

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

39e JAAR

VERSCHIJNT WEKELIJKS

HET VISSERIJBLAD

VRIJDAG 20 APRIL 1973 — PRIJS 20 F — Nr 16

REDERS

NU de opligtijd nadert en uw schip dient GEKUIST en GESCHILDERD 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 ANTIFOULING

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

Vrijdag 20 april 1973 — Nr. 16

het visserijblad

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

ONVERANTWOORDE HERRIE ROND IJSLANDSE VIS !

Sedert maanden stelt men overal een tekort aan vis vast.

Sedert jaren kan onze eigen produktie niet aan de vraag naar vis voldoen en wordt meer dan tweemaal zoveel INGEVOERD dan onze eigen aanvoer.

De vishandelaars klagen merg en been — vooral te Oostende — omdat de aanvoer aldaar hun niet meer toelaat voldoende te kopen en dus blijft de vraag van hun klanten onbevredigd en gaat hun handel fel achteruit en gaan zij in het buitenland kopen.

De syndikaten tenslotte beklagen zich over de te geringe spreiding van de aanvoer (alles blijft gekoncentreerd op de maandag) waardoor de vislossers en andere werknemers slechts één tot twee dagen per week kunnen werken, met alle gevolgen vandien, waar vroeger drie dagen er een volle mijn was.

Dit zijn nagels met koppen die onze sektor in de laatste tijd kenmerken. Dat een dergelijke toestand zich op korte termijn zal wreken ten nadele van de reders zelf, blijken **sommigen** niet te willen inzien Integendeel zij willen er persoonlijk profijt uitslaan en de situatie misbruiken en uitspelen, slechts hun **tijdelijk** persoonlijk belang en niet dat van de ganse visserij inziende.

Door de te geringe aanvoer verdwijnt de belangstelling voor de Oostendse haven, vooral vanwege de vishandelaars meer en meer. In buitenlandse havens waar men meer internationaal denkt en waar men beseft dat deze denkwijze binnen afzienbare tijd voor iedereen zijn vruchten zal afwerpen, wordt de aanvoer van « vreemde » vaartuigen aangemoedigd Er wordt 'n markt geschapen, de konkurrentie neemt toe, de aktiviteit verhoogt en uiteindelijk slaat iedereen er profijt uit. Niet alleen de vishandel verdwijnt meer en meer. Maar door te kleine aanvoer en het gebrek aan spreiding worden de syndikale eisen — vooral dan ten aanzien van de vislossers — steeds groter. **En wie betaalt het gelag : de reders.** Tenslotte is het zo, dat in elk geval het tekort aan vis gekompenseerd wordt door de **invoer.**

Nochtans kunnen wij daarmede niet zo gelukkig zijn. In tegenstelling met vele andere landen heeft België nu eenmaal steeds een politiek van vrije invoer gehuldigd. Maar een dergelijk beleid wordt ons als klein land eerder opgedrongen, omdat door het dulden van de invoer andere eksportmogelijkheden worden geschapen. Dat hier bepaalde produkten — waaronder nogal dikwijls eens de vis — worden opgeofferd ten voordele van de export van andere produkten, is duidelijk. Het gevolg voor onze sektor is echter dat grote hoeveelheden vis tegen **prijzen lager** dan **onze marktprijzen** worden ingevoerd, voordat bij ons één kilo op de markt wordt verkocht. Daarentegen heeft iedereen steeds terecht geprotesteerd, alhoewel de invoer een logische aanvulling is wanneer de vraag naar vis niet door eigen produktie kan worden voldaan. Sociaal-ekonomisch is de invoer nochtans niet interessant omdat het profijt daaraan verbonden doorgaans de INVOERDER alleen ten goede komt.

Kleingeestig en onbegrijpelijk

Het is dan ook volkomen onbegrijpelijk, dat sommige reders herrie scheppen rondom de aanvoer van een vaartuig uit IJsland. Eigenlijk toch is het niet zo onbegrijpelijk als op het eerste zicht. Want het is duidelijk, dat deze heerschappen die nu moord en brand schreeuwen — toevallig ? — dezelfde zijn die een aantal reders op sleeptouw hebben genomen om zich van de Rederscentrale af te scheuren. Toevallig(?) ook zijn het die paar mensen die vorig jaar nog deel uitmaakten van de delegatie van de Rederscentrale om **van diezelfde IJslanders te bekomen dat de Belgische IJslandreders zouden mogen blijven vissen tussen de 12 en de 50 mijl**...

Met andere woorden, en voor zover men het nog niet kon vermoeden, het wordt nu toch wel duidelijk genoeg met welke gevoelens de « leiders» van de zg. afgescheurden bezield zijn.

Diezelfde oproerkraaiers welke zich plots geroepen voelen om het algemeen (???) redersbelang te dienen, trachten thans de reders te beïnvloeden en te overtuigen dat de verkoop van die IJslandse vangsten de eigen prijs zal beïnvloeden.

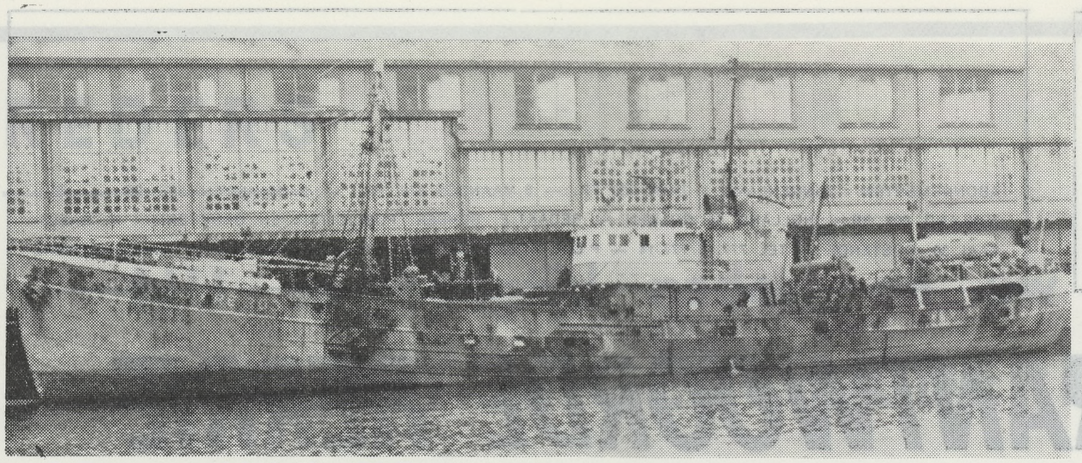
Zij vergeten te zeggen dat de Rederscentrale er voor gezorgd heeft dat deze « vreemde » aanvoerders volkomen vrijwillig zich verbonden hebben om ons minimum-prijzenstelsel te eerbiedigen. Dit betekent dat, wanneer de geldende minimumprijzen niet worden behaald, de vis uit de markt zal worden gehaald en de aanvoerder slechts de vismeelprijs zal krijgen.

Diezelfde oproerstokers verzwijgen trouwens opzettelijk ook het feit, dat niet een of twee vaartuigen meer, de prijs van de vis op onze markten vormen. Zij weten best dat de visprijs op de buitenlandse markt en door de invoer wordt gevormd en een handelaar die naam waardig weet verduiveld goed — reeds daags voordien — wat de prijs van deze of gene soort op onze markt zal zijn.



Een extra-drukke tijd was het zeker wel voor de vislossers !

(Zie vervolg blz 2)



Er is geen enkele reden om voor dergelijke IJslanders je sluisdeuren dicht te gooien!
(Foto NvdK - Herman)

(Vervolg van blz. 1)

Bij hun « theorie » voegen zij er evenmin aan toe dat, wanneer een « vreemd » vaartuig zijn vangst hier niet verkoopt, hij het ergens anders zal doen, waardoor rechtstreeks of onrechtstreeks **deze vis toch bij ons zal terechtkomen,** maar dan via de invoer ten voordele van één handelaar, en ten nadele van al de andere handelaars en reders.

Trouwens, « die IJslandse gevallen » van nu zijn geen zg. rechtstreekse aanlandingen, maar in feite ook een vorm van invoer, vermits op initiatief van een handelaar die hiervoor de nodige invoerrechten betaalt, welke schommelen tussen de 12 à 15 % al naargelang de vissoort, maar met dit verschil dan dat die handelaar de betreffende vis openbaar laat verkopen, zodat iedereen de gelegenheid heeft ze aan te kopen. Men noteerde nu zelfs kopers uit Frankrijk en Nederland! En dat zal meer en meer gebeuren.

Iedereen weet trouwens evengoed dat de twee IJslanders die deze week hebben verkocht, bestemd waren voor Duitsland **waar IJslandse vangsten jarenlang reeds worden verkocht.** Het is pas nu, omdat de maandenlange onderhandelingen tussen Duitsland en IJsland betreffende het vissen tussen de 12 en 50 mijl rond de IJslandse kusten geen gunstig gevolg kennen voor Duitsland, dat de Duitsers de kontrakten terzake niet hebben hernieuwd en dat de IJslanders het thans in Belgische havens proberen te doen.

50 jaar ten achter

Dit is een uitspraak die wij in de laatste dagen herhaaldelijk hebben gehoord, zowel van buitenstaanders als van openbare besturen die niet kunnen begrijpen dat men in onze huidige samenleving waar gesproken wordt van E.E.G. en andere internationale samenwerking op wereldvlak, er nog mensen zijn die niet kunnen verdragen dat een paar buitenlandse schepen hun vangsten alhier komen verkopen. Tegen zoiets protesteren is de klok minstens 50 jaar achteruit zetten, zeer zeker dan in een tijd van visschaarste.

Bovendien gaat het hier over reders en vissers van een land met wie pas enkele maanden geleden een voor ons voordelige regeling werd afgesloten.

Wanneer in andere havens een vreemd vissersvaartuig zijn vangsten voor de eerste maal komt verkopen, wordt dit met de nodige luister en ruchtbaarheid gevierd: het betekent immers nieuw leven en aktiviteit. Hier te Oostende zijn er echter een paar lawaaimakers, die enkel om hun eigen belang, omdat toevallig ook hun schip aan de markt is, dergelijke verkopen met alle middelen trachten te boycotten.

Men vraagt zich dan ook terecht af welke houding België moet innemen binnen een paar maanden wanneer wij opnieuw rond de tafel zullen moeten gaan zitten om voor diezelfde mensen een regeling te bekomen om te kunnen blijven vissen in de IJslandse wateren.

Het egoïsme en de kortzichtigheid van deze oproerzaaiers lijkt onbegrensd wanneer men nagaat dat diezelfde mensen, ook hun kansen in het buitenland gaan wagen, wanneer zij menen aldaar groter prijzen te zullen bekomen.

Verkopen er immers geen Belgische reders in Engelse, Franse of Nederlandse havens. Heeft zich daartegen ooit iemand verzet?

Het is zelfs dank zij de Rederscentrale dat nadat een regeling met IJsland werd afgesloten, de verkoop in Engelse havens van Belgische vangsten rustig kon doorgaan, want de geruchten deden toen de ronde dat de Belgen in Engelse havens zouden worden geboycot, omdat zij er wel, en de Engelsen niet, in geslaagd waren 'n akkoord met IJsland af te sluiten.

De Rederscentrale heeft toen haar invloed aangewend met het gevolg dat onze Belgische reders aldaar gewoon verder kunnen verkopen.

Precies daarom ook heeft de Rederscentrale met de nationale redersverenigingen uit Frankrijk en Nederland akkoorden afgesloten opdat de Belgische reders bij verkopen in buitenlandse havens de minimumprijzen zouden worden gewaarborgd. Het gaat dan toch niet op, dat wij in het buitenland alle faciliteiten zouden wilen hebben, terwijl hier de vreemde vissers alle verkoopmogelijkheden zouden worden ontzegd, hetgeen zoals reeds gezegd, toch maar uitgesteld is omdat deze vis toch op een of ander manier op onze markt terechtkomt.

Onze Belgische reders verkopen mede dank zij deze akkoorden, ook in Nederlandse en Franse havens en het is nog niet zo lang geleden dat zelfs de grootste roeper van de kaai, die thans moord en brand schreeuwt, ook zijn vangsten te Boulogne ging verkopen. Het is datzelfde heerschap dat enige maanden geleden alles zou hebben gedaan om van de IJslanders te bekomen dat zijn schepen zouden mogen blijven vissen binnen de IJslandse 50-mijlenzone. Diezelfde IJslanders zou hij nu willen zien weggeschopt worden. Wij zouden hieromtrent nog meer kunnen zeggen, maar zullen voorlopig daarover zwijgen.

Het toppunt bij dit alles is nog, dat diezelfde mensen die nu zo luid schreeuwen, enige weken geleden de leiding van de Rederscentrale verweten voor zg. verouderde gedachten...

Zij hebben thans een communiqué laten omroepen via de radio, volgens hetwelk zij zouden gaan protesteren bij onze konsul in Reijkjavik. Precies alsof hij daar iets kan aandoen.

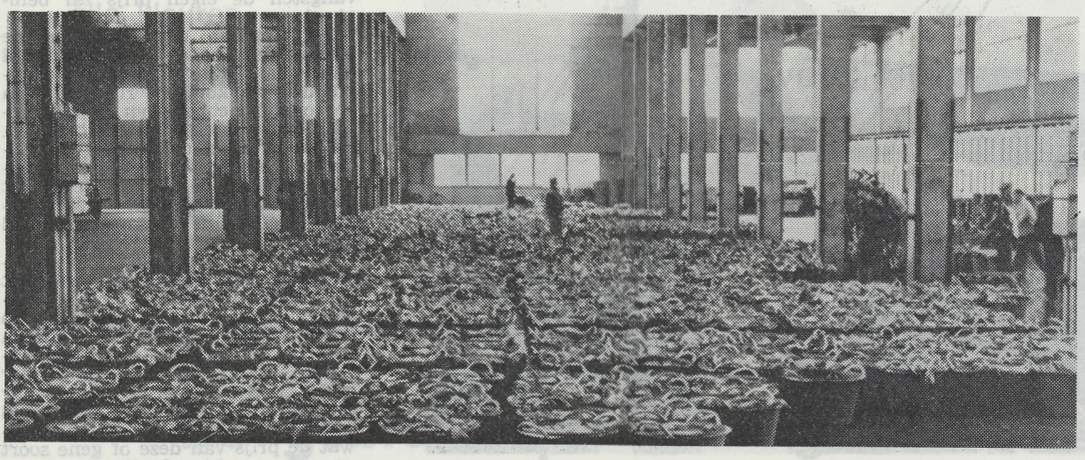
En zeggen dat wij binnenkort bij diezelfde mens zullen moeten gaan om voor onze Belgische reders mogelijkheden af te dwingen om ook in 1974 de IJsandse visgronden te mogen bevissen. Knoop dat aan elkaar.

Men zal nu toch wel stilaan beginnen begrijpen welk vlees men in de kuip heeft met die zg. «Unie der reders», die onder de titel van « Belgian Trawler Federation » iedereen misleidt.

Het ergste van al is echter dat, welke stommiteiten zij ook doen, de gevolgen daarvan niet alleen voor hen, maar voor de ganse Belgische visserij zijn.

Hun potsierlijk, onbekwaam en ondoordacht optreden, grenst aan het belachelijke, maar het is triestig en het kan alleen maar aan onze ganse gemeenschap het grootste kwaad berokkenen.

Wanneer men dergelijke konklusies moet horen in openbare besturen en overal waar men komt, dan is het inderdaad ook ver gekomen.



Een „onderdeeltje" van de rekord-verkoop.
(Foto NvdK - Herman)

BESPREKINGEN IJSLAND - WEST-DUITSLAND

Nadat het de jongste dagen tot verscheidene incidenten kwam in in de 50-mijls-zone rond IJsland (er werd o.m. met scherp geschoten door IJslandse wachtschepen op Britse treilers, die gelukkig niet geraakt werden) zijn te Reijkjavik besprekingen begonnen tussen IJsland en West-Duitsland. Over de besprekingen lekte niets uit maar van beide zijden werd verklaard dat ze zeer nuttig waren, en dat de voorstellen van beide zijden waard zijn nader besproken te worden. Verwacht wordt dat de besprekingen nadien over de normale diplomatieke wegen zullen voortgezet worden.

Zoals men weet waren Groot-Brittannië en IJsland al vroeger besprekingen begonnen die echter, mede door het harde optreden van de IJslanders, in het slop raakten en afgebroken werden. Nu werd van beide zijden besloten de besprekingen weer aan te vatten. Dat zal echter volgens te Reijkjavik vernomen wordt, niet voor Pasen kunnen gebeuren.

Wie bijzondere prestaties eist, merkt pas goed wat Stork-Werkspoor dieselmotoren waard zijn.

F240, viertakt, 820-1500 pk	750	1000	omw/ min
gemiddelde effectieve druk	13,6	11,7	kg/cm²
gemiddelde zuigersnelheid	6,5	8,7	m/sec
gemiddeld brandstof-verbruik	155	158	g/pk/u
smeerolie-verbruik	1	1	g/pk/u

Gewicht 6-8-9 cil. uitvoering:
10,5 - 13 - 14 ton.

Service: Amsterdam, Rotterdam, Zwolle, IJmuiden, Den Helder, Harlingen, Groningen, Delfzijl, Urk, Scheveningen, Stellendam, Terneuzen, Breskens, Oostende, Antwerpen, Gendt (Nijmegen), Maasbracht en Maastricht..



STORK-WERKSPOOR DIESEL

Postbus 4196, Amsterdam. Telefoon (020) 228080, telex 14321.

Standpunten over de rechtstreekse verkoop door IJslandse vaartuigen

In de Oostendse visserijmiddens werd er door enkele onverantwoorde heerschappen nog al wat beroering verwekt in verband met de rechtstreekse verkoop door IJslandse vaartuigen ter stedelijke vismijn. Deze beroering viel vooral waar te nemen vrijdag 13 april toen er een dispuut plaats greep in de vismijn zelf tussen een reder, voorzitter van een nieuwe groep, kopers en vislossers. Het is aannemelijk dat elke kategorie van personen het probleem telkens anders ziet en dit natuurlijk eng verbonden aan wat zij voor hun onmiddellijke belangen menen gunstig te zijn. Veel herleidt zich hier natuurlijk tot het standpunt dat het hemdje nader is dan het rokje.

WAT SOMMIGE REDERS ZEGDEN : we moeten hier onmiddellijk duidelijk maken dat het hier om het standpunt gaat van die reders die we gehoord of kunnen bereiken hebben. Dit standpunt is nagenoeg eensluidend en komt hierop neer dat deze mensen vrezen dat een ongebreidelde aanvoer door IJslandse vaartuigen de prijzen zo zullen drukken, dat er voor de reders een zeer moeilijke zoniet een onmogelijke periode komt. In dit verband waren de reders die op IJsland varen natuurlijk veel kategorieker en een paar meenden zelfs dat ze binnenkort hun vaartuig zouden mogen aan de kade leggen. Zelfde reder(s) was zelf overtuigd dat men liefst tot harde maatregelen zou moeten overgaan en het aanleggen, lossen en verkopen van deze vis door allerlei tussenkomsten, daaronder begrepen, druk en opstootjes, zou dienen te verhinderen. De reders die niet op IJsland varen, waren in hun kommentaren doorgaans gematigder, maar legden het aksent op de verliezen die ze zouden kunnen lijden door het ongebreidelde aanbod van IJslandse vis. De gerst doet de tarwe afslaan voegde er een reder aan toe, waardoor hij de overtuiging weggaf dat ook de, naar kwaliteit betere vis die zij aanbrengen, eveneens een bepaalde weerslag in de prijs zou ondervinden.

Onbegrijpelijk voor sommigen was het feit, dat de Belgische vaartuigen in feite toch uit de IJslandse wateren nagenoeg geweerd werden en men nu als dank voor deze maatregel, IJsland gaat steunen in haar moeilijkheden met Duitsland en Engeland. Bij praktisch die reders heerste een zekere onrust terwijl er bij sommigen eveneens wrok en opstandigheid naar buiten kwam. Dit was een eerste reaktie.

WAT DE KOPERS ZEGGEN : Het is begrijpelijk dat het standpunt van de kopers indruist tegen dit van de reders. Hun belangen zien ze teveel als tegengesteld aan deze van de reders, vooral met de zeer recente herinnering aan de astronomische prijzen, die ze acht dagen eerder dienden te geven voor de vis.

In een kleine diskussie die een grote koper met een grote reder in dit verband had, hoorden we onder meer het verwijt, dat deze laatste zich nooit om de kopers bekommerd had, toen de prijzen in Engeland beter waren. We noteerden zelfs uitdrukkingen als „U hebt ons toen ook in de kou laten staan en we hadden gemakkelijk mogen kreveren" ! Inderdaad zien vele kopers het markten in Engeland als een soort desertie van de Oostendse vismijn en als een duidelijke manifestatie van „elk voor zijn eigen Zelf".

Dit zelfde principe wensen de kopers dan ook nu door te trekken als het deze keer hun belangen zou kunnen dienen. Ook de voor de kopers niet haalbare marktprijzen van de week voordien werden als argument aangehaald. Het is duidelijk dat voor de kopers die wij hebben kunnen kontakteren, het een goede zaak is dat er wat meer vis op de markt komt en dat de prijzen hierdoor gedrukt worden. Dit was ten minste uit hun arguementatie uit te maken.

WAT DE VISLOSSERS ZEGGEN : we geven de mening van deze mensen weer aan de hand van een diskussie die sommigen hadden met een paar reders met betrekking tot het lossen van deze vreemde vis. We hoorden inderdaad uitlatingen aan het adres van de lossers alsof deze hun eigen vaartuig niet meer zouden mogen lossen, zo ze het waagden de buitenlandse schepen te aanvaarden. Het standpunt van deze mensen was dat ze hun boterham wilden verdienen en ze niet wensten betrokken te worden in een geschil waar ze in feite buiten staan. We kregen daarbij het zelfde argument te horen, dat er ook naar hen niet gekeken wordt als er in Engeland verkocht wordt en dat ze daarbij geen werk mogen weigeren, zoniet zouden ze hun dop kwijt geraken. Een paar lossers verklaarden duidelijk, dat ze niet „in het gat wensten gestoken te worden voor het profijt van anderen". Het bleek zonneklaar dat men er de lossers niet zou toebrengen, hetzij door overreding, hetzij door druk, te weigeren de buitenlandse schepen te lossen.

WAT DE ADMINISTRATIE ER OVER DACHT : we wensen eerst de opmerking te maken dat het hier niet om een officieel noch om een algemeen standpunt gaat. Het was dus een toevallig aftasten en aanvoelen van de visie van een paar afzonderlijke mensen van de havenadministratie. Voor hen primeert duidelijk het belang van de haven Oostende. Onbekend maakt onbemind en het belang en de prestige van een vissershaven wordt gemeten aan het omzetcijfer. Zuiver administratief bekeken primeert noodzakelijk hier ook wel het cijfercijfer van de inkomsten aan dok-, sluis-, en andere rechten Dit leert ons terug dat men het probleem ontdekt en herontdekt volgens de belangen die men denkt te moeten dienen..

WAT BUITENSTAANDERS ER OVER DENKEN : over het algemeen zijn er hier duidelijk veel schakeringen omdat deze kategorie van mensen niet diep op het probleem ingaan. Een toevalligetaxichauffeur die een vrachtje IJslanders terug van uit stad aan boord bracht, zegde onomwonden dat dit tering en nering medebracht. Kijk Mijnheer, die mensen komen hier terug met een hoop zaken" die ze in stad gekocht hebben ! En daarbij ben ik niet de eerste die hen van boord weghaalde of terug naar hun schip voert. Elkeen leeft er van.

WAT STELLER ER OVER DENKT : men vergeet te gemakkelijk dat een gezonde ekonomie geen spanningen of moeilijk spanningen verdraagt tussen producent en afzetter. Het is niet juist dat, in het biezonder geval dat ons thans bezig houdt, de belangen van producent en afzetter noodzakelijk tegengesteld zijn of moeten zijn. Integendeel hebben beiden er belang bij dat noch de één noch de andere in de hoek geduwd wordt en dat wordt zeker zeker te veel over het hoofd gezien. Moest het nu werkelijk zo zijn, en de tijd zal ons dit leren, dat de producenten het slachtoffer worden van de buitenlandse afzet, dan moeten er maatregelen genomen worden om de reders te beschermen en de kopers zouden de eersten dienen te zijn om deze maatregelen te helpen steunen. Ook deze laatste kunnen er absoluut niets bij winnen met de eventuele teleurgang van de plaatselijke rederijen. Dit zou zich op een bepaald ogenblik zeker aan hen zelf wreken. Veeleer zouden de koppen dienen samengestoken om eventueel die maatregelen te treffen of uit te lokken, die de visserij in het algemeen dient. We denken hier zelfs eventueel aan een regeling van het aantal schepen naar de tijd, naar het gewicht en naar de soort, van de aangevoerde buitenlandse vis zo dit absoluut noodzakelijk zou zijn. Nochtans zijn we zelf overtuigd, dat het niet zo een vaart zal lopen en wel met als voornaamste reden, dat de uitvoer het groter aanbod zal nivelleren. Inderdaad zullen de IJslandse vaartuigen die zich nu op de Belgische markt aanbieden een vakuum laten daar waar ze vroeger in Engeland en in Duitsland verkochten. De grote kopers op deze markten zullen zeker de betrokken IJslandse vaartuigen volgen om het daar ontstane tekort te dekken. Zij zullen zich op de Oostendse markt laten vertegenwoordigen ofwel opdracht geven aan een lokale uitvoerder voor een bepaald kontingent. Aldus zou de markt toch kunnen afgeroomd worden van het overtollige. De toekomst zal uitwijzen of we het bij het rechte eind hebben. Er is inderdaad vandaag geen specifiek lokale markt meer, maar de markt is internationaal. Zo worden de prijzen te Oostende niet alleen door de aanvoer te Oostende bepaald maar ook door wat in het buitenland aangevoerd wordt.

In de extra-dure week van 8 tot 13 april kwam men de blauwe ingevoerde lengen aanbieden aan 19 fr. het kilogram ! De prijs van de lengen werd aldus bepaald door de aanvoer te Boulogne ! Waren de Franse vaartuigen de haven van Oostende aangelopen, men zou waarschijnlijk bezwaren geopperd hebben van rederszijde en nu dit niet het geval is, zien we dat de invoer nochtans voor hetzelfde effekt gezorgd heeft. De markt is niet meer lokaal, maar internationaal en daarom is de invloed van de plaats waar de aanvoer gelost wordt niet meer zo promordiaal. Slechts wanneer eveneens in het buitenland een zeer grote aanvoer plaats heeft, zullen de prijzen hier gevoelig zakken, en dit zal niet in de eerste plaats het gevolg zijn van de rechtstreekse aanvoer uit IJsland alhier.

Wel kunnen er zich in het begin spanningen van voorbijgaande aard voordoen omdat er, met het plots en onverwachts inzetten van de buitenlandse vaartuigen nog te veel geimproviseerd moet worden. We menen echter, en we hopen vurig hier in het gelijk gesteld te worden, dat er spoedig een regularisatie van de invoer zal tussenkomen in 't belang van allen.

„sprokkel".

NOG MEER VERSTERKING VOOR DE BRITSE VISSERS ROND IJSLAND

Na de « Statesman » en de « Englishman » zal thans een derde Britse sleepboot naar de IJslandse visgronden worden gestuurd.

Dit derde vaartuig, de « Lloydsman » is de grootste, snelste en krachtigste Britse sleepboot en meet 2.041 ton. Het schip kan een snelheid ontwikkelen van 18 knopen.

De opdracht van dit derde schip is dezelfde als voor de twee vorige : tussen de Britse treilers en de IJslandse kanonneerschepen in gaan varen wanneer deze laatste trachten de netkabels van de treilers stuk te varen

Zoals bekend is dit reeds herhaaldelijk gebeurd en verwachten de Engelse vissers zich aan nog grotere tegenmaatregelen vanwege IJsland.

Alhoewel de drie genoemde schepen onbewapend zijn, wijst de verhoogde versterking van de Britse aanwezigheid in de IJslandse wateren nog helemaal niet op een verbetering van de toestand

Dit bewijst andermaal de waarde van de regeling die België heeft weten af te dwingen voor onze IJslandreders. Onze zeer beperkte ijslandvloot waarvan de verschillende vaartuigen bovendien nog op verspreide visgronden werken, zouden inderdaad machteloos hebben gestaan tegen de IJslandse machtsontplooiing, hetgeen de afzonderlijke positie van ons land aantoont.

— FV

DE VEILIGHEID VAN DE VISSERS OP ZEE

HULP EN BIISTAND AAN VISSERSVAARTUIGEN

MERKWAARDIG RAPPORT

Zoals reeds bij verschillende gelegenheden gemeld worden de konklusies getrokken tijdens de Internationale Konferentie over de veiligheid van de vissers op zee, die vorig jaar in april te Oostende werd gehouden met de medewerking van de EEG, thans in het raam van het Paritair Raadgevend Komitee voor de Sociale Vraagstukken in de Europese Gemeenschap, behandeld, en werkt een speciale werkgroep aan de ten uitvoerlegging van deze konklusies.

Zo wordt onder meer een vragenlijst opgesteld welke door de schipper of een ander aangestelde, aan boord van alle EEG-vaartuigen zal moeten ingevuld worden wanneer zich een ongeval aan boord voordoet. Deze vragenlijst, welke zeer eenvoudig zal kunnen worden ingevuld, zal dan als basis dienen om in de toekomst dergelijke ongevallen te voorkomen door het treffen van de nodige maatregelen.

Op deze vragenlijst zullen bv. op een duidelijke wijze de omstandigheden van het ongeval worden ingevuld.

Anderzijds wordt gezocht naar een formule om de hulpverlening aan de vissers zo doelmatig mogelijk te doen verlopen.

Onderscheid wordt gemaakt tussen de hulpverlening op volle zee door de zg. hulp- en voorzorgschepen, en tussen de hulpverlening vanaf de wal.

Een aantal eksperten wijden momenteel een studie aan deze aangelegenheid. Inmiddels is reeds 'n zeer -merkwaardig en belangrijk rapport door de heer Turmer van het Nederlandse Ministerie van Landbouw en Visserij opgesteld. Rapport dat tijdens de vergadering van het EEG-Raadgevend Paritair Komitee vorige week werd behandeld.

Dit rapport zal thans dienen als basis voor de verdere uitwerking van de hulp en bijstand op zee.

Gezien het groot belang hiervan en de degelijkheid van het rapport nemen wij het hieronder over.

In de inleiding wordt een overzicht gegeven van het aantal hulp- en bijstandschepen dat thans opereert binnen de Gemeenschap.

In Hoofdstuk I krijgt men een duidelijk beeld van de belangrijkheid van de visserijen op de ver-Hoofdstuk II een raming wordt gegegeven van het aantal vissers dat op deze visgronden werkzaam is.

In het rapport zijn geen gegevens van Ierland verwerkt omdat de Ieren hoofdzakelijk binnen de territoriale wateren opereren.

In hoofdstuk IV worden een aantal suggesties naar voor gebracht welke als basis zullen dienen voor de verdere uitwerking. Hierin wordt onder meer voorgesteld dat in totaal 34 hospitaal- en technische hulpschepen nodig zouden zijn om aan de vissers binnenin de Gemeenschap op een doelmatige manier hulp en bijstand te verlenen.

De verdeling van deze 34 schepen over de verschillende visgronden wordt weergegeven in een tabel volgend op hoofdstuk 4.

Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 ook de noodzakelijkheid en de taken onderlijnd van de weerstations aan boord van deze schepen.

A.W.

RAPPORT INZAKE BIJSTAND OP ZEE

Deel I : Hulpverlening in **volle** zee.

Inleiding

Hulpverlening ter zee dateert vanaf 20 april 1896 toen onder Franse vlag een hospitaalschip in de vaart werd gebracht om bijstand te gaan verlenen aan een vloot van enkele honderden visserijvaartuigen, die op de gronden Terre-Neuve de kabeljauwvisserij uitoefenden.

Sindsdien wordt het voorbeeld van Frankrijk gevolgd door Duitsland, Nederland, België en het Verenigd Koninkrijk.

Binnen de Gemeenschap zijn thans aanwezig 6 schepen, die als hoofdtaken hebben de hulpverlening op medisch, technisch en sociaal gebied. Deze schepen zijn :

Duitsland :
FSB « Meerkatze »
FSB « Poseidon »
FSB « Frithjof »
Nederland :
HSK « De Hoop » (tevens kerkschip).
Verenigd Koninkrijk :
HS « Miranda »
Frankrijk :
HS « Ludovic Pierre » (periodiek in dienst)

Voorts zijn 4 schepen aanwezig, die voornoemde aktiviteiten als neventak uitoefenen, te weten :

Duitsland :
FFS « Anton Dohrn » onderzoekingsvaartuig.
FFS « Walter Herwig » onderzoekingsvaartuig.
België :
ZMs « Zinnia » (mijnenveger)
ZMs « Godetia » (mijnenveger).

In het algemeen kan worden gesteld dat hulpschepen het gehele jaar door opereren in Europese wateren en dat de werkterreinen niet dezelfde zijn, maar wel min of meer op elkaar aansluiten.

Enige van de Duitse hulpschepen patrouilleren regelmatig in de wateren van de Georges-Bank en van New-Foundland en onder de kusten van West-Groenland, Labrador, New-Jersey, New-England en Nova-Scotia.

In **relatieve** zin benadert kan worden gesteld dat op het gebied van de hulpverlening op zee grote aktiviteiten worden ontwikkeld. Maar **absoluut** gesteld neemt dit niet weg dat het overgrote deel van de schepen, dat tot het vlootbestand van de Europese Gemeenschap kan worden gerekend, tot nu toe van elke hulpverlening verstoken is. Deze situatie wordt ernstiger naarmate op grond van biologische en milieu-bevindingen moet worden overgegaan tot eksploratie en eksploitatie van visgronden, die ver tot zeer ver van de thuishaven zijn gelegen.

Tegen de achtergrond van deze omstandigheden heeft het Paritair Komitee voor de sociale vraagstukken in de Zeevisserij op 22 oktober 1971 een advies uitgebracht, waarin de Kommissie alsook de beroepsorganisaties worden uitgenodigd de nodige initiatieven te nemen om een bestendige en doelmatige bijstand op de visgronden aan de gehele vissersvloot van de Gemeenschap te verzekeren. Een dringende aanpak en coördinatie van de akties worden daarbij als noodzakelijke voorwaarden gesteld.

In een Kolloquium over de veiligheidsvraagstukken in de zeevisserij, dat werd gehouden op 20, 21 en 12 april 1972 te Oostende, diepte het Paritair Komitee zijn evengenoemd standpunt over de hulpverlening op zee verder uit in een aantal punten, welke ter kennis van de Kommissie werden gebracht.

Met name werd betoogd dat :

— Hulpschepen **civiele** staatsschepen dienen te zijn ;

— Bijstand dient te worden verleend naar gelang de vissersvloten zijn verspreid over de visserijgebieden in de Atlantische Oceaan, de Noordelijke Zeeën en de Middellandse Zee ;

— Het huidige hulpschepenbestand te klein is om deze taak zelfs maar gedeeltelijk te kunnen vervullen ;

— Het dan ook dringend is geboden niet langer te wachten met maatregelen welke het mogelijk maken het gestelde doel, namelijk hupverlening op zo groot mogelijke schaal, te bereiken ;

— Gewaakt dient te worden tegen postvatting van de gedachte dat de hulp, die aan de wal wordt geboden op zee toch niet mogelijk is. Alle mensen zijn gelijk en zeevissers hebben in gelijke mate recht op hulpverlening als bijvoorbeeld mijnwerkers of enige andere kategorie van arbeiders aan de wal ;

— Het in de vaart brengen van een voldoend aantal hulpschepen zich — naar de vaste overtuiging van het Paritair Komitee — zelf betaalt.

Het is in deze tijd, waarin — helaas — alles in geld pleegt te worden uitgedrukt, bepaald zinvol te becijferen wat de hulpverlening kost vergeleken met wat de sociale uitkeringen kostten, die na ongevallen met vaak fatale gevolgen worden gedaan.

In de hierna volgende hoofdstukken wordt een plan ontvouwd tot optimale hulpverlening in volle zee op het niveau en onder auspiciën van de Europese Gemeenschap.

Een afzonderlijk hoofdstuk gewijd aan de grote betekenis van goed funktionerende meteorologische stations aan boord van hulpschepen voor meerdere veiligheid van bemanningen en schepen bij de uitoefening van de visserij.

HOOFDSTUK I :
FISHING EFFORT HET JAAR ROND, UITGEDRUKT IN « EENHEDEN » PER VISGEBIED

Op basis van de officiële jaarcijfers 1971 kan worden berekend dat van de gezamenlijke zeegaande vloten van de 8 visserijmogendheden onder de lid-staten van dag tot dag en het gehele jaar rond **gemiddeld ca. 5150 « visserij-eenheden » in volle zee** zijn. Wat wil zeggen dat deze «eenheden» **verblijven** op visgronden, die buiten hun nationale kustwateren liggen, dan wel dat zij stomend zijn **naar** visgronden buiten hun nationale kustwateren of dat zij stomend zijn **vanaf** visgronden, die buiten hun nationale kustwateren zijn gelegen.

Afhankelijk van de dichtheid van visstapels en de mate van «fishing effort» kan in een bepaalde periode of in bepaalde perioden van het jaar voornoemd getal aanzienlijk hoger zijn, maar ook lager.

In het getal van gemiddeld 5150 « eenheden » is **niet begrepen** de « fishing effort » van schepen van elk der betrokken lid-staten in de kustwateren van eigen land.

Onder « eenheid » ware in het onderhavige verband te verstaan het equivalent van 2800 visuren, zijnde 200 visdagen, te weten de **gemiddelde vistijd** welke een visserschip dat gebouwd, ingericht en uitgerust is voor de visserij in volle zee **als regel** kan bereiken. Met **nadruk** zij er op gewezen dat de getallen 2.800 en 200 aan de lage kant zijn gehouden. Dat is bewust gedaan om elke schijn van overtrokkenheid in de uitkomst te vermijden.

Van de circa 5150 eenheden, welke naar berekening van dag tot dag en het gehele jaar rond in volle zee zijn, kunnen zich bevinden in de wateren van :

— De Barentszee ca 63 eenheden, welke o.a. de Franse, de Duitse en de Britse nationaliteit kunnen bezitten ;

— De Noorse Zee ca 55 eenheden welke o.a. de Franse, de Duitse, de Britse en de Deense nationaliteit kunnen bezitten ;

— Spitsbergen en Beren-Eiland ca. 3 eenheden, welke o.a. de Duitse en de Britse nationaliteit kunnen bezitten ;

— De Noordzee en Skagerak ca 2607 eenheden, welke o.a. de Franse, de Duitse, de Britse, de Belgische, de Nederlandse en de Deense (inklusief Faroer) nationaliteit kunnen bezitten.

— IJsland ca 242 eenheden, welke o.a. de Franse, de Duitse, de Britse, de Belgische en de Deense (uitsluitend Faroer) nationaliteit kunnen bezitten ;

— Farer gronden ca 383 eenheden, welke o.a. de Franse, de Duitse, de Britse en de Deense (uitsluitend Faroer) nationaliteit kunnen bezitten ;

— N.W. Schotland, West Schotland, Rockal, West Ierland en Porcupine bank ca 397 eenheden, welke o.a. de Franse, de Duitse, de Britse en de Nederlandse nationaliteit kunnen bezitten ;

— Ierse Zee, Kanaal van Bristol, Zuid-Ierland, Kanaal (la Manche) Oost en West ca 644 eenheden, welke o.a. de Franse, de Britse, de Belgische en de Nederlandse nationaliteit kunnen bezitten.

— Groenland Oost en West ca 73 eenheden, welke o.a. de Duitse, de Britse en de Deense (uitsluitend Groenlanders) nationaliteit kunnen bezitten ;

— Noord-West Atlantic, te weten Labrador, New-Foundland, Grand Bancs, Nova Scotia, New-England, New-Jersey enz. ca 19 eenheden, welke o.a. de Duitse, de Franse en de Britse nationaliteit kunnen bezitten ;

— Golf de Gascogne ca 523 eenheden, welke o.a. de Franse nationaliteit kunnen bezitten ;

— Côtes du Portugal ca 57 eenheden, welke o.a. de Franse nationaliteit kunnen bezitten ;

— Azoren Bank ca 2 eenheden, welke o.a. de Franse nationaliteit kunnen bezitten ;

(Vervolg blz. 6)

(Vervolg van blz 5)

— Côtes du Maroc en Côtes du Sahara ca 8 eenheden, welke o.a. de Italiaanse en de Franse nationaleiteit kunnen bezitten ;

— Côtes Mauretanië en Sénégal, en Golfe de Guinée ca 37 eenheden, welke o.a. de Franse en de Italiaanse nationaliteit kunnen bezitten ;

— Zuid-Afrika, Nigeria en Dahomey ca 12 eenheden, welke o.a. de Italiaanse nationaliteit kunnen bezitten ;

— Middellandse Zee en Afrikaanse kust ca 25 eenheden welke o.a. de Italiaanse nationaliteit kunnen bezitten.

HOOFDSTUK II : RAMING VAN HET TOTALE AANTAL AKTIEVE EENHEDEN EN AKTIEVE « VOLLE-ZEE » VISSERS

Aan de hand van gegevens, die zijn ontleend aan officiële publicaties dan wel door lid-staten voor het onderhavige doel zijn samengesteld, kan worden geraamd dat de in hoofdstuk I genoemde 5150 aktieve eenheden van dag tot dag en het gehele jaar rond gemiddeld kunnen zijn bemand met in totaal ca. 55713 « volle-zee » vissers.

Specificatie per lid-staat

	Eenh.	Bemann.
Frankrijk	1310	13.935
Duitsland	182	3.968
Verenigd Koninkrijk	1752	19.175
België	198	1.180
Italië	72	2.035
Nederland	487	3.570
Denemarken	993	8.930
(Farer)	139	2.695
(Groenland	17	225
Totaal	**5150**	**55.713**

HOOFDSTUK III : WEEGBARE EN NIET WEEGBARE FAKTOREN ; ZEE-EIGENSCHAPPEN HULPSCHEPEN ; BOUW, INRICHTING EN UITRUSTING VAN HULPSCHEPEN EN HET FUNKTIONEREN BIJ TOERBEURT

De veelvuldigheid, waarmee de visgronden van dag tot dag en het gehele jaar rond door de vissers worden bezocht, het verspreid zijn, onderscheidenlijk de koncentraties van vissende schepen, de afstanden naar en vanaf de visgronden, de wijdheid van de Noordelijke zeeën en van de Oost-Centraal Atlantische wateren, de klimatologische omstandigheden in het algemeen en de mogelijke risiko's van blackfrost, ijsbergen, drijf- en pakijs in het bijzonder ; last but not least de vrees voor de ruimte, de eenzaamheid en de lange poolnachten zijn evenveel faktoren, die aanwijzingen kunnen inhouden met betrekking tot het aantal hospitaal- en technische hulpschepen dat per « area » behoort te worden ingezet.

De visgebieden zijn in te delen naar de onderstaande kategorieën :

Nr.	Kategorieën	Eenheden	Bemanningen
1	Noordzee Noord-Centr.-Zuid Skagerak	2607	21.304
2	Ierse Zee, Kanaal v. Bristol, Zuid Ierland, Kanaal Oost en West	644	4.078
3	N.W. en W. van Schotland, Farøer, Rockal, Donogal, West Ierland en Porcupine bank	780	11.697
4	Golfe de Gascogne, Côtes du Portugal en Azoren bank	582	3.496
5	Middellandse Zee en Afrikaanse kust	25	625
6	Côtes du Maroc, Côtes du Sahara, Côtes Mauretanieën, Sénégal, Golfe de Guinée	45	1.312
7	Nigeria en Dahomey Zuid Afrika	12	360
		664	5.793
8	IJsland, Groenland Oost en West	315	7.788
9	Noord-West Atlantic te weten : Labrador, New-Foundland, Nova-Scotia, Nieuw-Engeland, New-Jersey, etc.	19	1.120
10	Noorse Zee, Spitsbergen, Beren-Eiland, Barents Zee	121	3.933
		450	12.541
	Totaal-Generaal	5.150	55.713

De invloed van de hierboven genoemde faktoren op de lichamelijke en geestelijke konditie van de vissers komt tot uitdrukking in de hoogte van het cijfer, dat elk van de kategorieën in de rangorde heeft gekregen.

Een hospitaal- en technisch hulpschip dient over optimale zee-eigenschappen te beschikken. Met name behoren hoge eisen te worden gesteld aan de stabiliteit en met het oog op de patiënten aan een aangename zeegang van het schip. Voorts ware bij de bouw, inrichting en uitrusting rekening te houden met het gebied of de gebieden, waarin het schip zijn werkzaamheden in hoofdzaak zal verrichten.

De schepen, die in poolgebieden opereren, moeten gebouwd zijn met « ijs-versterking » en moeten kunnen beschikken over een modern en goed geëquipeerd boordweerstation (sic hoofdstuk V). Hospitaal- en technische hulpschepen, die in zeeën werkzaam zijn, waarin koncentraties van schepen ver van elkaar vandaan de visserij uitoefenen, zouden (daarbij) moeten zijn uitgerust met een helikopter. Een voorziening van die aard houdt in dat reeds bij de bouw rekening moet worden gehouden met de noodzaak van voldoende open dekruimte en plaats voor een hangar op het achterschip. Hospitaal- en technische hulpschepen, die als regel in sub-tropische of in tropische wateren bijstand moeten verlenen, vragen met het oog op hoge temperaturen adequate voorzieningen, waarin bij voorkeur al tijdens de bouw zou moeten worden voorzien. In dit verband ware in het bijzonder te denken aan het hospitaal, de polikliniek, de bemanningsverblijven, de kombuis, het proviand-ruim, de werkplaatsen en de brug.

De hospitaal- en technische hulpschepen, die per kategorie of per groep van kategorieën beschikbaar zullen komen, moeten voldoende in aantal zijn, om bij toerbeurt op de gronden in volle zee te kunnen opereren. In de praktijk zou kunnen blijken dat ongeveer de helft van het potentieel op de visgronden aanwezig kan zijn. De andere helft — of iets meer of iets minder — zal deels uitstomen dan wel thuisstomend zijn en deels in de thuishavens liggen om redenen van kleine en grote surveys, bevoorradingen, verloven van bemanningen tussen de reizen en de jaarlijkse vakantie.

HOOFDSTUK IV : OVERWEGINGEN EN SUGGESTIES OMTRENT DE OMVANG VAN HET AANTAL HOSPITAAL- EN TECHNISCHE HULPSCHEPEN

Vooropgesteld dat door een gekoördineerde aanpak van de lidstaten onder auspiciën van de gemeenschap het recht van elke visserman op hulpverlening bij de uitoefening van zijn beroep in volle zee binnen een redelijke tijd — men denke bijvoorbeeld binnen 10 jaar — volledig zou kunnen worden gehonoreerd ; voort in aanmerking nemend alle weegbare en niet weegbare faktoren, die in hoofdstuk III zijn gememoreerd ; tenslotte overwegend dat slechts in de praktijk kan blijken in welke omvang hospitaal- en technische hulpschepen voor elke kategorie of voor elke groep van kategorieën zullen moeten worden ingezet om tot optimale hulpverlening te kunnen komen, lijkt het in de rede te liggen dat — om met de koördinatie van de hulpverlening op korte termijn een begin te kunnen maken — wordt uitgegaan van de bestaande hulpschepen en dat voorts op grond van adviezen van de Gemeenschap door de lid-staten stap voor stap wordt gestreefd — uit de aard op voelt van in verhouding gelijke deelname en van in verhouding gelijke offers — naar een vlootbestand van voorshands in totaal 34 hospitaal- en technische hulpschepen, die op de wijze als hieronder volgt over de verschillende groepen van kategorieën zouden kunnen worden verdeeld. Zou in de praktijk blijken dat deze prognose te hoog of te laag is, dan kunnen met betrekking tot het uiteindelijk benodigde aantal naar behoefte passende maatregelen worden genomen.

Nr.	Groep van Kategorieën	Aantal hulpschepen
1	Noordzee Noord-Centraal en Zuid Skagerak	4
2	Ierse Zee, Kanaal van Bristol, Zuid-Ierland, Kanaal Oost en West Noord-West en West van Schotland, Farøer, Rockal, Donogal, West-Ierland en Porcupine bank	6
3	Golfe de Gascogne, Côtes du Portugal en Azoren bank Middellandse Zee en Afrikaanse kust Côtes du Maroc, Côtes du Sahara, Côtes Mauretanieën, Sénégal, Golfe de Guinée Nigeria en Dahamey, Zuid-Afrika	8
4	IJsland, Groenland Oost en West Noord-West Atlantic, te weten : Labrador, New-Foundland, Nova-Scotia, Nieuw Engeland, New-Yersey, etc. Noorse Zee, Spitsbergen, Beren-Eiland, Barents Zee	16
		34

HOOFDSTUK V : WEERSTATIONS AAN BOORD VAN HOSPITAAL- EN TECHNISCHE HULPSCHEPEN

De taken van weerstations aan boord van hospitaal- en technische hulpschepen kunnen als volgt worden omschreven :

1. Het doen van meterologische waarnemingen op zee en het rapporteren over deze waarnemingen aan meteo-walstations.

2. Het continu volgen van de weerssituatie in verband met voorkomende zich snel wijzigende omstandigheden.

3. Het verspreiden van lokale weersverwachtingen over de in de omtrek vissende schepen en het tussentijds waarschuwen van vissersschepen, wanneer dreigende weerssituaties worden verwacht.

4. Het aan kapiteins van visserijvaartuigen geven van adviezen over te nemen maatregelen i.v.m. de aktuelee of de te verwachten weersgesteldheid, b.v. het uitwijken naar veiliger oorden.

In het grote Noord-Atlantische zeegebied en in de Noordelijke zeeën is het aantal waarnemingen

(zie vervolg blz. 7)

(vervolg van blz. 6)

door minder intensief scheepvaartverkeer aanzienlijk geringer dan bijvoorbeeld op de Noordzee.

Minder waarnemingen hebben tot gevolg dat de weersverwachting — met name in de meteorologisch gevaarlijke Noord-Atlantic en in de Noordelijke Zeeën — voor lokaties van relatief gering oppervlak, te weteen visgebieden, aanmerkelijk kunnen afwijken van de algemeen aldaar voor een groot gebied geldende weersverwachting, De door de boord-meteoroloog gegeven interpretatie van de weerkaart, verkregen door een aan boord aanwezige teleweerkaartschrijver, **gevoegd bij zijn eigen vakkundige waarnemingen,** zal de juistheid van de lokale weersverwachting zo dicht mogelijk benaderen, waardoor de trefzekerheid van de te nemen maatregelen aan boord van de in de nabijheid vissende vaartuigen wordt verhoogd.

In de gebieden rondom IJsland, op de kusten van Groenland en van Labrador, waar plaatselijk de zo gevreesde « black-frost » op zeer korte termijn kan voorkomen, zullen door het boord-weerstation gegeven waarschuwingen en adviezen, waarop snel aktie moet worden genomen, in sterke mate bijdragen tot verhoging van de veiligheid van bemanningen aan boord van vissersschepen.

De onmisbaarheid van boordweerstations ten behoeve van het visserijbedrijf in de Atlantische wateren en in de Noordelijke zeeën blijkt uit de bevindingen van de aldaar reeds jarenlang operende Duitse en Engelse hospitaal- en technische hulpschepen, die met goed bemande en moderne weersstations zijn uitgerust.

Tenslotte zij opgemerkt dat telegrafisten aan boord van hospitaalen technische hulpschepen meertalig behoren te zijn en dat zij in ieder geval naast hun moedertaal ook de Engelse taal goed moeten kunnen verstaan en ook vlot moeten kunnen spreken. Het moge duidelijk zijn dat het voor meteorologen een aanbeveling is, wanneer zij moderne talen beheersen.

HEEFT DE VERKOOP VAN VIS DOOR IJSLANDSE VAARTUIGEN EEN GROTE INVLOED GEHAD OP DE VERKOOPPRIJZEN VAN DE EIGEN VIS ?

Als we de verkoopcijfers van onze eigen IJslandse vaartuigen heden maandag 15 april naegaan en de afzonderlijke prijzen per soort dan zouden we eerder geneigd zijn te schrijven dat de aangekondigde verkoop van de Re 205 voor dinsdag toch maar een geringe weerslag kan gehad hebben op de prijsvorming op de maandagmarkt. Als we inderdaad enkele weken terug gaan, dan zien we dat, bij aanbod van meer dan 1000 ben. rode poon, de prijs navenant dezelfde was, namelijk om en rond de 1.000 fr de ben. Integendeel hebben we zelfs weken gekend met een aanvoer van meer dan 1.000 ben, dat rode poon de 1.000 fr. niet haalde. Aldus gezien zou het bijna een normale prijsvorming geweest zijn, alhoewel niemand in feite kan zeggen, wat het geworden zou zijn zonder de aankondiging en de wetenschap van de anvoer door de buitenlandse vaartuigen. Op dezelfde manier zien we dat eveneens een paar maanden terug en tot vóór de uitzonderlijke week van 9 april, de IJslandse kabeljauw slechts eventjes over de 800 fr. de ben ging, de gullen rond de 800 fr. en de koolvis amper 600 fr !

Maandag van de controversiele week ging de kabeljauw van de eigen IJslandse vaartuigen op de grond 1.560 fr. en in bennen van 1.100 tot 1.070 fr. ! Rode poon van 920 tot 1000 fr. en koolvis van 850 tot 620 fr. volgens de grootte ! De schelvis ging van 1.150 tot 700 fr. en de totten van 770 tot 650 fr. Op het eerst zicht zeker renderende prijzen. Aan de hand van de in de markt gezette bennen heeft de O.316 een gemiddelde van 850 fr. per ben door elkaar, de O.288 ongeveer 816, de O.129 rond de 840 fr. en de O.334 praktisch 800 fr. de ben. Dit zijn prijzen welke de reders zeker wel zouden wensen regelmatig te zien krijgen. Het zijn prijzen waarmede de kopers eveneens aan hun trekken komen en dat is het belangrijkste, namelijk dat zowel de producenten als de afzetters beiden een zekere marge hebben. Verleden week kostte de beste kabeljauw op een zeker ogenblik 3.600 fr. de ben. Vermits men slechts 30 kgr. zuivere kabeljauw kan versnijden uit één ben en rekening gehouden met de BTW kostte de kabeljauw aan de handelaar of leurder 125 fr. het kilogram. Volgens de fiskus verkoopt de handelaar de vis met een winst van 60 % hetzij 75 fr. toeslag waarop hem een aanslag betekend wordt van minstens 20 % of 15 fr. Aldus gezien kostte de handelaar in deze week de kabeljauw reeds 140 fr. zonder zijn algemene kosten !

Het is duidelijk dat de handelaars deze week met verlies de baan zijn opgegaan en dat dit geen weken aan een stuk zou mogen duren zonder dat velen het bijltje zouden bij neerleggen. Hebben de handelaars er geen baat bij dat de reders geen renderende prijzen krijgen, dan hebben ook de reders er geen baat bij dat de handelaars te veel uitgedund worden. Een gezonde relatie tussen aanbod en vraag, een gezode prijs voor de producenten zoals we het deze huidige week kunnen noemen en een gezonde prijs vor de afnemers, is zeker wel stimulerend voor de betrokken ekonomie in het algemeen. We menen dan dat de beroering en de herrie die door sommigen geschapen werd zeker voorbarig is aan de hand van de prijzen die maandag voor de eigen vis geboden werd, tenware deze voorbarige herrie juist van pas zou komen voor het voeren van een zekere dissitentiepolitiek en voor eigen doelmerken.

„een lezer"

ISLAND UND KEIN ENDE...

Terwijl voor de kusten van IJsland vislijnen afgevaren worden, rammingspogingen aan de lopende band verricht worden en lustig geschoten wordt — al dan niet met scherp — zodat het voor een waarnemer moeilijk is de tel bij te houden, neemt de zaak van de unilaterale uitbreiding van de IJslandse visserijwateren steeds meer uitbreiding. Daar nu ook de Westduitse treilers meer en meer het slachtoffer worden van de plagerijen van de IJslandse wachtschepen (vrijdag alleen al werden de vislijnen van zes Westduitse treilers afgevaren) heeft nu ook de Bondsregering haar woordje geplaatst. Kanselier Willy Brandt verklaarde op het SPD-kongres dat weliswaar nog niet besloten werd tot een boycot van de IJslandse schepen die in West-Duitsland komen verkopen, **maar dat de regering met IJsland zal gaan onderhandelen teneinde gedaan te maken met het geschil.**

De Bond der Diepzeevissers wil echter een onmiddellijke boycot omdat zij vrezen dat het anders in de IJslandse wateren zelfs tot ongelukken zal komen. Nadat bij de « Hans Boeckler » tot tweemaal toe de vislijnen werden afgevaren, wil de schipper van deze Westduitse treiler nu de scalp van de IJslanders en heeft hij laten weten bij twee IJslandse treilers de korlijnen te zullen afvaren. Andere Westduitsers hebben al gepoogd de « Odin » of de « Thor », de twee IJslandse wachtschepen te rammen. Bovendien manifesteren kinderen van vissers te Bremerhaven voor IJslandse schepen die er hun vangsten komen verkopen. Het is zover gekomen dat sommige schepen al aan Reykjavik hebben laten weten niet naar Duitse havens te zullen opstomen en hun koers te zullen wijzigen uit vrees voor boycot of betogingen. Inmiddels zijn al enkele schepen in Oostende aangekomen om er hun vangsten te verkopen. Zij haalden er goede prijzen en waren vol lof over de behandeling wat alleen de komende onderhandelingen over de verlenging van de uitzonderingsregeling voor de Belgische vissers alleen ten goede kan komen. Spijtig genoeg hebben de « piraten » van de Unie der Reders (wat een naam zeg voor dat kliekje) gemeend te moeten protesteren tegen de verkoop van de IJslanders. En zeggen dat deze scheurmakers nota bene de eersten zijn om te profiteren van de voordelen die bij IJsland konden verkregen worden. Wij zouden zo zeggen : genoeg geluld...

REDERS,

LEEST

HET VISSERIJBLAD

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij :

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST"
H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 777.13-14

BUREEL
VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening nr 41.89.87 van „Het Nieuwsblad van de Kust".

Het gamma omvat volgende mappen :

A. VISSERIJMAPPEN à 300 F (B.T.W. inbegrepen)

1. NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
2. ZOETWATERVIS
3. ZEEVIS
4. SCHAAL- EN WEEKDIEREN
5. MIDDELANDSE ZEEVISSOORTEN
6. VISSOORTEN UIT DE ZUIDELIJKE ZEEEN
7. SPORT- EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 250 F (B.T.W. inbegrepen)

1. KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
2. ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 20 F portkosten.

HET LOZEN VAN AFVALPRODUKTEN IN ZEE

PARLEMENTAIRE VRAGEN EN TUSSENKOMST VAN DE REDERSCENTRALE

Naar aanleiding van verschillende klachten van reders van de Oostkust die hinder ondervinden van het lozen van afvalstoffen in zee, is de Rederscentrale bij de bevoegde overheden tussengekomen.

Ook de Brugse volksvertegenwoordiger Fernand Vandamme heeft een tweetal parlementaire vragen gesteld welke wij hieronder, samen met het antwoord van de bevoegde ministers publiceren.

EERSTE VRAAG GERICHT TOT DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN.

Is het mogelijk te vernemen, welke richtlijnen worden gegeven of werden gegeven aan het Bestuur van het Zeewezen in verband met lozing van afvalprodukten in zee?
Op welke plaatsen mag worden geloosd?
Wie mag lozen?
Worden beperkingen opgelegd?

ANTWOORD:

1) Vermeld moet worden dat dank zij de bemoeiingen van het Bestuur van het Zeewezen sinds 1968 geen lozing van industriële afvalstoffen in de Belgische territoriale zee mag plaats vinden, ten bewijze waarvan artikel 13, § 2, van het koninklijk besluit van 31 mei 1968 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust

Echter bij ontstentenis van een wettelijke of reglementaire basis zijn tot nu toe geen rechtsgeldige richtlijnen kunnen gegeven worden in verband met de lozing van dergelijke produkten in volle zee (d.w.z. buiten de Belgische en vreemde territoriale zeeën)

Een voorontwerp van wet tot goedkeuring en uitvoering van de verdragen van Oslo en Londen 1972 terzake van het lozen van schadelijke stoffen in zee, is opgesteld en wordt zo spoedig mogelijk aan de Ministerraad voorgedragen.

Wanneer één van deze verdragen in voege zal treden zal een internationale wettelijke basis voorhanden zijn om met grotere doelmatigheid reglementair op te treden.

In afwachting hiervan werd, op advies van verscheidene belanghebbende departementen (b.v Volksgezondheid en Landbouw), met bepaalde industrieën en vervoerfirma's, die hun inzichten tot lozen hadden bekend gemaakt, akkoorden aangegaan welke vrijwillig door deze ondernemingen aanvaard en ingevolgd worden.

Daar in zijn bepalingen vervat die de uitoefening van controle mogelijk maken.

Aan te stippen valt dat reeds in een paar gevallen de geplande lozing werd afgekeurd en geweigerd werd een zulkdanig akkoord aan te gaan

2) De stortinsplaatsen hangen af van de aard en de hoeveelheid der afvalprodukten.

De volgende plaatsen zijn gesuggereerd geworden:
—Positie 51°30' N.—3° O.
51°28' N.—3°09' O.
51°50 N.—10' O
—Volle zee bewesten van de fiktieve lijn getrokken uit de Bol van Heist in noordwestelijke richting (ware richting).

3) Tot nu toe kan bij gebrek aan een in kracht zijnde internationale norm geen wettelijk verbod opgelegd worden in volle zee afvalprodukten te storten.

In beginsel mag dus iedereen in volle zee op onbeperkte wijze tot lozing overgaan

Het is om die reden dat, in afwachting dat reglementair kan worden opgetreden, niet negatief kan gereageerd worden tegenover de industrieën die vrijwillig en plichtsbewust, met hun lozingsproblemen te rade komen bij het Zeewezen.

4) Het is een feit dat in hoger genoemde akkoorden beperkende voorwaarden worden opgelegd in verband met de wijze van lozing en de hoeveelheid der afvalprodukten.

TWEEDE VRAAG, GERICHT TOT DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN

Is het mogelijk de lijst te bekomen van de vergunningen tot het lozen van afvalwateren in in de wateren die onder uw bevoegdheid vallen?

ANTWOORD:

Aangezien het antwoord op de vraag van het geacht Lid omvangrijk is en de voorafgaande inzameling vergt van een uitgebreid aantal gegevens die bovendien meestal een partikulier karakter hebben, zal de lijst der vergunningen tot het lozen van afvalwater hem eerlang persoonlijk worden medegedeeld.

EN MAAR DE UITBREIDING VAN VISSERIJZONES...

Nadat een Spaans vliegtuig op een Marokkaanse kustwachter zou geschoten hebben, heeft Marokko geweigerd nog langer met Spanje te praten over de problemen die gerezen zijn bij de uitbreiding van de Marokkaanse viswateren tot 70 zeemijlen. De besprekingen zouden op 9 april begonnen zijn. Bovendien heeft Rabat energiek geprotesteerd tegen de schending van het Marokkaanse luchtruim door een Spaans vliegtuig en tegen de aanval op een bodem van de Marokkaanse zeemacht.

Spanje van zijn kant heeft zich ook niet onbetuigd gelaten en heeft bij wijze van weerwraakmaatregel vier Marokkaanse sardienvissers opgebracht die in de straat van Gibraltar aan het vissen waren. De scheepjes werden onder toezicht van een Spaans kustwachtschip de haven van Tariffa binnengebracht en aan de ketting gelegd. De bemanning zelf mocht de kaai op maar mag niet naar huis terugkeren voor de boete betaald werd.

AANGEBODEN :

m.s. TX 37
in goede staat verkerende

KOTTER

uitgerust voor de kabel-, bokken-, haringvisserij.
Lengte 23,50 meter
Breedte 5,90 meter
Hoofdmotor - Kromhout 310 pk.

Voor inlichtingen :

Fa. P.A. van der Vis en zn
Kotterstraat 13, OOSTEREND - TEXEL - HOLLAND
Tel. : 02223 - 412

(7358V)

VREEMDE VOORVALLEN VOOR IJSLAND

IJsland en West-Duitsland waren vorige week te Reijkjavik voorbereidende besprekingen begonnen over het geschil inzake de uitbreiding van de viswateren. Tijdens de gesprekken verklaarde minister van buitenlandse zaken Thorsteinsson dat een grote vloot Westduitse treilers de IJslandse wateren was binnengevaren «teneinde de besprekingen te saboteren». Daarop werden de besprekingen uitgesteld. Van IJslandse zijde werd verklaard dat de Duitsers aan het vissen waren in paaigebieden waar zelfs de IJslanders niet mogen vissen. In de namiddag deelde de kustwacht dan mee dat alle schepen, als op bevel, vrijwel gelijktijdig de netten gehaald hadden en uit de bewuste wateren verdwenen waren. Daarop werden dan de besprekingen hervat maar eerst had de leider van de Westduitse afvaardiging onderstreept dat de Duitse vissers niet op bevel gehandeld hadden.

Later werden de besprekingen dan weer opgeschort. Te Bremerhaven werd daarop vernomen dat de vier «kustlaender», de unie der diepzeerederijen en minister van landbouw Ertl bij het ministerie van buitenlandse zaken en de kanselarij aangedrongen hebben op maatregelen waarbij de IJslandse vaartuigen niet langer in Duitse havens zouden mogen verkopen. Van de zijde der aanklagers werd vernomen dat niet alleen het afbreken van de besprekingen maar ook het voortdurend hinderen van schepen en beschadigingen van de netten (men spreekt van 7 miljoen BF schade) hen dit besluit hebben doen nemen.

DE NIEUWE TARIEVEN VOOR SLEEPDIENST TE OOSTENDE

Zoals bekend wordt de sleepdienst in de vissers- en handelshaven in concessie gegeven.
Momenteel wordt de sleepdienst verricht door de sleepboot «Luc» van de firma Dejonghe. Van zodra de nieuwe tarieven van kracht worden zullen de reders worden verwittigd
Deze tarieven zullen de volgende zijn :
1) Voor het slepen van de vismijn naar Viking en daarna naar meerplaats : 600 fr.
2) Van de vismijn naar Everest en daarna naar meerplaats : 600 fr.
3) Van de vismijn naar S.V. Scap en daarna naar meerplaats : 600 fr.
4) Van de vismijn naar firma Fina en daarna naar meerplaats : 600 fr.
5) Verhalen in visserijdok : 500 fr.
6) Verhalen naar werven en slip way : 500 fr.
7) Verhalen naar tweede visserijdok : 1000 fr.
8) Voor hulp buiten het visserijdok bedraagt het tarief 50% van het tarief van de handelshaven Dit is echter voor wat de visserijboten betreft niet van belang.
9) Voor nachtprestaties (dit is van 22 tot 6 uur) en voor prestaties op zaterdagen en zondagen en wettelijke feestdagen dient 25% gevoegd bij bovenstaande tarieven ten laste van de reder.

VOOR DE HELFT TUSSENKOMSTEN DOOR IJSFABRIEKEN

De kosten van sleepdienst voor verrichtingen naar Viking en Everest zullen voor de helft door deze firma's worden gedagen. Dit betekent dat voor de sleepdienst van vismijn naar bv Everest en daarna naar meerplaats, waarvoor het tarief 600 fr. bedraagt, uiteindelijk de prijs op 300 fr ten laste van de reder zal komen en op 300 fr ten laste van genoemde firmas.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

PRAKTISEREN

LIMIETEN (1)

HET VRAAGSTUK VAN DE ZEEVISSERIJ.

De derde konferentie van de Verenigde Naties over de „Wet van de Zee" zou normaal gezien moeten plaatsgrijpen in 1973, maar er wordt verwacht dat de kommissie die de werken vorbereidt, niet zal klaar komen met haar opdracht. Deze kommissie bestaat uit 86 leden allemaal afgevaardigden van de landen die aangesloten zijn bij de Verenigde Naties.

Ondertussen komen al een reeks voorstellen te voorschijn in de pers o.a. dit van de Sovjet-Unie die de mond vol heeft van het „voorkeurrecht". Daarbij zouden de ontwikkelingslanden van een uitgebreide visserijgrens kunnen genieten en daaruit een bepaalde hoeveelheid vis mogen ophalen maar er zou eveneens moeten rekening gehouden worden met de belangen der andere staten.

Het voorkeurrecht bestaat nu eigenlijk al. We hebben maar te kijken naar Peru bv. met de 200 mijlsgrenzen en thans naar Marokko, IJsland e.a. Deze landen laten evenwel niet toe dat andere naties in „hun" wateren komen vissen en dat is het juist wat de Russen niet kunnen aannemen. Zijzelf gaan ver van huis weg om hun reusachtige en talrijke vissersvaartuigen te laden en dit doen ze dan inderdaad in de rijke viswateren van de ontwikkelingslanden.

Ook de Amerikanen doen dat maar in veel mindere mate. We weten nog wel hoe het anderzijds gaat met de Amerikaanse vissersvaaruigen die binnen de visserijgrenzen van Peru gaan vissen. Deze schepen trachten onder de elleboog weg, in de limieten te geraken en vissen daar dan hun luiken vol. Maar de kustwacht van dit land, Peru dus, begint een scherpe bewaking van haar limieten zelfs met behulp van vliegtuigen en het komt veelvuldig voor, dat Amerikaanse treilers dan gepraaid worden en aan de ketting gelegd in een der Peruaanse havens. Er worden enorme sommen gevraagd om het schip terug vrij te geven en dit geeft aanleiding in de Amerikaanse zeevisserijwereld tot heel wat gedonder, in zoverre dat de regering zich over de zaak heeft moeten buigen en inderdaad tot de slotsom is gekomen, dat in de konferentie over de „Wet van de Zee" het vraagstuk een biezondere studie verdient. Dit sluit dan aan met de Russische zienswijze en de oplossing die Rusland aan het geval wil geven. Het gaat inderdaad net op, dat bepaalde landen die toevallig het geluk hebben bij de rijkdommen van de zee te wonen daar alleen voor hun eigen mogen vissen. Ondertussen hebben de Verenigde Staten wel een tussenoplossing voor het vraagstuk gevonden. Omwille van de lieve vrede betaalt de regering zelf de losgelden die door de landen waar de overtreding werd gepleegd, worden geëist ! Nu kan men anderzijds nog wel de vraag stellen waarom de „rijke" landen plots het recht opeisen de visrijkdommen van de ontwikkelingslanden te gaan plunderen. Eerst hebben ze hun eigen visserijgrenzen roekeloos leeggevist, in sommige zeeën is er geen staart meer te vangen en nu gaan ze een beetje allemaal samen wat er nog rest aan wereldvoorraad met hun moderne en reusachtige vangmiddelen gaan teisteren !

Feit blijft het evenwel dat de zee iedereen toebehoort en juist daarvoor moet er een oplossing gevonden worden.

Hoeveel vergaderingen en konferenties nog... en wat zal er dan nog uit de bus komen ?

LIMIETEN (2)

Het „voorkeurrecht" zou aan het ontwikkelingsland het recht geven geven een bepaalde hoeveelheid vis te vangen naargelang de wetenschappelijk vastgestelde aanwezige voorraad. De snelheid waarmede de visserijvloot van het betrokken land groeit, moet eveneens in rekening worden genomen voor het bepalen van de te vangen hoeveelheid in die mate, dat het bij machte is het grootste deel van de toegelaten hoeveelheid te vissen.

Het „voorkeurrecht" moet het ontwikkelingsland toelaten de visserijnijverheden die op haar kusten zijn gevestigd in het leven te houden, maar er moet ook rekening worden gehouden met de vreemde visserijnijverheden die aldaar zouden gevestigd zijn. En dit moet in rekening genomen worden om te bepalen welke hoeveelheid van de toegelaten vangst kan worden voorbehouden.

MAAR HOE MOET DE KONTROLE OP DIT INGEWIKKELDE STELSEL UITGEOEFEND WORDEN ?

Ook dit is een moeilijk vraagstuk. De praktische toezichtsmaatregelen die vanzelfsprekend rekening moeten houden met de voorkeurrechten van de betrokken landen, moeten worden op punt gesteld door onderhandelingen tussen de kustlanden en de andere deelnemers in de visserij een „overeenkomst" moet het sluitstuk zijn van de onderhandelingen.

En wat wanneer de onderhandelingen vast lopen ?

Dan zou het gehele zootje moeten verwezen worden naar een groep van deskundingen, die dan een bindende beslissing zouden nemen.

De kuststaten zouden bevoegd zij om de vissersvaartuigen te onderzoeken en toezicht te houden op de toepassing van de reglementen. Zij zouden de overtreders ook aan de ketting mogen leggen maar deze zouden dan moeten worden overgemaakt aan hun eigen Staat voor de rechtsvervolgingen.

Niet iedereen gaat, zoals verwacht, akkoord met al die voorstellen. Japan is geen voorstander van het toekennen van voorkeurrecht en een biezonder statuut voor het plukken van „migrerende visvoorraden".

Het in standhouden van de reglementering rond deze voorraden zouden moeten onderworpen zijn aan internationale en nationale overeenkomsten. Misschien ook wel nagezien door bestaande plaatselijke visserijkommissies.

VOORSTEL (1)

Canada, een groot visserijland, heeft vanzelfsprekend ook wat in de pap te brokken. En reeds op de vergadering in Geneve werd een werkdocument ingediend.

De afgevaandigde zegde dat het dokument gesteund was „op een funktionele benadering voor het beheer van de levende bronnen van de zee".

Het voorstel verdeelt de vissoorten in vier grote groepen :

1) Kustsoorten,
2) Sedentaire soorten,
3) Deze die vertikaal emigreren (zalm bv.),
4) De ververspreide soorten (oceaansoorten).

Wat verstaat de Canadese afvaardiging nu onder die vier verscheidene grote groepen vis ?

Onder sedentaire soorten wordt verstaan, deze soorten die op het ogenblik van hun „visbare groei", onbeweeglijk zijn of onder de zeebedding vertoeven of onbekwaam zijn te bewegen, uitgezonderd in ononderbroken voeling met de zeebodem of de ondergrond.

Canada ondersteunt de gedachte die aan de kuststaat eenzijdige en volle gezag verleent over alle bronnen die op haar vastelandsplat gelegen zijn.

EN DE KUSTSOORTEN ?

Zij worden in het Canadese dokument beschreven als de „niet bewegende vrij-zwemmende soorten, die wonen in voedselrijke gebieden niet nabij de kusten".

Sommige vis- en schelpensoorten leven nauw verbonden, maar niet in het stadium waarbij ze gevist kunnen worden, in ononderbroken aanraking met de zeebodem. Andere soorten bewonen de wateren rechtstreeks boven de zeebedding; anderen zijn echte anadromische soorten, daar zij zowel de bodem als de middenwater gebieden bewonen; nog anderen zijn pelagisch het grootste gedeelte van hun bestaan, maar keren terug naar de zeebodem of naar de smalle kustgebieden om voort te planten.

De kuststaat heeft een biezondere verantwoordelijkheid want de voortplanting van deze soorten hangt voornamelijk af van faktoren die nauw in verband staan met de wal en zij hebben bijgevolg ook biezonder belang in het instandhouden van de voortplantingsmogelijkheden.

Canada gelooft dat dit belang zou moeten worden weerspiegeld door aan de kuststaat het gezag toe te kennen deze soorten te beheren en eveneens een voorkeurrecht te bezitten voor het gebruik van deze vissoorten.

VOORSTEL (2)

De vertikaal emigrerende soorten zijn een speciale uitloper van de kustsoorten. De Canadese overtuiging die helemaal de tegenovergestelde is van de Japanse, is gesteund op het feit dat migrerende soorten, zoals de zalm, gebroed worden en hun vroeg bestaan doorbrengen in de rivieren van de Staat van herkomst. Zij kunnen ver in zee zwemmen, weg van deze rivieren, maar ze keren er terug om er voort te planten.

Indien de Staat waar ze vandaan komen, geen maatregelen neemt om deze rivieren in een goede toestand van fitheid te houden, dan zouden de belangrijkste anadromische soorten spoedig verdwijnen. Het onderhoud van de rivieren is een dure onderneming voor dewelke de staat in kwestie een grote verantwoordelijkheid draagt.

De laatste jaren hebben vele staten steeds groter sommen uitgegeven om de voortplanting van de anadromische soorten te verzekeren door middel van kunstmatige ingrepen, benevens de kosten van het onderhoud. Het beheer van de rivieren op grond van een basisvoorraad wordt het best gedaan, wanneer de vis haar thuisrivieren nadert, wanneer zij hun maksimumvoortplanting hebben bereikt en in optimumkonditie zijn.

De zware en enige verantwoordelijkheid voor het bestaan van de voorraden en het voortzetten van het opzwemmen en de hoge kosten die daaruit vloeien, wordt uit Canadees oogpunt, alleen gerechtvaardigd

VERVOLG BLZ. 10

PRAKTISEREN

VERVOLG VAN BLZ. 9

indien het „beheersgezag" gevestigd is in de staat van oorsprong en indien deze staat, in principe, het alleenrecht bezit om de anadromische soorten gebroed in eigen stromen te oogsten. Als een stap in deze richting heeft Canada voorgesteld, dat de visserij voor deze soorten niet zou worden gedaan op de diepzee.

EN DE OCEAANVIS OF DE VERSPREIDE VISSOORTEN ?

Deze omvatten de meeste van de grote pelagische soorten zoals tonijn en de meeste van de zeezoogdieren. Door hun verspreiding in reusachtige oceaangebieden, evengoed als hun tijdelijke aanwezigheid in kustwateren in sommige seizoenen, is het nodig een internationale kommissie te benoemen samengesteld uit leden van de belanghebbende naties, die dan het toezicht zouden uitoefenen.

Bovendien moet rekening gehouden worden met de graad van afhankelijkheid van bepaalde soorten in kustwateren en er moet aanzien gegeven worden aan de voorraad die kan gemaakt worden om het belang van kuststaten aan te tonen ten overstaan van deze soorten gedurende de tijdsspanne dat ze de kustwateren bewonen.

Het Canadese dokument onderlijnt de wetenschappelijke en ekonomische principes waardoor de reglementen omtrent de kustsoorten zouden toegepast worden.

Wanneer de Canadese afgevaardigde zijn dokument uiteenzette, legde hij er de nadruk op dat de opvatting over het „kuststaatbeheer" niet onverzoenbaar was met een andere oplossing over de opvatting van een ekonomisch gebied (ook de zee van het vaderland genoemd door de Zuid-Amerikaanse staten). De twee benaderingen sluiten mekaar niet uit.

Inderdaad de benadering door de Canadezen van het „visserijbeheer" stelt een biezondere toepassing voor van de opvatting die de ekonomische zone ondersteunt, namelijk gespecialiseerde rechtspleging voor het beheer van het zeemilieu en de uitbating van haar bronnen in gebieden aan de 12 mijlslimieten. Wat belangrijk is, is dat het regime dat we denken op te stellen de gegevens aan moet voldoen van een gezond beheer evengoed als de terzake wettelijk, politieke en ekonomische opvattingen.

Het recht van de kuststaat om de visserijen van aangrenzende gebieden uit te baten, mag een voorkeur zijn of een uitzonderlijkheid, Canada heeft de voorkeurtoenadering voorgesteld. Er moet gezegd worden evenwel, dat onder deze toenadering de kuststaat voor haar eigen zoveel als 100 % van de vangsten kan voorbehouden van biezondere soorten.

OOSTENDE

En we hebben nog even schrijver Victor Hugo gevolgd in zijn beschrijving over onze goede haven in 't jaar 1834. Hij is niet mals, de man, voor ons.

„Ik heb u gezegd", zegt hij, „dat men slecht eet in de „Lion d'Or". Wilt ge kalfsvlees eten, ga dan naar de zeehavens. Geen vis in Oostende, geen garnalen, wel te verstaan geen oesters. Eigenlijk zijn de Oostendse oesters enkel Engelse oesters die men naar Oostende brengt om ze te vetten, zoals men naar Marennes de oesters van Cancale brengt. Te Oostende zijn er geen oesterbanken ,er zijn alleen maar parken.

Rond de middag, daar het mooi weer was, was men aan het baden toen ik op strand was. Mannen en vrouwen zwommen door mekaar, de mannen in onderbroek, de vrouwen in peignoir. Deze peignoir is een eenvoudig hem uit zeer lichte ,wollen stof, die tot de enkel reikt, maar die, nat, erg aan het lichaam plakt en die dikwijls door de golven opgelicht wordt.

Er was daar ook een jonge vrouw die aldus heel mooi was, te schoon misschien. Het was per momenten als een van die oude bronzen beelden met een tuniek met kleine plooien. Zo omringd van schuim, was dit mooie schepsel helemaal fabelachtig.

SLEEPBOTEN VOOR DE OOSTENDSE HANDELS- EN VISSERSHAVEN

Op 12 april had een aanbesteding plaats voor het in vergunning geven van het slepen van koopvaardij en vissersvaartuigen in de handels- en vissershaven.

Tot nu toe moesten de vissersvaartuigen dat laten doen door de ijsfabrieken bij wie zij klient waren.

Deze hebben gezamenlijk aan de stad laten weten dat ze vanaf 1 juli het niet meer zouden doen, maar voor het slepen in de vissershaven van de schepen naar hun ijsfabriek, ze bereid waren voor 300 fr per schip, 't zij voor de helft zouden tussenkomen.

De stad bij monde van schepen Dumarey en kapitein Ghys, die het lastenboek opstelden, hebben er voor gezorgd dat de reders geen hoger tarieven zouden moeten betalen, zodat het niet alleen een boot zal zijn welke de schepen versleept op vraag van de reder, maar er in dat opzicht meer orde zou komen in het verslepen van die vaartuigen.

De firma welke de aanbesteding of liever de koncessie toevertrouwd wordt, is O.S.M.A. van Zellik.

De tarieven welke hiervoor toegepast zullen worden, zijn

JUMELAGEFEEST TUSSEN DE RIVIER- EN DE ZEEVIS TE NAMUR OP 13-4-1973

Door het « Toeristenbureel » van Namen werd een uitnodiging gestuurd aan de « Oostendse Visbakkers » om in het Casino te Namen op te treden, voor 200 deelnemers.

In deze zware periode der Test-Aankoop aanvallen, was dit een spoorslag om daar ten minste ons « Visje » naar waarde te laten schatten.

De uitnodiging liet veronderstellen dat het onthaal zeer hartelijk zou zijn, daarbij het doel was een tegenaanval tegen de « PEST-AANKOOP » zoals zij dit noemden.

De ontvangst was zeer hartelijk en onze visbakkers en visbakkerinnen hebben kunnen genieten van de prachtige casinozaal, waar de visavond zou doorgaan.

Een zeer uitgelezen publiek, allen middenstanders en handelaars deed zijn intrede in deze mooi verlichte zaal.

Onze visbakkers en visbakkerinnen, netjes uitgedost, mochten de forellen bedeling bewonderen, opgediend door een Hotelschool uit Namen, doch moesten daarna aan het bakken denken.

Rond 21 uur werd de franse tekst van de film « Vistival » voor de gasten afgerold en bij het voorstellen van onze vissers en hun dames, werden ze op een levendige ovatie onthaald, waarbij onze stoere mensen diep onder de indruk kwamen.

Dadelijk hierop werden de zilveren schotels met gebakken vis, voorgesteld aan het publiek, en daarna overgegaan tot de bedeling. De eetlust was een festijn voor de ogen en menige der aanwezigen liet zich opnieuw bedienen.

De toespraak gehouden door de Heer Servais, verantwoordelijke voor deze visdag, was een diepgemeende hulde aan onze vissers en een aanklacht tegen de onverantwoordelijke lasterkampagne van PEST-AANKOOP.

Zijn rede was er werkelijk één van geniale humor en werd bijzonder door het publiek op prijs gesteld.

Een zeer artistieke pianiste dreef de atmosfeer op haar hoogtepunt, en zij mocht telkens een verdiend handgeklap in ontvangst nemen.

De « Kwikhistorie » werd door de Heer Servais op zo'n handige wijze belachelijk gemaakt, dat, toen hij onze « Zieke visbakkers en visbakkerinnen », slachtoffers van de kwik, voorstelde aan het publiek, ze op een warm handgeklap en een daverend gelach werden onthaald. Onze vissers en visserinnen blonken in hun kam van gezondheid.

De handelaarsgilde van Namen, zorgde voor een aangename verrassing door onze voorzitter Fr. Pauwels in de gilde op te nemen en hem met het lint van deze orde te versieren, hierbij al de leden van de visbakkers in deze hulde betrekkende.

Voor deze hulde waren de leden van de Naamse Handelaarsgilde in groot ornaat en werd de jumelagedag besloten met een vierstemmig koor, met een lied, speciaal gemaakt voor deze gelegenheid en waar de Oostendse vis, telkens met volle borst werd bezongen.

De aanwezigheid van enkele visgroothandelaars uit Namen, was zekerlijk een aangename verrassing. Ook het voltallig schepenkollege was aanwezig, met uitzondering van de heer Burgemeester, die wegens een familiegebeurtenis zijn verontschuldiging liet geworden.

Het einde van dit feest, werd met een welgemeende « tot weerziens » besloten rond 23.30 uur.

Hierna volgde de lange terugreis, vermoeid, doch gelukkig een goed werk te hebben verricht.

De Oostendse Visbakkers.

Zij hadden pech...

— Op de terugreis van de visserij kreeg de Z.463 van schipper Gerard De Groote een zware zee op kop. Uit de voorpiek werden twee bakplanken weggeslagen en één uit stuurbordzijde. Benevens het feit dat bakboord- en stuurboordgalgen werde pontzet, is ook het rooster op het dek weggeslagen en verdwenen, terwijl het bazaanzeil losgeslagen werd en gescheurd.

— Op de heenreis naar de visserijgronden viel één van de drie cylinders van de motor stil aan boord van de Z.553. Om uit de gevaarlijke wateren te geraken, besloot de schipper Jozef Rappé maar door te varen. Er kon echter niets abnormaals vastgesteld worden. De terugreis werd aangevat op twee cylinders Te Zeebrugge vond men water in de brandstof. Men veronderstelt dat dit water tijdens de storm van vorige reis in de tanks was gedrongen.

— Na de visserij normaal bedreven te hebben voelde men aan boord van de Z.262 Thetis een harde ruk op de bakboordboel. Nadien bemerkte men dat de middenste mast waarmee de visserij bedreven werd, voor de helft door was. Bij woelige zee werd tot het inwinden van de visboelen overgegaan. Daarop zette men koers naar Zeebrugge. Daar stelde men vast dat de mast op twee plaatsen gebroken was.

— De Z.583 van schipper Maurice Helsmoortel werd via de radio opgeroepen sleephulp te verlenen aan de Z.518, die een stuk net in de schroef had gekregen. De Z.583 staakte daarvoor de visserij. De opsleping gebeurde naar de haven van Grimsby waar de sleeptros werd overgegeven. De Z.583 is daarna naar de visserij teruggekeerd.

Publiciteit in HET VISSERIJBLAD doet Uw Zakencijfer stijgen

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Het meest besproken feit in de Oostendse vismijn was deze week ongetwijfeld het aanlanden van vis door vaartuigen uit IJsland Twee schepen van dat land zetten deze week nagenoeg 5100 b. vis op de markt waardoor een totale aanvoer bereikt werd van 12.650 bennen vis. Zonder die 5000 bennen dus weer slechts een aanvoer van 7500 bennen wat voor de vishandel te weinig is gebleken om normaal te kunnen werken. De prijzen van de meeste vissoorten, in de eerste plaats dan die van de IJslandse soorten, waren lager dan verleden week. Toch kan niet gezegd worden dat die soorten goedkoop verkocht werden. Rode zeebaars bleef rond de 30 fr noteren en ging er zelfs boven, schelvis werd over het algemeen verkocht tussen 17 en 21 fr, kabeljauw kreeg tot 22 fr en de gullen noteerden minstens 17 fr het kg. Ook koolvis was niet goedkoop terwijl verder weinig gebrachte soorten als schotse schol, hondstong, schaat en heilbot hoge prijzen haalden. De resultaten vielen zeker niet laag uit, vooral dan niet voor die IJslanders die respektievelijk 1800 en 3300 bennen vis losten Toch ook flinke resultaten voor «onze» IJslanders met zelfs een 1,4 miljoen opbrengst voor de O.316. Rekening houdend met de geloste vangsten viel de gemiddelde prijs betaald voor de eigen schepen met IJslandvis, hoger uit Hierbij moet worden opgemerkt dat de kwaliteit van de dinsdag verkopende IJslander niet zo goed was. Er werd voor de eigen markt weinig gekocht van die IJslandse schepen Bijna alle vis werd hier opgekocht door de uitvoer die er mee naar Duitsland, Frankrijk en Nederland kon. Anderzijds is het ook zo dat wanneer die IJslanders niet te Oostende verkopen, ze toch naar Duitsland trekken met hun vis hetgeen dan weer tot gevolg heeft dat onze uitvoerders minder naar ginder kunnen uitvoeren wat toch ook een weerslag heeft op de prijzen. In elk geval lijken een paar IJslanders in de week geen erge marktstoornissen teweeg te brengen, toch niet deze week

De andere vissoorten bleven inderdaad erg duur. Vooral tong, tarbot, rog, rode knorhaan, vlaswijting, heek, wijting, haai en gul kregen hoge prijzen. En al werd dan voor witte kabeljauw van de West of van de Noordzee geen 70 fr per kg meer betaald (iets wat trouwens nooit voordien was gebeurd) deze vissoort kreeg dinsdag toch nog 38 fr en van de West zelfs tot 44 fr. De vangst kabeljauw van de O.231 bracht trouwens 576.000 fr op.

De kustvisserij kreeg hoge prijzen voor platvis en tong, de drie visvangers die in de mijn kwamen verkopen moeten het zich zeker niet beklagen. Ook de garnaalvissers doen het ver van slecht en geraakten tijdens de afgelopen week aan een gemiddelde vangst van 74 kg. Toch bleef de prijs nog op een behoorlijk peil, 73 fr het kg. De aanvoer was dit keer veel groter dan verleden week en steeg tot 4.071 kg. Met het Paasweekend in zicht zeker geen prijsdaling in het vooruitzicht

De totale aanvoer oestond tijdens de voorbije week uit ongeveer 12.800 bennen vis, 18.500 kg tong. De totale opbrengst bedroeg meteen 15.786.863 fr.

VOOR MEER TREKKRACHT

EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

RONDE VIS VAN IJSLAND

De liefhebbers van ronde vis kwamen deze week aan hun trekken. Van IJsland werden door 4 Belgische schepen 4.400 B. vis aangevoerd, de rest, 5.100 B. kwam van 2 IJslanders. Meest kabeljauw, gul, schelvis, koolvis en rode zeebaars. Zeer weinig leng en nog minder blauwe sortering. Ook hondstong was erg schaars. Van heilbot waren slechts enkele bennen op de markt. Voor deze laatste soorten werden dan ook zeer hoge prijzen geboekt, oplopend tot 135 F het kg. Hondstong kreeg rond de 35 F en schotse schol kon regelmatig 25 F het kg. halen. Schaat ging weg tussen 22 en 42 F het kg. terwijl voor de ook al niet veel aangevoerde lom rond de 13 F betaald werd.

Van de meer gebrachte soorten kreeg rode zeebaars de beste prijzen. Er werd tussen 19 en 23 F het kg. betaald, wat lang niet slecht is, rekening houdend met de aanvoer. Ook schelvis was lang niet goedkoop. Schelvis is nochtans een vissoort die gauw van zijn pluimen laat van zodra een paar honderd bennen aangevoerd worden. Nu er meer dan 1.000 bennen van die soort op de markt waren, bleef de prijs toch schommelen tussen 17 en 20 F. De belangstelling van Nederland heeft hier zeker mee aan geholpen. De kabeljauwprijs lag tussen 17 en 23 F met hogere prijzen voor de eigen aanvoer dan voor de IJslandse. Hier speelde de kwaliteit een rol wat er toch ook weer op wijst dat, niettegenstaande de grote aanvoer, kwaliteitsnormen toch in acht genomen werden bij de prijsbepaling. Iets wat vroeger al eens minder het geval was.

Het grootste gedeelte van de «IJslandse» kabeljauw en gul werd trouwens opgekocht met bestemming uitvoer. De gulprijs schommelde dinsdag ook nog tussen 15,80 en 19,40 F. Koolvis kreeg meestal rond de 16 F, dit was grote sortering betreft. De middensoort kreeg 100 F minder per ben terwijl kleine sortering rond de 12 F kreeg. Ook van deze vissoort was het grootste gedeelte bestemd voor het buitenland. Anderzijds waren kleine koolvis en middenslag schelvis een welkome vervangsoort voor de handelaars die gebrek hadden aan gul bestemd voor filets. Al met al een ver van slechte markt en opbrengsten die er niet om liegen. Een uitzonderlijk hoog cijfer werd dinsdag geboekt voor de RE 205 die voor 3.300 bennen niet minder dan 2 miljoen 813.090 F besomde. Een cijfer nooit voordien te Oostende genoteerd al bleef men er niet ver af in de tijd van de lockout toen een opbrengst van 2,5 miljoen geboekt werd.

HODI STRAALBUIZEN
ZALTBOMMEL
tel. 91-31-4180-2654

WEER MINDER KANAALVIS

Negen vangsten van het Kanaal en in totaal slechts 950 B. vis en 17.800 kg. tong. Meest tong op de vrijdagmarkt toen nochtans lange reizen gemaakt werden wat al eens nadelig bleek voor de prijsvorming. Meestal kreeg tong toch tussen 94 en 130 F het kg. Bloktong en voor/kleine tong kregen de hoogste prijzen, alleen de lappen bleven onder de 100 F het kg.

Tarbot is tijdens de voorbije week nog in prijs gestegen en kreeg tot 203 F het kg. De aanvoer van tarbot was bijzonder schaars wat meteen de prijs van de grieten opdreef tot 85 F en 90 F het kg. Ook heek was bijzonder duur en kreeg 30 tot 56 F het kg. volgens de grootte. De staarten bleven enigszins achter en werden verkocht tussen 55 en 90 F het kg. Platvis deed het niet onaardig en kreeg tussen 18 en 25 F het kg. Ook de gullen werden redelijk duur verkocht met prijzen die varieerden tussen 16 en 22 F. Roggen waren bijzonder duur en kregen tussen 25 en 45 F het kg. Koningsvis steeg ook boven de 100 F. terwijl soorten als wijting, hondshaai en steenholk bevredigend verkocht werden. Toch dikwijls te kleine vangsten om de opbrengst renderend te kunnen maken. Opbrengsten die begrepen waren tussen 95.000 F voor de O.159 en 531.700 F voor de Z.34.

TOPPRIJZEN VOOR WESTVIS

Een nogal beperkt aantal westschepen, gedeeltelijk nog omwille van het slecht weer van de voorgaande week. Toch nog een 15-tal vangsten en een aanvoer van nagenoeg 2.000 bennen Zeer dure bennen vis alleszins. Kabeljauw kreeg nog tot 40 F, de gullen werden verkocht tussen 25 en 35 F het kg. en voor wijting lag de prijs tussen 16 en 27 F met de grote sortering natuurlijk als duurste. Rariteiten als griet, rode knorhaan, keilrog en grote rog waren eveneens erg duur. Zo kreeg rode knorhaan tot 56 en keilrog tot 57 F. Grieten kregen dinsdag tot bij de 100 F en staartvis steeg hier tot 96 F. Platvis werd verkocht tussen 25 en 36 F het kg. terwijl de schaarse platjes ruim 22 F haalden. Ook voor schar werd meer dan 20 F gegeven. Steenschol kreeg prijzen liggend tussen 30 en 70 F het kg. Haai kreeg tot 23 F en grauwe poon tot 15 F Allemaal prijzen die het mogelijk maakten dat uiteindelijk ook met kleine vangsten nog flinke resultaten bereikt werden.

MOOIE KABELJAUWVANGST VOOR DE O.231

Traditiegetrouw mogen we wel zeggen heeft de O.231 weer een reis naar de Noordzee gedaan en van die visgrond een flinke vangst mooie kabeljauw aangevoerd. Mooie kabeljauw waarvoor ook flinke prijzen betaald werden. Voor shelfcod lag de prijs trouwens rond de 38 F terwijl kabeljauw in bennen ook nog tot 30 F kreeg Ook de gullen werden duur verkocht terwijl verder totten een behoorlijke prijs kregen zonder meer. Een mooie uitslag voor dit schip dat 576.800 F besomde na een korte reis.

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)

„WEETJES"

— Het was de koper „Witgoet" die de handgifte was bij de aankoop van de buitenlandse ijslandse vis. Hij bood 2960 Fr voor een Heilbot van 30 kgr hetgeen nagenoeg 100 Fr het kilogram is. Ee„ duur visje zo te zien. We herinneren ons dat de eigen vissers in dergelijk geval plachte„ te zeggen „'t is te hopen dat het en goede handgifte is en geen malfiet". Aan de hand van de opbrengst van de Re 203 zouden we bijna genteigd zijn te zeggen dat het een goede handgifte was.

— De voornaamste afnemers van de buitenlandse vis waren Constandt en Leveke, hetgeen aan sommigen deed zeggen dat ze er belang aan hadden de prijs op te houden of er richtlijnen voor gekregen hadden. We laten deze gezegden voor rekening van deze „weters".

— Er was vrijdag ee„ vrij levendige belangstelling uit verscheidene middens Enkele fotografen blitsten er lustig op los. Anderzijds noteerden we er de aanwezigheid van kommandant Ghys havenkapitein, vertegenwoordigers van de ijslandse rederijen en de heer Godt, vertegenwoordiger van de Yslandse ambassade, alsook schepen Dumarey, die de zaken va„ zeer nabij volgt.

— Diegenen die gekomen waren om vrijdag laatst batjes te doen, waren er aa„ voor hun moeite. De kabeljauw in bennen ging 1100 Fr, de gullen 900 Fr, de koolvis 700 Fr, de rode poon 1000 Fr en de andere soorten navenant Het waren zeker fatsoenlijke prijze„ en dit beaamden de Yslandse vissers in de eerste plaats.

— Met betrekking tot de kwaliteit konden we vernemen, dat deze goed was, maar toch werd door sommige kopers de opmerking gemaakt dat, wat de kabeljauw en de gullen betreft, de vis hiervan eerder aan de weke kant lag.

— „De Re 205" die dinsdag verkocht werd gelost met 3 luiken. Er kwamen hierbij nagenoeg 50 man te pas Veertien lossers onder in het schip, 3 man aan de luiken, 3 man aan de winchen, 3 man op de tafel, 14 rapers e 10 uitrijders. Een indrukwekkend getal.

— Een uitrijder wist ons te vertellen dat men in Engeland zeker het dubbel aantal mannen nodig heeft om dergelijk vaartuig met 3200 bennen aan boord los te krijgen. De ijslanders ware„ eveneens vol lof over de organisatie van de lossersploeg en over het gelleverde werk. Volgens hen vormen de oostendenaars één der beste ploegen die ze reeds aan het werk zagen.

Publiciteit in HET VISSERIJBLAD doet Uw Zakencijfer stijgen

FIRMA VAN BELZEN „ZEELANDIA"

Molenweg 38, Arnemuiden - Nederland
Tel. 01182 - 1423/1424
B.G.G. 01182 - 1608/1613

HANDEL IN :

Gepelde - Ongepelde Garnalen
Crevettes Rose

UITSLUITEND GROOTHANDEL

(7220N—7356V)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was vrij normaal, wel was er op de woensdagmarkt zeer veel vis. De week werd vooral gekenmerkt door de vele vaartuigen, afkomstig van het Kanaal, ruim 10 vaartuigen hebben hun vangsten gelost van de Liverpool baai. Vooral met tongen (kleine soorten) en een weinig vis.

De tongsoorten bekwamen volgens sortering en visgrond, van 91 tot 120 fr. de grote, de fruits van 114 fr. tot 129 fr. de middensoorten, met de schone kleine en de kleine, van 121 tot 156 fr. en de Tp en de slips van 110 tot 154 fr. De tongenmarkt bleef praktisch gelijk in afname over de drie verkoopdagen.

Er moet eveneens opgemerkt worden dat er bijzonder veel kleine tongsoorten op de markt waren deze week. Bijzonder hoge prijzen, werden er geboekt voor de tarbot en de grietsoorten ,tot 215 fr en tot 109 fr. het kgr. De pladijs afname kende eveneens succes, de aanvoer was echter niet zeer groot, voor de vijf sorteringen werden prijzen geboekt, van 10 tot 38 fr. het kgr. De middensoorten kenden het grootte succes, van 22 tot 38 fr. De ronde vis was eveneens in trek, alleen de kleinste slag bekwam minder in prijs dan de vorige week. De kabeljauwvis haalden van 30 tot 65 fr., de overige soorten haalden van de 15 tot 36 fr. De wijting ging vlug v.d. hand, alleen de kleine wijting op de woensdagmarkt bekwamen slechts 8,25 fr. het kgr., de overige dagen haalden grote en kleine van 12 tot 26 fr. het kgr. De weinige zeehaaien haalden van 19 tot 26 fr. en de zeehonden van 8 tot 15 fr. Robaards en knorhanen van het Kanaal bekwamen van 6 tot 30 fr. het kgr. De Kanaalvaartuigen hebben niet zo veel steenschol gelost als anders, de afname lag tussen de 16 en de 58 fr. het kgr. De schotse schol, iets beter in trek, van 14 tot 34 fr. het kgr. Voor de zeeduivels werden prijzen geboekt van 46 tot 96 fr het kgr. De 690 kgr. kreeftjes bekwamen een gemiddelde prijs van 129,31 fr.

De 14.436 kgr. garnalen bekwamen volgens sortering van 30 tot 131 fr. het kgr.

ONDULDBARE TOESTAND

Sedert geruime tijd wordt Zeebrugge en vooral de telefoonlijnen in en rond de Vismijn op een onduldbare manier onderbroken. Verbindingen buiten Zeebrugge zijn praktisch onmogelijk in de voormiddag

Wanneer men weet dat de telefoon, van kapitaal belang is vooral in de vishandel, kan men terecht de misnoegendheid van deze mensen begrijpen. Talrijk zijn eveneens de reders die niet in verbinding kunnen komen met hun vaartuigen (en die op zee zijn, het tegenovergestelde,) van zee naar land gaat evenmin.

Met de reeds bestaande techniek mo„ gen dergelijke zaken zeker niet gebeuren. En er wordt dan een reuze reclame gevoerd voor het plaatsen van een tweede toestel ! Er wordt sterk overwogen een klachtenreeks te laten geworden aan het betrokken ministerie !

REKORD-OPBRENGST

Door de Z.571 "ZEPHYR" van reder R. Claeys werd op 10 april ll., het recordcijfer geboekt door de Z.483 "CAROLINE" op 7 december van vorig jaar gebroken, en op gebracht op 1.098.520 fr. Naar aanleiding daarvan werd op vrijdag 13 april ontvangst aangeboden aan de reder en bemanningsleden van de Z.571. In de vergaderzaal van de stedelijke vismijn, werden de aanwezigen welkom geheten door schepen M. Raes van Brugge. In zijn toespraak beklemtoonde hij de goede samenwerking tussen de handelaars en de reders, hij meende verder dat het stadsbestuur van Brugge het initiatief zal nemen om deze samenwerking te stimuleren. Verder bracht hij hulde aan de werkkracht en het doorzettings vermogen van de Zeebrugse vissers. Om daar kracht bij te zetten werd schipper Roger Ackx uit Heist bedacht met het erebord van de Stad, en aan de bemanningsleden Delanghe Georges en Van Waes Alfred en Cattoen Freddy uit Zeebrugge en Vandaele Jean-Pierre uit Uitkerke en Gilden Willy uit Heist werd het tinnen schaaltje van de Stad geschonken. Reder R. Claeys ontving de stadsmedaille. De groothandelaars Max Desutter en Raph. Huysseune evenals talrijke reders waren eveneens op deze viering aanwezig. Deze traditionele plechtigheid werd besloten met een gezellig samenzijn.

PAKKETBOTEN OOSTENDE-DOVER

UURTABEL DER OVERVAARTEN voor de week van 22.4.73 tot 28.4.73

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende:
— Alle dagen te 10u15 en te 14u45
— Op 23, 24, 25, 26, 27 en 28.4.1973 bijkomende afvaart te 09u50

Afvaarten uit Dover:

— Alle dagen te 13u00 en te 16u50
— Op 23, 24, 25, 26; 27 en 28.4.1973 bijkomende afvaarten te 11u35 en te 16u00.

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende.
— Alle dagen te 01u30, te 04u00 (1) te 13u30, te 16u00 (1) en te 19u30
— Op 23.4.73 bijkomende afvaarten te 10u30, te 16u30 ente 22u30
— Op 24.4.73 bijkomende afvaarten te 04u30, te 07u30, te 10u30 en te 16u30
— Op 25.4.73 bijkomende afvaarten te 04u30, te 07u30 en te 10u30
— Op 26, 27 en 28.4.73 bijkomende afvaarten te 07u30 en te 10u30

Afvaarten uit Dover of Folkstone
— Alle dagen te 00u30, te 10u00 (2) te 12u30, te 18u30 en te 22u00 (2)
— Op 22.4.73 bijkomende afvaart te 09u30
— Op 23.4.73 bijkomende afvaarten te 15u30 en te 21u30
— Op 24.4.73 bijkomende afvaarten te 03u30, te 06u30. te 09u30, te 15u30 en te 21u30
— Op 25.4.73 bijkomende afvaarten te 06u30, te 09u30 en te 15u30
— Op 26, 27 en 28.4.73 bijkomende afvaarten te 06u30 en te 15u30

(1) Naar Folkestone (Schip van de Britse Spoorwegen)
(2) Vertrek uit Folkestone (Schip van de Britse Spoorwegen)

VLAAMSE VISSERIJ-DESKUNDIGE IN ARGENTINIË OVERLEDEN

De in 1908 te Nieuwpoort geboren dr. Karel Engelbeen, is na een langdurige ziekte op 1 april te Mar del Plata in Argentinië overleden. Doctor Engelbeen studeerde aan de Gentse universiteit en was een tijdje lesgever aan de technische hogere visserijschool te Oostende, waarna hij tijdens de bezetting verbonden was aan het kabinet van sekretaris-generaal Viktor Leemans. Na de oorlog kreeg hij daarmee last en werd hij slachtoffer van de repressie. Hij werd opgesloten en toen hij vrij kwam besloot hij naar Argentinië uit te wijken. Te Mar del Plata schreef hij in het Nederlands en het Spaans boeken die verband hielden met de visserij, zo o.a. « Pescaderia Maritima dela Argentinia » « Argentijnse Zeevisserij), dat in meerdere scholen als leerboek gebruikt wordt.

Dr. Engelbeen laat een echtgenote en drie kinderen na.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

13- 4	8	154.600	3.879.048
16- 4	17	303.793	6 505.975
17- 4	10	224.901	4.447.230
18- 4	7	34.970	954.610
	42	718.264	15.786.863

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

11- 4	10	821	59.765	60,—	85,—	73,—
12- 4	2	93	6 069	63,—		
14- 4	15	1 346	103.175	54,—	89,—	80,—
15- 4	5	240	16.208	49,—	80 —	70,—
16- 4	12	764	56.124	69,—	83,—	73,—
17- 4	11	807	56.089	47,—	80,—	70,—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

12/4	10	22.605	1.397.790	61,83
13/4	5	16.973	1.056.540	62,42
16/4	12	49.237	2.670.160	54,11
17/4	12	45.921	2.592.090	56,44
18/4	22	85.580	3.655.539	42,61

WAARVAN TONG

12/4	10	9.381	1.105.000	107,71
13/4	5	7.581	856.580	112,75
16/4	6	15.577	1.738.330	111.92
17/4	12	16.016	1.773.480	110,72
18/4	17	17.151	1.868.660	108,16

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

12/4	3	389	36.907	69/124
13/4	17	2.662	238.727	61/131
16/4	24	5.097	300.625	40/89
17/4	23	3.152	190.373	30/87
18/4	22	3.136	226.116	50/99

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

14- 4	6	567	49.138	83,—	101,—
16- 4	5	341	25.024	70,—	78,—
17- 4	4	224	18.058	76,—	83,—
18- 4	3	187	17.069	89,—	95,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

12- 4	1	961	24.060
13- 4	6	13.841	316.386
14- 4	2	752	62.570
16- 4	16	26.770	844.660
18- 4	8	6.848	294.210

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 12 APRIL 1973

O.141, Kanaal
O.114, Kanaal
Z.499, Kanaal
O.249, Kanaal
O.135, Kanaal
O.275, Kanaal
O.94, West
N.709, West
O.192, West
O.279, West
O.172, West
O.282, West
O.69, West
O.307, West

VRIJDAG 13 APRIL 1973

O.309, Kanaal
O.180, Kanaal
O.254, Kanaal
O.82, Kanaal
N.579, West
N.543, West
O.312, West
N.708, West
N.752, West
N.706, West
Z.452, West

ZATERDAG 14 APRIL 1973

O.128, Kanaal
O.26, Kanaal
O.118, Kanaal
O.66, West

MAANDAG 16 APRIL 1973

O.306, Kanaal

DINSDAG 17 APRIL 1973

O.189, Kanaal
O.83, Kanaal
O.148, West
O 37, West
N.491, West

WOENSDAG 18 APRIL 1973

O.316, IJsland
O.288, IJsland
O.129, IJsland
O.159, Noord
N.723, West
N.738, West
O.142, West
O.35, West
O.301, West

OOSTENDE

KANAAL					
O.189	14	50	2900		377.550
O. 83	18	55	3800		431.830
Z. 34	16	60	4400		531.700
O.306	16	200	1000		294.130
WEST					
O 37	9	210		—	227.990
N 579	6	135		—	151.230
N.543	6	130		—	165.800
IJSLAND					
RE203	15	1820		—	1.665.388

MAANDAG 16-4-1973

IJSLAND					
O.316	3	16	1600	—	1.439.370
O.334		16	1100	—	965.720
O.288		15	1000	—	816.290
O.129		20	700	—	614.360
KANAAL					
O 229		6	70	—	142.150
O.159		10	120	—	95.450
O.123		16	220	300	246.360
O 181		16	50	3300	437.980
Z 597		16	100	1900	347.390
WEST					
N.715		7	66	—	66.530
O.142		8	100	—	112.260
O. 35		9	140	—	177.100
O.243		9	200	—	236.040
Z. 38		9	190	—	267.610
O.217		9	230	—	275.360
N.738		7	75	—	113.330
KUST					
O.150		1	2	193	24.330

DINSDAG 17-4-1973

IJSLAND					
RE205			3300	—	2.813.090
NOORDZEE					
O.231		13	390	—	576 800
NOORD					
O.134		9	220	—	286.880
O.239		10	220	—	221.460
WEST					
O 156		8	120	—	163.770
N.422		8	120	—	153.720
N.722		6	100	—	147.190
KUST					
O 100		1	20	—	26.410
O.150		1	1	109	13.950
O 555		1	2	142	17.720

WOENSDAG 18-4-1973

WEST					
N 185		6	70	—	90.830
N.723		6	100	—	134.560
Z 588		4	30	1300	194.280
NOORD					
O.237		10	180	—	177.700
Z.509-562			240	—	312.760
KUST					
O 100		1	7	—	7.830
O.150		1	—	109	12.990
O.555		1	—	61	7.650
O.116		1	3	—	5.430

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 12 APRIL 1973

Z.556	3	500	20	73.250
Z.587	3	250	10	81.500
Z.408	4	400	30	116.670
Z.511	3	200	10	49.720
Z 547	3	250	20	107.250
Z.564	3	300	20	92.700
Z.12	3	600	20	95.610
Z.108	18	2 500	130	604.040
Z.593	3	150	10	41.990
Z.580	3	600	20	135.060
				1.397.790

VRIJDAG 13 APRIL 1973

Z.484	4	500	20	132 700
Z.496	18	2.000	80	373.460
Z.516	4	1.000	40	209.410
Z.262	3	500	30	103.650
Z.704	4	900	30	237.320
				1.056.510

MAANDAG 16 APRIL 1973

Z.176	16	2.000	70	431.050
Z.596	16	2.000	90	364 240
Z.519	15	2.000	160	525.600
Z.465	15	2.000	100	388.390
Z.507	5	1.200	60	223.160
Z.502	16	2.600	100	444 940
Z.201-560	2	—	60	90.290
Z.468-601	2	—	60	88.460
Z.538-554	2	—	100	114.030

DINSDAG 17 APRIL 1973

Z.574	8	1.200	80	291 100
Z.424	7	1.000	80	240.910
Z.550	3	300	20	72.590
Z.602	3	400	20	77.780
Z.431	8	1.300	80	261.710
Z.592	8	1.300	70	292.240
Z.568	8	150	60	124.990
Z.563	8	250	50	115.810
Z.444	16	2.000	80	385.510
Z.331	9	2.000	90	485.350
Z.598	8	100	30	96 580
Z.505	3	500	30	147.520

WOENSDAG 18 APRIL 1973

Z.556	3	700	40	117.390
Z.200	14	2.500	80	351.210
Z.542	16	1.500	60	224.270
Z.525	11	1.000	60	178 660
Z.500	9	100	70	131.660
Z.604	9	100	150	269 510
Z.348	9	100	80	113.580
Z.420	9	300	120	215.610
Z.460	9	100	70	159.160
Z.418	17	3.000	220	652.140
Z.429	4	700	40	150 500
Z.569	10	100	60	113.430
Z.474	4	800	40	134.010
Z.549	10	100	60	104.979
Z.12	4	600	30	122 570
Z.497	6	1.000	50	239.020
Z.593	3	400	20	95 960
Z.442	4	400	30	109.230
Z.560-201	2	—	40	47.640
Z.468-601	2	—	70	125 010
				3.655 339

DE ZEE BEU ?... GA DAN GOUD ZOEKEN...

Te Faute sur mer in de Franse Vendee wordt binnenkort een wijngaard van 1300 vierkante meter verkocht. Het gekke is dat in die wijngaard 32 ton goud verborgen liggen.

Het kostbare metaal zit in de schoener «Confiance» die in de kerstnacht van 1821 voor de kust van Faute verging na een reis naar de Verenigde Staten. Het gebied waar het schip zonk is nadien ingepolderd.

In 1951 ontdekte een pendelaar het terrein waar het schip moest liggen, het bleek dat er toen al druiven boven groeiden. Opgravingen werden onmiddellijk verricht en men vond stukken van het plankwerk van de «Confiance».

De erfgenamen van de wijngaard — een tiental — hadden echter niet de nodige middelen om een grondig onderzoek te laten verrichten en willen daarom hun stuk ruimschoots iets aan te verdienen.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	13-4-1973	16-4-1973	17-4-1973
Schelvis			
Groot	20,—20,60	17,40-23,60	17,60-19,—
Middel	16,40-17,—	14,40-17,20	17,—17,40
Klein	11,40-17,—	8,80-16,—	14,—16,20
Kabeljauw	19,—21,20	18,40-31,40	17,—17,80
Gul	18,—19,90	17,—20,60	17,—19,40
Wijting	.....	10,60-18,—	21,——,—
Schaat	20,—30,—	35,—43,50	22,—31,60
Zeebaars	19,40-21,40	18,80-21,40	21,40-22,60
Leng	17,—18,60	12,—24,40	16,40-21,—
Schartong	.....	8,—25,—	.....
Heilbot	97,—108	103 -134	103 -130
Koolvis	10,—15,40	11,—17,—	11,80-16,—
Hondstong	.....	9,80-36,—	.....
Zeewolf	.....	.....	.....
Staart	.....	.....	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	16-4-1973	17-4-1973	18-4-1973
Lappen	90,—98,—	.....	92,20-94,—
Grote	108 -110,4	.....	111,6-114
¾	112,4-114	.....	123,4—,—
Blok	129,4-130,2	.....	133,4-146
voor-kleine	129,4-131,8	.....	136 -142
kleine	124,4—,—	.....	125 —,—
slips	115,4—,—	.....	125 —,—

Zeebrugge

Soorten			
grote	91,—97,—	92,—94,—	91,—96,—
blok	112 -120	116 -120	112 -115
fruit	114 -129	122 -128	112 -121
schone kleine	121 -143	133 -145	126 -153
kleine	123 -144	143 -156	134 -152
tout petit	120 -135	140 -154	128 -142
slips	110 -128	130 -140	110 -128

Nieuwpoort

Soorten			
Tong I	92,——,—	.....	85,——,—
Tong II	112 —,—	.....	112 —,—
Tong III	136 —,—	.....	130 -140
Tong IV	140 —,—	.....	140 -146
Tong V	140 —,—	.....	136 -140
Kleine	127 —,—	.....	127 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	16-4-1973	17-4-1973	18-4-1973
Grote	23,——,—	25,60-28,—	31,——,—
grote iek	26,——,—	28,60-36,—	.....
kleine iek	.....	.....	35,—41,—
derde slag	35,——,—	33,40-38,—	33,——,—
platjes	16,—20,—	28,60—,—	21,20-34,80

Zeebrugge

Soorten			
I	24,—33,—	27,—36,—	25,—30,—
II	25,—37,—	28,—36,—	26,—32,—
III	22,—36,—	35,—38,—	19,—31,—
IV	10,—20,—	17,—20,—	16,—20,—
	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Soorten			
Moeien	20,—25,—	.....	24,—26,—
grote pladijs	30,—34,—	.....	28,——,—
drielingen	15,—22,—	.....	13,—15,—
platjes	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

DONDERDAG 12-4-1973

N. 730 24.060

Een kleine vangst van slechts 17 bentjes vis, alles samen. Dit werd 's namiddags verkocht, en de winkeliers van de streek waren de afnemers. Alles werd heel duur verkocht !

VRIJDAG 13-4-1973

N.710	8.570	N.591	44.770
N.147	62.976	N.590	67.980
N.720	100.500	N.267	31.590

Tweehonderdvijftig bennen werden gelost. Geen tongen van betekenis werden aageboden. Praktisch alle vangsten van gullen, wijting, enkele bennen roggen, en kleine « achter » vis !

Kabeljauw en gullen kregen niet meer de «topprijzen» van maandag en woensdag. Zo kregen de kopen kabeljauw van 2300 tot 2650 fr de ben Gullen van 1700 tot 1200 fr. Grote wijting van 1150 tot 1250 fr, kleine van 580 tot 680 fr.

Platvis was er niet van betekenis. Enkele bennen roggen werden verkocht aan 2270 fr voor de moers, tilten 1900 fr. Zeehonden kregen slechts 700 fr ! Knorhaan van 400 tot 550 fr de ben. De weinig stuks tarbot (middenslag) en grieten werden duur betaald

De « hoge » prijzen werden niet geboekt maar we bleven toch even boven de middelmatige prijzen ! Dergelijke topprijzen zoals in het begin van de week, duren nooit maar enkele dagen, en dit na storm-weer.

ZATERDAG 14-4-1973

N. 1	28.750	N.805	22.770
N.598	11.050		

Kustvisserij Platvis en tongen van 96 tot 154 fr. Kleine 130 fr

MAANDAG 16-4-1973

N.765	53.420	N.346	100.890
N.761	49.340	N.491	53.690
N.762	48.800	N.736	99.850
N.345	64.370	N.705	147.770
N. 36	29.850	N.805	14.300
N.788	16.870	N.807	33.830
N.498	7.020	N 1	74.970
N.349	14.680		

Deze vaartuigen losten 500 bennen vis, met ongeveer 2000 kg tongen Alle soorten werden goed verkocht. Er waren maar weinig stuks « rare » vis te koop en de volksnaam « rare » vis wordt maar al te wel waarheid. De tongen kregen voor de lappen 90 en 94 fr De andere soorten van 112 tot 140 fr Kleine 127 fr de kg Kabeljauw van 2000 tot 2400 fr de ben. De gullen van 1600 tot 1250 fr de ben. Platvis : grote van 1060 tot 1250 fr de ben, de drielingen van 1500 tot 1700 fr en de platjes van 700 tot zelfs 1100 fr. rote wijting kreeg 1150 fr en 1350 fr de ben, kleine van 680 tot zelfs 800 fr. Moerroggen 2250 fr, tilten 1800 fr, zeehonden van 900 tot 1150 fr. Enkele bennen speurhaaien kregen ook deze prijs. De zandschul-len van 12 tot 17 fr de kg. Knorhaan (stekkers) kregen 750 fr en enkele bennen zelfs 880 fr. De prijzen bleven vast over gans de marktperiode !

WOENSDAG 18-4-1973

N.730	57.170	N.470	60.440
N.349	18.190	N.788	35.960
N.700	35.510	N.805	33.940
N. 1	34.200	N.807	23.800

Twee vaartuigen van de West, en 6 « bokkevissers ». De twee Westers hadden samen ongeveer 100 bennen vis. De kabeljauw kreeg 2500 fr de ben. De gullen van 2200 tot 1500 fr de ben De grote wijting 1040 fr, kleine 680 fr. De roggen werden goed verkocht : Moers aan 2500 fr, tilten 2200 fr. De platvis : grote 1300 fr, de drielingen 1410 en de visjes 700 en 750 fr. Knorhaan 610 fr. Zeehonden liepen op tot 1100 fr de ben. De « rare » vis wordt wekelijks « raar », toch werd er één mooie tarbot van 8 kg verkocht en het visje kreeg dan ook 1820 fr (van een Paasvisje gesproken !)

De tongen werden gemijnd aan de volgende prijzen :

De 1e soort aan 85 fr., de 2e 110 en 115 fr., de 3e 140 tot 145 fr., de 4e 145 fr, de 5e 137 tot 140 fr en de kleine kregen 125 fr de kg.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 20 APRIL

KANAAL :
O.127 met 25 bennen vis en 3.200 kg tongen
O.303 met 30 bennen vis en 4.000 kg. tongen

NOORD .
O.285 met 210 bennen vis
O.232 met 180 bennen vis

WEST :
O. 69 met 100 bennen vis
O.206 met 180 bennen vis

DINSDAG 24 APRIL

IJSLAND :
O.236 met 1.150 bennen, t.t.z. 540 b. kabeljauw en gulelen, 300 b. koolvis, 100 b. schelvis en totten, 40 b. wijting, 60 b bonen, 60 b mieten en schotse schol, 20 b lengen, 30 b. varia, 3 grote heilheilbotten.
O.206 met 1.200 bennen

0.318 met 1.300 bennen, t.t.z. 600 b. kabeljauw en gullen, 350 b. koolvis 40 b. lengen, 150 b. schelvis en totten, 80 b. bonen, 50 b. mieten en schotse schol, 10 b schaten, 20 b. varia.
O.317 met 1.100 bennen, t.t.z. 750 b. kabeljauw en gullen en 350 b. varia.

KANAAL :
O.198, O.274, O.369, O.224, N.705
NOORD :
O.151
WEST :
N.752, O.282, O.172, N.706, N.719, O.284, O.307, O.275, O.94, N.708 O.192.

WOENSDAG 25 APRIL

KANAAL :
O.72
WEST :
O.148, N.491, N.579, Z.452, N.543, O.312, N.708, O.26, O.142.

VISSERSHULDE TE OOSTENDE

Wij herinneren er aan dat zoals reeds aangekondigd de jaarlijkse vissershulde te Oostende op maandag 23 april a.s. doorgaat.

De plechtige vissersmis wordt gezongen om 9.30 uur in de St Petrus en Pauluskerk.

Om 10.15 uur vertrekt vandaar een stoet naar het Monument der Zeelieden waar een bloemenhulde zal worden gehouden.

De bloemtuilen en kransen kunnen vooraf afgegeven worden in het Zeemanshuis « 't Zal wel gaan» St Petrus en Paulusplein 6. Oostende.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN
IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	16-4-1973	16-4-1973	17-4-1973	17-4-1973	18-4-1973	18-4-1973		
Tarbot : groot (123)	160 -202	150 -207	175 -190	180 -210	.....	160 -215	.....	227 —,—
middel (123)	110 —,—	80,—145	.....	60,—150	156 —,—	65,—120	130 —,—	140 —,—
klein (123)	.....	48,—75,—	.....	40,—59,—	113 —,—	40,—64,—	90,———,—	90,———,—
Griet : groot (123)	.....	69,—104	.....	100 -105	118 —,—	100 -109	100 —,—	110 —,—
middel (123)	.....	68,—92,—	.....	80,—88,—	103 —,—	80,—99,—	.....	.....
klein (123)	.....	58,—65,—	.....	58,—76,—	.....	60,—72,—	.....	.....
Schelvis : groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel	16,———,—	.....	18,———,—	.....	15,—19,—	.....	.....	.....
klein	12,———,—	.....	6,40-14,20	.....	6,60-14,40	.....	.....	.....
Heek : groot	55,———,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel	42,—52,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein	26,—33,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	16,———,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (I)	16,80-44,—	.....	39,—53,—	.....	19,—56,—	.....	.....	.....
Keilrog (123)	48,20-49,80	.....	57,———,—	55,—58,—	.....	52,—54,—	.....	.....
Rog (23)	.....	.....	.....	52,—54,—	.....	50,—52,—	44,———,—	50,———,—
Tilten (23)	.....	.....	.....	46,—50,—	.....	45,—50,—	37,———,—	44,———,—
Scherpstaart (23)	.....	.....	.....	38,—48,—	.....	40,—52,—	38,———,—	40,———,—
Halve mans (23)	.....	.....	.....	32,—34,—	.....	24,—32,—	30,———,—	30,———,—
Teelt (2)	.....	.....	.....	30,—33,—	.....	25,—31,—	.....	.....
Katrog (2)	.....	.....	.....	15,—18,—	.....	13,—22,—	.....	.....
Kabeljauw	20,20-45,40	48,—65,—	18,—45,—	38,—44,—	27,60-35,40	30,—40,—	45,—52,—	50,———,—
Gul (groot)	.....	28,—35,—	.....	30,—36,—	.....	25,—29,—	.....	.....
Gul (middel)	24,60-34,—	23,—28,—	26,—36,—	26,—31,—	9,80-33,—	22,—28,—	26,—30,—	30,—40,—
Gul (klein)	.....	16,—24,—	.....	20,—28,—	.....	15,—21,—	.....	.....
Hozemondhamme	55,—85,—	.....	65,—93,60	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting : groot	28,———,—	18,—22,—	29,80—,—	22,—26,—	28,———,—	15,—25,—	.....	.....
klein	16,40—,—	13,—16,—	12,60—,—	14,—17,—	12,40—,—	8,—12,—	.....	.....
Schar	12,60-18,—	10,—16,—	22,———,—	15,—17,—	15,60-18,—	6,—10,—	10,—20,—	10,—20,—
Steenschol	30,—63,—	24,—52,—	30,20-71,—	30,—58,—	29,—68,40	16,—60,—	.....	.....
Zeehaai	23,80-25,40	.....	22,40-23,—	18,—24,—	15,80-21,—	18,—26,—	.....	.....
Hondshaai	8,50-18,—	.....	13,60-18,—	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	13,———,—	.....	22,———,—	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	11,—11,70	.....	9,———,—	.....	9,—10,20	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	138 -140	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	10,20—,—	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	28,———,—	.....	21,40-25,—	.....	.....	.....
Pollak	20,20-31,40	.....	26,—30,80	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	32,———,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	107,2—,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	46,—95,—	.....	.....	.....	59,—69,—	.....	.....
Schotse schol	.....	15,—30,—	.....	.....	.....	14,—34,—	.....	.....
Zeehond	.....	5,— 8,—	.....	8,—12,—	.....	10,—15,—	20,———,—	25,———,—
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	20,60—,—	12,—20,—	28,40—,—	15,—30,—	.....	15,—30,—	.....	.....
Grauwe Poon (knorh.)	12,———,—	8,—14,—	15,———,—	8,—15,—	16,40—,—	8,—13,—	.....	.....
Rode Knorhaan	37,80-53,80	.....	51,———,—	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	6,— 8,—	.....	6,— 8,—	.....	6,— 8,—	16,———,—	12,———,—
Langoesten (midden)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
(klein)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees „HET VISSERIJBLAD„

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Donderdag 12 april werden in IJmuiden aangevoerd, door 18 schepen :
16.600 kg tong, 27 kisten tarbot en griet, 248 kisten kabeljauw, 86 kisten schelvis, 225 kisten wijting, 644 kisten schol, 55 kisten schar, 3 kisten haring, 5 kisten makreel, 24 kisten varia.

Prijzen in gulden :

Per kg : tarbot 14,85-1274, grote tong 7.13-6,79, mid. tong 8,98-8,45, klm tong 9,72-9,20, tong 1 12,04-11,21, tong 2 12,12-11,64.

Per 50 kg. : tarbot 580-430, griet 357-267, kabeljauw 1 217-175, kabeljauw 2 250-125, kabeljauw 3 140-103, kabeljauw 4 125-100, kabeljauw 5 113-77, schelvis 1 102-95, schol 2 96 -94,, schol 3 105-89, schol 4 82-70, schar 98-71, wijting 1 114-82, wijting 2 94-76, haring 22,60, makreel 36,40-32, steenbolk 76-71, poontjes 70, bot 10. krab 47, kuit 130, lever 34, tongschar 156-140, heek 150.

Besommingen :
GO 5 19.300, GO 4 19.700, GO 21 26.300, GO 26 22.800, KW 34 37.600, KW 170 6.400, KW 214 12.400, KW 137 15.100, KW 190 14.000, UK 1 .6001, VD 242 29.800, IJM 11 18.900. IJM 29 22.800, EH 7 3.260, WR 25 8.900, IJM 205 1.690.

Maandag 16 april werden in IJmuiden aangevoerd : 21.6767 kgr. tong, 47 kisten tarbot, 22 kisten griet, 1638 kisten kabeljauw, 860 kisten koolvis, 1727 kisten schol, 369 kisten schelvis, 597 kisten wijting, 123 kisten schar, 125 kisten varia, 36 kisten haring, 1009 kisten makreel, 25 kisten leng.

Prijzen in guldens :

Per kg. : gr. tong 6,83-6,34, grm tong 8,74-8,39, klm tong 9,23-8,78, tong 1 11,94-10,32, tong 2 12,68-11.29, tarbot 13,70-12,67, heilbot 10,76, tongschar 3,32-2,96.

Per hoop : vleet 30, rog 88.

Per 125 kg : leng 188-184.

Per 50 kg : tarbot 563-409, griet 394-202, kabeljauw 1 147-97, kabeljauw 2 162-85, kabeljauw 3 105-95, kabeljauw 4 105-90, kabeljauw 5 100-70, schelvis 1 127-115, schelvis 2 107-77, schelvis 1 127-115, schelvis 2 107-77, schelvis 3 122-75, schelvis 4 120-77, wijting 1 1008-81, wijting 2 82-60, kooelvis 2 65-59, koolevis 3 75-67, koolvis 4 74-62, schol 1 100-90, schol 2 117-90, schol 3 112-93, schol 4 87-70, schar 70-43, poon 75-30, haai 123-68, heek 4 242-180, heek 5 130-75, ham 360-310, lom 85-8, leng 87-83, haring 32.80-30, makreel 35-23.

Besommingen :

KW 33 3.300, 127 12.900, 137 5.500, 174 20.800, 180 3.000, 185 12.100, 189 20.600, 209 13.600, 210 7.200, 213 3.000 29 8.900, 51 4.100, 52 11.000, 74 56.500, 80 21.700, IJM 207 9.700, KW 87 17.600, 113 19.200, 117 12.600, 132 16.800, 45 24.700, 49 20.200, 150 17.900, 152 8.800, 167 12.600, 197 7.300, 205 13.400, 214 6.900, 215 16.900, 221 16.100, 226 12.100, IJM 209 2800, VD 9 3.200, 25 2.300, WR 25 3.200, 45 11.700, 32 18.700, 57 29.400, IJM 205 2.000, 221 4.900, SCH 117 29.000, 256 19.600, VL 16 23.500, 105 51.400, IJM 18 32.100, 29 15.800, 57 31.300, 211 6.400.

Dinsdag 17 april werden in IJmuiden angevoerd : 3.910 kg tong, 12 kisten tarbot en griet, 918 kisten kabeljauw, 531 kisten koolvis, 352 kisten schol, 182 kisten wijting, 29 kisten schar, 9 kisten hake, 14 kisten leng, 27 kisten haring, 1540 kisten makreel, 218 kisten schol, 49 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per kgr : gr. tong 6,73-6,60, grm tong 8,74-8,44, klm tong 9,37-8,89, tong 1 12,43-11,50, tong 2 12,42-11,78, tarbot 14,31-3,99, tongschar 3,25-3,01.

Per 125 kg : grote leng 192-186.

Per 50 kgr : poontjes 75-59, schelpen 42, leng 87, hake 1 275, hake 2 215-175, hake 3 87-75, tarbot 542-429, griet 369-176, kabeljauw 1 114-84, kabeljauw 2 175-78, kabeljauw 3 117-90, kabeljauw 4 105 81, kabeljauw 5 81-55, witte koolvis 1 116, witte koolvis 2 05, witte koolvis 3 87, koolvis 1 55-52, koolvis 2 61-55, koolvis 3 66-52, koolvis 4 ,64-49 schelvis 1 65-50, schelvis 2 77-59, schelvis 3 114-66, schelvis 4 112-64, schol 1 127-100, schol 2 112-105, schol 3 85-77, schoel 4 85-77, wijting 1 97-65, wijting 2 97-70, schar 120-38, haring 36,40-26,20, makreel 60-23, bot 18-16, haai 100-39.

Besommingen :
KW 42 47.900, VL 73 35.000, VL 90 23.800, VL 103 18.400, IJM 21 8.900, EH 7 8.100, HD 94 9.200, UK 70 6.700, UK 78 5.700, UK 148 7.700, UK 7.700, UK 200 7.000, VD 6 3.500, VD 9 1.900, VD 15 6.000, VD 25 3.400, VD 46 6.400, YE 25 1.100, ZL 6 2.200, IJM 6 660, UK 23 en 107 9.300, UK 135 en 145 21.900, UK 196 en 234 25.300.

DEN HELDER

In de week van 8 tot en met 14 april konden de grotere kotters ondanks het niet bijzonder mooie weer, toch de geheelle week vissen. De kleinere kotters, die hoofdzakelijk onder de kust visten, konden dit slechts enkele dagen van de week doen. Er werd een zeer behoorlijke omzet gemaakt, tot heden toe de hoogste van het jaar. De prijzen die voor de vis betaald werden waren in het begin van de week zeer hoog ; in de laatste dagen van de week zakten de prijzen. Tongprinjzen waren van maandag tot en met vrijdag van f 10,62 tot f 8,43 per kg en op zaterdag van f 8,96 tot f 7,89 gemiddeld per kg. De tongvangsten zijn zeker niet tegengevallen, over het algemeen genomen. Een kotter presteerde het om voor 4560 kg tong en 5482 kg bijvis ruim acht en veertig duizend gulden te maken. De laagste aanvoerder van tong op zaterdag was een kotter met 78 kg tong en 15.844 kg bijvis : de besomming was ruim 34.000 gulden. Over het algemeen genomen maakten de grotere kotters een redelijke besomming.

Van 9 tot en met 14 april hebben 117 kotters in Den Helder aangevoerd : 313.453 kgr. vis ,voor een waarde van f 1.387.695,40.

Publiciteit in
HET VISSERIJBLAD
doet Uw
Zakencijfer stijgen

HOLLANDSE VISSERS HOUDEN DE ZEE SCHOON

WAT IN BELGIE ?

De Texelse vissers zullen op zee geen afval meer overboord zetten. Het vuil wordt voortaan in plastic zakken gestopt en mee teruggenomen naar Holland. De milieubewuste vissers, die de zee schoon willen houden, lozen ook al geruime tijd geen afgewerkte olie meer in volle zee.

De Scheveningse vissers werken ook graag een dergelijke aktie mee. Maar voorlopig is hun poging mislukt. Bij de Scheveningse haven hebben geruime tijd twee kontainers gestaan, waarin de vissers 't afval van boord deponeerden als zij terugkwamen.

De kontainers zijn echter verwijderd, omdat het publiek ze als vuilnisbelt gebruikte. Ze werden volgepropt met vuil en rommel, tot oude matrassen toe, en konden toen niet meer aan hun doel beantwoorden.

De heer A.C. Verbaan, sekretaris van de vereniging van kottervissers « De Samenwerking » : Dat is jammer, want de vissers werkten graag aan zo'n aktie mee. Een schone zee is immers in hun eigen belang. Het meenemen van afval naar de haven is weliswaar een druppel op de gloeiende plaat, maar alle beetjes helpen ».

EN IN BELGIE ?

Dergelijke maatregel te nemen door de stadsbesturen van onze drie havens zou hier in samenwerking met de Rederscentrale ook kunnen genomen worden en we zijn overtuigd dat onze vissers het de stad daarvoor niet zouden euvel duiden.

Te Oostende waren destijds betonnen bakken langs de haven gebouwd.

Er lag elke week van alles in zoals te Scheveningen, uitgenomen dat wat de schepen er zouden kunnen in gegooid hebben.

Ook te Oostende is sprake van het plaatsen van kontainers, maar hier werden door de diensten van stad dezelfde grieven geopperd.

Een streng optreden en een bestendige kontrole en opvoeding, zouden er nochtans kunnen aan verhelpen.

Aan Schepen Vanhoorne, die reeds veel initiatieven nam, ook hier het Hollands initiatief te volgen en zijn kollegas van Nieuwpoort en Zeebrugge er in te betrekken. Het zou lofwaardig zijn, en elkeen die het goed meent, zou zo'n initiatief zeker steunen.

Visaanvoer te Den Helder

Weekoverzicht van 9 tot en met 14 april 1973

Gedurende deze week konden de grotere kotters ondanks dat het niet zo biezonder mooi weer was toch de gehele week vissen. Doch daar de kleinere kotters welke hoofdzakelijk onder de kust visten konden dit slechts enkele dagen van de week doen, daar de weersomstandigheden dit niet toe lieten. Doch ondanks deze tegenslagen werd er toch een zeer behoorlijke omzet deze week gemaakt, dit was tot heden toe de hoogste omzet van het jaar. De prijzen welke voor de vis betaald werden waren in het begin der week zeer prijzig, doch de laatste dagen van de week waren deze iets gezakt.

Tongprijzen waren van maandag tot en met vrijdag van f 10,62 tot f 8,43 per kg. en de zaterdag van f 8,96 tot f 7,89 per kg. De tongvangsten zijn de afgelopen week zeker niet tegengevallen over het algemeen genomen, een kotter presteerde het om met 4.560 kg. tong en 5.482 kg. bijvis aan te voeren voor een bedrag van ruim f 48.000,—. De laagste aanvoerder van tong op zaterdag was een kotter met 78 kg. tong en 15.844 kg. bijvis voor een besomming van ruim f 34.000,—. Over het algemeen genomen maakten de grotere kotters een redelijke besomming.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 9-4 tot en met 14-4-1973

Door 117 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Vissoort	Hoeveelh. in kg.	Opbrengst	Prijs per kg.
TONG	108.365	972.605,35	van f 18.32 - f 6,29
TARBOT	3.201	32.510,14	van f 14,10 - f 5,59
GRIET	3.539	19.704,39	van f 6,50 - f 1,35
SCHOL	144.981	265.390,58	van f 2,50 - f 1,44
SCHAR	5.265	7.641,29	van f 1,90 - f 1,23
WIJTING	6.775	10.648,01	van f 2,43 - f 1,30
KABELJAUW	38.230	76.144,40	van f 3,55 - f 1,21
STEENHOLK	1,540	1.975,76	van f 1,64 - f 1,05
TONGSCHAR	72	256,98	van f 5,60 - f 3,30
BOT	1.245	598,00	van f 0,55 - f 0,30
KRAB	170	108,00	van f 0,92 - f 0,30
SCHELVIS	25	57,50	van f 2,38 - f
DIVERSEN	45	55,00	
	313.453	1.387.695,40	

CASINO KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB « LA CHAMPAGNE »

Zaterdag 21 april van 22 uur af Zondag 22 april, the-dansant van 16 tot 20 uur en van 22 uur af :

MERINO COSTA Y SU ORQUESTA

Piano :

FRANZ ANDRE

Als attraktie :

CONNY VANDEN BOS

Vrijdag 27 april te 20 uur :

« OSTEND FRIDAY CLUB »

Ontspanningsavond in relax-pak.
Orkest Merino Costa
Van 20 tot 23.30 uur

DEGUSTEREN VAN LIMBURGSE SPECIALITEITEN

170 Frs p. pers.
(dienst en BTW inbegrepen)
Dranken van 40 Frs af
Plaatsbespreking gewenst.

PAASGALA'S

Auditorium - 21 uur
Zaterdag 21 april

RAPSODIA ROMANA

Een grandioos Roemeens spektakel !
Plaatsen :
150 - 125 - 100 en 75 Frs.

Zondag 22 april :

GHEORGHE ZAMFIR

en zijn orkest
Roemeense virtuoos met de Pan-fluit.
Plaatsen :
150 - 125 - 100 en 75 Frs

AUDITORIUM

Vrijdag 27 april te 20.30 uur

De V.K.K. stelt voor :
Ontdek de Wereld

TIVA, LEVEN EN DOOD VAN EEN RIVIER IN KENIA

door Marc Sleen

Plaatsen : 80 en 60 Frs.
Studenten en miliciens : 40 Frs

Lokatie :
Casino-Kursaal,
alle dagen van 10 tot 13 uur en van 16 tot 19 uur.
Voor alle inlichtingen :
Tel. : (059) 751.11

(488SW—7234N—7357V)

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 inlichtingen zijn vertrouwelijk en moeten gestuurd worden naar „Het Visserijblad", H. Baelskaai 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. Schrijven bureel blad 7221V.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
— Tel. 767.07 —

— O —

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 ZEEMANSALMANAK" is voor 1973 verschenen.

De vele gebruikers van de „BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK" 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**
- **Handelsonderneming MARITIEM' Vissershavenweg 46, Scheveningen.**
- **N.V. Handel- en Industriële Maatschapplj 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.**

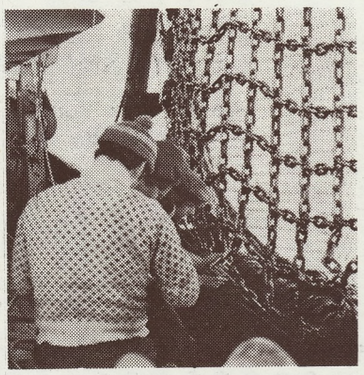
Geen enkel eksemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

hulp in nood sv

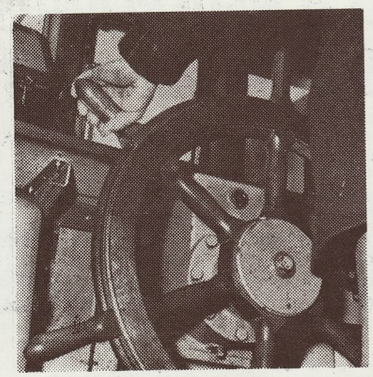
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27 oostende

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



Gedekte risiko'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.

(7280V)