



# HET VISSERIJBLAD

38e JAAR — NR. 26 — VRIJDAG 30 JUNI 1972 — VERSCHIJNT WEKELIJKS — PRIJS: 20 FR.

# CASINO-KURSAAL OOSTENDE

## NOORDZEEFESTIVAL 1972 AUDITORIUM – 21 uur

Zaterdag 1 juli :  
Toneel - K.V.S.  
« VARKENS » van John Arden  
Met JAN REUSENS — ANN PETERSEN — CHRIS LOMME —  
VIK MOEREMANS — e.a. 150 - 125 - 100 fr.

Dinsdag 4 juli :  
DE MUZIEKPEL VAN DE ZEEMACHT  
o.l.v. Kmdt. Guy DUIJCK 50 fr.

ZATERDAG 8 JULI :

### GILBERT BECAUD

begeleid door  
GILBERT SIGRIST EN ZIJN ORKEST  
1ste deel :  
« EEN AVOND IN SOFIA »  
Met Emil Dimitrov - « Les Sœurs Koushlevi » -  
Merino Costa y su Orquesta  
B.R.T.-Productie 350 - 300 - 250 - 200 fr.

Dinsdag 11 juli :

### ZEEZANGFEEST 1972

Org. : ANZ-W. Vlaanderen  
Met Louis Verbeeck - Lea Cousin - Reggy & Donald -  
Raf Deckers - De Elegasten - Kamerkoper -  
kwintet Theo Mertens - Gerard Vermeersch - e.a. 70 fr.

DONDERDAG 13 JULI :

Pianorecital

### SVIATOSLAV RICHTER

De beroemdste Russische pianist !  
300 - 250 - 200 fr.

Vrijdag 14 juli :

### HET NATIONAAL BALLET VAN SENEGAL

175 - 150 - 125 - 100 fr.

ZATERDAG 15 JULI :

### ANNIE CORDY

begeleid door  
JEAN JACQUES ROBERT EN ZIJN ORKEST  
1ste deel :  
« WARSCHAU BY NIGHT »  
Met Urszula Sipinska - Tadeusz Wozniak -  
Nina Urbano - « 2 + 1 » - « Troubadours »  
250 - 225 - 200 - 175 fr.

Plaatsbespreking : Casino-Kursaal - alle dagen van 10 tot 13 uur  
en van 16 tot 19 uur - T. 059/751.11

### NIGHT-CLUB « LA CHAMPAGNE »

Iedere avond te 22 uur (uitgezonderd 's maandags) :  
MERINO COSTA Y SU ORQUESTA — Piano : Franz André  
Attrakties :  
1 en 2 juli : THE SEDOJA DANCERS  
7, 8, 9 juli : CECILY FORDE

### AMBASSADEURSZAAL

Maandag 3 juli te 21 uur :  
BRITISH BALL  
met MERINO COSTA Y SU ORQUESTA en THELMA CONNOR  
Verkiezing van « MISS BRITISH BALL »  
Inkom : 40 fr. — Consumpties : 20 fr. (dienst inbegrepen)

### TENTOONSTELLINGEN

#### MONTROSEZAAL

Tot 14 juli : LUC PEROT

#### INKOMHALL

Tot 31 juli : CHARLES DELPORTE

#### CONFERENTIEZAAL

Tot 17 september : CHINA-EXPO (Scheut)  
Open van 10 tot 13 uur en van 15 tot 19 uur.

Voor alle inlichtingen : T. (059) 751.11

(1758W—5382N—7224V)

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

## EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE  
— Tel. 767.07 —

— O —

HET KOUDSTE  
HET BEST BEWERKBAAR

(6680V)

# het visserijblad

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 750 FR. — 6MAANDEN 375 FR. — 3 MAANDEN 225 FR. — BUITENLAND 800 FR.— HOLLAND 58 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELS-KAAI 30, OOSTENDE — TEL 777.13/777.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

## EXPERIMENT MET HET BELGISCH OEFENSCHIP SUKSESRIJK

Eenieder is het er over eens, dat het experiment met het Belgische oefenschip voor de praktische opleiding van leerlingen 'n sukses is. Dit was ook de overtuiging van alle vertegenwoordigde partijen tijdens de bijeenkomst, belegd door het Bestuur van het Zeewezen, waarop de resultaten van de praktische opleiding sedert het in gebruik nemen van het oefenschip - nu zes maanden geleden - werden besproken. Deze bijeenkomst die woensdag jl. in de Rederscentrale plaats greep, was voorgezeten door de heer Vandenstein van het Ministerie van Verkeerswezen en werd nog bijgewoond door de heren De Mulder, Van Craeynest en Baron van hetzelfde departement, door de heren direktors van de respectievelijke visserijscholen, door vertegenwoordigers van de Rederscentrale en door de reder en schipper van het oefenschip zelf.

Ook de direktors van de visserijscholen, waarvan er sommige bij de aanvang zeer pessimistisch stonden tegenover de formule van de Rederscentrale, verklaarden aangezien verrast te zijn door de goede gang van zaken en door de volledige inzet van schipper en bemanning, die in volle overgave hun taak uitvoeren. De heer Vandenstein en de heren De Mulder en Van Craeynest, die een reis aan boord van het oefenschip hebben gemaakt, lieten zich eveneens bijzonder positief en lovend uit over de gang van zaken aan boord van het oefenschip. De Rederscentrale werd trouwens in dit verband gelukkigwensend voor de goede keuze van de bemanning. Op een oefenschip is inderdaad de bemanning het voornaamste element, dat aan de basis ligt van het al dan niet slagen van een dergelijk experiment. Dat er aan de formule door de Rederscentrale voorgesteld, en die ook door het Ministerie van Verkeerswezen en door de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs is goedgekeurd, uiteindelijk nog kan geschaafd worden, ligt voor de hand. De huidige formule bevindt zich zelfs nog steeds in een experimenteel stadium, terwijl anderzijds op grond van de opgedane ervaringen, steeds verbeteringen

kunnen worden aangebracht. Dit was dan ook in hoofdzaak het doel van de bijeenkomst, tijdens dewelke werd overeengekomen een aantal kleine wijzigingen aan het systeem te brengen met ingang van het nieuwe schooljaar, hetwelk aanvangt op 4 september.

Betreurenswaardig is echter wel, het steeds terugkomen van de Direktors der visserijscholen op het zogenaamde en vooropgestelde gebrek aan pedagogische vorming van de bemanning.

Vooraleer met de formule van de Rederscentrale werd gestart, werd in de vele voorafgaandelijke vergaderingen deze aangelegenheid behandeld, tijdens dewelke duidelijk een principeel meningsverschil tot uiting kwam tussen het standpunt van de Rederscentrale en dat van de visserijscholen. De Rederscentrale heeft de formule van praktische opleiding op zee met de beschikbare middelen die ter beschikking worden gesteld steeds aanzien als een oefenschip waarop de leerlingen van de visserijscholen een aantal reizen meemaken, tijdens dewelke zij de gelegenheid krijgen kennis te maken met een echt schip op zee, met een echte bemanning, met de echte visserij-technieken in de ware omstandigheden waarin zij binnen een aantal jaren hun beroep zullen moeten uitoefenen; kortom met de praktijk, de realiteit.

Volgens dit standpunt mag noch kan een dergelijk vaartuig als een verlengstuk van de school worden beschouwd en is het dus een echt oefenschip, waarop de schipper, zoals op alle vissersvaartuigen, baas is aan boord. Een eventuele leraar-praktijk van de visserijschool kan zijn leerlingen begeleiden op zee, maar dan uitsluitend als verbindingsman en niet als «schoolmeester».

Zoals gezegd heeft de Minister aan deze formule zijn akkoord gegeven en ook de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs. Het is precies daarom ook dat volgens de huidige formule de klemtoon wordt gelegd op het vissen, het wegschieten en terughalen van de korre, enz... terwijl de navigatie verder kan worden aangeleerd aan boord

van de «Commandant Fourcault». De Direktors van de visserijscholen daarentegen willen komen tot een zogenoemd opleidingsschip, 'n schoolschip, een verlengstuk van de school met de schoolse mentaliteit en met een leraar aan boord die over een zogenoemde pedagogische bagage beschikt, welke de bemanning zou ontberen. Over deze «pedagogische kennis» kan echter veel worden gezegd en wij laten liefst het potje gedekt. Het is ook duidelijk dat met de formule, zoals door de schoolhoofden voorgestaan veel meer uitgaven zouden gepaard gaan, zoals bijkomende leraars, overuren, enz... welke helemaal niet verantwoord zijn en ook niet nodig, omdat het voornaamste wat in het huidige systeem telt, vertrekend van de middelen waarover wij beschikken om de leerlingen enkele praktische reizen te laten meemaken - één middenslagvaartuig - een bekwaame bemanning is met verantwoordelijkheidsgevoel, en dat hebben wij ! En dat kunnen noch scholen noch leraars geven.

Een dergelijke bemanning kompenseert heel wat en zeer zeker het zogenaamde beweerde tekort aan pedagogische bagage, welke hier ons inziens niet ter sprake komt, temeer daar de leerlingen toch slechts een paar reizen per jaar kunnen meemaken. Aan dit bedoelde gebrek twijfelen wij trouwens en het is zoals een vertegenwoordiger van de Rederscentrale aan het einde van de zitting treffend opmerkte, dat de schipper, de heer Van Craeynest uit Nieuwpoort zich in een zeer beschafte taal, op een zeer concrete en duidelijke wijze, zonder veel omhaal kan uitdrukken en bijzonder interessante en praktische suggesties kan doen, ondanks zijn zogezegd gemis aan pedagogische vorming, hetgeen veel betekend is !

Teneinde de standpunten enigszins te verzoenen, werd dan ook uiteindelijk overeengekomen dat, vooraleer iedere reis te beginnen, de leraars praktijk van de school wiens leerlingen aan de beurt zijn, overleg zullen plegen met de schipper omtrent de praktische oefeningen die gedurende de reis aan boord zullen worden gedaan, rekening houdend

met de evolutie van het programma in de school. Vermelden wij echter onmiddellijk dat dit in de praktijk steeds zo geweest is.

Vervolgens werden nog enkele andere zaken van praktische aard geregeld en het mag worden beweerd, dat deze bijeenkomst biezonder positief is geweest en hoopgevend voor de verdere gang van zaken van het oefenschip in het belang van onze toekomstige vissers.

Wij kunnen het Ministerie van Verkeerswezen en zijn verantwoordelijke ambtenaars slechts danken voor hun werkelijkheidszin welke zeker de vorming van jonge krachten ten goede komt.

### VERKOOP IN NIEUWPOORTSE VISMIJN

Met ingang van 1 juli treedt de zomerregeling in, wat betreft de verkoop van vis in de stedelijke vismijn. Tot en met 31 augustus vangt de verkoop aan om 7.30 u. ipv. om 8 uur. Op zaterdagen blijft de verkoop echter op 8 u. gehandhaafd.

### DE IJSLANDSE VISSERIJZONE

Bij het ter perse gaan vernemen wij dat volksvertegenwoordiger Dries Claeyns nog voor het parlement uiteengaait, een vraag zal richten tot de Minister van Buitenlandse Zaken, omtrent de gang van zaken in het IJslandse geschil. Uit welingelichte bron blijkt, dat voor wat België betreft, alles zou afhangen van de resultaten van de besprekingen die Engeland en Duitsland voeren met de IJslandse regering, in die zin dat de resultaten die deze landen zouden bekomen, ook van toepassing zouden zijn op de Belgen.

Wij kijken thans met nieuwsgierigheid uit naar het antwoord dat de heer Harmel, Minister van Buitenlandse Zaken zal geven op de belangrijke vraag van Volksvertegenwoordiger Dries Claeyns.

# VIS ALS DIERENVOEDING KLACHT TEGEN REDERSCENTRALE AFGeweZEN

De feiten dateren reeds van 1966.

Men zal zich nog wel herinneren dat de PVBA Gekiere, klacht tegen de Rederscentrale had ingediend, omdat deze firma zich benadeeld voelde door geen opgevangen vis bestemd voor dierenvoeding meer te krijgen.

Zoals bekend worden periodisch offertes uitgeschreven op basis van dewelke de Rederscentrale dan oordeelt aan wie, voor welke hoeveelheden en tegen welke prijs ze bereid is opgevangen vis bestemd voor dierenvoeding af te staan.

Het betreft hier geen zogenoemde „openbare aanbesteding” onderworpen aan de strenge bepalingen voorgeschreven door de wet aan de staat en overige administratieve lichamen, maar gewoon het uitlokken van aanbestedingen op de wijze waarop in de privésector wordt gehandeld. Met andere woorden, de Rederscentrale is steeds vrij op de ingediende offertes al dan niet in te gaan, en niet alleen met de aangeboden prijs wordt rekening gehouden, maar ook met de afnamehoeveelheid, de solvabiliteit van de eventuele koper en andere voorwaarden welke de Rederscentrale vrij is te stellen.

Het betreffende geval nu van de firma Gekiere kwam hierop neer, dat deze firma nog aan voorgaande verplichtingen inzake wederafstand niet had voldaan, evenmin het kontrakt had getekend en ook niet de voorziene waarborgen had gesteld. Daarenboven werd ze uitgesloten van de beperkte aanbestedingen omdat de Rederscentrale zou vastgesteld hebben, dat vis voor dierenvoeding bestemd, de viskonservenfabrieken in Holland zou opgegaan zijn.

Dat was ruimschoots voldoende om deze firma uit te sluiten van verdere aankopen.

Naar aanleiding nu van een nieuwe offerte voelde deze firma zich evenwel benadeeld en met veel omhaal vertelde zij de feiten aan een plaatselijke krant die gewoon is de waarheid (?) te schrijven, die hierop natuurlijk kritiek op de Rederscentrale wist uit te brengen. De zaak werd door de firma voor het gerecht gebracht en in eerste aanleg werd de eis tot schadevergoeding niet aanvaard.

Beroep werd aangetekend en de Rederscentrale werd eveneens vrijgesproken op grond van het feit, zoals hierboven gezegd, dat de Rederscentrale volledig vrij is opgevangen vis toe te leveren aan wie zij wil binnen de voorwaarden door de Rederscentrale vastgesteld.

De rechtbank in beroep oordeelde dan ook dat de Rederscentrale geen enkele fout had gedaan.

De betreffende firma stelde zich met deze uitspraak in beroep nog niet tevreden en de zaak werd, na verbreking, hoe onbegrijpelijk ook, voor het Hof van Beroep te Brussel gebracht.

Dit Hof heeft blijkbaar ook niet veel last met de zaak gehad, want inmiddels werd ook de uitspraak van het Hof van Beroep bevestigd, die de Rederscentrale in het gelijk stelt en de eis van de firma Gekiere ongegrond beoordeelt,

waardoor deze laatstgenoemde firma veroordeeld werd tot het integraal betalen van de kosten.

Wij zouden hierop niet meer zijn teruggekomen, ware er niet de onjuiste voorstelling van de zaak en de kritiek op de Rederscentrale in die zaak gevoerd door een plaatselijk blad, dat gewoontegetroou alles ten bate neemt om de Rederscentrale in een ongunstig daglicht te stellen.

De uitspraak van het Hof van Beroep is echter duidelijk, waarmee nu een definitief punt achter deze belachelijke zaak is gebracht, waaraan veel geld is verspild om niets.

We zijn benieuwd of dit blad die uitspraak ook zal weergeven.

## UITGEBREIDE VISMIJN VOOR DE EERSTE MAAL IN GEBRUIK TE NIEUWPOORT

Maandag jl. werd voor de eerste maal het nieuw gedeelte van de stedelijke vismijn in gebruik genomen.

Gezien de gezamenlijke aanvraag meer dan 30.000 kgr. bedroeg viel het des te meer op hoe dank zij de nieuwe installaties de verkoop op uiterst vlotte wijze kon doorgaan. Niettegenstaande het laag water konden alle vaartuigen voor de vismijn meren en alle vangsten werden meteen rechtstreeks in de verkoopbeurten geplaatst. Voor de uitbreiding der vismijn betekende dit dat tal van vaartuigen in „tweede rondes” dienden te liggen.

Het nieuw stelsel nml. dat men de verkoop aan de burelen begint en zo naar het nieuw gedeelte toe, bracht met zich mee dat van de eerste tot de laatste vangst, rechtlopend kon gemijnd worden.

Het was de vangst van de N.147 van Vercoutter Norbert welke als eerste vaartuig in het nieuw mijn-gedeelte te koop werd gesteld. Een terecht fiere vismijnbestuurder Jozef Verbanck stelde dan ook de vraag wie de eerste koper zou zijn. De eerste partij vis betrof 16 kgr staartvis - in de volksmond wel eens „zeeduivel” geheten. Het was uiteindelijk Michel Vanelverdinghe, uit Nieuwpoort, die met zijn hoog aanbod van 2300 fr. de vis in de wacht sleepte. De koper werd dan ook gelukkigwensend door vissers, reders, handelaars en vismijnpersoneel.

Hoe eigenaardig het ook moge klinken, in 1953 bij het in gebruik nemen van de Nieuwpoortse vismijn, was het vader Georges Vanelverdinghe die de eerste koop deed. De Vanelverdinghes blijken dus „goede handgiffen” te zijn voor de Nieuwpoortse vismijn.

# TWEE EXPERIMENTELE VISSERIJPROJECTEN : TONG EN SCHOL

In de IJmuider Courant van zaterdag lezen we :

Voor de Nederlandse zeevisserij staan dit jaar twee nieuwe experimentele projecten op het programma, welke van rijkswege zullen worden gesteund.

Het eerste project loopt van 7 augustus tot en met 30 september. Het doel is ten behoeve van de platvis-visserij door Nederlandse vaartuigen tonggronden in de Ierse Zee te verkennen en te bevisseren. Dit zal dan gebeuren in een periode van het jaar waarin tot dusver niet werd gevist in het gebied van de Ierse Zee dat wordt begrensd door de twaalfmijlszone van Groot Brittannië, het eiland Man en Ierland, en aan de zuidkant door de breedtegraad 52 noord. Er worden twee expedities van elk vier schepen uitgevoerd.

De deelnemende vaartuigen zijn eenheden die als regel de zo genoemde kleine zeevisserij uitoefenen.

De gehele tongvangst moet op een Nederlandse afslag worden verkocht.

Het tweede project beoogt verkenning van de mogelijkheid van scholvisserij op de Noordzee tussen de breedtegraden 56 en 58 noord en tussen de lengtegraad 2 oost en de Deense en Noorse twaalfmijlsvisserijgrens. Gestart wordt op 21 augustus en de beëindiging van het project staat open voor zes vaartuigen van de kleine zeevisserij.

De bedoeling van de experimentele expedities is dat de gehele Nederlandse zeevisserij profijt zal kunnen trekken van de (verplichte) meldingen en rapporten door de betrokken schippers.

Tot daar de IJmuider Courant.

Daaruit blijkt eens temeer hoe de Hollandse regering, niettegenstaande alle EEG akkoorden, onder voorwendsel aan experimente-

le visserij te doen te hebben, zijn reders steunt.

Wij vragen ons af in hoeverre het gebied van de Ierse zee als een experimentele visserij dient aanzien te worden, daar elkeen er vist, en Belgen, Duitsers, Fransen en Engelsen er thuis horen.

Het is niet omdat men die visserijgronden niet bevest omdat ze te ver afgelegen zijn, dat men dit experimentele gronden moet noemen.

Men zou dan hetzelfde kunnen zeggen van de IJlandse visserij en van de Deense en Noorse, waar alleen deze thuis horen die er gewoon zijn van vissen.

Nu het bij ons zeer slecht gaat in de visserij, de algemene onkosten van 20 th in twee jaar gestegen zijn, de vangsten veel geringer en de prijzen in vergelijking weinig hoger, vragen we ons af of ook in de visgronden welke wij gewoon zijn te bevissen, ook zullen leeg gevaagd worden onder vorm van „experimenten”.

Al de internationale conferenties omtrent de overbevissing, hebben in al die jaren ons nog geen stap verder gebracht.

Straks zal elkeen „zijn” (?) territoriale wateren willen uitbreiden, al zijn die wateren internationaal, om het eigen visserijvolk te beschermen.

Maar niemand denkt er aan voor alle vissers tot welke natie ze ook behoren gedurende bepaalde tijdstippen van het jaar bepaalde visgronden en paaiplaatsen te beschermen en te verbieden voor alle vissers.

Dat ware nochtans de enige praktische poging om de ontvolking van de visgronden tegen te gaan.

Maar heeft men de moed om dit radikaal middel te gebruiken in 't belang van allen?

P.V.

## DE ENGELSE VISSERIJLIMITEN

Bij het ter perse gaan vernemen wij ook dat volksvertegenwoordiger Dries Claey's een parlementaire vraag heeft gesteld aan de Minister van Buitenlandse Zaken in verband met de veroordeling opgelopen door de Z.499 waarover ergens anders in ons blad wordt gehandeld.

De Minister van Buitenlandse Zaken antwoordde hierop, dat hij niet kan tussenkomen in feitelijke situatie van individuele gevallen, tenzij vastgesteld wordt dat door de Engelsen een overtreding zou zijn begaan tegen de Internationale Conventies terzake.

Daarom ook zal deze aangelegenheid thans aan het Departement van Landbouw worden voorgelegd.

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

Voor alle ilichtingen A.A.

Wende men zich tot Wapenplein 15, Oostende.

Strikte geheimhouding verzekerd.

**KNOKE :**  
Postbus 10 of Vincentl. 10 ;

**BLANKENBERGE :**  
Postbus 1, Uitkerke ;  
**VEURNE :** Postbus 11 ;  
**ZEEBRUGGE :** Postbus 2,

# DE BRITSE VISSERIJZONES

## WILLEKEURIG OPTREDEN MOET WORDEN VERMEDEN REDERS EN SCHIPPERS OPGEPAST !!!

Het zijn niet alleen de IJslandse visserijzones die ons momenteel grote zorgen geven, maar ook die landen die in het laatste decennium hun visserijgrenzen hebben uitgebreid tot 12 mijl veroorzaken onze reders en schippers soms zorgen of moeilijkheden.

Begin juni nog werd de Z.499 van de rederij «Coudekercke» gepraaid en veroordeeld om binnen de 12 mijlen van de Engelse kust met de bokken te vissen, waarvan de korrestokken in totaal langer waren dan 8 meter.

De schipper van het vaartuig is er nochtans van overtuigd niet binnen de 12 mijlen te hebben gevisst. In het proces-verbaal wordt evenwel melding gemaakt dat het Engelse wachtschip, de «Breeton» met een Decca twee uren voordat het schip gepraaid werd, de Z.499 binnen de 12 mijlen had waargenomen ! Op het ogenblik dat de officieren van het wachtschip aan boord van de Z.499 kwamen, bevonden beide vaartuigen zich evenwel buiten de limieten. Protesteren hielp niet en een duidelijke verklaring werd door de verantwoordelijken van het wachtschip evenmin gegeven, en de Z.499 diende samen met het Engelse wachtschip koers te zetten naar Fleetwood, waar ze door de rechtbank aldaar veroordeeld werden, hetgeen de reder in totaal een 1.100 £ kostte !

Wij hebben gewacht hieromtrent meldingen te maken in het Vakblad omdat wij eerst inzake wensten te krijgen van het verslag van de rechtbank, teneinde geen verkeerde commentaar of konklusies uit te brengen.

Het komt immers maar al te vaak voor dat beweerd wordt niet binnen de visserijzones te zijn geweest of niets verkeerd te hebben gedaan, waar de werkelijkheid de feiten heel anders zijn.

Toch komt het ons inderdaad voor dat in het specifiek geval van de Z.499 de Engelsen nogal de puntjes op de i's hebben willen zetten en blijkbaar een voorbeeld hebben willen stellen om het verbod om te vissen binnen de 12 mijlen met korrestokken die tezamen langer zijn dan 8 meter, stipt toe te passen en zelfs wat overdreven hebben...

Het geval van de Z.499 is immers het eerste geval waarbij een vaartuig beboet wordt. In het verslag zijn echter bepaalde onduidelijkheden naar voor gekomen, waaruit moeilijk kan worden achterhaald of het vaartuig al dan niet binnen de 12 mijl heeft gevisst en er is dus duidelijk twijfel. Meer nog, een bepaald feit toont aan dat het vaartuig vermoedelijk niet binnen de 18 mijl kan geweest zijn.

### OOK DE FRANSEN

Het is echter ook niet de eerste maal dat zich dergelijke problemen

stellen en het is meermaals voorkomen dat reders worden veroordeeld, zelfs al gaat het bijvoorbeeld over een tiende van een mijl. De rechter spreekt zich evenwel uit over feiten en hierop kan moeilijk worden teruggekomen, de feiten in dit geval hier zijn de verklaring van het wachtschip gebaseerd op de (omstreden) Deccapositie volgens dewelke de Z.499 binnen de limieten was geweest. Wij staan hier in een gelijkaardig geval als dit op een voetbalveld, waar de arbiter oordeelt en bv. een strafschop toekent, zelfs al is er geen fout begaan of de fout buiten de baklijn is begaan; vertraagde filmbeelden achteraf kunnen deze beslissing van de arbiter niet meer teniet doen. Er werd dan ook een ogenblik gedacht om tegen de uitspraak van de rechtbank in beroep te gaan, maar experts hebben dit afgeraden omdat het beroep niet de minste kans op succes zou opleveren (bovendien gaat het tegen de Navy) temeer ook daar de Engelse advocaat een voorschot voor kosten van maar liefst 750 £ vraagt... De Rederscentrale van haar kant heeft evenwel beslist om deze

zaak langs diplomatieke weg te behandelen om te voorkomen dat bepaalde Engelse officieren maar al te willekeurig zouden optreden. Het probleem stelt zich trouwens niet alleen voor de Belgen. Wij verneamen immers dat ook het Franse gouvernement naar een weg aan het zoeken is om de zogenoemde «limietenoorlog» te beëindigen.

Het grootste probleem is immers het ontbreken van duidelijke en juiste kaarten. De 12-mijlengrens is tenslotte nog steeds een ingebeelde grens en precieze kaarten waarop de grenzen zijn afgetekend bestaan nog niet, alhoewel ze volgens een Engelse krant thans in de maak zijn.

De Franse overheid heeft dan ook in een rondschrijven de Franse Reders tot de grootste voorzichtigheid aangemaand en hen aangeraden steeds een marge te nemen wanneer zij de limieten naderen, om aldus te voorkomen dat ze in overtreding worden genomen, al was 't maar voor een tiende van een mijl. Verder werden ze aangeraden ten overstaan van de Engelse officieren beleefd te zijn en nadat ze hun standpunt hebben laten noteren, de

gegeven orders op te volgen, zelfs al zijn ze ervan overtuigd in hun recht te zijn. Bedoeld rondschrijven bevat tenslotte een lijst met de Franse Consuls en Consulaire agenten die de Franse schippers kunnen helpen inzake juridisch advies en vertalers.

Inmiddels echter worden door de Franse regering voetstappen ondernomen om een voor elke bevredigende oplossing in deze aangelegenheid te bekomen.

Wij hebben gemeend deze laatste beschouwing hieraan te moeten toevoegen om te bewijzen dat het probleem zich niet alleen voor Belgische schepen stelt maar ook voor deze van andere nationaliteiten en anderzijds omdat er hier een taak is weggelegd voor onze bevoegde overheid, teneinde te voorkomen dat willekeurig wordt opgetreden.

De visserijgrenzen moeten worden gerespecteerd en een grens van 12 mijl moet geen 11 en 3/4 mijl, maar mag ook geen 13 mijl zijn. Hierover moet men het eens zijn !

In elk geval doet de Rederscentrale de nodige stappen om langs diplomatieke weg de rechten van de Belgische vissers te verdedigen.

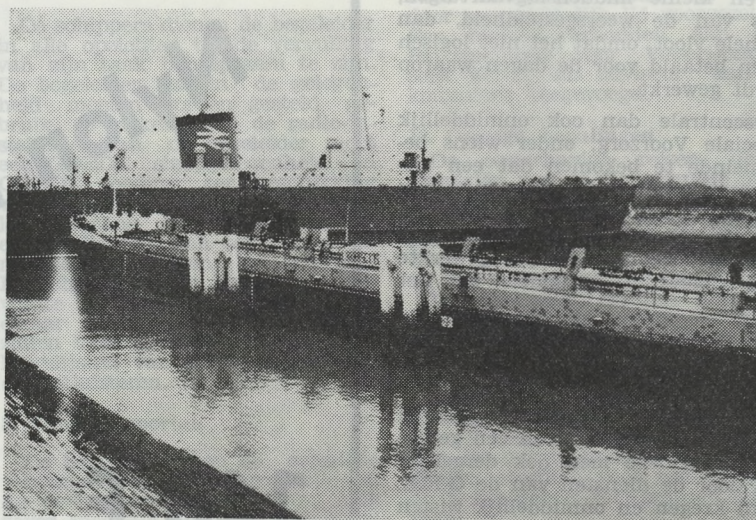
## Ferryboot ramde stenen glooiing van Zeebrugse havengeul

Nadat zaterdagmiddag het Duitse passagierschip „Europa” de haven van Zeebrugge had verlaten, werd de „Suffolk Ferry”, die buiten de rede had moeten wacht-

ten, de haven binnengebracht door de sleepboot „Wielingen”. Omstreeks 14.30 u. bevond deze ferryboot met loods Carton aan boord, zich ter hoogte van het Loodswe-

zen. Op het ogenblik dat het schip, dat van Harwich kwam, een zwenkend maneuver uitvoerde ter hoogte van de aanlegplaats, ontstond machinedefekt. Daardoor schoot het schip plots vooruit, en ramde met geweld de oostelijke glooiing van de havengeul die erg beschadigd werd. De sleepboot „Wielingen” die langs stuurboordzijde voorop lag, kon net op tijd opzij varen om niet tussen de ferryboot en een tankschip gekneld te worden.

Een lijnvisser die op de plaats van de aanvaring juist zijn hengelroede aan het inhalen was, geraakte met deze in de kabel van de sloep verward. Door de aanvaring werd ook een houten steiger geramd waarvan een stutbalk werd uitgerukt en aan de ferryboot bleef hangen. De „Wielingen” alleen slaagde er niet in op eigen kracht de ferryboot die met het voorschip in de stenen glooiing van de havengeul vastzat, weer los te trekken. Nadat ook de sleepboot „Burgemeester Vandamme” ter assistentie was geroepen, slaagden beide boten erin de „Suffolk Ferry” weer vlot te krijgen. Door dit voorval was de toegangseul naar de vissershaven en het sas gedurende driekwartier volledig versperd, zodat geen enkel vaartuig binnen noch buiten kon varen.



De Suffolk Ferry ramde de oostelijke helling van de vaargeul en versperde alle verkeer naar en van de sluis van de vissershaven.

# DE ONGEVALLENVERZEKERING IN DE ZEEVISSERIJ

Vóór 14 dagen maakten wij melding van enkele onrechtvaardigheden in het nieuwe verzekeringsstelsel tegen ongevallen in de zeevisserij.

Aan de hand van de aangifteformulieren, die pas 14 dagen geleden aan de reders werden toegestuurd met het oog op de betaling van de premie van het Fonds voor Arbeidsongevallen (F.A.O.) — het nieuwe verzekeringsorganisme dat in de plaats van de G.K.Z. is gekomen — kan inderdaad worden vastgesteld dat de ongevallenpremie moet worden betaald per AANGEMONSTERDE dag, (in plaats van per vaartdag, zoals dit tot in 1941 het geval was, toen ook een gelijkaardig stelsel als het nieuwe van kracht was).

Dit verwondert ons overigens ten eerste omdat dit niet overeenstemt met de geest van de besprekingen terzake in de Raad van Beheer van de vroegere G.K.Z., waar de overtuiging heerste dat de ongevallenpremie in de zeevisserij zou verschuldigd zijn per vaartdag, zoals dit ten andere gebeurde tot in 1949.

Het is inderdaad zo dat voor de kustvaartuigen bijzondere faciliteiten zijn vernoemd ten aanzien van de aan- en afmonsteringen. Deze categorie schepen vaart immers maar uit wanneer de weersgesteldheid het toelaat. Het gemiddelde aantal vaartdagen dat ze bereiken bedraagt maximum 160 dagen per jaar.

Normaal zou dit betekenen dat telkens wanneer niet kan worden uitgevaren, de bemanning zou moeten worden afgemonsterd, om bij de eerstvolgende vaartdag opnieuw te worden aangemonsterd. Om nu de vele administratieve moeilijkheden te voorkomen werden door het Waterschoutsbambt ten dien aanzien verantwoorde faciliteiten verleend, derwijze dat de bemanning aangemonsterd kan blijven gedurende het ganse jaar, dus ook op die dagen waarop niet wordt uitgevaren. Het is zelfs zo dat de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening dat regime heeft aanvaard en dat de bemanningsleden die om bedoelde redenen niet varen, kunnen gaan stempelen met een zogenoemde blauwe kaart (onvolledige werkloosheid), zonder afgemonsterd te zijn.

Wanneer thans echter de ongevallenpremie per aangemonsterde dag moet worden betaald, dan is het duidelijk dat voor deze categorie vissersvaartuigen voor het ganse jaar zal moeten worden betaald, daar waar in werkelijkheid slechts gemiddeld 160 vaartdagen, lees werkdagen, zijn geboekt.

Dit heeft dan weer tot gevolg dat de premie voor deze categorie vissersvaartuigen relatief hoger komt te liggen dan voor de andere vissersvaartuigen, terwijl de ongevallenpremie volgens het nieuwe stelsel hierdoor ook meer zal bedragen dan de premie die voorheen aan de G.K.Z. werd betaald op basis van de bruto-besommingen.

Wij hebben een aantal berekeningen gemaakt, opgesteld aan de hand van de werkelijke gegevens, waaruit blijkt dat de kustvaartuigen volgens de nieuwe regeling van 15 tot 25.000 frank per jaar meer zullen betalen aan ongevallenpremie dan volgens het vroegere stelsel. Het is echter ook precies deze categorie vissersvaartuigen die het minst zwaardere lasten kan verdragen en het is bovendien ook in deze categorie dat naar verhouding het aantal arbeidsongevallen het geringst is.

Geldt deze opmerking voor de kust- en kleine middenslagvaartuigen, wier aantal vaartdagen afhankelijk is van de weersgesteldheid, dan gaat ze principieel eveneens op voor de hele vloot, omdat het niet logisch is dat een ongevallenpremie moet worden betaald voor de dagen waarop niet wordt uitgevaren of aan boord wordt gewerkt.

Zoals reeds medegedeeld is de Rederscentrale dan ook onmiddellijk tussengekomen bij de Minister van Sociale Voorzorg, onder wiens bevoegdheid deze aangelegenheid valt, teneinde te bekomen dat een uitzondering wordt toegestaan voor de zeevisserij — die ook niet kan worden vergeleken met de koopvaardij omdat de bemanning daar na iedere reis wordt afgemonsterd — in die zin dat de ongevallenpremie per vaartdag (lees R.M.Z.-dag) zou moeten worden betaald, dus per gewerkte dag. Ook volksvertegenwoordiger Dries Claey's is inmiddels bij het genoemde Ministerie tussengekomen.

## OOK VEEL MEER WERK

Anderzijds wordt ook gewezen op de omslachtige aangifteformulieren die volledig door de reder zelf moeten worden ingevuld. Toen een gelijkaardig stelsel tot in 1941 in voege was, gebruikte men ook dergelijke formulieren, maar deze werden ingevuld door de diensten van de G.K.Z. zelf, zodat reders ze ingevuld toegestuurd kregen en onmiddellijk wisten wat zij dienden te betalen. Ook in die zin werd aangedrongen, opdat ook thans het Fonds voor Arbeidsongevallen zoals vroeger het personeel van de G.K.Z., het administratieve werk zou blijven verrichten en deze formulieren verder zou invullen. Bijkomend werk zal dit trouwens voor

deze mensen niet betekenen, want wanneer zij de ingevulde gegevens wensen te controleren, dan moeten zij ook hetzelfde werk doen en dezelfde bronnen raadplegen.

Tenslotte valt het te betreuren dat het Technisch Komitee, voorzien bij de wet, steeds niet is samengesteld, alhoewel de wet van kracht is sedert 1 januari 1972. Indien dit komitee reeds had bestaan, dan hadden wij waarschijnlijk dergelijke problemen niet gekend.

Langs verschillende zijden werd derhalve aangedrongen dit komitee samen te stellen, opdat het zo spoedig mogelijk zijn werkzaamheden zou kunnen aanvangen.

Voorlopig echter blijft de regeling zoals ze is, dit wil zeggen dat er moet worden betaald per aangemonsterde dag.

**Wij kunnen dan ook niet anders dan de reders aanraden de betalingen binnen de voorziene termijnen te verrichten, omdat anders moeilijkheden mogen worden gevreesd.**

De Rederscentrale van haar kant doet evenwel het nodige om de bedoelde onrechtvaardigheden uit de weg te ruimen. Volledigheidshalve dient er aan dit commentaar toegevoegd dat, — met uitzondering voor de kust- en kleine middenslagvisserij — de te betalen premie voor de andere vaartuigen over het algemeen lager ligt volgens het nieuwe stelsel in vergelijking met de premie die destijds aan de G.K.Z. diende te worden betaald. Nochtans is het evenzeer waar dat de door de reders ter zeevisserij te betalen ongevallenpremie desondanks nog steeds groter is dan de ongevallenpremie aan wal betaald en deze welke de reders ter zeevisserij in de ons omringende landen moeten betalen.

Ook op deze laatste vaststelling werd door de Rederscentrale bij de bevoegde overheid reeds gewezen en werd aangedrongen op een betere financiering, desnoods door staatstussenkomst zoals in vele andere visserijlanden.

Beroepsvereniging

Zeebrugge

## HAND IN HAND

### 140 F.

Nylon Netwerk

### 140 F.

(6681V)

# NIEUWE EXPERIMENTELE VISSERIJPROJECTEN IN NEDERLAND

Zoals enige weken geleden medegedeeld heeft de nationale werkgroep in België onder de leiding van de hr. Vandenmoortel, beslist aan de bevoegde overheid een aantal structuurmaatregelen voor te stellen, onder dewelke zogenoemde projecten zijn voorzien met het oog op het opsporen van nieuwe visgronden, het aanwenden van nieuw vismateriaal of het beproeven van nieuwe vismethoden.

Voor ons land is dat in zekere zin nieuw, waar in Nederland dergelijke projecten of fazen ervan reeds jaren worden gedaan in het raam van het actief visserijbeleid dat aldaar wordt gevoerd met name het opsporen van nieuwe visgronden.

Vorige week maakten wij melding van de maatregelen ter modernisering van de kust- en middenslagvaartuigen. Thans publiceren wij de nieuw experimentele visserijprojecten die dit jaar zijn voorzien en zoals ze gepubliceerd werden in „De Visserijwereld” nr. 25 van vorige week. Bedoelde twee experimentele projecten werden georganiseerd door de Directie Visserijen en omvatten een Ierse zee-tongproject en een Noordzee-scholproject.

## 1. Doel van het project

Het hoofdzakelijke doel van het onderhavige project is het ten behoeve van de Nederlandse platvisvisserij in een voor het gebied nieuwe periode verkennen en bevissen van de onder punt 4 genoemde tonggronden.

## 2. Tijdsduur project

De project-periode loopt van 7 augustus t/m 30 september 1972. Binnen genoemde periode zullen twee expedities van elk vier schepen opereren.

### 1e expeditie

De eerste expeditie dient op maandag 7 augustus vóór 16 uur van uit een Nederlandse haven naar het visgebied te vertrekken en niet vóór dondersdag 31 augustus in een Nederlandse haven terug te keren.

### 2e expeditie

De tweede expeditie dient op maandag 4 september vóór 16 uur van uit een Nederlandse haven naar het visgebied te vertrekken en niet vóór dondersdag 28 september in een Nederlandse haven terug te keren.

## 3. Deelnemende schepen

Aan het project zullen acht schepen deelnemen, die als regel de z.g. kleine zeevisserij uitoefenen.

Bij voorkeur vier uit de groep van 601-800 pk en vier uit de groep van 801-1100 pk motorvermogen, volgens de inschrijving in het Centraal Visserijregister.

Genoemde groepen zullen gelijk over beide expedities worden verdeeld.

Bij een inschrijving van minder dan acht schepen kunnen voor zoveel nodig schepen welke aan de eerste expeditie deelnemen mede voor de tweede expeditie worden ingezet.

Indien er voor of tijdens de uitvoering minder dan drie deelnemende schepen per expeditie zouden zijn, dan komt de totale expeditie voor de resterende duur te vervallen.

De schepen dienen in het bezit te zijn van een geldig certificaat van deugdelijkheid voor vaargebied V en in voldoende mate te zijn ingericht en uitgerust voor de deelname aan het experiment.

## 4. Het visgebied

Het visgebied (Ierse Zee) wordt begrensd door de 12-mijlse visserijgrenzen van Groot-Brittannië, het eiland Man en Jerland en aan de zuidkant door de breedtegraad van 52° N.

## 5. Visserijactiviteiten deelnemende schepen

De visserijactiviteiten van de deelnemende schepen zullen in onderling overleg tussen de schippers en de vanwege de Directie van de Visserijen aan boord van een der deelnemende schepen meevarende begeleider worden bepaald.

Bij verschil van mening t.a.v. de uitvoering van het project tussen schippers en begeleider, beslist de onder punt 11 te noemen walkommissie.

## 6. Aanvoer en transport van vangsten

De gehele tonglading zal op een Nederlandse afslag ten verkoop moeten worden geboden.

Voor het vervoer van de vangst alsmede voor het eventueel vliegtransport van bemanningsleden t.b.v. week-end verlof zullen de deelnemers voor aanvang van de expeditie zelf maatregelen moeten treffen.

De deelnemers zullen gezamenlijk één agent aanwijzen in de Britse haven, waar gewoonlijk zal worden binnengelopen en aangevoerd.

Voor het lossen in een buitenlandse haven en mede voor het vervoer naar Nederland, dienen de schepen voldoende viskisten van het Alibert-type aan boord te hebben en deze regelmatig te doen aanvullen.

## 7. Te verlenen medewerking

De schippers dienen de begeleider in alle opzichten bij de vervulling van zijn taak behulpzaam te zijn. De begeleider zal in de gelegenheid moeten worden gesteld gebruik te maken van de radio-installatie. Aan de begeleider moet een GOEDE slaapgelegenheid en GOEDE voeding ter beschikking worden gesteld. De schippers zullen onderling gegevens uitwisselen en verplichten zich tot nauwe samenwerking binnen de expeditie. De schepen dienen binnen de reikwijdte van de VHF-zenders van elkaar te opereren. De schippers zullen twee maal per dag de verkeerslijsten van Scheveningen Radio uitsluisteren.

## 8. Vangstrapporten

De begeleider van de expeditie verzamelt de vangstgegevens van de deelnemende schepen (en nog zover mogelijk de vangstgegevens van derde schepen) en rapporteert deze dagelijks aan de walkommissie.

De begeleider is voorts gehouden om voornoemde vangstgegevens minstens éénmaal per etmaal en overigens zo vaak als hij dit nuttig en nodig acht via de geëigende golfrequentie ter kennis te brengen van de vissende schepen.

In het kader van het project worden onder vangstgegevens verstaan de vangsten per trek, de vangsten per etmaal, de techniek van vissen, de soort vis welke wordt gevangen, alsmede alle bijzonderheden, welke voor vissende Nederlandse schepen van belang kunnen zijn.

## 9. Rapportering

Elk van de deelnemende schippers is gehouden aan het einde van iedere reis een verslag in te dienen van zijn bevindingen gedurende de reis.

## 10. Bijdragen

Indien naar het oordeel van de Directeur van de Visserijen aan de voorwaarden is voldaan, zal voor elk deelnemend schip per gemaakte expeditie een van de hierna te noemen bijdragen worden uitgekeerd:

- a. voor schepen van 601 - 800 pk f 44.000 (ca. 616.000 BF)
- b. voor schepen van 801 - 1100 pk f 52.500 (ca. 735.000 BF)

De hiervoor bedoelde bijdragen zullen worden geteld bij de netto besomming van het deelnemend schip.

Het door een deelnemer niet aanvaangen dan wel op eigen gezag voortijdig beëindigen van een reis doet de rechten op de bijdragen van die reis voor het betrokken schip vervallen.

De bijdragen worden na het volbrengen van de desbetreffende reis voldaan na ontvangst van een daartoe strekkende faktuur (in duplo), reisverslag van de schipper en opgave van de gemaakte besomming.

Naast genoemde bijdragen kunnen GEEN andere kosten worden geclaimd.

## 11. De Walkommissie

De Walkommissie is samengesteld uit vertegenwoordigers van de deelnemende schippers-eigenaren en bemanningen, alsmede uit twee ambtelijke leden en wordt door een ambtelijk lid voorgezeten. Een bioloog, verbonden aan het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek wordt als adviseur aan de kommissie toegevoegd.

## 12. Overige bepalingen

De onderhavige reizen, onder auspiciën van de Nederlandse overheid uitgevoerd, gedogen geen overtreding van wetten en/of bepalingen, alsmede gedragingen, die het werk aan boord en/of het aanzien in het buitenland kunnen schaden.

De eigenaars die de schippers en bemanningen van de bedoeling en voorwaarden der reizen in kennis te stellen.

Door deelname aan deze reizen worden de gestelde voorwaarden aanvaard. Het niet nakomen van één of meer van deze voorwaarden kan tot gevolg hebben, dat de bijdragen slechts voor een gedeelte of in het geheel niet worden uitbetaald.

In gevallen, waarin door deze bepalingen niet wordt voorzien, beslist de Directeur van de Visserijen.

## NOORDZEE-SCHOLPROJECT

### 1. Doel

Doel van het Noordzee-scholproject is het ten behoeve van de Nederlandse visserij verkennen van de mogelijkheid van scholvisserij in het onder punt 4 te noemen gebied.

### 2. Periode en vaarschema

Het project zal plaatsvinden in de periode van 21 augustus tot en met 30 september 1972.

In deze periode zullen de deelnemers drie overweekse reizen maken, volgens het navolgende vaarschema.

vertrek op maandag vóór 16.00 u.

1e reis 21 augustus

2e reis 4 september

3e reis 18 september

aankomst niet voor dondersdag.

1e reis 31 augustus

2e reis 14 september

3e reis 28 september

De deelnemende schepen zullen uitsluitend vertrekken uit en aankomen in een Nederlandse haven.

### 3. Deelnemende schepen

Aan het project kunnen 6 schepen deelnemen, die als regel de z.g. kleine zeevisserij uitoefenen, te weten bij voorkeur drie vaartuigen van 401-600 pk motorvermogen en drie van 601-800 pk motorvermogen, met die verstande dat naast drie boomkorvaartuigen ook drie borden-vissers zullen worden aangewezen voor zover dergelijke schepen zich hebben aangemeld.

Uit de aanmeldingen zullen tevens drie reserve schepen worden aangewezen.

Ter bepaling van het motorvermogen van een aangemeld vaartuig zal de opgave in het Centraal Visserijregister beslissend zijn.

Deelnemende schepen zijn verplicht de in punt 2 genoemde drie opeenvolgende reizen te volbrengen, behoudens overmacht en indien de onder punt 11 te noemen walkommissie tot voortijdige beëindiging van het project beslist.

De schepen dienen een geldig certificaat van deugdelijkheid voor vaargebied IV te hebben en volledig te zijn ingericht en uitgerust voor deelname aan het project.

### 4. Visgebied

Het visgebied ligt in voor de schepen bevisbare gebied tussen de breedtegraad 56°30' en en 58° Noord en tussen de lengtegraad 2° Oost en de Deense en Noorse 12 mijls visserijgrens.

### 5. Visserijactiviteiten

De visserijactiviteiten van de deelnemende schepen zullen in onderling overleg tussen de schippers en de vanwege de directie van de Visserijen aan boord van de deelnemende schepen meevarende begeleider(s) worden bepaald. Bij verschil van mening tussen de schippers en begeleider(s) ten aanzien van de uitvoering van het project, beslist de onder punt 11 te noemen walkommissie.

(vervolg blz. 8)

# PRAKTISEREN

## DOELMATIGER

In het (Britse) parlement heeft de minister van Landbouw en Visserij, aangekondigd dat verscheidene veranderingen zullen plaatsvinden in de organisatie van de ontwikkeling der visserijen in de visserijnijverheid. Hij verklaarde dat vanaf 1 april het vorsingsstation van Torry, niet meer van het Staatssekretariaat voor Handel en Nijverheid zal afhangen, maar van het Ministerie van Visserij.

Dit vorsingsstation heeft de voornaamste taak de vis als voedsel te bestuderen. In de tweede plaats, zullen de regering en de nijverheid als klanten van de visserijvorsing en -ontwikkeling vertegenwoordigd worden door eenzelfde organisme, het bureau voor vorsing en visserijontwikkeling waarvan de voornaamste opdracht zal zijn de regering voor te lichten omtrent de te bereiken doelen en de te ondernemen programma's.

Er zou een betrekking worden opengesteld van controleur voor de vorsing en de visserijontwikkeling om de programma's van de verschillende stations in het oog te houden en zich te overtuigen dat zij uitgevoerd worden op de meest doelmatige en meest economische manier.

## BESCHERMEN

De minister verklaarde bij dezelfde gelegenheid dat maatregelen zouden worden getroffen om de boomkorvisserij te begrenzen in de Britse wateren om de tongenvoorraad te beschermen. Hij heeft daaraan toegevoegd dat deze beperkingen toegepast zullen worden rond Engeland waar deze techniek nu wordt toegepast en boven Noord Ierland; het vraagstuk van de Schotse wateren zou later worden bestudeerd.

De bokkenvisserij is een oude techniek die een maximum aan doelmatigheid heeft bereikt gedurende de laatste 6 jaar en die succesvol wordt bedreven door de Nederlanders, de Belgen en enkele Britse schepen, maar doordat deze techniek 4 of 5 keer doelmatiger is dan de gewone manier om tong te vissen mag gevreesd worden voor vernietigende invloed op de voorraden. Naar alle waarschijnlijkheid zal het korren met de bokken niet helemaal worden verboden, maar de lengte van de boom zal vermoedelijk worden beperkt tot ongeveer 7,5 m wat de vangst van tong zal vermijden maar garnaal en kreeftvangst zal toelaten.

Reeds heeft Frankrijk de bokkevisserij op de Bretoense kust verboden en de Duitsers hebben beperkingen opgelegd aan de korren die dezelfde gevolgen hebben. De Vlamingen, die gaan vissen in de monding van de SEVERN, zullen het eerst getroffen worden door deze maatregelen maar enkele Britse schepen zullen er eveneens onder lijden.

De Hollanders, die tegenwoordig deze techniek buiten de Britse wateren gebruiken, in de baai van Morecambe en de monding van de SEVERN, zullen mogen vissen in de Britse Zone wanneer Brittannië op 1 januari 1973 zal zijn opgenomen in de Gemeenschappelijke markt. Zij vissen met een dozijn grote treilers buiten FLEETWOOD en kunnen zich veroorloven maar 5 dagen per week te werken, de bemanningen vliegen ieder week-end naar mama!

De schipper van de franse treiler „ATHOS” ingeschreven in ETEL, werd in Engeland veroordeeld. De Franse overheid schijnt zich trouwens ongerust te maken over de vermenigvuldiging van het aantal incidenten tussen de Franse vissers en de Britse marine op de grens van de territoriale wateren.

De bevelhebber van het (franse) oorlogsschip „L'AGILE” heeft zich naar FISHGUARD (DEMBROKESHIRE) begeven waar de schipper van de ATHOS voor de rechtbank moest verschijnen nadat hij ongeveer 500 meter binnen de limieten, wederrechtelijk dus, had gevestigd.

Hij werd veroordeeld tot 200 pond boete met inbeslagname van de vangst (waarde ±180.000 fr.)

De bevelhebber van het (franse) begeleidingsschip zegde dat het een schandalig vonnis was en dat in de toekomst de hulp van de Franse Marine aan vissers-in-nood met de maritieme overheid der buurlanden „vermoedelijk een familiedeel van zijn kunstbeschermingstaak zou worden...!”.

## OPLEIDING

Wat is er nog allemaal gebeurt in de Franse visserijnijverheid gedurende het jaar 1971?

Op gebied van beroepsopleiding bv. : naast de aanvangsopleiding een ononderbroken beroepsvorming geven schijnt wel een gedurfd opzet en zeker wanneer men de financiële kant van dergelijk voornemen bekijkt. Vertrekkende van nationale overeenkomsten heeft de openbare macht de middelen ter plaatse gebracht en wettelijk gemaakt om voor iedere onderneming een grotere overeenkomst te bewerkten tussen haar behoeften in bevoegd personeel en het echte peil van bekwaamheid der arbeiders. Dergelijke omvorming kost zeker duur maar zal ten goede komen zowel aan de arbeiders zelf als aan de ondernemingen die beter gewapend zullen zijn op middellange termijn omdat ze zullen beschikken over een gevaloriseerde menselijke belegging.

Meer dan waar ook moet in de zeevisserij de beroepsopleiding medewerken aan een algemene valorisatie, voor het grote belang van alle economisch werkende krachten.

## MODERNISATIE

Anderzijds heeft de (Franse) redersvereniging het niet onder de markt gehad om de minister van Financiën te overtuigen van de noodzakelijkheid een financieel raam aan te nemen waarin de modernisatie van de vloot ingeschreven kan worden. In het verslag van de redersvereniging kan men lezen „de vereniging heeft haar inspanningen en gloed niet vertraagd. Haar bedrijvigheid die erin bestaat allen die met een eindbeslissing in deze visserijzaak belast zijn gevoelig te maken nl. de omschrijving bekomen van een technische en financiële bouw in dewelke de beleggingsbeslissingen met alle kennis van zaken kan worden bedreven en dit op een economische en gezonde wijze. Een lichtje blinkt in de duisternis, we zullen ervoor zorgen dat het groter wordt.

## BRANDSTOF

En wat met de prijs der brandstof, prijs die opgelegd wordt door de petroleumcompagnies — die zich sterk achten in hun heersende positie — aan sommen die overdreven worden geoordeeld.

De schepen hebben op verschillende manieren gereageerd : op nationaal plan werden alle administratieve, politieke en technische tussenkomsten gemobiliseerd om het vraagstuk te bestuderen en de oplossingen te vinden. 't Is aldus dat men enkele belangwekkende ontdekkingen heeft gedaan : een verouderde wettekst en de mogelijkheid zich in de E.E.G. te bevoorraden. De organismen die bij de redersvereniging aanleunen hebben voor hun deel meer slagvaardige methoden aangenomen, hetzij door het bepalen van een maximumdrempel voor de prijs van de brandstof, hetzij door in de vreemde te laden. De uitkomsten compenseren de inspanning. De prijzen zijn gedaald, de petroleummaatschappijen hebben aanvaard te onderhandelen, de concurrentie heeft gespeeld en gespeeld, de bevoorrading door verschillende (en nieuwe) bronnen is mogelijk geworden.

Vandaag nog worden gevoelige dalingen waargenomen. Zeker, het komt erop aan zich niet te laten misleiden : de voorwaarden van de internationale conjunctuur hebben gewicht gehad, maar 't is voortaan zeker dat de krachtsverhoudingen tussen leveraar en klant op nieuwe leesten geschoeid zijn, gronden die morgen hun belang zullen hebben, moesten nieuwe conflicten uitbreken.

Het is waarschijnlijk dat de Franse zeevisserij nog krisistoestanden zal kennen : het wapenarsenaal is in ieder geval tussendoor rijker geworden.

## BEDREIGING

„BIRDS EYE FOODS” is een gekende Britse firma van visserijprodukten en haar technisch directeur heeft eveneens ten aanzien van de IJslandse eis voor uitbreiding die limieten, de armen ten hemel geheven. Een uitbreiding van de IJslandse visserijgrenzen, zal heel ernstig de bedrijvigheid van mijn firma in 't gedrang brengen, zegde hij. Indien men niets onderneemt tegen deze bedreiging, voegde hij hieraan toe, dan moet gevreesd worden dat andere landen waaronder Noorwegen, dezelfde maatregelen zullen nemen wat meteen zou beduiden dat het Britse visserijgrenzen de toegang tot de beste visgronden van de wereld zou verliezen.

## INVLOED (1)

Volgens het jaarverslag van de „BIRDS EYE” groep kocht 3 jaar geleden de kabeljauw in de haven van de HUMBER aan 9.310 frank per ton, maar gedurende de laatste maanden is deze prijs gestegen tot 20.000 frank. En die redenen die aan de grond van deze toestand liggen is het feit dat de prijzen niet meer bepaald worden in HULL of GRIMSBY. Daarenboven speelt de vraag die uitgaat van groothandelaar uit het binnenland en groepen zoals BIRDS EYE of MAL FISHERIES de beslissende rol niet meer die ze had bij het vaststellen van de visprijs bij de aanvoer.

## INVLOED (2)

Eigenaardig genoeg maar tegenwoordig is de prijs van de vis in Boston (Verenigde Staten) toonaangevend, BOSTON is de belangrijkste vissershaven van de Verenigde Staten. Deze toestand bestaat al sedert de wereldoorlog van diepgevroren kabeljauw uitgeput geraakt en de aanvoer verminderd is.

Het tijdschrift van de firma BIRDS EYE voegt eraan toe dat de prijs die de huisvrouw wil betalen voor de vis een rechtstreekse invloed heeft op de visprijs in Engeland.

Anderzijds heeft de zeevisserijnijverheid door beleggingsprogramma vertraagd, programma dat 5 jaar geleden werd aangevat. Deze voorzichtige houding is het gevolg van de daling van de kabeljauw en schelvisprijs die voorkwam in 1968, evenals aan de voorspellingen van de vorsers volgens dewelke de prijs der vangsten van 't jaar zou dalen.

(vervolg blz. 7)

## EN VISMIJNEN VERBETEREN

De WHITE FISH AUTHORITY langs de andere kant, is men tevreden dat een verbetering van de voortbrengst in de uitbating van de vloot werd vastgesteld.

In het verleden werd een gevoelige verhoging van de gemiddelde waarde van de vis verbonden aan een rampzalige vermindering van de aanvoer. Dit was het geval niet verleden jaar en de zeevisserijnijverheid heeft in Engeland zeer goed gewerkt ondanks de stijging der uitbatingskosten. Deze verbetering voor de rentabiliteit ligt aan de bron van de vloot van herstellingen die men vaststelde bij de grote diepvriesvisserij en de kustvisserij.

Het (Engelse) verslag, zegt nog, dat de diepzeevloot meer dan 50 diepvriezers zal bezitten van alle typen. De WHITE FISH AUTHORITY laat toch een verwittiging horen: de vloot moet verjongd worden!

Op de 512 eenheden die de Britse vloot telde op het einde van verleden jaar, waren er 76 van meer dan 20 jaar oud, maar 368 eenheden werden gebouwd tussen 9 en 20 jaar. Men telde maar 68 schepen die na 1962 in dienst werden genomen. Indien het Verenigde Koninkrijk haar produktie op het huidige peil wil houden moet dus zonder verder uitstellen aan de vernieuwing van een belangrijk deel van de visserijvloot gedaald worden.

### HOGER

In 1970 verhoogde de totale aanvoer van verse en diepgevroren grondsoorten met 6.000 ton ten overstaan van het jaar ervoor. Bereikte totaal: 911.000 ton.

De totale waarde van de vis door de Engelse treiler aangevoerd nam toe met 14% en deze van de invoer met 20%. De kleinverkoopprijs van de kabeljauwregen nam toe met 16%. Deze verhoging toont de stijging aan van de kosten voor de bewerking van de vis en haar verdeling evenals de verhoging van de prijs bij de aanvoer.

De voortbrengst voor diepgevroren vis nam nog toe en er wordt geschat dat 26% van de Britse aanvoer van pelagische soorten en 30% van de grondsoorten gediend hebben voor het bereiden voor diepgevroren vispakketten.

### KOR (1)

Een Amerikaanse firma heeft sedert geruime tijd een elektrische kor gemaakt, nu kwam ze voor de dag met een afscheidingstoestel voor vis en garnaal eveneens elektrisch. Volgens de firma heeft de scheiding plaats onder water en alleen de garnalen worden aan boord gebracht. De vis en andere levende organismen worden niet gedood wat aldus de bezoeiding van water en strand kon vermijden.

De scheiding gebeurt reeds wanneer vis en garnaal in het net terecht komen.

Een hoog procent garnaal gaat door het scheidingspaneel en vervolgens in de kuil. De vis, vuil, en de rest der garnalen worden naar de losopening onderaan het net geleid.

De opening van het net werkt elektrisch bij middel van 2 elektroden. De garnalen worden teruggehouden door het hoge spanningsveld die hen verplicht de waterstroom terug op te zwemmen, doorheen het scheidingspaneel, vervolgens naar de kuil. De vissen en andere afval worden niet door het elektrisch veld beïnvloed en gaan zonder hinder door de opening.

Door het feit dat alleen de garnalen in de kuil verzameld worden is het mogelijk langere trekken te doen en zijn er minder beschadigde garnalen

### KOR (2)

Dit is een nieuw rekord op de Atlantische kust. De vruchtbaarste trek die het schip ooit deed was er een van 27.000 kilo. Volgens het ministerie van visserij, wisten de andere treilers in hetzelfde gebied gemiddeld maar 1.800 kilo per trek, hetzij 9.000 kilo per dag. Reeds voordien had de „Cape Urgos” de uitzonderlijke doelmatigheid van de nieuwe kor bewezen door in een tijdsspanne van 7 dagen 180.000 kilo kabeljauw te vissen.

„CAPE ARGOS” is een hektreiler van de Canadese rederij „National Sea Products” en dit schip gebruikt nu een nieuwsoortige pelagische korre die verleden jaar in juni verbazende vangsten lukte. Bij een trek die zes uur duurde werd 154 ton vis gevangen.

### ONVERKOOPBAAR

„American Stern Trawlers” is een Amerikaanse rederij die danig met verlies heeft gewerkt dat ze nu diep in de put zit. De diepvriestrellers „Seafreeze Atlantic” en „Seafreeze Pacific” die eens de modernste van de Verenigde Staten waren en met staatssteun van 5 miljoen dollar werden gebouwd, kunnen daardoor zelfs niet in het buitenland worden verkocht. Anderzijds heeft geen enkel andere Amerikaanse maatschappij veel

goesting om deze met schuld beladen rederij over te nemen.

„American Export Industries” weet mee te spreken over de onverkoopbaarheid in het buitenland van met staatssteun gebouwde schepen. Zij is n.l. rederij van pakketboten.

„American Stern Trawlers” is een bijhuis....!

### BEZORGD

De waakzaamheid van de openbare diensten over de Zeevisserij is al oud. Reeds in de zeventiende eeuw werd „de aandacht van de Koning op deze belangwekkende tak van de ekonomie van zijn land getrokken”. Verder „werd zijn bezorgdheid gewekt voor het nijvere gedeelte van zijn onderdanen dat haar kapitalen en arbeid aan de uitbating der verre visserijen wijdde....!

De aanmoedigingen aan de Zeevisserij waren talrijk en halvelings ononderbroken. De grondslagen die vroeger deze van landsverdediging waren, zijn vandaag deze van de doelmatige uitrusting van het land en het instandhouden van het evenwicht der gewestelijke ekonomien.

Deze waakzaamheid is opgelegd evengoed in Frankrijk als in de andere landen en deze bezorgde oplettendheid is bijzonder groot in de landen voor dewelke de Zeevisserijekonomie een bedrijvigheid vertegenwoordigt die van nationaal belang is. Om een Europees land als voorbeeld te nemen: Noorwegen.

Maar nergens is de bezorgdheid voor de Zeevisserij uitgesloten in de Verenigde Staten niet en zelfs niet in het land der sterk verenigde Japanse rederijen.

### HULP (1)

In deze zin heeft de Gemeenschappelijke markt de Franse rederijen verplicht hun toestand te vergelijken met deze van haar partners. De besluiten van deze vergelijking hebben de fransen met een zekere droefheid gestemd toen zij vaststelden dat de hulp aan de bouw en de uitbating in Frankrijk 1,57% vertegenwoordigt van de waarde van de Franse voortbrengst.

Voor Holland bedraagt deze hulp inderdaad 1,97% van de waarde der voortbrengst.

Voor België bedraagt de hulp 2,10%.

Voor Italië 2,67%!

Voor West - Duitsland 3,63%!

Gezien het deel dat de visserij vertegenwoordigt in het Franse bruto nationaal produkt zou de franse bijstand aan de zeevisserij 2,5 keer zoveel moeten bedragen als zij nu bedraagt. Tenminste toch als het vergeleken wordt met het Westduitse stelsel.

Vandaar dat een franse vissersvloot, voortijdig oud, nu met de konkurrentie van de moderne Europese vloeten te kampen heeft. Vloten die werden vernieuwd en uitgebouwd dank zij ononderbroken hulp die zij van overheidswege genoten.

### HULP (2)

Het befaamde fraaie „zesde plan” is geplaatst onder het teken van de industrialisatie dat de overheid wenst te ontwikkelen.

Het is onweerlegbaar dat tengevolge van de hoge graad van techniciteit die de voortbrengstwerktuigen bereikt hebben, door de grote kapitalen die belegd worden, door de belangrijkheid die zekere rederijen verkrijgen, door de betere verzorging van de waren die op de markt komen, men zonder missen spreken kan van een echte zeevisserij-industrie.

Anderzijds is de zeevisserij nauw verbonden met de andere sektoren van de nationale nijverheid aan wie ze herstellingen doet tijdens het bouwen van de schepen of die zij bevoorradt in grondstoffen in het stadium der landbouw- en voedselnijverheid.

De tussenkomst van de staat is trouwens een uitstekend middel om de nadelen die toe te schrijven zijn aan de verspreiding en de eigengereetheid der franse rederijen op te heffen.

### POLITIEK

De staat kon een uitgekozen hulppolitiek voeren geleid door het aannemen der gewenste richtingen door ze bv. onderschikt te maken aan de bouw van type-schepen. Daarbij zou van moderne technieken kunnen worden gebruik gemaakt die uitgestippeld worden door de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen in het vooruitzicht meer samenhang te geven aan de vissersvloot en betere prijzen te bekomen voor het serie-bouwen. De eerste aansparingen begreep tot 15% van het beleggingsbedrag, hebben evenwel de rederijen niet gevoelig genoeg gemaakt. De beschikbare kredieten werden niet verbruikt en in 1969 werd een nieuw budget voor 7,5 miljoen samengesteld uit ongebruikte kredieten.

Het jaar 1970 moest afgewacht worden om een hulppolitiek te zien ontstaan van echt uitnodigende aard. Met 25 % van het belegde kapitaal zou het gewenste gevolg niet lang uitblijven.

Er werden dadelijk 33 schepen van 16.000 brutoton hersteld en daardoor was het nodig de uitvoering der herstellingen over verschillende budgetaire jaren te spreiden.

De toekenning van de steun wordt bepaald door het peil van het maatschappelijk kapitaal der aanvragen, het aantal schepen en hun ouderdom in diensten het peil van het zakencijfer. Nochtans verschillen de voorwaarden met het type van rederij en het gewest.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een nogal kalme week met alleen maandag een ruime aanvoer. Toen werden ruim 7000 bennen vis gelost. Dinsdag was het heel wat minder en haalden we geen 1000 bennen meer terwijl woensdag weer iets meer gebracht werd en 1300 bennen konden worden verkocht. Neem daarbij nog een 5500 kg. tong en 1.300 kg. kreeft en klaar is Kees. Niet om op te roepen. Het grootste gedeelte van de schepen ligt nochtans nog niet op. We mogen ons dus aan een zeer kalme julimaand verwachten nadat ook juni ver van druk was.

## MEER TREKKRACHT

## MEER SNELHEID

(5723V)

Een aanvoer die niet zeer omvangrijk was maar wel eenvormig. Al gul wat de klok slaat, daartussen eens een Westvangst die voor wat kleur zorgt met een dertigtal bennen rode knorhaan en wat staart en een IJslander die rode zeebaars in de afslag zet. Rode zeebaars die overigens erg schaars was en weer hoge prijzen haalde. Duur was ook tarbot, rog, zonnevis, grote steenschol, middenslag tong, grote rode knorhaan, haal, hondshaal en staartvis. Deze soorten werden echter in zulke geringe mate aangevoerd dat ze van weinig invloed waren op de globale opbrengst. Voor de kanaalschepen ligt het enigszins anders, hier waren de tongen wel van doorslaggevend belang bij het bepalen van het eindresultaat. De tongvangst waren nochtans zeer gering en haalden soms amper 1.000 kg. De grootste (?) vangst bevatte trouwens slechts 1.700 kg. en werd door de Z.499 aangevoerd. Was de vangst voor de kanaalvisser schraal, de noordvisser hadden zeker geen reden tot klagen. Door deze schepen werden zelfs ruime vangsten gelost, oplopend tot meer dan 600 manden. De resultaten waren hier dan ook veruit het renderendst. Gullen kregen immers nogal vaste prijzen, dit dan in de eerste plaats dank zij de uitvoer die er flinke prijzen voor betaalde. Ook koolvis ging in hoofdzaak naar de uitvoer, de prijs voor grote sortering was renderend, midden- en kleine koolvis was eerder goedkoop. De Westschepen kregen de beste prijzen voor hun kabeljauw (tot 32 fr.), rode knorhaan (tot 32 fr.), zonnevis (tot 65 fr.), grote tarbot (120 fr.) en rog (22 tot 37 fr.). Toch prijsdaling voor rog op de tweede verkoopdag.

De Kustvisserij had het niet breed. De garnaalvangst blijven inderdaad klein en ook wisselvallig. Dinsdag was er zelfs een vangst van 8 kg. De prijzen zijn eveneens aan sterke schommelingen onderhevig, met 58 fr. als laagste en 110 fr. als hoogste prijs. De totale aanvoer van 1.700 kg. werd verkocht voor 142.389 fr. en haalde dus een gemiddelde prijs van 83 fr. het kg. Aangezien de gemiddelde vangst maar 46 kg. bedroeg werd per schip slechts een gemiddelde

opbrengst bereikt van 3.848 fr.

De totale opbrengst bedroeg deze week 8.270.435 fr. Er werden een 40-tal vangsten verkocht.

## KOOLVIS VAN IJSLAND

De meest gebrachte IJslandse vissoort van deze week was zeker koolvis. Vooral dan midden- en kleine sortering. De prijs hiervan lag tussen 370 en 500 fr. per mand terwijl grote koolvis tussen 690 en 740 fr. noteerde. Deze koolvis was bestemd voor Duitsland. Schelvis ging eveneens gedeeltelijk naar het buitenland maar dan naar Frankrijk. Grote schelvis kreeg tot 27 fr., de andere sorteringen tussen 12 en 16 fr. Rode zeebaars is duur gebleven en noteerde tussen 21 en 26,40 fr. het kg. De aanvoer van deze vissoort blijft erg schaars ook van invoeren van deze soort komt blijkbaar niet veel in huis. Kabeljauw en gul werden in veel minder grote hoeveelheden gebracht dan de voorgaande weken de prijs lag tussen 580 en 750 fr. Schotse schol kreeg rond de 14 fr. en hondstong schommelde tussen 21 en 25 fr. het kg. Voor schaat, die we bijna niet gezien hebben, werd tot 40 fr. betaald en heilbot kreeg tussen 52 en 102 fr. Zeewolf, er werden slechts een zestal bennen van aangevoerd,

## MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE Zaltbommel- schroef

keeg rond de 20 fr. het kg. Leng was eveneens erg schaars en kreeg derhalve ook flinke prijzen die tussen 12 en 17 fr. varieerden. Goede resultaten voor deze schepen met als hoogste cijfer deze week de O.318 met een besomming van 580.400 fr.

## SCHAMELE VANGSTEN VAN HET KANAAL

Dat het nu de vetste periode niet is in het kanaal wisten we reeds. Zo mager als dit jaar is het evenwel nog niet geweest. Weinig tong te vangen en kleine bij vangsten vis. Na lange reizen werden dan ook maar tussen 70 bennen vis met 1000 kg. tonk en 100 bennen vis en 1700 kg. tong in de aanslag gebracht. Dit gaf resultaten die begrepen lagen tussen 182.465 fr. en 291.080 fr. Tong die nochtans zeer schaars werd aangevoerd kreeg toch dalende prijzen op de tweede verkoopdag. Voor lappen werd rond de 90 fr. betaald, grote tong varieerde tussen 101 en 112 fr. en driekwartsortering noteerde van 120 naar 12 fr. Blok-tong kreeg van 111 naar 125 fr. en voor kleine tong tussen 100 en 120 fr. Kleine tong zakte van 100 naar 85 fr. en voor slips viel de prijs terug naar 75 fr. De bijvangsten bestonden voor een groot deel uit steenschol (7 tot 27 fr.) schotse schol (10 tot 25 fr.) en rog. Ook hondshaal werd naar wat gebracht en kreeg tot 13 fr. De minder gebrachte soorten waren rode knorhaan, rode poon, griet tarbot en platvis.

## RUIME VANGSTEN VAN DE NOORD

Vrijdag 6, maandag 9, dinsdag 2 en woensdag 5 vangsten van de Noord. Dit gaf een totale aanvoer van bijna 7.700 bennen. Vangsten van meer dan 600 bennen gaven vanzelfsprekend mooie resultaten met de N.705 als beste : 385.860 fr. In deze tijd van het jaar zeker een resultaat dat eens mag onderlijnd worden. Ook de N.708 (natuurlijk) bleef boven de 300.000 fr. terwijl ook de O.279 ruim 340.000 fr. bereikte. Gullen waren natuurlijk de meest gebrachte soorten, bijzonder dan kleine gul.

Deze sortering kreeg een vaste prijs wegens de niet geringe belangstelling van de uitvoer. Wijting kreeg maandag en dinsdag zowat dezelfde prijzen terwijl voor kleine schelvis of totten een middelmatige prijs bekomen werd. Steenschol, platvis en kabeljauw waren schaars gebrachte soorten. Voor kabeljauw werd dan ook een mooie prijs bekomen oplopend tot 32 fr. per kg. Oog steen schol maar dan alleen grote en middenslag-sortering kregen goede prijzen, grote steenschol zelfs meer dan 50 fr. Roggen gingen zeer vlot en redelijk duur van de hand. Haal was meer dan duur en kreeg regelmatig meer dan 20 fr. het kg.

De prijs voor de verschillende soorten was op de verschillende verkoopdagen praktisch dezelfde met zelfs een lichtjes hogere prijs op de vrijdagmarkt. Deze dag mag trouwens als verkoopdag niet langer onderschat worden gezien er regelmatig meer vis wordt gebracht dan op de woensdagmarkt. Dat het ook te Oostende mogelijk is aan marktspreiding te doen is meteen gebleken.

## FLINKE PRIJZEN VOOR

## WESTVIS

Eigenlijke westvis is ook deze week erg schaars geweest. Slechts 9 van-

## VAN VOORDEN

## Zaltbommel n.v.

(5723V)

gsten van deze visgrond waarvan dan nog een gedeelte hoofdzakelijk voor gul zorgden. Toch een drietal vangsten met meerdere manden rode knorhaan. Rode knorhaan waarvoor trouwens een flinke prijs werd betaald; grote sortering kreeg meer dan 30 fr., kleine rond de 20 fr. het kg. Roggen waren duur met dinsdag toch een enigszins dalende tendens toen grote rog terugviel van 38 naar 33 fr. het kg. De andere rogsoorten kregen van 21 naar 28 fr.

Staatvis, grote sortering, kreeg hier tot 96 fr. en zonnevis tot 65 fr. het kg. Tarbot haalde rond de 120 fr., griet tot 70 fr. Flink resultaat die zeker verhouding stonden tot de geloste vangst. Zo bereikte de O.329 met een vangst van 120 bennen toch 13.000 fr.

(Vervolg van blz. 5)

## 6. Vangst en verwerking

Door de deelnemers zal gedurende het project uitsluitend gestrippte schol worden aangevoerd waarvan de lengte 27 cm of groter is.

Aanbevolen wordt de schol op de Deense wijze te strippen waarvoor voor zover overigens wordt voldaan aan de voorwaarden van de beschikking Kwaliteitsverbetering verse schol 1972 een bijdrage volgens de bedoelde beschikking kan worden verleend.

De punten 7, 8 en 9 zijn overeenkomstig aan die, vermeld in het Ierse Zeetongproject.

## 10. De bijdragen

Indien naar het oordeel van de Directeur van de Visserij aan de voorwaarden is voldaan, zal aan elke deelnemende kottar per gemaakte reis één van de hierna te noemen bijdragen worden uitgekeerd :

a) voor een schip van 401-600 pk f 9.765 (ca 135.450 B.F.)

b) voor een schip van 601-800 pk f 13.185 (ca 184.600 B.F.)

De hiervoor bedoelde bijdragen zullen worden geteld bij de netto besomming van het deelnemende schip

Het door een deelnemer niet aangevraagd dan wel op eigen gezag voortijdig beëindigen van een reis doet de rechten op de bijdragen van die reis voor het betrokken schip vervallen.

De bijdragen worden na het volbrengen van de desbetreffende reis voldaan na ontvangst van een daartoe strekkende faktuur (in duplo), reisverslag van de schipper en opgaf van de gemaakte besomming.

Naast genoemde bijdragen kunnen geen andere kosten worden geclaimd.

## 11. De Walkommissie

is overeenkomstig hetgeen vermeld in de Ierse Zee-tongproject.

## 12. Overige bepalingen

Vanwege de schippers-eigenaren dienen in één of meer havenplaatsen nabij het proefgebied agenten te worden aangewezen en de namen en adressen van deze agenten moeten vóór de aanvang van de reis aan de schippers bekend worden gemaakt.

De onderhavige reizen, onder auspiciën van de Nederlandse overheid uitgevoerd, gedogen geen overtreding van wetten en/of bepalingen, alsmede gedragingen die het werk aa boord en, of het aanzien in het buitenland kunnen schade.

De eigenaars dienen de schippers en bemanningen van de bedoeling en voorwaarden der reizen in kennis te stellen.

Indien er voor of tijdens de uitvoering minder dan 4 deelnemende schepen zouden zijn dan komt het totaal-project voor de resterende duur te vervallen.

Door de deelname aan deze reizen worden de gestelde voorwaarden aanvaard. Het niet nakomen van één of meer van deze voorwaarden kan tot gevolg hebben, dat de bijdragen slechts voor een gedeelte of in het geheel niet worden uitbetaald.

In gevallen, waarin door deze bepalingen niet wordt voorzien, beslist de directeur van de Visserij.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

|       |    |         |           |
|-------|----|---------|-----------|
| 23- 6 | 6  | 80.000  | 999.700   |
| 26- 6 | 22 | 359.000 | 5.223.680 |
| 27- 6 | 5  | 50.200  | 1.083.750 |
| 28- 6 | 6  | 76.500  | 963.305   |
|       | 39 | 565.700 | 8.270.435 |

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

|       |    |     |        |
|-------|----|-----|--------|
| 21- 6 | 8  | 481 | 36.396 |
| 23- 6 | 2  | 87  | 9.157  |
| 24- 6 | 3  | 101 | 13.048 |
| 25- 6 | 4  | 174 | 17.532 |
| 26- 6 | 9  | 362 | 27.916 |
| 27- 6 | 11 | 501 | 38.340 |

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

|       |    |       |         |      |      |
|-------|----|-------|---------|------|------|
| 26- 6 | 32 | 3.963 | 254.623 | 24,— | 92,— |
| 27- 6 | 33 | 3.852 | 235.301 | 34,— | 99,— |
| 28- 6 | 31 | 2.363 | 196.556 | 28,— | 90,— |

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

|       |   |     |        |      |      |
|-------|---|-----|--------|------|------|
| 22- 6 | 1 | 69  | 4.554  | 66,— | 66,— |
| 24- 6 | 8 | 621 | 56.164 | 86,— | 95,— |
| 26- 6 | 5 | 272 | 21.982 | 76,— | 85,— |
| 27- 6 | 6 | 457 | 31.327 | 65,— | 71,— |
| 28- 6 | 6 | 436 | 27.458 | 58,— | 69,— |

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

|       |    |        |         |
|-------|----|--------|---------|
| 26- 6 | 11 | 32.099 | 575.241 |
| 27- 6 | 2  | 235    | 20.000  |
| 28- 6 | 6  | 5.138  | 142.480 |

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 22 JUNI 1972

O.306, Noord  
O.274, Noord  
O.114, Noord  
O.82, Kanaal  
N.703, West

VRIJDAG 23 JUNI 1972

O.236, IJsland  
Z.597, Noord

ZATERDAG 24 JUNI 1972

O.288, IJsland  
O.37, Kanaal  
O.15, West

MAANDAG 26 JUNI 1972

O.285, Noord  
O.249, Noord  
N.719, Noord  
O.247, Noord

Z.38, Noord  
O.127, Kanaal

DINSDAG 27 JUNI 1972

O.312, Noord  
O.159, Noord  
O.172, West  
N.185, West

WOENSDAG 28 JUNI 1972

O.231, IJsland  
O.318, IJsland  
O.129, IJsland  
O.324, IJsland  
O.279, Noord  
N.752, Noord  
N.708, Noord  
O.181, Kanaal  
N.723, West  
O.66, West  
O.69, West

KOOLVISPRIJZEN IN DUITSLAND

Vrijdag 23/6/'72 : 12,28 — 10,92 — 9,83  
Maandag 26/6/'72 : 13,65 — 13,10 — 9,83  
Dinsdag 27/6/'72 : 16,11 — 15,83 — 15,56 — 14,47 — 10,10 — 9,83  
Woensdag 28/6/'72 : 15,56 — 15,02

OOSTENDE

VRIJDAG 23 JUNI 1972

|       |    |     |   |         |
|-------|----|-----|---|---------|
| NOORD |    |     |   |         |
| O.159 | 10 | 270 | — | 156.930 |
| O.249 | 8  | 280 | — | 142.790 |
| O.312 | 6  | 200 | — | 134.980 |
| O.285 | 10 | 270 | — | 175.500 |
| O.247 | 9  | 300 | — | 194.130 |
| N.719 | 10 | 280 | — | 179.330 |

MAANDAG 26 JUNI 1972

|         |    |     |     |         |
|---------|----|-----|-----|---------|
| IJSLAND |    |     |     |         |
| O.318   | 18 | 800 | —   | 580.400 |
| O.129   | 17 | 660 | 300 | 437.130 |
| O.324   | 16 | 400 | 300 | 297.840 |
| O.231   | 17 | 380 | 700 | 318.340 |

|        |    |     |       |         |
|--------|----|-----|-------|---------|
| KANAAL |    |     |       |         |
| O.181  | 16 | 70  | 1.000 | 254.090 |
| O.83   | 17 | 100 | 1.100 | 229.540 |

|       |    |     |   |         |
|-------|----|-----|---|---------|
| NOORD |    |     |   |         |
| O.118 | 11 | 380 | — | 196.155 |
| N.708 | 10 | 550 | — | 330.460 |
| N.705 | 10 | 600 | — | 385.860 |
| O.206 | 9  | 380 | — | 225.890 |
| O.279 | 10 | 650 | — | 345.585 |
| N.752 | 10 | 420 | — | 267.515 |
| O.243 | 9  | 400 | — | 220.050 |
| O.151 | 9  | 380 | — | 192.290 |
| O.66  | 9  | 200 | — | 150.705 |

|       |   |     |     |         |
|-------|---|-----|-----|---------|
| WEST  |   |     |     |         |
| O.172 | 5 | 50  | —   | 58.560  |
| O.142 | 8 | 60  | —   | 56.440  |
| O.69  | 8 | 150 | —   | 150.430 |
| O.148 | 6 | 20  | 600 | 97.420  |
| N.185 | 7 | 120 | —   | 108.670 |
| N.723 | 9 | 180 | —   | 167.090 |
| O.120 | 8 | 150 | —   | 78.760  |

DINSDAG 27 JUNI 1972

|        |    |    |       |         |
|--------|----|----|-------|---------|
| KANAAL |    |    |       |         |
| Z.499  | 17 | 80 | 1.700 | 291.080 |
| O.303  | 13 | 70 | 1.000 | 182.465 |

|       |    |     |   |         |
|-------|----|-----|---|---------|
| NOORD |    |     |   |         |
| O.309 | 10 | 350 | — | 216.410 |
| N.706 | 9  | 330 | — | 202.190 |

|       |   |     |   |         |
|-------|---|-----|---|---------|
| WEST  |   |     |   |         |
| O.329 | 9 | 120 | — | 143.240 |

WOENSDAG 28 JUNI 1972

|       |   |     |   |         |
|-------|---|-----|---|---------|
| NOORD |   |     |   |         |
| O.307 | 8 | 240 | — | 138.725 |
| O.301 | 9 | 270 | — | 148.750 |
| O.306 | 5 | 450 | — | 251.390 |
| N.736 | 6 | 260 | — | 155.700 |
| O.369 | 8 | 220 | — | 131.480 |

|       |   |    |   |         |
|-------|---|----|---|---------|
| WEST  |   |    |   |         |
| O.156 | 8 | 90 | — | 107.550 |

Publiciteit in

HET VISSERIJBLAD

doet Uw

Zakencijfer stijgen

NIEUWPOORT

MAANDAG 26 JUNI 1972

|       |        |       |        |
|-------|--------|-------|--------|
| N.765 | 59.034 | N.36  | 44.470 |
| N.267 | 52.490 | N.788 | 9.240  |
| N.345 | 53.320 | N.590 | 86.162 |
| N.147 | 85.300 | O.214 | 69.340 |
| N.722 | 50.370 | N.346 | 63.435 |

Er werden meer dan 600 bennen gelost door deze vaartuigen, met slechts 1.500 kg. tong.

Er was toch wat variatie door de Westvissers, welke heel goed verkocht werden. Met variatie noemen we : tarbot, griet, robaard, rode soldaten, zonnevis, staarten.

De grootste „pak“ waren echter de gullen en de wijting, en slechts per vaartuig een paar kopen kabeljauw.

Kabeljauw liep rond de 1.600 fr. de benne. De vóórkleine of „filee gullen“ van 640 à 540 de benne.

Platvis was er weinig ! Wijting van 940 en gezakt naar 710, kleine van 350 à 380 fr. de benne. De roggen : moers : 1.780 fr., tilten 1450 à 1.550 fr. ! Zeehonden : rond de 780 fr., en de speerhaaien van 1010 à 890 fr. volgens grote. De tongen krijgen weer de hoge prijzen van 93 fr. voor grote en KLEINE, en de andere soorten 113 à 128 fr.

Maandag werd voor de eerste maal gelost en gebruik gemaakt van de verlengde vismijn. In de eerste plaats kennen de vissers heel wat meer gemak, daar alle vaartuigen vóór de mijn konden meren, en hun vis in de beurten vóór het schip in plaatsen. (En het was weer lage tij, op het losuur, wat anders de gekende miserie nog verdubbeld !)

De eerste vangst was van N.147, en als eerste koop werden 16 kg. „staarten“ gemijnd ! Het was Michel Vanelverdinghe welke als „peter“, de eerste koper was ! De 16 kg. staarten werden verkocht voor 2.300 fr. ! ! ! Proficiat Michel Vanelverdinghe !

WOENSDAG 28 JUNI 1972

|       |        |       |        |
|-------|--------|-------|--------|
| N.710 | 49.080 | N.491 | 47.280 |
| N.788 | 25.350 | N.349 | 8.420  |
| N.498 | 4.830  | N.700 | 7.520  |

Twee vangsten van de West, en enkele bootjes welke de kustvisserij bedrijven. De twee westvissers hadden ook maar flauwe vangsten.

Slechts 300 kg. tongen samen, met enkele bennen roggen, geen platvis. Wat zeehonden en haaien, en weinig gullen. De tongen werden duur verkocht, tot 130 fr. de kg., en 100 fr. voor de kleine.

Roggen 1.600 fr. Zeehonden 880 fr. de benne. De prijzen maakten nog een degelijk reisje, in vergelijking met de vangst ! Er was vis tekort op de markt !

★ 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.

## IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

|           | 26-6-1972  |
|-----------|------------|
| schelvis  |            |
| Groot     | 24,—27,—   |
| Middel    | 14,—18,60  |
| Klein     | 12,—13,—   |
| Kabeljauw | 16,—17,40  |
| Gul       | 9,40-14,—  |
| Wijting   |            |
| Schaat    | 36,—42,—   |
| Zeebaars  | 20,—26,—   |
| Leng      | 16,—23,—   |
| Schartong | 9,20-15,20 |
| Heilbot   | 55,—102,—  |
| Koolvis   | 7,40-15,—  |
| Hondstong | 6,—25,—    |
| Zeewolf   | 18,—21,—   |
| Platen    | 55,—78,—   |

## Tong- en pladijsprijzen

## TONG

## Oostende

| Soorten     | 26-6-1972   | 27-6-1972   | 28-6-1972 |
|-------------|-------------|-------------|-----------|
| Lappen      | 88,—93,20   | 90,40-92,80 |           |
| Grote       | 105 —110    | 101,4-112,6 |           |
| 3/4         | 121,6-126   | 120,4-120,6 |           |
| Blok        | 115,4-127,2 | 111,8-115,4 |           |
| voor-kleine | 105,2-123,4 | 100,6-100,8 |           |
| kleine      | 104 —,—     | 91,20 —,—   |           |
| slips       | 92,80 —,—   | 84,20 —,—   |           |

## Zeebrugge

| Soorten       | 26-6-1972 | 27-6-1972 | 28-6-1972 |
|---------------|-----------|-----------|-----------|
| grote         | 95,—98,—  | 84,—97,—  | 88,—91,—  |
| blok          | 105 —114  | 85,—102   | 89,—98,—  |
| fruit         | 108 —116  | 91,—108   | 92,—111   |
| schone kleine | 107 —114  | 88,—115   | 94,—108   |
| kleine        | 100 —112  | 92,—108   | 98,—105   |
| tout petit    | 96,—103   | 82,—108   | 95,—100   |
| slips         | 90,—94,—  | 74,—90,—  | 85,—89,—  |

## Nieuwpoort

| Soorten  | 26-6-1972 | 27-6-1972 | 28-6-1972 |
|----------|-----------|-----------|-----------|
| Tong I   | 93,—,—    | 91,—,—    | 100 —,—   |
| Tong II  | 113 —,—   | 116 —,—   | 117 —,—   |
| Tong III | 125 —,—   | 123 —,—   | 123 —,—   |
| Tong IV  | 128 —,—   | 125 —,—   | 128 —,—   |
| Tong V   | 127 —,—   | 120 —,—   | 121 —,—   |
| Kleine   | 92,—,—    | 110 —,—   | 100 —,—   |

## PLADIJS

## Oostende

| Soorten    | 26-6-1972 | 27-6-1972 | 28-6-1972  |
|------------|-----------|-----------|------------|
| Grote      | 17,—20,40 | 16,—21,—  |            |
| grote iek  | 16,—18,—  | 18,—,—    | 20,—,—     |
| kleine iek | 15,—20,60 | 16,—,—    |            |
| derde slag | 16,—21,—  | 10,—17,—  | 16,20-21,— |
| platjes    | 12,—20,—  |           | 6,20-19,—  |

## Zeebrugge

| Soorten    | 26-6-1972 | 27-6-1972 | 28-6-1972 |
|------------|-----------|-----------|-----------|
| grote      | 10,—14,—  | 12,—16,—  | 10,—14,—  |
| middenslag | 10,—18,—  | 9,—21,—   | 13,—17,—  |
| kleine     | 10,—13,—  | 9,—18,—   | 10,—14,—  |
| deelvis    | 7,—9,—    | 6,20-14,— | 8,—11,—   |
| meyers     |           |           |           |

## Nieuwpoort

| Soorten       | 26-6-1972 | 27-6-1972 | 28-6-1972 |
|---------------|-----------|-----------|-----------|
| Moeien        |           |           |           |
| grote pladijs | 26,—,—    |           | 30,—,—    |
| drielingen    | 27,—,—    |           | 32,—,—    |
| platjes       | 16,—21,—  |           | 16,—20,—  |

## MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

Vergeleken bij vorige week waren er veel meer schepen en was ook de aanvoer veel groter. Van het kanaal veel tongen, van de West roggen en van de Noord vrij veel gulsoorten.

Redelijke prijzen op de maandagmarkt die geleidelijk verminderden tot op woensdag. Voor de grote soorten werden prijzen geboekt van 88 fr. tot 98 fr., voor de fruits werden prijzen betaald van 91 tot 116 fr. Voor de schone kleine en de kleine soorten werden afnameprijzen genoteerd van 88 tot 115 fr. De TIP en slips bekwamen van 74 tot 108 fr.

Tarbot en grietsoorten, werden niet te veel aangevoerd, en blijven redelijk duur in afname, tot 150 fr. en tot 68 fr. De prijzen van pladijs bleven min of meer gelijk met vorige week, met op dinsdag de pladijs IV die de opvangprijs bereikte van 6,20 fr.

Een lichte verhoging van de pladijssoorten word vastgesteld op woensdag.

De kleine kabeljauw was goed vertegenwoordigd en de afname schommelde van 7 tot 13 fr. voor

de IV en V, en voor de gullen II en III van 10 tot 25 fr. Kabeljauw was er maar enkel op dinsdag met prijzen van 28 tot 32 fr.

De roggeaanvoer was redelijk groot maar haalde toch prijzen van 22 tot 35 fr. De kleinere soorten van 19 tot 29 fr. het kg. Wijting was er enkel II en III en die bekwamen prijzen van 7,20 tot 16 fr. Zeehaaien en zeelhonden die meer in aanvoer waren dan vorige week haalden van 10 tot 23 fr. De roodbaars en knorhanen schommelden tussen de 8 en 14 fr. De steenschol bekwam volgens sortering van kleine naar grote 5 tot 40 fr.

## ZEEBRUGGE

## DONDERDAG 22 JUNI 1972

|       |   |     |    |         |
|-------|---|-----|----|---------|
| Z.505 | 1 | 150 | 80 | 31.880  |
| Z.545 | 3 | 300 | 30 | 84.240  |
|       |   |     |    | 116.120 |

## VRIJDAG 23 JUNI 1972

|       |    |     |     |           |
|-------|----|-----|-----|-----------|
| Z.589 | 7  | 300 | 40  | 76.010    |
| Z.502 | —  | 500 | 130 | 192.470   |
| Z.402 | 10 | —   | 110 | 156.732   |
| Z.575 | 9  | —   | 60  | 117.980   |
| Z.573 | 10 | —   | 120 | 197.920   |
| Z.596 | 6  | 500 | 40  | 88.880    |
| Z.564 | 7  | 600 | 50  | 133.910   |
| Z.492 | 8  | 700 | 50  | 142.230   |
|       |    |     |     | 1.106.132 |

## MAANDAG 26 JUNI 1972

|       |    |       |     |           |
|-------|----|-------|-----|-----------|
| Z.424 | 9  | 300   | 50  | 137.250   |
| Z.571 | 15 | 1.600 | 200 | 356.084   |
| Z.512 | 9  | 600   | 100 | 191.990   |
| Z.570 | 7  | —     | 100 | 86.740    |
| Z.463 | 9  | —     | 65  | 91.594    |
| Z.415 | 9  | 500   | 50  | 120.650   |
| Z.550 | 2  | 100   | 15  | 24.290    |
| Z.422 | 10 | —     | 80  | 11.630    |
| Z.417 | 8  | —     | 80  | 83.150    |
| Z.562 | 8  | 500   | 100 | 155.370   |
| Z.459 | 8  | —     | 180 | 147.600   |
| Z.582 | 9  | —     | 110 | 158.880   |
| Z.542 | 15 | 1.500 | 130 | 210.647   |
|       |    |       |     | 1.875.875 |

## DINSdag 27 JUNI 1972

|       |    |       |     |           |
|-------|----|-------|-----|-----------|
| Z.176 | 16 | 1.500 | 130 | 341.413   |
| Z.295 | 10 | 500   | 80  | 154.090   |
| Z.405 | 15 | 100   | 100 | 226.614   |
| Z.585 | 1  | —     | —   | 25.140    |
| Z.603 | 9  | —     | 90  | 129.230   |
| Z.348 | 9  | 800   | 120 | 177.188   |
| Z.598 | 8  | —     | 80  | 88.230    |
| Z.431 | 9  | 600   | 105 | 139.600   |
| Z.283 | 8  | —     | 70  | 156.840   |
| Z.427 | 9  | —     | 70  | 142.910   |
| Z.592 | 9  | 700   | 85  | 162.870   |
| Z.599 | 8  | —     | 150 | 176.490   |
| Z.556 | 2  | 100   | 10  | 27.080    |
| Z.591 | 5  | 600   | 30  | 111.514   |
|       |    |       |     | 2.059.202 |

## WOENSDAG 28 JUNI 1972

|       |    |       |     |           |
|-------|----|-------|-----|-----------|
| Z.24  | 10 | —     | 80  | 95.170    |
| Z.563 | 10 | —     | 150 | 153.794   |
| Z.526 | 5  | 200   | 190 | 139.880   |
| Z.421 | 15 | 1.300 | 130 | 320.850   |
| Z.444 | 10 | 500   | 85  | 136.780   |
| Z.465 | 14 | 600   | 65  | 129.130   |
| Z.583 | 5  | 200   | 105 | 104.390   |
| Z.576 | 8  | 700   | 85  | 153.270   |
| Z.587 | 10 | 400   | 60  | 113.170   |
| Z.400 | 7  | —     | 35  | 55.070    |
| Z.510 | 9  | 800   | 40  | 152.180   |
| Z.420 | 7  | 400   | 40  | 82.590    |
| Z.505 | 7  | 200   | 40  | 64.240    |
|       |    |       |     | 1.700.514 |

## VERWACHTINGEN

## VRIJDAG 30 JUNI

NOORD :  
O.94

## MAANDAG 3 JULI

## IJSLAND :

O.317 met 1400 Bennen t.t.z. 650 gul 650 bonen - 15 st. heilbot - 100 varia.

O.316 met 1400 bennen t.t.z. 800 gul - 500 bonen - 50 kools en 50 varia  
O.182 met 1100 bennen t.t.z. 250 schelvis/tot. - 150 bonen - 100 varia.

O.282 met 800 bennen  
O.237 met 375 bennen vis en bennen kreeft.

## NOORD :

O.123; O.217; 0.239; 0.275; O.232;  
O.141; O.135; O.229; O.26; O.284;  
O.114; N.709.

## KANAAL :

O.180; O.128; O.189.

## WEST :

N.703; N.543; O.15.

## DINSdag 4 JULI

## IJSLAND :

O.250.

## KANAAL :

Z.34; O.82.

## NOORD :

O.274; Z.597

## WEST :

O.172; N. 185.

## WOENSDAG 5 JULI

## NOORD :

N.719; O.247; O.249; O.285; Z.38

## WEST :

O.69; O.66; N.723.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

## IN DE VISMIJNEN DER KUST

|                      | Oostende    | Zeebrugge | Oostende    | Zeebrugge | Oostende    | Zeebrugge | Nieuwpoort |
|----------------------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|------------|
|                      | 26-6-1972   | 26-6-1972 | 27-6-1972   | 27-6-1972 | 28-6-1972   | 28-6-1972 | 28-6-1972  |
| Tarbot: groot (123)  | 120 —,—     | 134 -142  | 122 —,—     | 110 -135  | 135 —,—     | 135 -150  | 130 —,—    |
| middel (123)         | 100 —,—     | 60,—100   | 104 —,—     | 60,—100   | 75,—110     | 75,—110   | 100 —,—    |
| klein (123)          | 85,—,—      | 35,—42    | 74,—,—      | 40,—55    | 50,—72      | 50,—72    | 80,—,—     |
| Griet: groot (123)   | —,—,—       | 60,—68    | —,—,—       | 50,—62    | 70,—,—      | 60,—63    | 80,—60     |
| middel (123)         | —,—,—       | 54,—58    | —,—,—       | 42,—50    | 62,—,—      | 45,—58    | 80,—60     |
| klein (123)          | —,—,—       | 40,—49    | —,—,—       | 30,—44    | —,—,—       | 40,—44    | —,—,—      |
| Schelvis: groot      | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| middel               | 13,—,—      | 6,20-10,— | 16,—19,40   | 8,—,—     | 14,—,—      | —,—,—     | —,—,—      |
| klein                | 5,40- 9,60  | —,—,—     | 5,80-13,20  | —,—,—     | 6,60-11,—   | —,—,—     | —,—,—      |
| Heek: groot          | 42,—,—      | —,—,—     | 44,—,—      | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| middel               | 35,—,—      | —,—,—     | 30,—,—      | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| klein                | —,—,—       | —,—,—     | 25,—,—      | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Lom                  | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Leng                 | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Rog (I)              | 10,40-38,60 | —,—,—     | 7,80-33,20  | —,—,—     | 21,—28,—    | —,—,—     | —,—,—      |
| Keilrog (123)        | 45,—,—      | 40,—45,—  | —,—,—       | —,—,—     | 30,—,—      | —,—,—     | —,—,—      |
| Rog (23)             | —,—,—       | 30,—35,—  | —,—,—       | 28,—32,—  | 22,—26,—    | 35,—,—    | 34,—,—     |
| Tilt (23)            | —,—,—       | 24,—28,—  | —,—,—       | 27,—29,—  | 19,—20,—    | 30,—,—    | 24,—28,—   |
| Scherpstaart (23)    | —,—,—       | 24,—26,—  | —,—,—       | 26,—32,—  | 19,—25,—    | 27,—,—    | 27,—,—     |
| Halve mans (23)      | —,—,—       | 17,—21,—  | —,—,—       | 15,—17,—  | 17,—18,—    | 24,—,—    | 24,—,—     |
| Teelt (2)            | —,—,—       | 17,—21,—  | —,—,—       | 14,—15,—  | 14,—15,—    | —,—,—     | —,—,—      |
| Katrog (2)           | —,—,—       | 11,—14,—  | —,—,—       | 8,—12,—   | 10,—11,—    | —,—,—     | —,—,—      |
| Kabeljauw            | 20,—31,40   | —,—,—     | 26,—32,—    | 28,—32,—  | 24,—30,—    | —,—,—     | —,—,—      |
| Gul (groot)          | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | 20,—25,—  | —,—,—       | 17,—19,—  | 32,—,—     |
| Gul (middel)         | 8,—17,—     | 10,—15,—  | 7,40-21,60  | 8,—15,—   | 7,60-21,—   | 11,—17,—  | 26,—11,—   |
| Gul (klein)          | —,—,—       | 7,— 9,—   | —,—,—       | 8,—12,—   | —,—,—       | 10,—11,—  | —,—,—      |
| Hozemondhamme        | 53,—92,—    | —,—,—     | 39,60-96,—  | —,—,—     | 89,40,—     | —,—,—     | —,—,—      |
| Wijting: groot       | 7,20-19,—   | 13,—16,—  | 8,—16,20    | 13,—16,—  | 8,—16,60    | 12,—15,—  | 20,—16,—   |
| klein                | —,—,—       | 8,—10,—   | —,—,—       | 8,—12,—   | —,—,—       | 7,20- 9,— | 8,— 7,—    |
| Schar                | 7,—18,—     | 7,— 9,—   | 4,—16,—     | 6,— 8,—   | 7,—21,—     | 3,60- 6,— | 15,— 6,—   |
| Steenhol             | 5,80-43,60  | 6,—40,—   | 6,60-50,40  | 6,50-30,— | 21,—59,40   | 5,—31,—   | —,—,—      |
| Zeehaai              | 18,—22,60   | 20,—26,—  | 20,—26,—    | 16,—24,—  | 19,60-23,60 | 21,—28,—  | 20,—18,—   |
| Hondshaai            | 16,—17,80   | —,—,—     | 11,—17,40   | —,—,—     | 13,—15,40   | —,—,—     | 18,— 9,—   |
| Doornhaai            | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Pieterman            | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Makreel              | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Horsmakreel          | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Zeekeeft             | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | 90,—,—      | —,—,—     | —,—,—      |
| Schaat               | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Zeebaars (klipvis)   | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Kongeraal            | 12,—17,—    | —,—,—     | 15,20-15,80 | —,—,—     | 15,—,—      | —,—,—     | —,—,—      |
| Schartong            | 12,—25,80   | —,—,—     | 10,—13,—    | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Volle haring         | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| IJle haring          | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Haringshaai          | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Steenhol             | 5,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | 3,20,—,—    | —,—,—     | —,—,—      |
| Heilbot              | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Koolvis              | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Steur                | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Zeewolf              | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Pollak               | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Zonnevis             | 65,—,—      | —,—,—     | 50,—65,—    | —,—,—     | 51,—66,—    | —,—,—     | —,—,—      |
| Koningsvis           | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Vlaswijting          | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Zeeduivel            | —,—,—       | 45,—90,—  | —,—,—       | —,—,—     | 50,—88,—    | —,—,—     | —,—,—      |
| Schotse schol        | —,—,—       | 8,—24,—   | —,—,—       | —,—,—     | 15,—25,—    | —,—,—     | —,—,—      |
| Zeehond              | —,—,—       | 10,—15,—  | —,—,—       | 11,—15,—  | 8,—12,—     | 16,—,—    | 18,—,—     |
| Bot                  | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Rode Poon (roobaard) | 21,—,—      | 14,—16,—  | 13,—,—      | 15,—16,—  | 10,—19,—    | 22,—,—    | —,—,—      |
| Grauwe Poon (knorh.) | 6,10-12,—   | 8,—12,—   | 4,80- 8,—   | 8,—10,—   | 8,—10,—     | 14,— 7,—  | —,—,—      |
| Rode Knorhaan        | 13,—30,—    | —,—,—     | 21,—31,—    | 10,—20,—  | 25,—28,80   | 5,—21,—   | —,—,—      |
| Posten               | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| Langoesten (midden)  | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |
| (klein)              | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—       | —,—,—     | —,—,—      |

Lees "HET VISSERIJBLAD"

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

In IJmuiden werden woensdag 21 juni door twintig vaartuigen aangevoerd: 1500 kg tong, 50 kisten kabeljauw, 95 kisten koolvis, 125 kisten schol, 110 kisten schar, 10 kisten varia: totaal 620 kisten vis.

Prijzen per kg. in guldens:  
gr. tong 8,51-7,99, grm. tong 8,53-8,08, klm. tong 8,74-7,71, tong I 9,36-8,23, tong 2 8,42-7,60, tarbot 9,26-9,09.

Per 50 kg: tarbot 966-190, griet 188-160, kabeljauw 1 78-74, kabeljauw 2 96-90, kabeljauw 3 76, kabeljauw 4 75-57, kabeljauw 5 93-50, koolvis 1 42-40, koolvis 2 30 26, koolvis 3 39-30, koolvis 4 35, schelvis 3 53-30, schol 2 91, schol 3 125-100, schol 4 75-50, schar 46-25, wijting 65-44, rode poot 102, inktvis 65-30, haai 61-55.

Besommingen. KW 32 8.050, VL 110 8.284, KL 50 472, TH 10 5.500, UK 70 1.490, ZL 6 730, VD 1 1.180, VD 9 690, UK 148 3.800, YE 25 290, IJM 23 1.490, ZL 6 730, VD 1 1.180, VD 9 650, VD 15 1.670, VD 19 1.870, VD 24 3.950, VD 25 800, VD 44 7.000, VD 89 2.100, VD 115 2.200.

De aanvoer in IJmuiden bestond donderdag 22 juni uit: 25 kisten tarbot, 59 kisten schelvis, 75 kisten en 69 premiekisten wijting, 30 kisten schar, 342 kisten kabeljauw, 320 kisten schol, 13 kisten makreel, 87 kisten koolvis, 40 kisten diversen en 5.440 kg tong.

Prijzen per kg in guldens:  
gr. tong 7,98-7,65, grm. tong 8,20-7,84, klm. tong 8,17-7,69, tong I 8,69-7,84, tong II 8,26-7,99, tarbot 9,39-8,77.

Per 50 kg: Tarbot 363-232, griet 189-150, kabeljauw I 85-80, kabeljauw II 82, kabeljauw III 115-93, kabeljauw IV 106-80, kabeljauw V 93-70, schol I 78-70, schol II 75-70, schol III 82-70, schol IV 65-57, koolvis I 32, koolvis II 32-30, koolvis III 43-37, koolvis IV 31-28, schelvis II 77, schelvis III 59-37, pootjes 25, schar 42-31, wijting 75-38, makreel 75-32, rode poot, 120-105, rode poot II 101-57, haai 87-53, krab 55-45.

Besommingen: GO 2 12.050, GO 4 9.490, GO 5 9.790, GO 6 14.800, GO 7 9.830, GO 21 19.600, GO 26 9.780, GO 24 8.670, UK 48 5.390, VL 131 7.630.

De aanvoer in IJmuiden bestond maandag 26 juni uit, 343 kisten en 698 premiekisten schelvis, 231 kisten en 256 premiekisten wijting, 1.374 kisten kabeljauw, 1.848 kisten

ten koolvis, 49 kisten en 232 premiekisten makreel, 2.197 kisten schol, 84 kisten schar, 148 kisten tarbot, 126 kisten diversen, 325 stijve kabeljauwen en 26.250 kg. tong.

Prijzen per kg in guldens:  
Heilbot 5,43, tarbot 8,84-8,20, gr. tong 7,81-7,25, grm. tong 7,77-7,03, klm. tong 6,98-6,00, tong I 8,17-6,14, tong II 8,08-5,67.  
Per stuk: haai 200-82, kreeft 17,96.  
Per 125 kg: leng 150-32, gr. heek 395-320.

Per 50 kg: schelvis I 44-43, schelvis II 47, schelvis III 60-36, schar 25-6, kabeljauw I 84-63, kabeljauw II 140-61, kabeljauw III 90-58, kabeljauw IV 63-43, kabeljauw V 53-41, wijting I 56-53, wijting II 57-50, schol I 76-63, schol II 72-62, schol III 64-55, schol IV 47-38, tarbot 347-144, griet 118-81, blanke koolvis 78, koolvis I 40-36, koolvis II 38-27, koolvis III 56-27, koolvis IV 28-20, krab 33-13, makreel 46-40, haai 68-57, rode poot 75-60, tongsschar 145-39, kl. leng 60.

KW 11 26.200, 34 20.300, 51 12.800, 55 16.500, 66 19.600, 80 5.300, 81 68.100, 87 9.600, 113 15.500, 117 8870, 130 5.100, 132 12.400, 145 18.100, 194 13.000, 210 6.500, 149 18.500, 150 12.900, 152 11.600, 197 15.000, 205 14.800, 218 19.300, 221 9.700, 226 6.020, 106 4.590, 110 6.300, 127 6.100, 185 10.700, 189 11.900, 211 5.800, 213 10.040, WR 25 10.700, 32 15.100, 50 10.600, SCH 117 18.800, VL 7 4.180, 34 17.500, IJM 18 19.700, 154 11.700.

De aanvoer in IJmuiden bestond dinsdag 27 juni uit: 170 kisten en 158 premiekisten schelvis; 86 kisten en 85 premiekisten wijting, 97 kisten kabeljauw, 576 kisten koolvis, 2 kisten en 7 premiekisten makreel, 197 kisten schol, 94 kisten schar, 46 kisten varia, 1850 kilogram tong, 100 stijve kabeljauwen.

Prijzen per kg in guldens:  
Tarbot 9,08-8,79, gr. tong 8,11-7,79, grm. tong 7,75-7,62, klm. tong 7,48-7,16, tong I 8,32-7,99, tong II 8,14-7,40, zalm 6,01.

Per 125 kg: leng 120, grote heek 360.

Per 50 kg: schelvis I 75, schelvis II 65-63, schelvis III 48-40, schelvis IV 38-26, wijting I 50-32, wijting II 54-40, schar 33-15, kabeljauw I 72-60, kabeljauw IV 70-60, kabeljauw V 56-47, koolvis I 38-26, koolvis II 29-25, koolvis III 60-24, koolvis IV 27-20, schol II 105-85, schol III 94-77, schol IV 56-28, tarbot 315-182, griet 172-123, tongsschar 78-39, makreel 50-30,80, inktvis 127, kl. leng 3.

HD 107 2.770, KW 121 9.200, 153 12.400, VL 1 11.270, UK 1 2.680, 70 1.390, KL 50 960, IJM 23 1.450, YE 25 1.400, ZL 6 1.280, VD 1 1.520, 9 1.460, 15 1.320, 19 4060, 25 1.980, 44 1.520, 89 2.900.

### SCHEVENINGWn

De aanvoer in Scheveningen bestond woensdag 21 juni uit: 1200 kg tong, 100 kleine kisten schelvis, 80 kisten en 100 kleine kisten wijting, 600 kisten kabeljauw, 40 kisten makreel, 100 kisten schol, 100 kisten varia.

In Scheveningen werden donderdag 22 juni aangevoerd: 30 kisten wijting, 40 kisten kabeljauw, 350 kisten schol, 40 kisten diversen, 4.000 kilogram tong.

## SPERRY MARINE SYSTEMS IN BELGIË

De wereldbepaalde onderneming Sperry Rand Ltd. heeft een filiaal in België opgericht, met name te Antwerpen aan de Leopoldstraat 49. Tel. 03/33.14.33 - Telex 31813.

Sperry Rand heeft op het vlak van de navigatietoestellen een uitgebreid gamma ter beschikking, gaande van de supertankers tot vissersvaartuigen.

Ingevolge deze schikkingen kunnen de klanten van Sperry Rand in België beroep doen op een staf deskundigen van de firma. Anderzijds zal deze laatste alles in het werk stellen om een zo groot mogelijk dienstbetoon aan de dag te leggen. terwijl verder de nodige aandacht zal besteed worden aan de verdere evolutie van de navigatieapparatuur.

De beslissing om ook in België een filiaal op te richten werd vooral in de hand gewerkt door de toename van het belang van de haven van Antwerpen en het scheepvaartverkeer op de Schelde.

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 19 t/m 24 juni 1972

Door 69 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

| Hoeveelheid in kg. | Vissoort  | Opbrengst           | Prijs per kg.                 |
|--------------------|-----------|---------------------|-------------------------------|
| 46.561 kg.         | Tong      | f 360.625,44        | van f 9,59 tot f 6,84 per kg. |
| 8.450 kg.          | Tarbot    | f 42.354,95         | van f 8,87 tot f 2,85 per kg. |
| 2.419 kg.          | Griet     | f 7.447,26          | van f 3,80 tot f 2,29 per kg. |
| 114.765 kg.        | Schol     | f 113.056,08        | van f 1,68 tot f 0,38 per kg. |
| 7.495 kg.          | Schar     | f 3.953,70          | van f 0,89 tot f 0,15 per kg. |
| 1.525 kg.          | Wijting   | f 1.631,—           | van f 1,50 tot f 0,71 per kg. |
| 14.775 kg.         | Kabeljauw | f 14.535,17         | van f 1,80 tot f 0,51 per kg. |
| 2.135 kg.          | Ponen     | f 1.728,90          | van f 1,60 tot f 0,34 per kg. |
| 118 kg.            | Tongschar | f 248,10            | van f 2,55 tot f 1,79 per kg. |
| 65 kg.             | Makreel   | f 91,50             | van f 1,80 tot f 1,09 per kg. |
| 212 kg.            | Diversen  | f 347,—             |                               |
| <b>198.520 kg.</b> |           | <b>f 546.019,10</b> |                               |

Gezien de weersomstandigheden van de afgelopen week was het niet te verwonderen dat de kleinere kotters weinig wisten aan te brengen.

Kennelijk waren de weersomstandigheden ook van invloed op de vangsten van de grotere kotters, deze waren tenminste over de afgelopen week lager dan de week daarvoor.

Met name de tongvangsten konden, op enkele uitzonderingen na, niet de totalen opbrengen van de voorgaande week.

Slechts drie grote kotters kwamen met meer dan 2.000 kilo aan de markt, en hoewel de prijs op een behoorlijk niveau lag, variërend van f 7,55 tot f 7,75 per aangevoerde kilogram gemiddeld, viel de totaalbesomming op zaterdag met f 327.000,— een beetje tegen.

Mede omdat maar 6 kotters meer dan f 20.000,— wisten te besommen, waarbij de hoogste besommer met een aanvoer van 5.074 kg. vis, waarvan 2.302 kilo tong, voor een totaalbesomming van ruim f 25.300,— nog een duidelijke uitschieter was.

De hoop is in visserijkringen dan ook duidelijk gevestigd op een aanmerkelijke weersverbetering, waardoor misschien de visserij dicht bij de wal weer eens wat betere resultaten zal gaan opleveren en waardoor de grote kotters ook betere vangsten zullen kunnen aanbrengen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

### PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

**VOOR ALLE SOORTEN**

# **„ LEVIS „ VERVEN**

wend U tot

## **SCAP**

**H. Baelskaai 27, Oostende – Tel. 729.51 - 709.31-32**

### **VOOR ROMP : ONDER WATER**

HEMPELS PLATIN PRIMER

**68 F. per Kg.**

HEMPELS ANTIFOULING

**68 F. per Kg.**

### **VOOR ROMP : BOVEN WATER**

**DEKHUIZEN, DEKKEN, MASTEN,**

**SCHOTTEN, MACHINEKAMERS, enz.**

RED LEAD NAVY - snel droog

**55 F. per Kg.**

NEOLIN UNDERCOATING

**68 F. per Kg.**

NEOLIN TOP EMAIL

alle kleuren

**88 F. per Kg.**

### **VOOR VISRUIM :**

SPECIALE WITTE VERF

**50 F. per Kg.**

### **VOOR MOTOREN :**

Speciale verf - DIVERSE KLEUREN

**114 F. per Kg.**

B.T.W. niet inbegrepen

**De gebruikelijke korting voor de leden**



# hulp in nood s.v.

onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27,

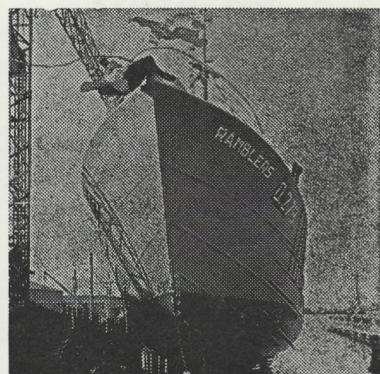
oostende

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.