



VAKBLAD
VOOR DE
BELGISCHE
ZEEVISERIJ
39e JAAR

VERSCHIJNT WEKELIJKS

HET VISSERIJBLAD

VRIJDAG 13 JULI 1973 — PRIJS 20 F — Nr 28

REDERS

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

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

27, H. Baelskaai te Oostende – Tel. 729.51

of **Hand in Hand**

Tijdokstraat 34 te Zeebrugge Tel. 050/541.17

welke U alle nodige en technische inlichtingen zal geven

VOOR ALLE SOORTEN

LEVIS - HEMPELS VERVEN

VOOR ROMP : ONDER WATER

HEMPELS PLATIN PRIMER — HEMPELS 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

ONAAANVAARDBARE PROVINCIALE BELASTING OP DE DRIJFKRACHT VAN VISSERSVAARTUIGEN

Men weet dat de Rederscentrale onmiddellijk tegen deze provinciale belasting heeft geprotesteerd bij de Deputatie en dat zij haar beheerder Jef Deroose, provincieraadslid, had opgedragen in de provinciale raad hiervoor tussen te komen. Sindsdien werd ook aan schepen Dumarey gevraagd het standpunt van de visserij te willen verdedigen.

We begrijpen dat een politieker geen belastingen oplegt uit ergens een sadistisch genot en dat de Bestendige Deputatie noodgedwongen belastingen moet heffen om over inkomsten te kunnen beschikken, maar het kan achteraf wel dat een of andere bedrijfstak speciaal zou getroffen worden door een bepaalde belasting. Omdat we van oordeel zijn dat het huidige reglement onrechtmatig op de visserij wordt toegepast, willen we hier nogmaals de bezwaren van Rederscentrale toelichten opdat deze hopelijk zouden gevoegd worden bij het advies van de provinciale commissie voor de zeevisserij, die verleden week bijeenkwam en waarna de deputatie een definitieve beslissing zal nemen.

PERSONEEL EN DRIJFKRACHT

Wanneer de provincie een belasting stemde op de publiciteitspanelen, die op alle gevels hangen en prijken langs alle wegen en banen en het ganse land ontsieren, heeft de minister geoordeeld dat deze belasting veel te zwaar was en geweigerd deze zodanig te laten uitvoeren, de aanslag moest drastisch worden verminderd. De provincie zag aldus ettelijke miljoenen inkomsten ontglippen en moest een nieuwe belasting uitdenken; kunnen de beweegredenen van de minister moeilijk achterhaald worden het provincie bestuur verdient lof voor de wijze waarop ze de kleine bedrijven wilde tegemoet komen door de belasting op de drijfkracht slechts van toepassing te brengen voor ondernemingen die minstens 10 mensen tewerkstellen.

Er is dus een verband gelegd, wellicht zonder het te hebben bedoeld, tussen enerzijds de personeelssterkte en het motorvermogen anderzijds. Zulks zal wat de landelijke bedrijven betreft doorgaans wel verdedigbaar zijn, maar het houdt geen steek waar het de visserij betreft.

Immers, een reder met 4 garnaalvaartuigen (12 man) à 150 pk moet belasting betalen voor 600 pk-drijfkracht en zal een jaarlijkse bruto opbrengst kennen van maximum 4 miljoen, terwijl een reder met 1 middenslagvaartuig à 800 pk (6 man) en een bruto opbrengst van 10 miljoen niet onderworpen is.

Is er al een discriminatie onder de reders zelf, dan worden de verhoudingen ten opzichte van de landelijke bedrijven nog veel schever getrokken:

- een rederij met 2 vaartuigen à 800 pk en 12 personeelsleden zal aan de provincie betalen fr. 117.000
- de EBES met 338 personeelsleden zou slechts 81.000 fr betalen en
- een televisiefabriekje (!) zal hoogstens 69.000 fr moeten betalen niettegenstaande er een personeelsterkte bekend is van 1886!

Daarenboven kan niet worden beweerd dat deze televisiefabriek of dat de EBES marginale bedrijven zouden zijn, terwijl onze visserij deze belasting vooreerst niet kan rekupereren, want haar opbrengst is afhankelijk van vraag en aanbod, terwijl zij van vandaag op morgen voor enorme financiële moeilijkheden kan staan hetzij door weersomstandigheden, waardoor die belaste motoren niet kunnen gebruikt worden, of door een marktinzinking, hetzij door schade aan die te belaste motor, die daar veel meer aan onderhevig is dan een stationaire motor en ook veel kostelijker in aankoop is.

Hoe is het mogelijk dat de politiekers dergelijke onzin stemmen!...

REGIONALITEIT

Is onderworpen: het bedrijf wier zetel in de provincie is gevestigd en wier personeel op het grondgebied van de provincie werkzaam is. Wil men nog betwisten of een zeevisser varend onder belgische vlag aan boord van zijn schip op West-Vlaams grondgebied is, ook wanneer hij op 12 km van IJsland vist, dan kan toch niet getwist worden over de zetel van de uitbating en werkt men hier een tweede discriminatie in de hand.

Van Oudsher een familiebedrijf komt stilaan, zelfs in zeebrugge, vreemd kapitaal naar de zeevisserij. Vindt men het verheugend of bevreemdwaardig dat aan-de-visserijvreemde personen een rederij beginnen, het zijn juist die vreemden die niet streekgebonden zijn, die vennootschappen oprichten en derhalve in staat zijn met één pennetrek de zetel van hun vennootschap buiten de provincie te brengen, waardoor ze niet langer onderworpe zijn aan de provinciale belasting.

We weten niet of de provincie Antwerpen dergelijke belasting kent en, zo ja, of de compagnie maritieme belgie met zijn vroegere kongsboten een jaarlijks klein kapitaal aan drijfkrachtbelasting moet betalen. We menen dat de CMB in

voorkomend geval in beroep zou gaan bij de Raad van State.

Zeer terecht heeft Jef Deroose dan ook opgemerkt, dat noch de provincie Brabant, noch de provincie Oost-Vlaanderen, die weliswaar een belasting op de drijfkracht hebben ingevoerd, deze belasting toepasselijk hebben gemaakt op de binnenscheepvaart.

We waren dan ook overtuigd dat de deputatie de visserij zou vrijstellen, doch een persmedeling, die ons door de provincie werd toegestuurd

na de vergadering van de provinciale commissie, doet ons vrezen dat men de visserij niet wenst vrij te stellen en dat men hoogstens overweegt enige wijzigingen aan het reglement te brengen.

Rederscentrale zal daarom blijven aandringen bij de heer gouverneur, om een totale vrijstelling te bekomen en er de provinciale raadsleden van de kust blijvend aan herinneren wat van hen verwacht wordt.

EEN AFVAARDIGING VAN DE STAD OOSTENDE NAAR IJSLAND BELANGRIJKE BESPREKINGEN TE REYKJAVIK

Begin deze week heeft een delegatie uit Oostende belangrijk besprekingen gevoerd in de IJslandse hoofdstad, Reykjavik, in verband met de rechtstreekse aanlandingen door IJslandse vaartuigen te Oostende, en het vissen van onze vaartuigen binnen de 50-mijlszone.

De delegatie bestond uit Schepen Dumarey en Havenkapitein-Vismijn-direkteur Ghys. Ook de H. Wittevrongel, Directeur van de Rederscentrale maakte deel uit van de delegatie. Laatstgenoemde verving de H. Vandenberghe die samen met een vertegenwoordiging van de Oostendse vissershaven in IJsland werd uitgenodigd na vroegere besprekingen te Oostende om er de aangelegenheid en de organisatie van de visaanvoer door IJslandse vaartuigen te behandelen en terzelfdertijd een kijkje te nemen op de toekomst.

De Rederscentrale verzet zich trouwens niet tegen directe visaanvoer van IJslanders te Oostende op voorwaarde evenwel dat deze georganiseerd is en in overleg geschiedt, aldus voorkomend dat zich marktinzinkingen of andere mogelijke nadelen voor de eigen reders zouden voordoen.

Het was dan ook de taak van de H. Wittevrongel om hierover te waken, maar het spreekt voor zichzelf, dat hij de gelegenheid te baat nam om nu reeds de nodige contacten te leggen met het oog op het bekomen van een verlenging van de praktische regeling die vorig jaar ten gunste van onze IJslandvisserij werd afgesloten en welke in juni '74 een einde neemt. Naar verluidt was deze inleidende contactname positief en hoopgevend.

DE EIGENLIJKE BESPREKINGEN

In de laatste maanden hebben vier IJslandse trawlers vis aangevoerd te Oostende. Het gezond verstand gebiedt dat men zich tegen zoiets niet kan of mag verzetten. Op verre na kan onze eigen aanvoer immers niet aan de vraag vanwege de vishandel voldoen en, voor wat IJslandse vis betreft, wordt er steeds minder aangevoerd door het wegvallen van verschillende onzer IJslandvaartuigen of door het overschakelen van onze IJslandvisserij naar andere visserijen.

Dit betekent echter een steeds maar kleiner wordende markt, een kwijnende belangstelling vanwege de vishandelaars die zich meer en meer in

(Vervolg van blz. 1)

het buitenland moeten bevoorraden, hetgeen uiteindelijk zijn weerslag zal hebben op de prijsvorming voor alle vissoorten.

Een belangrijke markt en een toenemende concurrentie kan immers alleen maar in stand gehouden of uitgebreid worden door het aanbod te vergroten en een ruime variatie in het aangeboden produkt te bieden vooral nu de vraag naar vis over de gehele wereld toeneemt. Zoiets niet inzien, zou werkelijk wraakroepend zijn en een compleet gemis aan inzicht en vooruitzien in het marktgebeuren waardoor in korte tijd elkeen die van het visje moet leven, de gevolgen zou dragen.

Het pleit werkelijk in het voordeel van de Oostendse bevoegde overheid die dit tijdig heeft ingezien en die geen inspanningen onverlet laat om de markt niet alleen opnieuw in de belangstelling te brengen, maar zich ook daadwerkelijk inspannt om aan Oostende een werkelijke centrale positie te geven, zich aldus het lot aantrekkelijk van reders, vissers en al wie er werkt.

Oostende is geografisch bijzonder gunstig gelegen ten overstaan van de voornaamste Westeuropese verbruikscentra. Ze beschikt over een goede infrastructuur en er is, in tegenstelling met vele andere havens steeds een markt geweest voor ijslandvis. Instandhouding van deze markt kan alleen maar gunstig uitvallen voor het ganse marktgebeuren en dus voor de gunstige evolutie van de prijsvorming van ALLE vissoorten.

In het verleden hebben we dikwijls de stad Oostende verweten voor het gemis aan belangstelling voor onze visserij. We nemen daarvan niets terug omdat we ervan overtuigd waren, dat we gelijk hadden op de punten die we terecht aanklaagden. Geef echter aan Ceasar wat hem toekomt. Daarom dient thans gezegd dat een gunstige kentering kan worden waargenomen en dat onder impuls van Schepen Dumarey en de vismijn-directeur Ghys steeds meer een beleid wordt gevoerd in het voordeel van de visserij en de vishandel.

Dat dit echter nodig is, blijkt uit de vaststelling dat inmiddels ook andere maar dan buitenlandse havenautoriteiten met de IJslanders onderhandelingen hebben gevoerd om IJslandse schepen naar hun havens te brengen!!! Kommentaar lijkt hier overbodig maar het bewijst werkelijk het tekort aan vis op wereldvlak; de noodzaak van een regelmatige marktbevoorrading en de juistheid van de Belgische stelling t.o.v. dergelijke aanvoer.

Waar tengevolge van de moeilijkheden tussen Engeland en IJsland enerzijds, en Duitsland en IJsland anderzijds, de IJslanders niet meer in Engelse of Duitse havens aanvoeren — hetgeen ze sedert jaren reeds deden — zoeken de IJslanders thans andere afzetgebieden.

„Andere afzetgebieden zoeken” is hier evenwel te sterk gezegd, want gezien de grote vraag naar vis, is de afzet niet zo'n groot probleem. Wel wordt blijkbaar gezocht naar een gunstig gelegen afzetgebied waar een regelmatige en blijvende markt kan worden geschapen om van daaruit de verbruikscentra te bedienen.

Zowel de Rederscentrale als de visserijoverheden van de stad — en thans dus ook buitenlanders — hebben tijdig ingezien, dat er hier enorme mogelijkheden liggen.

VOORWAARDEN

Het komt er echter op aan, zoals reeds gezegd, dat aanlandingen door buitenlandse vaartuigen, in het bijzonder dan van niet lidstaten van de EEG, de markt niet ondermijnen. Dit veronderstelt een organisatie, een coördinatie, planning. Het komt neer op het bepalen wanneer IJslandse vaartuigen naar Oostende kunnen komen, met welke hoeveelheden en met welke soorten, en dit al naargelang de aanvoer van de eigen vaartuigen. Bovendien moet de aangevoerde kwaliteit van eerste hoedanigheid zijn.

Anderzijds moeten voor de IJslanders de prijzen renderend zijn en de kosten niet hoger dan deze in de concurrerende havens. Dit kan evenwel slechts geleidelijk gebeuren samen met het scheppen van een markt. De prijs van de ene soort doet vervolgens deze van de andere soorten stijgen, terwijl de markt in de ene haven deze van de andere havens — zowel nationaal als internationaal — beïnvloedt zodat uiteindelijk elkeen profiteert.

Deze wetenschap indachtig, werden dan ook de verschillende aangelegenheden en problemen uitvoerig besproken en bepaalde punten werden in het reine getrokken, vooral na het voorval met het laatste IJslandse vaartuig dat te Oostende verkocht en waarvan 800 ben van de circa 3.200 uit de markt werden getrokken omdat ze niet voldeden aan de EEG-versheidsnormen en derhalve naar de vismeel werden verwezen. Kwaliteit is nu eenmaal de hoofdvereiste en dit geldt voor ALLE vaartuigen.

Naar verluidt zijn de resultaten bijzonder positief geweest en we kunnen niet anders dan de stadsdiensten en de Rederscentrale geluk wensen met hun progressief beleid hetwelk getuigt van een goed doorzicht en van de onverzettelijke wil om op een dynamische wijze, los van alle kortzichtigheid, de belangen van de zeevisserij te dienen.

De markt en de prijs wordt internationaal gevormd en niet lokaal en een gebeurtenis op een buitenlandse markt beïnvloedt onze markten en omgekeerd ook al heeft iedere haven zijn specialiteit. De visserijmarkten hangen te nauw aan elkaar.

Verwacht mag worden dat in de loop van de maand september opnieuw IJslandse vaartuigen de haven van Oostende zullen aandoen.

De zomerperiode geeft de gelegenheid om enkele problemen van technisch aard op te lossen.

Wij houden onze lezers tijdig en regelmatig op de hoogte van de evolutie in deze belangrijke aangelegenheid.

ARBEIDSONGEVALLEN BIJ ZEELIEDEN

EEN BELANGRIJKE STUDIE

„Analyse van de Arbeidsongevallen in de Belgische koopvaardij” zo luidt de titel van een uitgebreide studie door J. Vynckier en R. Smet uitgegeven onder de auspiciën van de Marine Academie te Antwerpen.

In dit werk, dat ruim vijftig bladzijden beslaat, en waarvoor de ongevallenverklaringen aan boord van Belgische schepen tijdens 1971 als basis worden genomen, komen de auteurs, beiden kapiteins ter lange omvaart, tot het besluit dat de menselijke faktor, het persoonlijk falen door onvoorzichtigheid, onachtzaamheid, enz. veruit de voornaamste oorzaak is van de arbeidsongevallen.

In 1971 werden in het totaal 649 ongevallen aan boord van Belgische schepen genoteerd, waaronder twee met dodelijke afloop. 77,97 t.h. of vier op vijf van de beschouwde arbeidsongevallen kunnen in mindere of meerdere mate worden toegeschreven aan onvoorzichtigheid van de betrokken slachtoffers. Dit aantal wordt door de hh. Vynckier en Smet veel te hoog geacht. Omdat arbeidsongevallen een zo zware tol aan menselijk leed en financieel verlies opleiden, suggererden auteurs van de studie een ware veiligheids campagne om de kwaal te bestrijden.

Dieper ingaande op deze studie stelt men vast dat 30,41 t.h. van de totaliteit der ongevallen te wijten zijn aan uitglijden, struikelen en vallen. Slechts in een op 12 van deze ongevallen zou de weersfaktor (zware zee) een rechtstreekse invloed hebben uitgeoefend. Overigens is het opmerkelijk dat 44,96 t.h. van de arbeidsongevallen in de Belgische koopvaardij niet op zee gebeurden.

Verder worden in de studie 23 verschillende soorten ongevallen onderscheiden. De meest voorkomende zijn verder: zich ergens tegenaan stoten (18,78 t.h.), afspringen of breken van trossen en sleeptrossen (3,85 t.h.), klemgeraken van handen en vingers tussen slaande deuren (2,47 t.h.), verkeerd gebruik van gereedschap of gebruik van verkeerd gereedschap (5,39 t.h.), enz...

De meeste ongevallen 39,18 t.h. gebeurden op dek en 30,29 t.h. in de machinekamer. Uit de cijfers blijkt verder, dat voor het lager dekpersoneel het ongevalsrisico het grootst is en zelfs tweemaal hoger ligt dan voor de dekofficiëren. Bij het machinekamerpersoneel ligt de verhouding juist andersom.

Volgens de opstellers van deze Analyse kan het persoonlijk falen bij arbeidsongevallen in de koopvaardij gevoelig verminderd worden door een nog meer aangepaste vooropleiding vooral dan voor de lagere bemanningsleden met achteraf een soort permanente nascholing.

Stellers beleven ook het aankwelen, levendig houden en verhogen van het veiligheidsbewustzijn aan en vragen dat meer aandacht zou besteed worden aan de lichamelijke en mentale gezondheid van de zeevarenden alsmede aan de psychologische aspecten van het beroep.

Verder worden bij elk soort van ongeval enkele specifieke maatregelen opgesomd waardoor de risico's kunnen worden weggenomen of alvast verkleind.

In een algemeen besluit komen de auteurs op voor een meer efficiënte en wetenschappelijke benadering van de ongevallen-problematiek in de koopvaardij. Als eerste stap suggereren zij de uitbreiding van de formulieren voor ongevallen-aangifte met gegevens over de om-

standigheden waarin het ongeval plaats vond. Als tweede stap bevelen zij de studie aan van de arbeid aan boord en de analyse van de werkmethoden, die een positieve bijdrage zouden betekenen voor de verhoging van de arbeidsveiligheid.

De studie is geïllustreerd met talrijke tabellen, grafieken en zelfs foto's, die vooral de leek een inzicht geven in de gevaarlijke situaties, die soms aan boord van schepen kunnen ontstaan.

Het boek „ANALYSE VAN DE ARBEIDSONGEVALLEN IN DE BELGISCHE KOOPVAARDIJ” door J. VYNCKIER en R. SMET wordt te koop aangeboden tegen de prijs van 75,— fr. per ex. (verzendingskosten niet inbegrepen).

De bestellingen kunnen geplaatst worden bij:

— J. VYNCKIER, Prins Boudewijnlaan, 37, 2600-Berchem (tel. 33.96.64 of 65).

— MARINE ACADEMIE, Nationaal Scheepvaartmuseum, Steenplein, 1, 2000-Antwerpen (tel. 32.08.50).

— R. SMET, Leeuweriklaan 34, 2070-Ekeren (tel. 64.48.85).

Betaling kan geschieden door storting op PR 9983.30 van SMET Roger - Ekeren.

Het is werkelijk een werkwaardige studie.

Het zou wel interessant zijn eenzelfde studie te zien maken voor de visserij, waar evenveel ongevallen plaats hebben.

DE WERKEN

AAN DE

HENDRIK BAELSKAAI

Wegens moderniserings- en verbouwingswerken van de Hendrik Baelskaai moet de middenstrook van de kaai, gelegen benoorden de Liefkemorestraat volledig onttruimd worden uiterlijk tegen maandag 23 juli 1973.

De aldaar liggende afval en ongebruikte materialen dienen definitief te worden verwijderd.

De reders worden dringend verzocht vóór bovenvermelde datum hun bruikbaar vismateriaal dat aldaar gestapeld ligt, voorlopig te verplaatsen naar de uiterste zuidhoek van het Vlotdok.

HOUDT DE VISSERSHAVEN REIN!

De laatste periode grijpen enorme oliebevuiltingen plaats in het visserijdok, welke door het onderhoudspersoneel praktisch niet meer kunnen bijgehouden worden.

Diegenen die olielozing doen, zullen worden vervolgd en de kosten van opruiming zullen door hen dienen betaald te worden.

Er zal navraag gedaan worden waar de afgewerkte olie afgevoerd wordt van de scheepsmotoren die gekuist worden.

De Havendirectie

De belangrijke rol van onze Zeevaartpolitie

Van de hand van de dienstdoende hoofdwaterschout J. Vynckier der Schelde verscheen deze maand in «Nautilus» het maandblad van het Kon. Belg. Zeemanscollege een zeer interessant artikel over «De Zeevaartpolitie».

We hebben gemeend dit ter aandacht van onze reders en vissers te moeten weergeven omdat velen onder hen nog niet genoeg beseffen welke nuttige rol de waterschouten en hun personeel vervullen ten dienste van onze mensen.

Ze zijn geen «politie» al vervullen ze die functie.

Ze zijn meestal goede «zeelobben» die het wel en wee van een zeeman beter kennen dan wie ook en dus ook beter dan wie ook, een zeeman begrijpen.

Ze treden niet op als de man welke er alleen op uit is vervolgen in te spannen. Integendeel.

Maar er zijn wetten en zeevaartreglementen, die in het belang van bemanning en schip dienen gevolgd. En dat wordt toch zo gemakkelijk door een visser, een zeeman over het hoofd gezien. We laten hierna dit zeer interessant artikel volgen in de hoop dat het zal bijdragen tot een beter begrip van de uitstekende rol welke onze waterschouten en hun personeel ten dienste van de gemeenschap vervullen.

P. VANDENBERGHE

Het gedeelte van het zeerecht, dat zich bezig houdt met de schikkingen waarbij de overheid de zeevaart regelt en onder haar toezicht houdt is in ruime zin: de zeevaartpolitie.

In meer beperkte zin spreekt men van Zeevaartpolitie wanneer men de beschikkingen bedoelt, waarbij de overheid haar soeverein gezag uitoefent op een bijzonder gedeelte van haar territorium: de zeewateren.

Men verstaat echter ook onder zeevaartpolitie, de organisatie belast met de uitvoering van vernoemde beschikkingen en de gezamenlijke personen die tot die organisatie behoren.

De uitvoering van de zeevaartpolitie, in haar brede zin, is thans toevertrouwd aan de Waterschout. (1).

Zoals trouwens elke rechtsinstelling is ook de zeevaartpolitie historisch gegroeid. Ze heeft door de eeuwen heen de evolutie van het zeerecht ondergaan en haar inrichting, haar bevoegdheid en haar werking zijn steeds een weerspiegeling geweest van de staatsvorm van het ogenblik.

De inrichting van een politie, bijzonder belast met de bewaking van onze havens en met het toezicht op de bemanning van de zich aldaar bevindende schepen magte kent van de regering van Keizer Karel V.

(1) Waterschout is een samenvoeging van de woorden «water» en «schout». De schout of schult of scoutete was in de Middeleeuwen en tijdens de Republiek van de Staten in Nederland de vertegenwoordiger van het centraal gezag in de gemeenten. Hij was o.m. belast met de opsporing en de vervolging van de strafbare feiten, met de handhaving van de openbare orde, fungeerde als voorzitter van het schepengerecht en zorgde voor de executie van de vonnissen.

Die politie had echter meer een militair dan een burgerlijk karakter en zal dit trouwens in onze gewesten behouden tot na de Franse overheersing.

Na de scheiding tussen de Noordelijke en de Zuidelijke Nederlanden in 1579, werd onze zeehandel vooral tengevolge van de sluiting van de Schelde, tot verval gebracht.

Doordrongen van het principe van vrijhandel, neemt Amsterdam, als handelscentrum, nu de voorname plaats in, die Antwerpen in de 16e eeuw bekleedde.

Het aantal zeezaken neemt zodanig toe en de beoordeling ervan wordt zo moeilijk volgens de gewone regelen van het recht, dat de Stad van Amsterdam bij ordonnatie van 1641 speciale «Kommissarissen voor de Seesaeken» aanstelt, voor wie in eerste aanleg alle geschillen tussen koopman en schipper, schipper en bootsgezel, loodsman en schipper, enz. moesten gebracht worden en «omme het recht van de voorsz. Kommissarissen te helpen maintaineren, zo soldier tot dien zijnde gesteld werden een Persoon tot Watersubstituut». Deze «Watersubstituut» was een hulpofficier van de Schout. Hij was «geauthoriseert alle bekeuringen te doen, de boeten te innen, de onwillige aan te klagen, en de condemnatie te versoeken» en «in alle Crimineele Saeken te water voorvallende de chultplichtige te apprehenderen» enz.

Te Middelburg was het de «Waterschout» die ingevolge artikel 12 van de ordonnantie van 24-1-1663 gelast was met de taken die aan de Watersubstituut Amsterdam waren opgedragen.

In Frankrijk werden in het algemeen op het stuk van de zeevaart en de koophandel de ordonnantiën van de jaren 1673 en 1681 (ordonnance de la Marine) gevolgd, uitgevaardigd door Koning Lodewijk XIV.

Het waren de Admiraliteiten die uitspraak deden over de geschillen welke ontstonden uit de kontrakten en handelingen van de zeehandel. In alle havens waren

Admiraliteitsgerechten. Ze gaven paspoorten uit aan oorlogs- en koopvaardij schepen, hadden het toezicht over alle kusten, redenen rivieren, jurisdictie over de geschillen ontstaan uit alle mogelijke zeekontrakten en over alle misdaden die op zee begaan werden.

De admiraliteiten werden uit kracht van de wet van 16-8-1790 vervangen door de rechtbanken van koophandel.

Onder het Frans Keizerrijk, tijdens de vereniging van België met Frankrijk waren er ingevolge de ordonnantie van 1784, waarbij de maritieme natie verdeeld werd in arrondissementen, «quartiers» en «syndicats» te Antwerpen, Brugge en Oostende «commissaires aux inscriptions maritimes» aangesteld.

Die kommissarissen waren o.m. belast met de registratie van alle zeelieden, zowel der oorlogsmarine als der koopvaardijvloot.

Zij hielden toezicht over de in- en ontscheping en stelden de monsterrollen ter koopvaardij samen.

Na de hereniging van België met Nederland werd een zeevaartpolitie, die tamelijk goed op de huidige gelek opgericht bij een besluit van 2-2-1816 van Koning Willem I der Nederlanden. Aldus werden er te Antwerpen en te Oostende Waterschoutsambten (baillies maritimes) opgericht, zoals er in enige plaatsen der Noordelijke provincien reeds bestonden (herinner U bv Amsterdam en Middelburg).

Deze waterschouten (baillis maritimes) werden als kommissaris van politie onder het gezag der lokale overheid geplaast.

Na de Belgische omwenteling bleven de Waterschouten als gemeentelijke politiekommissarissen verder hun functie uitoefenen.

Ze bekomenden zich echter meer over de lokale belangen. Hun functies van openbaar belang, zoals aan- en afmonsteren, werden bij gebrek aan gemeentelijke belangstelling en éénvormige instructies van overheidswege, meer en meer in de vergeethoek geduwd.

Voor de rederijen werd deze toestand onhoudbaar en de handeldkamer van Antwerpen eiste de oprichting van een werkelijke zeevaartpolitie, ondergebracht in de staatsapparatuur.

Deze «Nederlandse» regeling die ook nog bepaalde bevoegdheden inhield die thans door de havenkapiteins worden uitgeoefend, werd dan uiteindelijk door de wet van 27-9-1842 definitief afgeschaft. De grondslag van de zeevaartpolitie, zoals ze thans uitgeoefend wordt, was gelegd. De zeevaartpolitie was een Rijkspolitie geworden.

Het Nederlands koninklijk besluit van 1816 bleef van kracht tot 1 april 1843.

Toen werd het reglement omgewerkt en Waterschoutskantoren werden opgericht in de voornaamste havensteden der kust en der Schelde.

De bevoegdheden van lokaal belang werden op de gemeentepolitie overgedragen.

Het reglement van 1843 bleef nagenoeg ongewijzigd tot op 20-3-1914, datum waarop het in zulke mate werd omgewerkt als door de noodzakelijk was gebleken.

De Waterschoutskantoren te Leuven, Dendermonde, Brugge en Blankenberge, waarvan het bestaan niet gerechtvaardigd was, waren ondertussen geleidelijk opgeheven, terwijl een nieuw kantoor was opgericht te Zeebrugge, met bevoegdheid tot Brugge en Blankenberge.

Ingevolge de totale verandering door de oorlog teweeggebracht in de voorwaarden waaronder het scheepsvolk tot dan toe gevaren had, en als gevolg van verschillende sociale wetten ten gunste van de zeelieden en zeevissers werden aan de Waterschout nieuwe bevoegdheden opgelegd.

Op 10 september 1929 verscheen een nieuw koninklijk besluit dat thans het inrichtingsreglement van de Zeevaartpolitie vormt.

Sedert het verschijnen ervan deden er zich nog enige wijzigingen voor zodat samengevat de huidige toestand zich als volgt voordoet:

Het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart is belast met de inrichting en het hoger toezicht over de zeevaartpolitie.

De Hoofdwaterschout der Schelde, met zetel te Antwerpen, heeft het algemeen toezicht over de havens van Antwerpen, Gent en Brussel, terwijl de Hoofdwaterschout der Kust, met zetel te Oostende, dit uitoefent over de havens van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

De bevoegdheid van de Waterschout te Zeebrugge strekt zich uit tot de havens van Brugge en Blankenberge.

De functies van de Waterschout zoals ze opgesomd zijn in het inrichtingsreglement kunnen onderverdeeld worden in drie hoofdgroepen.

Een eerste groep betreft de Belgische schepen en de zeelieden die onder Belgische vlag varen.

Een tweede groep betreft de grenskontrolle en het toezicht over vreemde schepen en zeelieden tijdens hun verblijf in de wateren en havens van het Rijk.

Een derde groep betreft het toezicht over en de algemeen politie van de zeewateren.

(VERVOLG VOLGENDE WEEK)

IS REORGANISATIE VAN ONS ZEEVISSERIJONDERWIJS NOODZAKELIJK ?

NIET ALLES GOUD WAT BLINKT

Voor een tweetal weken werd in de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs, afdeling Zeevisserij, een reorganisatieplan voor het visserijonderwijs voorgelegd.

Het komt ons echter voor, dat waar dit zo gewichtig ontwerp voor de eerste maal kenbaar werd gemaakt in de Raad, het voor de mensen van het bedrijf volkomen nieuw was, daar waar dit punt voor de schoolhoofden helemaal geen nieuws meer om het lijf scheen te hebben, waardoor wij de indruk hebben dat de voorgenomen reorganisatie en alles wat ermee verband houdt een uitgemaakte zaak is.

Men zal het ons dan ook niet kwalijk nemen dat wij de indruk hebben dat de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs in dit geval werd bijeengeroepen omdat het niet anders kon, omdat nu eenmaal ook de bedrijfsmensen moeten worden « geraadpleegd »... Hetgeen ons trouwens verwondert omdat de overheid in de laatste jaren heel wat begrip voor de zeevisserij heeft opgebracht en ook tot daadwerkelijke steun is overgegaan.

Zoals dat in dergelijke situaties dan ook gaat, was de Raad het met de voorgenomen reorganisatie eens, met uitzondering van de redersafgevaardigden... In deze Raad zetelen, benevens de afgevaardigden van het Ministerie van Verkeerswezen, de vertegenwoordigers uit de onderwijsmiddelen en deze van het bedrijf.

DE GROND VAN DE ZAAK

Het ligt dus in de bedoeling om het visserijonderwijs volledig te reorganiseren. Het onderwijs zou thans omvatten: een VOLLEDIG DAGONDERWIJS VAN DE LAGERE SECUNDAIRE GRAAD alsmede een SCHOOL VOOR SOCIALE PROMOTIE. Het visserijonderwijs van de lagere secundaire graad zou gesplitst worden in een afdeling voor TECHNISCHE OPLEIDING met keuzemogelijkheid voor dek of machine en een afdeling voor BEROEPSOPLEIDING.

De tak beroepsopleiding is voorzien voor die leerlingen waarvan is gebleken dat zij niet over de begaafdheid beschikken om een technische scholing te volgen.

Deze begaafdheid zou worden nagegaan in een z.g. AANPASSINGSJAAR waarin alle leerlingen die het visserijonderwijs willen volgen, zouden worden opgenomen. Blijken ze niet in staat een technische scholing te volgen, dan komen ze in de afdeling Beroepsopleiding terecht waar ze na drie jaar het diploma van ASPIRANT TER KUSTVISSERIJ kunnen verwerven (dit is een nieuw diploma). Zij die meer begaafd zijn, zouden dan naar de tak technisch onderwijs gaan, eerst in een zogenoemd TECHNISCH ORIENTATIEJAAR om vervolgens al naargelang hun keuze, nog twee jaar technisch dek of twee jaar technische machine te volgen, hetgeen respectievelijk leidt tot aspirant-schipper en matroos-motorist.

In het nieuwe plan worden zoveel mogelijk deuren opengelaten zowel naar binnen als naar buiten. Binnenin zou de mogelijkheid bestaan om van de ene afdeling naar de andere over te gaan, zelfs al is men bv. reeds in het tweede jaar van betrokken opleiding.

Naar buitenuit zouden er evenveel deuren zijn t.t.z., de structuur van het visserijonderwijs zou volledig overeenstemmen met dezelfde graad van het lager secundair onderwijs om de leerlingen van de visserij scholen een uitweg te bezorgen buiten de visserij, hetzij onmiddellijk, hetzij na jaren vaart, of ook nog om flinke elementen toe te laten in een andere richting voort te studeren.

Benevens het onderwijs van de lagere secundaire graad, is er zoals gezegd, ook de school voor sociale promotie. Dit is een school van het type korte opleiding en ze zou bestaan uit een afdeling dek en een afdeling machine. Principieel, met uitzondering van de herkansers, zouden voor dit onderwijs slechts die leerlingen worden toegelaten, die op de dag van de examens voldoen aan vaarttijd en leeftijdsvereisten.

Aldus zou de afdeling dek van deze school twee cyclussen omvatten van vier maand (examens inbegrepen). De lessen zouden kunnen worden gevolgd door hen die reeds voor een vroeger dek-examen gezakt waren, door de herkansende aspirant-schippers en door de kandidaten die al dan niet het examen aflegden van aspirant ter kustvisserij.

Al naargelang de kandidaten al dan niet reeds in het bezit zijn van een diploma, zou betreffende opleiding leiden tot het diploma van schipper-motorist ter kustvisserij (max. 120 PK); schipper ter kustvisserij 2de klas en schipper ter visserij 1ste klas.

De afdeling machine van deze school voor sociale promotie zou opengesteld worden gedurende 1 cyclus van 8 à 9 maand (examens inbegrepen). Behalve de leerlingen die zakten voor matroos-motorist en die zich hier kunnen voorbereiden tot een tweede zittijd, zullen in deze afdeling de kandidaten worden opgenomen, die reeds in het bezit zijn van een diploma matroos-motorist om aldus het diploma van motorist te bekomen.

In deze afdeling zou er tevens plaats zijn voor kandidaten met een alge-

mene of technische secundaire scholing die zich willen voorbereiden tot het examen van matroos-motorist.

De realisatie van die herstructurering zal natuurlijk een zware financiële last betekenen en om deze te helpen financieren wordt een samensmelting van de thans bestaande zes visserij scholen overwogen en wel zo, dat er in de drie havens nog slechts één school zou zijn, t.w. te Knokke-Heist (Rijkschool), te Oostende (Rijkschool) en te Nieuwpoort (Vrije School). Totdaar samengevat het voorstel tot reorganisatieplan van het visserijonderwijs dat ongetwijfeld goed bedoeld is en veel positieve elementen inhoudt maar waaraan ons inziens ook schaduwkanten zijn waarover wij het hieronder zullen hebben.

OORZAAK EN GEVOLG

Net als de termen « inspraak », « contestatie », « vervuiling van het leefmilieu », « milieubescherming », enz... ; die heden ten dage « in » zijn, spreekt men tegenwoordig ook over niets anders meer dan « hervorming van het onderwijs », « herstructurering » en « reorganisatie »...

Dat ook het visserijonderwijs hieraan niet ontsnapt, is normaal en sommige aangelegenheden zijn inderdaad niet alleen vatbaar voor aanpassingen maar ook nodig meer met de werkelijkheid in overeenstemming gebracht te worden, rekening houdend met de wensen van het bedrijf dat de opgeleide leerlingen tenslotte zal tewerkstellen.

Tijdens de internationale konferentie van Oostende in 1969 werden trouwens een aantal resoluties inzake het zeevisserijonderwijs naar voren gebracht waarvan er alvast een met succes in de praktijk werd omgezet (het oefenschip) en ook de bevoegde diensten van de E.E.G. buigen zich momenteel over dit probleem.

Of het nodig is daarom gans de structuur van het visserijonderwijs te reorganiseren, is een zeer ernstige vraag, waarop wij niet zo meteen durven antwoorden. Het jammerlijke in dergelijke aangelegenheden is echter, dat velen die er helemaal niets vanaf weten, zo direkt geneigd zijn om voor de pinnen te komen met wat men noemt « voor de hand liggende of logische oplossingen ».

Anderen, en dat zijn dan zij die meer betrokken zijn bij de zaak, opteren natuurlijk voor een oplossing die in hun kraam past.

Tenslotte is er de vele theorie en mooie voorstelling van zaken, waar tegenover dan de werkelijkheid staat die geheel anders is. De werkelijkheid in de zeevisserijsector is nu dat deze sector, voor welke aangelegenheid ook, niet kan vergeleken worden met om het even welke landelijke sector. Meer bepaald voor wat het zeevisserijonderwijs betreft nemen de rekrutering van de leerlingen, de structuur van het onderwijs, de opleidingsnormen, de opleidingsprogramma's en methodes zowel als de opleidingsperiodes e.d.m. een gans aparte plaats in, in het onderwijsstelsel en alles wat ermee verband houdt.

Het ganse onderwijsvraagstuk en de opleiding wordt trouwens maar al te dikwijls in eigen aanverwante sectoren in een verkeerd daglicht gesteld. Gans verkeerd wordt bijvoorbeeld zo dikwijls beweerd dat voor iemand die de visserij school volgt en het vissersberoep kiest, geen andere uitkomst bestaat als het beroep van visser en hij veroordeeld is dit beroep zijn hele leven uit te oefenen.

Is dat niet teveel overdrijven ? En waar ligt de fout dan ? Zeker niet aan de organisatie van het onderwijs.

Want tenslotte, iemand die een studierichting ingaat of die een beroep kiest, weet toch dat hij dit normaal verder zal uitoefenen en men moet al een all-round-man zijn om later een vruchtbare carrière te maken in een tak waarvoor men niet heeft gestudeerd.

Iemand die voor verpleger studeert, wordt verpleger. Een onderwijzer komt in het onderwijs terecht. Iemand die voor dokter studeert voert een dokterspraktijk uit, enz... Dit geldt evenzeer voor alle andere beroepen. Er zijn natuurlijk altijd uitzonderingen. En waarvoor zouden dan de hervormingscentra dienen ?...

En wat de visserij betreft : een motorist bv. die uit de visserij gaat, kan toch minstens even goed zijn kennis in de praktijk omzetten als techniker. Een dieselmotor blijft toch een dieselmotor.

We leven nu eenmaal in een tijd van specialisatie.

Dit alles betekent nu ook weer niet dat, eens men een beroepskeuze heeft gedaan, men voor eeuwig daaraan gebonden moet blijven, temeer daar in een sector als de onze de keuze op een vrij jeugdige leeftijd wordt gedaan. Overdrijving in welke zin ook blijft echter verkeerd en zo beperkt is het zeevisserijonderwijs en het vissersberoep nu echt ook niet.

Veel hangt immers af van het individu dat het oordeel uitsprekt, van de omstandigheden waarin het dit doet en van het doel dat hij ermee beoogt. Kwestie is om bij ons verankerde dwangbeelden weg te werken. Voegen wij daarbij dan nog het belangrijke feit dat in geen enkel andere landelijke sector de promotiekansen zo groot zijn als voor jonge mensen in de zeevisserij, die in een minimum van tijd het tot bedrijfsleider, lees reder, kunnen brengen.

(Vervolg blz. 5)

(Vervolg van blz. 4)

PRAKTISCHE EN TECHNISCHE KENNIS

Steeds meer echter wordt van een visser een praktische kennis vereist door de modernisering aan boord van vissersvaartuigen, door nieuwe moderne vistechnieken, e.d.m. De voorziene splitsing van het visserijonderwijs in een technische opleiding en een beroepsopleiding, houdt echter het groot gevaar in dat, de huidige geestesgesteldheid van de jeugd kennende, men er zich aan kan verwachten dat, de meeste leerlingen de gemakkelijkste taak zullen kiezen, waardoor het bemanningsvraagstuk dat niet alleen van kwantitatieve maar intussen veel meer van kwalitatieve aard is geworden, zich nog verder zou kunnen toespitsen omdat terecht mag gevreesd worden dat steeds minder tot «echte visser» zal worden opgeleid en de praktische kennis verder te wensen zal overlaten.

EEN JAAR MEER

Steeds volgens het nieuw plan, waarvan als streefdatum 1 september 1974 werd vooropgesteld om ermee te starten, zou de opleiding in de zeevisserijscholen, zoals uit de samenvatting van het ontwerp blijkt, één jaar langer duren. Steeds weer rekening houdend met het bemanningsvraagstuk kan dit punt het bedrijf voor nieuwe moeilijkheden stellen, omdat in die „overgangperiode” het aantal nieuwe elementen dat jaarlijks het beschikbaar effectief moet aanvullen, tot een minimum zal zijn beperkt.

FUSIE OF NIET ?

In het verleden hebben wij maar al te dikwijls gehoord dat op onze kleine kust zes visserijscholen veel te veel is en dat dus belangrijke besparingen kunnen worden verwezenlijkt door samensmelting.

Alhoewel daarin ongetwijfeld veel steekt, mag ook hier niet overhaastig te werk worden gegaan en dient alles zeer ernstig te worden overwogen.

Men mag bijvoorbeeld niet uit het oog verliezen dat de directeurs en leraars van de huidige visserijscholen zich werkelijk grote inspanningen getroosten om zoveel mogelijk jongens in hun instelling te zien opnemen; er is dus concurrentie tussen de scholen. Dit is geen verwijt, integendeel, het pleit in hun voordeel en ook het bedrijf vaart er wel mee, gezien hierdoor ook meer jongens in de visserscholen terecht komen. Als dusdanig vormt iedere school een aantrekkingspool op zichzelf.

Samensmelting der scholen kan het gevaar inhouden dat deze concurrentie verdwijnt en het aantal leerlingen meteen ook vermindert.

Recrutering van vissers is trouwens bijzonder moeilijk geworden en het is een feit dat, moesten die leraars en hun schoolhoofden zich deze inspanning niet getroosten, het aantal jongens veel lager zou liggen, want van buitenuit worden er weinigen aangezet visser te worden.

Geen enkel geval is ons (bv. bekend dat de z.g. psycho-medische centra, waar de jongens aan testen worden onderworpen, aangespoord werden om de visserijopleiding te volgen. Al naargelang hun bevonden aanleg worden ze verwezen naar een technische school, maar nooit naar een visserijschool.

Een ander voordeel van de huidige situatie is ongetwijfeld het feit dat een leraar zich beter en intenser kan bezighouden met een gering aantal leerlingen per klas, hetgeen door samensmelting der scholen minder goed mogelijk zal zijn daar geredelijk zou moeten worden verwacht dat er dan per klas meer leerlingen zullen zijn.

Dit alles betekent evenwel niet dat de voorstanders om het aantal scholen te verminderen volledig ongelijk hebben, en één school per haven (te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort) zou wellicht een goede oplossing zijn op voorwaarde dat deze scholen dan tegelijk worden uitgebouwd en ingericht met aangepaste en moderne apparatuur om de leerlingen meer vertrouwd te maken met de werkelijkheid en ze een meer praktische opleiding te geven. Ons inziens ligt hier dan ook een belangrijke taak weggelegd voor het Rijksstation dat zou kunnen worden ingeschakeld en dat de scholen met raad en daad inzake praktische opleiding zou moeten kunnen bijstaan.

De vraag stelt zich evenwel of dit beoogd wordt. Want als we de argumentatie bekijken voor de fusie, dan stellen we vast dat als reden wordt opgegeven het helpen financieren van de zware kosten voor de herstructurering.

Dit brengt het probleem van de samensmelting de visserijscholen toch wel in een gans ander daglicht. Waar zo geroepen werd om een aantal visserijscholen af te schaffen omdat het visserijonderwijs per leerling te veel zou kosten, zou men thans inderdaad tot die samensmelting komen maar dan om een reorganisatie te helpen financieren. Reorganisatie die uiteindelijk het onderwijs nog duurder zal maken. Wanneer men daartegenover dan een aantal belangrijke bezwaren stelt, dan rijst onvermijdelijk de vraag of deze reorganisatie en de kosten die men daar tegenaan gooit noodzakelijk zijn, enerzijds, en anderzijds, of er geen andere middelen zijn om het vissersberoep, de diploma's in de visserijscholen e.d.m. te herwaarderen, maar dan met middelen aangepast aan het specifieke karakter van de zeevisserijsector en niet omgekeerd, nl. het zeevisserijonderwijs willen aanpassen aan het algemene stelsel.

VERKEERD UITGANGSPUNT ?

Wij krijgen de indruk dat men vertrekt van of zich laat misleiden door

bepaalde uitlatingen waarvan wij er enkele in de loop van ons betoeg hebben aangehaald. Zelfs in het nieuwe plan leest men dat men de mogelijkheid „voor flinke elementen moet openlaten om in een andere richting te gaan”. Dat is ongetwijfeld mooi en goed, maar zit die mogelijkheid er echt nu ook niet in en is er voor die flinke elementen geen goede toekomstmogelijkheid in de visserij zelf weggelegd? We zegden het reeds, geen enkele andere sector biedt zo'n snelle promotiekansen als het visserijberoep. Wij bedoelen het volgende, precies door dergelijke uitlatingen ondergraaft men zelf de waarde van het vissersberoep want, zoals reeds tot uiting zal zijn gekomen, twifelen wij sterk aan sommige vaststellingen. Veel beter dus dan steeds (maar te blijven roepen dat de mogelijkheden van het vissersberoep of van de visser begrensd zijn, dat het aantal scholen moet verminderen, enz..., ware het van eerst en vooral eens een gemeente grootscheepse (aktie ten voordele van het vissersberoep te ondernemen, waarbij de mooie verdiensten in de zeevisserij worden onderlijnd, waarbij aan de snelle promotiekansen ruchtbaarheid wordt gegeven en gewezen wordt op het vrij (en typisch karakter van dit echt mannenberoep, de mogelijkheid van een korte loopbaan, waarbij wij bv. ook denken aan het feit dat aan de vissers voorkeur wordt gegeven om maritieme staatsdiensten uit te oefenen, want tenslotte zijn dan ook reële afvloeiingsmogelijkheden waarover men niet spreekt.

Hiermede zou men veel valse voorstellingen omtrent het vissersberoep dat op deze manier kan geherwaardeerd worden, uit de wereld helpen. Een onderwijstak van een zo specifieke en enige sektor als de onze moet er toch in de eerste plaats op gericht zijn om aan de behoeften en eisen van het desbetreffend bedrijf te voldoen.

De zo bepleitte herwaardering van het vissersberoep bekomt men niet door het beeld dat men aan een visser pleegt te geven in stand te houden. Het komt erop aan een goede oplossing of compensatie te vinden voor de negatieve kanten van het beroep die er ongetwijfeld zijn, zoals die er zijn voor elk beroep.

BESLUIT

Het is er ons niet om te doen kritiek op iets nieuws uit te brengen voor het genoegen. Het bedrijf wordt reeds al te dikwijls verweten te conservatief te zijn. Wel hebben we gepoogd de bezwaren en opmerkingen door de leden van de Raad die het bedrijf vertegenwoordigen geuit de voorgenomen reorganisatie en herstructurering van het visserijonderwijs, te ontleden en er enkele persoonlijke beschouwingen aan vast te knopen.

Deze bezwaren zijn verantwoord, logisch en begrijpelijk.

Immers zal de reorganisatie en herstructurering een aantal positieve en voordelige punten van de huidige structuur en organisatie van het visserijonderwijs doen verdwijnen terwijl daar tegenover een aantal vernieuwingen zullen worden ingevoerd waarvan thans reeds voor een goed deel kan worden gevreesd dat ze nadelig zullen zijn zowel voor wat het effectief dat ter beschikking van het bedrijf zal worden gesteld als voor de kwaliteit van de afgestudeerden aangaat.

Hierbij is het dan nog niet duidelijk of de voorgenomen herstructurering noodzakelijk is om de vernieuwing van de onderwijsprogramma's te kunnen doorvoeren dan wel of betreffende vernieuwing slechts een voorwendsel is om te kunnen herstructureren.

Aan dergelijke argumenten kan toch zomaar gewoon niet voorbijgegaan worden. Hoe goed de voorgenomen hernieuwing ook moge bedoeld zijn, we hebben de indruk dat ze te eenzijdig wordt opgevat.

Het probleem van het visserijonderwijs raakt verschillende belangen en niet in het minst deze van het bedrijf zelf, dat straks de leerlingen zal moeten tewerkstellen. Het is even normaal dat een zo specifieke sektor als deze van de zeevisserij ook specifieke eisen stelt aan de beroepsopleiding en alles wat ermee gepaard gaat. Het past dan niet om met geleerde woorden en theorie de bezwaren, opmerkingen of verlangens af te wimpelen zoals dit van bepaalde zijde gebeurt.

In een zo'n belangrijke aangelegenheid als deze moet een open discussie de gelegenheid geven om alle redenen niet alleen recht tot uiting te geven, maar er ook rekening mede te houden, aldus voorkomend dat men de indruk opdoet zoals thans, namelijk dat men het bedrijf voor een voldongen feit wil stellen.

Wij hebben echter steeds vertrouwen in onze administratie, in dit geval de bevoegde diensten van het Departement van Verkeerswezen, waarvan we weten dat ze de zeevisserij gunstig gezind zijn.

Het ontwerp van reorganisatie houdt ongetwijfeld positieve elementen in en we kunnen ons er slechts over verheugen dat onze overheid zich terdege bekommert om het welzijn van ons bedrijf.

Zoals dit echter met alles het geval is zijn er ook ernstige nadelen aan verbonden die, dit is nu eenmaal zo gezien de aard van de bezwaren, beter aangevoeld door de bedrijfsmensen. Precies daarom is een dialoog van zo'n groot nut en belang en moet uit de confrontatie van gedachten oplossingen voortvloeien die de bezwaren opheffen.

Wij hopen dan ook dat, vooraleer een definitieve beslissing wordt genomen, het contact met het bedrijf zich niet zal beperken tot een enkele bijeenkomst van de Raad waar een of ander ontwerp veertien dagen voordien aan de leden wordt toegestuurd om er dan in de zitting van de Raad over te beslissen, zoals het thans is gebeurd, maar dat de bedrijfsmensen regelmatig zullen worden geraadpleegd en dat er met hun desiderata ook rekening wordt gehouden.

A. WITTEVRONGEL. Directeur Rederscentrale
Nota der Red. : Dit artikel is een visie zoals een ander. Wij komen hierop terug daar het bestaan van zes visserijscholen aan onze kust onzin is en de miljoenen nuttiger kunnen gebruikt, zonder aan het potentieel van de visserij nadeel te moeten berokkenen.

DE NEDERLANDSE VISSERIJ IN 1972

In een onzer vorige uitgaven werd een algemeen overzicht gegeven van de bedrijfsresultaten van de Nederlandse zeevisserij aan de hand van gegevens verschenen in de uitgave van mei 1973 van het Nederlands Landbouw-Economisch Instituut.

Thans publiceren wij de resultaten per categorie, t.t.z. de kleine, de grote en de garnalvisserij.

KLEINE ZEEVISSERIJ

De vloot, waarmee aan de kleine zeevisserij is deelgenomen, was in 1972 met 547 vaartuigen rond 5% kleiner dan in 1971. De daling betrof echter alleen schepen waarvoor andere visserijen (garnalenvisserij) hoofdbedrijf waren. Waarschijnlijk hebben de wat betere uitkomsten van de garnalenvisserij, vooral in vergelijking met de zomermaanden van 1971, vele garnalenvissers ertoe gebracht af te zien van het (tijdelijk) uitoefenen van de kleine zeevisserij.

De vloot, voor welke de kleine zeevisserij hoofdbedrijf was, breidde zich qua aantal enigszins uit, doch het totale motorvermogen nam, door het in de vaart brengen van grote schepen met sterke motoren en door de vervanging van bestaande motoren door aanzienlijk sterkere eenheden, met 10% toe.

In alle groepen vaartuigen met motoren t/m 600 pk nam de omvang van de vloot af (te zamen van 354 tot 328 schepen), terwijl boven 600 pk de vloot groter werd (van 102 tot 134 schepen). De leeftijdsopbouw van de vloot van de kleine zeevisserij werd ongunstiger. Het percentage schepen met de ouderdom t/m tien jaar verminderde van 69 tot 60%.

Binnen de gedaalde totale aanvoer van de kleine zeevisserij waren het met name de tong- en haringvangst die relatief sterk terugliepen.

De vangst van rondvis liep slechts weinig terug, terwijl die van de overige platvis belangrijk toenam. Vooral door een hoger prijsniveau was de totale besomming met 217 miljoen gulden 14% hoger dan in 1971. Met name de toegenomen besomming van de overige platvis is vermeldenswaard; in dit verband kunnen vooral schol en in mindere mate tarbot worden genoemd.

Door in het algemeen hogere en in een aantal belangrijk hogere besommingen per schip waren voor de maatschapskotters van de groep „Noord” (thuishaven benoorden Katwijk) de bedrijfsresultaten gunstiger tot veel gunstiger dan in 1971. In het bijzonder met de grotere kotters kon een toenemende verbetering van het bedrijfsresultaat worden gerealiseerd. Voor de vaartuigen van de maatschapsvloot van de groep „Zuid” waren de besommingen in het algemeen lager dan in 1971, terwijl uiteraard tevens de nettoresultaten en de inkomsten van de opvarenden gemiddeld terugliepen.

Voor de kotters met bemanning op arbeidsovereenkomst was 1972 een gunstig jaar, hetgeen tot uiting kwam in hogere nettoresultaten en bemannings-inkomsten. Alleen op trawlers en loggers, die bij schippers-eigenaren in exploitatie waren, bleven de resultaten op een onbevredigend niveau.

GROTE ZEEVISSERIJ

De trawlervloot van de grote zeevisserij is in 1972 met twee eenheden teruggelopen. Deze daling was het gevolg van de verkoop van vier zijtrawlers (waarvan een met diepvriesinstallatie) aan schippers-eigenaren, de verkoop van een zijtrawler naar het buitenland en daartegenover het in de vaart brengen van twee nieuwe vrieshektrawlers en een hektrawler zonder diepvriesinstallatie. Bovendien werden twee reeds in de vloot aanwezige hektrawlers van een diepvriesinstallatie voorzien.

Het gemiddeld motorvermogen van de trawlervloot steeg door deze mutaties van 1018 pk in 1971 tot 1061 pk per eind 1972.

De totale aanvoer van de grote zeevisserij was in 1972 met bijna 80 miljoen kg ruim 16% groter dan in 1971. Vooral de haringaanvoer vertoonde een gunstig verloop, terwijl echter ook de aanvoer van makreel en van platvis toenam. Alleen rondvis werd minder aangevoerd.

De totale besomming van de grote zeevisserij bereikte met 82 miljoen gulden een nog niet eerder bereikt niveau; de stijging t.o.v. 1971 bedroeg 17%. In alle categorieën trad een meerdere of mindere toeneming van de besomming op, bij de verse haring echter relatief het minst, ondanks de sterk gestegen aanvoer. Opmerkelijk is het sinds enkele jaren sterk toegenomen aandeel van rond- en platvis in de besomming: van 27% in 1966 tot 42% in 1972.

De bedrijfsresultaten van de kleinere zijtrawlers, waarmee in hoofd-

zaak aan de boomkorvisserij werd deelgenomen, verbeterden in vergelijking met 1971 aanzienlijk, hoewel het netto-resultaat nog steeds negatief is gebleven.

De grotere zijtrawlers, voor welke de haringtrawl hoofdbedrijf was, en de hektrawlers met diepvriesinstallatie van 1180 — 1320 pk realiseerden een praktisch gelijkgebleven besomming, terwijl de inkomens van de opvarenden verbeterden. Het netto-resultaat liep echter sterk terug.

Het tegengestelde beeld, dat de minder gunstige ontwikkeling van de gemiddelde besomming per vaartuig oplevert tegenover de stijging van de totale besomming van de grote zeevisserij, moet worden toegeschreven aan het in de vaart brengen van enkele grote vriesstrawlers, een groep schepen waarover echter nog geen exploitatiegegevens ter beschikking staan, en andere mutaties in de vloot.

GARNAALVISSERIJ

In 1972 werd door een wederom kleiner aantal vaartuigen aan de garnalenvisserij deelgenomen. Ook de vloot, voor welke de garnalenvisserij hoofdbedrijf was, verminderde en wel van 145 tot 136 schepen. Bovendien was het gemiddelde motorvermogen per vaartuig van de overblijvende garnalenvloot kleiner dan in 1971, zodat het totale motorvermogen van de garnalenschepen daalde van rond 23.000 tot rond 21.000 pk. De vermindering van de vloot manifesteerde zich in het bijzonder in de noordelijke thuishavens.

De leeftijdsopbouw van de garnalenvloot werd enigszins ongunstiger. Was in 1971 53% van de vloot ouder dan 20 jaar, in 1972 was dit percentage opgelopen tot 62%.

De aanvoer van consumptiegarnalen bereikte in 1972 een dieptepunt. In de laatste 20 jaar is het in Nederland niet voorgekomen, dat minder dan 4.000 ton is aangevoerd. Door een verbetering van het prijsniveau kon de totale besomming een hoger peil bereiken dan in 1971; in 1970 en vóór 1969 werden echter hogere besommingen bereikt dan in 1972, waarbij uiteraard de inflatie sedert die tijd de reële achteruitgang nog groter maakt.

De hogere totale besomming en het teruggelopen aantal garnalenvissersvaartuigen hebben uiteraard niet nagelaten de gemiddelde besomming per vaartuig in gunstige zin te beïnvloeden. Gemiddeld over alle vaartuigen is de besommingstijging op ongeveer 25% te calculeren. Vooral de visserij „om de Noord” heeft aanzienlijk betere resultaten opgeleverd. In het zuiden echter waren de gemiddelde besommingen lager dan in 1971. Het een en ander heeft ertoe geleid, dat in alle groepen, waarin de exploitatie in 1971 gemiddeld een netto-tekort opleverde, thans een netto-overschot werd gerealiseerd, waartegenover echter bij de kotters uit Breskens het netto-overschot in 1971 verkeerde in een tekort in 1972. Het inkomen van de opvarenden is over het algemeen eveneens verbeterd.

DE RECHTSTREEKSE AANLANDINGEN IN GROOT-BRITTANNIE

In aansluiting met ons artikel van vorige week publiceren wij hieronder en „Mededeling aan de Reders ter Zeevisserij” van het Ministerie van Landbouw, dienst voor de Zeevisserij, in verband met de invoerrechten (duties) geheven op vis rechtstreeks aangevoerd in Britse havens.

Met ingang van 1 juli 1973 wordt, naast de gewone rechten zoals havengelden, afslagrechten, dokrechten, enz... een invoerrecht geheven op verse en bevroren vis rechtstreeks aangevoerd in Britse havens door Belgische vaartuigen (en andere EEG vaartuigen) van 8% (voorheen 10%).

Dit invoerrecht wordt geleidelijk als volgt verminderd: 6% op 1 januari 1974, 4% op 1 januari 1975, 2% op 1 januari 1976. Vanaf 1 juli 1977 wordt dit recht afgeschaft.

Het document DD5 (te bekomen op het Belgisch douanekantoor) geldt als oorsprongsattest van de aangelande vis. Dit attest wordt door de Engelse Overheden geëist.

Oostende, 10 juli 1973

EKONOMISCHE PERSPEKTIEVEN VAN DE KOTTERSVISSERIJ IN NEDERLAND

Door het Landbouw-Economisch Instituut is een onderzoek gepubliceerd inzake de economische perspectieven van de Nederlandse kottersvisserij. De direkte aanleiding hiertoe is het zeer grote aantal opdrachten tot nieuwbouw in de kottersvisserij, waardoor de vangstkapaciteit wederom sterk wordt vergroot, terwijl er anderzijds een overbevissing is t.a.v. de vissoorten (m.u.v. de schol), waarop de Nederlandse kottersvloot in de Noordzee vist. Met name t.a.v. de tong, nog steeds het hoofdproduct van de kottersvisserij, is van een belangrijke overbevissing sprake. Als gevolg van deze overbevissing in de Noordzee en aangrenzende wateren, zullen vermoedelijk binnen enkele jaren internationale quoteringsmaatregelen van kracht worden, waardoor ook de vrijheid van bedrijfsuitoefening van de Nederlandse kottersvisser in meerdere of mindere mate zal worden beperkt.

De kottersvisserij is in Nederland de belangrijkste tak van visserij. Per ultimo 1972 bedroeg het aantal schepen, waarmee deze visserij als hoofdberoep werd uitgeoefend 462 tegenover 290 per ultimo 1958. De tonnage van de vloot is in deze 15 jaar ongeveer 2½ maal zo groot geworden en het totale motorvermogen ongeveer 5 maal.

In de afgelopen jaren hebben zich niet alleen belangrijke wijzigingen in vaartuijtype, tonnage en motorvermogen voorgedaan, maar ook in de gebruikte vismethoden (overgang naar de dubbele boomkor). Ook wordt thans op grote schaal elektronische apparatuur toegepast voor plaatsbepaling, het bevissen van een bepaalde lijn, het beschrijven van de zeebodem en communicatie (onderling of met de wal). Als gevolg van deze technische ontwikkelingen is de vangstkapaciteit van de kottersvloot vermoedelijk meer gestegen dan blijkt uit de toeneming van de reële vervangingswaarde, die tot het 3½-voudige toenam. De vervangingswaarde en de ontwikkeling daarvan, kan in het algemeen als een bruikbare economische maatstaf voor de vangstkapaciteit worden beschouwd.

De drijvende kracht achter deze snelle expansie is de gunstige rentabiliteit, in het bijzonder in de zgn. maatschapsvisserij. Voor de grotere schepen is het netto-overschot en vooral het „deel" per opvarende in het algemeen belangrijk groter dan bij de kleinere, hoewel op deze regel ook uitzonderingen bestaan. In de kottersvisserij onder arbeidsovereenkomst was de rentabiliteit belangrijk minder gunstig, hetgeen tot een inkrimping van deze vloot leidde.

De besomming van de kottersvloot steeg in 15 jaar van 32 mln. tot 319 mln. gulden in lopende prijzen. De reële prijzen voor de belangrijkste vissoorten van de kottersvisserij, gekorrigeerd voor de geldontwaarding dus, zijn vrij sterk gestegen. In het algemeen is de vraag naar de producten van de kottersvisserij groot. De gunstige prijsvorming wordt mede gestimuleerd door een goed functionerend handelsapparaat, waarbij het diepvriezen van vis — al of niet bewerkt (filets) — tot een belangrijke verruiming van de markt heeft geleid.

Ondanks eveneens aanzienlijk gestegen kosten (exklusief deellonen en sociale lasten) bleek in de jaren 1958 - 1972 het totale arbeidsinkomen in lopende prijzen te zijn gegroeid van 15 tot 106 miljoen gulden. De bemanningssterkte van de kottersvloot is in dezelfde periode vermeerderd van ruim 1300 man tot ruim 2200 man. Dit leidde tot een stijging van het gemiddelde arbeidsinkomen per opvarende in lopende prijzen van f. 12000,— tot f. 47000,—. Na uitschakeling van de geldontwaarding blijkt het gemiddelde arbeidsinkomen per opvarende in vijftien jaar praktisch verdubbeld te zijn.

GEEN VERBOD WALVISVANGST

Vorige week is in de Britse krant „The Times" een halve bladzijde advertentie verschenen waarin verscheidene personaliteiten (prins Philip van Edinburg, prins Bernhard van Nederland, de oceanvaarder Thor Heyerdahl en sir Julia Scott om er maar enkele te noemen) vroegen dat de wereld gedurende 10 jaar geen walvissen meer zou vangen. De kosten van de advertentie werd gedragen door internationale bedrijven en de tekst verscheen op het ogenblik dat te Londen een internationale conferentie over de Walvisvangst gehouden werd waaraan werd deelgenomen door 14 landen. In de advertentie is gesteld dat de jacht op de walvis „barbaars" is en zonder nut daar alle producten die deze jacht oplevert, ook op andere manier kunnen verkregen worden. Tenslotte wordt er in de advertentie

op gewezen dat reeds de Internationale Milieuconferentie die in 1972 te Stockholm werd gehouden, een moratorium van 10 jaar voor de walvisvangst had aanbevolen.

Op de Internationale Walvisconferentie zelf werd ondertussen door Amerika een voorstel tot stopzetting van de vangst gedurende 10 jaar gedaan. Het voorstel werd echter verworpen omdat het geen 2/3e van de stemmen haalde. Japan en de Sovjetunie toonden zich de grootste voorstanders van 't voortzetten van de walvisvangst. Zij beweren dat er geen sprake is van uitroeiing en beweren dat in 1972 door leden van de Internationale Whalingcommission (IWC) wel 33.300 walvissen werden gevangen maar dat dit kleine aantal niet opweegt tegen de naar schatting 1 miljoen van deze zoogdieren die nog in de oceanen leven.

Vangstbeperkende maatregelen voor de belangrijkste vissoorten zullen op korte en middellange termijn leiden tot een zekere onderbezetting van de kottersvloot, waardoor de gunstige rentabiliteit dreigt te worden aangetast. Een buffer tegen de dalende rentabiliteit lijkt te worden gevormd door de redelijkerwijze te verwachten prijsstijging als gevolg van de beperking van de aanvoeren. Of door alternatieve visserijen en visserij-technieken een zekere onderbezetting van de vloot kan worden voorkomen, lijkt twijfelachtig in verband met beperkingen van technische, biologische en sociale aard. Technisch levert gedeeltelijke overgang, op bijv. goedkopere vissoorten, die dan in grote hoeveelheden gevangen moeten worden om eenzelfde besomming te behalen, moeilijkheden op i.v.m. de beperkte werkruimte aan dek en vooral i.v.m. de verwerkingscapaciteit van de relatief kleine bemanning. De vraag is ook of er biologisch gezien wel andere vissoorten van voldoende omvang zijn, waarop met succes kan worden gevestigd. Een beperking van sociale aard is, dat men met de moderne kotters eventueel wel verder afgelegen visgronden kan bereiken, doch dat niet verwacht mag worden, dat men de zgn. „weekvisserij" prijs zal willen geven.

Aangezien de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse kottersvisserij sterk is, mag worden verwacht, dat deze relatief minder van de vangstbeperkende maatregelen te lijden zal hebben dan die in andere landen. Van veel belang hierbij is of men een effectief gebruik zal weten te maken van zich voordoende uitwijkmogelijkheden.

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 767.07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

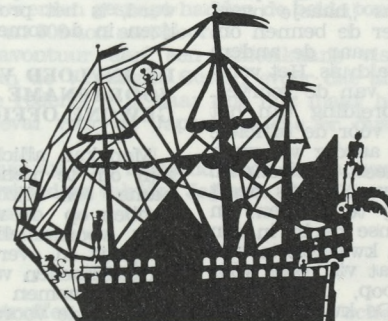
(7386V)

ANTWERPEN

Tentoonstelling : OP DE REDE

het leven aan de waterkant

in Europese Havens



Stadsfeestzaal, Meir : 14 juli - 16 september

Inlichtingen : Dienst voor Toerisme,

Suikerrui 19,

2000 Antwerpen. Tel. (03)32.01.03-32.22.84

(7416V)

OVER DE VOORAFNAME VAN VIS DOOR DE KOPERS

In verband met enkele problemen over het nut van het aflijzen van de vis, wist een reder ons te wijzen op het groter nut van de voorafname van vis in de vismijn.

In sommige landen kent men het systeem van de voorverkoop van vis, dat vooral zijn nut heeft in warme perioden althoewel het systeem in feite niet om deze reden alleen ontstaan is.

WAT VERSTAAT MEN DOOR VOORVERKOOP OF VOORAFNAME

Onder controle van de stedelijke bevoegde diensten wordt in de voor nacht reeds toegelaten dat kopers een bepaalde hoeveelheid vis uit de markt betrekken. Deze hoeveelheid mag een bepaald contingent niet overschrijden en wordt vastgesteld in functie van het aantal aangevoerde bennen. Men kan dus even goed bepalen dat het maximum der voorafname de 10 % of 20 % of 30 % enz. van het aantal aangevoerde bennen niet mag overschrijden. Men kan ook de soorten bepalen die aan dit systeem onderworpen zijn. Het is duidelijk dat dure soorten buiten dit systeem dienen gehouden te worden omdat de argumenten die men kan aanvoeren ter verdediging van dit systeem minder vatbaar zijn op deze dure soorten. Men kan eveneens bepaalde perioden voorzien waarin de voorverkoop of voorafname zou toegelaten zijn.

DE VOORDELEN VAN DE VOORVERKOOP OF VOORAFNAME

Hoe kan men nu deze voorafname verantwoorden en wat waren de motieven die er toe geleid hebben dat in sommige landen dit systeem in voege gebracht werd.

Sommige vishandelaars en dit dan natuurlijk grote kopers, krijgen nu op een bepaald uur al door hen gekochte vis in één trek in hun pakhuis binnen. Dit schept voor hen problemen en men kan dit nagaan hoe soms met bennen dient gejongleerd om ergens nog een vrije ruimte te krijgen om de vis te bewerken. Ook dient men op praktische enkele uren met man en macht deze vis te verwerken, zodat er van een spreiding van het werk en van de werkkrachten geen sprake is. Steller dezès heeft het meer dan eens gezien hoe men in bepaalde pakhuisen soms „haasje over” dient te spelen over de bennen om van de ene plaats naar de andere te geraken in het pakhuis. Het voornaamste argument van de voorverkoop is dus de spreiding van het werk zodanig, dat vóór de officiële verkoop men reeds aardig wat werk plaats en ruimte heeft ingewonnen. Ook de kwaliteit van de vis heeft er aardig wat bij te winnen. In plaats van een ganse nacht in een open hall van zijn kwaliteit te verliezen, kan heel wat vis reeds vóór de officiële verkoop, bewerkt en bewaard worden. De kwaliteit van de vis is trouwens een zaak, die met alle middelen dient bevorderd te worden en gelijk welk middel die deze zaak dient is minstens waard dat men het onder oog neemt en overweegt. Dit heeft vooral in de zomer en in tijden van zwaar warm weder een bijzonder belang. We geloven dat een voorverkoop meer zou bijbrengen voor

het bewaren van de kwaliteit van de vis dan het aflijzen. En deze laatste maatregel is er trouwens ook gekomen om de kwaliteit van de vis gaaf te houden of zoveel mogelijk te bewaren.

Het is duidelijk dat de voorafname in het bijzonder geschikt is voor vaartuigen die een grote hoeveelheid vis aanvoeren. Hierbij denken we natuurlijk in de eerste plaats aan de IJsländers en navenante schepen. De voorafname zou zich dan ook kunnen beperken tot deze vaartuigen of tot de vaartuigen die reeds in de voornacht hun vis uit de ruimten dienen te halen. Het is trouwens ook van deze soort vis dat bepaalde kopers in grote hoeveelheid kopen en dat de spreiding het nuttigst zou zijn en voor het werk en de werkkrachten en voor de plaatsruimte en voor de kwaliteit van de vis. De idee van de voorverkoop is voor velen natuurlijk nieuw en het zal ons zeker niet ontgaan dat ze dan natuurlijk ook eerder onwennig zal ontvangen worden. De voorverkoop heeft echter reeds lang haar nut bewezen en het zou ons inziens toch wel waard zijn, dat men dit probleem eens onder de loupe neemt.

HOE GEBEURT DE VOORAFNAME ?

We hebben reeds aangetoond dat de voorafname dient te gebeuren voor de gewone vissoorten (gul, kabeljauw, rode poot, koolvis, leng en navenante) en in functie van de aanvoer. Er mag dus niet een bepaald contingent voorverkoocht worden. In die bepaalde streken waar een voorverkoop gebeurt, wordt de prijs van de voorafgenomen vis bepaald door de hoogste notering die deze vis in de officiële verkoop krijgt. Dit is wat onze zegsman voorhoudt. We menen echter dat het juistere ware, dat men een gemiddelde prijs bepaalt om te belletten dat de reder ergens een mannetje in de arm neemt om enkele bennen aan een te hoge prijs te mijnen. Dit zou trouwens een misbruik zijn en alle misbruiken leiden tot het failliet van een systeem, hoe prijzenswaardig dit systeem ook is. In ieder geval zou de kwaliteit van de vis van deze vaartuigen die reeds in de avond beginnen hun vis uit te halen, er aardig wat bij winnen en voor de vis die door voorafname uit de markt genomen werd, is het probleem van het aflijzen in de zomer meteen opgelost.

DE INVLOED VAN DE VOORAFNAME OP DE GEWONE OFFICIELE VERKOOP

Men kan allicht te rap geneigd zijn om te menen, dat de voorafname een bijzondere invloed zal hebben op de verkoop waarbij we hier voornamelijk hebben over de prijs en over de bevoorradingsmogelijkheden van de kopers die niet deelnemen of kunnen deelnemen aan de voorafname. Welnu deze invloed is praktisch te negeren. Inderdaad, gezien er slechts een bepaald contingent mag voorafgenomen worden, wordt het grootste gedeelte nog altijd voorbehouden. Men kan trouwens om het systeem eventueel te proberen met een eerder klein percentage beginnen. Als we de „vraag” tegenover het „aanbod” stellen, verandert deze niet

door een voorafname. Is er reeds een bepaald kwantum voorverkoocht, dan is er evenredig een zelfde kwantum „vraag” verdwenen zodat er in feite en in werkelijkheid geen invloed zal uitgaan vanwege de voorverkoop op de prijsvorming. Dat werd trouwens elders vastgesteld.

Trouwens, gelijk welk systeem heeft, na een zekere aanpassingsperiode, altijd de neiging om zich op zijn beurt te normaliseren om na een zeker tijd door elkeen als normaal aanvaard te worden. Dit hebben we nader bij ons, zelf kunnen vaststellen met bv. de opvangregeling, de nieuwe verkoopregeling van vóór naar achter zonder onderbreking. Daar valt nu niemand meer over en deze verworvenheden

zijn nu van zelfsprekend. Toen aangekondigd werd dat de bennen onderaan niet meer gewogen zullen worden, gaf dit ook eerst aanleiding tot commentaren „contra” en „pro”. Nu spreekt men daarover niet meer en vindt men dit de gewoonste zaak. Trouwens schat een koper deze bennen naar hun gewicht en navenant zijn bevinding, is hij geneigd meer of min te bieden. Dit zou ons inziens ook gebeuren mocht men eens het systeem van de voorverkoop invoeren. Na een tijd zou dit ook als de normaalste zaak ter vismijn aanzien worden.

In ieder geval hebben wij kunnen vaststellen dat wel reders voor deze zaak te vinden zijn.

„sprokkel”.



Een volle Oostendse vismijn. Dergelijke beelden kunnen de jongste tijden niet meer gemaakt worden. De aanvoer heeft inderdaad een eerder bedenkelijk peil bereikt.

KAARTEN DER VLAAMSE BANKEN

verkrijgbaar :

- 1) DRUKKERIJ
„HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
Hendrik Baelskaai 30, Oostende
- 2) BUREEL
Vindictiveaan 22, Oostende
- 3) HAND IN HAND
Tijdokstraat 34, Zeebrugge

Prijs : 150 F (+ BTW 18 % voor niet-vissersvaartuigen)

(7348N—7368V)

PRAKTISEREN

LIMIETEN (1)

In de werkgroep die de vraagstukken van de zee en zeebodem behandelt bij de Verenigde Naties in New-York heeft de permanente vertegenwoordiger van Rusland erop aangedrongen dat eenieder nu toch eens zou aanvaarden dat zoals evengoed door wetgeving als door de kultuur, zou worden aangenomen, eens en voorgoed de visserijgrenzen bepaald zouden zijn op niet meer dan 12 zeemijlen. Als goede argument haalt deze specialist aan dat een twaalfmijlszone beantwoordt aan de behoeften van de kuststaten en terzelfdertijd aan deze van de internationale gemeenschap.

Het is inderdaad een feit dat het internationale recht niet aanvaardt dat territoriale wateren verder strekken dan 12 mijlen. De Russische afgevaardigde heeft er sterk de nadruk op gelegd dat er geen enkele staat moet komen aandraven met de bewering dat het alleen kan beslissen over de uitgestrektheid van haar visserijgrenzen en dit tot 200 zeemijlen zoals nu zonder ophouden gebeurt. Sommige staten spreken er zelfs over bepaalde zeegebieden uitsluitend voor zichzelf voor te behouden!

LIMIETEN (2)

Er bestaan ook nog Zweedse vissers! Dit is nu een nationaliteit die men op zee, in de visserijwereld, eens zelden ontmoet. Zweden heeft visserijgrenzen die niet verder strekken dan 4 mijlen. Dit is tegenwoordig een uitzondering. De Russen die zo gretig de beperking van de visserijgrenzen verdedigen, zijn er in Zweden de oorzaak van dat de visgronden angstwekkende tekens van uitputting gaan vertonen. De Russen houden van beperkte visserijgrenzen en laten dan ook nooit na overal waar mogelijk zo dicht mogelijk van de kusten te gaan vissen omdat ook zij slim genoeg zijn om te weten dat aldaar meestal de beste grondsoorten te vinden zijn.

Nu overweegt Zweden ook eens perk en paal te stellen aan de Russische visshonger en haar visserijgrenzen tot 12 mijl uit te breiden. Dit klopt met de Russische verlangens!

Er moet evenwel nog een wetsontwerp worden ingediend in het parlement van Zweden die dan bovendien nog wenst de zaak te bespreken met de andere landen van rond de Baltische zee. Toch is het zo dat Zweden zich niet zal laten verbinden door een beslissing van al deze landen tesamen en als het moet niet zal nalaten een eenzijdige beslissing te nemen.

Nu, erg ophefmakend is de bedoeling van Zweden niet. De visserijgrenzen van 4 op 12 mijl brengen is in de huidige tijd van 200-mijlsgrenzen zeker geen heksetoer.

LIMIETEN (3)

Vertegenwoordigers van Groot-Brittannië en van de Faroe-eilanden hadden gezamenlijke besprekingen omtrent de programmatie van de zeevisserij rond deze eilanden. Alle deelnemers aan deze vergadering waren het er over roerend eens dat er ten spoedigste een einde moet worden gemaakt aan de overbevissing van deze wateren die, als het nog een tijdje zo doorgaat, op ramspoedige wijze geplunderd zullen geraken.

Op welke manier zou er dan kunnen worden belet dat de zeeën rond de Faroe-eilanden op deze wijze tengronde gaan? Twee middelen liggen er voor de hand: de beperking van de hoeveelheid aan te voeren vis tot maximum 96.000 ton, dit is de huidige aanvoer, en vervolgens het verbod in deze gebieden te vissen gedurende zekere ogenblikken van het jaar en voornamelijk dan gedurende de paaitijd. Dit zijn dingen die totnogtoe niet werden in overweging genomen.

Verleden jaar werd op ongeveer dezelfde manier te werk gegaan voor de bescherming van de visgronden in de noordwest-atlantiek en daar is men met de goedkeuring van alle partijen tot een belangwekkend verdrag gekomen.

Nu gaat men in het geval van de Feroe-eilanden naar een nieuwe samenkomst toe van de verschillende partijen, en dit zijn Fransen, Duitsers, Denen en Engelsen, een samenkomst waarop dan uiteindelijk zal worden besloten tot meer ernstige regeling van het dreigende visserijvraagstuk rond de Feroe-eilanden.

LIMIETEN (4)

En de vriendschap tussen Marroko en Spanje heeft sedert de «sardienen-oorlog» aan een heel dun nylondraadje gehangen. Ook weeral een kwestie van visserij en grenzen. De Marrokaanse Minister van Buitenlandse Zaken is inderhaast een vriendschapsbezoek gaan brengen aan Spanje, een bezoekje van een paar dagen. Langs de kranten om konden we vernemen, kurieus gelijk we nu eenmaal zijn, dat de twee regeringen alle wantrouwen uit de weg hebben willen ruimen, een gespannen toestand uit de wereld helpen en op realistische gronden een nieuwe visserijtijd beginnen.

Was het er dan allemaal zo erg aan toegegaan tussen Marrokanen en

Spanjaarden? We herinneren ons nog wel de plotse verbreding van de Marrokaanse wateren tot op, als we het goed voorhebben, 80 mijl. Meteen waren de Spaanse sardinevissers de keel overgesneden, trouwens ook de Grieken die aldaar ook hun graantje kwamen meepikken. Doch Spanjaarden zijn van nature uit vurig en wie dacht dat het allemaal zonder slag of stoot zou verlopen die had het verkeend voor. Het kwam tot aanvaringen tussen kustwachtters en vissersvaartuigen, tot praalingen en uiteindelijk tot messengevechten en machinegeweervuur...! In beide kampen gekwetsten en vanzelfsprekend ook klachten bij de alomgevreesde waterschouten. Nu zijn de afgevaardigden van de beide regeringen tot een overeenkomst gekomen en dit houdt meteen in dat officieel beide regeringen tot een akkoord gekomen zijn. Maar welke uitwerking heeft zulks onder de visserij op zee? Amerikanen en Russen zijn ook overeengekomen omtrent Vietnam maar ondertussen gaat het vechten er toch maar door. Nu, de schone schijn...

LIMIETEN 5

Argentijnen zijn zo mogelijk nog vuriger en zeker als het zeevisserijgrenzen aangaat. We weten nog wel dat reeds geruime tijd geleden de limieten aldaar werden uitgebreid tot 200 mijlen. Geroep en geschreeuw, vergaderingen en ronde tafels, vuurgevechten en cocktailparties hebben daar allemaal niets kunnen aan veranderen. De visserijgrenzen van Argentinië blijven bepaald op 200 zeemijlen. Zelfs de Amerikanen slagen er niet in de boel daar op te klaren en de hemel weet dat ze graag weer zouden bekomen dat hun schepen er in de rijke visgronden mogen gaan vissen. Was totnogtoe de toegang tot deze limieten alleen verboden voor vissersvaartuigen dan werd het nu uitgebreid tot ALLE schepen van welke nationaliteit en welke aard ook. Niemand heeft nog iets verloren in de Argentijnse wateren! En men mag gerust zijn, er zullen zware boeten en straffen worden opgelegd aan diegene die zich niet zal houden aan deze wet.

Welke draai wordt er door de Argentijnen aan deze handelingen gegeven? De plaatselijke uitvoer moet worden beschermd zegt de minister. Een lofwaardige zorg voor de eigen mensen die hun brood op zee moeten vinden. De vreemde vissersvaartuigen komen hier ook vissen om hun vangsten uiteindelijk naar Europa uit te voeren, zegt hij nog. Wij moeten ertoe komen, zegt de minister, dat de vreemde beleggingen aangemoedigd worden door onze maatregel. Trouwens men verwacht er zich aan dat inderdaad Duitsers, Japanners en Zuid-Afrikanen ruim deel zullen gaan nemen in de Argentijnse uitbatingen van de zeevisserij.

De grond van deze maatregelen is dus heel eenvoudig van economische aard. Trouwens de visvoorraad in de Argentijnse wateren is verre van uitgeput vermits maar 10 % van de gewenste jaarlijkse aanvoer wordt binnengebracht.

LIMIETEN (6)

Ook Uruguay had haar limieten tot op 200 mijl gebracht. Twee Japanse tonijnlijnvissers werden aldaar opgeleid en aan de ketting gelegd in de haven van Montevideo. Zwarte boeten hebben het mogelijk gemaakt dat de schepen nog werden vrijgegeven.

Volgens de laatste wetgeving op de zeevisserij van Uruguay worden de schepen die inbreuk plegen op de wetgeving als volgt gestraft: de netten en alle vistuig wordt aangeslagen evenals de vangsten. Vervolgens wordt nog een boete opgelegd van 5 tot 50 % van de waarde van het schip en haar lading.

Op 't ogenblik dat ze werden gesnapt hadden de beide tonijnvissers onderscheidelijk 195 en 300 ton aan boord.

Gebeurt dergelijk avontuur aan een Amerikaans vissersvaartuig dan zorgt de regering van de Verenigde Staten ervoor dat alle kosten worden terugbetaald aan de rederij, 't is daar dus nog maar half kwaad. Dit is evenwel niet het geval voor de Japanners die er dus maar belabberd uitkomen.

De wateren van Uruguay zijn befaamd voor de aanwezigheid van witte tonijn en worden bevestigd door talrijke Japanse, Zuid-Koreaanse en Chinese (Formosa) tonijnvissers.

TONIJN

Tonijn wordt aangetroffen in tropische en subtropische wateren. Samen met de bonito's en de haaien behoort de tonijn tot de pelagische soort. Van deze vissoorten is de reuzenhaai de grootste, bij uitzondering wordt hij wel eens aangetroffen in de Noorse wateren. Hij wordt soms wel 9 meter lang maar hij is tamelijk vreedzaam vermits hij zich uitsluitend voedt met plankton.

Wanneer we de haai dicht bij de zeespiegel zien dan mogen we aannemen

(Vervolg blz. 10)

(Vervolg van blz. 9)

dat hij op zoek is naar voedsel. Hij filtreert dan namelijk het water door zijn kiemen om het plankton te verzamelen. In de winter verliezen de reuzenhaaien hun kieuwen: ze leven dan op de zeebodem tot hun nieuwe kieuwen gegroeid zijn. In het voorjaar wanneer de voorjaarsbloei van het plankton begint, kunnen ze weer voedsel opnemen. Tonijn vindt men evengoed in de Stille als in de Atlantische Oceaan. Ten westen van Portugal en van Spanje worden ze in de Middellandse zee aangetroffen. Soms zijn ze wel 2,5 meter lang en ze kunnen zeer snel zwemmen. Eens vond men in de buurt van Tunis een tonijn die bij Noorwegen door een harpoen getroffen was. Dit geeft aan hoever ze kunnen zwemmen.

DICHT

Ierland en Bretagne liggen eigenlijk niet zodanig ver van elkaar en er is van alles aanwezig opdat ze beiden een grotere plaats zouden kunnen innemen in de Europese Gemeenschap. De Ierse vissers moeten evenwel nog veel leren om in te kunnen pikken in deze vooruitstrevende gemeenschap. Rederijen, scheepsuitbating, visserijtechnieken, bereiding en bewaring van vis, marktorganisatie. Nu werd besloten dat zij met de hulp van de Bretoenen zouden pogen het er wat beter af te brengen.

De Ierse zeevisserij is voornamelijk ambachtelijk, de vloot vist uitsluitend rond en in de nabijheid van de kusten van Ierland en de grootste vaartuigen zijn niet langer dan 25 meter. Dit kan wel een reden zijn waarom de Ieren nu beroep gaan doen op hun visserskollega's van Bretagne. De Bretoense wateren zijn nu stilaan uitgeput van zeevruchten terwijl de Ierse wateren gewoon puilen van de lekkerste kreeften, oesters, schelpen, krabben enz.

Ook daar kan een goede reden in zitten voor gezonde samenwerking tussen beide visserslanden. Dit alles wordt nu ten gronde besproken door de dichtst betrokkenen.

BEZOEDLING

En ondertussen gaat in de Noordzee de olieboring verder. Een van de natuurlijke voedingsbronnen, de visserij in de Noordzee, wordt daardoor virtueel bedreigd. Niet rechtstreeks door de boring zelf maar door het gevaar van bezoedeling. Het is niet met zekerheid te zeggen in welke mate de bezoedeling van de zee reeds de natuurlijke voedingsbronnen heeft aangetast maar in ieder geval mogen we gerust en met luider stemme verklaren dat de zeebevuiling slecht is voor de vis en dat de gevolgen ervan negatief zijn.

De petroleumbedrijvigheid in de Noordzee gaat steeds in stijgende lijn en zelfs indien alle maatregelen werden genomen om de veiligheidsmaatregelen tegen de bezoedeling nog verder te verzekeren, blijft het toch een feit dat steeds de dreiging blijft van de bezoedeling door olie die rampzalige vormen kan aannemen.

Feit is ook dat we ons niet kunnen verzetten tegen deze ontwikkeling en het gebruik van natuurlijke bronnen, maar we moeten met de grootste aandacht waken opdat de uitbating van deze natuurlijke bronnen, die betrekkelijk rap zullen uitgeput zijn, geen gevaar zullen opleveren voor andere rijkdommen die, zoals de vis, een blijvende aard hebben en die bovendien een uitzonderlijk belang hebben voor de kustbevolking.

MARKT

Het reglementeren van de vangsten van bepaalde vissoorten zal nadelige gevolgen hebben. Om daaraan het hoofd te kunnen bieden moeten de vangsten van de duurste soorten worden opgedreven. Voor wat de industriële visvangst aangaat (vis waarvan met olie en vismeel maakt) zou het veel voordeliger uitkomen indien deze vis werd geland om verkocht te worden als voedsel voor de mensen. Trouwens sedert geruime tijd stelt men vast dat, in Noorwegen b.v., de vismeelfabrieken overschakelen naar de levering van vis voor de markt.

**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
(7390V)

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

EN NOG MAAR EENS IJSLAND...

De Britse regering heeft zoals reeds gemeld een witboek gepubliceerd waarin gesteld wordt dat zij zeker begrip kan opbrengen voor het streven van IJsland naar het op peil houden van de visstand voor zijn kusten maar dat Groot-Brittannië zich zal blijven verzetten tegen de IJslandse aanspraak op een monopolie voor de visvangst in die wateren. De Britse regering laat in het Witboek weten nog steeds bereid te zijn een compromis te sluiten maar laat niet na IJsland ervan te beschuldigen de internationale wetten te hebben geschoten, beloften niet te zijn nagekomen en geweld te hebben gebruikt tegen Britse treilers. Dit laatste verwijt wordt in het Witboek precies aangehaald als de reden waarom de Britse regering oorlogsbodems naar de IJslandse viswateren stuurde.

Wellicht als een tegenzet op het verschijnen van dit Witboek, liet de IJslandse regering vorige week weten dat bij de onderhandelingen tussen Noorwegen en IJsland een overeenkomst bereikt werd waardoor de Noorse vissers verder in de IJslandse 50-mijlszone kunnen blijven vissen. De beslissing moet nu nog door de parlementen van beide landen goedgekeurd worden om rechtsgeldig te worden.

Ook van Westduits kant bleef men niet stilzitten. De Westduitse regering heeft immers aan de IJslandse regering voorgesteld de kabeljauwoorlog te beëindigen door het aanvaarden van een compromis. Er zou namelijk een flexibele visserijgrens schommelend tussen 12 en 130 mijl omheen het eiland komen. Het Westduitse voorstel, dat door staatssecretaris van Buitenlandse Zaken Hans Apel tijdens zijn tweedaagse besprekingen te Reykjavik aan de IJslandse regering werd voorgelegd, omvat de uitbreiding van de visserijwateren aan de Noord- en Oostkust van het eiland tot 130 zeemijlen omdat precies in die gebieden de vis gaat kwitschieten en als nursery voor jonge vis moet beschouwd worden. In het zuidoosten en zuidwesten zou een gebied afgebakend worden met veranderlijke grens van 12 tot 47 mijl. Op die manier zouden paalgronden en nurseries beschermd worden en zouden de eigen IJslandse visserijbelangen gewaarborgd worden. Volgens de Westduitse staatssecretaris Hans Hapel aanvaardt de Westduitse regering zelfs toezicht op de treilers van de Bondsrepubliek in internationale wateren rond IJsland binnen de 50-mijlszone.

We kunnen onze lezers niet verklaren of de IJslanders het met opzet gedaan hebben, maar de woorden van de Westduitse delegatie waren nog niet koud of een IJslandse kannoneerboot schoot met scherp naar een Westduitse treiler, die weigerde zich uit de 50-mijlszone te verwijderen. Best mogelijk dat de kapitein van de kannoneerboot noch de schipper van de treiler van de onderhandelingen op de hoogte waren. Het doet echter vreemd aan dat dergelijke incidenten gebeuren terwijl officiële gesprekken gevoerd worden op 50-mijl afstand van het gebeuren... We horen er nog wel meer van want zopas is op de Conferentie

ter voorbereiding van de Europese Veiligheidskonferentie vernomen, dat men hier hoopt ook een oplossing te vinden voor het geschil inzake IJsland. Wellicht wordt de zoveelste keer dan de goede keer...

NIEUWE VISSOORT... VARKEN...

Onze vissers kennen in hun vaktaal wel de benaming „zwijn" voor grote kabeljauw, maar waarschijnlijk hebben zij nog nooit het beestje uit hun netten gehaald dat werkelijk deze naam draagt. Vijf Amerikaanse vissers kunnen daar nu wel prat op gaan sinds zij enkele dagen geleden zo wat 5 mijl uit de kust van Miami een varken uit hun netten haalden. Het beest leefde nog en nadat het zo wat de gehele voorraad zoet water van de vissers had uitgedronken, viel het tevreden op het dek in slaap. Daar men geredelijk mag aannemen dat het beest wel geen 5 mijl uit de kust zal gezwommen zijn, meent men dat het varken van een schip moet gevallen zijn.

TERRITORIALE GRENZEN EN HET KONTINENTAAL PLAT

Vorige maandag is de 91 leden tellende commissie voor het vreedzaam gebruik van de zeebodem te Genève begonnen met de voorbereiding van de volgend jaar te houden Internationale Conferentie over het Zeerecht die door de voorzitter werd bestempeld als de belangrijkste zitting van dit decennium.

De h. Amerasinghe van Sri Lanka, het voormalige Ceylon, zei dat de commissie erin zal slagen eindelijk artikelen op te stellen die internationale verdragen inzake territoriale grenzen op zee en de rechten van de kustlanden kunnen voorbereiden. Veel plenaire vergaderingen worden niet gehouden maar er is des te meer werk voor de subcommissies, die zich o.m. moeten bezighouden met de problemen van de visgronden, petroleumwinning op zee, de exploitatie van het continentaal plat en de zeevervuiling.

CHINESE MATROOS TERECHTGESTELD

In een strafkolonie van Taipeh is vorige week een Formosaans matroos terechtgesteld die twee jaar geleden heel de bemanning van de treiler waarop hij aangemonsterd was, om het leven bracht.

De „Hsin Hai-II" met Taipeh als thuishaven voer in 1970 in de viswateren voor de Braziliaanse kust toen matroos Lin ruzie kreeg met de bemanning, dat zat de matroos blijkbaar boos, want 's nachts sloot hij de bemanningsverblijven af en rookte hij de slapende mannen uit met de ammoniakdampen afkomstig van ammoniak dat op de treiler als vriesmiddel werd aangewend. De kapitein van de treiler kwam samen met 22 matrozen om het leven en slechts drie mannen waaronder de dader, brachten het er levend af. Zij werden door de Braziliaanse politie aangehouden en later aan Formoza uitgeleverd.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een zeer kleine visaanvoer deze week met amper 5100 bennen vis en 7.000 kg tong. Vooral van de Noord was de aanvoer veel kleiner dan verleden week. Toch ook weer minder IJslandse soorten (nog geen 1.000 bennen) en zeer weinig garnaalvis. Een positief punt toch ook, de ruim 600 bennen van het nieuwe in span vissende koppel dat het na een eerste reis dus ver van slecht gedaan heeft.

De prijzen zijn beter geweest dan verleden week, ook wel door die erg kleine aanvoer waardoor de toch niet zo grote vraag het aanbod kennelijk toch nog overtrof. IJslandse soorten als rode zeebaars leng en schelvis kregen meer dan 1.000 fr per ben. Koolvis was duurder dan gewoonlijk en ook voor kabeljauw en gul waren de prijzen redelijk gunstig.

VOOR MEER TREKKRACHT

De tongprijzen zijn zeer hoog geweest met 155 fr. voor bloktong, dit op de dinsdagmarkt toen westtong aangevoerd werd door twee Zeebrugse vaartuigen die door pech de Oostendse haven moesten aandoen. De prijs viel alleszins mee en meteen kregen de Oostendse handelaars 2.000 kg tong voorgeschoteld. Deze waren er zeker niet te veel want alle sorteringen gingen weg tussen 125 en 156 fr. het kg. De middensoorten, bloktong en driekwartong, waren het duurste.

De gulprijzen lagen een 200 tot 300 fr. per ben hoger dan verleden week. Ook de meeste vangsten die maandag aangevoerd werden waren ruimer dan verleden week. Meteen werden gunstiger cijfers gelukt door de weinige schepen die van deze visgrond kwamen verkopen. De haalprijs is eveneens gestegen, na de serieuze prijsdaling van verleden week (haal viel terug tot 580 fr. de ben) is die prijs gestegen tot 670 en 850 fr. maandag en tot 870 en 910 fr. dinsdag, dit volgens de grootte. Kleine vis als kleine wijting en kleine totten lieten het nog afweten, er werden weer verschillende tientallen manden kleine schelvis opgehouden en voor d'erenvoeding bestemd. Dinsdag, toen de aanvoer werkelijk miniem was ging de prijs voor die soorten toch iets stijgen en kreeg kleine schelvis tot 420 fr. De grotere totten stegen toen tot 720 fr. Voor de zeer schaars aangevoerde platvissoorten noteerden we tot 32 fr. het kg, platjes kregen dinsdag tot 21 fr.

De garnaalvisseren brengen iedere week meer garnaal binnen. Tijdens de voorbije zorgden de Oostendse garnaalvisseren voor 6.498 kg die verkocht werden voor 368.071 fr. De prijzen schommelden tussen 27 en 90 fr. het kg terwijl de gemiddelde prijs terugviel tot iets meer dan 56 fr. Een toch wel schappelijke prijs in volle seizoenen zouden we denken. Daar kan de visser mits een voldoende grote vangst, nog wat mee verdienen, terwijl de verbruiker ook niet meer moet opzien tegen de prijs om eens wat garnaal te kopen.

De totale aanvoer bestond tijdens de afgelopen week dus uit amper 5.157 bennen vis, 6.100 kg tong en 700 kg kreeftjes. De totale opbrengst bedroeg dan ook slechts 5.644.051 fr., iets wat dit jaar nog niet voorkwam. De julimaand is niet bepaald gunstig voor de visserij, dat is trouwens reeds vaker het geval geweest. Toch is de aanvoer dit jaar wel bijzonder klein en dit komt dan omdat nu meer schepen opliggen dan verleden jaar deze tijd.

KLEINE TONGVANGSTEN VOOR DE BOKKENVISSERS

Drie bokkenvisseren zetten slechts 5000 kg. tong in de markt, dat is

EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

wel zeer weinig als men weet dat het van de succesrijkste schepen waren die aan de afslag waren. De tongprijzen zijn gelukkig zeer goed gebleven en schommelden van 120 naar 149 fr. het kg. De bijvangst bevatten vooral rog, wat staart, platvis steenschol en hondshaai. De roggen waren zeker niet duur en kregen tussen 16 en 18 fr 't kg met grote rog als duurste sortering. De verschillende steenscholsorteringen waren ook duurder dan verleden week en haalden tussen 20 en dichtbij de 40 fr. Voor platvis lag de prijs tussen 16 en 18 fr. Ondanks de niet zo grote vangsten waren niet alle opbrengsten beneden peil.

GROTERE VANGSTEN VAN DE NOORD

Waar de laatste weken over het algemeen maar vangsten van rond

de 200 bennen aangevoerd werden van de Noord, waren die deze week merkkelijk ruimer. Zo kreeg de O.26 zelfs dicht bij de 400 fr. binnenboord waarmee dan ook een flinke opbrengst gelukt werd. Dit was dan ook gedeeltelijk te danken aan de betere prijzen waarbij de laagste prijs aanvankelijk toch nog 1050 fr bedroeg maar nadien opliep naar 1200 fr. De duurste gulsortering haalde dinsdag even boven de 1500 fr. Kabeljauw deed het minder goed en vertoonde zeer weinig neiging tot stijging. Zo werd dinsdag voor shelfood kabeljauw slechts rond de 26 fr. betaald waar de grote gul tot 30 fr. en meer kreeg. Grote steenschol kreeg hier tot 45 fr. en kleine tot 25 fr. Flinkke prijzen voor haai waarbij de uitvoer prijzen gaf die opliepen van 670 naar 870 fr. de ben. Hierdoor kocht de gewone handel tot aan 920 fr de ben.

KREEFTJES IETS GOEDKOPER

Woensdag een kreeftenvangst van ongeveer 30 bennen. Grote sortering kreeg tot 3400 fr. de ben, kleine sortering rond de 1750 fr. De bijvangst werd zeer duur verkocht met platvis tot bij de 40 fr. het kg en kabeljauw tot 30 fr.

De aanvoer woensdag was aanzienlijk groter dan dinsdag maar bleef toch nog redelijk beperkt. Wel een redelijk gevarieerde aanvoer met staart, rog, rode knorhaan en zelfs zonnevis en koningvis. Al die soorten waren peperduur met staart tot 110 fr. zonnevis rond de 75 fr. en koningvis zelfs tot 100 fr. rond het kg. Rode knorhaan was niet zo duur als verwacht en kreeg slechts even boven de 23 fr.

De partij haai van de O.35 kreeg

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

nog een behoorlijke prijs en noteerde tot 820 fr. prijs die door de uitvoer werd betaald.

GELUKTE REIS VAN DE O.206 EN DE O.275

Het eerste Oostendse span dat dezelfde soort visserij bedrijft als de Zeebrugse schepen was woensdag na een eerste reis op de markt.

Waar de eerste reis waarin een nieuw systeem beproefd wordt, doorgaans moeilijkheden oplevert kunnen we zeggen dat deze schepen het er goed afgebracht hebben. Zij brachten immers 670 bennen vis in de markt. Waren de prijzen over het algemeen iets lager voor de gulle dan dinsdag, iets wat trouwens zeer begrijpelijk is als we zien dat er heel wat meer aangevoerd werden, dan is die prijs toch nog renderend gebleven. Er werd voor die vangst zowat 1000 fr gemiddeld per mand betaald zodat het een renderende uitslag is geworden, die 677.000 fr. bedroeg. De kabeljauw kreeg 1470 fr de grote gullen 1090 fr. en de andere gul tussen 950 en 1000 fr.

GEEN 1000 B. IJSLANDVIS

Er kwamen één IJslander verkopen. Er kwam één IJslander verkopen de O.334 Deze zorgde voor bijna 1000 bennen vis waarvan het grootste gedeelte kabeljauw, gul, rode zeebaars en koolvis. Rode zeebaars steeg van 1090 naar 1190 fr. per ben, kabeljauw noteerde rond de 920 fr. per ben en gul varieerde tussen 870 e 950 fr. Koolvis steeg van 620 naar 750 fr. de ben en voor de zeer weinige schelvis werd van 25 tot 35 fr betaald. Schotse schol kreeg van 770 naar 1020 fr en hondstong kreeg rond de 1300 fr. Ook van deze soorten werden slechts enkele manden aangevoerd. Voor heilbot, ook slechts een zestal bennen werd van 65 naar 90 fr. gegeven en voor een paar manden tijgers werd rond de 18 fr het kg. gegeven. Het werd nog wel een bevredigende uitslag: 879.000 fr wat in een julimaand met nog geen 1000 bennen toch nog zo slecht niet is.

DAG DER ZEELIEDEN - OOSTKUST

Op zondag 15 juli 1973 heeft te Zeebrugge de dag der Zeelieden plaats.

Het programma ziet er als volgt uit:

16 u. : Vismijn (Westkant): Eucharistieviering in openlucht opgeleust door Dansgroep Shaïda (O.L.V. Waver) en Jongerenkoor Zeebrugge.

Zeewijding door ZEH L. Schoenmakers.

Kransneerlegging door Burgemeester Van Maele.

17 u. : Vergaderzaal vismijn: uitreiking van de Blauwe Wimpel gevolgd door ontvangst.

17 u. : Verkoophal vismijn : Avondfeest m.m.v. De Heistse Visbakkers (verdeling van gebakken en gerookte vis). Hooghuys-orgel, Country Cow-Tsjoie.

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
Tel. 04180 - 2654

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

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

(5723V)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

Juist zoals de vangst vorige week was er eveneens zeer weinig vis op de markt Slechts 19 vaartuigen hebben hun vangsten gelost. Daarvan waren er drie van de Kreeftenput, een van het Kanaal, een vijftal van de West, de overige van de Noord. Zoals verwacht waren de tongsoorten vrij hoog in afname, de grotere soorten bekwaren van 127 tot 150 fr., de middensoorten van 138 tot 164 fr. en de kleinste slag die het kleinste in aanvoer waren behaalden van 117 tot 152 fr. De tarbot en de grietsoorten bleven eveneens aan de hoge kant, van 80 tot 152 en van 50 tot 81 fr. Een paar vaartuigen hebben eveneens vrij grote partijen pladijsoorten gelost. De afname verliep vlot met een zeer hoge op de woensdagmarkt van 18 tot 33 fr. Het waren vooral pladijs twee drie die te koop aangeboden werden. Eveneens van de West werden vrij veel roggevissoorten gelost. Deze waren eveneens in trek,

volgens sortering behaalden ze van 15 tot 38 fr. De bijvangst van deze Westvisseren waren vooral zeehaaien, die eveneens mooie prijzen kregen volgens sortering van 13 tot 19 fr. het kg. Zeehonden waren merkkelijk minder in aanvoer en kregen slechts prijzen van 8 tot 12 fr. De steenschol, voornamelijk van het kanaal, bekam van 24 tot 39 fr. De zeeduivels darentegen haalden van 75 tot 100 fr. Zeekreeftjes waren er eveneens aan de afslag, maar de aanvoer was merkkelijk minder dan de vorige week. De afnameprijzen lagen daarentegen iets hoger, van 3750 tot 3810 voor de grotere en van 2050 tot 2150 voor de kleinere soorten. Aan garmalen was er zeker geen tekort, de drie afgelopen verkoopdagen werden er niet minder dan 19.269 kg. gelost. De afnameprijzen schommelden tussen de 31 fr. en de 94 fr. het kg. Op de woensdagmarkt haalden ze zelfs van 60 tot 94 fr.

HET BELANG DER ZEEVARENDEN EN DE LEGERHERVORMING

In zitting van de Senaat, van Vrijdag 25 juni, sprak de Heer Van de Walle een zeer merkwaardige redevoering uit, ten voordele der militairen die zich tot het examen van zeeofficier voorbereiden. Wij danken de achtbare heer Senator voor zijn voortdurende belangstelling en neme uit het Beknopt Verslag, tot stichting onzer leden, het volgende over:

De heer Van de Walle. — Voor ongeveer vijf jaren legde ik een wetsvoorstel over, om vrijstelling van krijgsdienst ten gunste van hen, die tot de jaren van militie gekomen, twee jaren dienst ter zee tellen en zich voorbereiden tot het examen van scheepsofficier ter lange omvaart. Mijn voorstel ging niet door. Doch sedert heeft de zaak een grote stap vooruit gemaakt en met het oog op de aanstaande herinrichting des legers, dring ik andermaal aan. Vroeger heette men mijn voorstel niet van algemeen belang genoeg, al deed ik, in 1905 uitschijnen, dat men onze zeelieden de gunsten niet mocht onthouden, welke aan anderen werden toegestaan, daar zij 's lands belangen in de verste landen verdedigen.

Toen mij de heer Melot tegenwierp, dat hen nog te vroeg was om over onze wordende handelsvloot te spreken, wees ik hem op de grote vooruitgang der laatste jaren en bewees, dat schepen bouwen niet baatte, als men tezelfdertijd geen matrozen kweekte.

Met genoegen stel ik vast, dat ons van alle zijde steun gegund wordt en dat mijn voorstel van 1904 dra een meerderheid in het parlement zal verlangen. Dit blijkt zelfs uit voorheen vijandige bladen.

«La Presse» van Antwerpen verdedigde over enige dagen geleden de stelling in 1904-1905 door mij voorgestaan.

Al wie belang stelt in nijverheid en handel bekommert zich thans om een koopvaardijvloot. Ons land heeft het grootste belang bij het bezit van flinke scheepsofficieren

Uitbreiding van wereldhandel ter lange omvaart in alle zeeën. Vergt eerst en vooral uitbreiding

van scheepvaart. Ons ontbreekt een nationale koopvaardijvloot met degelijke zeelieden, doch daartoe hoeven wij hun een toekomst zondheid en leven veil voor het te verzekeren, want zij hebben gewelzijn, de rijkdom van het vaderland.

— Spreker haalt ter staving zijner mening een gedeelte aan uit 's Konings redevoering onlangs te Antwerpen ugesproken, waarin tevens gewezen wordt op de noodzakelijkheid eener handelsvloot.

Onmogelijk dus nog langer het nut eener koopvaardijvloot te miskennen, en de voornaamste bewijsgrond hier voor vijf jaar door den geachte verslaggever, de heer Melot, tegen mijn wetsvoorstel aangevoerd, houdt dan ook geen steek meer.

Dringend nodig is het dan ook goede officieren ter zee op te leiden. Niet langer mag hun loopbaan belemmerd, en in stede van ze gedurende gans de wettelijke termijn van 13 jaar, dienst als eenvoudig soldaat op te leggen, moeten wij daarentegen de toekomst verzekeren van die moedige werkers ter zee, die hun leven veil hebben voor 's lands welzijn.

Met genoegen vernam ik uit de jongste redevoering van den minister van oorlog over legerherinrichting, dat hij vrijstelling van de militie wil uitstrekken tot de zeelieden en de leerlingen uit de zeevaartschool.

In gemoede, vraag ik de minister en den verslaggever, wie volgens hen gebeurlijk best zal bijdragen tot 's lands verdediging: zij die, onder de vaandels geroepen, dan kzij artikel 28 der militie geen oefeningen doen in vredetijd, of zij die bij de oefening van hun hard bedrijf als matroos gewend zijn aan tucht en gevaar.

Ik houd er mij van overtuigd, dat onze dappere officieren ter zee op de dag des gevaars onder de moedigste verdedigers van het vaderland zullen tellen.

Wordt na het aanstaande debat plaatsvervangend gehandhaafd, dan zal ik opnieuw mijn wetsvoorstel indienen, dat stellig een meerderheid zal vereenigen.

EEN PRACHTIGE NIEUWE EENHEID VOOR DE ZEEBRUGSE VLOOT DE Z.196 GEDOOPT

Zondag werd de Z.196 „Jan van Gent” van de P.V.B.A. Rederij JACOMINA, te Zeebrugge gedoopt.

Voor de „burgerlijke” doopplechtigheid stond de meter, mej. Jakkien Vermael van het Kantoor Morbee te Knokke, in, die bij de tweede poging de fles schuimwijn tegen de boeg onder luid applaus van talrijke familieleden van de reders, belangstellende collega's uit de visserij en toeristen, liet uiteenspatten.

De zinsvolle geestelijke plechtigheid werd geleid door visserijaalmoezener E.H. Cornille, die de kwispel zo kwistig hamteerde dat schipper-medewerker Leo, Demunter extra werd gezegend.

Alles verliep aan boord zeer goedmoedelijk en na een kort woordje van de peter dhr Arnaud Vanhouteghem, van de Beroepsvereniging Hand in Hand en gemeenteraadslid te Brugge, konden de aanwezigen hun bewonderende bliken gunnen aan het sierlijke vaartuig dat werd gebouwd op de scheepswerf Deweert te Oostende en waarvan de afwerking van het schip en de inbouw van de motor werd verzorgd door de S.V. SCAP van Oostende. Een bezoek aan het schip getuigt van een perfecte afwerking van electriciteit, motorkamer en koelinstallatie, welke ten zeerste ter ere strekt van deze firma.

Het vaartuig dat helle kleuren meekreeg en een rood bezaanzeil — die het dadelijk herkenbaar maken — wordt aangedreven door een motor INDUSTRIE van 800 PK met een BREVO-keerkoppe-

ling. De hydraulische vislier is van de werkhuizen BRUSSELLE en de uitvoerige elektronische en radio-apparatuur werd geplaatst door SAIT.

Het schip meet 153.64 bruto-ton en 51 netto-ton. Het is 31,35 meter lang en 7,28 meter breed, bij een holte van 3,12 m.

Het werd verzekerd bij de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij HULP IN NOOD, voor een waarde van 16 miljoen.

Wij wensen in elk geval rederij en bemanning, die bestaat uit de reders Leon Demunter (schipper) en Rogier Casier, die verder aannomsterden motorist Karel Martony, en de matrozen Sylvain Desmet, William Lowyck en Freddy Cattoor, een goede vaart, flinke vangsten en veilige terugkeer. Het schip wordt voor het eerst na zijn maidenreis aan de markt verwacht tegen het einde van de maand.

SLEEPT MOTORJACHT OP

Het Oostendse vissersvaartuig O.127 „Okeanos” met schipper-eigenaar Henri Goutsmit aan boord sleepte dinsdagnacht het Britse jacht „Cold Rage” de Oostendse haven binnen. In de omgeving van de lichtschip de „Noordhinder” was de „Cold Rage” onklaar geraakt. Aan boord bevonden zich twee opvarenden. De „Okeanos” die op terugreis was naar de thuishaven deed drie uur over de sleep.

VEEL MEER GARNAAL IN JUNI 1973 TE OOSTENDE

De Oostendse garnalvissers hebben tijdens de maand juni van dit jaar voor een aanvoer gezorgd van 16.906 kg. Dat is alleszins veel meer dan verleden jaar in dezelfde maand toen slecht 9.187 kg binnengebracht werden. In tegenstelling van wat zou mogen verwacht worden is de gemiddelde prijs toch hoger geweest dit jaar, dez bedroeg 76,40 fr. tegen 72,30 fr. in juni '72. Het aantal vangsten was dit jaar wel iets hoger, toch was het vooral het groter vangstgemiddelde dat de doorslag gaf bij deze grotere aanvoer. Per schip werd immers 75 kg garnaal binnengebracht dit jaar, verleden jaar slechts 45 kg. Het aantal vangsten steeg van 202 naar 225. De weersomstandigheden zijn tijdens de voorbije maand juni bijzonder gunstig geweest zodat weinig werkloze dagen moesten genoteerd worden.

De opbrengst van deze garnaal-aanvoer steeg van 664.628 fr. tot 1 miljoen 292.238 fr., dat is dus bijna het dubbele van verleden jaar. Ook de aanvoer is trouwens bijna verdubbeld en steeg met 7.719 kg. Er werden tijdens de beschouwde maand nogal uiteenlopende prijzen betaald waarbij vaak tot 100 fr en meer het kg betaald werd. In weerwil van de grotere aanvoer is de prijs dus zeker niet

slecht geweest.

NA ZES MAANDEN VERDUBBELDE DE AANVOER TE OOSTENDE

Waar we verleden jaar na een half jaar slecht met 30.148 kg garestonden die in de garnaal- of vismijn verkocht waren hebben we er dit jaar al 44.025 kg meer gekregen zodat in totaal voor een aanvoer gezorgd werd van 74.173 kg. Dat is alleszins meer dan verwacht werd na de sechte vangsten van verleden jaar. Waaruit we weer kunnen afleiden dat voorspellingen maken zeer moeilijk is in de visserij. De gemiddelde prijs per kg is niet zoveel gedaald als normaal zou mogen verwacht worden maar viel toch terug van 82,40 fr. tot 73,10 fr. hee kg. Het aantal vangsten is tijdens die voorbije 6 maanden wel aanzienlijk toegenomen en liep op van 679 naar 1.124. Hierdoor en mede door de grotere gemiddelde vangst die steeg van 44 tot 68 kg was dit gunstig resultaat mogelijk. Ook de opbrengst is aanzienlijk gestegen en steeg van 2 miljoen 486.308 fr. tot 5 miljoen 427.131 fr. dat is dus 2 miljoen 940.823 fr. meer dan verleden jaar. De opbrengst is dus meer dan verdubbeld.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

6-7	2	22.750	331.500			
9-7	12	159.450	3.285.801			
10-7	4	15.194	557.675			
11-7	7	66.100	1.469.075			
	25	263.499	5.644.051			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

4-7	9	884	50.120	46	70	56
5-7	13	1.297	66.031	34	73	50
6-7	11	1.069	51.647	33	60	50
7-7	13	1.021	66.090	54	79	
9-7	8	699	48.285	52	90	68
10-7	13	1.528	85.898	27	79	56

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

6-7	10	40.495	1.469.635			36,11
9-7	9	47.789	1.183.215			24,36
10-7	5	40.647	1.183.790			29,12
11-7	5	17.394	730.750			42,20

WAARVAN TONG

6-7	10	4.734	670.550			141,30
9-7	8	2.064	296.030			143,87
10-5	5	2.695	363.190			134,20
11-7	4	2.530	384.460			151,24

KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE

5-7	1	3.097	199.770			64,15
9-7	1	492	51.250			104,82
10-7	1	1.650	92.840			56,44

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

5-7	29	7.429	347.960	31,—	89,—	
6-7	30	7.139	422.979	37,—	102,—	
9-7	32	7.738	431.034	37,—	90,—	
10-7	33	6.457	394.553	49,—	87,—	
11-7	33	5.174	379.625	60,—	94,—	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

5-7	6	410	30.410	69,—	79,—	
6-7	5	373	24.608	59,—	76,—	
7-7	5	390	27.626	64,—	79,—	
10-7	6	635	39.663	57,—	71,—	63,—
11-7	7	564	38.347	64,—	73,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

6-7	4	2.680	118.296			
7-7	3	418	35.880			
9-7	4	16.030	290.070			
11-7	9	5.741	350.800			

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 5 JULI 1973

O.288, IJslad
Z.509, Noordzee
Z.562, Noordzee
O.282, Noord
O.249, Noord
O.303, Noord
N.705, Noord
O.172, West

VRIJDAG 6 JULI 1973

O.306, Noord
O.309, Noord
N.185, West
O.142, West
O.329, West
N.147, West

ZATERDAG 7 JULI 1973

O.285, Noord
N.752, Noord
O.123, Noord
Z.578, Noord
O.134, Noord
O.114, Kanaal
N.715, West

MAANDAG 9 JULI 1973

O.129, IJslad
O.83, Kanaal

WOENSDAG 11 JULI 1973

N.422, West
N.722, West

O O S T E N D E

VRIJDAG 6-7-1973

NOORD					
O.151	11	210	—	111.470	
O.127	11	245	—	211.740	

MAANDAG 9-7-1973

IJSLAND					
O.334	16	980	—	879.660	

KANAAL					
O.189	17	150	2000	368.205	
O.180	16	200	1700	424.954	
Z. 34	16	50	1250	223.550	

WEST					
O.148	6	40	—	55.500	
N.422	6	80	—	75.750	
N.723	6	120	—	127.750	
O.369	6	100	—	86.170	

NOORD					
O. 26	9	380	—	327.450	
O.232	10	400	—	291.255	
O.128	10	300	—	215.390	
N.719	10	290	—	190.032	

DINSDAG 10-7-1973

FALLS					
Z.496	8	15	1000	169.210	
Z.497	8	15	1000	162.140	

WEST					
O.217	8	230	—	190.770	

KUST					
O.486	1	2	94	13.940	

WOENSDAG 11-7-1973

NOORDZEE					
O.206-275	8	660	—	677.230	

NOOP HEAD					
O.231	12	250	—	234.648	

WEST					
N.722	6	50	—	66.490	
O.192	6	90	—	90.820	

NOORD					
O. 35	10	180	—	205.070	

KREEFTENPUT					
452	8	60	600	618.500	

NIEUWPOORT

VRIJDAG 6 JULI

N.491	60.920	N.346	32.696
N.805	13.870	N.498	10.810

Een veertig bentjes vis met ±600 kg tongen werden gemarkt! De tongen kregen de gekende prijzen (waaraan we werkelijk gewoon worden) van 125 à 164 fr. de kg. Andere vis, zoals de platvis kreeg 1300 fr. voor de drielingen en 700 fr. voor de kleine platvis. Alle andere soorten, waarvan kleine hoeveelheden natuurlijk werden „goed” verkocht.

ZATERDAG 7 JULI

N.700	20.210	N.805	6.030
N.788	9.640		

Kustvisserij.
Tongen van 127 à 162 fr.

MAANDAG 9 JULI

N.720	110.020	N.738	82.510
N.267	51.900	N.765	45.640

Deze vier vaartuigen losten 300 bennen vis met ± 350 kg tongen. De tongen kregen 122 voor de lapen en kleine de andere soorten van 140 à 163 fr. De variaties „rare” vis was „spek” voor de winkeliers en duur verkocht. De kabeljauw kreeg 1600 fr. de benne. De gullen van

1370 fr. à 1010. Voorkeuze 900, mini's 400 fr. Weinig platvis, kleine platvis kreeg zelf 1000 fr. Grote wijting even boven de 1000 fr. de benne, kleine van 480 à 410, en enkele bennen moesten opgevangen worden. Speerhaai werd gemijnd van 650 en 550 fr. Zeehonden 750 à 800 fr. Roggen rond de 30 fr. Rode soldaten: grote 35 fr. middenslag 25 de kg. Dus, een middelmatige markt! Schelvis: grote 950, middenslag 14! Dus een middelmatige markt.

WOENSDAG 10 JULI

N.591	69.590	N.345	66.670
N.761	50.250	N.590	81.170
N.788	10.610	N.700	23.610
N.805	23.010	N.349	18.030
N.498	13.410		

Deze vaartuigen konden slechts 80 bennen vis lossen maar toch 1850 kg. tongen werden op de markt gezet!

Deze kregen ook goede prijzen: t.t.z. van 124 à 160 fr.

De weinig andere soorten, kenden dan ook prijsverhoging.

De platvis werd gemijnd aan 2000 fr. de benne voor de grote. De drielingen 1700 en de visjes van 610 à 700. Weinig gullen en wijting. De moerroggen kregen al 1700 fr. de tilten 1600 fr., zelfde prijzen voor de sloopstaarten. Kleine variaties „rare” vis, waren „gouden” visjes voor de winkeliers!

Zo was de woensdagmarkt.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 13 JULI 1973

IJSLAND:
O.202 met 1.210 bennen, t.t.z. 800 b. koolvis, 50 b. schelvis en totten, 60 b. rode bennen, 50 b. mieten en schotse schol, 50 b. lengen en 200 b. varia.

NOORDZEE:
O.224 met 370 bennen, t.t.z. 70 b. kabeljauw en gullen, 200 b. totten 40 b. vlaswijting, 20 b. koolvis en lengen, 40 b. varia.

NOORD:
N.706 met 300 bennen, t.t.z. 10 b. shelfood, 65 b. kabeljauw en gullen, 60 b. schelvis en totten, 10 b. platvis, 10 b. roggen, 150 b. haaien.

Z.38 met 125 bennen, t.t.z. 25 b. gullen, 90 b. haaien en 10 b. roggen.

MAANDAG 16 JULI 1973

IJSLAND:
O.318 met 1.200 bennen, t.t.z. 800 b. koolvis, 100 b. kabeljauw en gullen, 100 b. schelvis en totten, 100 b. bennen, 50 b. schotse schol, 30 b. lengen en 20 b. varia.

O.81
O.316
KANAAL:
O.182 met 270 bennen vis en 1.400 kg. tongen.
O.181 met 200 bennen vis en 1.300 kg. tongen.

NOORD:
O.155, O.229, O.237, O.303, N.705, O.279, O.123.

NOORDZEE:
Z.509, Z.562
WEST:
O.156, N.579, O.172, N.185, O.329, O.142.

DINSDAG 17 JULI 1973

NOORD:
O.282, O.249, O.306, O.309, N.752
WEST:
N.715, N.422

WOENSDAG 18 JULI 1973

NOORD:
O.285, O.134
WEST:
O.148, N.723

schelvis		33
Groot	.....	24
Middel	.....	20
Klein	.....	19,20
Kabeljauw	.....	16,80-19,40
Gul	.....	—
Wijting	.....	—
Schaat	.....	—
Zeebaars	.....	22—23,40
Leng	.....	14—25,40
Schartong	.....	15,40-17—
Heilbot	.....	65,40-90—
Koolvis	.....	12,80-13,80
Hondstong	.....	10—25,60
Zeeuwolf	.....	—
Staat	.....	—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	9-7-1973	10-7-1973	11-7-1973
Lappen	121,4—	119,8-126	.....
Grote	126 -134	130,8-133	.....
3/4	141,4-147,2	150 -153,2	.....
Blok	145,2-155,6	153,4-156,2	.....
voor-kleine	136 -141,2	146,8-151,2	.....
kleine	114 -127	128 -132,4	.....
slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Soorten			
grote	127 -130	124 -130	128 -132
blok	140 -150	135 -141	145 -148
fruit	144 -156	142 -150	152 -158
schone kleine	158 -164	146 -150	160 -164
kleine	148 -155	138 -155	158 -164
tout petit	145 -152	128 -135	140 -148
slips	124 -128	117 -120	117 -125

Nieuwpoort

Soorten			
Tong I	122 —,—	122 —,—	126 -130
Tong II	140 —,—	150 —,—	143 -148
Tong III	155 —,—	161 —,—	158 -160
Tong IV	160 —,—	163 —,—	159 -150
Tong V	155 —,—	140 —,—	152 -147
Kleine	121 -127	122 —,—	124 -126

PLADIJS

Oostende

Soorten	9-7-1973	10-7-1973	11-7-1973
Grote	20,40-27,60	.....	30, —,—
grote iek	17,40-21,—	.....	33, —,—
kleine iek	17,—21,—	31,—,—	36,40,—
derde slag	17,—22,—	32,—,—	36,—,—
platjes	10,—,—	20,20-20,40	29,—,—

Zeebrugge

Soorten			
I	16,—18,—	14,—18,—	22,—27,—
II	17,—19,—	15,—19,—	30,—33,—
III	18,—19,—	14,—19,—	26,—28,—
IV	15,—17,—	14,—16,—	18,—19,—

Nieuwpoort

Soorten			
Moeien	35,—30,—	30,—,—	40,—,—
grote pladijs	26,—,—	34,—,—	35,—,—
drielingen	26,—,—	.....	.....
platjes	14,—,—	20,—,—	13,—14,—

BRIEVENBUS

HEEFT MEN BIJ OOSTENDE RADIO TEVEEL WERK?

Mijnheer de directeur,
Tijdens het voorbije week-end had er een vissersvaartuig af te rekenen met motorpech. Nadat de Reder met de bemanning in contact was, telefoneerde hij naar zijn hersteller, met het verzoek, via Oostende Radio, het schip op te roepen, om raad te kunnen geven bij het opheffen van de panne.

Deze verbinding werd direkt aangevraagd, echter nog niet verkregen.

Na ruim een half uur belde de aanvrager Oostende Radio, daar alle betrokkenen ongerust waren over het uitblijven van de radioverbinding, temeer daar men wist dat de bemanning bij hun toestel wachtte op een oproep.

Hij kreeg te horen dat men het schip nog niet opgeroepen had „maar dat men dit nu eerst zou doen”.

Dat „eerst” heeft dan nog ruim een kwartier geduurd. Men vraagt zich werkelijk af waarom het een uur moest duren voordat men verbinding geeft met een schip dat wacht op een oproep.

Een reder

NOTA DER RED.: Als dit waar is, verwondert ons dit van Oostende Radio, die steeds zeer vlug is om de visserij te helpen.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 5/7 :

542 Kanaal 14	1000	80	214.320
25 Kust 6	500	30	116.230
429 Noord 8	800	50	185.410

VRIJDAG 6/7 :

546 Noord 12	100	70	107.860
587 Noord 4	200	20	72.084
599 West 10	100	80	96.985
505 Noord 4	350	30	104.530
483 Noord 10	100	160	170.530
573 Kreeftenput 10	100	150	258.116
593 Noord 7	500	40	143.620
			953.945

MAANDAG 9/7 :

596 Noord 5	400	30	88.670
442 Kust 6	150	20	51.340
583 Noord 10	300	200	235.020
495 Noord 12	100	170	145.895
512 Noord 9	250	90	161.980
592 Noord 10	500	60	154.400
563 Kreeftenput 9	100	120	121.250
400 West 8	100	40	67.840
533 Noord 10	100	120	133.760
			1.183.215

DINSDAG 10/7

295 Kanaal 17	1000	100	388.750
484 West 8	300	250	297.180
415 West 8	100	150	192.700
603 West 8	100	90	135.430
500 Kreeften 8	100	120	161.730
			1.175.799

WOENSDAG 11/7 :

445 West 10	100	70	121.190
510 Noord 8	600	50	200.900
525 Noord 6	400	30	128.070
420 Noord 6	300	70	133.730
568 West 8	400	40	146.860
			730.750

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. BAELSKAAL 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. SCHAALEN- 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.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	9-7-1973	9-7-1973	10-7-1973	10-7-1973	11-7-1973	11-7-1973	9-7-1973	11-7-1973
Parbot : groot (123)	121,4-123	120 -135		100 -140	143 —,—	130 -152	148 —,—	150 —,—
middel (123)	90,—106	100 -119	105 —,—	80,—98,—	103 —,—	105 -120	120 —,—	120 —,—
klein (123)	64,40-83,—	35,—89,—	85,—,—	40,—79,—		60,—105	90,—,—	100 —,—
Griet : groot (123)		72,—78,—		58,—74,—		75,—81,—		115 -90,—
middel (123)		62,—68,—		50,—57,—		56,—74,—		
klein (123)		51,—58,—		40,—49,—		50,—55,—		
Schelvis : groot								
middel	18,—22,—							
klein	6,60-21,—		8,20-13,—		6,80-14,—			
Heek : groot	42,50,—				38,—48,40			
middel	23,—,—				32,—36,—			
klein					25,80,—			
Lom								
Leng								
Rog (1)	16,60-31,60	33,—38,—	34,—,—	26,—27,—	21,—31,—	25,—27,—		
Keilrog (123)	45,—,—				45,40,—			
Rog (23)								
Tiltten (23)		30,—34,—		23,—,—		22,—24,—	34,—,—	38,—,—
Scherpstaart (23)		26,—35,—		24,—30,—		25,—35,—	30,—,—	32,—,—
Halve mans (23)		24,—26,—		27,—28,—		25,—27,—	29,—,—	35,—,—
Teelt (2)		22,—24,—		25,—26,—		25,—27,—	24,—,—	28,—,—
Katrog (2)		10,—15,—		14,—15,—		14,—17,—		
Kabeljauw	19,40-28,—	26,—32,—	28,80,—				33,—,—	
Gul (groot)	9,—27,60	20,—24,—	24,—30,80	23,—26,—			18,—27,—	20,—35,—
Gul (middel)		18,—22,—		23,—25,—				
Gul (klein)		7,70-9,—		8,—10,—				
Hozemondhamme	57,80-98,—				59,—112,4			
Wijting : groot	10,—20,—	16,—19,—	11,—,—	15,—17,—	7,—21,—	19,—20,—	22,—,—	18,—,—
klein		8,25-10,—		8,25,—		9,—10,—	8,—10,—	12,—,—
Schar		4,—12,—	12,—14,40	5,—8,—	22,—,—	6,—10,—	12,—22,—	15,—20,—
Steenschol	20,—39,40				30,—54,—			
Zeehaai	14,80-18,20	13,—17,—	17,40-18,20	15,—19,—	16,80-18,—	15,—18,—	13,—,—	
Hondshaai	7,—13,80				9,20-12,—			
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel	9,80,—		18,60,—					
Horsmakreel								
Zeekeeft					28,—44,—			
Schaat								
Zeebaars (klipvis)					22,40,—			
Kongeraal	28,—,—				17,—37,40			
Schartong								
Volle haring								
Ijle haring								
Haringshaai								
Steenholk	3,— 7,60				7,60,—			
Heilbot					84,—122			
Koolvis					8,40-14,60			
Steur								
Zeewolf	16,50,—				34,—,—			
Pollak					16,—30,—			
Zonnevis					70,—75,40			
Koningsvis	70,—,—				100 —,—			
Vlaswijting								
Zeeduivel								
Schotse schol						10,—12,—	16,—,—	15,—22,—
Zeehond		8,—12,—						
Bot							30,—,—	
Rode Poon (roobaard)						6,—8,—	10,—,—	18,—,—
Grauwe Poon (knorh.)	6,20,—	6,—8,—						
Rode Knorhaan	8,20-28,—				5,40-30,—			
Posten								
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 4 juli te IJmuiden werd het volgende aangevoerd: 521 kisten kabeljauw, 3 kisten schelvis, 580 kilogram tong, 8 kisten tarbot en griet, 97 kisten wijting, 264 kisten schol, 20 kisten schar, 10 kisten makreel, 11 kisten diversen.

Prijzen in guldens.
Per 1 kilogram. Gr. tong 9.68-9.33 gr. m. tong 9.87-9.68, kl. m. tong 11.00-9.81, tong 1 13.34-12.78, tong 2 13.26-12.96, tarbot 8.31-7.33.

Per 50 kilogram: tarbot 304-198, griet 207-177, kabeljauw 1 71-68, kabeljauw 2 93-72, kabeljauw 3 86-70, kabeljauw 4 81-70, kabeljauw 5 86-55, schelvis 2 105, schelvis 4 67, schol 1 110-75, schol 2 102-75, schol 3 101-70, schol 4 86-69, schar 77-42, wijting 2 77-42, wijting 3 81, makreel 2 40.80-36.20, poontjes 135, haai 85.

Besommingen.
Aan de woensdagmarkt werden de volgende besommingen gemaakt: KW 205 1.800, SL 5 7.400, TH 24 10.000, VD 15 490, S 1.700, 115 12.000, YE 25 3.600. Spanvisser: EB 28 + UK 200 23.000.

Het Staatsvisserijbedrijf meldt dat in de maand mei dit jaar in de IJmuidense rijkshallen 3.489.189 kilogram vis werd aangevoerd, een hoeveelheid die 6.109.864 de mei-aanvoer 4.749.026 kilogram terwijl de opbrengst f 6.180.680 was.

Aan de donderdagmarkt 5 juli werd te IJmuiden aangevoerd: 1865 kg. tong, 103 kisten tarbot en griet, 851 kisten kabeljauw, 78 kisten koolvis, 487 kisten schelvis, 209 kisten wijting, 1057 kisten schol, 29 kisten schar, 639 kisten makreel, 875 kisten haring, 94 kisten diversen.

Prijzen in guldens.
Per 1 kg.: gr. tong 9.55-9.27, grm. tong 9.86-9.50, kl. m. tong 10.87-9.90, tong een 12.82-10.50, tarbot 8.21-7.21 zalm 7.99-5.52.

Per 50 kg.: haai 48-14, schar 84-14, poontjes 15-11, schar tong 38-15, krab 5.50, steenbolck 21, horsmakreel 28, makreel één 30,00-27,50, makreel 26,80-23, makreel drie 23, haring één 51,60-27,50, tarbot 299-290, griet 195-125, kabeljauw één 64-50, kabeljauw twee 71-49, kabeljauw drie 75-

42, kabeljauw vier 66-39, kabeljauw vijf 50-22,50, koolvis één 44, koolvis twee 45-39, koolvis drie 51-44, koolvis vier 52-31, schol één 81-58, schol twee 81-59, schol drie 84-63, schol vier 91-43, wijting één 30, wijting twee 35-27, wijting drie 30-23, hammen 160, hake drie 150-130, hake vier 74-62, tong-schar 82-30.

Aan de maandagmarkt van 9 juli 1973 werd te IJmuiden aangevoerd: 13.500 kg tong, 111 kisten tarbot, 188 kisten kabeljauw, 4 kisten koolvis, 320 kisten schelvis, 988 kisten wijting, 2183 kisten schol, 157 kisten schar, 159 kisten makreel, 49 kisten varia.

Prijzen:
In guldens: grote tong 9,70-9,23, grootmiddel tong 9,51-9,29, kleinmiddel tong 11,11-10,31, tong I 13,18 -12,27, tong 2 10,89-10,06, tarbot 7,61 -6,69, zalm 6,00;

Per 50 kg.: kabeljauw 1 104-60, kabeljauw 2 93-99, kabeljauw 3 75-66, kabeljauw 4 74-63, kabeljauw 5 57-30, tarbot 300-120, griet 217-110, schelvis 4 58-30, koolvis 2 37, koolvis 2 37, koolvis 4 49, schol 1 83-60, schol 2 82-65, schol 3 75-60, schol 1 4 67-53, makreel 2 65-30, makreel 3 25-21,50, poontjes 12-8, haring 2 25,50, steenbolck 21-18, wijting 3 39-27, wijting 4 38-16,50, haai 85-51, tong-schar 101-75, schar 38-33,50, krabbepoten 53-47.

BESOMMINGEN:

Aan de maandagmarkt van 9 juli werden de volgende besommingen gemaakt: KW 11 f 22.000, 34 20.800 51 14.000, 80 14.500, 87 13.000, 113 14.800, 117 16.300, 132 8.800, 149 13.800, 152 11.800, 174 18.200, 185 14.600, 187 12.900, 189 14.700, 194 18.600, 205 4.700, 209 9.400, 213 8.750 214 20.000, 215 11.500, 217 9.200, 221 15.800, 226 19.800, SCH 256 18.400, VL 121 2.500, WK 45 5.900, 57 19.100 IJM 15 2.300, 18 20.700, 29 24.890, 30 25.800, 154 17.800, UK 1 13.500.

Aan de dinsdagmarkt van 10 juli werd in IJmuiden aangevoerd: 69 kg. tong, 7 kisten tarbot en griet, 57 kisten kabeljauw, 4 kisten koolvis, 31 kisten schelvis, 34 kisten wijting, 54 kisten schol, 1 kist schar, 7 kisten makreel, 28 kisten diversen.

HET BELANG VAN DE VISSERSHAVEN VAN URK

Nederland — dat in tegenstelling met België zeer erg met zijn visserij is begaan — heeft het Economisch Technologisch Instituut Overijssel (ETIO) opdracht gegeven de economische belangrijkheid van de haven Urk als vissershaven te onderzoeken. Men kwam tot de vaststelling dat de vissershaven van Urk zo'n groot belang heeft op economisch gebied, dat er waarborgen moeten komen voor de goede werking van de haven. Dit besluit werd wel enigszins afgezwakt toen er meteen aan toegevoegd werd dat bij investeringen grote voorzichtigheid aan de dag moet worden gelegd wegens de onzekere toekomst van de visserij.

De gemiddelde BRT en de lengte van de vloot in Urk is de grootste van Nederland. Op Urk varen 136 schepen met een BRT van 14.453 ton. Erg belangrijk is dat er voor het ogenblik in Urk 25 nieuwe kotters in bestelling zijn met een motorvermogen dat tussen 1.000 en 1.400 PK ligt. Dat betekent een investering van zo wat 36 miljoen gulden of meer dan 500 miljoen BF. (Wij Vlamingen moeten nu zo wat rode kaken krijgen want met de orderboeken van onze scheepswerven is het wat viskotters betreft maar mager gesteld...)

Niet alleen de vloot groeit gestaag aan in Urk, ook de aanvoer en de besommingen stegen constant.

Waar in 62 nog maar 1,5 milj. kg vis gevoerd werd in de afslag van Urk voor 1,8 miljoen gulden (zo'n 25 miljoen BF), werd in 1972 meer dan 22 miljoen kg aangevoerd ter waarde van ongeveer 60 miljoen gulden of zo wat 875 miljoen BF.

Voor dit jaar laten de resultaten van de eerste maanden al zien dat het resultaat weer zowel qua aanvoer als wat de besommingen betreft, weer hoger zal zijn.

Het ETIO meent dan ook dat het voor de werkgelegenheid ter plaatse belangrijk is dat de haven regelmatig door de kotters kan worden aangedaan. Op de vaarroute naar Urk liggen namelijk enkele hindernissen. Zo wensen de Urkse vissers dat de plaat bij Kornwerderzand zou worden weggebaggerd. Gezien de kosten zal dit waarschijnlijk niet gebeuren en zal alleen de vaargeul ugediept worden.

Tenslotte wijst het ETIO erop dat er nu dringend een einde moet komen aan het opvoeren van het motorvermogen. Dit geldt niet alleen voor Urk maar voor de hele Nederlandse vissersvloot. Beperkt men het motorvermogen niet, dan gaat binnenkort de platvis weggevoerd zijn en maait men bij wijze van spreken het gras vanonder zijn eigen voeten weg. En daar is Urk, als snelgroeiende stad, zeker niet mee gebaat.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 2 juli tot en met 7 juli 1973

Omdat op Texel in Oosterend een feestweek werd gehouden, kwamen de Texelse kotters al vroeg in de week aan de markt, terwijl een belangrijk gedeelte van deze vloot de gehele week niet uitvoer.

Hierdoor was er wel alle dagen een aardige aanvoer, die echter in mindering moest worden gebracht van de aanvoer in het weekeinde.

Door de weer uitzonderlijk goede prijzen voor alle vissoorten en ondanks de tijd van het jaar met over het algemeen niet grote vangsten, konden de meeste kotters die de gehele week visten nog een zeer redelijke tot goede besomming maken.

De hoogste besomming voerde van de afgelopen week zelfs 9.722 kg vis aan, waarvan 2.567 kg Tong met een gem. prijs van f 10,67 per kg, voor een besomming van ruim f 36.500,—

De besommingen van de andere grote kotters varieerden van f 25.000,— tot f 32.000,—

Door 89 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

42.369 kg Tong	f 440.192,98	van f 1409	f 900
9.939 kg Tarbot	f 53.454,36	van f 867	f 212
3.250 kg Griet	f 10.943,70	van f 452	f 249
235.785 kg Schol	f 272.658,90	van f 208	f 052
9.500 kg schar	f 2.748,85	van f 102	f 016
2.010 kg Wijting	f 1.304,76	van f 200	f 016
11.655 kg Kabeljauw	f 10.615,26	van f 171	f 056
1.460 kg Poon	f 755,77	van f 103	f 032
1.533 kg Tong-schar	f 1.773,40	van f 200	f 045
2.109 kg Heek	f 3.112,91	van f 220	f 099
655 kg Schelvis	f 811,75	van f 134	f 122
980 kg Bot	f 167,13	van f 027	f 016
200 kg Harder	f 269,51	van f 151	f 116
671 kg Diversen	f 440,88		
322.126	799.230,16		

KAARTEN DER VLAAMSE BANKEN

verkrijgbaar:

- 1) DRUKKERIJ
„HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
Hendrik Baelskaai 30, Oostende
- 2) BUREEL
Vindictivelaan 22, Oostende
- 3) HAND IN HAND
Tijdokstraat 34, Zeebrugge

Prijs: 150 F (+ BTW 18 % voor niet-visserivaartuigen)

(7348N-7368V)

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NOORDZEEFESTIVAL

AUDITORIUM - 21 UUR

Donderdag 12 juli :

Festival Politie- en Gangsterfilms
"SLEUTH" (De Speurhond)
 Film van Joseph L. Mankiewicz.
 Met LAURENCE OLIVIER en MICHAEL CAINE
 Oorspronkelijke versie — Tweekalige onderschr.
 100 F — Kinderen niet toegelaten.

Vrijdag 13 juli :

HET GROOT ISRAELITISCH FOLKLORISTISCH ENSEMBLE
 175—200—225—250 F

Zaterdag 14 juli :

JULIEN CLERC
 Jean-Pierre DORSAY en zijn orkest
 DANIEL GUICHARD — GERARD MAJAX — YVAN DAUTIN
 150—200—250—300 F

Dinsdag 17 juli :

Festival Politie- en Gangsterfilms
"REDNECK"
 Film van Silvio Narizzano en Michael Lester
 Met FRANCO NERO, TERRY SAVALAS en MARK LESTER
 Oorspronkelijke versie — Tweekalige onderschr.
 100 F — Kinderen niet toegelaten.

Woensdag 18 juli :

Show MARIKA ROKK
 150—175—225—250 F

Donderdag 19 juli :

HET GROOT SYMFONIEORKEST VAN DE B.R.T.
 o.l.v. Irwin HOFFMAN
 Solist : Maria TIPO, pianist
 Progr. : Alpaerts — St-Saëns — Ravel — Borodine.
 125—150—175—200 F

Vrijdag 20 juli :

Recital MIREILLE MATHIEU
 250—300—350—400 F

Zaterdag 21 juli :

"UNE BONNE, ÇA NE POUSSE PAS SUR UN ARBRE, N'EST-CE PAS ?" (Ronald Millar)
 Met CHRISTIANE LENAIN, SERGE MICHEL e.a.
 Compagnie des Galeries
 100—150—200 F

Lokatie : Casino-Kursaal, alle dagen van 10 tot 13 uur en van 16 tot 19 uur — Tel. : 059/751.11

NIGHT-CLUB "LA CHAMPAGNE"

Iedere dinsdag, woensdag en donderdag gedurende de maanden juli en augustus, te 20.30 uur :

"RELAX-CLUB"

175 F per persoon — Relax-Pak — Onbeperkt buffet.

Vrijdag 13, zaterdag 14 en zondag 15 juli te 22 uur :

LINE ANDRES

Alle dagen, tot en met 26 augustus :

MERINO COSTA Y SU ORQUESTA — Piano : FRANZ ANDRE —

Zang : DOMINIQUE

Op maandag gesloten.

TENTOONSTELLINGEN

Inkomhall en Erehall — Tot 5 september :
EUROPAPRIJS VOOR SCHILDERKUNST 1973

Montrosezaal — Van 14 juli tot 1 augustus :
MARC. EEMANS

Conferentiezaal — Tot 5 september :
CHINA-EXPO (Missies van Scheut)

Scotch-Bar — Tot 31 augustus :
GUST MICHIELS (Beeldhouwwerken)

Dagelijks toegankelijk van 10 tot 13 uur en van 15 tot 19 uur.

Voor alle inlichtingen : Telefoon 059/751.11.

(604SW—7742N—7417V)

★ 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.

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)

TE KOOP GEVRAAGD Een of twee GARNAALVISSERS- VAARTUIGEN

in goede staat en onmiddellijk kunnende mee vissen

Schrijven met prijs bureel blad nr 7329V.



Inlichtingen:
 Postbus 139 Oostende
 Strikte geheimhouding verzekerd

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

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 belooft 30 fr.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. BELGIE

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

B. NEDERLAND

- Handelsmaatschappij NAUTILUS, Postbus 5097, Scheveningen
- Handelonderneming MARITIEM' Vissershavenweg 46, Scheveningen.
- N.V. Handel- en Industriële Maatschappij J. VAN BEELEN, Middenhavenstraat 58-62, IJMUIDEN.
- Coöperatieve Inkoopvereniging van Visserijbenodigdheden 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 s v

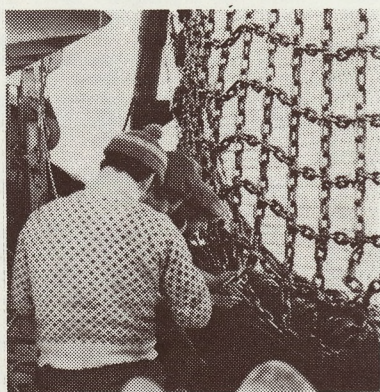
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

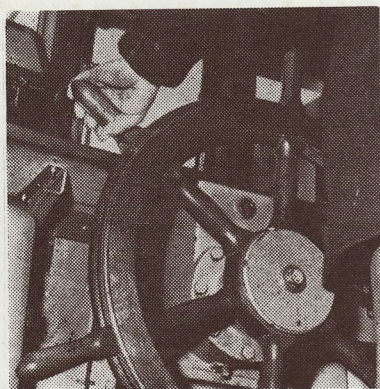
oostende

Tel. (059) 716.89

Telex : hunood 192.29



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



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



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