met de zaak van de verdwijning van matroos Ballegeer kunnen geen beroepsfouten ten laste gelegd worden van de schipper of de bemanningsleden van de O.202 «Pelagus».

AANVARING Z.497 — MS MARTHA FRIESECKE

In dit geval is de raad van oordeel dat de aanvaring uitsluitend te wijten is aan een foutieve na-

avigatie van de Martha Friesecke. De Raad stelt vast dat geen enkele beroepsfout ten laste van schipper Pauwaert te vinden is. Er bestaat dan ook geen aanleiding schipper Pauwaert ter zake te betrekken.

AANRAKING VAN DE Z.562 MET EEN WRAKSTUK

De betrokken schipper Bonny Willy heeft bekend de Berichten aan Zeevarenden niet te hebben geraadpleegd. Bovendien moest hij, zeker in kennis zijn van de positie — ongeveer 5 mijl van de thuishaven — van de obstructie van de boei. Schipper Bonny is dus aansprakelijk voor de averij van zijn schip. De raad bestraft betrokken schipper dan ook met een vermaning en stelt de lasten ten koste van de betrokkene.

AANVARING Z.484 — WRAKKEN

Schipper Pae wordt gehoord als betrokkene. Aan de hand van een register bijgehouden door de betrokkene kan worden aangetoond dat de visserij aanving op volgende positie 50°43'8"N en 0°59'5" Oost.

Hij heeft aan Baert, man wie hij de wacht heeft overgedragen geen inlichtingen gegeven betreffende de wrakken benoorden het Varden lichtschip. Tevens staat geen enkele vermelding van de wrakboeien op de gebruikte zeekaart aangegeven. In afwachting van het verderzetten van deze zaak wordt aan de schipper de raad gegeven zeekaarten te gebruiken waar hij iets aan heeft en zijn instructies aan de bemanning in een register op te tekenen in plaats van op losse bladen die telkens worden weggegooid.

DEFEKTE KEERKOPPELING VAN DE O.317

In deze zaak werden de getuigenissen gehoord van lichtmatroos Rau en van betrokken schipper Provoost.

Uit het getuigenis van Rau blijkt dat Crabeels onder invloed van altoe aangezet de motor stuk te maken. Hiertoe werd de olieleiding vernietigd waardoor de keerkoppeling vernietigd werd wat voor de reder een verlies van honderdduizenden betekende. Motorist Crabeels had evenmin als de aanstokers zin om die bepaalde dag uit te varen omdat het zulk mooi weer was. Uit het onderzoek blijkt dat Crabeels niet het inzicht had dergelijke schade aan te richten, het was er hem alleen om te doen het schip te doen terugkeren. Schipper schijnt in zoverre te zijn tekort geschoten dat hij geen toezicht heeft uitgeoefend op het drinken van zijn bemanning. Deze zaak wordt op een nader te bepalen datum voortgezet.

O.301 VERLIEZEN BOEL

Volgens de gedagvaarde getuige Marteel is het verliezen van de boel van de O.301 te wijten aan een foutieve navigatie van de Noorse tanker Mai Bento uit Oslo. De O.301 was vissend met de dag- en nachtsignalen aan. Het schip lag ongeveer 1 uur aan de korre en liep een ongewijzigde koers. De tan-

ker bleef met volle snelheid doorzetten. Door de schipper van de O.301 werden geluidsignalen gegeven. Deze bleven onbeantwoord.

Hierop heeft de schipper van de O.301, teneinde een aanvaring te vermijden, hard over stuurboord gegeven en de keerkoppeling op 0 gezet. De tanker is langs het achterschip doorgevoerd. Bij het winden van de visboel bleek een gedeelte afgerukt.

Deze zaak wordt eveneens op 'n latere datum verder behandeld.

O.317 — NEGEREN VAN VERBODSEIN

In deze zaak werd schipper Marcel Pots gehoord als betrokkene. Het betreft het negeren van het verbodsein tot uitvaren. Schipper Pots verklaarde dat hij het verbodsein te laat heeft waargenomen.

Gezien zijn diepgang en de lage waterstand is hij doorgevoerd. Aangezien geen enkel vaartuig de doorgang belemmerde bleef hij in het midden van het vaarwater. Hij passeerde later enkel een klein marinevaartuig en kruiste de loodsboot toen hij reeds een 10-tal scheeps-lengtes buiten de havenhoofden was.

O.82 — SOUTH VENTURA

Schipper Vincent werd hier gehoord. Hij merkte het ander vaartuig op dat zowat dezelfde koers vaarde als hij. Hij heeft echter slechts een aandachtsein gegeven toen het schip reeds tot op een 30-tal meter was genaderd. Hetgeen veel te laat is. Schipper Vincent aarzelde welke richting hij zou uitgaan omdat de mogelijkheid bestond dat hij dan dwars zou aangevoerd worden. Schipper Vincent heeft aan boord van het andere schip geen radar zien draaien. De O.82 werd aan stuurboord achter geraakt. Hierdoor is het voorschip naar stuurboord afgeweken. Hier-

door is het andere schip met de stuurboordzijde langs het achterschip van de O.82 afgeschampt.

Hierdoor kreeg de O.82 een zeer grote helling. De South Ventura is doorgevoerd en heeft alleen volgens de mailboot Koningin Fabiola radio Dover verwittigd. Ook deze zaak zal later worden voortgezet.

VORDERING IN DE ZAAK Z.462 — KATIE H

Tot slot wordt de heer rijks-kommissaris de strafvordering uitgesproken in de zaak Z.462 — MS Katie H. Hierbij verging het Engels vaartuig en verloor één bemanningslid van de Katie H het leven.

De Rijkskommissaris is van oordeel dat de Katie H moest uitwijken. Bovendien is de koerswijziging waarvan de Z.462 werd beschuldigd niet bewezen. Het is echter ook gebleken dat er geen voldoende uitkijk was op de Z.462. Men heeft dus niet kunnen bijdragen om de aanvaring te vermijden. Het is ook niet bewezen of er aandachtseinen gegeven werden. Het eksen van het buiswater dat het zicht belemmerde volgens motorist Schilz, wordt niet aanvaard. De heer Rijkskommissaris komt tot het besluit dat de aanvaring gebeurde uit hoofde van het Engelse vaartuig. De Z.462 is geen oorzakelijk element in deze aanvaring. Er werd echter door de Z.462 wel een inbreuk gedaan op art. 29 betreffende de goede uitkijk aan boord van schepen.

Er wordt een schorsing voorgesteld van 5 dagen van het diploma van aspirant-schipper van motorist Schilz. De uitspraak volgt later.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

REDERS OPGEPAST !

DD5 DOKUMENT IS NODIG

Herhaaldelijk hebben wij erop gewezen dat bij verkoop in Franse (en andere E.E.G.-havens) het DD5 douane document noodzakelijk is.

Wij hebben steeds de reders aangeraden zich te wapenen met een dergelijk document, zelfs al heeft men de intentie niet om in vreemde havens te verkopen. Noodgevallen kunnen zich immers steeds voordoen waardoor men gedwongen wordt zijn vangst in een buitenlandse haven te verkopen.

Toch stellen wij vast dat alle raadgevingen steeds door sommigen in de wind worden geslagen.

Deze week liep een vaartuig de haven van Duinkerke binnen wegens de weersomstandigheden. Aan boord was geen DD5.

De Rederscentrale heeft dan onmiddellijk iemand naar Duinkerke gezonden, na vooraf eerst de nodige schikkingen met de douanediensten te hebben getroffen, mede dank zij de tussenkomst van het Waterschoutsambt.

Daarom nogmaals, reders en schippers, vragen wij U een DD5 document te halen bij de douane in uw havenplaats. Een dergelijke voorzorgsmaatregel zal veel moeilijkheden, tijdverlies en onhebbelijkheden voorkomen. Deze documenten dienen door de reders ter plaatse BIJ DE DOUANE INGEVULD.

DE IJSLANDSE VISSERIJZONES OP DE T.V.

Zoals reeds gemeld hebben de Engelse en Duitse syndikaten zelf, rechtstreeks contact genomen met hun kollega's in IJsland, om de zaak van de voorgenomen uitbreiding van de IJslandse visserijzones tot 50 mijl te bespreken.

Gehoopt wordt steeds dat er grip onder de vissersvertegenwoordigers zou heersen en dat de IJslanders hun kollega's in het buitenland niet zullen broodroven.

Zoals bekend baseert de IJslandse regering haar eenzijdige beslissing op twee hoofdargumenten, te weten een biologisch en een economisch.

Het biologisch aspekt slaat in hoofdzaak op de overbevissing, in aangelegenheid die wordt uitgespeeld en die de IJslanders met alle mogelijke middelen pogen te bewijzen maar waarvan nog niets wetenschappelijk werd bewezen en veel kan worden weerlegd.

Het economisch aspekt slaat op de bewering dat de IJslandse vissers uitsluitend van de visserij leven. Is dit waar voor de IJslandse vissers, dan is dit in dezelfde mate waar voor de Belgische, Engelse, Duitse en vissers uit andere landen, die hun broodwinning vinden in de IJslandse visgronden.

Iedereen weet echter dat de ware redenen voor de uitbreiding noch biologisch noch economisch zijn, maar dat aan de grondslag van de uitbreiding van de visserijzones de verkiezingsbelofte ligt van de oppositiepartij, die de vissers beloofde de visserijzones uit te breiden zo zij aan de macht komt, hetgeen is gebeurd. Het is dus een louter politieke aangelegenheid.

Naar aanleiding van de gesprekken van de Engelse en Duitse syndikaten vernemen we thans als zouden deze gesprekken niets hebben opgeleverd en de IJslanders categoriek en resoluut op hun standpunt zijn gebleven.

Volgens een ander bericht en meer bepaald uit de «Fishing News» van 19 mei jl. lijkt de toestand wel hoopgevender en zou tijdens een bijeenkomst in Reykjavik op 12-15 jl. tussen de IJslandse syndikaten enerzijds en de Britse en Westduitse anderzijds, overeengekomen zijn dat de Britse en Westduitse trawlers in een overgangperiode zouden mogen blijven vissen in de 50 mijlzone, terwijl intussen een Conferentie terzake zou worden georganiseerd.

In hoever een dergelijke overeenkomst definitief is kon nog niet worden achterhaald, temeer daar vorige week de IJslandse Minister voor Buitenlandse Zaken in het Parlement nog heeft verklaard dat de beslissing om de visserijgrenzen tot 50 mijl uit te breiden «onveranderlijk» is.

Vorige week drukten wij ook een persbericht af, uitgaande van Belgische Vakbonden, waarin te lezen stond dat zij bij hun Britse en Duitse kollega's zouden aandringen om in de gesprekken te worden betrokken, zoniet zouden zij zelf gesprekken openen met hun kollega's in IJsland. Gezien de Britten

en West Duitsers inmiddels de betreffende gesprekken hebben gevoerd, zullen onze vissersvertegenwoordigers wel niet anders kunnen dan zelf de koe bij de horens te nemen.

In elk geval laat ook de Rederscentrale sedert het ontstaan van 't probleem niets onverlet om de rechten van de Belgische vissers te verdedigen.

Bovendien, heeft zoals vorige week gemeld ook de Vlaamse televisie aandacht aan dit probleem gewijd. Vorige week trok zelfs een TV-ploeg naar IJsland om deze belangrijke zaak aandachtig te onderzoeken.

Het programma over deze aangelegenheid komt vrijdag aanstaande, 2 juni, op het scherm in «Panorama», na het nieuws van 20 uur. Wij komen hierop dan uitvoeriger terug.

TOCH RESULTATEN OP DE MINISTERIELE BESPREKINGEN OVER IJSLANDVISSERIJ ?

Op 25 en 26 mei werden Brits-IJslandse besprekingen op minister vlak gevoerd over het geschil dat tussen beide landen gerezen is in

zake de unilaterale beslissing van IJsland de visserijwateren uit te breiden tot 50 mijlen. De besprekingen werden gevoerd tussen de IJslandse Minister van Buitenlandse Zaken Agustsson en Visserijminister Josefsson en mevrouw Tweedsmuir, de nieuwe minister van Staat bij het Britse Ministerie van Buitenlandse Zaken.

Groot-Brittannië heeft op deze besprekingen voorstellen gedaan voor een interimregeling en van beide zijden heeft men verklaard dat er vooruitgang geboekt werd en dat de hoop op een regeling blijft bestaan. Het Britse voorstel omvatte o.m. dat de Britse IJslandvloot na 1 september a.s. gewoon zou doorgaan met de visserij rond IJsland, rekening houdend met de oude grenzen, d.w.z. 12 zeemijlen. Wel zou de totale jaarlijkse vangst van demersale vis (hoofdzakelijk kabeljauw en schelvis) gekontingenteerd worden en beperkt tot ongeveer 185.000 ton. Dat betekent de gemiddelde vangsten van de 10-jaarlijkse periode 1960-1969.

Van beide zijden is er evenwel op gewezen dat geen besluiten zullen bekendgemaakt worden na de besprekingen te Londen daar elke eventuele overeenkomst die zou bereikt worden toch door de wederzijdse parlementen moet bekrachtigd worden. Waarschijnlijk zullen later nog besprekingen volgen.

In alle geval is de IJslandse minister van buitenlandse zaken op 30 en 31 mei te Bonn waar de ministerbijeekoms van de NAVO-landen plaats heeft. Zeker zal hij van de gelegenheid gebruik maken om met zijn Westduitse kollega ook het visserijprobleem ter sprake te brengen.

Ook onze Minister van Landbouw, de heer Tindemans, zal besprekingen hebben met zijn IJslandse Kollega, zoals blijkt uit een antwoord aan Volksvertegenwoordiger Dries Claeys, ter gelegenheid van zijn tussenkomst bij de bespreking in de Kamer van de Begroting van Landbouw.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

SCHANDELIJK MISBRUIK VAN VISPRIJZEN EN KWALITEIT

Mijnheer,

We weten dat uw blad voorstander is van strenge controle op de kwaliteit van vis en op de manier waarop de klanten door sommige visverkopers of winkeliers bedrogen worden.

Dit was het geval toen U de verkoop van zogezegde eerste maatjes-haring aanklaagde en dit is het geval wanneer U de zeer slechte keuring meldt.

Vorige week zagen we in een winkel vis liggen, die bij het betreden er van alle goesting ontnam om nog vis te eten. De IJslandse kreeftjes welke men verkoopt van 80 tot 100 fr en meer per kg stinken en slaan zwart uit.

Nu pas zijn in Holland vorige week de eerste verse maatjes aangevoerd met de gebruikelijke plechtigheid.

Wij zagen donderdag op de kaai tarbot verkopen aan 480 fr, waar me maksimum 180 fr kon ingekocht zijn. Grote tongen worden verkocht tegen 100 en 120 fr per stuk.

Dat noemen we een schande. We vragen ons af waarom de direktie van de vismijn en zijn keurders daartegen niet optreden en of het niet in 't belang is van de eerlijke

handelaars en het publiek daartegen hardhandig op te treden. Of is men bang vriendjes of visjes pijn te doen ?

Een visliefhebber

NOTA VAN DE REDAKTIE

We zijn het tenvolle met onze briefwisselaar eens. De vissershavendienst laten in alle opzichten, zowel wat keuring, controle en diefstallen zeer te wensen over.

Art. 467 van het vissershavenreglement meldt dat de keurders gehouden zijn regelmatig de keuring te doen, zowel in de vakken der mijn als in de andere diverse distributieschakels: winkels, leurhandel, enz...

De keuring kan ook gedaan worden op aanvraag van belanghebbenden en mits toestemming van de Directeur.

Dit reglement laat aan duidelijkheid niet te wensen over. Maar nog nooit werd de keuring van vis die ingevoerd wordt toegepast, tenzij op aanvraag. Nog nooit werden winkels of leurders op straat gekeurd.

Wij willen niet beweren dat de

keurders de eerste twee dagen van de week hun werk niet hebben met de aanvoer te controleren, maar het is een feit dat men wel tijd zou moeten hebben om ingevoerde en in winkels tentoongestelde vis na te gaan, alsook deze door leurders met triestige karretjes verkocht.

Wat de prijzen betreft alsook de soort vis, zou elke verkoper op elk ogenblik zijn faktuur van aankoop moeten kunnen tonen, want dikwijls worden aan mensen die geen kenner zijn koolvis voor zalm, wites voor tong, enz. verkocht en dan aan prijzen welke inderdaad een schandaaltje mogen genoemd.

Zo zagen wij persoonlijk in een buitengemeente van Oostende langs de kust tarbot in een winkel genoteerd aan 600 fr de kilo.

Meer hoeft niet gezegd over dergelijke woeker.

Er is nog meer. In bepaalde winkels wordt veel gesmokkelde of gestolen vis verkocht van de ene of andere die ze er binnenbrengt.

Tegen dit alles vermag men niets dank zij de laksheid van het stadsbestuur wiens werking beneden alles is en blijft.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Meer vis dan verleden week en dit dan wegens het groter aantal Noord- en Westschepen. Er was dus toch gelegenheid om vis te vangen al zal die gelegenheid vooral op de laatste dagen zeer minime geweest zijn. Zeer zwaar weer heeft de visserij op zowat alle visgronden belemmerd. Hierdoor kon ook de invoer haar prijs regelende rol niet spelen. Voor alle vis meteen hoge prijzen, vooral de kabeljauw was kennelijk in onvoldoende mate voorhanden. Kleine wijting kreeg

vis, 17.600 kg tong en 2.000 kg kreeftjes. De totale opbrengst hier- van bedroeg 10.949.973 fr.

KABELJAUW EN GUL VAN IJSLAND

Die IJslanders slechts voor de ganse week. Zij zorgden voor ongeveer 2900 B. vis en 3000 kg. kreeftjes. Kreeftjes die weer erg duur waren en tussen 31 fr. voor de kleinste en 93 fr. voor de grote sortering haalden. Zeer schaars was rode zeebaars, deze vissoort kende maandag de hoogste prijs toen er tot 29 fr. per kg werd betaald. Dinsdag viel de prijs terug tot 22 fr. Kabeljauw was ook weer veel te gering op de markt, de prijs lag dan ook redelijk hoog en steeg dinsdag zelfs tot 23,50 fr. per kg. Minder goed verging het met schelvis, deze vissoort was maandag veruit het duurste toen de grote sortering bij de 40 fr. noteerde. Die prijs viel dinsdag terug tot 28,80 fr. Schotse schol was minder duur dan verwacht en zakte dins-

dag zelfs nog met 100 fr per ben tot 590 fr. Hondstong darentegen steeg in prijs en liep dinsdag op tot 31 fr.

sortering tot 104 fr en bloktong tot 106 fr. Voor kleine tong steeg dinsdag eveneens boven de 100 fr. per kg, kleine tong liep toen op tot 94 fr. Slips kregen rond de 80 fr. per kg. De bijvangst bestonden voor de niet bokkenvissers hoofdzakelijk uit gul, heek, platvis, steenschol en wijting. Schotse schol kreeg van 21 tot 32 fr., heek van 22 tot 52 fr. en steenschol van 18 tot 40 fr. per kg. Staartvis ging dinsdag in prijs dalen toen grote sortering nog amper 75 fr. haalde nadat er maandag tot 85 fr. voor betaald geworden was. Geen te beste cijfers voor deze schepen die toch wel uit de kosten gerekten.

TOPPRIJZEN VOOR NOORDSOORTEN

Voor de Noordschepen was het deze week een zeer gunstige week, dinsdag zelfs nog beter dan maandag. De grote gul die beneden wordt verkocht kreeg toen tot 1110 fr. per ben terwijl de allerkleinste sortering nog ruim 700 fr. haalde. Wijting ging eveneens in prijs stijgen en leip op tot 13 fr., maandag lag die prijs rond de 8 fr. Totten gingen redelijk vlot van de hand, er werd van 8 naar 13 fr voor betaald. Voor kabeljauw, een bijzonder schaarse vissoort deze week werd tussen 28 en 32 fr. betaald, de grote schelcod-gul kreeg tot 28 fr. en de andere boven verkochte gulleln noteerden tussen 17 en 26 fr. Ook al deze vis-

sorteringen waren dinsdag duurder dan maandag. Platvis ging in prijs dalen en kreeg tussen 14 en 22 fr. met maandag tot 23 fr. voor kleine iek en 21,40 fr. voor derde slag. Zeer renderende resultaten voor deze schepen die hun vangst zagen verkopen tegen een gemiddelde van bijna 900 fr per ben.

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

de minst hoge prijs, ook voor platvis werd op het einde van de maandagmarkt heel wat minder betaald dan bij de marktinzet. Tongen zijn vanzelfsprekend eveneens in prijs gestegen, de middensoorten haalden maandag reeds de 100 fr per kg, dit niettegenstaande de kwaliteit niet altijd onberispelijk was. De tongenaanvoer is trouwens over zijn hoogtepunt heen en dit dan niet allee wegens het slechte weer. De grote vangsten in de Liverpool baai zijn voor een tijdje voorbij, ze zijn dit jaar trouwens lang niet zo groot geweest als andere jaren. Ook mei zal dus een opbrengstvermindering te zien geven.

Kanaalvis is schaars geweest. Wat er aan kanaalsoorten werd gebracht ging dan ook meer dan duur van de hand. Zonnevis kreeg bvb. tot 65 fr per kg, rog tot 44 fr, grote tarbot tot 135 fr, vlaswijting tot 25 fr, heek van 22 naar 53 fr, enz. De vangsten waren hier echter nogal klein opdat er werkelijk mooie opbrengsten zouden kunnen gemaakt worden.

Van IJsland geraakte de O.81 aan een topopbrengst. Dit vaartuig zette zowat 1550 bennen vis in de afslag en besomde hiervan 1.299.146 fr.

De garnaalschepen hebben het weer met heel wat minder moeten doen. Zeer slecht weer hield deze kleinere schepen bijna een ganse week aan de kaai. Meteen is de garnaalprijs weer aanzienlijk gestegen. Het lijkt wel of we dit jaar geen goedkope garnaal gaan krijgen. Zeker niet als het niet warmer gaat worden. De totale aanvoer bestond deze week uit 11.200 bennen

MET EEN VASTE- OF

VERSTELBARE

Zaltbommel- schroef

Ook scaat, die nog schaarser was dan gewoonlijk, kreeg hoge prijzen, op de tweede verkoopdag werd er zelfs tot bij de 40 fr betaald. Grote wijting kreeg dinsdag rond de 16 fr. nadat er maandag tot 18 fr. voor betaald werd. Koolvis, zowel middenslag als grote sortering kreeg deze week tot 15 fr. Ook leng was bijzonder duur, witte leng kreeg tot 23 fr., blauwe tot 30 fr. De resultaten waren voor de verschillende schepen zeker renderend.

VEEL MINDER TONG VAN HET KANAAL

De bokkenvissers moesten het doen met minder dan 3000 kg. tong, dat is wel zeer weinig voor de tijd van het jaar. Meteen zijn de resultaten hier tot het minimum teruggevallen, rekening houdend met de lange reizen. De tongprijs is weliswaar gestegen maar dat is amper genoeg om de opbrengst bevredigend te houden. Lappen kregen tot 80 grote tong tot 92 fr., driekwart-

BELGISCHE REDERSVERENIGING MAAKT ZICH ONGERUST

Onlangs richtte senator De Vlie een parlementaire vraag tot de Minister van Verkeerswezen in verband met de onrust die ontstaan is in de Belgische Redersvereniging ter koopvaardij in verband met het gebrek aan praktische afleidingsmiddelen voor de komende jaren.

Bedoelde vraag luidde als volgt : De hervorming in de structuur van het zeevaartonderwijs wijzigde het principe van de amarinage op de kommercieel geëxploiteerde schoolschepen. Een voorlopige oplossing, als gevolg van een voorstel van de Belgische Redersvereniging, heeft de inscheping toegelaten, voor tgeperioodes van praktisch laboratorium op zee, gesplitst in twee groepen, van 90 kandidaat-officieren bestemd voor de koopvaardij, de zeemacht en de vloot van Zaire.

De Belgische Redersvereniging maakt zich ongerust over het gebrek aan praktische opleidingsmiddelen voor het jaar 1972-1973. Zij is er op de hoogte van dat de school te Oostende een oude loodsboot bezit die vroeger heeft gediend tot opleiding van het personeel bestemd voor de kustvaart of de visserij en die gebruikt wordt als drijvend didactisch materieel. Zij wenst nochtans in navolging van andere landen te zien dat de staat beschikt in de kortste tijd over een modern schoolschip van beperkte tonnage, uitgerust met recent didactisch materieel, inbegrepen de ganse gamma van navigatie-middelen, zowel elektronische als andere, waarvan het gebruik ten volle verantwoord is voor de vorming van officieren dek en machine en radiotelegrafisten.

Het Ministerie van Verkeerswezen werd verzocht een werkgroep op te richten belast met de studie

van de karakteristieken van deze eenheid, om er de financiële weerslag van te bepalen en om zo vlug mogelijk een principe akkoord te bekomen van het Ministerie.

- Kan U mij mededelen :
1. Wanneer deze studie aangevangen werd, wanneer zij vermoedelijk zal af zijn en welke gegevens thans reeds beschikbaar zijn.
 2. Wanneer uiteindelijk over een schoolschip zal kunnen beschikt worden ;
 3. Hoe U intussen de noodoplossingen ziet voor het verzorgen van de amarinage van de kandidaat-officieren ?

HET ANTWOORD VAN DE MINISTER

Ik heb de eer het geachte lid ter kennis te brengen dat ik aan de Belgische Redersvereniging mijn instemming heb betuigd tot het oprichten van een beperkte werkgroep voor het onderzoek over de noodzakelijkheid van de aanschaffing of de bouw van een speciaal aangepast opleidingsschip voor de opleiding van de kandidaat-dek-officieren ter lange omvaart, ter vervanging van de private schepen die hiervoor nu gebruikt worden.

De reders werden bij deze gelegenheid verzocht mij hun vertegenwoordigers te willen bekendmaken ten einde met deze Werkgroep te kunnen starten.

De studie werd derhalve nog niet aangevangen, zodat de tweede vraag voorbarig is.

Wat de jaren 1972-1973 en 1973-1974 betreft, heeft de Belgische Redersvereniging mij beloofd zelf voorlopige oplossingen te zoeken. Ik wacht derhalve op haar voorstellen dienaangaande.

Totdaar Minister Delmotte.

BROOD- EN BANKETBAKKERIJ

WILLY VANHESTE

- * Specialiteit van zeebrood
- * Bestelling aan huis en aan boord van schepen

Gelijkheidstraat 18, Oostende — Tel. 741.81

(7212V)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was bijzonder klein, slechts 32 vaartuigen boden hun vangsten aan, daarvan waren er verschillende afkomstig van de West, met roggen en kleine gullen, deze laatste waren zoals verwacht bijzonder in trek, op de woensdagmarkt haalden de gullen 4 tot 22 fr. het kg. De kabeljauw die opnieuw zeer gering was in aanvoer boekte prijzen van 29 tot 34 fr. het kg. Ondanks de minder gunstige weersomstandigheden waren er toch vrij veel tongsoorten op de markt, ook deze afnameprijzen waren winstgevend, voor de grote soorten werden prijzen geboekt van 78 tot 96 fr. het kg., voor de fruits werden prijzen genoteerd van 92 tot 102 fr. De middensoorten met de schone kleine en de kleine behaalden van 91 tot 110 fr. en de Tj en de slips van 82 tot 106 fr. De tarbot en de grietsoorten blijven duur in afname tot 155 fr. en tot 84 fr. De platvis was gering in aanvoer daardoor was ook deze vissoort vrij hoog in afname. Voor de verschillende sorteringen werden prijzen geboekt van 12 tot 28 fr.

Buiten verwachting was de markt vrij goed voorzien van roggevis, deze vissoort die bij andere weken minder in aanvoer was bekwaam natuurlijk winstgevend prijzen. Voor de grote soorten van 25 tot 45 fr. en voor de kleinere van 15 tot 26 fr. Mits van de kleine wijting waren de overige winstgevend van 14 tot 21 fr. De weinige zeehaaien en zeehonden bekwamen van 11 tot 21 fr. en de rode solda-

ten van 15 tot 24 fr. De steenschol van de West bekwaam van 25 tot 46 fr. en de zeeduivels van 71 tot 98 fr. De 197 kg. garnalen behaalden van 80 tot 127 fr. het kg. en waren slechts 3 uitvaarten over gans de week.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Onderlinge Verzekeringsmaatschappij
voor Vissersvaartuigen

HULP IN NOOD

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

Overeenkomstig art. 31 der statuten hebben wij de eer U uit te nodigen tot de STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING der Maatschappij die zal plaats hebben op VRIJDAG 9 JUNI 1972 te 16 uur in het Hotel „EUROPA”, Kapellestraat 181, te Bredene.

D A G O R D E

- 1) — Goedkeuring van het verslag van de Raad van Beheer van de maatschappelijke werking gedurende het jaar 1971.
- 2) — Verslag van het Kollege van Kommissarissen.
- 3) — Goedkeuring van de Balans, Winst- en Verliesrekening, afgesloten op 31-12-1971
- 4) — Ontlasting te verlenen aan beheerders en kommissarissen voor het jaar 1971.
- 5) — Bestemming te geven aan het batig saldo van het jaar 1971.
- 6) — Vaststelling van de vergoeding van de kommissarissen ingevolge art. 29 van de statuten.
- 7) — Wijziging statuten.
- 8) — Herkiezing leden: zijn ingevolge art. 23 van de statuten uittredend en herkiesbaar als BEHEERDER: Verleene Engel, Boone Jozef, Maesen Leon, Serie Frans, Desaever Jean als KOMMISSARIS: Morbée Sylvain en Cattoor Roger.
- 9) — Uitbetaling voorbehoudingsfonds van het jaar 1965.
- 10) — Verscheidene.

N.B.: Alle voorstellen of punten welke de leden in de rubriek „Verscheidene” wensen te bespreken, dienen ten minste vijf dagen (5) vóór de Algemene Vergadering per aangezekend schrijven ter zetel van de maatschappij toe te komen. Deze voorstellen moeten ondertekend worden door tenminste tien leden.

BUITENGEWONE ALGEMENE VERGADERING

Overeenkomstig art. 33 der statuten hebben wij de eer U uit te nodigen tot de BUITENGEWONE ALGEMENE VERGADERING onzer leden, die zal plaats hebben op VRIJDAG 9 JUNI 1972 te 16u.30 in het Hotel „EUROPA”, Kapellestraat, 181, te Bredene.

D A G O R D E

WIJZIGING STATUTEN: art. 12 luidende als volgt:

Nieuwe leden mogen te allen tijde door de beheerraad aangenomen worden. Om lid te kunnen zijn moet men een aanvraag doen aan de maatschappij en een nog van kracht zijnde verzekeringspolis voor ten minste één vaartuig onderschrijven, waarvan het model voorzien is bij huishoudelijk reglement en waarvan de vorm en de voorwaarden door de beheerraad worden bepaald. Zijn deze beide voorwaarden niet voldaan, dan houdt het lidmaatschap automatisch op.

Een lid dat uitgesloten wordt bij toepassing van statuten, daar waar de statuten de uitsluiting voorzien, houdt eveneens automatisch op, verzekerd te zijn. De verzekerde moet minstens één aandeel onderschrijven.

De beheerraad heeft het recht de vragen om lidmaatschap aan te nemen of te verwerpen, zonder aanduiding van de reden der verwerping.

wordt aan toegevoegd

„HULP IN NOOD mag eveneens vaartuig(en) in verzekering nemen zonder dat de eigenaar(s) als lid van de maatschappij opgenomen worden. In dit geval wordt geen aandeel „door deze eigenaar(s) opgenomen en kan de verzekerde niet genieten van de speciale „voordelen buiten de polis, behalve bijzondere beslissing van de beheerraad. De verzekerde blijft echter altijd onderworpen aan alle reglementen en verplichtingen opgelegd aan „de leden.

(5135N—7228V)

DE DAG DER ZEELIEDEN TE OOSTENDE

Er werd ons medegedeeld dat «De dag der Zeelieden» te Oostende zal doorgaan op 9 juli aanstaande.

Het programma ziet er als volgt uit:

10.20 uur stipt: samenkomst Stadhuis (richting Vindictive-laan).

10.30 uur: vertrek van de stoet, gevolgd door de Stedelijke en Militaire overheden en andere genodigden.

11.00 uur: plechtige openluchtmis aan de voet van het nationaal Monument van de Zeelieden.

11.30 uur: bloemenhulde.

★ Te koop gevraagd: Een VISSERSVAARTUIG minder dan 10 jaar oud, lengte 36 m., dieselmotor 8 à 1200 pk van het type M.A.N.-Deutz. Schrijven bureel blad 7221V.

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

25-5	1	8.400	371.185		
26-5	10	147.750	1.845.183		
29-5	20	295.960	5.466.125		
30-5	9	125.700	2.782.550		
31-5	2	22.750	484.930		
	42	600.560	10.949.973		

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

25-5	9	23.088	985.840	42,69	
26-5	8	36.930	1.088.177	29,46	
29-5	15	87.703	2.684.110	30,60	
30-5	7	36.622	1.502.670	41,14	
31-5	10	68.411	2.496.140	36,48	

WAARVAN TONG

25-5	9	8.687	714.190	82,21	
26-5	8	4.844	429.810	88,73	
29-5	13	13.874	1.269.280	91,48	
30-5	7	10.025	911.380	90,91	
31-5	10	13.793	1.287.450	93,34	

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

25-5	2	79	8.241	80/111	
31-5	1	118	13.333	98/127	

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

25-5	3	79	7.011	84,—	95,—
30-5	1	105	11.709	111,—	113,—
31-5	2	225	21.330	92,—	98,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

25-5	1	451	18.750		
26-5	1	6.500	122.670		
29-5	7	18.538	355.480		
31-5	2	9.980	220.230		

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 25 MEI

- O.334, IJsland
- O.232, Noord
- O.94, Noord
- O.141, Noord
- O.135, Noord
- O.128, Kanaal
- N.185, West

MAANDAG 29 MEI

- O.216, IJsland
- O.217, Noord
- O.159, Noord
- Z.597, Noord
- O.275, Noord
- O.249, Kanaal
- N.708, West

VRIJDAG 26 MEI

- O.239, Noord

DINSDAG 30 MEI

- O.118, Noord
- O.26, Noord
- O.66, Nord
- O.243, Noord
- O.198, Kanaal
- O.214, West

ZONDAG 28 MEI

- O.229, Noord
- N.719, Noord
- O.284, Noord
- Z.38, Noord
- Z.34, Kanaal

WOENSDAG 31 MEI

- O.81, IJsland
- O.288, IJsland
- O.885, Noord

**REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD**

OOSTENDE

VRIJDAG 26-5-1972

KANAAL

O.198	16	80	3750	370.965
-------	----	----	------	---------

NOORD

O.118	11	380	—	246.360
N.708	9	320	—	344.340
O.306	9	270	—	183.710
N.543	7	120	—	189.120

WEST

O.192	8	80	—	64.220
O.284	8	200	—	161.520
O.156	4	60	—	51.480
O.329	2	10	—	14.710
N.705	8	190	—	192.870

MAANDAG 29-5-1972

IJSLAND

O. 81	16	1500	—	1.299.146
O.288	16	800	—	784.744

KANAAL

O.123	14	170	200	168.045
O. 82	14	60	2400	262.830
O.134	16	250	—	297.880

NOORD

O.217	11	280	—	199.720
O.206	8	400	—	285.220
O.274	10	400	—	280.850
O. 66	10	220	—	204.720
O.114	9	270	—	235.110
O.243	10	380	—	275.200
O.151	5	100	—	87.080

WEST

O.142	5	60	—	75.840
O.172	7	70	—	73.930
N.709	7	220	—	225.530
O.120	7	160	—	100.830
N.720	6	140	—	152.770
N.752	9	250	—	243.330
O.148	5	30	350	76.590
N.715	5	100	—	89.690

DINSDAG 30-5-1972

IJSLAND

O.236	18	560	3000	632.585
-------	----	-----	------	---------

KANAAL

Z.509	12	90	1200	217.180
O. 37	16	30	2500	265.630
O. 72	16	100	2100	295.720

NOORD

O.312	8	220	—	178.500
N.706	9	400	—	302.720
O.301	8	250	—	234.480
O.307	9	350	—	305.370
O.309	9	300	—	311.980

WOENSDAG 31-5-1972

NOORD

O.369	13	340	—	346.260
-------	----	-----	---	---------

WEST

O. 69	8	115	—	122.890
-------	---	-----	---	---------

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 25-5-1972

Z.585	1	10	50	5.700
Z.527	17	100	1700	224.704
Z.474	2	30	100	30.130
Z.411	3	30	250	48.410
Z.594	8	50	1000	132.070
Z.511	2	20	300	54.440
Z.598	8	90	100	114.500
Z.575	7	50	800	137.620
Z.429	6	50	2000	237.680

MAANDAG 29-5-1972

Z.547	7	70	700	147.110
Z.604	8	110	100	157.490
Z.108	12	120	1000	291.400
Z.583	12	230	800	265.760
Z.560	7	80	100	85.490
Z.492	3	20	300	58.070
Z.496	3	20	300	71.110
Z.417	7	60	600	116.450
Z. 24	10	50	700	137.850
Z.518	15	180	1000	241.110
Z.570	7	40	900	146.410
Z.459	9	180	100	201.040
Z.415	10	50	700	143.790
Z.465	14	130	1400	323.550
Z.466	14	70	1700	300.480

DINSDAG 30-5-1972

Z.584	16	120	2000	251.740
Z.435	9	40	500	132.990
Z.599	12	70	700	160.710
Z.444	12	120	120	264.680
Z.427	12	100	100	166.200
Z.596	10	50	2500	363.160
Z.563	8	80	700	163.220

WOENSDAG 31-5-1972

Z.175	10	110	300	138.300
Z.603	10	110	100	231.890
Z.562	10	110	1300	237.590
Z.445	6	60	800	137.030
Z.582	12	100	700	212.410
Z.592	12	100	1200	220.510
Z.283	11	140	700	228.040
Z.462	12	100	320	639.750
Z.549	11	150	100	201.750
Z.576	9	100	800	248.880

**ZWAAR
GETROFFEN**

We vernamen zopas dat de echtgenote van reder Frans Verleene, vennoot van de rederij „Coudekercke" door een hersenbloeding werd getroffen. Ze werd opgenomen in een ziekenhuis te Brugge. Naar wij konden vernemen ligt mevrouw Verleene verlamd.

Namens ons blad wensen wij haar een algehele beterschap toe.

**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. 811.01

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	29-5-1972	30-5-1972
schelvis		
Groot	36.—40.20	28.80—
Middel	26.—31.40	17.40-21.40
Klein	18.60-22.40	16.—17.—
Kabeljauw	18.40-22.80	21.—23.40
Gul	16.—19.—	20.—
Wijting	15.40-18.40	11.20-16.—
Schaat	32.—	22.—38.—
Zeebaars	28.40-29.40	22.60—
Leng	16.—30.—	22.60—
Schartong	13.80-16.40	9.—11.80
Heilbot	66.—105.0	72.—110.0
Koolvis	12.80-15.40	14.80-15.40
Hondstong	26.—	13.—28.40
Zeewolf	24.60—	24.60—
Platen		52.—83.20

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	29-5-1972	30-5-1972	31-5-1972
Lappen	78,60-79,20	76,60-80,60	
Grote	92,—94,80	91,40-92,20	
3/4	103 —105,6	106 —108	
Blok	104 —111	104 —109,2	
voor-kleine	96,20-103	101,6-107,6	
kleine	94,—	92,20,—	
slips	88,—	88,40,—	

Zeebrugge

Soorten	29-5-1972	30-5-1972	31-5-1972
grote	18,—81,—	78,—81,—	78,—81,—
blok	88,—96,—	86,—90,—	87,—91,—
fruit	100 —106	92,—100	92,—102
schone kleine	102 —110	92,—102	93,—110
kleine	100 —105	91,—102	90,—112
tout petit	97,—99,—	89,—98,—	88,—106
slips	88,—95,—	82,—93,—	84,—99,—

Nieuwpoort

Soorten	29-5-1972	30-5-1972	31-5-1972
Tong I	78,—		
Tong II	92,—		
Tong III	108,—		
Tong IV	118,—		
Tong V	112,—		
Kleine	92,—		

PLADIJS

Oostende

Soorten	29-5-1972	30-5-1972	31-5-1972
Grote	13,—17,40	12,—15,60	
grote iek	16,—19,60	16,—17,80	
kleine iek	17,—22,40	17,—19,—	
derde slag	15,—21,40	18,—	
platjes	9,—14,—	6,40-13,60	

Zeebrugge

Soorten	29-5-1972	30-5-1972	31-5-1972
grote	12,—14,—	14,—16,—	10,—18,—
middenslag	14,—18,—	17,—19,—	14,—27,—
kleine	16,—19,—	18,—22,—	17,—28,—
deelvis	7,—12,—	12,—16,—	12,—16,—
meyers			

Nieuwpoort

Soorten	29-5-1972	30-5-1972	31-5-1972
Moeien	24,—		26,—
grote pladijs	21,—		32,—
drielingen	24,—		28,—
platjes			

NIEUWPOORT

DONDERDAG 25-5-1972

N.590 18.750
Een kustvisser op tong. Geringe aanvoer en geen lonende opbrengst daar de tong zich dit jaar niet vóór onze kust bevindt, waardoor 't tongseizoen voor de kustvisserij 'n fiasco wordt.

VRIJDAG 26-5-1972

N.579 122.670
Dit vaartuig loste 120 bennen vis! Meest gullen welke heel goed verkocht werden. Kabeljauw 1670 fr de ben. Gullen van 1300 tot 790 fr voor de vóórkleine. Wijting: 880 fr voor de grote en 530 fr voor de kleine. Rode soldaten 1580 fr en 1160 fr voor de kleine. Kleine variaties kregen werkelijk «topprijzen»!

MAANDAG 29-5-1972

N.345	17.710	N.736	164.340
N.267	17.380	N.346	31.900
N147	67.360	N.730	28.950
N.703	27.840		

Door het aanhoudend stormweer waren sommige vaartuigen terug moeten binnen lopen, na slechts enkele slepen te hebben gevist. Een vaartuig (N.736) loste 200 bennen, wat dan ook een besomming gaf! Slechts 400 kg tongen konden verkocht worden welke van 78 fr voor de grote tot 118 fr opliepen voor de 4e. Kleine tong 92 fr. Tarbot, grienten, robaard enz. werden duur verkocht. Kabeljauw 1750 fr de ben. De gullen van 1280 fr de ben tot 1000 fr. Vóórkleine van 820 tot 850 fr. De weinige platvis was heel duur. Zo kreeg zelfs een ben kleine platvis 1100 fr. Wijting: grote van 970 tot 1140 fr, kleine van 450 tot 650 fr, volgens kwaliteit!

De roggen waren terug lukse vis: moers 1950 fr, tilten en andere soorten even duur. Rode soldaten grote 1400 fr, kleine van 640 tot 1000 fr. Er was meer vraag dan aanbod en heel wat belangstelling. De garnaalvisserij lijdt onder het aanhoudend stormweer!

WOENSDAG 31-5-1972

N.762 154.410 N.708 65.820
Slechts twee vangsten op de markt, met samen 200 bennen vis. Het betrof in de eerste plaats kabeljauw en gullen, enkele bennen rode soldaten en verder wat varia: platvis, haaien, roggen en knorhaan.

Alle soorten werden heel duur verkocht. Kabeljauw bekam 46 fr de kg. De gullen van 1750 tot 1150 fr voor de vóórkleine. Rode soldaten: grote 1680 fr, kleine 1180 fr. Wijting: grote 1300 fr, kleine 740 fr. Speerhaaien 1200 fr de benne. De weinige platvis en roggen waren heel duur, net als kleine variaties robaard, steenschol, enz. Stormweder en vistekort op alle markten, laat zich goed gevoelen!

VERWACHTINGEN

MAANDAG 5 JUNI

IJsland : O.231 met 275 bennen vis en 25 bennen kreeft.
O.202, O.318, O.324.
KANAAL
O.83, O.127, O.180, Z.34
NOORD
O.232, O.94, O.141, O.135.
WEST
O.15, N.185, N.738, N.762.

DINSDAG 6 JUNI

IJSLAND
O.224
KANAAL
O.128.
NOORD
O.229, O.239, O.284, N.719, Z.38.
WEST
O.192, O.224, N.579, N.543.

WOENSDAG 7 JUNI

NOORD
O.217, O.159, Z.597, N.708.
WEST
N.720, N.715, O.142, O.172.

PAKKETBOTEN

OOSTENDE - DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de week van 28-5 tot 3-6-1972

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :
— Alle dagen te 10.15 en te 14.45 uur.
— Op 2 en 3-6-1972 bijkomende afvaarten te 9.50 en te 15.30 uur (1)
Afvaarten uit Dover of Folkestone:
— Alle dagen te 13 en te 16.50 u.
— Op 28-5-1972 bijkomende afvaarten te 09.55 uur (2) en te 11.35 uur;
— Op 29-5 en 3-6-1972 bijkomende afvaarten te 09.55 uur (2).

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende :
— Alle dagen te 01.30 uur, te 09.25 uur (3), te 10.30 uur, te 13.30 uur en te 19.30 uur.
— Op 28-5-1972 bijkomende afvaarten te 04.30 uur en te 16.30 u.
— Op 29-5 en 2-6-1972 bijkomende afvaart te 16.30 uur.
— Op 3-6-1972 bijkomende afvaarten te 04.30 uur, te 07.30 uur en te 16.30 uur.
Afvaarten uit Dover of Harwich :
— Alle dagen te 00.30 uur, te 12.30 uur, te 15.30 uur, te 15.30 uur (4) en te 18.30 uur.
— Op 28, 29 en 30-5-1972 bijkomende afvaart te 09.30 uur.
— Op 2-6-1972 bijkomende afvaart te 21.30 uur.
— Op 3-6-1972 bijkomende afvaarten te 06.30 uur en te 09.30 uur.
(1) Naar Folkestone.
(2) Vertrek uit Folkestone.
(3) Naar Harwich.
(4) Vertrek uit Harwich

KOOLVISPRIJZEN IN DUITSLAND

Dinsdag	16/5/'72 :	16,93 — 16,83 — 15,83 — 15,02
Woensdag	17/5/'72	17,20 — 16,93 — 16,38 — 16,11 — 15,83 — 15,29 — 15,02
Woensdag	24/5/'72 :	15,02 — 15,29 — 15,56 — 15,83 — 16,38 — 16,65 — 17,20
Donderdag	25/5/'72 :	17,48 — 17,20
Maandag	29/5/'72 :	16,65 — 16,38 — 16,11 — 15,02 — 13,65
Dinsdag	30/5/'72	16,93 — 14,74

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	29-5-1972	29-5-1972	29-5-1972	30-5-1972	30-5-1972	31-5-1972	31-5-1972	29-5-1972	31-5-1972	29-5-1972	31-5-1972	29-5-1972	31-5-1972	
Tarbot : groot (123)	130 -144	130 -155		140 -148		130 -150		128 —,—	145 —,—					
middel (123)	121 —,—	80,—110		80,—120		45,—110		110 —,—	90,—,—					
klein (123)	98,—,—	60,—78,—		55,—75,—		40,—48,—		90,—,—	90,—,—					
Griet : groot (123)		75,—80,—		75,—80,—		76,—84,—		70,—,—						
middel (123)		50,—68,—		50,—72,—		50,—75,—								
klein (123)														
Schelvis : groot														
middel	22,—,—	20,—24,—	22,—,—											
klein	6,80-15,60	13,—15,—	9,40-17,—			14,—15,40								
Heek : groot	52,—55,—		42,—,—											
middel	39,—46,60		26,—,—											
klein	26,60-32,—													
Lom														
Leng	17,20													
Rog (I)	16,—42,60		22,—40,—			27,—44,—								
Keilrog (123)	47,—,—													
Rog (23)		31,—33,—		38,—40,—		38,—42,—		40,—,—	40,—,—					
Tiltlen (23)		28,—30,—		28,—32,—		32,—34,—		35,—,—						
Scherpstaart (23)		29,—32,—		28,—35,—		28,—35,—		32,—37,—						
Halve mans (23)		21,—34,—		24,—26,—		21,—24,—		30,—,—						
Teelt (2)		18,—20,—		22,—24,—		20,—21,—								
Katrog (2)		10,—15,—		10,—15,—		15,—16,—								
Kabeljauw	26,40-38,—	29,—35,—	28,—32,—	32,—38,—	29,—32,—	30,—34,—	36,—,—	46,—,—						
Gul (groot)		26,—28,—		17,—31,—		26,—29,—								
Gul (middel)	13,60-28,80	18,—25,—	15,—28,20	16,—24,—	14,20-28,—	21,—26,—	17,—26,—	23,—36,—						
Gul (klein)		13,—16,—		11,—20,—		15,—21,—								
Hozemondhamme	47,—89,60		50,—75,20											
Wijting : groot	7,60-20,60	14,—21,—	6,40-21,—	19,—20,—	9,—23,—	18,—21,—	20,—23,—	26,—,—						
klein		11,—14,—		7,20-18,—		13,—15,—	9,—13,—	15,—,—						
Schar	7,—11,40	6,—8,—	11,—14,—	12,—14,—	15,—21,—	14,—,—	14,—22,—	20,—22,—						
Steenhol	19,—46,20	15,—35,—	21,—46,20	25,—45,—		33,—46,—								
Zeehaai	19,—26,—	18,—21,—		18,—20,—	19,—26,80	15,—21,—	18,—,—	24,—,—						
Hondshaai	9,—14,20													
Doornhaai														
Pieterman	55,—,—													
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekeeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal	9,20-16,—													
Schartong	22,80,—		22,—32,40											
Volle haring														
IJle haring														
Haringshaai														
Steenhol														
Heilbot	6,—,—					5,80-9,60								
Koolvis														
Steur														
Zeeewolf														
Pollak	20,—23,60													
Zonnevis	43,—65,—													
Koningsvis														
Vlaswijting														
Zeeduivel		71,—98,—												
Schotse schol		21,—38,—												
Zeehond		11,—14,—		11,—13,—		12,—15,—	16,—,—							
Bot														
Rode Poon (roobaard)		22,—25,—		20,—28,—		20,—31,—	30,—,—							
Grauwe Poon (knorh.)	6,80-9,—	6,—11,—		10,—14,—	12,—,—	8,—12,—	8,—,—	13,—,—						
Rode Knorhaan	12,—26,40	15,—24,—		6,—8,—	27,60-31,40	8,—,—								
Posten		6,—7,—				6,—7,—								
Langoesten (midden)														
(klein)														

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de donderdag markt van 25 mei werd te IJmuiden aangevoerd: 23 kisten wijting, 356 kisten kabeljauw, 106 kisten makreel, 152 kisten schol, 27 kisten schar, 16 kisten tarbot, 28 kisten varia, 27 stuks stijve kabeljauwen en 5.500 kg tong.

Prijzen per kg in guldens: tarbot 10,40-9,59, gr. tong 6,61-6,20, grm. tong 7,20-6,49, kl. tong 7,80-7,19, tong I 7,90-7,40, tong II 7,92-7,29.

Per 50 kg: wijting I 98-63, wijting II 84-58, schar 90-57, kabeljauw II 150, kabeljauw III 90-85, kabeljauw IV 95-86, kabeljauw V 76-50, schol I 100-85, schol II 105-106, schol III 126-92, schol IV 75-38, tarbot 416-200, griet 182-120, makreel I 75-21,20, rode poot 125-85, steenbolck 6v-51, horsmakreel 30. Besommingen: Spanvisser UK 17 n UKe 249 4.760, UK 56 en UK 200 980, UK 135 en UK 145 7.800, HD 68 en HD 69 6.200.

Overige schepen: EH 7 1.900, UK 70 2.200, VD 24 5.400, WR 136 2.800, YE 25 570, IJM 23 1.700, ZL 6 1.400.

Aan de vrijdagmarkt van 26 mei werd aangevoerd: 35 kisten wijting, 718 kisten kabeljauw, 68 kisten makreel, 526 kisten schol, 55 kisten sechar, 58 kisten tarbot, 41 kisten varia, 83 stijve kabeljauwen, 20.000 kilogram tong.

Prijzen per kg in guldens: tarbot 10,04-9,31, gr. tong 6,22-5,74, gr. m. tong 7,15-6,82, klm. tong 7,06-6,81, tong I 7,99-7,08, tong II 8,16-7,07. Per 50 kg: wijting I 120-82, wijting II 95-85, schar 51-15, kabeljauw I 119-82, kabeljauw II 182-125, kabeljauw III 94-78, kabeljauw IV 85-66, kabeljauw V 81-65, schol I 88-70, schol II 95-77, schol III 88-69, schol IV 65-45, tarbot 434-224, greit 210-137, makreel I 65,20-20,50, rode poot 98-48, steenbolck 70. Besommingen: IJM 11 13.200, UK 1 14.900, 60 5.700, 73 11.900, VL 6 5.500, VD 19 8.400, 46 5.600, 73 8.400, 115 6.300.

Aan de maandagmarkt van 29 mei werd aangevoerd: 14.625 kilogram

tong, 292 kisten en 110 premiekisten wijting, 269 kisten en 400 premiekisten schelvis, 250 kisten en 374 premiekisten makreel, 10 kisten en 1 premiekist haring, 2071 kisten kabeljauw, 18540 kisten koolvis, 10 kisten leng, 1140 kisten schol, 57 kisten schar, 4 heek, 247 kisten varia.

Prijzen per kg in guldens: heilbot 4,11, tarbot 9,45-9,01, zalm 11,44-11,18, grote tong 6,69-5,99, grm. tong 7,35-6,76, klm. tong 7,09-6,30, tong I 7,62-7,61, tong II 7,34-6,16.

Per 50 kg: Schelvis I 76-69, schelvis II 82-71, schelvis III 92-70, schelvis IV 84-75, wijting I 98-70, wijting II 92-65, tongschar -110-100, schar tong 80-40, poontjes 39-18, haa 5037, rode poot 75-38, wolf 130, leng 85-72, ham 252, heek III 57, kabeljauw I 120-70, kabeljauw II 167-88, kabeljauw III 88-78, kabeljauw 4 82-74, kabeljauw 5, 75-65, schol I 87-62, schol II 81-63, schol III 80-70, schol IV 75-61, koolvis II 56-49, koolvis 55-48, koolvis IV 32-23, tarbot 416-195, griet 236-120.

Besommingen: KW 11 15.600, 29 10.200, 34 5.990, 39 180, 41 1.520, 87 8.300, 113 9.060, 117 7.600, 130 5.400, 132 8.800, 135 1.030, 141 990, 145 21.600, KW 149 9.700, 150 9.100, 152 13.600, 159 1.360, 171 950, 195 13.300, 197 18.500, 205 4.800, 215 4.300, 218 8.100, 221 10.600, 106 5.80, 110 3.480, 127 4.900, 180 11.900, 185 18.600, 189 11.800, KW 190 10.080, 194 3.100, 210 4.800, 211 4.300, 213 15.100, SCH 117 8.200, VL 103 7.800, 105 4.600, 142, 3.500, 153 6.600, WR 25 8.020, 32 6.980, 45 5.180, IJM 3 3.800, 18 15.800, 154 15.500.

SCHEVENINGEN

Aan de donderdagmarkt werd te Scheveningen aangevoerd, 70 kisten wijting, 600 kisten kabeljauw, 4 kisten makreel, 130 kisten schol, 50 kisten varia en 1.500 kg tong.

Aan de vrijdagmarkt werd in Scheveningen aangevoerd: 60 kisten wijting, 250 kisten kabeljauw, 500 kisten schol, 50 kisten varia, 12.000 kg tong.

Hollands produktschap wil van walkaak- en walzoutverbod af

De laatste 20 jaar is er altijd van het begin van de nieuwe haringteelt tot enkele maanden na de komst van de eerste nieuwe maatjesharing een walkaak- en walzoutverbod geweest om de prijs van de „Hollandse nieuwe” te beschermen. Thans vragen de vis-autoriteiten zich af of zo'n verbod nog wel zin heeft.

Met dit verbod werd ook bevorderd dat uitsluitend maatjesharing die aan boord waren gezouten en geakaakt in de handel zou worden gebracht, omdat de kwaliteit hiervan hoger is, dan die van de haring, die aan wal is gezouten en geakaakt.

De laatste jaren wordt er echter naast de kantjes verpakte haring ook diepgevroren geakaakte haring aangevoerd. Deze haring is lange

tijd houdbaar en behoeft uit het oogpunt van kwaliteitsbederf niet onmiddellijk te worden verkocht.

Bovendien, zo zegt het produktschap, zijn er in de periode van begin mei tot ongeveer juli-augustus ook al andere bepalingen van kracht, zoals het verbod van verkoop door de reders van gezouten en diepgevroren geakaakte gedurende de gesloten periode en de verkoopbeperking gedurende de eerste tijd na de opening van de teelt.

Morgen zal het Produktschap tijdens een openbare vergadering discussiëren over het afschaffen van het walkaak- en walzoutverbod. Als de leden het met het bestuur eens zijn, zullen onmiddellijk de voor dit jaar voorlopig geldende maatregelen moeten worden ingetrokken, want morgenavond al wordt de eerste „nieuwe” verwacht.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 22-5 t/m 27-5-72

Door 65 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
76.298 kg.	Tong	f 498.014,87	van f 8,27 tot f 4,55 per kg.
5.179 kg.	Tarbot	f 29.391,49	van f 9,70 tot f 2,77 per kg.
3.916 kg.	Griet	f 10.462,28	van f 4,16 tot f 1,24 per kg.
82.800 kg.	Schol	f 76.120,14	van f 1,84 tot f 0,38 per kg.
5.950 kg.	Schar	f 1.976,41	van f 0,65 tot f 0,10 per kg.
505 kg.	Wijting	f 687,51	van f 1,46 tot f 1,06 per kg.
22.965 kg.	Kabeljauw	f 27.190,49	van f 1,73 tot f 0,50 per kg.
1.505 kg.	Poot	f 959,13	van f 1,60 tot f 0,18 per kg.
1.335 kg.	Makreel	f 568,75	van f 1,02 tot f 0,30 per kg.
15 kg.	Tongschar	f 33,84	van f 2,48 tot f 1,99 per kg.
108 kg.	Diversen	f 335,53	
200.576 kg.		f 645.740,44	

Konden door de weersomstandigheden de kleinere kotters de afgelopen week de visserij maar beperkt uitoefenen, waardoor er gedurende de eerste dagen maar een beperkte aanvoer was, gedurende de vrijdag en de zaterdag werd dit ruimschoots goed gemaakt door de grote kotters.

Niet alleen dat deze de gehele week goed konden vissen, de vangsten voor de kotters met sterke motoren waren eveneens bijzonder goed, ondanks het feit dat de week door de 2e Pinksterdag een dag werd bekort.

Van de tien sterkste kotters brachten 4 kotters een besomming binnen van meer dan f 20.000,—; 5 kotters kwamen boven de f 30.000,—, terwijl een grote koter het wist waar te maken om maar liefst ruim 6.500 kg. tong aan te voeren met 2.500 kg. andere vis, voor een totaalbesomming van ruim f 46.600,—.

Waren de gemiddelde prijzen voor de tong, door de geringe aanvoer tijdens de wekdagen opgelopen tot ruim boven de f 7,— per kg. gemiddeld, ook op zaterdag bleef de prijs nog goed en varieerde van f 6,40 tot ruim f 5,50 per aangevoerde kilogram.

De in vrij grote hoeveelheden aangevoerde tarbot bracht eveneens een zeer goede prijs op.

Door de in gebruik genomen uitbreiding van de vishal, kon de aanvoer ook op zaterdag vlot worden opgevangen.

Hoewel door het uitvallen van verschillende kleinere kotters er in de afgelopen week slechts 65 kotters aan de markt kwamen, waarvan dan nog 12 op vrijdag en 20 op zaterdag, kon desondanks nog een zeer goede weekomzet worden bereikt van ruim f 645.000,—, een aanvoer die in de jaren tussen 1960 en 1962 verschillende malen de jarenomzet overtrof.

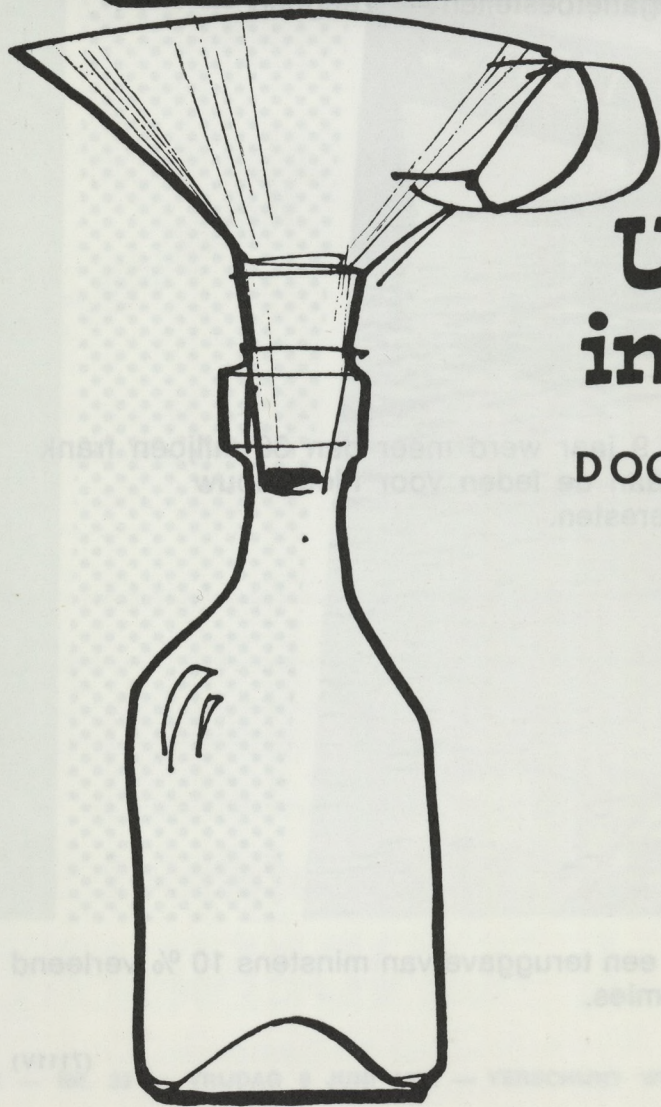
VISSERIJNIEUWTJES

De Engelse hektrawler Ranger Ajax SN 147 van de Ranger Fishing Co Ltd te North Shields is op 18 mei gesleept door de Westduitse Fischereischutzboot Frithjof op weg naar Reykjavik gezonken. De Ranger Ajax was op 1 mei van North Shields ter visserij aan de Groenlandse kust vertrokken en op 17 mei brak aan boord brand uit die zich ernstig liet aanzien en het schip moest door de bemanning, 26 man, worden verlaten. Die werd door de Frithjof aan boord genomen en dit schip bracht een verbinding met het brandende vaartuig tot stand en het was de bedoeling het in Reykjavik binnen te brengen, maar deze poging is

mislukt want de Ranger Ajax is tijdens de sleepreis gezonken.

De Ranger Ajax was een hektrawler, die in september 1965 werd opgeleverd door de Brooke Marine Ltd te Lowestoft. Het schip had een inhoud van 778 bruto reg. ton, de lengte over alles bedroeg 52,1 m. en het motorvermogen 1338 pk.

De motorbotter Gloria KW.177 is door schipper-eigenaar J. Bahnhorn te Katwijk aan Zee verkocht aan H. Haver te IJmuiden. Het vaartuig dat in 1919 is gebouwd, 42 ton meet en uitgerust is met een 140 pk Crossley motor, heeft het letterteken en nummer IJM.6 gekregen en de naam is niet veranderd.



**Uw schip zal nooit
in deze fles gaan ,**

DOCH IN UW SCHIP GAAT EEN

**DIESELMOTOR
A.B.C. GENT**

Vert. C. Smeesters

**MAALSESTEENWEG 526
8310 SINT-KRUIS BRUGGE
TEL. (050) 372.49**



hulp in nood s.v.

onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

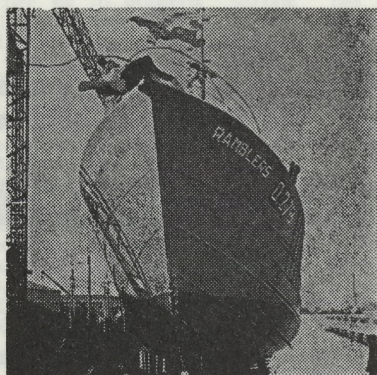
oostende

Tel. (059) 716.89

Telex : hulpnood 192.29



Gedekte risico's : eigen schade — schade aan derden — opslepingen — totaal verlies — lichamelijke schade aan derden — navigatietoestellen — zeegoed — vistuig.



In een periode van 9 jaar werd meer dan 30 miljoen frank kredieten verleend aan de leden voor nieuwbouw tegen zeer lage interesten.



Aan de leden wordt een teruggave van minstens 10 % verleend op de betaalde premies.

(7111V)