HET VISSERIJBLAD

38e JAAR — NR. 31 — VRIJDAG 4 AUG. 1972 — VERSCHIJNT WEKELIJKS — PRIJS : 20 FR.

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NOORDZEEFESTIVAL

AUDITORIUM – 21 uur

VRIJDAG 4 AUGUSTUS :

Het Filharmonieorkest van de B.R.T.

o.l.v. **FERNAND TERBY**
Solist : **DAVID LIVELY,** piano
Laureaat Koningin Elisabethwedstrijd 1972
200-175-150-125 fr.

ZATERDAG 5 AUGUSTUS :
SACHA-SHOW met

SACHA DISTEL

Stephane Grappelli
Raymonde & Aldo Maccione
Gerard Gustin en zijn orkest.
300-250-200-150 fr.

Dinsdag 8 augustus :
De **Koninklijke Nederlandse Schouwburg** stelt voor :
"WACHTEN OP GODOT"
van Samuel Beckett.
Met MARTIN VAN ZUNDERT, LUC PHILIPS, e.a.
150-125-100 fr.

Woensdag 9 augustus :
De **"Cie des Galeries"** stelt voor :
"NO SEX PLEASE... nous sommes Britanniques !"
van Foot & Mariott.
Met JEAN-PIERRE LORIOT, CHRISTIANE LENAIN,
SERGE MICHEL, e.a.
175-150-125 fr.

Donderdag 10 augustus : **te 20.30 uur :**
FINALE J.E.S. FESTIVAL - 1972
Org. : Jeugdclubs "Non Stop"
Met **THE SHOCKING BLUE**
50 fr.

VRIJDAG 11 AUGUSTUS :

Het Festivalorkest van de B.R.T.

o.l.v. LIONEL SALTER
Solisten : ETIENNE VERSCHUEREN -
LIONEL SALTER - HET BELGISCH HOORNKWARTET
ANDRE VAN DRIESSCHE EN
NATHAN DAVIS
200-175-150-125 fr.

ZATERDAG 12 AUGUSTUS :

HET NATIONAAL BALLET VAN MAROKKO
175-150-125-100 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 dag van 22 uur af (uitgezonderd 's maandags) :
MERINO COSTA Y SU ORQUESTA — Piano : FRANZ ANDRE
Op 14.8 : Orkest **"THE FOX'S FUR"**
Als attrakties : 4 - 5 - 6.8 : **DANIELLE LICARI**
11 - 12 - 13.8 : **TAMMY ST. JOHN**

AMBASSADEURSZAAL

Maandag 7 augustus 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 31.8 : **HEDENDAAGSE VLAAMSE FANTASTIEK**
Erehall : Tot 31.8 : **JAN DE CLERCK**
Scotch-Bar : Tot 31.8 : **EYKENS & DANIEL**
Inkomhall : Tot 16.9 : **VLAAMSE HOUTSNIJKUNST 20/50**
Conferentiezaal : Tot 17.9 : **CHINA-EXPO** (Scheut)

Voor alle inlichtingen : Telefoon 059/751.11

(1848W—5524N—7233V)

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

— Levering van vislieren
— Inbouw van alle scheepsmotoren
— Scheepsreparaties
— Schepen kunnen worden gedokt

Machinefabriek

J. LINDENBERG

Nijverheidsstraat 3 - Terneuzen
(NEDERLAND)
Tel. 01150 - 3581 - 4343 - 5175

(7063V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
— Tel. 767.07 —

— O —

HET KOUDSTE
HET BEST BEWERKBAAR

(6080V)

REDERS,

LEEST UW VAKBLAD

Vrijdag 4 augustus 1972 — Nr. 31

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. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL 777.13/777.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

De IJslandse visserijzones Bijeenkomst gerechtshof Den Haag

Dinsdag en woensdag kwam het Internationaal Gerechtshof te Den Haag in openbare zitting bijeen om de Engelse en Duitse klacht te onderzoeken in verband met de voorgenomen uitbreiding tot 50 mijlen van de IJslandse wateren.

UITSPRAAK WORDT VERWACHT VOOR 1 SEPTEMBER

Op dinsdag werd de Engelse klacht onderzocht. Woensdag kwam Duitsland aan de beurt. De televisie bracht hiervan zelfs beelden.

De Britse prokureur-generaal, sir Peter Rawlinson, verklaarde dat de IJslandse maatregel betekent dat voor ca 1,7 miljard belg. fr. minder vis wordt aangevoerd. IJsland maakt zich zorgen over mogelijke overbevissing door ultramoderne buitenlandse vloten. Maar de jaarlijkse vangst heeft tot nu toe weinig variatie getoond ; zij heeft geschommeld tussen 616.000 ton in 1950 (het laagste cijfer) en 881.000 ton in 1954, het hoogste.

IJslandse vissers hebben voortdurend meer gevangen dan buitenlandse : gedurende 12 van de afgelopen 21 jaar hebben de IJslanders meer gevangen dan de vissers uit al deze landen samen, aldus de Britse prokureur-generaal. De Britse prokureur-generaal, gehuld in de traditionele mantel en met pruik, liet niet na de vijftien rechters te wijzen op de populariteit van « Fish and Chips » in Engeland. Een groot deel van de vangst in de wateren rondom IJsland vindt zijn weg naar de « Fish and Chips Shops », het Engelse equivalent van de Belgische fritures.

De IJslandse viswateren hebben jarenlang de helft van de opbrengst van de Engelse diepzeevisserij opgeleverd en ongeveer één vijfde van de totale vangst, aldus sir Peter.

Indien de huidige 12-mijls-zone zou worden gehandhaafd, was Engeland bereid de vangst te beperken tot het gemiddelde van de afgelopen jaren : 185.000 ton (hoewel vorig jaar 207.700 ton werd gevangen).

De Britse regering is zich bewust dat de visstand in de wateren rondom IJsland moet worden beschermd en dat IJsland recht heeft op een voorkeursbehandeling. Maar IJsland heeft niet het recht eenzijdige maatregelen te treffen, die voor vissers uit andere landen rampzalige gevolgen hebben, aldus de Britse prokureur-generaal.

Steeds in verband met de uitbreiding van de visserijzones boven de 12 mijlen is thans bekend dat China het verwijt heeft gericht tot de Verenigde Staten, de Sovjet-Unie en Japan, als zouden deze natie's 's werelds visvoorraad plunderen. Volgens Peking hebben de kleine kuststaten het volste recht om visserijvloten van andere landen het verbod op te leggen te vissen, niet alleen binnen de 12 mijlen, maar ook buiten de 12 mijlen. Zoals vorige week aangehaald, sprak de Voorzitter van de Schotse Nationalistische Partij zich eveneens uit voor de uitbreiding van de visserijgrenzen rondom de Schotse kusten tot 50 mijlen.

BELANGSTELLING

Naar aanleiding van de voetstappen die de Belgische delegatie ondernomen heeft om een voorlopige regeling te bekomen met de IJslanders en die in het vorige nummer uitvoerig werden besproken, is er plots veel buitenlandse belangstelling hiervoor gekomen. Zowel de Engelsen als de Duitsers hebben zich omtrent de inhoud van een mogelijk akkoord dat zou kunnen worden afgesloten geïnformeerd.

Hun plotse belangstelling is voornamelijk gelegen in de vrees dat de inhoud van een eventueel akkoord de erkenning vanwege België zou impliceren van het recht van IJsland om de visserijzones boven de 12 mijlen uit te breiden. Deze vrees is natuurlijk ongegrond. Zowel onze overheid als de Reederscentrale heeft steeds beklemtoond dat, welke toegevingen België ook zou mogen aanvaarden, deze niet de erkenning betekenen dat IJsland het recht heeft haar visserijzones boven de 12 mijlen uit te breiden. In het ontwerp-akkoord welke de Belgische en IJslandse delegatie zijn overeengekomen aan hun respektievelijke Regeringen voor te leggen, werd dit standpunt duidelijk voorzien.

Het is trouwens zo, dat de Engelsen zich zijn komen vergewissen op het Departement van Buitenlandse Zaken en op de hoogte werden gebracht van de stand van zaken, hetgeen normaal is en ook gerustgesteld weer zijn vertrokken. Het is echter normaal en het is ook de plicht van onze overheid en het georganiseerd bedrijf om de Belgische belangen in de rijke en traditionele visgebieden rond de IJslandse kusten te behartigen. Reeds maanden zijn onderhandelingen aan gang tussen IJsland en Engeland enerzijds en IJsland en Duitsland anderzijds, zonder dat de Belgen erbij betrokken zijn geworden.

Na herhaald aandringen heeft IJsland zich dan toch uiteindelijk akkoord verklaard om onderhandelingen met België aan te vatten, hetgeen voor ons land bijzonder positief is omdat hiermede een situatie kan worden voorkomen zoals na de uitbreiding tot 12 mijlen van de IJslandse visserijzones.

Tot vervelens toe moeten wij inderdaad herhalen dat onze vissers zich toen onmiddellijk hebben neergelegd bij de 12 mijlen, omdat ons land zich niet kon permitteren oorlogsbodems naar de IJslandse wateren te sturen om de visserijvloot te beschermen, zoals de Engelsen en de Duitsers hebben gedaan.

Het resultaat van deze « kabeljauwoorlog » was dat de Duitsers en de Engelsen een akkoord konden afsluiten op basis van hetwelk tijdens een overgangsperiode de Engelse en Duitse vissers nog mochten blijven vissen in bepaalde gebieden, zonder dat er van België sprake was, waardoor onze vissers volledig buiten de 12 mijlen moesten blijven.

Het is dus normaal dat thans toch duidelijk wordt te kennen gegeven, dat België de derde belangrijkste betrokken instantie is in de IJsland-affaire, dat 25 % van de totale Belgische vangst uit de IJslandvisgronden afkomstig is, dus in verhouding ten opzichte van de totale nationale visserij minstens even belangrijk is als de Engelse en Duitse IJslandvisserij.

Het is derhalve even noodzakelijk dat onderhandelingen werden aangeknoopt zoals de Engelsen en Duitsers al maanden doen en dat er niet braafjes wordt afgewacht tot wat de Engelsen en Duitsers hebben overeengekomen om dan 't overschot misschien aan ons land te zien toekennen, of helemaal niets zoals in 1958.

Bovendien kan de situatie van de Belgische IJslandvisserij helemaal niet vergeleken worden met deze van de Duitsers en Engelsen, zodanig dat er hier wel degelijk rekening moet worden gehouden met de specifiek Belgische toestand. Ons land beschikt immers niet over fabriekschepen en dergelijke meer zoals Duitsland en Engeland. De Belgische IJslandschepen kunnen bij vergelijking met de Duitse en Engelse vaartuigen bezwaarlijk als « grote schepen » worden omschreven.

Dit alles betekent nochtans niet dat een principieel multilateraal akkoord mogelijk is, integendeel. Dit alles betekent evenmin, dat door ons land wordt afgezien van de algemene principes ten aanzien van de uitbreiding boven de 12 mijlen en zoals reeds gezegd, wordt hiermede stipt rekening gehouden en zullen eventuele toegevingen welke zouden kunnen worden aanvaard, noch de jure noch de facto een erkenning van het recht van de uitbreiding boven de 12 mijlen inhouden.

Wij zijn er trouwens van overtuigd dat onze bevoegde overheidsdiensten er zullen over waken dat de inhoud van een eventueel akkoord door IJsland niet zal kunnen uitgespeeld tegenover de Engelsen of de Duitsers en dat de Belgen volledig solidair zijn met de principes van de meeste West-Europese visserijstaten ten aanzien van de uitbreiding van deze visserijzones.

Wat ons land wel moet doen, is er over waken, dat rekening wordt gehouden met de specifieke toestand van onze visserijsektor en dat de rechten van onze reders en vissers worden behartigd, zodat niet lijdzaam moet worden afgewacht wat grotere naties overeenkomen, akkoorden die ook zullen gebaseerd zijn op de specifieke toestand van deze respektievelijke naties, waardoor ons land dan weeral zou het slachtoffer zijn.

A. Wittevrongel

VEILIGHEID OP ZEE

Tijdens de Internationale Conferentie over de veiligheid op zee, gehouden in april jl. in het raam van de Internationale Visserijbeurs te Oostende, werden diverse merkwaardige exposé's gehouden door de deelnemers - experten uit de EEG-lidstaten over de hulp en bijstand op zee die in hun respektievelijke landen zijn georganiseerd.

Reeds eerder weidden wij uit over de werking in Nederland op dit gebied, meer bepaald over het Hospitaal-Kerkschip De Hoop.

Thans besteden wij aandacht aan de Duitse visserijhulpschepen.

Tot de laatste wereldoorlog was de bescherming van de Visserij een taak van de Kriegsmarine. Vooral tussen de beide wereldoorlogen bleek echter dat de bescherming van de visserij, die tot dat ogenblik beperkt was tot de Noordzee, ondanks de zeer gewaardeerde inzet van officieren en manschappen van de Kriegsmarine, voor deze te omvangrijk was geworden.

Reeds spoedig na de laatste oorlog bleek het nodig de bescherming van onze visserij en vooral van de hulpverlenende diensten (medische en technische verzorging hulp bij averij, vis-technische adviezen, metereologische dienst) weer op te bouwen. In verband met de tijdsomstandigheden kon eerst in oktober 1948 het eerste visserijhulpschip in dienst worden genomen en op de Noordzee worden ingezet. In mei 1950 volgde een tweede, dat voornamelijk bestemd was om de visserij in de verder verwijderde vanggebieden van de Noordzee binnen Europa bij te staan. Een derde schip werd ingezet in november 1957, voor de kustvisserij van IJsland, Groenland, Labrador en New-Foundland.

De drie visserijhulpschepen en de twee visserijonderzoekingsvaartuigen in de Bondsrepubliek zijn overheidsvaartuigen en bemand met deskundig opgeleid burgerpersoneel; zij ressorteren onder de dienst Zeevisserij van het Bondsministerie van voedselvoorziening, landen bosbouw. Ook onderzoekingsvaartuigen kunnen voorzover verenigbaar met hun researchtaak, hulp verlenen aan de visserij.

Tot enige jaren geleden had een visserijhulpschip tot hoofdtaak om de loggervloot op de Noordzee in het Kanaal en rond Ierland te verzorgen. Door uitwisseling van het werkschema met het secretariaat van het Nederlandse Hospitaalkerkschip „De Hoop" was het zo geregeld dat zich steeds een Nederlands of een Duits hulpschip in deze wateren bevond. Na het geleidelijk verdwijnen van de Duitse loggervloot, (thans bestaan er nog 8 Duitse loggers) worden de vissersvaartuigen die zich op de Noordzee bevinden vrijwel uitsluitend op de uit- of thuisreis van de vissershulpschepen door deze verzorgd.

Zoals blijkt uit het als bijlage aangehechte werkschema van de visserijhulpschepen, wordt met hulp schip „Meerkatze" voornamelijk in de wateren om IJsland ingezet. De visserijhulpschepen „Frithjof" en „Poseidon" opereren bij toerbeurten op verafgelegen visgronden (Oostgroenland, West-Groenland, New-Foundland, Labrador, en op de Georges-Bank). Mocht de „Meerkatze" zich op de uit- of thuisreis van deze beide hulpschepen niet bij IJsland bevinden, dan wordt de dienst in de wateren om IJsland voor enkele dagen overgenomen door de „Frithjoh" of de „Poseidon".

De hulpverlening bestaat in de eerste plaats uit medische en technische bijstand van zowel Duitse als buitenlandse vissersvaartuigen. Daartoe beschikken deze schepen over een modern uitgeruste ziekenploeg met een scheepsarts en ander medisch personeel en over werkplaatsen waarin reparaties aan de machines, alsmede las- en snijwerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. De marconisten kunnen reparaties van zend- en ontvanginstallaties, alsmede aan de peil- en radarapparatuur uitvoeren, voorzover reserve-onderdelen voorhanden zijn en de reparaties niet al te omvangrijk zijn. Ook kunnen de vissersschepen voorzien worden van water- en motorbrandstof.

De voornaamste taak van de weerwachten (meteorologen en radioweertechnici) bestaat daarin, dat aan de zich in de nabijheid bevindende vissersvaartuigen, aan de leiding van het eigen schip en — op onderzoekingsschepen — aan de wetenschappelijke leiding, weersvoorspellingen en waarschuwingen voor gevaarlijke weersverschijnselen worden verstrekt terwijl schepen die zich op de heen- of thuisreis bevinden ingelicht worden over de weersomstandigheden die zij op hun vaarroute zullen aantreffen.

De meteoroloog staat via de radio permanent in contact met de vissers en kan hen dus steeds op de hoogte houden van de ontwikkeling van het weer en hen eventueel maatregelen doen treffen. De werkprogramma's van de visserijhulpschepen en de visserijonderzoekingsvaartuigen worden jaarlijks verzonden aan de geïntresseerde diensten in Engeland, Noorwegen, Nederland en Portugal.

De vaarschema's van het Nederlandse Hospitaalkerkschip "De Hoop" en het Portugees hulpschip "Gil Eannes" worden elk jaar door de desbetreffende vertegenwoordigers toegestuurd aan het Bondsministerie van Voetselvoorziening land- en bosbouw en door de afdeling III/C/2 van dit ministerie doorgegeven aan de Duitse visserijbeschermingsschepen.

Concluderend kan worden gezegd dat hulp aan de visserij op ververwijderde visgronden door Duitse schepen, doch op de Noordzee en aangrenzende wateren door het Nederlandse hospitaalkerkschip "De Hoop" wordt geboden. Jaarlijks worden aan het secretariaat van "De Hoop" de namen doorgegeven van de Nederlandse schepen en bemanningsleden die van Duitse visserij-beschermingsschepen technische of medische bijstand hebben ontvangen.

DE FRANSE VISSERIJ

In de laatste drie jaren boekte de Franse visserij volgende resultaten :

	Hoeveelheid (1.000 ton)			Waarde (in Miljoen Fr. F.)		
	1969	1970	1971	1969	1970	1971
Verse vis	396,4	402,8	404,3	723,3	821,0	932,3
Diepgevroren vis	49,4	52,9	62,0	81,7		
waarvan kabeljauw en koolvis	10,4	14,9	18,4	21,4	46,7	63,5
sardienen	12,2	11,1	11,9	12,5	12,0	13,0
tonijn	26,8	26,9	31,7	47,8	53,3	83,9
Gezouten kabeljauw	31,7	32,6	23,1	52,7	75,4	67,4
Visolie en vismeel	1,6	2,6	2,3	1,4	2,9	2,3
Schaaldieren	24,8	25,0	25,8	140,4	148,5	152,2
Schelpdieren	—	28,1	36,0	—	51,1	69,8
Andere	0,6	9,0	12,9	1,6	15,7	23,7
TOTAAL der consumptievis	538,0	553,0	566,4	1.060,4	1.226,6	1.413,1
Weekdieren : oesters	61,1	63,5	35,5	325,8	319,1	218,4
mosselen	35,6	27,6	34,1	40,8	34,7	47,1
TOTAAL	96,7	91,1	69,6	366,6	353,8	265,5
Industriële zeealgen	17,0	16,5	15,7	6,1	6,1	6,7
ALGEMEEN TOTAAL	644,3	660,6	651,7	1.427,5	1.586,5	1.685,3

Indeling naar de waarde der voornaamste soorten

Soort	Waarde (in miljoen Franse frank)		
	1969	1970	1971
Kabeljauw	120	166	171
Tonijn	103	100	166
Heek	105	113	119
Koolvis	45	62	95
Langoestines	60	60	66
Staartvis	42	46	50
Wijting	53	50	49
Sardine	44	45	49
Makreel	38	48	48
Tong	32	39	47
Sint-Jacques schelpen	24	26	41
Rode bonen	22	24	30
Rog	25	26	29
Haring	26	28	28
Krabben	20	22	27
Schartong	20	23	23
Langousten	21	22	21
Schelvis	15	18	21
Rode poon	15	17	21
Garnaal	14	14	18
Leng	10	11	12
Schar	10	11	12
Kreeft	10	10	10

★ **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.

DE VISSERIJ IN DE VERRUIMDE E.E.G.

In 1970 bedroeg de totale visvangst van de Tien (dit is de huidige zes E.E.G.-landen + de kandidaat-toetredingslandenn zijnde Ierland, Groot Brittannië, Noorwegen en Denemarken), 7,53 miljoen ton.

De huidige Zes vangden dat jaar 2,15 miljoen ton.

Noorwegen (met 2,98 miljoen ton, dit is meer dan de Zes samen), Denemarken (1,23 miljoen ton, bijna zoveel als Frankrijk en Duitsland samen) en Groot Brittannnië bekleden in deze orde de eerste plaatsenn van de Tien.

Het visserijbeleid in Nederland

Bijdragen verbetering opslag, be- en verwerking vis

Zoals bij verschillende gelegenheden betoogd wordt in Nederland ten aanzien van de visserijsektor een daadwerkelijk en positief beleid gevoerd. Dit in tegenstelling met ons land, waar weliswaar een aantal losse maatregelen bestaan, waarvan er sommige inderdaad van groot nut zijn, maar waarvan de invloed van een groot deel op haar beurt nadelig wordt beïnvloed door de overige bestaande maatregelen of door gebrek aan andere maatregelen die zich opdringen, maar nooit worden genomen.
Met andere woorden, in België ontbreekt er een werkelijk AANEENHANGEND beleid en worden slechts sporadisch en nogal lukraak regelingen getroffen die op de duur meer kwaad dan goed doen, omdat de bestaande maatregelen op elkaar inwerken inplaats van elkaar aan te vullen, hoe goed ze ook worden bedoeld.
Geheel anders is het bij onze Noorderburen, waar in een welomlijnd programma en plan, de nodige maatregelen worden genomen, liefst op korte termijn om het effekt ervan te vergroten en met een duidelijk vooropgesteld doel.
In ons vorig nummer maakten wij aldus reeds melding van sloopprimeregelingen zonder verplichting tot nieuwbouw, maatregelen ter verbetering en modernisering van de uitrusting aan boord en van de visserijtechniek, projekten in verband met experimentele visserij en dergelijke meer.
Het is niet omdat deze maatregelen in het buitenland worden genomen dat ze daarom noodzakelijk goed zijn. Wij onthouden ons derhalve van alle kommentaar daaromtrent. De vaststelling die wij hier echter doen is een bewijs te leveren van het daadwerkelijk beleid in de meeste visserij-landen, daar waar tot op heden bij ons dit, ondanks de herhaalde voorstellen van de Rederscentrale, is uitgebleven. En dat is dan ook zeer betreurenswaardig. Ons land beschikt nochtans over meer dan voldoende diensten rondom en in de zeevisserij die hun steentje verondersteld zijn te moeten bijdragen. Binnen afzienbare tijd zullen er allicht meer ambtenaren zijn dan varend personeel (1200 vissers).
Een blik op de begroting van Landbouw 1972, welke vorige week is verschenen en waarover wij het hierna hebben, bewijst andermaal „hoeveel keer niks" voor de visserij is voorzien.
Bij gebrek aan maatregelen bij ons kunnen wij dan ook niet anders dan nogmaals nieuwe maatregelen aan te halen welke in Nederland werden genomen zonder dat daarvoor lange tijd moet verlopen. Ditmaal betreft het de bijdrage voor verbeteringen inzake stockering en de bewerking en verwerking van vis. Deze nieuwe Nederlandse beschikking werd in de Nederlandse Staatscourant gepubliceerd en houdt in dat in het kader van de maatregelen ter verbetering van de struktuur van de Nederlandse visserij, bijdragen kunnen worden verleend aan hen die de inrichting van hun bedrijf willen verbeteren, ondermeer door het aanschaffen van apparatuur voor diepgevroren opslag, invriesinstallaties en dergelijke meer. Het betreft hier dus een maatregel ten voordele van de handel en visverwerkende sektor.
Mochten wij over een dergelijke maatregel hebben beschikt, dan zouden wij bv. niet de marktinzinking meemaken zoals thans met de rode bonen. De Nederlandse regeling is dus gericht op het bereiken van struktuurverbeteringen, o.a. door de aanschaffing te bevorderen van produktiemiddelen welke in Nederland nog niet of nog te weinig worden toegepast.
Daartoe kunnen bedragen worden toegekend door het Ministerie van Landbouw en Visserij voor investeringen die de aanvrager voornemens is te doen op het moment van de aanvraag.
Voor 1972 omvat de struktuurmaatregel o.a. de navolgende mogelijkheden :

a) apparatuur voor diepgevroren opslag en voor bijhorende koelruimte.
   Om hiervoor steun te bekomen moeten volgende vereisten worden voldaan :
   een minimum diepvriesopslagkapaciteit van 150 ton (= 450 m3), produkten te houden op een temperatuur van — 25° Celcius.
b) apparatuur voor diepgevroren opslag voor detailhandelsbedrijven. De vereisten die hiervoor gesteld zijn :
   minimum opslagkapaciteit en bewaartemperatuur volgens normen te stellen door het Technisch Instituut voor Visserijprodukten te IJmuiden.
c) invriesapparatuur.
   Vereisten : minimum kapaciteit van 5 ton per etmaal bij een minimale vries van 0,6 cm./uur.
d) koelapparatuur : (temperatuur van 0 tot + 4° Celcius).
   Gedurende 1972 kunnen, als laatste waarin deze mogelijkheden worden gegeven, bijdragen worden toegekend in de aanschaffingskosten van koelapparatuur uitsluitend ter verbetering van de uitrusting van marinadebedrijven.
e) Overige apparatuur.
   Indien het installaties betreft die de produktie van konsumptiegoederen in duidelijke mate rationaliseren en/of de kwaliteit van het te vervaardigen produkt ten goede komt, kan de initiatiefnemer ook beroep doen op een overheidsbijdrage in de desbetreffende investeringskosten.
f) Er kunnen tenslotte eveneens bijdragen worden bekomen voor investeringen in apparatuur of wand- en vloerafwerkingen ten behoeve van de hygiëne in de be- en verwerkende ruimte van het bedrijf en dit volgens bepaalde voorwaarden.

DE HOOGTE VAN DE BIJDRAGEN

De Staatstussenkomst in bovengenoemde investeringen bedraagt 20 % van de noodzakelijke werkelijk gemaakte kosten, zonder B.T.W., met een maksimum van 100.000 gulden (1,4 miljoen Bfr.) per bedrijf, voor de ontwerpen genoemd onder a) tot en met e) en van 50.000 gulden (700.000 Bfr.) voor het onder f) genoemde onderwerp.
Totdaar in grote lijnen de nieuwe Nederlandse beschikking in het raam van haar struktuurbeleid, regeling welke van tijdelijke aard is, de aanvragen moeten namelijk uiterlijk op 31 augustus 1972 worden ingediend.

EXPERIMENTELE VISSERIJ

Steeds voor wat Nederland betreft maakten wij een drietal weken geleden melding van de nieuwe visserijproblemen die in samenwerking met het Ministerie van Landbouw en Visserij dit jaar werden ondernomen. Het betreft hier de experimentele visserijprojekten „Ierse Zee - tongprojekt" en „Noordzee - scholprojekt". Het Ierse Zee-tongprojekt ving aan op 7 augustus met een eerste expeditie van 4 schepen. 4 andere schepen zullen deel uitmaken van een tweede expeditie, welke aanvangt op 4 september aanstaande.
Het Noordzee-scholprojekt, dat ook deze maand aanvangt, omvat zes deelnemende schepen. De belangstelling voor deze projekten leek biezonder groot, zodat de schepen welke aan de projekten mogen deelnemen bij loting werden aangeduid. Een lijst van reserveschepen werd aangelegd voor de verschillende expedities van de respektievelijke projekten.

EN BELGIE ?

En wat doet ons land ?
In de aanvang van deze bijdrage hebben wij in feite al een antwoord op deze vraag gegeven. Niemand zal onze bewering kunnen weerleggen dat in de laatste jaren voor ons bedrijf praktisch niets werd gedaan door de overheid. Onze hoop is thans gesteld op de voorstellen die in de Kommissie Visserijbeleid zijn goedgekeurd geworden. Zo ondermeer werden ook een aantal experimentele visserijprojekten voorzien, waarvan één naar kompensatieoplossingen moet zoeken voor het geval onze IJslandvaartuigen buiten de 50 mijlen zouden moeten blijven. Nog amper enkele weken scheiden ons van de eerste september en alhoewel dank zij de onderhandelingen, waarvan vorige week uitvoerig werd uitgeweid, misschien niet alles zal verloren gaan, dan zal de eventuele gunstige regeling toch maar van korte duur zijn, omdat de IJslanders voet bij stek houden en de 50 mijlen voor iedereen binnen afzienbare tijd radikaal zullen willen afsluiten. Alles hangt af van de uitspraak van het Internationaal Gerechtshof te Den Haag en van de Internationale Konferentie over het Zeerecht. Het is dan ook normaal dat onze reders zich angstvallig afvragen wat er dan met hen zal moeten gebeuren, en hun hoop enigszins stellen op de geplande experimentele visserijprojekten.
Het is echter even duidelijk dat deze niet meer tegen 1 september zullen klaarkomen en de grote vraag is dan ook : wanneer zal daarmede worden gestart ?
Zoals gewoonlijk wordt de visserij in de begroting 1972 zeer stiefmoederlijk bedeeld. Slechts 3 kleine posten die rechtstreeks op onze sektor betrekking hebben, komen erin voor. Ja, 3 !
Namelijk :
690.000 fr. voor premies voor het houden door de reders van een boekhouding waaruit het rendement van hun vaartuig blijkt;
3.300.000 fr. toelage voor de beroepsscholing van de scheepsjongens voor de zeevisserij (Fonds voor Scheepsjongens — gelukkig dat we dat nog hebben);
100.000 fr. voor de steun voor de verbetering van de inrichting en van het materiaal aan boord van vissersschepen.
In totaal dus 4.090.000 fr. ! ! !
En dat voor een bedrijf met een aanvoerwaarde van meer dan 1 miljard fr., dat om en rond de 20.000 gezinnen een inkomen verschaft. Kommentaar lijkt hierbij overbodig.
Wij zijn er echter van overtuigd dat onze Minister van Landbouw, de heer L. Tindemans, en zijn knappe sekretaris-generaal, de heer L. Van den Moortel, tevens voorzitter van de Nationale Kommissie Visserijbeleid, die reeds eerder zijn daadwerkelijke sympatie voor de visserij heeft betoond, het roer zullen omgooien, om het bij vaktermen te houden, en het nodige dynamisme zullen opbrengen om ons bedrijf toch nog enigszins konkurrentieklaar te maken tegen dat de verruimde E.E.G. in werking treedt.

P. Vandenberghe

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 liter**
HEMPELS ANTIFOULING	**68 F. per liter**

VOOR ROMP: BOVEN WATER
DEKHUIZEN, DEKKEN, MASTEN,
SCHOTTEN, MACHINEKAMERS, enz.

RED LEAD NAVY - snel droog	**55 F. per kg**
NEOLIN UNDERCOATING	**68 F. per liter**
NEOLIN TOP EMAIL alle kleuren	**88 F. per liter**

VOOR VISRUIM:

SPECIALE WITTE VERF	**50 F. per kg**

VOOR MOTOREN:

Speciale verf - DIVERSE KLEUREN	**114 F. per liter**

B.T.W. niet inbegrepen

De gebruikelijke korting voor de leden

DE STEUN AAN DE SCHEEPSWERVEN

Richtlijn van de Raad van het E.E.G.

In het puliciteitsblad van de EEG nr. L 169 met datum van 27 juli 1972, verscheen een RICHTLIJN van de Raad van 20 juli 1972 betreffende de steun aan de scheepsbouw.

Merken wij terloops op dat volgens de bepalingen van de EEG 'n "richtlijn" verbindend is ten aanzien van het te bereiken resultaat voor elke lidstaat waarvoor ze bestemd is, doch aan de Nationale Instanties wordt de bevoegdheid gelaten vorm en middel te kiezen in de EEG-terminologie. In de EEG komen nog, en nog andere uitdrukkingen voor, waarvan het wel even interessant is deze te herhalen, te weten : "Verordening" die de betekenis heeft van "wet" t.t.z. ze heeft een algemene strekking, is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat. Een "beschikking" is eveneens verbindend in al haar onderdelen, maar dan slechts voor diegenen tot wie ze uitdrukkelijk is gericht. "Aanbevelingen" en "adviezen" tenslotte zijn niet verbindend. De richtlijn nu in verband met de steun aan de scheepswerven is gericht tot alle EEG-lidstaten.

Volgens deze richtlijn KUNNEN STEUNMAATREGELEN EN DIVERSE INTERVENTIES TEN BEHOEVE VAN DE SCHEEPSBOUW ALS VERENIGBAAR MET DE GEMEENSCHAPPELIJKE MARKT WORDEN BESCHOUWD VOOR ZOVER ZE VOLDOEN AAN BEPAALDE VOORWAARDEN.

KORTE HISTORIEK BELGISCH REGIEM INZAKE STEUN AAN SCHEEPSWERVEN

Bij diverse gelegenheden hebben wij melding gemaakt van het Belgisch hulpregime voor de scheepsbouw.

Het betreft in feite een EEG-hulpregime op basis van directieven gegeven door de EEG-Raad van 28-7-1969, waarbij het de lidstaten toegelaten is rechtstreeks steun te verlenen aan scheepswerven.

Het Belgisch Regime werd goedgekeurd door de beslissing van het Ministercomité voor Economische Coördinatie dd. 4-8-70.

Het Belgisch stelsel van kracht sedert 1 januari 1970, bestaat in een rechtstreekse tussenkomst van de scheepswerf ten belope van 4% op de kontraktprijs. Voorheen was de toelage 6%, en ze werd op 4% teruggebracht met ingang van 1 april ll.

Dit hulpregime voor zeescheepsbouw is voor wat vissersvaartuigen betreft van kracht van 100 BRT. Vissersvaartuigen beneden de 100 ton komen derhalve niet in aanmerking.

Er kon echter worden vernomen dat het toepassingsveld voor visserschepen verder zou worden beperkt tot 150 ton en meer, m.a.w. vissersvaartuigen van minder dan 150 BTW zouden voortaan niet meer in aanmerking komen (i.p.v. 100 BRT.)

Toen dit voornemen bekend was heeft de Rederscentrale daartegen onmiddellijk gereageerd en er ontstond met het Departement van Economische Zaken, het bevoegde Ministerie terzake, een uitgebreide briefwisseling. Ook volksvertegenwoordiger Dries Claeys bemoeide zich met deze aangelegenheid.

De Rederscentrale drong aan opdat het hulpregime zou gehandhaafd blijven zoals het was; de nodige argumenten en verantwoording hiervoor werden opgegeven. Einde vorig jaar deelde de vice-eerste Minister en de Minister van Economische Zaken, de heer Cools, de Rederscentrale evenwel mede niet te kunnen ingaan op haar verzoek om het EEG-hulpregime na 1 januari 1972 in stand te houden voor visserschepen beneden 150 BRT.

DE E.E.G. RICHTLIJN

Thans verscheen dus zoals gemeld, de EEG-richtlijn terzake, waarin volgens artikel 1 de steunmaatregel aan de scheepswerven verenigbaar is met het gemeenschappelijk marktbeleid.

Zoals uit hiernavolgend artikel 2 blijkt, geldt deze steun evenwel alleen voor vissersvaartuigen vanaf 150 BRT of meer. Vooraleer deze richtlijn in zijn geheel weer te geven, merken wij tenslotte nog op dat in Engeland en in Noord-Ierland de scheepswerven nog steun genieten voor de bouw van vissersvaartuigen tot 100 BRT, terwijl in Noorwegen vaartuigen tot 50 BRT nog in aanmerking komen. Precies om die bestaande toestand werd aan de richtlijn voor deze landen voorlopige afwijking toegestaan (artikel 6).

In dit verband vragen wij ons af waarom ook ons land niet het regime vanaf 100 BRT heeft gehandhaafd.

Het zijn inmmers juist deze vaartuigen die 't meest worden gebouwd zodat de Belgische vissers weer eens benadeeld worden. Momenteel heerst werkelijk en crisis op onze scheepswerven waar praktisch geen nieuwe bestellingen voor de bouw van visserschepen meer toekomen hetgeen niet kan worden gezegd van de grotere scheepswerven, welke belangrijke orders hebben voor jaren werk voor de bouw van koopvaardijschepen. Zonder steun aan onze Belgische scheepswerven zien wij trouwens nog weinig nieuwe visserschepen bouwen.

Hierna volgt nu de richtlijn ten behoeve van de belanghebbende, zoals ze in het EEG-Publiciteitsblad verscheen :

Aritkel 1

De steunmaatregelen en de verschillende interventies ten behoeve van de scheepsbouw kunnen als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd voor zover zij voldoen aan de in de artikelen 2 en 3 genoemde voorwaarden.

Artikel 2

Steunmaatregelen en interventies kunnen worden verricht :

a) voor de bouw van zeeschepen met metalen casco waarvan de uitvoering geschiedt op een scheepswerf van de Gemeenschap en die de volgende kenmerken vertonen :
- koopvaardijschepen voor het vervoer van passagiers en/of goederen, van 150 bruto register ton of meer;
- visserschepen van 150 bruto registerton of meer;
- baggermolens van 150 bruto registerton of meer;
- sleepboten van 500 pk of meer;

b) voor de verbouwing van zeeschepen met metalen casco met een tonnage van 5.000 bruto registerton of meer op een scheepswerf van de Gemeenschap, mits deze verbouwing een radicale wijziging van het laadplan van de romp of van het belangrijkste voortstuwingsmekanisme van deze schepen met zich brengt.

Artikel 3

1. Voor elke in artikel 2 bedoelde bouw of verbouwing mogen de maatregelen en interventies bestaan uit :

a) exportkredietfaciliteiten voor schepen mits zij de voorwaarden vervat in het akkoord betreffende exportkrediet voor schepen dat is opgenomen in de resolutie van de Raad va nde OESO van 16 december 1970 vervullen;

b) kredietfaciliteiten betreffende andere verkopen van schepen en de verbouwingen mits zij de voorwaarden aangeduid sub a), vervullen;

c) iedere vorm van steun of interventie als bedoeld in artikel 1 anders dan genoemd sub a) en b) waarvan de uitwerking, behoudens uitzondering, niet hoger is dan 5% van de in 1972 bij contract vastgestelde prijs en 4% in 1973;

2. Als uitzonderingen in de zin van lid 1. sub c), zijn te beschouwen de overschrijdingen van de bovengenoemde maxima die :
- uit de toepassing van een verzekeringssysteem tegen uitzonderlijke kostenverhoging voortvloeien;
- uit de toepassing van de steunmaatregelen voor de scheepsbouw in Italië voortvloeien mits deze steunmaatregelen degressief zijn volgens een ritme dat ten minste gelijkenis vertoont met het ritme als bedoeld sub c) en vergezeld gaan van de daadwerkelijke uitvoering van en saneringsprogramma van de Italiaanse scheepsbouw dat ertoe leidt dat deze uiterlijk eind 1976 een op Europees niveau bevredigend concurrentievermogen heeft bereikt;
- uit de toepassing van steun en indirecte interventies voor de bouw en verbouwing van schepen voortvloeien;

3. De in het contract vastgestelde prijs is de contractueel vastgestelde verkoopprijs, rekening houdend met eventuele herzieningsclausules.

4. Op voorstel van de Commissie wijzigt de Raad met gekwalificeerde meerderheid van stemmen te gelegener tijd en voor zover nodig de bepalingen van dit artikel.

Artikel 4

De Lid-Staten stellen de Commissie voor zover nodig in kennis van de voorschriften en de uitvoeringsbepalingen van de bovenvernoemde steunregelingen en interventies ten behoeve van het bouwen en verbouwen van schepen.
Uit deze voorschriften en uitvoeringsbepalingen moet duidelijk blijken of aan de in de artikelen 2 en 3 gestelde voorwaarden is voldaan.

Artikel 5

De Lid-Staten onthouden zich van elke discriminatoire maatregel die 't bouwen en verbouwen van schepen of de vervaardiging van in schepen aangebrachte produkten op hun grondgebied bevordert.

Artikel 6

Op het tijdstip van inwerkingtreding van het Verdrag betreffende de toetreding van het Koninkrijk Denemarken Ierland, het Koninkrijk Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland tot de Europese Economische Gemeenschap en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie.

a) bedraagt de minimumtonnage, in afwijking van het bepaalde in artikel 2, sub a), voorlopig
- ten minste 100 bruto registerton voor steunmaatregelen en interventies in het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland ten behoeve van voornoemde scheepsbouwactiviteiten;
- ten minste 50 bruto registerton voor steunmaatregelen en interventies in het Koninkrijk Noorwegen ten behoeve van de bouw van visserschepen.

b) wordt artikel 3, lid2, aangevuld met het volgende gedachtenstreepje "uit de toepassing van steun bij de scheepsbouw in Ierland voortvloeien".

Artikel 7

1. Deze richtlijn is van toepassing tot en met 31 december 1973.
2. De Commissie onderzoekt onverwijld de ontwikkeling van vraag en aanbod op de internationale scheepsbouwmarkt alsmede de uitwerking van het geheel van de steunmaatregelen en interventies die op deze markt in de Gemeenschap de handel- en concurrentievoorwaarden rechtstreeks of indirect op merkbare legt de Raad voorstellen voor op grond van de resultaten van deze studie. De Raad beslist over deze voorstellen zo mogelijk tegelijkertijd, uiterlijk voor het einde van het jaar 1973.

Artikel 8

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 20 juli 1972
Voor de Raad
De Voorzitter
T. WESTERTERP

ZIJ HADDEN PECH...

— Tijdens een onstuimige zee, kreeg de Z.25 Savan van schipper Robert Vandierendonck, een hoge zee op de radarinstallatie, die verbrandde. Na uitschakeling van de radar, werd gebruik gemaakt van de decca om de terugreis aan te vatten naar Zeebrugge.

— Na de visserij begonnen te zijn, sloeg de B.602 van schipper Werner Bogaert met de bakboordboel vast. Na de schroef afgezet te hebben, werd eerst de stuurboord en dan de bakboordboel gewonden. Maar toen het schip een ruk kreeg, brak de aandrijving van de lier. De B.602 is dan op eigen kracht naar Zeebrugge gelopen.

— Bij het voorbijvaren van de Zeebrugse havendam ter hoogte van de Texaco kaai, wilde men de schroef afleggen om alles in gereedheid te brengen om af te meren. Op dat ogenblik brak de staaldraad van de keerkoppeling. Hierdoor is het vaartuig tegen de kaaimuur terecht gekomen. Het schip liep schade op aan de voorsteven recht op de kop die lichtjes ingedrukt werd. De kaaimuur zelf liep geen schade op.

— De Z.588 van schipper-eigenaar Germain Ackx was vanuit Scheveningen naar de visserij gevaren. Een hevige schok was oorzaak dat de motor stilviel. Niettemin is men op eigen kracht de thuishaven binnengelopen. Bij nazicht zag men dat de schroef was geplooid en de schroefband afgerukt, terwijl in het voorschroef 2 deuken werden geslagen.

DE E.E.G.-OPHOUDPRIJZEN VERHOOGD

Met ingang van dinsdag 1 augustus 1972 zijn de E.E.G.-ophoudprijzen voor beschermde vissoorten met 5,5 à 6 % verhoogd.

Merken wij in dit verband toch op dat deze verhoogde ophoudprijzen pas op dinsdag 1 augustus zelf zijn verschenen en dat ze diezelfde dag van kracht werden.

Dit is andermaal een staaltje van bureaukratie en een bewijs hoeveel de funktionarissen rekening houden met de werkelijkheid.

Hieronder volgen de nieuwe ophoudprijzen.

Deze prijzen zijn geldig van 1 augustus tot en met 31 december 1972.

Aan de indeling in grootte- en versheidsklassen is niets gewijzigd. Wel is er thans ook een ophoudprijs voorzien voor ongegutte vissoorten, waar voorheen voor de meeste vissoorten slechts een prijs was voorzien voor de gegutte aangevoerde hoeveelheden. Dit maakt het de zaak er evenwel niet gemakkelijker om.

E.E.G.-PRIJSREGELING

vanaf 1-8-'72 tot en met 31-12-'72

(EEG-Verordening 1623/72 - Publicatieblad L 171 van 29-7-1972)

VISSOORT	MATEN KG.	PRESENTATIE-VORM	VERSHEIDS-KLASSE	OPHOUDPRIJS B.fr./kg.
Kabeljauw	1 7 kg. en meer	G	Ex, A, B	10,60
		NG	Ex, A	10,60
		NG	B	7,60
	2 van 4 tot — 7	G	Ex, A, B	10,60
		NG	Ex, A	10,60
		NG	B	7,60
	3 van 2 tot — 4	G	Ex, A, B	10,60
		NG	Ex, A	10,60
		NG	B	7,60
	4 van 1 tot — 2	G	Ex, A	7,60
		NG	Ex, A	7,—
		G	B	7,—
		NG	B	5,10
	5 minder dan 1	G	Ex, A	7,—
		NG	Ex, A	5,10
		G	B	5,10
		NG	B	5,10
	alle grootten	overige	alle klassen	5,10
Schelvis	1 1 kg. of meer	G	Ex, A, B	7,—
		NG	Ex, A	7,—
		NG	B	4,40
	2 van 0,4 tot — 1	G	Ex, A, B	7,—
		NG	Ex, A	7,—
		NG	B	4,40
	3 van0,25 tot — 0,4	G	Ex, A, B	7,—
		NG	Ex, A, B	4,40
	4 minder dan 0,250	G	Ex, A	6,10
		G	B	4,40
		NG	Ex, A, B	4,40
	alle grootten	overige	alle klassen	4,40
Noorse schelvis (rode bonen)	1 2 kg. of meer	NG	Ex, A, B	11,60
	2 minder dan 2 kg	NG	Ex, A, B	11,60
	alle grootten	overige	alle klassen	11,60
Koolvis	1 5 kg of meer	G	Ex, A, B	6,90
		NG	Ex, A	6,90
		NG	B	5,70
	2 van 3 tot — 5	G	Ex, A, B	6,90
		NG	Ex, A	6,90
		NG	B	5,70
	3 van 1,5 tot 3	G	Ex, A, B	6,90
		NG	Ex, A	6,90
		NG	B	5,70
	4 minder dan 1,5	G	Ex, A	5,70
		G	B	4,20
		NG	Ex, A, B	4,20
	alle grootten	overige	alle klassen	4,20
Wijting	1 0,50 of meer	G	Ex, A, B	7,60
		NG	Ex, A	7,60
		NG	B	5,80
	2 van 0,35 tot — 0,5	G	Ex, A, B	7,60
		NG	Ex, A	7,60
		NG	B	5,80
	3 van 0,2 tot — 0,35	G	Ex, A	7,60
		G	B	6,90
		NG	Ex, A	6,90
		NG	B	5,80
	4 miner dan 0,2	G	Ex, A	5,80
		NG	Ex, A	5,80
		G	B	4,25
		NG	B	4,25
	alle grootten	overige	alle klassen	4,25
Schol	1 0,60 of meer	G	Ex, A, B	7,60
		NG	Ex, A, B	5,60
	2 van 0,4 tot — 0,6	G	Ex, A, B	7,60
		NG	Ex, A, B	5,60
	3 van 0,3 tot — 0,4	G	Ex, A, B	7,60
		NG	Ex, A, B	5,60
	4 minder dan 0,3	G	Ex, A	6,55
		G	B	5,60
		NG	Ex, A, B	5,60
	alle grootten	overige	alle klassen	5,60
Haring	1 0,125 kg of meer	NG	Ex, A, B	6,90
	2 0,085 tot — 0,125	NG	Ex, A, B	6,45
	3 minder dan 0,085	NG	Ex, A, B	5,65
	alle grootten	overige	alle klassen	5,65
Makreel	1 0,5 of meer	NG	Ex, A, B	6,90
	2 van 0,2 tot — 0,5	NG	Ex, A	6,90
		NG	B	6,10
	3 van 0,1 tot — 0,2	NG	Ex	6,90
		NG	A	6,10
		NG	B	5,65
	4 minder dan 0,1	NG	Ex	5,65
		NG	A, B	4,45
	alle grootten	overige	alle klassen	4,45

ZEEBRUGS VISSERSVAARTUIG Z.348 « BRISTOL »

BIJNA GERAMD DOOR PASSAGIERSSCHIP!

Terwijl de Z.348 Bristol onder bevel van schipper Albert Everaert, aan het vissen was, bemerkte de van wachtzijnde motorist Robert Eneman opeens een passagierschip opdagen uit noordwestelijke koers. Op dat ogenblik had de Z.348 Bristol een reglementair dagsein van een vissend vaartuig bijstaan en een snelheid van zowat 3 mijlen. Het bemanningslid was de mening toegedaan dat het passagierschip, dat hij vermoedelijk als de «Spero» aanzag van de Ellerman to Europe Line, een paar graden bakboord zou uitwijken. De motorist ging daarop in deze overtuiging zijnde, eventjes naar beneden om iets te nutten. Op datzelfde ogenblik was het alsof het Zeebrugs vissersvaartuig uit elkaar werd gereten. Motorist Eneman vloog terug aan dek. Bovengekomen zag hij achter het achterschip van de « Bristol » het passagierschip dat zowat 22 mijl snelheid onderhield, op plus minus 300 m. afstand verwijderd. De touwen van de Z.348 waren afgerukt. De stuurboord achter was volledig vernietigd en uit het dek gelicht. Het vissersvaartuig viste op 42 vadem diepte en had 100 vadem staaldraad uitliggen. Het passagierschip moet vermoedelijk op 2 à 3 m. achter het vissersvaartuig zijn gepasseerd. Schipper Everaert heeft daarop gedurende zowat een kwartuur lang een aandachtsein laten horen, doch hierop werd door het passagierschip niet gereageerd, terwijl het uit het zicht verdween. Het verlies van de volledige korre en vernietiging van galg wordt door de reder geschat op zowat 100.000 fr schade. Daarop werd koers gezet naar de thuishaven.

De motorist had beter voordien een aandachtsein gegeven in plaats van beneden iets te gaan nutten.

OPEN BRIEF AAN DE HEER BURGEMEESTER PIERS

EEN GARNAALMIJN ZONDER PARKEERGELEGENHEID VOOR DE KOPERS EN VERKOPERS. EEN AANSLAG OP HET ONBELEMMERD RECHT OP ARBEID.

Mijnheer Piers, men kan gemakkelijk zien dat U uw brood niet moet verdienen als verkoper of handelaar in garnalen. Ware het zo geweest, dan stond U nu waarschijnlijk aan de kant van diegenen die met deze brief openlijk protesteren tegen de belemmeringen hen in de weg gelegd bij de uitvoering van hun recht op arbeid.

Mijnheer de burgemeester, hebt U al eens in het seizoen en dan vooral in de paar weken van de 21 juli, geprobeerd om stationement te vinden langsheen de ganse Visserskaai ? Zo ja, dan zult U waarschijnlijk de parkeermiseries hebben leren kennen. Zo niet, dan is het de hoogste tijd dat U eens uit uw ivoren toren daalt en met de alledaagse werkelijkheid van de minderen van uw onderdanen voeling neemt. Het zal zeker uitzonderlijk zijn dat U in de voormiddag, langsheen de Visserskaai of in de omliggende straten een parkeerplaatsje vindt. We menen wel dat U dit niet zult wensen te weerleggen. Wanneer het nu om toeristen gaat of om mensen die nu per sé niet langs de Visserskaai moeten zijn, dan is dit nog maar een half kwaad en misschien in het geheel geen kwaad. Wanneer het echter om mensen gaat die om den brode langs de Visserskaai moeten stationeren, dan is het toch algelijk iets anders. Vooral wanneer het de Stad zelf is die de mensen een bepaalde plaats oplegt waar zij, nolens volens, naartoe moeten om hun beroep te kunnen uitoefenen. Gelukkig is de Visserskaai toch breed genoeg om op bepaalde plaatsen, zonder verkeersbelemmering dubbel te kunnen stationeren.

ONVERMIJDELIJKHEID VAN HET DUBBEL STATIONEREN :

Zoals U weet Mijnheer de burgemeester, of zoals U zou moeten weten, is het een plicht of een traditie voor de visser-reder, dat hij zijn verkochte garnalen levert aan de wagen van de koper. Hiertoe heft hij zijn vracht op de rug (de visser heeft toch een brede rug, niet waar Mijnheer de burgemeester ?) en draagt de garnaal naar de wagen. Wat nu Mijnheer de burgemeester ? Als de koper geen dichter plaats vindt dan op het Hazegras of aan het Bosje, om zijn wagen reglementair te stationeren, moet de visser of moet hijzelf dan het vrachtje tot daar dragen ?

BELEMMERING OP HET RECHT VAN ARBEID

Met andere woorden Mijnheer de burgemeester, is dit ook maar enigszins mogelijk ? Of anders is dit werkelijk geen belemmering op het recht van arbeid voor de garnaalverkoper en mede onrechtstreeks voor de visser-reder ? Wat meent U te doen om aan deze onmogelijke toestand een einde te stellen ? Is het niet onzinnig een mijn te voorzien, maar geen parkeergelegenheid ? Moest het privaat zoiets doen, bv. een groot warenhuis oprichten zonder parkeergelegenheid dan zou men deze mensen voor idioten verslijten. Maar dit zou ten slotte maar op hen zelf neerkomen. Hier komt het echter niet op uw hoofd terecht maar op deze van de garnaalkopers en mede van de vissers. We kunnen inzake een groot warenhuis nog altijd naar een ander gaan, die wel voor parkeergelegenheid zorgt, maar in ons geval gaat dit niet. We verzoeken U dan ook zo spoedig mogelijk, minstens in de zomermaanden voor een tijdelijke voorbehouden parkering te zorgen aan de dragers van een koperskaart ter vismijn. Dit voorbehoud zou slechts dienen te geschieden van 10 tot 12 uur in de voormiddag. Op de baan zou kunnen het verbodsteken van parkeren aangebracht worden van 10 tot 12 uitgezonderd garnaalhandelaars en vissers-reders. Wij menen dat U zelf verplicht zijt dit te doen om de belemmering op te heffen in de vrije uitoefening van het recht op arbeid.

ERGERLIJK OPTREDEN VAN DE POLITIE

Vermits het stationeren aan de Bolle of het Hazegras onmogelijk samengaat met de vrije uitoefening van het recht op arbeid voor de garnaalkopers, komt het niet zelden dat voor deze laatsten dubbel stationeren, zorg dragende geen verkeersbelemmering te vormen voor de rijbaan. Het is wel duidelijk dat de enkele auto's die langs de boordsteen staan, voor een twintigtal minuten geblokkeerd staan. Welnu Mijnheer de burgemeester, het is niet de eerste maal dat Uw politie dergelijke stationeerders in overtreding neemt. Van Uw politie hadden deze mensen dit zeker niet verwacht. Wel een verzoek om zich eventueel te verplaatsen om een geblokkeerdde de gelegenheid te geven te vertrekken. Ondergetekende zelf heeft echter een „zantje" van Uw politie gekregen om 500 fr. te betalen wegens dubbel stationeren. Men kon toch vermoeden dat het hier om een handelaar ging en waarom niet even ter mijn geweest om de eigenaar van plaat nr. „zus en zo" te verwittigen ? Wat meent U hierover, Mijnheer de burgemeester. Moet er een fotokopij bij van de overtrding ?

In ieder egeval weigert ondergetekende de boete te betalen en verkiest voor de politierechtbank te komen waar hij verhaal zal plegen op de stad Oostende wegens het niet zorgen voor stationeergelegenheid en wegens belemmering in de vrije uitoefening van zijn aktiviteit.

EN DE REDERSCENTRALE ?

Meent de Rederscentrale niet dat er hier een taak voor haar ligt om bij het Schepenkollege en bij de burgemeester aan te dringen voor parkeergelegenheid ? De Dienst van het Verkeer ligt immers in de bevoegdheid van de burgemeester. Het is toch ook een probleem dat strookt met de aktiviteit van de Rederscentrale. Ten titel van inlichting voeg ik er nog bij, dat ik persoonlijq op zijn verzoek, een boodschap deed voor een reder van een kustvaartuig (naam op de redaktie bekend) : omdat deze reder zich niet durfde verplaatsen met zijn auto om reden dat hij zijn parkeerplaats ging kwijt spelen om ergens op een kilometer van zijn schip te moeten parkeren.

Mijnheer de burgemeester we hopen U in deze zaak overtuigd te hebben en verwachten van U, ofwel een voorbehouden stationement, ofwel een diskrete wenk aan uw politie om rond elf uur, niet te zien wat ze kunnen zien.

„Sprokkel"

HET PARKEREN AAN DE GARNAALMIJN

De inzender van dit artikel heeft gelijk. Het gaat niet op een garnaalmijn in volle stad langs de kaai er op na te houden om er openbaar en officieel garnaal te verkopen en er gedurende een paar uur het parkeren op een 20-tal meter niet voor te behouden voo. de handelaars die een koperskaart hebben. Ook de Rederscentrale zou hierop moeten reageren en dat is naar het schijnt al gedaan, maar zonder dat er gevolg aan gegeven werd.

Meer nog autocars, vreemde en steedse staan overal in stad, belemmeren het regelmatig verkeer, staan bijna overal in overtreding. Voor hen worden daarenboven parkeerplaatsen voorzien.

Voor een bedrijf dat geen ander uitweg heeft, laat men maar begaan en neemt men die mensen zelfs in overtreding.

Wij kunnen dit slechts belachelijk noemen en aanzien het als een zoveelste bewijs van een lamlendige stedelijke administratie.

Want ook de verplaatsing van die garnaalmijn naar de vissershaven had reeds lang moeten geschieden, maar volgens onze illustere gekozenen, gaat de folklore boven de belangen van de handel en het bedrijf.

HUWELIJK

Heden zaterdag wordt te 11.30 u. in de St Antoniuskerk van Opex, te Oostende, het huwelijk ingezegend van Mej. Maria Lambregt, dochter van Mw en Mr Charles Lambregt, reder van de O.216, met de jonge heer Bonny Corveleyn, zoon van Mr Florimond Corveleyn-Vanbiesien van Oostende.

Aan het jonge paar en hun ouders biedt ons blad zijn hartelijke gelukwensen aan.

De heer DJ van Dijk met pensioen

Met ingang van 1 augustus heeft Drs. D.J. van Dijk zijn funktie als Voorzitter van het Nederlandse Produktschap voor Vis en Visprodukten neergelegd.
De heer van Dijk werd op 18 juli jl. 65 jaar.
Op 1 maart jl. was het 40 jaar geleden dat de heer van Dijk zijn intrede deed in het Nederlandse Visserijbedrijf als assistent van de Directie van het Staatsvissershavenbedrijf in IJmuiden.
Op 27 juli jl. leidde hij voor de laatste maal de openbare Bestuursvergadering van het Produktschap, die te Rijswijk werd gehouden.
Gezien de aan gang zijnde verlofperiode zal het officiële afscheid pas rond half september plaatsgrijpen, ter gelegenheid waarvan wij dan ook meer aandacht zullen wijden aan de man, die ruim 4 decennia met een uitzonderlijke bekwaamheid en een groot gezag het Nederlandse Visserijbedrijf heeft geleid vanaf de crisisperiode in de jaren '30 tot en met de intrede in de E.E.G.
Vermelden wij tenslotte nog dat vooralsnog niet in de vervanging is voorzien van de heer van Dijk. De aftredende Voorzitter heeft trouwens daaromtrent zijn teleurstelling uitgesproken op het einde van de laatste door hem geleide vergadering van het Produktschap op 27 juli jl.
Nu wordt het Voorzitterschap voorlopig waargenomen door de eerste vice-Voorzitter, de heer B.A. de Jonge.
Zoals beloofd komen wij op één en ander ter gelegenheid uitvoerig terug, omtrent een man, waarop de ganse Hollandse visserijgemeenschap fier mag zijn.

ONS VISSERIJ-WACHTSCHIP

Sinds de Nationale visserijwachtschepen ook vaartuigen onder vreemde vlag mogen inspekteren, worden merkwaardige feiten vastgesteld.

Inderdaad. Op de 50 Belgische vaartuigen wier netmazen door het Belgische visserijwachtschip werden gekontroleerd, zijn alle 50 goed bevonden.

Van de 5 Franse vaartuigen die werden geinspekteerd, waren er 4 niet in orde ! 1 Nederlands schip werd geinspekteerd, dat ook niet in orde was. Van de 3 Engelse die werden gekontroleerd waren ze alle drie in orde.

Uit deze resultaten moge blijken dat onze Belgische vissers goed gedisciplineerd zijn, er zijn altijd uitzonderingen, terwijl thans is gebleken, hetgeen toch al dikwijls werd vooropgesteld, dat vreemde vaartuigen het niet zo nauw nemen met hun netmazen, waar het omgekeerde eigenlijk zou mogen worden verwacht wanneer men vaststelt dat hun overheid ver van soepel is ten aanzien van vreemde vaartuigen. Met andere woorden, deze overheden zouden best eens hun eigen schepen daadwerkelijk kontroleren vooraleer het leven van andere vissers lastig te maken.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Het minder goede weer van eind voorgaande week heeft een zeker vistekort geschapen waardoor de vraag uit het buitenland groter werd. Hierdoor werden voor de meest gebrachte vissoorten die eens te meer gul en rode zeebaars heetten, hogere prijzen betaald. Vooral de gullen werden zeer goed verkocht met zelfs de kleine sortering nog rond de 14 fr het kg. Daar ook de vangsten van de op gul vissende schepen omvangrijker waren, werden flinke resultaten geboekt door deze schepen. Verschillende vaartuigen bereikten zelfs meer dan 300.000 fr wat zeker als uitstekend mag worden gekwoteerd in dit jaargetijde.

Alhoewel de aanvoer van rode zeebaars opnieuw redelijk ruim was moest de opvangregeling dit keer heel wat minder tussenkomen. Alleen maandag werden een 300 manden van deze vissoort uit de markt genomen. Nadien gingen de prijzen zelfs stijgen en ook dinsdag toen nog ruim 200 bennen gebracht werden lag de prijs boven de 600 fr. De verhoogde minimumprijs van 550 naar 580 fr per ben heeft dus zichtbaar een gunstige invloed gehad. Voor de gullen waren het meer de uitvoerders die de prijs ophielden, iedereen zat blijkbaar om gul verlegen want gaandeweg ging de prijs stijgen. Totten en wijting, tijdens de voorgaande weken herhaaldelijk in grote hoeveelheid opgevangen, kreeg nu eveneens renderende prijzen. Dit kwam dan in de eerste plaats weer ten goede aan de Noordschepen die de gemiddelde prijs welke voor hun vangst werd betaald zagen oplopen tot boven de 15 fr per kg.

Tongen zijn uitermate schaars geweest, en dit niet alleen in de vismijn van Oostende. Ook in het buitenland weinig tong zodat de prijs van deze soort opliep naar 'n gemiddelde van 110 fr. Voor het ene vaartuig die van het kanaal kwam verkopen met een zeer beperkte vangst (1098 kg) viel de opbrengst nog mee.

De garnaalschepen kenden een iets gunstiger week dan de voorgaande. Vooral de laatste dagen waren de vangsten groter al blijven er grote verschillen wat die vangsten betreft. Het ene schip lost 19 kg, een andere kan meer dan 100 kg in de markt zetten. De garnaalprijs blijft redelijk hoog, al is de prijs in verhouding tot de aanvoer niet zo héél goed. De op vis varende kustvissers kunnen maar minieme tongvangstjes aanvoeren. Ook de hoeveelheid platvis die in de mijn wordt gebracht is erg gering.

De totale aanvoer bestond tijdens de voorbije week uit 10.450 bennen vis, 2500 kg tong en een onbeduidende hoeveelheid kreeftjes. De totale opbrengst bedroeg 6.900.966 fr.

—RUIME VANGSTEN RODE —ZEEBAARS VAN IJSLAND

Vijf IJslandse vangsten leverden 5.160 bennen vis op. Meer dan de helft hiervan was rode zeebaars of noorse schelvis. Inderdaad, door de 5 schepen werden 2.675 bennen bonen gelost. Slechts 300 bennen hiervan moesten worden opgehouden. Ook dinsdag, toen de ophoudprijs met 30 fr. per ben verhoogd werd, moest ook rode zeebaars worden opgevangen. Toen ging de prijs zelfs stijgen van 590 naar 670 fr. per mand. Maandag kreeg grote sortering tot 830 fr. per ben. De kleine onuitgezochte soort werd verkocht aan 550 fr. In elk geval is het duidelijk dat de markt weer min of meer normaal geworden is endat de vraag naar vis weer toeneemt. Betere prijzen dus voor rode zeebaars ,ook goede prijzen voor de gullen. De grote sortering kreeg van 680 naar 700 fr., kabeljauw van 700 naar 800 fr. Kleinere gul kreeg van 570 naar 650 fr. Veel minder gunstige prijzen voor koolvis. Grote sortering zakte naar 510 fr., de middensortering kreeg 40 fr. dank zij de grote belangstelling die door de zouterijen werd betoond. Bij de minder gebrachte soorten moeten we de betere prijs vermelden welke voor schelvis werd betaald. Grote schelvis kreeg tot 30 fr., een slag kleiner werd verkocht aan 22 fr. en de andere sorteringen kregen van 16 naar 20 fr. Hondstong noteerde gewoonlijk rond de 22 fr. en voor schaat werd tot 38 fr. gegeven. Heilbot noteerde van 52 naar 104 fr. en staart (buitengewoon schaars) kreeg tot 70 fr. Voor schotse schol noteerden ze rond de 16 fr. en zeewolf kreeg van 10 fr. (kleine) naar 24 fr. De aanvoer van blauwe leng was weer iets groter dan verleden week. De prijs voor deze soort ging dalen van 950 naar 720 fr. per ben. De verzorging van deze vissoort kon zeker beter zijn waardoor de kopers van deze soort ingevoerde blauwe leng verkiezen uit Boulogne. Voor Witte leng lag de prijs niet eens zoveel lager hetgeen zeker niet normaal is, er werd van 10 naar 15 fr. voor gegeven. De resultaten van de IJslanderr varieerden van 344.985 fr. naar 774.875 fr. dit voor de O.331 en de O.81.

ZEER BEPERKTE KANAALAANVOER

Een kanaalvangst, deze werd maandag gelost door de O.37 die een 100 bennen vis en bij de 1.100 kg tong in de afslag bracht. Tongen die zowat de enige waren op de Oostendse markt deze week. Er werden dan ook veel hogere prijzen voor betaald dan verleden week. Lappen haalden juist de 100 fr., grote tong noteerde tot 112 fr en driekwarttong kreeg 122 fr. per kg. Voor bloktong bood men 100 107 fr. en voor/kleine tong werd afgenomen aan 104 fr. Kleine tong kreeg rond de 100 fr. per kg. Meteen werd een gemiddelde prijs bereikt van 110 fr. per kg. De bij vangst kreeg eveneens flinke prijzen. De kleinste sortering heek werd nog verkocht aan 16 fr., de grotere soort kreeg tot 39 fr. Schotse schol noteerde tussen 16 en 36 fr. en voor steenschol werd van 10 naar 35 fr. gegeven. De weinige bennen rog en de even schaarse manden platvis gingen aan meer dan middelmatige prijzen van de hand. De opbrengst viel dan ook wel hoger uit dan verwacht en bedroeg 191.000 fr.

WEER GROTERE VANGSTEN VAN DE NOORD

Na een paar weken van kleinere vangsten en mindere prijzen is het voor de schepen die op de noord vissen weer gaan beteren. In elk geval werden tijdens de afgelopen week grotere vangsten gelost. Ze werden bovendien ook duurder verkocht. Kabeljauw, die we bijna niet hebben gezien kreeg tot 30 fr. Voor grote shelfcodgul werd tot 21 fr. genoteerd. Ook de middenslaggullen kregen flinke prijzen die varieerden tussen 720 en 900 fr. De kleinere gullen werden verkocht van 690 naar 780 fr. en de heel kleine gul steeg van 650 naar 710 fr. per ben. Wijting steeg eveneens in prijs en kreeg van 420 naar 670 fr. Zelfs totten moesten helemaal niet opgevangen worden maar kregen van 450 naar 600 fr. De grote sortering kreeg zelfs tot 900 fr. en middenslag-schelvis tot 35 fr. per kg. Grote en middenslag steenschol, vissoort die blijkbaar veel gevraagd werd want we zagen ze bijna niet meer in de markt, kreeg van 40 naar 57 fr. Ook platvis ging zeer duur van de hand en kreeg nog eens boven de 20 fr. de kg. Griet was eveneens zeer weinig in de afslag te zien, de prijs varieerde rond de 75 fr. Voor de weinige tarbot werd weer tot 140 fr. per kg betaald. Roggen kregen tot 42 fr. en zijn dus weer op het pre-vakantiepeil. Voor de Noordschepen werden meteen flinke resultaten geboekt. Een viertal schepen lukten meer dan 300.000 fr. terwijl alle andere schepen ruim meer dan 200.000 fr. besomden.

BIJZONDER WEING WESTSCHEPEN

Vrijdag twee, maandag één Westvangst. Dat is natuurlijk veel te weinig en meteen werden voor soorten die verleden week amper opvangprijzen haalden, nu topprijzen betaald. Rode knorhaan bvb. steeg boven de 40 fr. het kg. en kreeg voorgaande week amper 6 fr. Ook wijting, totten en de verschillende soorten rog gingen zeer duur van de hand. Voor de vangst van de O.172 lag het gemiddelde dan ook rond de 1.300 fr. per ben. De vaartuigen welke vrijdag verkochten moesten het meer van gul hebben. Toen reeds lieten de betaalde prijzen voor gul een gunstige markt voorzien.

BROOD- EN BANKETBAKKERIJ

WILLY VANHESTE

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

Gelijkheidstraat 18, Oostende — Tel. 741.81

(7212V)

TE KOOP :
Vissersvaartuig Z.463

Motor ABC 2 50 pk.
Nieuwe winch 1971.
Nieuwe schroef en schroefas 1972
Motor vernieuwd in 1971.
Z.bevt. : VANTORRE Robert
Heist, Knokkestraat, 40
Tel. : (050) 521.94

(7232V)

VORDAP

SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
Tel. 04180 - 2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
Tel. 01150 - 4117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
Tel. 03-752051

(5723V)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was juist zoals vorige week eerder klein, de meeste vissoorten renderend, met zelfs topprijzen op de woensdagmarkt. De verschillende tongprijzen schommelden tussen de 92 en de 144 fr. voor de grote soorten en van 110 tot 150 fr. voor de fruits. De middensoorten met de schone kleine en de kleine bekwamen van 106 tot 159 fr. het kg. op de woensdagmarkt. De kleinste slag met de TP en de slips die zeer gering waren in aanvoer van 95 tot 105 fr. het kg. Tarbot en grietsoorten vielen eveneens in de smaak, deze behaalden volgens sortering van 65 tot 170 fr. het kg. De pladijsaanvoer was in vergelijking met de vorige week eveneens duurder in prijs, de 4 sorteringen bekwamen van 8 tot 40 fr. Ondanks de kleine aanvoeren was de markt toch goed voorzien van kleine gulsoorten. Deze bekwamen van 10 tot 24 fr., de kabeljauwvissen die zeer gering gelost werden haalden van 21 tot 29 fr. De roggevis was en bleef duur, de vaartuigen van de West brachten dan ook mooie resultaten met hun roggen. De grote soorten van 27 tot 40 fr. en de kleinere van 14 tot 31 fr. Van de wijtingsoorten waren alleen de grote soorten in trek, van 11 tot 15 fr., de kleine behaalden slechts de minimum ophoudprijzen. Zeehaaien en zeehonden, eveneens van de West bekwamen van 14 tot 22 fr. De robaards en de knorhanen gingen eveneens vlug van de hand. De 8594 kg. zeekreeftjes bekwamen een gemiddelde prijs. Van grote naar kleine, van 84,28 fr. het kg.

MAAND JULI 1972

De totale opbrengst voor de maand juli bedroeg 27.331.888 fr. met een aanvoer van 1.124.936 kg. In vergelijking met dezelfde periode van vorig jaar is dit een vermindering in opbrengst van 1.319.249 fr. Voor wat de aanvoer van garnalen betrof, deze is teruggelopen van 106.003 kg. naar 65.255 fr. eveneens een lager gemiddelde van 62,17 naar 51,90 fr.

VERANDERINGEN IN DE BELGISCHE VISSERSVLOOT

MAAND JULI 1972

OPDRIJVEN VAN P.K. :

Z.262 „THETIS" — eigendom : J. Haerinck - Wed. Savels, Claeys Raymond - Savels, Bastenakenstraat 12, 8380 Zeebrugge - Brugge 5.
375 P.K. i.p.v. 300. Zeebrief : 6-7-1972.

AFSTELLEN VAN P.K. :

Z.417 „YVETTE-FREDDY" — eigendom : Cesar Devooght en Cie P.V.B.A. Polderstraat 69, 8390 Knokke-Heist.
285 P.K. i.p.v. 325. Zeebrief : 28-6-1972.

VERANDERING VAN EIGENAAR :

Z.559 „GUDRUN" — eigendom : Utterwulghe Albert, F. Timmermanstraat 42, 8390 Knokke-Heist.
Zeebrief : 12-7-1972.

INBOUW NIEUWE MOTOR + VERHOGING VAN P.K. :

O.23 „GEOFFREY WILLIAM" — eigendom : Devey François, St.-Franciscusstraat 30, 8400 Oostende.
Motor : Caterpillar 240 P.K. — nr. 93 B 858 — bouwjaar 1972.
Zeebrief : 13-7-1972.

VERANDERING VAN EIGENAAR + THUISHAVEN :

Z.422 wordt N.422 „DERUYTER" — eigendom : Mevr. Verbanck Annette, Kloosterstraat 25, 8420 Klemskerke.
Zeebrief : 14-7-1972.

ADRESVERANDERINGEN :

N.345 „FINISTERE" — eigendom Legein Jacky, Kaai 45, 8450 Nieuwpoort.

N.498 „RONDOR" — eigendom : Calcoen Marcel, Merelpad 20, 8470 De Panne.

N.730 „HERNIEUWEN IN CHRISTUS" — eigendom : Christiaen Henri, Van Clichthovenstraat 40, 8450 Nieuwpoort.

N.738 „JOHAN" — eigendom : Calcoen Raymond-Declercq, Statiestraat 6, 8478 Adinkerke.

N.782 „NANCY" — eigendom : Guilleman Freddy, Langestraat 35, 8450 Nieuwpoort.

N.804 „DE VIJF GEBROEDERS" — eigendom : Legein Georgette, Jachtwakersweg 18, 8458 Oostduinkerke.

BIJVOEGEN TELEFOONNUMMERS :

blz. 52	Mr. Decreton Magdalena	425.76
blz. 55	Mr. Mylle Elsy	236.09
blz. 56	Mr. Plaetevoet Roger	303.55 i.p.v. 203.55
blz. 58	Mr. Tourlousse Daniël	251.47
blz. 59	Mr. Vanacker Marcel	428.27
blz. 60	Vercoutter Norbert	527.39

SCHRAPPEN TELEFOONNUMMER :

blz. 54 Guilleman Hendrik tel. 808.27 schrappen

ERRATA :

blz. 50 : volledig schrappen : Calcoen August (wwe) — N.738, Pr. Albertlaan 5, 8470 De Panne.
blz. 52 : bij mw. Decreton Magdalena — N.738 bijvoegen.
blz. 60 : bij Vercoutter Raphaël — N.765 bijvoegen.

NEDERLANDS OPLEIDINGSSCHIP VOOR DE ZEEVISSERIJ

Onder de vele fondsen die in Nederland bestaan, figureert ondermeer het Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart.

Veel dezer fondsen worden voor een groot gedeelte gefinancieerd door bijdragen van de reders. Genoemd Onderwijsfonds heeft aan de Nederlandse scheepswerf « Scheephellingmaatschappij Scheveningen » opdracht gegeven een ontwerp te maken voor een opleidingsschip voor de zeevisserij. Dit vernemen wij uit « De Visserijwereld » van 20 juli 1972. Het is de bedoeling de leerlingen van de verschillende Nederlandse visserijscholen aan boord van dit opleidingsschip praktisch onderricht te geven in de modernste vangmethoden. Door de visserijscholen in Scheveningen, Katwijk en IJmuiden werd reeds jaren geleden aangedrongen het visserijonderwijs de beschikking te geven over een opleidingsschip. In afwachting dat de Nederlandse overheid de nodige middelen zou verstrekken voor de bouw van een dergelijk opleidingsschip, werd een oude logger voor dit doel omgebouwd. Dit schip, « De Zeearend », deed tot nog toe dienst als opleidingsschip.

De bouw van het nieuwe opleidingsschip wordt op ca 4 miljoen gulden (ca. 56 miljoen B fr.) geraamd. Het wordt een hektrawler, die bovendien zal worden uitgerust voor de bokken- en pelagische visserij.

Het schip zal verder worden uitgerust met moderne apparatuur voor verwerking van vis, ondermeer een stripmachine, een scherfijsmachine, enz... en zou plaats bieden voor 46 personen, waarvan 18 bemanningsleden en instrukteurs en 28 leerlingen. Het zal worden voortbewogen met een totaal vermogen van 1.500 PK.

Gehoopt wordt het opleidingsschip in 1973 in de vaart te brengen.

Een initiatief dat geloofd mag worden en in ons land navolging verdient. De ondervinding zal ons nochtans leren wat de praktische opleiding van onze jongens uit de visserijscholen met de O.29 ons te doen valt.

MEER HARING EN ENORM VEEL MOSSELEN

Wij lezen in de IJmuider Courant

Vanaf het begin van de teelt 1972 tot en met 21 juli bedroeg de aanvoer in Nederland van gezouten haring 67.922 kantjes. In dezelfde jeriode van 1971 was de aanvoer 60.488 kantjes. De aanvoer van verse haring was in juni 1972 in IJmuiden en in Scheveningen samen 218.000 kg, tegen veertigduizend kg in juni van het vorig jaar.

De aanvoer van konsumptiegarnalen bedroeg in juni van dit jaar 223 ton voor de waarde van f 833.660. In juni 1971 bedroeg de aanvoer 255 ton voor een waarde van f 872.819.

Alhoewel het mosselseizoen pas enkele weken op gang is, zijn er reeds grote hoeveelheden mosselen aangevoerd. In de komende tijd zullen de aanvoeren nog groter worden. In verband met de zeer goede kwaliteit van de mosselen is het vleesgewicht verhoogd van zestien kg per 100 kg tot achttien kg per 100 kg.

Ondanks het feit, dat Spanje geen lid is van de EEG en dus zijn produkten bij invoer in EEG-landen onderhevig zijn aan heffingen, blijven Spaanse mosselen een geduchte konkurrent.

Er is bezorgdheid over het tot dusverre uitblijven van duidelijke uitspraken door de centrale overheid betreffende het verwateren en opslaan van handelsvoorraden mosselen in Nederland. De natuurlijke verwaterplaatsen in Zeeland zullen reeds enkele jaren voor de afsluiting van de Oosterschelde niet meer geschikt zijn voor het verwateren en opslaan van konsumptiemosselen. Een interdepartementale stuurgroep wordt nu ingesteld, waarvoor ook vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de geinteresseerde provincies worden uitgenodigd, welke groep begin 1974 met voorstellen zal komen over de inrichting van een definitief projekt.

De voltallige stuurgroep zal dan haar werkzaamheden na september van dit jaar kunnen aanvangen.

Nota van de Redaktie :

Het moet er aan toegevoegd dat inderdaad de mosselen uit Yerseke aangevoerd van prima kwaliteit zijn.

We hadden de gelegenheid hieromtrent met de firma Prins te spreken, die behoort tot de beste kwaliteitsfirma van Holland.

En inderdaad de mosselen zijn prachtig.

We kennen ook de Spaanse mosselen en niettegenstaande die goedkoper zijn, mag gezegd dat de Hollandse mosselen wat kwaliteit betreft misschien niet zo groot zijn als de Spaanse maar de Yerseke mosselen vooral in kwaliteit ver de Spaanse overtreffen.

Sommige Belgische handelaars hebben echter de finesse de mosselen te vermengen. Er zijn immers drie kwaliteitssoorten. De prijs verschillend zijn, zijn er natuurlijk die 3e en 2e rangmosselen leveren voor eerste. En dat mag wel spijtig genoemd daar de prijzen niet duur zijn.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
28- 7	2	12.000	162.665			
31- 7	12	338.598	4.338.361			
1- 8	5	123.500	1.733.030			
2- 8	3	44.500	666.910			
	22	518.598	6.900.966			
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
27-7	1	41	2.911			
29- 7	12	981	73.540			
30- 7	4	166	13.858			
31- 7	11	735	42.826			
1- 8	12	700	43.759			
VISAANVOER TE ZEEBRUGGE						
27- 7	8	65.049	1.217.474	18,71		
28- 7	7	49.788	972.974	19,54		
31- 7	10	53.976	1.307.540	24,22		
1- 8	9	51.525	1.186.085	23,01		
2- 8	6	28.256	707.290	25,03		
WAARVAN TONG						
27- 7	8	2.940	278.130	94,60		
28- 7	6	2.672	268.950	100,65		
31- 7	10	4.545	479.510	105,50		
1- 8	8	2.222	256.060	115,23		
2- 8	5	586	84.520	144,20		
KREEFTAANVOER TE ZEEBRUGGE						
27- 7	2	2.230	180.630	81,—		
28- 7	2	1.803	159.430	88,42		
31- 7	2	1.526	139.080	91,14		
1- 8	2	2.250	183.980	81,76		
2- 8	1	785	61.540	78,50		
GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE						
27- 7	1	150	13.977	85/108		
31- 7	37	6.666	316.303	30/70		
1- 8	34	6.469	275.726	30/61		
2- 8	35	6.067	292.911	31/67		
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
29- 7	5	304	27.974	79,—	98,—	
31- 7	5	291	22.308	72,—	82,—	
1- 8	6	367	25.819	65,—	77,—	
2- 8	5	262	19.217	69,—	79,—	
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
28- 7	2	10.481	134.613			
29- 7	2	3.559	178.351			
31- 7	9	28.561	466.164			
1- 8	5	7.802	165.750			
2- 8	9	28.077	454.926			

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 27 JULI 1972

O.282, IJsland
O.82, Noord
O.127, Noord
O.180, Kanaal
O.69, West
O.192, West

VRIJDAG 28 JULI 1972

O.217, Noord
O.114, Noord
O.285, Noord
O.189, Kanaal
N.736, West

ZATERDAG 29 JULI 1972

O.82, Noord
O.66, Noord
O.301, Noord
O.72, Kanaal

MAANDAG 31 JULI 1972

O.237, Noord
Z.509, Kanaal
N.720, West

DINSDAG 1 AUGUSTUS 1972

O.81, IJsland
O.202, IJsland
O.141, Noord
O.172, West

WOENSDAG 2 AUGUSTUS 1972

O.236, IJsland
O.331, IJsland
O.216, IJsland
O.249, Noord
O.306, Noord
O.118, Noord
N.752, Noord

NIEUWPOORT

VRIJDAG 28 JULI 1972

N.491	35.459	N.762	99.154

Tweehonderd bennen vis werden gelost, waarvan 130 bennen gullen Geen tongen van betekenis. De kleine varia's werden duur verkocht. Twaalf bennen steenschollen werden verkocht aan 1.900, 1.550 en de kleinste soort 660 fr. de benne. De weinige platvis kreeg dan ook zijn prijs : grote 1.440, drielingen 1.080, kleine van 480 à 600 fr. Wijting langs de goedkope kant : grote 550 en kleine de opvangprijs 360.

Zeehonden 600 fr. Roggen: moers 1.400, tilten 1.200 fr. De kopen kabeljauw kregen 1.370 fr. De gullen op de grond van 1.200 à 1.000 fr. De volgende soorten 800 en 650. De vóórkleine 550 fr. de benne. Geen slechte markt in vergelijking met «slecht weer» en op de eindweek !

ZATERDAG 29 JULI 1972

N.704	169.741	N.700	8.610

N.704 loste 1.300 kg. tongen, met 30 bentjes andere vis. De tongen werden verkocht aan: 120 fr. voor de 1e en 2de soort, de 3de 118, de 4de 110, 5de 102 en voor de kleine 90 fr. De platvis liep langs de goedkope kant, 550 en 480 fr. de benne voor grote en drielingen, kleine van 380 à 330 fr. De tarbot haalde nog altijd zijn 135 fr. de kg Alles samen nog een goede besomming voor dit vaartuig.

MAANDAG 31 JULI 1972

N.708	62.470	N.710	76.729
N.730	56.800	N.36	45.160
N.422	74.990	O.214	121.835
N.700	15.060	N.498	3.500
N.788	9.620		

Er werden 550 bennen vis gelost, en 1.000 kg. tongen. De tongen kenden een lichte daling en de prijzen Grote lappen 95 fr., de 2d 117 fr., de 3d 125, 4d en 5d 110 en 100 fr. en de kleine soort kreeg rond de 95 fr. de kg. De kabeljauw haalde nog zijn 30 fr. de kg. De grote gullen 1.150 en 1.050 fr. de benne De daaropvolgende soorten 900, 810 en 650 fr., de «fileer»-gullen van 580 à 600 fr. de benne. Veel platvis was er niet op de markt. De drielingen kregen 650 fr. en de kleine rond de 500 fr., terwijl deze van de kustvisserij zelfs 980 fr. kregen (ongegut !). Moerroggen 1.600 Wijting : grote 620, kleine : opvangvis, tot 480 fr. de benne ! Speerhaaien 780, en zeehonden 700 fr. De rare vis was heel «schaars» te vinden, kreeg zijn dure prijs, en andere variaties, zonnevis, staarten, robaard werden duur verkocht.

DINSDAG 1 AUGUSTUS 1972

N.543	78.970	N.722	60.060
N.788	9.510	N.807	4.800
N.805	12.410		

Drie kustvissers met kleine vangsten (tongen) en dit vóór twee nachten vissen ! De twee andere vaartuigen, met 130 bennen vis en samen 350 kg. tongen, De tongen de zelfde en ± prijzen van gisteren. De gullen dezelfde prijzen als op de maandagmarkt, zelfs een partij «fileer»-gullen kregen 670 fr. de benne, wat 80 fr. op de benne meer is dan gisteren !

Alle andere vissoorten werden «goed» verkocht, vooral de kleine koopjes met de «rare» vis !

WOENSDAG 2 AUGUSTUS 1972

N.800	162.550	N.736	67.990
N.737	49.860	N.738	78.346
N.715	66.580	N.807	9.250
N.700	11.480	N.498	5.430
N.349	3.440		

550 bennen vis werden gelost met slechts 500 kg. tongen en waarvan 500 bennen gullen waren. De gullen van de Noord kregen niet dezelfde prijzen als deze van de West, welke naar 't laatst van de markt een opgaande prijs kenden ! De partijen werden verkocht vanaf 1.200, 800 en 700 fr. De voorkleine (fileergullen) kregen dan 710, bij in 't begin van de verkoop slechts 600 fr. Alle andere vissoorten werden heel goed verkocht. De platvis: 1.400 fr voor de drielingen, kleine platvis 760 fr., zeehonden en speerhaaien tot 1.000 fr. ! De grootste stijging in prijs deed zich voor in de wijting : van 870 tot 1.100 fr. voor de grote en van 420 tot 910 fr. voor de kleine ! Roggen (vaste prijs) moers : 1.700, tilten : 1.500 fr

De kleine variaties : zonnevis, robaard, staarten, tarbotjes, enz., kregen hoge prijzen ! De tongenprijzen waren natuurlijk ook in het bal betrokken en kregen van 117 voor de kleine tot 135 en zelfs 148 fr. voor de 3de soort !

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 27 JULI 1972

Z.512	9	800	120	171.641
O.315	6	600	200	189.630
Z.592	8	800	90	143.994
Z.559	9	100	90	178.480
Z.460	9	100	200	162.239
Z.545	7	100	60	81.042
Z.563	9	100	120	126.908
Z.295	9	100	250	163.540
				1.217.474

VRIJDAG 28 JULI 1972

Z.589	6	800	40	140.505
Z.405	10	450	150	188.221
Z.604	10	100	200	169.902
Z.542	9	500	170	126.648
Z.569	10	100	160	148.238
Z.430	9	100	90	92.520
Z.564	8	400	80	106.940
				972.974

MAANDAG 31 JULI 1972

Z.502	10	250	180	158.290
Z.421	7	200	60	78.400
Z.507	10	500	100	139.990
Z.176	10	500	160	272.100
Z.510	8	400	40	105.150
Z.424	9	250	110	112.000
Z.574	7	250	60	80.540
Z.500	12	100	150	133.890
Z.465	8	500	40	90.810
Z.575	9	100	100	136.370
				1.307.540

DINSDAG 1 AUGUSTUS 1972

Z.560	8	100	120	109.370
Z.570	8	100	120	125.290
Z.444	10	400	140	166.950
Z.568	8	500	50	109.120
Z.585	2	100	10	18.180
Z.551	8	100	130	156.730
Z.496	11	700	40	151.610
Z.459	10	100	100	192.676
Z.549	10	100	80	154.929
				1.184.855

WOENSDAG 2 AUGUSTUS 1972

Z.400	6	100	50	58.220
Z.588	8	500	70	125.340
Z.533	10	100	80	115.340
Z.415	10	100	120	156.720
Z.348	10	100	80	123.020
Z.451	9	100	70	128.410

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	31-7-1972	1-8-1972
Schelvis		
Groot	22.—30.—	.....
Middel	20.—23.—	.....
Klein	10.60-16.—	.....
Kabeljauw	14.—15.—	15.—15.40
Gul	11.40-14.—	11.80-14.40
Wijting	.....	.....
Schaat	32.—36.—	.....
Zeebaars	11.—16.60	11.80-13.—
Leng	8.60-16.80	9.20-15.40
Schartong	6.—15.—	.....
Heilbot	52.—106.0	52.—83.—
Koolvis	4.80-22.—	5.—21.—
Hondstong	7.80-11.60	8.—10.20
Zeewolf	9.—21.60	.....
Platen	64.— ——	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	31-7-1972	1-8-1972	2-8-1972
Lappen	100 -102	.....	.....
Grote	112 —,—	.....	.....
¾	121,2—,—	.....	.....
Blok	111 —,—	.....	.....
voor-kleine	106 —,—	.....	.....
kleine	100 -101,2	.....	.....
slips	.....		

Zeebrugge

Soorten			
grote	92,—97,—	100 -102	110 -111
blok	98,—106	110 -112	140 -144
fruit	110 -118	120 -122	148 -150
schone kleine	106 -112	118 -120	156 -158
kleine	101 -108	115 -117	155 -158
tout petit	100 -105	110 -112	148 -150
slips	95,—101	104 -107	120 -130

Nieuwpoort

Soorten			
Tong I	95,———,—	94,———,—	111 —,—
Tong II	117 —,—	112 —,—	131 —,—
Tong III	125 —,—	116 —,—	145 —,—
Tong IV	110 —,—	108 —,—	132 —,—
Tong V	100 —,—	116 —,—	132 —,—
Kleine	95,———,—	96,———,—	117 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	31-7-1972	1-8-1972	2-8-1972
Grote	14,———,—	.....	.....
grote iek	20,———,—	.....	.....
kleine iek	21,———,—	25,———,—	.....
derde slag	22,40——,—	24,———,—	.....
platjes	10,—22,—	8,40-21,—	20,20—,—

Zeebrugge

Soorten			
grote	9,—12,—	12,—18,—	22,—28,—
middenslag	10,—14,—	13,—25,—	30,—35,—
kleine	9,—15,—	13,—15,—	34,—40,—
deelvis	7,50- 8,50	8,—10,—	20,—22,—
meyers	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Soorten			
Moeien	20,—20,—	21,———,—	28,———,—
grote pladijs	11,—13,—	20,———,—	28,———,—
drielingen	8,—20,—	18,———,—	10,—18,—
platjes	.....	.....	.....

OOSTENDE

VRIJDAG 28-7-1972

WEST

N.185	6	100	—	66.600
N.720	7	140	—	94.800

MAANDAG 31-7-1972

IJSLAND

O.216	18	1560	—	707.520
O. 81	17	1230	—	774.875
O.202	19	920	—	538.921
O.331	11	550	—	344.985

KANAAL

O. 37	15	100	1100	191.100

NOORD

N.752	9	430	—	320.960
O.118	9	340	—	218.750
O.306	9	480	—	364.440
O.229	9	360	—	263.760
Z.597	8	520	—	379.400
O.123	9	210	—	140.280

WEST

O.172	7	50	—	62.530

DINSDAG 1-8-1972

IJSLAND

O.334	19	900	—	558.620

NOORD

O.239	10	390	—	269.700
O.274	10	400	—	293.640
O.303	9	530	—	378.690
N.719	9	250	—	203.080

WOENSDAG 2-8-1972

O.369	7	270	—	222.950

NOORD

N.705	9	320	—	220.820
O.217	8	300	—	200.630

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 4 AUGUSTUS 1972

NOORD : O.128 met 350 bennen; O.151 met 300 bennen; O.247.

MAANDAG 7 AUGUSTUS 1972

IJSLAND : O.288 met 1.750 bennen, t.t.z. 1.150 bonen, 350 kools, 20 kabeljauw, 80 gullen, 50 leng, 50 schotse schol en mieten, 50 varia; O.129 met 470 bennen, t.t.z. 20 bonen, 175 kools, 40 schelvis en totten, 50 gutvis, 70 kabeljauw/gul, 75 leng, 20 kreeft, 5 heilbot, 15 varia; O.324 met 225 bennen vis en 75 kreeft; O.231.

KANAAL : O.181; Z.499.

NOORD : O.127; O.134; O.135; O.159; O.206; O.279; O.284; N.708; O.66; O.83.

WEST : O.156; O.69; N.736.

DINSDAG 8 AUGUSTUS 1972

IJSLAND : O.318.

KANAAL : O.198.

NOORD : O.82; O.114; O.285; O.301; O.237; Z.509.

WEST : O.172; N.720.

WOENSDAG 9 AUGUSTUS 1972

NOORD : O.141; O.306; N.752.

WEST : O.192; O.148; O.120.

VISHANDELAAR BETRAPT BIJ STELEN VAN VIS

Maandagvoormiddag werd de vishandelaar Luc E. in de vismijn te Oostende betrapt op het stelen van vis die voordien was opgevangen. Het betrof hier 5 manden rode zeebaars die reeds waren opgeladen op de kamions van de vismeelfabriek. Het was de agent van dienst in de vismijn die de handelaar betrapte waarna hij voor verdere ondervraging werd opgeleid.

Eindelijk werd dan toch eens iemand op heterdaad betrapt. Er zijn ongetwijfeld nog veel van die mensen in de vismijn die klaar staan om de vis van een andere mee te nemen, wanneer deze zijn rug gedraaid heeft. Het betreft niet alleen gewone vissoorten maar ook tong, tarbot en heilbot verdwijnen soms op onnaspeurbare manier. Van een bij vergissing wegnemen kan in dergelijke gevallen geen sprake zijn. Iedereen die een mand tong koopt zal weten wanneer hij dat doet. Voor de bestolen handelaars is het verlies dubbel onaangenaam. Zij moeten de vis die zij kochten en niet kregen betalen terwijl zij anderzijds ook hun gerief niet hebben.

Al te dikwijls wordt te laks opgetreden tegen personen die leven van het zweet van anderen. Het ware dan ook billijk dat men dergelijke personen uit de vismijn verwijdere. Onze vismijndirektie is en blijft beneden alles De Vissershaven interesseert hen niet.

PAKKETBOTEN OOSTENDE-DOVER

UURTABEL DER OVERVAARTEN
Voor de week van 6.8.1972 tot 12.8.1972

PASSAGIERSBOTEN
Afvaarten uit Oostende :

— Alle dagen te 00u.45, te 09u.50, te 10u.15 en te 14u.45
— Op 6, 7, 11 en 12.8.72 bijkomende afvaart te 15u.30 (1)

Afvaarten uit Dover of Folkestone:
— Alle dagen te 01u.00, te 11u.35, te 13u.00, te 16u.00 en te 16u.50.
— Op 6, 7, 8 en 12.8.72 bijkomende afvaart re 09u.55 (2)

CARFERRIES
Afvaarten uit Oostende :

— Alle dagen te 01u.30, te 04u.05 (3), te 07u.30, te 09u.25 (4), te 10u.30, te 13u.30, te 16u.30, te 19u.30 en te 22u.30.
— Op 6 en 7.8.72 bijkomende afvaart te 04u.30.
— Op 11 en 12.8.72 bijkomende afvaarten te 04u.30 en te 21u.30.

Afvaarten uit Dover of Harwich of Folkestone :

— Alle dagen te 00u.30, te 06u.30, te 09u.30, te 12u.30, te 15u.30, (5), te 18u.30, te 21u.30 en te 22u.45 (6).
— Op 6 en 12.8.72 bijkomende afvaarten te 02u.30 en te 03u.30.
— Op 7 een 11.8.72 bijkomende afvaart te 03u.30.

(1) Naar Folkestone
(2) Vertrek uit Folkestone.
(3) Naar Folkestone (Schip van Britse Spoorwegen).
(4) Naar Harwich
(5) Vertrek uit Harwich.
(6) Vertrek uit Folkestone (Schip van de Britse Spoorwegen).

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge		Nieuwpoort
	31-7-1972	31-7-1972	1-8-1972	1-8-1972	2-8-1972	2-8-1972	31-7-1972	2-8-1972
Tarbot : groot (123)	132 —,—	110 -125	133 -140	120 -140		140 -170	135 —,—	135 —,—
middel (123)	100 —,—	92,—100		100 -110		100 -120	90,———,—	100 —,—
klein (123)	87,———,—	65,—85,—		60,—78,—		80,—95,—	65,—75,—	85,———,—
Griet : groot (123)		55,—66,—		58,—62,—		70,—74,—	70,———,—	
middel (123)		40,—52,—		48,—62,—		60,—65,—		
klein (123)		30,—38,—		48,—52,—		45,—55,—		
Schelvis : groot								
middel	14,—21,40		22,80-24,50		27,60—,—			
klein	9,40-14,—		8,40-19,80		11,40-15,40			
Heek : groot								
middel	35,———,—							
klein	16,—21,—							
Lom								
Leng								
Rog (I)			33,—36,—		33,—45,—			
Keilrog (123)	43,———,—							
Rog (23)		30,—33,—		32,—33,—		38,—40,—	32,———,—	35,———,—
Tilten (23)		27,—29,—		28,—30,—		29,—33,—	30,———,—	30,———,—
Scherpstaart (23)		28,—31,—		28,—32,—		29,—35,—	26,———,—	30,———,—
Halve mans (23)		22,—24,—		25,—27,—		23,—26,—	18,———,—	22,———,—
Teelt (2)		20,—22,—		24,—26,—		21,—25,—		
Katrog (2)		13,—15,—		14,—18,—		16,—18,—		
Kabeljauw	21,—28,—	18,—25,—		21,—28,—	35,60—,—	22,—29,—	30,———,—	34,———,—
Gul (groot)	9,—21,40	14,—18,—	11,—25,—	16,—20,—	13,—26,—	17,—19,—	12,—24,—	12,—25,—
Gul (middel)		13,—15,—		13,—15,—		15,—17,—		
Gul (klein)		10,—12,—		10,—13,—		12,—13,—		
Hozemondhamme	41,—51,—							
Wijting : groot	9,40-15,60	10,—13,—	10,20-20,—	12,—14,—	18,—22,—	12,—14,—	12,———,—	18,—20,—
klein		9,—11,—		7,60-11,—		8,—10,—	7,— 9,—	8,—18,—
Schar	9,—12,—	4,— 6,—	18,———,—	4,— 5,—	16,———,—	10,—15,—	10,—15,—	14,—30,—
Steenschol	9,—46,40	15,—30,—	12,—57,—	20,—34,—	20,—54,—	30,—46,—		
Zeehaai	17,—21,20		20,—21,—	14,—22,—	21,40-23,—	13,—21,—	15,—16,—	20,———,—
Hondshaai	15,———,—							
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel					7,60-15,—			
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)					24,———,—			
Kongeraal					22,———,—			
Schartong	15,—33,60							
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk					10,40—,—			
Heilbot								
Koolvis								
Steur								
Zeewolf								
Pollak								
Zonnevis								
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel								
Schotse schol								
Zeehond				10,—11,—		8,—10,—	13,—14,—	20,———,—
Bot								
Rode Poon (roobaard)		12,—22,—		8,—10,—		8,—10,—		32,—35,—
Grauwe Poon (knorh.)	7,40—,—	6,— 8,—	11,50—,—	5,— 7,—	15,40—,—	6,— 8,—	3,— 8,—	5,—18,—
Rode Knorhaan	36,—41,20				39,40-47,—			
Posten		4,— 6,—						
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees „HET VISSERIJBLAD„

PRAKTISEREN

MARKT (1)

De gemeenschappelijke marktpolitiek van de Europese Ekonomische Gemeenschap zoals zij werd bepaald door het basisreglement van oktober 1970 omvat vier grote sektoren :

1) De kwaliteitsnormen ;
2) De organisatie der voortbrengers ;
3) De maatregelen voor de regularisatie van de markten ;
4) De handel met de andere landen (niet aangeslotenen).

Het is belangrijk dat de Gemeenschap een organisatiestelsel heeft opgesteld voor de eerste verkopen en bestemd om de prijzen te stabiliseren gezien de vis niet op de markt zal verkocht worden aan lagere prijzen dan vastgestelde opvangprijzen. Dit stelsel bevat eveneens een verkoopswaarborg vermits zij de verkoop verzekert van alle hoeveelheden aangevoerde vis.

Gedurende de onderhandelingen over de aansluiting verstrekten de vraagstukken van de visserijgrenzen grote titels aan de bladen. Aan de vraagstukken gesteld door de gemeenschappelijke organisatie werd minder ruchtbaarheid gegeven zelf indien de aangesloten landen daar een groot belang aan hechten. **Welke waren de voornaamste vraagstukken ?**

MARKT (2)

In de eerste plaats gaat het om de voortbrengersvereniging die, bvb. in Noorwegen, sedert 1929, opgericht is en die vandaag de eerste verkoop van vis en schelpdieren nagaat.De gehele Noorse kust (van 2000 km lang) is verdeeld in sektoren waar de verenigingen van voortbrengers een uitsluitend recht hebben op de eerste verkoop der aangevoerde vangsten. In enkele gevallen is de bevoegdheid begrensd tot zekere vissoorten, in welke streek ook.

In de gemeenschapsregeling op de gemeenschappelijke organisatie van de vismarkt werden de voortbrengers (redersverenigingen) met voorname opdracht belast in het stadium van de eerste verkoop der aangevoerde vangsten.

De schikkingen van het basisreglement en de uitvoeringsreglementen vergemakkelijken de bedrijvigheid dezer voortbrengersorganisaties.
De vissers langs hun kant, zullen de voordelen bemerken die verbonden zijn aan een lidmaatschap van dergelijke organisatoren en van de gedisciplineerde samenwerking in verband met de voortbrengst en de organisatie van de verkoopsmarkt.

HULP

Noorwegen brengt ook op zeevisserijgebied haar steentje bij de hulp aan de ontwikkelingslanden. Een bepaald aantal Afrkaanse landen waaronder Ghone hebben van deze hulp al heel wat genoten.

Doch 't is in India en meer biezonder de provincies van Kerala en Mysore dat deze hulp haar grootste ontwikkeling heeft gekend. Deze begon in India in 1952. 250 Noren hebben er ter plaatse gewerkt en de bijdrage van Noorwegen steeg tot 120 miljoen kronen.

Vandaag zet India het werk voort met de 5 hektreilers die haar door Noorwegen geschonken werden. De bemanningen hebben een goede opleiding gekregen en de markt werd zelfs voorbereid want men heeft aan de bevolking eerst moeten leren een andere vissoort te eten dan deze die ze gewoon waren. India is evenwel nog ver van het doel vermits ze schat dat 9,2 miljoen ton moet worden gevist per jaar en er maar 1,2 miljoen ton wordt bereikt maar het land is op de goede weg, denken de Noren, en het is waarschijnlijk dat een Noorse ploeg nog lange tijd in India zal verblijven, nu evenwel voor rekening van dit land.

KORROL

De korrol, een toekomstformule voor de industriele en de ambachtszeevisserij ! De pelagis, is een frans oceanografisch vorsingsschip dat totnogtoe gebruikt werd voor de tonijn vorsing in de Atlantische Oceaan.

Nu werd het schip (32 meter, 800 PK) omgebouwd om de pelagische visserij te bedrijven. Daartoe werd het vaartuig voorzien van een vast portiek en groot spoel voor het oprollen van de korre.

Deze rol is 2 meter breed, de diameter van de as is 0,24 m en de zijden hebben een diameter van 1,40 m. Dit spoel wordt aangedreven door een hydraulische motor die wordt gevoed door een hydro-elektrische centrale van 35 P.K.

De eerste proeven met dit nieuwe tuig evenals met een nieuwsoortige korretouwmeteren een netsonde-zonder-kabel werden uitgevoerd tussen St.-Nazaire en Sables-d'Olonne tussen de 27 en 29 april. Het oprollen van de pelagische korre met 4 zijden van 800 mazen van 100 mm in de omtrek en 31 meter rugpees waarvan de vertikale opening aan een vaart van 4 knopen 9 tot 10 meter is, verliep in goede voorwaarden. De kor neemt weinig plaats op de trommel en laat het manoeuvreren vlotter toe waardoor dan meteen reeds kan worden gedacht aan het gebruik van groter korren met mazen van 400 mm.

Terzelfdertijd werd een nieuwsoortige korretouwmeter getest die steunt op het principe van de magnetische aanduiding.

Verschillende proeven werden gedaan over het gedrag en de betrouwbaarheid van een nieuw netsonde-zonder-kabel die werd vervaardigd door Simrad. Aan boord van « La Pelagia » heeft de korretrommel voldoening geschonken. Hij vermijdt een rommelig dek en wat meer is, hij laat toe heel vlug van de bodemvisserij naar de pelagische techniek over te gaan naargelang de aanduidingen van de visopsporingsapparatuur.

Men kan vermoeden dat dit toestel reeds veel gebruikt in Nederland, aan boord van alle treilers zal worden aangebracht in de loop der volgende jaren.

OPLEIDING

In Engeland wordt de beroepsopleiding tot de visserijvaart in elke haven afzonderlijk georganiseerd. De plaatselijke gezaghebbers van het onderwijs doen dit in nauwe samenwerking met de reders en de vertegenwoordigers van de vissers. Zij organiseren de kursussen die zij nodig achten voor diegenen die in de nijverheid werken of er zullen gaan werken. De kursussen hebben betrekking op de kennis die voor de dekbemanning nodig is zoals het herstellen van netten, het gebruik der mekanische middelen voor de behandeling der vistuigen, de behandeling van de vis en de veiligheid, nl. de brandbestrijding en de eerste hulp Voor de toekomstige officieren worden hogere lessenreeksen voorzien, bvb lessen over werktuigkunde, zeevaartkunde en radio in het vooruitzicht van de noodzakelijke bevoegdheden, en n.l. de voorbereiding van de brevetten die vereist zijn om als gezagvoerder te kunnen worden aangesteld aan boord van schepen van meer dan 25 brutoton.

Naast deze basiskursussen hebben de grote vissershavens nu programma's opgesteld voor progresieve vorming van leerling-officieren ter zeevisserijvaart. De meeste havens hebben een komiteit voor beroepsvorming dat zich inspant om de algemene instrukties van het nationale koördineringskomiteit toe te passen.

De « British Trawler Federation » en de « White Fish Authority » volgen de kwestie van de opleiding op de voet en verstrekken de nodige richtlijnen.

VLOOT

Op het einde van 1971 omvatte de Britse zeevisserijvloot 490 schepen voor de diepzee van meer dan 24 m. lengte, daarvan zijn er 37 vrieshektreilers die hun vangst op zee invriezen en in sommige gevallen zelf de visfilees maken. Voor de kustvisserij zijn er 1800 vaartuigen van minder dan 24 m. lengte en meer dan 12 meter. Bovendien zijn er nog 3800 kleinere vaartuigen waarvan een groot gedeelte onregelmatig ter visvangst vaart.

Het aantal diepzeevissersvaartuigen is de laatste jaren verminderd vermits de oudere schepen uit de vaart genomen werden, maar het aantal vriestreilers is toegenomen. Het aantal grotere kustvissersvaartuigen is eveneens toegenomen.

In 1970 werden 5 vrieshektreilers in dienst genomen. In 1971 waren er 7 nieuwe schepen waarvan een uitgerust is voor het trekken van visrepen op zee, en twee werden in de vaart gebracht voor de aanvoer van verse vis. Het aantal diepzeetreilers viel terug van 513 op 490. Het aantal der grootste kustvissersvaartuigen nam met een zestigtal toe in 1971.
Het grootste gedeelte der diepzeetreilers behoren aan grotere rederijen terwijl de kustvaartuigen dikwijls aan een enkele reder toebehoren.

(Vervolg blz. 14)

PRAKTISEREN

(Vervolg van blz. 13)

AANVOER

De aanvoer van de Engelse vissersschepen bereikte in 1971 een totaal van 960.000 ton wat een waarde vertegenwoordigt van meer dan 10 miljard frank. Deze aanvoer was dezelfde als in 1970 in hoeveelheid maar had een meerwaarde van 22 %.

De Britse aanvoer is onderverdeeld in 3 klassen : grondsoorten, pelagische vis en schelpdieren. In 1971 bedroeg de hoeveelheid aangevoerde bodemvis 704.000 ton, pelagische soorten 203.000 ton, schelpdieren 54.000 ton.

De kabeljauw, de schelvis en de platvis maken ongeveer 75 % uit van de aanvoer van de grondvis. De haring maakt 75 % uit van de aangevoerde pelagische vis.

De kreeft is het voornaamste schelpdier dat in Britse havens aangevoerd wordt, al zijn de aanvoer van krabben, langoest en andere weekdieren eveneens belangrijk. De helft ongeveer van de aanvoer en 60 % van hun waarde worden gevist door treilers van 24 meter en meer lengte, de andere helft door de kustvissers t.t.z. de treilers van minder dan 24 meter lengte.

De kustvissersvloot brengt ongeveer alle pelagische vis en schelpdieren aan de wal evenals 33 % van de totale grondvisaanvoer. De vis die werd diepgevroren op zee, voornamelijk kabeljauw en schelvis, vertegenwoordigde in 1971 ongeveer 14 % van de grondvisaanvoer.

HANDEL

Engeland is terzelfdertijd een der voornaamste vissende landen van Europa en terzelfdertijd een der voornaamste invoerders. Daarom juist steunt dit land onvoorwaardelijk de internationale maatregelen die bestemd zijn om de visrijkdom van de zee te beschermen.

Voor 1971 werd een totaal van vis- en visserijprodukten ingevoerd, de ingeblikte waren zijn afkomstig van Japan en Noord-Amerika voor 't grootste gedeelte. Van de Noorse landen wordt diepgevroren vis in repen ingevoerd. Vismeel en visolie wordt eveneens ingevoerd.

Groot-Brittannië voert ook kleine hoeveelheden vis uit, verse vis, bevroren, bewerkt evenals schelpdieren.

VERGOEDING

Een der eigenschappen van de hoogzeevloot nagenoeg naar overal ter wereld gaande, is dat officieren en bemanning der treilers geen deel hebben in het vaartuig ; zij zijn in funktie van hun graad, vergoed met een gewaarborgd minimumsalaris en een deel in de winst van het schip, hetzij onder deze laatste vorm alleen. Dit part kan worden berekend op de bruto winst of op de nettowinst, naargelang de plaatselijke gewoonte van elke haven.

REDERS (1)

Er bestaan twee soorten redersverenigingen in Engeland : de nationale federaties die vaartuigen bezitten in verschillende havens en de redersverenigingen die in elke haven afzonderlijk bestaan. Deze verenigingen spelen een verschillende rol.

De nationale redersbonden die op plaatselijk gebied de eigenaarsmaatschappijen van treilers vertegenwoordigen, onderhandelen met de vakbonden en met de havenautoriteiten. Zij sluiten eveneens de aankoopkontrakten voor grote hoeveelheden voor talrijke kategorieën van bevoorrading en meer speciaal de brand- en smeerstoffen. Deze verenigingen verschaffen anderzijds een reeks diensten n.l. door de tuigen te leveren nodig voor het lassen van de schepen, zij zijn eveneens eigenaar van de kontainers (of viskisten) waarin de verse vis wordt verkocht in de mijn.

REDERS (2)

Anderzijds onderhouden deze redersbonden de handelsbetrekkingen met andere takken van de nijverheid waarin n.l. begrepen zijn de belangen en de scheepsherstellingen en verscheidene diensten, de bewerking van de vis, haar verdeling, de koelhuizen en in mindere mate, de detailverkoop. Zeer dikwijls gaan deze betrekkingen verder dan het financiele plan, maar een echte vertikale integratie wordt beperkt door de tussenkomst van de verkoop in de mijn van de verse vis, de voortbrengst, en anderzijds de bewerking en de verdeling.

Een echte vertikale integratie bestaat alleen maar bij de diepvries aan boord, vermits de vis dan niet langs de mijn passeert en haar verkoop normalerwijze per kantroks gebeurt.

Een ouder kenmerk van de Humberhavens : de redersbonden en de vishandelaar van de haven nemen samen deel aan de ijsvervaardiging en de werking der vismeelfabrieken.

WORDT DE WALVIS UITGEROEID ?

Meer dan 100 jaar geleden vroeg de Amerikaanse schrijver Herman Melville — bekend geworden door zijn boek "Moby Dick" handelend over de jacht op een reusachtige witte walvis, waarvan later onder dezelfde titel ook een succesfilm werd gemaakt — zich reeds af of de walvis, het grootste nog op de wereld bestaande zoogdier, niet met uitroeiing bedreigd werd. De toestand waarin Leviathan toen verkeerde, mocht de auteur dan nog zorgen baren tegenwoordig is hij nog veel slechter en zelfs kritiek geworden.

Naar aanleiding van de 24ste jaarvergadering van de "Internationale Commissie voor de Walvisjacht" (IWC) die onlangs te Londen gehouden werd, hebben biologen en deskundigen enkele cijfers bekend gemaakt omtrent de walvisstand. Zij verklaarden o.m dat waar in het vangseizoen 1930-1931 nog zowat 30.000 exemplaren buitgemaakt werden het aantal walvissen is tegenwoordig zo belachelijk laag geworden is dat zij deze diersoort als uitgeroeid beschouwen.

Deze geleerden zijn de mening toegedaan dat de walvissende landen — de voornaamste zijn de Sovjetunie, Noorwegen en Japan — zich dringend de vraag moeten gaan stellen of het nog langer verantwoord is deze zeereuzen ('n blauwe walvis kan 30 meter lang worden en 150 ton wegen, heeft een hart ter grootte van een os en een tong van enkele duizenden kilo's) af te slachten, temeer daar zij de ekonomische waarde van de opbregst van deze jacht in twijfel trekken.

Zij wijzen erop dat voor de produkten die van deze jacht afkomstig zijn — dat zijn voornamelijk olie waarmee zeep, zalf en margarine vervaardigd wordt, grondstoffen voor kosmetische industrie, hondeen kattevoedsel — reeds lang evenwaardige en goedkope vervangprodukten bestaan die kunnen gefabriceerd worden zonder het voortbestaan van een aantal diersoorten in het gedrang te brengen.

Ook van andere zijden werden noodkreten geslaakt Op de onlangs te Stockholm gehouden UNO-Milieuconferentie werd in een van de slotresoluties de volledige stopzetting van de walvisjacht geeist. Optimisten hadden gehoopt dat op de voorbije IWC te Londen minstens een stopzetting van de jacht voor 10 jaar — een voorstel van de Verenigde Staten — zou aanvaard worden. Men heeft echter het probleem niet willen ondertekenen en alleen een vangstkwotum vastgesteld waar geen enkele bioloog zeer geestdriftig over is Besloten werd, dat de jacht voor het komend seizoen zou beperkt worden tot 2.100 blauw walvis-eenheden. Nu is het zo dat de deskundigen precies over deze eenheid zeer gebelgd zijn Deze standaardmaat komt neer op één blauwe walvis of twee vinvissen of drie potvissen of zes kleinere Groenlandse walvissen, zodat uiteindelijk nog een zeer groot aantal walvisachtigen zullen afgeschaft worden waarvan sommige soorten even erg zoniet erger met uitroeiing bedreigd worden dan de blauwe walvis.

De 60 afgevaardigden van de 14 walvisvangende naties hebben te Londen maar op één punt positieve resultaten kunnen behalen. Op de schepen die de jacht bedrijven aan de Zuidpool, het voornaamste vanggebied zullen waarnemers van andere landen geplaatst worden die nagaan of de overeenkomst nageleefd wordt. Voorts zijn een aantal overeenkomsten gesloten met Australië, Zuid-Afrika, Canada, IJsland en Noorwegen die betrekking hebben op de aan land gevestigde stations voor de walvisjacht. Het aan boord meenemen van waarnemers wordt door de biologen als een kleine maar niet te verwaarlozen troost beschouwd, daar de geleerden in de voorbije jaren herhaaldelijk de walvisjagende naties verweten hebben het jachtkwotum te hebben overschreden. En dat is des te erger als men weet dat de walvis slechts om de twee tot vier jaar een jong werpt na een dracht van een jaar zodat er veel tijd nodig is om de stand enigszins op peil te brengen.

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

De aanvoer in IJmuiden bestond woensdag **26 juli** uit: 121 kisten en 3 premiekisten schelvis, 3 kisten wijting, 138 kisten kabeljauw, 4 kisten koolvis, 3 premiekisten haring, 138 kisten makreel, 54 kisten schol; 14 kisten schar, 68 kisten varia, 1600 kg tong.

Prijzen in gulden per kg:

tarbot 9,35-9,20, gr. tong 8,65-8,32, grm. tong 8,71-8,29, klm tong 7,89-7,24, tong I 8,35-8,49, tong II 8,20-7,65.

Per 50 kg.: schelvis I 61-50, schelvis II 58-64, schelvis III 46-38, schelvis IV 76, wijting I 85-69, wijting II 82, kabeljauw I 76, kabeljauw II 72, kabeljauw III 127-70, kabeljauw IV 103-70, kabeljauw V 90-61, schol I 88-61, schol II 100-59, schol III 125-80, schol IV 90-60, koolvis III 70-50, tarbot 356-165, griet 145-131,, tongschar 49-10, haring 42, makreel 75, rode poon 100, haai 70, schartong 48, wolf II 102, krab 10, schar 63-50.

Besommingen:

VL 90 230, BX 652 13.300, EH 7 1.230, GO 26 5.200, UK 70 1.030, VD 89 810, 115 890, VD 1 500, 9 860, 15 865, 19 1.580, 25 3.800, 44 400, 75 570, EB 28 en UK 78 2.800, UK 56 en UK 200 1.300, 142 en 236 2.720, 196 en 234 3.400.

In de vrijdagmarkt **28 juli** werd te IJmuiden aangevoerd: 552 kisten en 237 premiekisten schelvis, 123 kisten en 11 premiekisten wijting, 448 kisten kabeljauw, 104 kisten haring, 5 premiekisten makreel 982 kisten schol, 28 kisten schar, 58 kisten tarbot, 36 kisten varia, 62 stuks stijve kabeljauwen, 11.750 kg tong.

Prijzen in gulden per kg:

tarbot 9,57-9,01, gr. tong 8,18-7,84, grm tong 8,27-7,88, kl. tong 7,40-6,82, tong I 8,45 7,59, tong II 8,30-6,80.

Per 50 kg: schelvis I 69-43, schelvis II 70-33, schelvis III 70-31, schelvis IV 64, wijting II 50-26, schar 65-19, kabeljauw I 147-51, kabeljauw II 147-47, kabeljauw III 87-80, kabeljauw IV 86-74, kabeljauw V 62-48, schol I 84-70, schol II 86-74, schol III 72-60, schol IV 66-44, haring 24-80, makreel 54, tarbot 369-110, griet 151-100, tongschar 78-35, poontjes 22, rode poon 88-60, haai 75, krab 15.

Besommingen:
KW 3 4.660, 130 4.200, 153 6.900, 167 1.150, 214 18.600, 210 9.200, VL 153 6.070, HD 215 7.700, KG 9 820, WR 49 10.200, 33 1.150, IJM 3 1.450, VD 6 5.900, 77 10.400.

Aan deze vrijdagmarkt kwamen 10 Texelse kotters die besommingen maakten welke varieerden van 8.500 tot 26.000 f.

De aanvoer in IJmuiden bestond maandag **31 juli** uit: 127 kisten en 609 premiekisten schelvis, 306 kisten en 78 premiekisten wijting, 1232 kisten kabeljauw, 1322 kisten en 3181 premiekisten haring, 11 kisten en 4 premiekisten makreel, 1174 kisten schol, 78 kisten schar, 101 kisten tarbot ,44 kisten varia, 137 stijve kabeljauwen, 24.000 kg tong.

Prijzen in gulden per kg:

tarbot 9,31-8,61, gr. tong 8,29-7,90, grm tong 8,28-7,60, klm tong 7,24-6,91, tong I 8,35-7,71, tong II 8,24-7,30.

Per 50 kg: schelvis I 72-64, schelvis II 68-62, schelvis III 42-38, schelvis IV 36-30, wijting I 62-52, wijting II 54-47, kabeljauw I 136-72, kabeljauw II 140-81, kabeljauw III 94-78, kabeljauw IV 82-67, kabeljauw V 58-45, schol I 85-70, schol II 82-68, schol III 88-68, schol IV 70-49, tarbot 378-159, krab 7,50, rode poon 104-76, poontjes 43, hake I en II 172, hake III 140, schar 52-40.

Besommingen:

KW 11 17.200, 15 25.700, 34 19.200, 39 4.800, 41 3.200, 43 23.900, 44 ei 85 10.500, 52 7.500, 55 13.300, 87 13.100, 149 19.400, 150 12.700, 152 17.400 17 9.500, 187 18.100, 195 15.900, 205 13.800, 215 13.300, 221 9.800, 226 12.300, 4 7.500, 33 en 180 3.400, 106 6.300, 110 6.700, 127 8.050, 174 21.300, 178 4.800, 185 9.600, 189 14.900, 190 13.500, 209 10.900, 213 11.700 SCH 117 16.700, VL 11 8.800, 121 5.600, WR 25 6.100, 32 13.700, 45 7.900, IJM 18 11.500, 4 5.900, 11 20.700, 154 15.700, UK 1 14.000, 48 3.900, 115 2.700.

In IJmuiden werden dinsdag **1 augustus** aangevoerd: 3 kisten en 76 premiekisten wijting, 10 kisten koolvis, 1425 kisten en 3225 premiekisten haring, 31 kisten pilchards, 7 kisten schol, 30 kisten varia, 1.500 kg tong.

Prijzen per kilogr. in guldens: gr. tong 8,56-8,33, grm tong 8,44-7,89, klm tong 8,52-7,31, tong I 9,62-8,70, tong II 8,81-7,43, zalm 10,34-7,58.

Per 50 kgr.: wijting I 70-60, schol III 175-138, schol I 102, koolvis III 35, ansjovis 25, horsmakreel 35-6,50, makreel I 62,40-25, makreel II 25,60-24,80, pilchards 24,50-23,80, tarbot 365-156, griet 141.

Besommingen:

KW 42 en 135 40.600, UK 23 en 107 1.470, UK 56 en 200 1.600, UK 135 en 145 1.050, UK 196 en 234 1.190, VL 115 12.700, IJM 36 11.800, SCH 171 18.200, YE 25 950, IJM 23 710, ZL 6 650, KW 123 39.300, KW 144 11.200, UK 70 1.600, UK 115 1.500, UK 148 1.590, VD 1 1.930, VD 9 1.850, VD 15 1.530, VD 75 600.

SCHEVENINGEN

Op de woensdagmarkt **26 juli** werden in Scheveningen aangevoerd: 10 kisten wijting, 40 kisten kabeljauw, 30 kisten schol, 10 kisten varia en 300 kg tong.

Aan de vrijdagmarkt **28 juli** werden te Scheveningen aangevoerd: 220 kisten en 50 premiekisten schelvis, 100 kisten wijting, 20 kisten kabeljauw ,20 kisten en 70 premiekisten makreel, 300 kisten schol, 100 kisten varia en 7.000 kg tong.

Maandag **31 juli** werden in Scheveningen aangevoerd: 100 kisten en 10 premiekisten schelvis, 30 kisten en 50 premiekisten wijting, 100 kisten kabeljauw, 345 premiekisten haring, 150 kisten schol, 100 varia, 500 stijve kabeljauwen, 4000 kg tong.

URK

Van 24 juli tot en met 29 juli werd in Urk 417.199 kilogr. noordzeevis, voor een waarde van f 1.160.805,72 aangevoerd.

ANGOLA WIL VISTRAWLERS KOPEN

In tegenstelling met Polen en West-Duitsland lijkt in Nederland geen belangstelling te zijn voor de levering van een vijtiental trawlers ten behoeve van de zeevisserij door Angola: Het scheepsbouwbedrijf hier te lande vreest namelijk moeilijkheden als gevolg van politieke opvattingen welke hier ten aanzien van de Portugese kolonie heersen.

Het gaat om 200 brt-trawlers, die niet kunnen worden gebouwd op de Angolese werven.

De Angolese zeevissersvloot bestaat momenteel uit kleinere vaartuigen. Voor de kust opereren met modern materieel Japans,e, Canadese, Spaanse en Amerikaanse vang- en visverwerkingsschepen.

De Portugese regering beweert de vissersbevolking op de Angolese kust een kans te willen geven te laten delen in de visserij op de visgronden, waar behalve de reeds genoemde buitenlanders, de laatste tijid ook vissersvaartuigen uit Zuid-Afrika de vis wegvangen.

Vooral Poolse werven hebben grote interesse voor het Angolese project. De trawlers zouden, ten dele of geheel worden geruild tegen Angola-koffie.

Visaanvoer te Den Helder

WEEKOVEZICHT VAN 24 TOT EN MET 29 JULI 1972

Het weer was in tegenstelling met de vorige week veel minder voor de visserij. De kleinere vaartuigen konden slechts enkele dagen vissen vanwege de weersomstandigheden. Ook de vangsten waren over het algemeen genomen, behalve een uitschieter, zowel voor de kleinere als voor de grotere vaartuigen redelijk te noemen. Vanwege de mindere aanvoer van de verschillende vissoorten waren de prijzen zowel voor tong als voor de andere vissoorten vrij goed te noemen. In het begin van de week was de aanvoer zeer gering en ook de laatste dagen van de week vielen tegen wat betreft de aanvoer, doch zaterdag was de aanvoer meegevallen. De hoogste aanvoer bracht 2026 kg. tong aan met en gemiddelde prijs van fl. 7,84 per kg., aan bijvis 7603 kg. mee voor een besomming van ruim vijfen twintigduizend gulden Ondanks de geringe aanvoer werd er toch nog een enigszins normale omzet gemaakt.

Aanvoerbericht van 24-7 t/m 29-7-'72

Door 83 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
47.978 kg.	Tong	f 369.074,49	van f 9,28 tot f 5,40 per kg.
7.969 kg.	Tarbot	f 39.444,49	van f 9,56 tot f 1,41 per kg.
1.711 kg.	Griet	f 4.421,01	van f 3,81 tot f 0,92 per kg.
90.305 kg.	Schol	f 101.841,52	van f 2,40 tot f 0,55 per kg.
4.690 kg.	Schar	f 2.439,42	van f 0,85 tot f 0,25 per kg.
2.465 kg.	Wijting	f 1.464,61	van f 0,80 tot f 0,40 per kg.
11.070 kg.	Kabeljauw	f 114.823,53	van f 1,95 tot f 0,50 per kg.
130 kg.	Tongschar	f 223,84	van f 2,08 tot f 0,79 per kg.
775 kg.	Poon	f 693,38	van f 1,50 tot f 0,45 per kg.
690 kg.	Makreel	f 315,50	van f 0,90 tot f 0,40 per kg.
240 kg.	Schelvis	f 198,—	van f 1,— tot f 0,85 per kg.
95 kg.	Diversen	f 150,23	
168.078 kg.		**f 531.556,02**	

In de Hollandse onderzoeksraad

Schipper van Vl.105 had medeschuld in aanvaring

VOORZICHTIG MANOEUVREREN WAS BETER

Bij een aanvaring op de Noordzee op 2 februari van dit jaar werd de Vlaardinger zijtrawler « Elizabeth » VL.105 aangevaren door het Roemeens motorschip « Galati ». De Vlaardinger werd tamelijk zwaar beschadigd, maar persoonlijke ongelukken hadden niet plaats. De Raad voor de Scheepvaart is van oordeel dat de schipper van de VL.105 niet geheel vrijuit gaat en heeft hem berispt.

De aanvaring had plaats om half-elf voormiddag, bij mist, zicht 200 tot 400 meter, ter hoogte van het Terschellingerbank-lichtschip.

Hoewel de raad niet de beschikking heeft over de verklaringen van opvarenden van de «Galati» houdt hij er rekening mee, dat de Romeen schuld heeft aan de aanvaring.

Maar de schipper van de VL.105 heeft in elk geval medeschuld. Toen namelijk de « Galati » op een afstand van ongeveer drie mijl in een zo genoemde dichtbijpositie was gekomen, had de schipper — voor zover de omstandigheden het toelieten — de machines moeten stoppen. Voor de Vl.105 betekende dit dat, toen de echo van het andere vaartuig binnen de drie mijl was gekomen en nog steeds gevaar voor een aanvaring bestond, de vaart zodanig teruggenomen had moeten worden als met het oog op het uitstaande vistuig mogelijk was.

Toen de echo van het aan bakboord snel naderend andere vaartuig binnen de mijl was gekomen had de vaart uit het schip gehaald moeten worden. De schipper van de VL.105 minderde echter geenszins vaart toen de echo op ongeveer een mijl was gekomen en verandere bovendien in deze zeer gevaarlijke situatie nog twintig graden naar stuurboord van koers zonder dat hij iets van de koers en vaart of enige andere omstandigheid van het andere vaartuig afwist.

Deze handeling was in strijd met het voorzichtig manoeuvreren tot het gevaar voor aanvaring was geweken.

« KATE » AAN DE GROND

Hoewel de raad begrip heeft voor de maatregel die de schipper nam om wanneer nodig zo snel mogelijk achteruit te kunnen slaan zonder gevaar voor zijn vistuig, acht de raad die maatregel niet juist.

Een week ontzegging kreeg de kapitein van de kustvaarder « Kate » toegemeten voor het aan de grond lopen van zijn schip op 10 februari van dit jaar.

De stranding gebeurde bij het binnenlopen van Malmö. Het schip moest 'n noodreparatie ondergaan.

Toen betrokkene in de aanloop naar de haven bemerkte dat verschillende tonnen opgenomen waren, nam hij een niet te onderschatten risiko door zonder loods door te varen. De lichtsektoren van diverse havenlichten geven zodanige geleiding, dat men ook zonder goed boeienzicht binnen het betonde vaarwater kan blijven en het was onder de omstandigheden dan ook geboden aan deze sektoren goede aandacht te besteden. Hij heeft het niet gedaan.

Toen hij met een moeilijke situatie werd gekonfronteerd, doordat een baggermolen in de trechtervormige aanloop naar de industriehaven haar werkzaamheden verrichtte, werd hij zich te laat bewust dat ene door hem verkend lichtboeitje de lichtboei was die de zuidelijke kant van het vaarwater naar genoemde haven markeerde.

Er ontstond een gevaarlijke situatie toen betrokkene over bakboord ging draaien om buiten het betonde gedeelte van het vaarwater naar de lichtenlijn van de haven te draaien. Een loods had hem deze handelwijze zeker afgeraden.

De onverantwoorde handelwijze van deze kapitein had de stranding tot gevolg.

Het Hollands vissersvaartuig K.194 gezonken

« RUDI ROBERT » KW.66 BRACHT, BEMANNING NAAR IJMUIDEN

Vorige week donderdagmorgen is de motorkotter « Rudi Robert » KW.66 in IJmuiden aangekomen met de volledige bemanning van de « Eban Haëzer » KW.194 die donderdagochtend omstreeks drie uur op 29 mijl ten noordwesten van IJmuiden is gezonken.

De « Eben Haezer », een viskotter van schipper-eigenaar Nicolaas van der Plas in Katwijk, maakte woensdagavond, stomende op de Noordzee, water, doordat de bescherming van de schroef losgeraakt was, waarna losse stukken metaal de scheepshuid onder de waterlijn openscheurden.

Schipper Van der Plas verzocht via de radio om assistentie, meldende dat water het bemanningsverblijf binnendrong.

De Rudi Robert, eveneens op weg naar de visgronden, bereikte de « Eben Haëzer » en besloten werd dat de KW.66 de KW.194 naar IJmuiden zou slepen, een afstand van ongeveer honderd mijl.

Bij de « Eben Haëzer » kwam ook het marinevaartuig Hms Vos, dat overigens weinig kon uitrichten.

Kort na de aanvang van de sleepreis naar IJmuiden, werd de positie van de snel water makende « Eben Haëzer » zo gevaarlijk dat de bemanning moest worden overgenomen door de « Rudi Robert ».

Toen ruim driekwart van de reis naar IJmuiden was afgelegd, brak de lijn en moest schipper T. Remmerzwaal van de « Rudi Robert » zijn poging om de « Eben Haëzer» te behouden opgeven.

De « Eben Haëzer » is 29 mijl ten noord-westen van IJmuiden gezonken : het schip ligt 21 meter diep op de bodem van de Noordzee.

De bemanning van de « Eben Haëzer » bestond uit : schipper Nicolaas van der Plas, stuurman Teun Langmuur, motordrijver Jan van Duin, scheepskok Dirk van Beelen en matroos Jan de Mol.

Voorts waren als passagiers aan boord de elfjarige Andries van den Duyvenbode en de vijftienjarige Kees van de Burg.

Schipper-eigenaar Van der Plas heeft door deze ramp zijn enig schip verloren. Meer dan de scheepspapieren heeft hij niet kunnen redden. Ook de andere opvarenden van de « Eben Haëzer » hebben nagenoeg al hun bezittingen aan boord van de KW.194 achtergelaten.

De « Eben Haëzer », elf jaar oud, die maandag ter visserij was uitgevaren, heeft het resultaat van de eerste trekken, ongeveer driehonderd kg tong, naar de Noordzeebodem meegenomen. De 35-jarige schipper Nicolas van der Plas was donderdagmorgen onbereikbaar, nadat hij aan boord was gegaan van de « Annette », een motorjacht van zijn schoonvader, die in de haven lag. Nog dezelfde dag zou hij door de Scheepvaartinspektie in IJmuiden worden gehoord over de toedracht van de ramp. De « Rudi Robert », die op weg was naar de visgronden was toen het verzoek om assistentie van de KW.194 kwam, nog niet aan het vissen toegekomen. In de loop van de morgen is schipper Remmerswaal met de « Rudi Robert » opnieuw uitgevaren. De opvarenden van de «Eben Haëzer » zijn dezelfde morgen zo spoedig mogelijk naar huis gegaan.

Bescherming visstand

De minimummaten voor bepaalde vissoorten

Zoals bekend zijn de minimummaten, in het raam van de **bescherming van ondermaatse vis,** voor schelvis, schol en wijting de volgende :

Schelvis : 30 cm.
Schol : 27 cm.
Wijting : 28 cm.

De minimummaten voor deze vissoorten destijds in het raam van de Benelux-overeenkomst vastgesteld, liggen wel hoger dan de minimummaten voor dezelfde soorten vastgesteld door de Noord-Oost Atlantische Visserijkonventie.

Bij het van kracht worden van het E.E.G.-marktbeleid, bleek dat Nederland de Benelux-afspraak had opgegeven en opnieuw de lagere minimummaten van de Noord-Oost Atlantische Visserkonventie toepaste, zodat in feite de minimummaten voor deze vissoorten welke de Nederlandse aanvoerders dienden te respekteren, lager lagen dan deze welke voor de Belgische vissers van kracht waren. Op initiatief van de Rederscentrale werd hiertegen onmiddellijk gereageerd.

Thans verscheen in het Nederlandse wetgevende « Verordeningsblad » van 24 juli jl. de Verordening waarin betreffende minimum lengtematen opnieuw op dit peil werden gebracht, zoals destijds in de Benelux werd afgesproken, te weten :

30 cm voor schelvis,
27 cm. voor schol,
28 cm voor wijting.

Voortaan zijn de minimummaten voor deze vissoorten derhalve opnieuw dezelfde voor de betrokken lidstaten.

UIT VISMEEL OOK PRODUKTEN VOOR MENSELIJKE CONSUMPTIE

De vismeelproduktie in Nederland is na de vernietiging door brand van de vismeelfabriek in IJmuiden, jaren geleden, niet meer van de grond gekomen. IJmuiden werd van een milieuverontreiniger verlost, maar in het visserijberdijf wordt het ontbreken van een fabriek voor de verwerking van de daarvoor bestemde vis- en visresten toch wel als een gemis gevoeld. Het Instituut voor visserijprodukten TNO in IJmuiden heeft het wetenschappelijk onderzoek met betrekking tot de produktie van vismeel evenwel voortgezet.

TNO-IJmuiden beschikt voor dit doel over moderne apparatuur en het nieuwste snufje is een inrichting waar het grondprodukt, in de vorm van hele vissen of visfi leerresten, tot vismeel wordt verwerkt.

De vis komt onder het mes in een zo genoemde ontgratingsmachine, van Duits fabrikaat, die per uur vijfhonderd kilogram vis of fileerresten ontdoet van graten en vellen. Wat ervan overblijft gaat een (Deense) vismeelinstallatie in; deze verwerkt honderd kilo vis of vispulp binnen uur tot vismeel.

Met de apparatuur waarover TNO-IJmuiden beschikt kan vismeel van elke denkbare samenstelling worden bereid, dat zowel voor de fabrikage van produkten voor menselijke konsumptie als voor diervoeders bestemd kan worden.

De installatie leent zich in het bijzonder voor de bereiding van vismeel uit grondstoffen van bekende aard, herkomst en kwaliteit.

OOSTERSCHELDEDAG TE YERSEKE

Op zaterdag 12 augustus wordt te Yerseke een « Oosterscheldedag» georganiseerd.

De organisatie daarvan berust bij verschillende verenigingen uit Yerseke. Tijdens deze dag vinden o.a. de volgende evenementen plaats : Gratis mosselmaaltijd, vlootshow met gelegenheid tot meevaren, waterskidemonstratie, concours hippique, zeilwedstrijd om de mosselbeker, doorlopende tentoonstelling en filmvoorstelling met als onderwerp de Oosterschelde, taptoe door de Deltaband uit Vlissingen en een Oosterscheldebal als besluit.

- Oliedruk omkeerkoppelingen zonder en met vertraging
- Onder alle omstandigheden betrouwbare kwaliteitsprodukten gebaseerd op een meer dan 60-jarige ervaring.

Agente voor de Belgische Visserij :

N.V. BREVO

Amsterdam. N.

Telefoon 687.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

S.V. SCAP

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 787.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 729.51 - 709.31 - 709.32

(6239V)

OSTEND STORES & ROPEWORKS

Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie :

Tel. : (059) 755.81 (5 lijnen)

Telex : 18128

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Tel. (059) 715.42
(059) 714.41
(059) 770.33

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN

MECHANISCH FABRICAGE VAN NETTEN

NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

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

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

VOOR DE NIJVERHEID :
- Sisal inpakgarens
- Tapijtgarens

SPORT :
- Allerlei netten

(7120V)

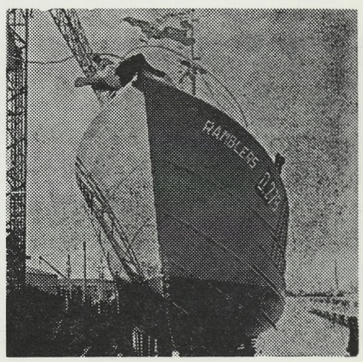
hulp in nood s.v.

onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27 oostende

Tel. (059) 716.89 **Telex : hulpnood 192.29**

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



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

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

(7111V)