



VAKBLAD
VOOR DE
BELGISCHE
ZEEVISSERIJ
39e JAAR

VERSCHIJNT WEKELIJKS

HET VISSERIJBLAD

VRIJDAG 13 APRIL 1973 — PRIJS 20 F — Nr 15

REDERS

NU de opligtijd nadert en uw schip dient
GEKUIST en **GESCHILDERS** te worden

wendt U bij **S. C. A. P.**

27, H. Baelskaai te Oostende – Tel. 729.51

of **Hand in Hand**

Tijdokstraat 34 te Zeebrugge Tel. 050/541.17

welke U alle nodige en technische inlichtingen zal geven

VOOR ALLE SOORTEN

LEVIS - HEMPELS VERVEN

VOOR ROMP : ONDER WATER

HEMPELS PLATIN PRIMER — HEMPELS AN TIFOULING

VOOR ROMP : BOVEN WATER

DEKHUIZEN, DEKKEN, MASTEN, SCHOTTEN, MACHINEKAMERS, enz.

RED LEAD NAVY - snel droog — NEOLIN UNDERCOATING — NEOLIN TOP EMAIL
alle kleuren

VOOR VISRUIM :

SPECIALE WITTE VERF

VOOR MOTOREN :

Speciale verf — DIVERSE KLEUREN

De Heer VERBEKE DANIEL, Weidestraat 346 te Assebroek, tel. 050/380.61, staat eveneens te uwer beschikking met zijn ploeg.

Bekijk de schepen O.306 — O.315 — O.318 — O.324 — O.72 — O.37 — Z.200 — Z.462 — Z.507 — Z.576
waarvan de schilderwerken door hem werden uitgevoerd.

De gebruikelijke korting voor de leden

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 750 FR. — 6 MAANDEN 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 Faroër-eisen voor een 50-mijl visserijzone !

Zeer moeilijke situatie voor EEG - LIDSTAAT DENEMARKEN

De Deense minister van Europese Zaken, de heer Norgaard, heeft in vergadering te Luxemburg, voor zijn kollega's van de E.E.G. gepleit voor een herziening van de visserijpolitiek in de gemeenschap. Volgens de Deense minister stelt dit probleem zich niet zozeer economisch, maar veeleer politiek-geografisch. In dit verband denkt Denemarken in het bijzonder aan de eisen van de Faroë-eilanden.

VIJFTIG MIJLEN GRENZONE VOOR DE FAROE-EILANDEN :

Denemarken is vooral bekommerd over deze eisen omdat het zich zou verplicht zien zowel op het diplomatiek front als ter zee, deze eisen te helpen waar maken. Men ziet tot welke toestand dit zou leiden in de Gemeenschap met landen zoals Engeland en West-Duitsland die in dit verband in een kleine oorlog verwickeld zitten met IJsland die dezelfde pretentie tracht waar te maken en hier gedeeltelijk reeds in geslaagd is. IJsland is een vroegere kolonie van Denemarken maar heeft een complete onafhankelijkheid. Dit is niet zo voor de Faroë-eilanden die van Denemarken afhankelijk zijn maar een landelijk parlement hebben, waarvan de uitspraken door Denemarken dienen verdedigd te worden. Het is dit landelijk parlement dat zich nu uitsprak voor een 50 mijlen grenszone rond de eilanden. Met het voorval IJsland voor ogen, wordt dit een zeer delikate en moeilijke zaak voor Denemarken die in feite zou kunnen geroepen worden om op te treden tegen kollega's uit de Europese Economische Gemeenschap. In de Faroë-eilanden manifesteren zich sinds enige tijd eng-nationalistische tendenzen, waarmee Denemarken zeker rekening moet houden, willen ze hun krediet op deze eilanden niet verspelen. De Faroë-eilanden kunnen zich inderdaad spiegelen aan IJsland dat tot in 1944 een kolonie was van Denemarken, waar men de onafhankelijkheid toch wel mag geslaagd noemen. Het is duidelijk dat Denemarken de eisen van het landelijk parlement van de Faroë niet steunt, de nationalistische stroming veel aan belang en aanzien zal winnen. Daarom ook hecht Denemarken zoveel belang aan een herziening en een herdenken van de visserijpolitiek van de Europese gemeenschap. Misschien zouden ze hier onverwacht steun kunnen vinden bij Engeland die in dit verband eveneens zijn probleemje kent.

DE ORKNEY-EILANDEN IN HET GEWEER !

In het uiterste noorden van Engeland bevinden zich de Orkney-eilanden. De inwoners van deze eilanden die voornamelijk vissers zijn, eisen nu op hun beurt de beschermende 50 mijlen zone. Engeland zit hier nu wel mede verveeld, vooral gezien zijn houding in het IJslands visserijgeschil. Dit land kan nu onmogelijk voor haar eilanden, datgene verdedigen wat ze weigert voor IJsland. Tenslotte zou ook Engeland kunnen geneigd gevonden worden de visserijpolitiek te herdenken. De vissers van de Orkney-eilanden schermen daarbij met het feit dat de kleine visjes eruit zwermen. Men zou dus minstens deze plaatsen dienen te beschermen tegen de grote schepen.

HET ACHTERPOOTJE VOOR NOORWEGEN !

Noorwegen dat niet tot de Europese gemeenschap behoort omdat er in dit land geen meerderheid kon gevonden worden, heeft toch een achterdeurtje open gevonden om van de voordelen die de gemeenschap aan zijn leden biedt, te profiteren.

Inderdaad, op de vergadering te Brussel kreeg de invoer van Noorse diepvries-filetvis één voor dit land zeer gunstige oplossing. Na lange discussies werd besloten op de invoer van deze filets een invoerrecht te leggen van... 1%! Dus eerder symbolisch! Deze beslissing werd vooral getroffen met de hulp van Engeland die een grote afnemer is van deze diepvries-filets en er belang bij had de visprijzen in zijn land te zien drukken als bijkomend middel tegen de inflatie. Het is duidelijk dat deze 1% invoerrecht Noorwegen praktisch gelijk stelt met de landenleden van de Gemeenschap. De Deense visserijvloot die veruit de belangrijkste is van deze van de landen van de Gemeenschap, is dus in feite de gedupeerde van dit voorkeurtarief voor Noorwegen. Deze beslissing van de E.E.G. partners is dan ook niet welkom in de Deense visserijmiddens. De Deense minister voor de zeevisserij, de heer Tomsen, heeft echter het standpunt van de Deense vissers in de gemeenschap van zijn land niet kunnen doen zegevieren, gezien de andere ministers de Skandinaafse gebodenheid en solidariteit met Noorwegen niet wensten te schaden. Al met al toch een nieuwe reden waarom Denemarken het visserijprobleem wenst te herzien in de Gemeenschap.

WAT KUNNEN NIEUWE BESPREKINGEN OPLEVEREN ?

Zonder vooruit te willen lopen, menen we toch, indien de Deense minister van Europese zaken zijn kollega's achter de groene tafel kan laten plaats nemen, dat er een oplossing uit de bus zou komen waarbij gedeeltelijk zal moeten tegemoet gekomen worden aan de Deense wensen. Misschien een kompromis wat de Faroë-eilanden betreffen in de zin van een begrensde visserij in de 50 mijlen zone, begrensd naar de tonnemaat der schepen en naar de tijd om bv. het puf gelegenheid te geven zich te ontwikkelen. Verder een invoerrecht voor de Noorse diepvriesfilet dat niet zuiver symbolisch meer is en waardoor de visserijprodukten van de landen van de gemeenschap meer beschermd zouden zijn tegenover de Noorse invoer. Het is duidelijk dat ook wel het IJslands probleem hier een beurt zou krijgen omdat men tenslotte toch tot een kompromisoplossing zal moeten komen.

Het komt ons voor dat het enige radikaal middel voor alle landen zou zijn : het verbreden van bepaalde visserijzones en paaigronden gedurende bepaalde perioden van het jaar, voor de vissers van allen landen en ook van deze waaromtrent deze gebieden gelegen zijn.

..Sprokkel"

NADELEN ZEEVISSERIJ ELIMINEREND

Er zouden twee mogelijkheden zijn, die in combinatie met elkaar, de nadelen van de vrije zeevisserij kunnen opheffen: 1. De rechtsmacht van de kuststaten uitbreiden over alle, of de meeste levende rijkdommen van de zee. 2. De internationale regelingen meer effectief maken, opdat eveneens de nadelen kunnen worden geëlimineerd.

Dit is de mening van een Nederlandse student die daarover een proefschrift maakte.

Vele vissoorten overbevist

Dit stelt de heer A.W. Koers in zijn proefschrift „De internationale regelingen van de zeevisserij en de studie van regionale visserijorganisaties”, waarop hij zal promoveren tot doctor in de rechtsgeleerdheid. Door het internationale recht van zeevisserij-vrijheid van vissen op volle zee worden vele vissoorten overbevist. Deze gang van zaken is biologisch niet verantwoord en bovendien economisch weinig rendabel.

Het is de bedoeling van de heer Koers, voorwaarden te scheppen om tot een meer doelmatig functioneren van de internationale visserij-organisaties te komen.

De Ford-Foundation maakte het de heer Koers mogelijk verschillende Amerikaanse universiteiten te bezoeken. Teneinde zijn boek over het internationale visserijrecht te kunnen voltooiën, bezocht hij in juni '71 het Woodrow Wilson Internationaal Center for Scholars in Washington D.C. Na afronding van deze studie hervatte hij zijn werkzaamheden aan het Volkenrechtelijk Instituut in Utrecht.

Een van de stellingen van de heer Koers is, dat het uit menselijk en maatschappelijk oogpunt ongewenst is studenten toe te laten tot een vakgericht universitaire opleiding, indien niet redelijkerwijs kan worden aangenomen dat zij na hun afstuderen een werkkring kunnen vinden die in overeenstemming is met de door de opleiding bij hen gewekte verwachtingen.

DE BEROEPSOPLEIDING VAN DE VISSERS EN DE VEILIGHEID OP ZEE

Men zal zich nog wel herinneren dat op initiatief van de Rederscentrale in het raam van de Internationale Visserijbeurs gehouden te Oostende in 1969, een internationaal colloquium werd gehouden onder de titel «Is het zeevisserijonderwijs nog up to date?». Aan deze Konferentie nam ook een vertegenwoordiger van de F.A.O. deel.

Deze Konferentie genoot internationale weerklink en de resoluties ervan verschenen in de meeste buitenlandse visserijvakbladen, tot zelfs in Peru.

Het was de eerste maal, dat een internationale konferentie aandacht wijdde aan het probleem van het visserijonderwijs. Met recht en reden mag worden beweerd dat het niet bij woorden is gebleven, vermits verschillende internationale organismen het probleem thans verder behandelen.

Van de verschillende resoluties die toen werden uitgebracht, worden er thans enkele verder uitgewerkt.

Dit is ondermeer het geval in het raam van de E.E.G., waar een speciale werkgroep belast is met het omzetten in de werkelijkheid van de voornaamste uitgesproken resoluties.

Thans zal de F.A.O. (Voedsel- en Landbouworganisaties van de Verenigde Naties) te Rome in de eerste helft van april aan dit belangrijk probleem een internationale konferentie wijden...

Een van de basisdocumenten die zullen worden behandeld, is het boekje dat naar aanleiding van de internationale konferentie te Oostende op initiatief van de Rederscentrale werd opgesteld en waarin de verschillende teksten van de deelnemers alsmede de resoluties zijn opgenomen. Ons land en de Rederscentrale genieten hier dus zeker de eer, dat zij voor het eerst op internationaal vlak de aandacht op het belangrijk probleem van het visserijonderwijs hebben getrokken.

Dezelfde opmerking geldt trouwens voor de veiligheid van de vissers op zee. Ook hieraan wordt op initiatief van de Rederscentrale in het raam van de internationale visserijbeurs te Oostende gehouden in 1972 aandacht gewijd en een internationale konferentie belegd in samenwerking met de E.E.G. Ook dit initiatief kent bijzonder succes en de resoluties ervan worden thans verder uitgewerkt in een bijzondere werkgroep opgericht in de schoot van het E.E.G.-Raadgevend Paritair Komitee voor de Sociale Vraagstukken in de Zeevisserij.

In deze werkgroep zetelen niet alleen vertegenwoordigers van de nationale beroepsverenigingen en van de vakbonden, maar tevens woordvoerders van de nationale regeringen en experts bevoegd op het gebied van navigatie en veiligheid op zee. De werkzaamheden in deze werkgroep zijn zelfs zo ver gevorderd, dat er binnenkort enkele resoluties in de praktijk zullen worden omgezet onder vorm van aanbevelingen, welke de E.E.G. zal richten aan de autoriteiten van de E.E.G.-lidstaten.

Door de toetreding van Engeland, Denemarken en Ierland, is er evenwel een vertraging in de werkzaamheid getreden.

ONS VISSERIJONDERWIJS

Door volksvertegenwoordiger Vansteenkiste werd tijdens de bespreking van de begroting van de culturele zaken van de Nederlandse cultuurgemeenschap voor het begrotingsjaar 1973, sektor Verkeerswezen, Kredieten Onderwijs, hiernavolgende gezegd:

«Wij lezen in het verslag over de begroting voor de sektor verkeerswezen, dat alle voorzieningen voor onderwijskredieten in die sektor betrekking hebben op het zeevisserijonderwijs.

Dit onderwijs wordt verstrekt in 6 visserijscholen, nl. 1 rijksvisserijschool te Knokke-Heist en 5 gesubsidieerde scholen, waarvan 3 te Oostende 1 te Nieuwpoort en 1 te Knokke-Heist.

Voor een kuststrook van 65 km. met drie vissershavens, beschikt Men zou kunnen denken: "Dat is men zomaar over 6 visserijscholen, van het goede teveel". Welnu, ik beweert niet dat de scholen die we thans bezitten, niet goed zijn. Maar ik beweer wel dat een dergelijke versnippering zinloos is, de kwaliteit van het onderwijs niet ten goede komt, de politisering eens te meer in de hand werkt en daarbij zeer zwaar weegt op de belastingsbetaler.

Ik zei dat die zinloze versnippering zeer veel geld kost aan de gemeenschap. Voor de zes scholen bestaan er werkingstoelagen en uitrustingstoelagen.

Weddetoelagen moeten voorzien worden voor 6 directeurs, 32 leraren en 13 lesgevers, die instaan voor een gezamenlijke schoolbevolking van 227 leerlingen voor het jaar 1970-71, 234 leerlingen voor het jaar 1971-1972 en 229 voor het schooljaar 1972-1973. Met andere woorden: een gemiddelde van 1 directeur voor 39 leerlingen, en 1 leerkracht voor 5 leerlingen.

Het visserijonderwijs op die manier ingericht en bestendigd, komt neer op een verspilling van miljoenen, die door de gemeenschap moeten betaald worden. Een verspilling waarvan de leerlingen-vissers het eerste slachtoffer zijn, maar waar men zich weinig schijnt om te bekommeren. Wie een dergelijke onderwijspolitiek voor de visserij in het leven houdt, dient zich af te vragen welke belangen hij eigenlijk verdedigt.

Het visserijonderwijs dient dringend herstructureerd en depolitiseerd, want het is ongetwijfeld de politisering die deze toestand heeft geschapen en in het leven houdt.

Ons visserijonderwijs lijdt onder ouderwetse, onder konserverende opvattingen en is dus niet aangepast aan de eisen van een moderne onderwijspolitiek. Degene die het brevet of het diploma van motorist of schipper werkelijk betracht, zal zich als volwaardig kandidaat aanmelden. Dit wil betekenen dat hij volledig dagonderwijs zal volgen. Ik vraag mij bijgevolg af waarom nog langer avondonderwijs wordt voorzien, want het staat vast dat de zgn noodzaak van dit avondonderwijs aangetoond wordt door het optrommelen van garnaalvissers.

Ik pleit, mijnheer de minister, voor een spoedige reorganisatie van het visserijonderwijs, voor een dringende depolitisering. Er moet tot een radicale hervorming worden overgegaan. Dit kan o.m. geschieden door het aantal visserijscholen tot hoogstens twee terug te brengen. Het is toch vanzelfsprekend en bovendien logisch dat twee scholen ruim volstaan over een kust van amper 65 km. Als men ziet wat men zinnens is met het aantal scholen voor technisch ingenieur per provincie, dan kan het in stand houden van 6 visserijscholen, waarvan 3 te

Oostende en 2 te Knokke-Heist, niet gerechtvaardigd worden. Ik ben er voorstander van dat Oostende en Knokke-Heist de centra zouden zijn waar een visserijschool zich zou bevinden.

Ik blijf even bij Oostende. Men treft er drie visserijscholen aan: een stedelijke een vrije en het koninklijk werk "IBIS". Deze drie scholen liggen gemiddeld op 3 km. afstand van elkaar. De Stedelijke Visserijschool is een nieuw gebouw. De Vrije "Paster Pype"-school daarentegen moet zich met beschamende middelen rechthouden, terwijl men voor het "IBIS"-complex een nieuwbouw voorziet op de visserijwijk te Oostende, de Vuurtorenwijk.

Dit nieuwe complex zal opgetrokken worden midden een zgn. Visserijdorp. Wat zal er daar in feite gebouwd worden? Alleen een nieuw internaat? Of zal men ook een nieuwe school bouwen? Oostende zal dan twee nieuwe visserijscholen bezitten die op 3 km. van elkaar liggen! Hieromtrent zou ik meer willen vernemen van de heer Minis-ter.

Ik ben mij ervan bewust dat ik een delikaat onderwerp heb behandeld en vooral een delikate oplossing heb voorgesteld. Men kan het natuurlijk zuiver politiek, zuiver electoraal bekijken en zich om de rest niet bekommeren. Dit is de gemeenschap te misleiden, maar vroeg of laat wreekt zich dit dan toch. Daarom ben ik voor een radicale aanpak. Ongezonde, onlogische en financieel zwaarwegende toestanden moet men niet uit de weg gaan. Men dient de moed op te brengen om ze uit de weg te ruimen.

Mijnheer de minister, uw departement beschikt ongetwijfeld over zeer veel dokumentatie, over nuttige en bruikbare gegevens met betrekking tot het zeevisserijonderwijs. Ik heb ergens gelezen dat het U ernst zou zijn om het probleem van de visserijopleiding grondig aan te pakken niet enkel met woorden toeh nietterdaad. In die opleiding is zeker het visserijonderwijs begrepen en ik doe een dringend beroep op uw ernst, omdat de visserij die het meer dan hard nodig heeft - beter, zuiver, realistischer en eerlijker zou beheerd worden.

BETOGING TEGEN AFSLUITING OOSTERSCHELDE

Bergen op Zoom — Met de aanbieding van een petitie aan de leden van de Eerste- en Tweede Kamer is zaterdagmiddag te Bergen op Zoom een demonstratie geëindigd tegen de afsluiting van de Oosterschelde.

Het Eerste-Kamerlid Van Wijk (PSP) en de Tweede-Kamerleden Gruyters (D'66) en Spinx (PvdA) namen aan de mars door het centrum van Bergen op Zoom deel. Naar schatting duizend mensen liepen mee in de stoet, waarvan de organisatie bij enige verenigingen tot natuurbewoud en milieubehartiging, zowel in de Rijnmond, als in het zuidwesten van Nederland.

PROVINCIALE TAKS OP JACHTEN AFGESCHAFT ?

In «De Zeewacht» van 6-4-1973 lees ik: «De nieuwe provinciale taks op jachten werd voorlopig ingetrokken. De taxatie blijft dus gelijk ze was. De jachtlui behoeven dus niet te betalen of deze die het reeds gedaan hebben, mogen de terugbetaling eisen».

Als lid van de provinciale raad heb ik dergelijke mededeling met zeer gemengde gevoelens gelezen, temeer omdat het intrekken van een belastingverordening niet in de bevoegdheid van de deputatie ligt, doch uitsluitend tot de machten van de provinciale Raad behoort.

Ik begrijp dan ook niet welke flieflouter dergelijke kemels durft

neerschrijven.

Het is natuurlijk altijd mogelijk dat de hogere overheid (in dit geval het ministerie van binnenlandse zaken) een provinciale belastingverordening zou weigeren goed te keuren. Wij hebben daarom contact opgenomen met het provinciaal bestuur om te vernemen wat er aan de hand is. Daar heeft men toegegeven dat de protesten tegen deze belasting blijven binnenstromen, maar (onze zienswijze bevestigd) dat alleen de Raad die beslissing kan vernietigen, wat natuurlijk niet gebeurd is, gezien de Raad nog niet werd samengeroepen, zodat het krantenbericht uit de lucht gegrepen is en des te be-

treurenswaardiger omdat tal van mensen nu kunnen reageren op een loutere kwakkel.

BLIJFT DIE TAKS BEHOUDEN?

Ik meen dat de provincie reeds sinds 1963 de pleziervaartuigen en -bootjes, die met een motor of hulpmotor zijn uitgerust, aan een provinciale belasting heeft onderworpen (varierend van 500 fr tot 12.000 fr al naargelang die vaartuigen dienden gemeten te zijn of niet en in verhouding tot de cilinderinhoud van de motoren). Op de vergadering van 19 oktober 1972 keurde de Raad, meerderheid tegen minderheid een wijziging aan dit besluit goed, waarbij de belasting bevestigd wordt naargelang de lengte van de boten (5 meter: 1.000 fr; 15 meter: 15.000 fr). Aldus moet een luxe-jacht van 12 m. met 200 PK thans 10.000 fr betalen, waar dit vroeger 12.000 fr was.

Een middenslagvisserstvaartuig van 500 PK, niet onderworpen aan deze belasting, maar vallende onder de belasting op de bedrijfskracht, zou ingeval er 11 personeelsleden zijn, 35.000 fr dienen te betalen.

Weliswaar is de tekst van het besluit moeilijk leesbaar en des te gemakkelijker interpreteerbaar, zodat er twijfel bestaat of zeiljachten — zonder motor — kunnen belast worden, of bootjes van verenigingen die gesubsidieerd worden door Bloso worden vrijgesteld, enz., waarom mag verwacht worden dat de tekst door de prov. Raad zal worden herzien zonder dat er m.i. mag gehoopt worden dat de vroegere reglementering opnieuw zal worden ingevoerd.

VERANTWOORDING

Het is niet aan mij de provincie aan te moedigen, de ingezetenen een belasting op de hals te schuiven, maar anderzijds kan ik moeilijk aan struisvogelpolitiek doen en beweren dat alle belastingen moeten verboden worden.

Er zijn nu eenmaal inkomsten nodig en de mogelijkheden van de provincies zijn daarenboven uitermate beperkt. Zo herinner ik mij dat de provincie een «zware» belasting had gestemd op de reclameborden (waar in de verkiezingsperiode de politiekers zo gretig gebruik van maken, maar die in elk geval ons landschap en onze steden ontseren); maar dat het ministerie van binnenlandse zaken om mij «duistere» redenen deze belasting te hoog heeft gevonden en de provincie verplicht heeft deze te verminderen, zodanig dat de provincie, die hierdoor haar inkomsten merkkelijk zag verminderen, zich verplicht zag de belasting op personeel en op drijfkracht in te voeren (waar nu ook onze reders het slachtoffer kunnen van zijn), en dat het ministerie deze drijfkrachtbelasting wél heeft goedgekeurd.

Als er dan toch belastingen moeten geheven worden, vind ik het maar normaal dat men dan eerst — en in hoofdzaak — de LUXE belast.

Vóór mij liggen de bescheiden van een nieuw jacht, gebouwd in hout, 13 m lang, 5 m breed en voorzien van 250 pk (6.000 cm³ cilinderinhoud), koopprijs niet uitgerust ca 2 miljoen, varensklaar, met voltapijt en diepvries (voor de taksvrije whisky) ca 3 miljoen. Provinciale taks op heden 15.000 fr.

Als ik met een auto van 2 tot 3 miljoen op de baan wil komen, hoeveel verkeersbelasting zal ik dan moeten betalen?

Daarbij mag niet vergeten worden, dat de gemeenschap er voor zorgt dat deze jachten aanlegplaatsen krijgen met alle akkommodaties terwijl de jachtclubs als moderne gang's diktatoriaal alle rechten opeisen. Wij menen dat, moest de overheid de aanlegplaatsen, de pontons, enz. zelf beheren in plaats van deze clubs, dat er voldoende inkomsten zouden zijn om toe te laten de provincietaks af te schaffen en dan zonder de belangen van het toerisme te moeten schaden.

Een herziening schijnt zich dus wel op te dringen; maar als men zich de luxe kan permitteren 3 à 5 miljoen uit te geven om gedurende een paar weken per jaar vrouw en vriendin te laten bruinbakken op het dek van een jacht, moet men er ook de luxe voor over hebben daarvoor aan de gemeenschap iets terug te betalen van de kosten van steigers, enz. Andere mensen moeten daarvoor hotels betalen.

Als dit 15.000 fr beloopt is dit niet in evenredigheid met een vissersvaartuig van dezelfde waarde, waar elke dag van het jaar een dagelijkse boterham moet mee verdiend worden, maar dat 2 à 5 maal méér zou moeten betalen.

TAKS OP VISSERSVAARTUIGEN

In afwachting dat de toepassing van de prov. taks op drijfkracht wordt ingetrokken voor vissersvaartuigen, heb ik de verhouding personeel-belasting t.o.v. de landelijke bedrijven nagegaan.

Voor twee vissersvaartuigen van elk 800 pk twaalf personeelsleden, zou er jaarlijks 115.000 fr dienen betaald.

Onafgezien dat een vissersvaartuig ver van luxe is en — niet alleen in de oorlog — absoluut een economisch belang heeft, onafgezien dat de belaste bedrijfskracht in hoofdzaak buiten het territorium wordt gebruikt (tankers en cargo's worden toch ook niet belast evenmin als reders die buiten de provincie wonen?) zijn we tot volgende opmerkelijke vaststellingen gekomen:

— Een televisiefabriek zal maximum 70.000 fr betalen nietgestaande haar 1886 personeelsleden;
— Een gisfabriek, cokesfabriek, enz. ca 150.000 fr als voornaamste bedrijven van het arrondissement Brugge.

Elf personeelsleden tegenover tweeduizend, is een absurde verhouding, maar als we de omzet van dergelijke fabrieken zouden plaatsen tegenover de opbrengst van onze vaartuigen zouden de verhoudingen nog veel schever getrokken worden.

Wij zijn dan ook overtuigd dat de provinciale overheid het onlogische van de huidige beslissing heeft ingezien en dan ook niet zal nalaten eerstdaags de Raad bijeen te roepen om deze besluiten te herzien en te vernietigen.

Kan er voor plezierbootjes — die géén luxe zijn — iets gewijzigd worden, dan moet in elk geval de belasting op voortstuwingmotoren van vissersvaartuigen eenvoudig vernietigd worden. Wij zijn overtuigd daartoe op de bemoeiingen van de heer gouverneur te zullen mogen rekenen.

NOG DE PROVINCIALE TAKS OP JACHTEN EN DE POLITIEKERS

Dat deze taks een geweldige opschudding brengt in nationale en lokale middens, hoeft geen betoog, als men ziet wat er in andere landen geprobeerd wordt om dit soort gezonde sport met allerlei middelen aan te moedigen.

Wat baat het 50 miljoen frank en meer uit te geven voor een jachthaven zoals Nieuwpoort, als men achteraf de bezoekers wurt?

Dit wil niet betekenen dat voor het gebruik van die havens, de jachtmen geen zeker recht zouden moeten betalen daar ook beroepsmensen sluis-, dok en havenrechten moeten storten.

En er zijn van die sportmen die van dit soort sport een exploitatie beginnen te maken, op de vis en garnaalvangst gaan en deze rechtstreeks in de restaurants gaan verkopen zonder aan de wettelijke verplichtingen van de BTW onderworpen te zijn, zonder fiska'le taken en zelfs de beroepsmensen aldus veel schade berokkenen.

De jachting en sportvisserij moet aangemoedigd. Het is de enige wijze om ook in ons land een meer maritieme geest te doen ontstaan. Maar voor alles dienen normen vastgelegd en dat was tot nu toe niet het geval.

Als men een auto koopt, moet men een taks betalen. Waarom niet op de aankoop van een jacht, dat toch ook een vaarroute gebruikt.

In verband hiermede wijzen we naar ons hoofdartikel ons door een provincieraadslid toegestuurd, waarin de grond van de zaak op duidelijke wijze wordt weergegeven zonder aan politieke bluf te doen.

HET STADSBESTUUR VAN OOSTENDE, BRUGGE EN NIEUWPOORT PROTESTEREN, MAAR.....

Nu de nieuwe provinciale taksen

overal ophef maken, zien we almeteens dat deze gemeentebesturen tot een gezamenlijke aktie zullen overgaan.

We begrijpen dat niet goed. Want de vertegenwoordigers van diezelfde stadsbesturen hebben in de Provinciale Raad deze taks gestemd en dit is zowel voor de burgemeester van Nieuwpoort, als de schepen van Oostende en de vertegenwoordiger van Brugge en de Oostkust het geval, wanneer ze tot de meerderheid behoorden.

Daaruit blijkt eens temeer dat het volstrekt noodzakelijk wordt de politieke mandatarissen niet alleen een bepaald mandaat toe te vertrouwen, welke ze behoorlijk ZOU-DEN moeten vervullen, maar dat velen onder hen zich allerlei posten, mandaten en djobs oeeigenen en zaken stemmen, waarvan ze de draagkracht zelfs niet kennen. Ze komen naar zittingen, kennen geen dossiers en weten zelfs niet wat ze stemmen.

Het is slechts wanneer diegenen die daardoor benadeeld worden uit hun schelp komen, dat de politiekers in hun schelp kruipen en allerlei voorwendsels aanwenden om hun handen in de onschuld te wassen.

Nochtans werden de argumenten in de Provinciale Raad gebruikt, om die taks te verrechtvaardigen, vorig jaar goed naar voren gebracht.

Nu men er de uitwerking van inziet deint men terug voor zijn verantwoordelijkheid.

Dit bevestigt eens te meer onze zienswijze dat veel politiekers niet op de hoogte zijn van hun taak en niet de belangen van hun gemeente, hun volk dienen, maar alleen aan politiek gedoe doen om niet in ongenade te vallen bij de kiezer.

P.V.

NUMERIEKE STERKTE VAN VISSERSVLOOT DAALT VOORTDUREND SEDERD JONGSTE 16 JAAR

Volgens het zopas verschenen jaarverslag over de "Evolutie van de Belgische Vissersvloot in 1972", uitgegeven door het Bestuur van Zee- en van de Binnenvaart, omvatte de nationale vissersvloot op 31 december 1972 nog slechts 284 eenheden. Als we even de cijfers overlopen van de jongste vijftien jaar stellen we vast dat er een daling kan opgetekend worden van 446 treilers in 1957 naar 284 voor het voorbije jaar, zijnde een vermindering van zo maar eventjes 122 eenheden.

Onderstaande tabel geeft trouwens een duidelijke evolutie over die periode en onderverdeeld volgens de scheepsklasse :

Jaar	SCHEEPSKLASSEN						Tot.
	I -80PK	II 80-119PK	III 120-239PK	IV 240-349PK	V 350-490PK	VI +500Ds +439St	
1957	134	72	143	66	18	7	446
1958	130	72	144	68	18	7	445
1959	116	74	146	66	20	7	433
1960	103	73	142	64	22	11	419
1961	97	72	147	61	21	13	416
1962	84	66	145	61	22	16	398
1963	75	64	150	70	20	16	396
1964	57	57	153	77	24	20	388
1965	47	51	150	85	29	21	338
1966	38	43	137	88	40	23	369
1967	29	37	130	86	48	28	358
1968	22	34	124	83	60	33	356
1969	14	30	113	81	67	33	338
1970	10	23	112	81	69	37	332
1971	65	90	134	10	3	—	332
1972	56	85	130	10	3	—	284

Van deze 284 treilers werden er 240 of 84,51% gebouwd op binnenlandse scheepswerven terwijl de overige 44 vaartuigen of 15,49% van vreemde makelij zijn. Op 31 december 1972 omvatte de nationale vissersvloot 168 of 59,16% stalen schepen en 116 of 40,84% houten vaartuigen.

SLECHTS EEN NIEUW VAARTUIG IN BEDRIJF GENOMEN

Wat toch wel een bedenkelijke situatie daartelt is het feit dat gedurende 1972 slechts één nieuw vaartuig aan de vloot werd toegevoegd, nl. de Z.200. Voor de Zeebrugse vissersvloot werd anderzijds nog een schip in bedrijf genomen door een plaatselijke rederij maar dit was dan een in Nederland aangekochte eenheid en helemaal geen nieuwbouw.

M.a.w. de nieuwbouw voor de Belgische vissersvloot is tot een absoluut minimum herleid en steekt schril af tegen de nieuwbouwwoede die gekend werd in de jaren 1960-1965 toen een groot aantal nieuwe eenheden de vloot kwamen versterken en moderniseren. Sedertdien werd een geleidelijke regressie waargenomen om momenteel een werkelijk dieptepunt te bereiken. En de vooruitzichten zijn al evenmin gunstig.

Tegenover die twee aanwinsten dienen dan de 20 vaartuigen gesteld die van de officiële lijsten werden geschrapt, hetzij wegens stopzetting van bedrijf, hetzij wegens verkoop naar het buitenland of ingevolge verliezen genoteerd, nl. de Oostendse vaartuigen O.247 en O. 268 en de Zeebrugse treiler Z.577.

Wegens andere redenen verloor de Oostendse vloot 4 eenheden, de Zeebrugse vloot 2 vaartuigen en de Nieuwpoortse vloot 2.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de toestanden op respectievelijk 1971 en 1972 per scheepsklasse :

Scheepsklasse	Toestand op :		Verskil op 31-12-71
	31-12-1971	31-12-1972	
I	65	56	- 9
II	90	85	- 5
III	134	130	- 4
IV	10	10	—
V	3	3	—
Totaal :	302	284	-18

Daar waar Oostende numeriek omzeggens altijd de grootste vloot bezat dat nu Zeebrugge de vaandel heeft overgenomen. Momenteel telt de Zee- is daar sedert enkele jaren een drastische wijziging in gekomen derwijze

brugse vloot 130 vaartuigen, hetzij 45,78% van de totaliteit : Oostende komt op de tweede plaats met 102 eenheden of 35,92%, gevolgd door Nieuwpoort met 49 treilers of 17,25% en tenslotte Blankenberge met slechts 3 eenheden of 1,05%.

Per scheepsklasse en per haven geeft dit volgende verdeling :


Scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge	Totaal
I	28	12	14	2	56
II	6	55	23	1	85
III	57	61	12	—	130
IV	8	2	—	—	10
V	3	—	—	—	3
Totaal :	102	130	49	3	284

EVOLUTIE VAN DE TONNAGE

Daar waar de Belgische vissersvloot op 31 december 1971 nog 24.061 brutoton totaliseerde is dit op 31 december van vorig jaar teruggelopen tot 23.175 ton. Deze evolutie deed zich als volgt voor :

— aanwinst :		
door het in bedrijf nemen van een nieuwe vaartuig		143 ton
door aankoop van een vaartuig in het buitenland		50 ton
door ombouw van een bestaande eenheid		10 ton
		203 ton

motor bij de vis



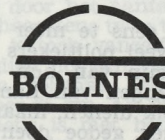
**met een
Bolnes dieselmotor
vlug
uit en thuis**

Bolnes dieselmotoren zijn zuinig en betrouwbaar.

Vermogens 450-1500 pk bij 500/600 omw/min, 1800 - 3000 pk bij 600 omw/min met 12 - 20 cyl in V-vorm.

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

Postbus 3
Krimpen aan de Lek
Telefoon 01807 - 4900



BOLNES
stuwkracht in staal

— verlies :

door drie scheepsrampen	252 ton
door schrapping van 17 eenheden	830 ton
door ombouw van een bestaande eenheid	7 ton
Totaal	1.089 ton

Het verschil maakt dus 886 ton in het nadeel.

Onderstaande tabellen geven een overzicht van de ontwikkeling van de brutotonnage :

A. Vergelijkende tabel 1971 — 1972

Scheepsklasse	31.12.1971	31.12.1972	Vershil op 31.12.1972	Gemid. ton./schip	Gemid. ton./schip
	Toestand op				
I	1.632	1.396	-236	24,92	5,21
II	4.678	4.442	-236	52,25	3,92
III	14.136	13.722	-414	105,55	3,63
IV	2.228	2.228	—	222,80	2,95
V	1.387	1.387	—	462,33	2,55
Totaal :	24.061	23.175	-886	81,60	3,65

B. Verdeling per thuishaven :

Scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge
I	708	340	290	58
II	317	2.802	1.255	68
III	6.401	6.218	1.103	—
IV	1.831	397	—	—
V	1.387	—	—	—
Totaal :	10.644	9.757	2.648	126
%	45,93	42,10	11,43	0,54

Beschouwd over de tonnage neemt Oostende met 10.644 brutoton of 45,93% de eerste plaats in. Zeebrugge komt op de tweede plaats met 9.757 ton of 42,10% gevolgd door Nieuwpoort met 2.648 ton of 11,43%. Uiteindelijk krijgen we Blankenberge met 126 ton of 0,54%.

Op uitzondering van de oorlogsjaren 1940—45 en het eerste na-oorlogse jaar is de tonnage in 1972 de laagste die werd geregistreerd sedert 1938.

OOK HET MOTORVERMOGEN DAALDE GEWELDIG

Evenals voor de tonnage van de vloot werd voor de capaciteit van de voortstuwingsinstallaties een merkbare vermindering genoteerd, nl. van 86.544 PK in 1971 naar 84.773 PK op 31 december 1972. De evolutie van de scheepsmotoren deed zich als volgt voor :

— **aanwinsten :**

door het in bedrijf nemen van een nieuwe treiler	610 PK
door aankoop van een treiler in het buitenland	285 PK
door vervanging van motoren of opvoeren van de capaciteit	1.550 PK
Totaal	2.445 PK

— **verliezen :**

door drie scheepsrampen	858 PK
door schrapping van 17 eenheden	3.263 PK
door vermindering van het vermogen van 2 eenheden	95 PK
Totaal	4.216 PK

Dit geeft dus een daling van 1.771 PK.

Onderstaande tabellen geven hieromtrent een duidelijk overzicht :

A. Vergelijkende tabel 1971—1972.

Scheepsklasse	Toestand op		verschil op 31.12.1972	gemid. PK/schip	
	31.12.1971	31.12.1972		1971	1972
I	8.270	7.285	-985	127,23	130,08
II	18.294	17.456	-838	203,26	205,36
III	49.877	49.897	+ 20	372,21	383,82
IV	6.553	6.585	+ 32	655,30	658,50
V	3.550	3.550	—	1.183,30	1.183,30
Totaal :	86.544	84.773	-1.771	286,56	298,49

B. VERDELING PER THUISSHAVEN

Scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge
I	3.743	1.649	1.528	365
II	1.065	11.964	4.057	370
III	21.636	24.124	4.137	—
IV	5.435	1.150	—	—
V	3.350	—	—	—
Totaal :	35.429	38.887	9.722	735
% :	41,79	45,87	11,47	0,87

Ook naar motorvermogen komt Zeebrugge op de eerste plaats met 38.887PK of 45,87% van de totaliteit. Oostende komt met 35.429 PK of 41,79% op de tweede plaats gevolgd door Nieuwpoort met 9.722 PK of 11,47%. Tenslotte volgt Blankenberge met 735 PK of amper 0,87%. Van de 284 treilers van de Belgische vloot zijn er 199 of 70,08 uitge-

rust met een motor van buitenlands fabrikaat. Slechts 85 vaartuigen of 29,92% zijn voorzien van een motor van Belgische makelij. In 1972 werden 9 nieuwe motoren ingebouwd in vervanging van oude. Deze 9 voortstuwingsinstallaties waren allen van buitenlands fabrikaat.

GEMIDDELDE OUDERDOM VERHOOGT

Zowel op het stuk van de scheepsrompen als de motoren werd een hogere gemiddelde ouderdom genoteerd in vergelijking met 1971. Op 31 december 1972 was de gemiddelde ouderdom van de scheepsrompen van de vissersvloot 16 jaar en 10 maand. Op hetzelfde tijdstip van 1971 was dit slechts 16 jaar en 6 maand. 243 rompen of 85,58% hebben evenwel de 30 jaar niet overschreden.

Per scheepsklasse doet de gemiddelde ouderdom zich als volgt voor :

- Klasse I : 25 jaar en 1 maand.
- Klasse II : 15 jaar en 8 maand.
- Klasse III : 14 jaar en 5 maand.
- Klasse IV : 13 jaar en 9 maand.
- Klasse V : 13 jaar en 8 maand.

De ouderdom van de motoren varieert tussen 1 en 36 jaar maar slechts 3 of 2,82% overschrijden de 25 jaar. De gemiddelde leeftijd beliep op 31 december 1972 10 jaar en 1 maand tegenover 9 jaar en 5 maanden op 31 december 1971.

Onderstaand een tabel nopens de gemiddelde ouderdom der motoren per scheepsklasse :

- Klasse I : 11 jaar en 9 maanden.
- Klasse II : 11 jaar en 9 maanden.
- Klasse III : 8 jaar en 4 maanden.
- Klasse IV : 8 jaar en 2 maanden.
- Klasse V : 8 jaar.

TWEEDEHANDS KETTING

aan goedkope prijzen te bekomen

bij de Rederskoöperatieve

S.C.A.P. Oostende

(7354V)

IN DE VLOOT GEINVESTEERDE KAPITALEN

(Vervolg)

Volgens de gegevens van V.O.Z.O.R. (Vereniging voor Onderlinge Zeevaartverzekeringen en Oorlogsrisiko) vertegenwoordigde de waarde van de in de vloot geïnvesteerde kapitalen 1.219.440.000 fr. Hierin is evenwel het vistuig niet begrepen : Aangenomen wordt dat bedoeld vistuig 9,09% van de waarde van het schip vertegenwoordigt hetgeen neerkomt op 121.944.000 fr. De totale waarde van de Belgische vissersvloot zou derhalve neerkomen op ongeveer 1.341.384.900 fr.

Onderstaande tabel geeft een duidelijk overzicht van de verdeling van deze kapitalen per scheepsklasse :

Scheepsklasse	Schip	Waarde		Gemiddelde waarde		
		Vistuig	Totaal	Schip	Vistuig	Totaal
I	70.262.000	7.026.200	77.288.200	1.254.678	125.467	1.380.145
II	209.830.000	20.983.000	230.813.000	2.468.588	246.858	2.715.446
III	755.673.000	75.567.300	831.240.300	5.812.869	581.286	6.394.155
IV	111.254.000	11.125.400	122.379.400	1.112.540	1.112.540	12.237.940
V	72.421.000	7.242.100	79.663.100	24.140.333	2.414.033	26.554.366

Totaal : 1.219.440.000 121.944.000 1.341.384.000 4.293.802 429.380 4.723.182

% 90,91 9,09 100%

Een verdeling per thuishaven geeft volgende tabel :

Thuishaven	Aantal eenheden	waarde		% van de totale waarde
		Totaal	Gemiddelde	
Oostende	102	596.351.800	5.846.586	44,46
Zeebrugge	130	584.342.000	4.494.938	43,56
Blankenberge	3	7.576.800	2.525.600	0,56
Nieuwpoort	49	153.113.400	3.124.763	11,42
Totaal :	284	1.341.384.000	4.723.182	100,—%

Totdaar dit eerste gedeelte van het jaaroverzicht over de evolutie van de vissersvloot. In een volgende bijdrage zullen wij het nog hebben over de bemanningen.

PRAKTISEREN

VISSEN

Rode baars vissen met de korre op de zeebodem is niet erg doelmatig. Dit kan men gewaar worden wanneer men de gegevens van de visloep en de netsonde eens van dichtbij gaat bekijken. Rode zeebaars is inderdaad een pelagische vissoort die evenwel ook wel eens graag nabij de zeebodem vertoeft. Is ze soms overvloedig aanwezig nabij de bedding van de zee dan moet men niet vergeten dat ze nog veel talrijker aan te treffen is in dichte scholen die tientallen vadem hoog door het zeewater scheren.

NET

Alles wat we hebben wordt als heel gewoon beschouwd, ook in de zeevisserij. Er worden geen vragen meer gesteld en 't is precies of we nooit anders hebben gedaan dan gevist met korren die vervaardigd zijn uit kunstvezels. Dit tesamen met de netsonde is in onze dagelijkse routine opgenomen. Nochtans hoeveel tijd en hoeveel kennis, hoeveel geduld en vakmanschap, is er allemaal niet voor nodig geweest. Vraag het maar eens aan Engel van de Duitse nettenfabrieken waar de korren die deze naam dragen vervaardigd worden. Onze eerste proefnemingen werden uitgevoerd, zegt hij met gewone natuurvezels — katoen en manilla — die wonden geslept achter een soort vlot waarop een buitenboordmotor was vastgehecht. En de meest primitieve manier om te zien hoe diep het net geslept werd was goed genoeg: we staken ons hoofd gewoon onder water en volgden het net!

De invoering van de kunstvezel bracht een hele omwenteling teweeg in de vervaardiging van visnetten. Inderdaad de dunnere garens hadden een veel grotere weerstand en daardoor konden netten worden gebreid van grotere afmetingen zelfs in afmetingen die vroeger voor onmogelijk werden gehouden. Toch is de tussenoplossing nog steeds de goede weg naar de vervaardiging van goede korren: is het garen te zwaar dan is de kor onhandelbaar, is het garen te licht dan kan gemakkelijk schade ontstaan en het net kan makkelijk scheuren.

Steeds maar grotere treilers hebben de noodzaak doen ontstaan over kullen te beschikken die een enorme weerstand moeten hebben en daar wordt men opnieuw voor een vraagstuk gesteld. De gevaarlijke grens voor de kull is een druk van 150 ton. Vanaf dit ogenblik valt er niet veel meer aan te doen, verder kan men niet gaan vermits op dit ogenblik de vis verpletterd wordt in de zak.

De mazen worden thans machinaal geweven in dubbel garen dat een doormeter heeft van 7 millimeter en een breekkracht van 900 kilo. Dit wil zeggen dat met een enkele draad een volkswagen zou kunnen worden opgelicht!

LIMIETEN (1)

De moeilijkheden met de IJslandse territoriale wateren hebben genoegzaam aangevoeld dat het hoge tijd is dat er een internationale overeenkomst afgesloten wordt waarbij eens en voorgoed bepaald wordt hoever een land dat grenst aan de zee haar visserijgrenzen mag uitbreiden. Na de twee konferenties van 1958 en van 1960 bij de Verenigde Naties werd als algemeen aanvaarde norm 12 mijl verstaan maar toen reeds was het onmogelijk er een internationale wet van te maken vermits de nodige tweederden van de stemmen niet konden bekomen worden. Toch werd de 12 mijlsgrens algemeen toegepast.

Toen kwam de plotse ontwikkeling van de zeevisserijgrenzen met de lange omvaart-visserij en de grotere vangsten, de ontwikkeling van de kustvisserijverenigingen, en de ongelooflijke eis van „economische vangstgebieden” die een grens zouden moeten hebben tot 200 mijl ver!

In 1970 werd door de verscheidene landen van de Verenigde Naties besloten een breder poging zou worden gedaan om een aanvaardbare wereldwijde formule te vinden. Dit zou dan een voornaam punt moeten uitmaken van de agenda van de „Konferentie van de Zee” die in 1973 moet plaatsgrijpen.

Doch vooraleer deze belangrijke konferentie kan aanvangen moet er een werkgroep van 86 aangesloten landen, de zogenoemde „Zeebodemkommissie” de nodige voorbereidingen treffen. Komt deze commissie klaar dan krijgen we nog van 't jaar de „Internationale Konferentie van de Zee” waarvan zoveel verwacht wordt. Er werden vier lange zittingen gehouden in 1971 en in 1972 en uiteindelijk werd door deze zittingen aan het licht gebracht dat de visserijgrenzen een zeer ingewikkeld vraagstuk vormen die de taak van de konferentie niet licht zal maken.

LIMIETEN (2)

Er schijnt evenwel nog geen algemene aanvaarding te zijn van enige formule.

Zelfs de laatste vergadering van het Zeebedkomiteit” in juli en augustus in Geneve laten nog niet toe met zekerheid te zeggen dat de „Konferentie van de Zee” in 1973 zal kunnen plaatsgrijpen. Het is zelfs niet uitgesloten dat de konferentie helemaal niet zal samenkomen van 't jare. Het zou wel eens kunnen zijn dat we moeten wachten tot 1974 en ondertussen is het mogelijk dat de 12 mijlsgedachte van 1958 en 1960 het moeilijk zal hebben om een meerderheidsstemming te verkrijgen.

LIMIETEN (3)

Wat gebeurlijk zal worden besloten zal vanzelfsprekend een grote invloed hebben op de toekomst van de handelsvisserijen.

De Zuid-Amerikaanse landen met hun 200 mijlsgrenzen en IJsland met haar 50 mijlslimieten hebben een voorbeeld gesteld dat eigenlijk moet beteugeld worden. Gebeurt dit niet dan is het niet uitgesloten dat sommige landen die over grote verrevisserijvloten beschikken wat zullen moeten intomen. Natuurlijk blijft er nog de mogelijkheid van een overeenkomst met de bedoelde landen waarbij een wederzijds akkoord het vissen binnen bepaalde grenzen zou toestaan. Doch dit is enigszins eutopisch.

Gezien vanuit het oogpunt van het visserijland gaat het alleen maar om de bescherming van de vissstapel ten voordele van de reeds gevestigde visnijverheden zoals op IJsland, Noorwegen, Peru en Kanada of misschien nog ten voordele van nijverheden die in de nabije toekomst ontwikkeld kunnen worden.

Op de vergaderingen van het „Zeebedkomiteit” kwam duidelijk naar voor dat er een algemene strekking bestaat voor bredere limieten dan 12 mijl.

Er is evenwel een groot verschil van mening over de toepassingen van deze eis, hoe ze nu kunnen worden toegepast en hoever ze zouden moeten strekken.

LIMIETEN (4)

Een voorstel ging uit van Kenya dat de „economische zone” de gedachte van de „economische limieten” dan wel voorstaat.

Dit voorstel beweert dat alle landen het recht hebben de visserijgrenzen te bepalen voor hun kusten boven de 12 mijls territoriale wateren. Deze „economische gebieden” zouden dan uitsluitend ten voordele bestaan van hun eigen bevolking en hun ekonomies.

Binnen dit zeegebied zou de kuststaat de uitsluitende rechtspraak bezitten voor het toezicht, het regelen en de uitbating van zowel levende als dode rijkdommen.

De landen zouden het recht bezitten om de uitgebreidheid van de „economische limieten” te bepalen in overeenstemming met de criteria van elk gebied. De natie zou eveneens de regels bepalen voor uitsluitende uitbating en opzoeking van de betreffende rijkdommen. Maar de breedte van deze limieten zou de 200 mijl niet mogen overtreffen. Onder staten zou worden toegelaten om binnen de visserijgrenzen te komen vissen maar dan alleen binnen het raam van de bepalingen van de wetten en reglementen terzake van het betrokken kustland.

Kenya loopt over van menselijkheid en breeddenkendheid. Zegt ze nog: de buurlanden die niet over veel kust beschikken of geen kust hebben zouden eveneens binnen de limieten kunnen vissen maar onderworpen zijn aan doelmatig toezicht „door hun eigen kapitaal en personeel”. En idealistisch gaat het verder: „naburige ontwikkelingslanden zouden gemeenschappelijk hun bestaande geschiedkundige rechten erkennen en zouden eveneens voorkeursbehandeling toekennen bij de uitbating van hun respectievelijke visserijgrenzen.

LIMIETEN (5)

Rusland en Japan zijn de twee grootste visserijlanden voor wat de verrevisserij aangaat. In de voorstellen van deze beide belangrijke zeevarende naties is een voorstel vervat waarbij voorkeursrechten worden toegekend aan de ontwikkelingslanden. Rusland stelt voor dat buiten een visserijgrens die 12 mijl niet overtreft een kustontwikkelingsland zoveel vis voor haar eigen mag vissen als de toegelaten hoeveelheid maar door haar eigen vaartuigen!

Het gedeelte van de toegelaten vangst die niet voor de vissers van het land zou zijn voorbehouden zou dan door de schepen van de andere staten mogen worden gevist. Deze hoeveelheid zou dan vanzelfsprekend concreet worden vastgesteld door een internationale wetenschappelijke commissie. Het toezicht op de reglementen zou dan worden gehouden door een internationale toezichtsgroep: deze maatregelen zouden dan ook niet gericht zijn tegen vissers van een land dat eveneens betrokken is bij deze visserij. Wanneer een kustland tot de vaststelling zou komen dat enig vaartuig het verdrag geschonden heeft dan zou het kunnen gepreaid worden, geïnspikeerd en in overtreding genomen en dan verwezen naar het land van herkomst van het betrokken vissersvaartuig.

Rusland zegt verder nog: wij staan erop dat bijzondere visrechten worden toegekend aan kuststaten om in de visserijzones te gaan vissen van de aangrenzende wateren omdat dit in hun belang is en om toe te laten hun eigen visserijnijverheid uit te breiden.

Wordt de zeevisserijnijverheid van een bepaald land uitgebreid dan zou ze kunnen aanspraak maken op een groter deel van de te vangen vis, maar de wettelijke rechten van de vokers der andere staten bij het gebruik van de wereldzee zou niet over het hoofd kunnen worden gezien.

Zouden de visvoorraden van een bepaald land niet worden gevist en bijgevolg verloren gaan zonder gebruikt te zijn door andere staten, dan zou dit een niet te verrechtvaardigen verspilling zijn van voedselvoorraden die nodig zijn voor het mensdom. (Vervolg blz. 8)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Deze week werden zowat alle rekords geklopt in de Oostendse vismijn. Eerst dit van de kleinste aanvoer in een vastenperiode die er eigenlijk geen meer is. We kregen slechts een 6500 bennen vis voor de ganse week. Oorzaak hiervan is ongetwijfeld geweest het slechte weer op de verschillende visgronden. Dat zulks het geval was kwam nog beter tot uiting door de grote belangstelling vanwege de uitvoer voor praktisch alle aangevoerde soorten. Zelfs voor

IJslandvis deze week, nog geen 2000 bennen. Van die 2000 bennen warer er dan nog ruim 500 bennen haai, die gelukkig ook een flinke prijs kregen. Een zeer flink resultaat voor de O.202 die de hoogste opbrengst bereikte sedert het in de vaart kwam): 1.183.630 fr, dit met een vangst van bijna 900 bennen, meest schelvis, kabeljauw en koolvis. Geen enkele kanaalopbrengst van meer dan 600.000 fr al iag de uitslag van de Z.499 er wel heel dicht bij: 599.920 fr.

De Kustvisserij zag de garnaalprijs uitschieten tot 142 fr het kg en daarna terugvallen tot 70 en zelfs tot 50 fr het kg. In totaal toch weer 2.094 kg die verkocht werden voor 177.061 fr hetgeen neerkomt op een gemiddelde prijs van bijna 85 fr het kg. Het is wel een tijd geleden dat garnaal nog zo duur was. De op vis varende kustvisserij kregen topprijzen voor hun platjes die tot 31 fr haalden.

De totale aanvoer bedroeg deze week slechts 6.750 bennen vis en 24.200 kg tong. Deze werden verkocht voor 11.042.670 fr.

BOKKENVISSERIJ!

vis van niet zo beste kwaliteit werden hoge prijzen betaald. Toch kreeg de betere kwaliteit nog hogere prijzen. Dinsdag noteerden we aldus voor West kabeljauw tot 66 fr en steeg grote steenschol tot 75 fr het kg. De prijs van de tongen steeg tot 146 fr het kg, dit voor de bloktongen en de voorkeine sortering. Platvis, voorgaande week nog aan ophoudprijzen, kreeg nu tot meer dan 40 fr het kg. De rogen deelden eigenlijk nog het minst in de algemene prijsstijging, toch ook dinsdag stijgende prijzen. Aanzienlijke prijsverschillen tussen de schelvisvangsten aangevoerd van IJsland. De duurste schelvis steeg tot boven de 2.000 fr per ben. Rode zeebaars heeft het ook weer laten afweten, de aanvoer bedroeg slechts een 100 bennen waardoor de kopers in de markt er tot 36 fr het kg voor boden. De prijs van de lengen was eigenlijk niet zo hoog als verwacht. De ruime aanvoer van blauwe leng uit Frankrijk is hiervan de oorzaak. Er werd inderdaad blauwe leng uit dat land te koop geboden aan 20 fr en minder het kg. Een weikome uitkomst allesszins voor de vishandelaars die zeker een moeilijke week achter de rug hebben.

Niet alleen de vishandelaars trouwens hebben het moeilijk gehad om aan de nodige vis te geraken, ook de vissers hadden het zeer moeilijk om een vangstje bijeen te krijgen. Gelukkig werden die kleine vangsten echter zeer duur verkocht waardoor nog zeer flinke resultaten bereikt werden. Vooral op de tweede verkoopdag vielen de resultaten onverwachts hoog uit. Zo haalde de N.709 met amper 175 bennen een opbrengst van 327.000 fr Grote wijting kreeg tot 1500 fr en kleine 1200 fr, gullen van 1500 naar 2500 fr en platvis van 35 tot 45 fr. Zonder van de rest te spreken.

Een zeer schaarse aanvoer van

tuurlijk voor grote sortering. Schar kreeg van 15 tot 20 fr, en steenschol van 20 naar 76 fr het kg. Het spreekt dan ook vanzelf dat de resultaten erg hoog opliepen. Een zeer flink resultaat, dinsdag voor de oud-IJslander O.282 die het tot een half miljoen bracht wat allesszins beter dan de schepen van dezelfde grootte op IJsland presteren voor het ogenblik. Bovendien zijn de reizen een week korter. Te noteren dat woensdag toen toch meer platvis gebracht werd, deze nog tussen 20 en 37 fr het kg, haalde.

VEEL KLEINER GEWORDEN KANAALVANGSTEN

Tien kanaalvangsten op de maandagmarkt, nog één enkele dinsdag en geen een meer op de laatste verkoopdag. In totaal zowat 1.550 B vis en 24.000 kg, tong. De visvangsten, vooral deze van de bokkenvisserij, zijn zeer klein geworden. Ook de plankenvissers moesten het met kleine vangsten vis doen doen, vangsten die zelden de 200 bennen overschreden. De flinke prijzen, die voor de niet altijd even goede kwaliteit, werd betaald, maakte het mogelijk dat alle schepen nog behoorlijke resultaten bereikten. Redelijke vangsten tong ook voor de niet-bokkenvisserij. Tong die duurder was dan verleden week, wat trouwens werd verwacht. De lappen stegen tot 98 frank, de grote tong tot bij de 120 frank, 3/4 sortering tot ongeveer 130 fr. en bloktong samen met voor kleine tong tot 145 fr, het kg. De kleine tongen bleven ook een stuk boven de 125 fr en de slips stegen van 105 fr. maandag naar 111 fr. dinsdag.

De ronde vis van het kanaal werd natuurlijk goedkoper verkocht dan die van de West, toch ook meer dan 20 fr, het kg voor de verschillende gulsorteringen. Voor platvis lag de prijs voor alle sorteringen eveneens boven de 20 fr. terwijl steenschol niet langer diende opgevangen te worden. Itedeel, de kleine sortering steeg tot 22 fr. Roge, dikwijls met pinnen op, werden toch nog behoorlijk verkocht. De uitvoer had hier een hand in het spel en kocht alle rog op rond de 20 fr, het kg. De verschillende sorteringen heek of mooie meid kregen tussen 20 en 57 fr, het kg met de grootste sortering zoals gewoonlijk het schaars en het duurst. Wijting van het kanaal werd wel verkocht zij het dan duidelijk goedkoper dan die van de West. Wat begrijpelijk is. Haai kreeg van 16 tot 22 fr. Staartvis, meestal kleine sortering, noteerde tussen 55 fr, het kg. De resultaten waren hier begrepen tussen 261.000 fr.

voor de O.141 en 599.000 fr, voor de Z.499.

VEEL TE WEINIG IJSLANDSE SOORTEN.

Daar 1500 bennen IJslandvis bijlange niet volstaan om aan de vraag te voldoen iets wat iedereen die ook maar iets met visserij te maken heeft, zal begrijpen. De beide schepen zorgden weliswaar voor 1930 bennen vis, waarvan waren er echter meer dan 500 gevuld met haai. Haai waarvoor dan toch nog tussen 870 en 1000 fr de ben werd gegeven. Kabeljauw van IJsland kreeg van 1300 tot 2050fr volgens de kwaliteit. Voor schelvis lag de prijs tussen 870 en 2040 fr de ben terwijl blauwe leng (slechts een zestal bennen op de markt) tegen 1150 fr. van de hand ging. Prijs die ook bijna voor de witte leng gegeven werd. Ook deze vissoort was zeer weinig voorhanden. Grote wijting kreeg tot 1070 fr, de ben. De aanvoer van deze vissoort was allesszins veel te klein, voor de meeste kopers lag de prijs ook veel te hoog. Koolvis was weer aanzienlijk duurder dan de voorgaande weken. De grote sortering steeg van 800 naar 880 fr., de middensortering liep op tot 970 fr. de ben. Wat slecht was en kleine aanvoer kunnen doen. Schotse schol kreeg voor het eerst sedert een drietal weken weer boven de 1000 fr. en steeg zelfs tot 1250 fr. Ook voor hondstong steeg de waardemeter weer tot 1850 fr de ben. Heilbot was natuurlijk zeer schaars de prijs steeg nu al tot 133 fr, het kg, wat erop wijst dat er echt niet veel heilbot was.

ZEER ONVASTE GARNAALPRIJZEN.

Zaterdag 7 april werden in de Oostendse garnaalmijn topprijzen betaald voor garnaal. Toen steeg de prijs voor 1 kg tot 142 fr en werd een gemiddelde prijs bereikt van 128 fr, het kg. De dag voordien werd 114 fr, het kg betaald en nog een dag vroeger slechts 74 frank het kg. Maandag was de gemiddelde prijs al weer teruggevallen tot 77 fr en dinsdag werd weer een normale prijs betaald 70 frank gemiddeld. De weersomstandigheden kunnen dus iedereen parten spelen visser, koper en verbruiker.

V.O.Z.O.R.

De Raad van Beheer van de V.O.Z.O.R. bijeengekomen op 6 april l.l. te Antwerpen, besliste eenparig aan de heren Ministers van Financiën en Verkeerswezen voor te stellen om vanaf 1 juli 1973 de jaarlijkse bijdrage van 1 0/00 terug te brengen tot 1/8 0/00.

De reders welke reeds hun jaarlijkse bijdrage betaald hebben, zouden na het verschijnen van het Koninklijk Besluit, het teveel betaalde bedrag voor de tweede semester 1973, terugbetaald worden.

HODI STRAALBUIZEN

tel. 91-31-4180-2654

—PEPERDURE WESTSOORTEN

Werden de verschillende vissoorten van de andere visgronden (Kanaal, Noord en IJsland) duur verkocht, deze door de Westschepen aangevoerd kregen werkelijk topprijzen. Kabeljauw steeg van 57 naar 70 fr het kg, de shelfcodgullen gingen weg tussen 1500 en 2690 frank de ben en de andere gullen kregen tussen 1300 en 1600 fr. Dinsdag de hoogste noteringen. Ook de wijtingprijzen waren zeer hoog. Van 630 fr. voor kleine sortering maandag, steeg de prijs voor de zelfde sortering dinsdag tot 1230 fr de ben. De grote sortering kreeg toen al tot 1500 fr. Platvis was deze week erg schaars, ook te Zeebrugge, vandaar van 25 tot 45 fr, het kg. Roggen kregen al even goede prijzen met rond de 40 fr voor grote rog en de andere sorteringen tussen 20 en 35 fr. Rode knorhaan haalde boven de 40 fr. Voor staartvis lag de prijs minder hoog dan verwacht, er werd rond de 85 fr. voor grote sortering betaald. Tarbot is wel duurder geworden en steeg naar 180 fr het kg. Dit na-

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel-Holland
Tel. 04180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen-Holland
Tel. 91-31-1150-4117

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

(5723V)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was bijzonder klein deze week, slechts 17 vaartuigen hebben hun vangsten aangeboden in de vismijn. De aanvoer van de tongsoorten waren vooral afkomstig van de vaartuigen van het Kanaal deze en de andere tongsoorten van de Noord en de Kust waren renderend in prijs. De grote soorten bekwamen van 94 tot 130 fr. voor de middensoorten van 126 tot 169 fr. en de TP en slips van 117 tot 162 fr. Tarbot en grietsoorten waren er praktisch niet op de markt, daar door waren ook deze afnameprijzen aan de hoge kant. Voor de grote soorten van 100 tot 200 fr. de grietsoorten bekwamen van 60 tot 105 fr.

De pladijsafname was eveneens aan de hoge kant, ook door de kleine aanvoer, van 16 tot 32 voor de vijf sorteringen. Wat vooral in de smaak viel waren de ronde vissoorten, op de dinsdagmarkt werden prijzen geboekt tot 68 fr. voor de kabeljauw en op de woensdagmarkt tot 76 fr. het kg. Voor deze vissoort zijn dit werkelijk topprijzen. De overige gulsoorten behaalden volgens sortering, van 20 tot 50 fr. Deze week waren zowel de grote als de kleine wijting in trek, ze bekwamen van 11 tot 30 fr. volgens sortering.

Aan roggevis was er eveneens 'n groot tekort, slechts een paar vaartuigen van de West kwamen aan de markt met roggevis. Zoals verwacht waren ook deze soorten vrij duur in afname, echter niet de kleinere soorten van het Kanaal, de overri-

ge bekwamen van 30 tot 50 fr. De weinige zeehaaien en zeehonden schommelden tussen de 15 en de 22 fr. De steenschol van het Kanaal was deze maal wel in trek, volgens sortering bekwamen deze van 25 tot 60 fr. het kg. De schotse schol was eveneens goed vertegenwoordigd van het Kanaal, ze bekwamen van 14 tot 32 fr. De weinige zeekeeftes behaalden per ben van 3860 naar 4360 fr., de gemiddelde prijs bedroeg 133,93 fr.

RECORD OPBRENGST

Door de Z.483 werd op 7 december 1972 het recordcijfer geboekt van 1.063.020 fr. van het Kanaal. Dit was meteen het hoogste opbrengstcijfer voor Zeebrugge. Op de woensdagmarkt van 10 april jl. werd dit cijfer verbroken met een opbrengst van 1.098.520 fr. eveneens van het Kanaal. Het was de Z.571 „Zephyr” die na een 16 daagse reis aan de markt kwam met 5372 kg. tongen en 16.308 kg. andere vis. Proficiat, schipper Ackx Roger uit Heist en bemanningsleden. Ditmaal werd de traditie verbroken er werd door de vismijndirectie geen ontvangst aangeboden.

Gevr. vr Agadir - Marokko
Visserboot voor uitoefenen
lijnvisserij met toeristen, Tel.
835.66. (7353V)

PRAKTISEREN

(Vervolg van blz. 6)

OOSTENDE

Ik kom aan in Oostende. Er is niks in Oostende, zelfs geen oesters. 't Is te zeggen er is de zee en ik ben een ondankbare aldus over Oostende te spreken. Ik ben nog meer ondankbaar omdat ik te Oostende het voorwerp ben geweest van allerhande bijzondere gunsten vanwege de zee en vanwege de lucht. Vooreerst, zoals ik Oostende binnenkwam, had het de hele morgen geregend, de regen is plotseling opgehouden, de wolken zijn weggevlogen, de zon is begonnen met het drogen van het strand, en ik heb goede uren langs de zee kunnen wandelen met het afgaande getij.

— Hélaas ! Geen enkele arme schelp, mijn Toto ! Niks anders dan het fijnste en het zachtste zand van de wereld.

Ik ben bekoord door het zien van de duinen. Het is minder schoon dan de granieten van Bretagne en de rotswanden van Normandië, maar 't is nog erg schoon. De zee is niet meer woest, zij is treestig. Het is een ander soort grootheid. 's Avonds maken de duinen aan de kim een gekweld en nochtans ernstig silhouet. 't Is naast de eeuwig bewegende golven, een eeuwige afsluiting van roerloze golven.

't Is met op de duinen te wandelen dat men de diepe overeenstemming voelt die tot in de vorm de oceaan aan het land verbindt; de oceaan is inderdaad een vlakke, en de aarde is een zee. De heuvels en de dalen golven als de deining en de bergketens zijn versteende stormen.

Ik zocht geen overgang, maar gezien er hier een is, neem ik ze maar. Gisterenavond, lieve vriendin, heb ik een storm gezien, of, om beter te zeggen, een erg onweer, want, wij mensen van de wal, stellen ons geen storm voor zonder onder schip in nood en zonder redding. Wat er ook van zij, storm of onweer, 't was wonderbaar. Ik was het hotel „Lion d'Or” binnengestapt om te avondmalen, waar men slecht eet tussen haakjes, als ik een geluid heb gehoord als van een verre donder. Ik heb mijn servet daar neergegoot en ik ben naar de zee gelopen.

Op 't ogenblik dat ik op het strand aankwam, al was het geen zeven uur in de avond, was het daar nacht. In enkele ogenblikken een reusachtige regenwolk, die van tijd tot tijd door een donderslag belicht werd als een muur van rood koper, had de hemel gevuld. Ik ging ver op het zand. Ik was alleen, de vuurtoren brandde stil achter mij, enkele regendruppels begonnen te vallen, de wind blies zodanig woest dat ik soms moeite had om te stappen. Ik dacht aan twee zeilen die ik lang achtervolgd had met de ogen enige uren voordien. Deze beide zeilen hadden me bekoorlijk toegeschenen, ze schenen me nu vreselijke dingen toe.

(dit schreef Viktor Hugo in 1837) bij een bezoek aan onze goede haven)

GARNAALVISSERS DEDEN HET STUKKEN BETER DAN IN MAART 1972

Het goede weer dat we in maart 1973 hebben gekregen was er waarschijnlijk mede oorzaak van dat we een grote aanvoer van garnaal hebben gekregen te Oostende. Een zelfs aanzienlijk grotere aanvoer aangezien de aanvoer steeg van 6.273 kg naar 15.455 kg. Er waren heel wat meer vangsten op de markt, hun aantal van 145 naar 247 dus met 102. Ook de vangst per schip was groter en steeg van 43 naar 62 kg. De prijs was duidelijk lager dan in maart 1972 en viel terug van 88,50 fr naar 70,30 fr het kg. Een prijs waar de visser over het algemeen niet tevreden mee was. Toch steeg de opbrengst per vaartuig nog van 3.831 fr naar 4.389 fr.

De totale opbrengst was 530.987 fr hoger dan verleden jaar en steeg van 555.504 fr naar 1.086.491 fr, wat bijna op een verdubbeling neerkomt. Slecht kunnen we maart dus niet noemen.

AANVOER NA 3 MAANDEN MEER DAN VERDUBBELD

Na 3 maanden in 1973 ziet het

er nog beter uit. De aanvoer nam toe met 19.547 kg en bedroeg 34.761 kg. Verleden jaar werd na dezelfde periode slechts 15.214 kg garnaal verkocht. Deze aanzienlijke stijging moet waarschijnlijk aan drie oorzaken toegeschreven worden. Eerstens, het nogal zacht weer dat we tijdens de voorbije winter gekend hebben en waardoor veel meer werd uitgevaard dan anders mogelijk is. Door het feit dat de visserij regelmatig kon beoefend worden waren ook de vangsten groter. Deze haalden een gemiddelde van 65 kg tegen 47 kg verleden jaar.

De gemiddelde prijs is met ruim 17 fr het kg teruggelopen tot 66,10 fr waar verleden jaar nog 83,30 fr per kg betaald werd. Toch is de opbrengst nog aanzienlijk gestegen en opgelopen tot 2.300.690 fr tegen 1.268.527 fr verleden jaar. Het aantal vangsten nam toe van 321 naar 529.

De gemiddelde opbrengst is gestegen van 3.951 naar 4.349 fr. In vergelijking met het eerste kwartaal van voorgaande jaren was dit van 1973 zeker niet slecht.

VERANDERINGEN IN DE BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN — MAART 1973

GESCHRAPT UIT DE VISSERSVLOOT :

Z.585 « Zuiderzee » — eigendom : Rammeloo Petrus, Marktplein 21, 8380 Zeebrugge — Brugge 5.

Geschrappt : 2-2-1973

N.703 « Rita » — eigendom F. Dieryckx-Visser, Duinkerkeleen 37, 8470 De Panne.

Geschrappt : 8-2-1973.

VERANDERING VAN EIGENAAR — NAAM — NUMMER —

INBOUW NIEUWE MOTOR EN TONNEMAAT :

O.160 « Atlantic » wordt O.254 « Cinderella » — eigendom : Van Lul André, Klemkerkestraat 15, 8401 Bredene.

Seinletters : O.P.J.T.

Motor Baudouin - nr 53011, bouwjaar 1971 - 500 PK.

Bt. 89,00 — NT. 30,45

Zeebrief : 7-3-1973.

VERANDERING VAN EIGENAAR EN NAAM :

Z.584 « Sonja » wordt Z.584 « Blue Bird » — eigendom : Couwijzer Constant, Blauwvoetlaan 30, 8390 Knokke-Heist.

Zeebrief : 8-3-1973

NIEUW VAARTUIG :

O.55 « Goede Hoop » — eigendom : Surveillant Fernand, Gaverstraat 10, 9761, Ouwegem.

Seinletters : O.P.C.C.

Bt. 51,11 — NT 19,73 — bouwjaar 1962 — werf 50 — staal — motor Cummins 150 PK — nr 7 W 6005 — bouwjaar 1962 — navigatie-instrumenten :

RF — R — DN — US — OP.

Zeebrief : 7-3-1973

VERANDERING VAN EIGENAAR EN THUISSHAVEN :

N.704 « Girona » wordt Z.704 « Girona » — eigendom : Notredame Nicole (Echtg Lagast G.), Kerkestraat 112, 8370 Blankenberge & Vandelrhaeghe Eugène, Weststraat 116, 8370 Blankenberge.

Zeebrief : 14-3-1973

INBOUW NIEUWE MOTOR EN OPDRIJVEN P.K. :

Z.571 « Zephyr » — eigendom : 1) Mevr. Em. Savels (geb. J. Haerincx) ; 2) Raymond Claeys ; 3) Mevr. Raymond Claeys (geb. Savels), Bastenakenstraat 12, 8380 Zeebrugge - Brugge 5.

Motor Caterpillar — 1125 PK. — nr 35 B 815 — bouwjaar 1973.

Zeebrief : 23-3-1973.

ADRESVERANDERINGEN :

Z.587 « Alca Torda » — eigendom : Vandierendonck Edmond, Pannestraat 241, 8390 Knokke-Heist

Z.507 « Breughel » — eigendom : Savels Eugeen, Acht Meilaan 9, 8390 Knokke-Heist.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

9-4	23	277.260	8.522.140		
10-4	7	27.366	1.180.110		
11-4	39	47.736	1.340.420		
	39	352.362	11.042.670		

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

4-4	4	559	40.397	66.—	83.—	72.—
5-4	2	82	6.081			74.—
6-4	1	79	9.006			114.—
7-4	7	324	40.909	125.—	142.—	128.—
9-4	7	495	41.333	67.—	95.—	77.—
10-4	7	555	39.335	50.—	87.—	70.—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

6-4	7	31.047	1.233.247			39,22
10-4	12	49.867	2.746.980			54,21
11-4	11	53.978	2.539.730			47,05

WAARVAN TONG

6-4	7	5.277	639.840			121,13
10-4	6	12.592	1.547.070			122,86
11-4	11	10.082	1.247.400			123,72

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

6-4	14	2.302	246.495	79.—	143.—
9-4	23	5.754	355.327	41.—	95.—
10-4	16	2.497	180.329	53.—	105.—
11-4	14	2.633	195.564	47.—	104.—

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

6-4	3	118	14.516	114.—	126.—
9-4	5	381	33.159	80.—	92.—
11-4	2	73	7.938	106.—	110.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

6-4	3	2.340	205.866		
9-4	6	10.798	352.560		
11-4	10	8.391	372.500		

REDERS

Voor het NAZICHT of VERNIEUWEN van alle VLOTTEN, tijdens de opligperiode, wendt U tot

S.C.A.P. Oostende
of **HAND IN HAND Zeebrugge**

Voor de aankoop van een nieuw vlot krijgen de verzekerden bij HULP IN NOOD, een tussenkomst van 20 t.h. op de koopprijs

(7354V)

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 5-4-1973

IJSLAND : O.317.
NOORDZEE : O.237.
NOORD : O.239.
KANAAL : O.198.
WEST : N.706 — O.243.

VRIJDAG 6-4-1973

KANAAL : O.274 — O.369.
WEST : O.142 — O.35 — O.156
— N.579 — N.738.

ZATERDAG 7-4-1973

KANAAL : O.224.

ZONDAG 8-4-1973

NOORD : O.232.
WEST : N.422 — Z.38.

MAANDAG 9-4-1973

KANAAL : O.72.

DINSDAG 10-4-1973

WEST : N.185.

WOENSDAG 11-4-1973

IJSLAND : O.81 + Fahroë — O.202.
NOORD : O.206 — O.151 — O.285
WEST : N.719 — O.284.

OOSTENDE

MAANDAG 9-4-1973

IJSLAND

O 81	16	1050	—	941.290
O 202	17	880	—	1.185.630

KANAAL

O 254	17	40	4200	568.060
O 275	15	180	1700	390.120
O 114	15	120	1600	331.940
O 249	15	270	—	298.930
O 141	15	170	1700	262.950
O 135	15	160	1100	261.320
O 118	16	190	1700	397.840
O 82	17	160	3160	585.460
Z.499	16	50	4300	599.920
O.309	16	140	1700	333.000

WEST

O 279	9	250	—	327.610
O.284	10	200	—	259.040
N 185	4	40	—	46.410
O.285	9	220	—	216.550
O 192	4	40	—	53.710
O.172	4	40	100	72.450
O.282	12	360	—	474.950
N 719	9	150	—	211.030
O.307	9	200	—	356.870

NOORD

O 94	8	200	—	189.020
O 151	10	220	—	144.140

DINSDAG 10-4-1973

KANAAL

O 180	17	70	3200	468.600
-------	----	----	------	---------

WEST

O. 69	7	75	—	111.260
N 709	7	170	—	327.010
Z.452	7	150	—	223.440

KUST

O 150	1	3	77	13.680
O.100	1	11	—	15.700
O 555	1	1	89	12.440

WOENSDAG 11-4-1973

WEST :

N 708	8	190	—	311.500
O.312	6	100	—	115.210
N.706	6	210	—	271.720
O 26	7	140	—	189.090
N 752	7	170	—	251.290

KANAAL

O.128	7	100	—	139.950
-------	---	-----	---	---------

KUST

O.100	1	12	—	14.830
O.150	1	12	81	25.910
O.555	1	2	74	10.660

NIEUWPOORT

VRIJDAG 6 APRIL

N.805	6.730	N.700	40.180
Z.429	134.550	N.498	5.490
N. 1	10.380	N.349	6.090
N.470	2.426		

Zes „tongvangsten” welke goed verkocht werden. De tongen kregen de volgende prijzen : lappen van 85 à 94 fr. de 2d soort 116 fr., de 3d soort tot 140, de 4d soort en 5d soort tot 150 fr en 138 fr. voor de kleinste soort Weinig andere vis op de markt.

MAANDAG 9 APRIL

N.736	42.890	N.723	181.520
N.349	13.360	N. 1	28.620
N.788	29.400	N.700	56.770

Alles samen waren er slechts 180 bennen vis op de markt, met ± 600 kg tongen. Het stormweer van verleden week heeft zijn parten gespeeld, en de vloot aan de kaai gehouden, met het gekende gevolg: te kort aan vis volgens de vraag! Er werd kabeljauw gemijnd aan 2.800 fr. en 2.400 fr. de bennen. Grote gullen rond de 2.000 fr. Kleine slag kresg 1500 en zelfs de „mini's” 800 fr. Grote wijting 1320, kleine van 860 à 800 fr.

Platvis : 1.400 en 1.650 fr Kleine platjes van 770 à 650 voor de gegutte. Niet gegutte voor de zelfde prijs. De tongen 95 fr voor de lappen, de andere soorten van 122 à 150 fr. de kg!

Buiten enkele koopjes waren er geen roggen op de markt. Roze vis was heel duur tarbot tot 170 fr. grieten 110 fr. Zelfs knorhaan kreeg 1100 fr. en kosten van 460 à 550 fr. de bennen.

Dit waren de prijzen van de maandagmarkt, met TE weinig visaanvoer!

WOENSDAG 11 APRIL

N.470	60.200	N.705	80.930
N.762	77.130	N.788	18.920
N. 36	39.070	N.805	47.860
N. 1	16.010	N.349	9.450
N.498	8.470	N.395	14.460

Korte reisjes, kleine vangsten, maar aan topprijzen verkocht. Er waren slechts 150 bennen vis op de markt en ± 1.000 kg tongen. De tongen kregen de volgende prijzen : lappen 95 en 99 fr. de 2de 118 à 128 fr. en de 3den 150, de 4d 156 à 163, de 5d 153 à 164 fr en kleine 140 fr.

Tarbot kreeg voor een visje van 6 kg eventjes 1.200 fr. Kunt U rekenen? Kabeljauw 3.500 en 3.000 fr.

De gullen volgens grote van 2500 à 1700 fr de benne.

Wijting : grote 1.500, kleine 940 fr. Platvis kreeg 1.100 fr. voor de grote, drieling 1.500 à 1.670 fr. en de kleine van 780 à 1.00 fr. de benne!

Alle andere soorten, roggen zeehonden, knorhaan enz. waren ook heel duur, maar in kleine hoeveelheden op de markt!

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	9-4-1973
Schelvis	21.40-40.20
Groot	17.—27.40
Middel	13.60-27.—
Klein	27.40-41.20
Kabeljauw	21.—27.—
Gul	14.—21.40
Wijting	21.—44.—
Schaat	31.—37.40
Zeebaars	16.—23.—
Leng	20.—25.20
Schartong	80.—130.0
Heilbot	15.40-19.60
Koolvis	15.—37.—
Hondstong	20.—
Zeewolf	.....
Staart	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	9-4-1973	10-4-1973	11-4-1973
Lappen	96.—100.0	96.20-97.—	.....
Grote	115.0-118.0	112.0-112.2	.....
3/4	127.4-132.0	138.2-138.6	.....
Blok	137.0-144.0	146.8-147.0	.....
voor-kleine	138.0-145.0	145.4—	.....
kleine	128.0—	134.4—	.....
slips	125.0—	131.8—	.....

Zeebrugge

Soorten	9-4-1973	10-4-1973	11-4-1973
grote	96.—98.—	94.—101.0	98.—101.0
blok	120.0-123.0	118.0-130.0	122.0-129.0
fruit	126.0-128.0	133.0-149.0	140.0-148.0
schone kleine	138.0-140.0	148.0-164.0	153.0-164.0
kleine	140.0-144.0	147.0-150.0	150.0-169.0
tout petit	130.0-135.0	136.0-145.0	145.0-162.0
slips	117.0-118.0	117.0-120.0	130.0-150.0

Nieuwpoort

Soorten	9-4-1973	10-4-1973	11-4-1973
Tong I	92.—96.—	.....	97.—100.0
Tong II	122.0—	.....	128.0—
Tong III	144.0-154.0	.....	150.0-160.0
Tong IV	143.0-162.0	.....	160.0-163.0
Tong V	148.0-159.0	.....	164.0—
Kleine	130.0—	.....	140.0-145.0

PLADIJS

Oostende

Soorten	9-4-1973	10-4-1973	11-4-1973
Grote	19.—21.—	20.—	19.—22.—
grote iek	20.—22.—	28.—	25.40-27.20
kleine iek	21.—23.60	25.—	28.—34.—
derde slag	22.—24.—	25.—43.60	29.—37.80
platjes	17.—20.—	9.—31.40	14.—25.60

Zeebrugge

Soorten	9-4-1973	10-4-1973	11-4-1973
I	18.—25.—	20.—29.—	22.—26.—
II	19.—28.—	24.—28.—	24.—28.—
III	20.—30.—	28.—30.—	25.—32.—
IV	16.—18.—	21.—23.—	15.—20.—

Nieuwpoort

Soorten	9-4-1973	10-4-1973	11-4-1973
Moeien	30.—	.....	24.—30.—
grote pladijs	33.—	.....	34.—
drielingen	13.—16.—	.....	16.—20.—
platjes	.....	.....	.....

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 6-4-1973

Z.424	9	100	700	211.650
Z.588	8	70	300	86.440
Z.500	9	60	200	121.660
Z.573	9	100	200	155.010
Z.505	8	20	600	110.560

MAANDAG 9-7-1973

Z.459	10	100	100	200.360
Z.295	16	100	3300	665.780

DINSDAG 10-4-1973

Z. 2.	6	60	200	130.610
Z.576	17	200	3800	764.880
Z.518	16	100	2300	394.230
Z.512	2	40	400	114.980
Z.468-601	2	60	—	138.840
Z.554-538	2	70	—	155.810
Z.560-201	2	80	—	181.490

WOENSDAG 11-4-1973

Z.602	2	10	150	36.990
Z.550	2	10	200	52.710
Z.497	10	10	200	86.300
Z.571	16	350	4500	1.098.520
Z.283	9	160	100	256.230
Z.175	10	160	100	276.470
Z.559	9	60	100	165.950
Z.474	3	30	400	75.290
Z.429	3	20	600	136.200
Z.492	4	40	1000	246.490
Z.505	4	30	300	108.580

PAKKETBOTEN OOSTENDE-DOVER

UURTABEL DER OVERVAARTEN voor de week van 15.4.1973 tot 21.4.1973

PASSAGIERSBOTEN
Afvaarten uit Oostende :
 — Alle dagen te 10u.15 en te 14u.45
 — Op 15, 16, 20 en 21.4.1973 bijkomende arvaart te 09u.50
Afvaarten uit Dover :
 — Alle dagen te 13u.00 en te 16u.50
 — Op 18 en 19.4.1973 bijkomende afvaarten te 11u.35 en te 16u.00
 — Op 20.4.1973 bijkomende afvaarten te 01u.00, te 11u.35 en te 16u.00.
 — Op 21.4.1973 bijkomende afvaart te 11u.35.

CARFERRIES
Afvaarten uit Oostende :
 — Alle dagen te 01u.30, te 04u.00 (1), te 13u.30, te 16u.00 (1) en te 19u.30
 — Op 15.4.1973 bijkomende afvaart te 10u.30
 — Op 17.4.1973 bijkomende afvaart te 07u.30
 — Op 18.4.1973 bijkomende afvaarten te 04u.30, te 07u.30, te 10u.30, te 16u.20 en te 22u.30
 — Op 21.4.1973 bijkomende afvaarten te 16u.30 en te 16u.30
Afvaarten uit Dover of Folkestone
 — Alle dagen te 00u.30, te 10u.00 (2), te 12u.30, te 18u.30 en te 22u.00 (2)
 — Op 15.4.1973 bijkomende afvaart te 15u.30
 — Op 17.4.1973 bijkomende afvaart te 06u.30
 — Op 18.4.1973 bijkomende afvaarten te 06u.30 en te 21u.30
 — Op 19.4.1973 bijkomende afvaarten te 06u.30, te 09u.30 en te 21u.30
 — Op 20.4.1973 bijkomende afvaarten te 03u.30, te 06u.30 en te 09u.30
 — Op 21.4.1973 bijkomende afvaarten te 03u.30 en te 09u.30
 (1) Naar Folkestone (schip van de Britse Spoorwegen)
 (2) Vertrek uit Folkestone (schip van de Britse Spoorwegen)

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 13 APRIL :

KANAAL :

O.83 met 60 bennen vis en 3.300 kg tongen
 O.189 met 40 bennen vis en 3.000 kg tongen.
 Z.34 met 5 Obennen vis en 3.500 kg tongen

MAANDAG 16 APRIL

IJSLAND :

O.316 met 1.600 bennen, t.t.z. 750 b. rode bonen, 150 b. middenslag koolvis, 200 b. schelvis, 150 b. totten, 300 b. kabeljauw en gullen, 50 b. varia.
 O.334 met 1.100 bennen, t.t.z. 300 b. kabeljauw en gullen, 200 b. koolvis, 350 b. schelvis en totten, 250 b. rode bonen.
 O.288 met 1.000 bennen, t.t.z. 150 b. rode bonen, 160 b. kabeljauw en gullen, 80 b. koolvis, 60 b. shelfcod, 50 b. lengen, 250 b. schelvis, 50 b. schotse schol en mieten, 200 b. totten.
 O.129 met 700 bennen, t.t.z. 80 b. kabeljauw en gullen, 250 b. koolvis, 50 b. schelvis, 90 b. totten, 140 b. wijting, 20 b. rode bonen, 10 b. schaten, 25 b. schotse schol en mieten, 20 b. lengen, 15 b. varia.

KANAAL :

O.306 met 200 b. vis en 900 kg. tongen
 O.181 met 40 b. vis en 2.750 kg. tongen
 Z.597, O.127, O.123, O.303

WEST :

N.722, O.37, N.543, O.243, O.142
 O.156, N.738, N.723, O.217

DINSDAG 17 APRIL

NOORD :

O.239
 WEST :
 O.35, Z.38, N.579, N.185, N.720

WOENSDAG 18 APRIL

NOORDZEE :

NOORD :

WEST :

O.232
 O.284, N.719

DIEFSTAL IN OOSTENDSE VISMIJN

In de nacht van maandag op dinsdag hebben inbrekers zich toegang verschaft tot het pakhuis van visgroothandel Fauconnier pvba, gevestigd in pakhuis 75 van de Oostendse vismijn. Hiertoe sloegen zij een ruit stuk en ontvreemden 100 kg tong en 25 kg staartvis. Beide partijen vis vertegenwoordigden samen een waarde van rond de 20.000 fr. De dieven beperkten zich enkel tot het pakhuis. De burelen bleven onaangeroerd, en er was trouwens geen geld ter plaatse. De Oostendse politie heeft een onderzoek ingesteld maar tot nog toe konden de daders niet opgespoord worden.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	9-4-1973	9-4-1973	10-4-1973	10-4-1973	11-4-1973	11-4-1973	9-4-1973	11-4-1973
Parbot : groot (123)	180.0-186.0	81.—120.0	169.0—	145.0—	170.0—	150.0-200.0	170.0—	200.0—
middel (123)	135.0-150.0	45.—58.—	—	80.—108.0	—	80.—130.0	130.0—	165.0—
klein (123)	—	75.—80.—	—	55.—79.—	—	50.—79.—	—	120.0—
Griet : groot (123)	80.—	65.—74.—	—	68.—80.—	—	85.—105.0	110.0—	105.0—
middel (123)	—	55.—64.—	—	60.—68.—	—	72.—84.—	—	—
klein (123)	—	—	—	50.—57.—	—	58.—71.—	—	—
Schelvis : groot	—	—	—	—	24.—	—	—	—
middel	—	—	—	—	15.20-20.—	—	—	—
klein	14.—22.—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	49.—57.—	—	—	—	—	—	—	—
middel	35.—43.—	—	—	20.—42.—	—	—	—	—
klein	20.—26.—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	15.—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	19.—37.—	—	26.—41.—	—	30.—48.—	—	—	—
Rog (1)	36.—44.—	—	—	—	—	—	—	—
Keilrog (123)	—	—	—	38.—	—	45.—50.—	32.—	50.—
Rog (23)	—	—	—	33.—34.—	—	37.—40.—	32.—	46.—
Tilten (23)	—	—	—	38.—42.—	—	35.—42.—	32.—	46.—
Scherpstaart (23)	—	—	—	37.—	—	23.—25.—	32.—	46.—
Halve mans (23)	—	—	—	31.—32.—	—	20.—22.—	—	—
Teelt (2)	—	—	—	10.—23.—	—	11.—16.—	—	—
Katrog (2)	—	—	—	60.—70.—	39.—70.—	60.—76.—	45.—56.—	60.—
Kabeljauw	35.—61.60	26.—30.—	28.—67.—	28.—50.—	—	35.—45.—	—	—
Gul (groot)	—	24.—26.—	21.—54.—	26.—35.—	19.—53.80	20.—35.—	30.—40.—	38.—48.—
Gul (middel)	17.—45.20	22.—23.—	—	20.—28.—	—	15.—20.—	—	—
Gul (klein)	—	—	—	—	—	—	—	—
Hozemondhamme	42.—84.—	—	51.80-65.—	—	—	—	—	—
Wijting : groot	25.40—	16.—23.—	30.—	22.—30.—	33.—	20.—25.—	27.—	34.—
klein	13.80—	11.—15.—	10.—	15.—18.—	15.40—	12.—19.—	17.—	16.—19.—
Schar	15.—	—	15.80-23.—	18.—30.—	14.20-20.—	15.—20.—	10.—25.—	16.—26.—
Steenschol	28.—54.60	30.—44.—	38.—75.60	25.—52.—	32.—76.—	27.—60.—	—	—
Zeehaai	16.—23.—	—	—	22.—	—	—	25.—	—
Hondshaai	14.—18.—	—	12.—	—	16.60—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekeeft	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	16.—25.—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	17.—34.—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	7.—10.20	—	10.—14.20	—	11.60-12.20	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	25.—31.—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	50.—	—	58.—90.—	—	64.—90.—	—	—
Schotse schol	—	—	—	14.—32.—	—	20.—27.—	—	—
Zeehond	—	—	—	15.—18.—	—	18.—19.—	24.—	26.—
Bot	—	—	—	—	—	—	3.—	—
Rode Poon (roobaard)	20.—30.—	—	—	—	—	22.—34.—	—	—
Grauwe Poon (knorh.)	8.—	—	15.40—	23.—	13.—	15.—22.—	22.—	22.—
Rode Knorhaan	26.—45.—	—	—	28.—37.—	—	26.—45.—	—	—
Posten	—	—	—	10.—15.—	—	6.—8.—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Donderdag 5 april werden in IJmuiden aangevoerd: 1200 kg tong, 3 kisten tarbot en griet, 53 kisten kabeljauw, 64 kisten schol, 4 kisten schar, 31 kisten wijting, 5 kisten varia.

Prijzen in gulden per kg: gr. tong 7.35-7.09, grm tong 9.20-9.91, klm tong 11.08-9.95, tong II 13.17-11.51, tong I 13.19-11.73, tarbot 10.34-10.10.

Per 50 kg: kabeljauw 1 76, kabeljauw 2 215-81, kabeljauw 3 en 4 170-127, kabeljauw 5 125-102, schol 1 115-102, schol 2 150-115, schol 3 132-110, schol 4 117-85, schar 80-64, wijting 1 110-76, krab 44, steenbol 75, tarbot 435-370, griet 264-225.

Besommingen: KW 221 3.400, UK 1 5.200, VD 234 5.700, IJM 11 6.300, IJM 44 5.000.

Aan de maandagmarkt 9 april 1973 werden te IJmuiden aangevoerd:

18.150 kg tong, 46 kisten tarbot en griet, 948 kisten kabeljauw, 2045 kisten koolvis, 46 kisten leng, 297 kisten schol, 33 kisten schar, 18 kisten heek, 15 kisten haring, 86 kisten makreel.

Prijzen in gulden per kg: gr. tong 7.36-6.79, m. tong 9.50-8.81, klm tong 10.75-10.29, tong 1 13.63-12.55, tong 2 13.50-12.41, tarbot 12.64-11.52.

Per 125 kg: gr. leng 168-154. Per hoop: vleet 220-170, rog 74-70.

Per 50 kg): boit 8, schartong 81-30, kroob 45-30, kl. leng 75-70, kl. lom 75-68, ham 320, tarbot 542-376, griet 319-255, kabeljauw 1 112-77, kabeljauw 2 225-88, kabeljauw 3 132-98, kabeljauw 4 113-95, kabeljauw 5 102-67, koolvis 1 57, koolvis 2 58-48, koolvis 3 60-49, koolvis 4 59-43, schelvis 1 132-130, schelvis 2 130-71, schelvis 3 132-71, schelvis 4 100-96, schol 1 96-62, schol 2 98-85, schol 3 104-83, schol 4 102-76, schar 90-57, wijting 1 120-78, wijting 2 106-85, haring 38-24.80, makreel 30.80-21.50, haai 130-65, poot 51-43, steenbol 79-61.

De besommingen van maandag waren

KW 29 3.600, 44 39.200, 51 8.400, 52 5.700, 80 20.200, 87 10.700, 113 20.000, 117 17.500, 121 35.200, 123 63.100, 132 11.800, 145 15.100, 150 8.800, 152 9.000, 167 8.400, 195 22.500, 197 8.300, 205 5.900, 214 8.700, 215 16.200, 221 4.300, 226 9.200, 4 14.300, 127 7.900, 174 8.900, 185 8.500, 189 9.500, 210 1.100, SCH 117 21.300, 256 7.800, VD 243 6.600, VL 112 4.000, WR 25 9.700, 32 9.500, 45 5.600, 50 3.900, 57 4.800, IJM 9 50.800, 11 14.600, 18 15.000, 29 35.600, 205 1.670, 209 5.700, 211 3.600, 221 1.700.

Dinsdag 10 april werden in IJmuiden aangevoerd: 1890 kg. tong 5 kisten tarbot en griet; 373 kisten kabeljauw; 1888 kisten koolvis; 50 kisten leng; 194 kisten schelvis; 87 kisten wijting; 27 kisten schol; 7 kisten schar; 26 kisten lake; 120 kisten haring; 1097 kisten makreel; 184 kisten varia.

Prijzen in gulden: per 1 kg: heilbot 10,28-7,50; grote tong 7,70-6,82; groot-middel tong 9,90-9,21; klein-middel tong 11,36-11,99; zalm 11,76; tarbot 13,02-12,85.

Per 125 kg: grote leng 186-172. Per hoop: vleet 246-224; rog 54.

Per 50 kg: hake II 215; hake III 75-63; hammen 315; tarbot 433-420; griet 310-222; kabeljauw I 231-80; kabeljauw 2 232-88; kabeljauw 3 172-113; kabeljauw 4 146-103; kabeljauw 5 108-93; koolvis I 76-66; koolvis 2 73-65; kooavis 3 69-59; koolvis 4 65-54; schelvis I 140; schelvis 2 122-85 schelvis 3 124-75; schol I 118-113; schol II 118-107; schol III 103-94; schol 4 93-77; schar 155-90; wijting I 114-90; wijting II 96; haring 48-25; makreel 27-23; pootjes 65-42; schartong 80-69, haai 67-63; steenbol 76; bot 18-8; pilchards 24,50; tongschar 155; kleine leng 75-71; kleine lom 77-72.

Besommingen: KW 43 f 4.1100; — VBG LengG 75-71; kleine lom 77-72.

Besommingen: KW 43 f 41.100 — KW 135 52.400 — KW 141 84.300 — KW 178 1.200 — SCH 171 29.200 — EH 7 5.200 — VD 9 2.580 — VD 15 2.980 — VD 25 4.900 — VD 46 3.300 — VD 46 3.300 — WR 137 1.900 — YE 25 1.080 — IJM 6 640 — IJM 7 840 — IJ M15 7.200 — ZL 6 2.200 — UK 23 + UK 107 9.500 — UK 54 + UK 208 2.100 — UK 135 + UK 145 9.900 — UK 196 + UK 234 13.700.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 2 april tot en met 7 april

Het waren de weergoden die het de visserij in de afgelopen week wel bijzonder moeilijk maakten en die de kleinere kotters verhinderden om zelfs maar aan de visserij deel te nemen.

De iets grotere kotters konden tussen de buien door ongeveer een etmaal hun bedrijft uitoefenen, terwijl dit voor de grote kotters ongeveer neerkwam op twee etmalen.

Vooraf in de omstandigheden zoals ze de afgelopen week waren, bleek eens te meer de toch wel bijzonder gunstige ligging van Den Helder voor de boomkorvisserij.

Want hoewel de aanvoerverwachtingen door de harde wind weinig of geen ruimte lieten voor een behoorlijke aanvoer, bleek vooral op zaterdag toen er toch nog 29 kotters aan de markt waren, het voor deze schepen nog behoorlijk mee te vallen, en presteerden maar liefst 11 kotters het om in deze korte vistijd nog een besomming boven de f 15.000,— gulden te maken, waarvan zelfs nog 5 boven de f 25.000,— wisten te besommen.

Door de geringe landelijke aanvoer trokken de prijzen voor de vis, zoals gebruikelijk weer vrij sterk aan en konden op zaterdag de gemiddelde prijzen per aangevoerde kilogram tong nog oplopen van f 9,50 tot f 10,— per kg, afhankelijk van de aangevoerde sortering.

De hoogste besommer wist zelfs in twee etmalen vissen nog 2664 kg tong en 3000 kg andere vis te vangen voor een besomming van ruim f 31.300,—

Hoewel uiteraard de weekomzet hiermee niet kon worden goedgemaakt, werd het gezien de minimale verwachtingen uiteindelijk nog geen verloren week.

Door 71 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

44.728 kg	Tong	f 423.892,58	van f 1436	f 612
1.312 kg	Tarbot	f 11.789,41	van f 1125	f 391
1.369 kg	Griet	f 7.576,24	van f 590	f 350
42.640 kg	Schol	f 78.051,10	van f 293	f 131
645 kg	Schar	f 963,75	van f 310	f 096
1.470 kg	Wijting	f 2.645,26	van f 210	f 138
17.695 kg	Kabeljauw	f 35.541,31	van f 260	f 051
91 kg	Paling	f 910,00	van f 1000	f
785 kg	Bot	f 328,75	van f 051	f 032
1.130 kg	Steenbol	f 1.528,26	van f 150	f 101
4 kg	Tongschar	f 13,43	van f 372	f 299
111.869		563.240,09		

HOLLANDSE VISSERIJ ZOEKT BETERE VISSERIJ

Sinds een paar jaar zitten de Hollandse kotters nu ook in de Liverpoolbaai.

Vorige week luidden de verslagen van de Scheveningse kotters als volgt:

gingen rond genoemd vangstgebied 2-3 visdagen verloren (slecht weer)

De afgelopen dagen zijn de volgende ladingen aan Ierse zeetongen aangevoerd. Donderdag (29/3), de K.W. 11 met 1600 kg Tongen en 38

RUBBEREN VELLEN PRAKTISCH NIEUW

Te verkrijgen bij de Rederskoöperatieven

S.C.A.P. en Hand in Hand

Tel. (059) 729.51 en (050) 842.17

(7354V)

De tongenvangsten van de 15 Nederlandse kotters in Liverpoolbaai (Ierse Zee) zijn de afgelopen week wel wat ruimer geworden doch van een bevredigende gang van zaken is nog geen sprake. De vorige week

kisten rondvis voor f 16.700; zaterdag (31/3) de KW 34 met 400 kg tongen voor f 37.300 (een fraai resultaat mede bereikt door de krachtige motor). Donderdag 5/4 kwamen per container de totale tongenvangsten van 6 Duitse kotters, te weten 830 kg tongen voor bijna f 65.000.

Deze groep kotters zal de ontwikkeling aldaar nog 1 of 2 weken aanzien. Mede door de grote afstand zijn de bijkomende kosten nogal hoog, zoals periodieke vliegkosten van de bemanning en vervoerkosten tongen.

De rondvisvangsten om de noord blijve voor wat de koolvis betreft aan de schrale kant, de overige vangsten aan kabeljauw, schelvis, wijting en hake zijn alleszins redelijk te noemen. Toch moeten deze trawlers het van de koolvisvangst hebben.

De SCH 118 kwam van de Ierse Zee met 1570 kisten makreel voor f 30.000, en 220 kantjes haring en makreel en 3000 pakjes haring. De bomentrawlers hebben het er rond het afgelopen weekeinde goed afgebracht, dat wil zeggen dat zeker 3/4 van de vloot een goede tongenvangst had.

In de loop van de komende weken zullen de grote trawlers om beurten 1 of 2 weken binnen blijven voor een goede schoonmaakbeurt aan schip of motor. Dit alles i.v.m. het naderende nieuwe haringseizoen. SCH 121 is reeds gereed.

Afgelopen maandagmorgen 2 april heeft een aantal kotters en trawlers, ondanks de steeds toenemende windkracht, toch de haven verlaten. Eenmaal buitengaats werd het voor alle schippers al spoedig duidelijk dat het geen doen was om verder de zee op te stomen. Dit gold eveneens voor enkele hektrawlers.

Pas woensdagmorgen 4 april was het weer mogelijk om uit te varen waaraan door de schippers weer spoedig een einde moest worden gemaakt. De harde wind maakte n.l. het vissen weer onmogelijk.

De prijzen van de plat- en rondvis bereikten een bijna ongekend peil en wisten f 95,- f 110 voor een kist schol. Wijting f 110, Kabeljauw f 110-f 160, alles per 40 kg.

CASINO KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE”

Zaterdag 14 april
van 22 uur af
Zondag 15 april,
the-dansant
van 16 tot 20 uur :

MERINO COSTA Y SU ORQUESTA

Piano :
FRANZ ANDRE

Als attractie :
JOSIANE JANVIER

Vrijdag 20 april te 20 uur : „OSTEND FRIDAY CLUB”

Ontspanningsavond
in relax-pak —
Orkest Merino Costa

Van 20 tot 23.30 uur :

DEGUSTEREN VAN BELGISCHE SPECIALITEITEN

Medewerking van
„L'ORANGERIE DE
LA CAMBRE” - Brussel
185 F per persoon
(dienst en BTW inbegrepen)
Dranken van 40 F af —
Plaatsbespreking gewenst

PAASGALA'S Auditorium - 21 uur

Zaterdag 21 april :

RAPSODIA ROMANA

Een grandioos roemeens
spektakel !

Plaatsen : 150 - 125 - 100 en 75 F

Zondag 22 april :

GHEORGHE ZAMFIR

en zijn orkest
Roemeense virtuos met
de Pan-fluit.

Plaatsen : 150 - 125 - 100 en 75 F

Lokatie : Casino-Kursaal,
alle dagen van 10 tot 13 uur
en van 16 tot 19 uur

Voor alle inlichtingen :
Tel. : 059/751.11

(480SW—7183N—7352V)

TE KOOP GEVRAAGD Een of twee GARNAALVISSERS- VAARTUIGEN

in goede staat en onmiddellijk
kunnende mee vissen

Schrijven met prijs
bureel blad nr 7329V.

TE KOOP GEVRAAGD

Tien VISSERSVAARTUIGEN,
bezittende het bewijs van
deugdelijkheid met opgave
van de verkoopprijs en nodige
inlichtingen op de meetbrief
vermeld. Het is nutteloos zich
aan te bieden. Alle inlichtin-
gen zijn vertrouwelijk en moe-
ten gestuurd worden naar
„Het Visserijblad”, H. Baels-
kaai 30, Oostende.

(7344V)



Inlichtingen:
Postbus 139 Oostende
Strikte geheimhouding verzekerd.

★ 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. Schrij-
ven bureel blad 7221V.

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

— Tel. 767.07 —

— 0 —

HET KOUDSTE
HET BEST BEWERKBAAR

(6080V)

REDERS en
VISSERS,
voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 811.01

DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1973

De 35e editie van de „BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANS-
ALMANAK” is voor 1973 verschenen.

De vele gebruikers van de „BELGISCH-NEDERLANDSE ZEE-
MANSALMANAK” doen er goed aan zo spoedig mogelijk hun
bestelling door te sturen. Dit kan geschieden tegen overschrijving
van 500,— fr. (36 gulden voor Nederland) plus 33,— fr. verzendingskosten (4 gulden voor Nederland) op postrekening
41.89.87 van het „Nieuwsblad van de Kust”, Hendrik Baelskaai 30,
te Oostende.

De BTW van 6 t.h. is niet inbegrepen en beloopt 30 fr.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. BELGIE

- ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”, Hendrik Baelskaai 30, te Oostende ;
- Stadsbureel, Vindictivelaan 22, Oostende ;
- beroepsvereniging „Hand in Hand”, Tijdokstraat 34, te Zeebrugge.
- Rederscentrale, Vismijn, Nieuwpoort.

B. NEDERLAND

- Handelsmaatschappij NAUTILUS, Postbus 5097, Scheveningen
- Handelonderneming MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen.
- N.V. Handel- en Industriële Maatschappij J. VAN BEELEN, Middenhavenstraat 58-62, IJMUIDEN.
- Coöperatieve Inkoopvereniging van Visserij-benodigdheden G.A. Texel, Magazijn Haven 17, Oudenschild Texel.
- Henk Zwart, Machinefabriek, Middenhavenstraat 76, IJMUIDEN.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

hulp in nood s v

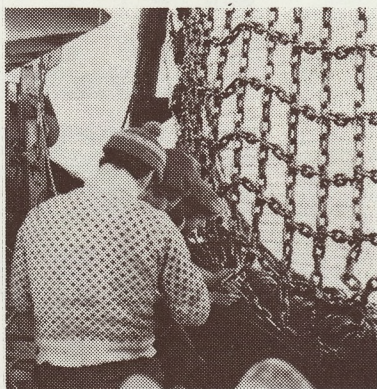
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

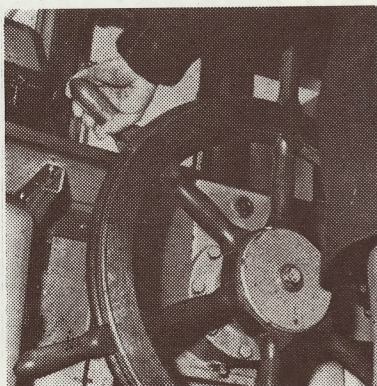
oostende

Tel. (059) 716.89

Telex : hunood 192.29



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



Meer dan 30 miljoen frank kredieten werden verleend aan de leden voor nieuwbouw tegen zeer lage interesten.



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