



VAKBLAD
VOOR DE
BELGISCHE
ZEEVISSERIJ
39e JAAR

VERSCHIJNT WEKELIJKS

HET VISSERIJBLAD

VRIJDAG 21 SEPTEMBER 1973 — PRIJS 20 F — Nr 38

BESCHERMKLEDIJ voor VISSERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN ONDERSTAANDE KLEDIJ BEKOMEN. EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD :

KNIELAARS

LAARS gevoerd met wol

DIJLAARS

HEUPLAARS

OVERALL blauw goed - maat 50 tot 56
maat 58

BROEK blauw goed

VEST blauw goed - maat 48 tot 56
maat 58

BROEK met borststuk - maat 48 tot 56
maat 58

JUMPERS blauw goed
small en medium
large
extra-large

JUMPERS aircoat

ZUIDWESTER (lange kap)

OLIE-HEMD zonder kap
met kap

OLIESCHORT

OLIEBROEK met bretels

GUTTERS

AIRCOAT BROEKEN
broeken met bretel
maat 42 - 56
58 - 60

De punten zijn uitsluitend om te zetten bij SCAP, Hand in Hand Zeebrugge of de Rederscentrale (Vismijn) te Nieuwpoort.



DUFFLE COATS gevoerd

1.535 fr.

1.655 fr.

Ook nog in deze magazijnen te verkrijgen aan zeer goedkope prijzen

KEUKENHANDDOEKEN blauw	45 fr.
Prachtige KEUKENHANDDOEKEN	
Cristal	36 fr.
Boilo	32 fr.
SPONSHANDDOEKEN blauw	29 fr.
VAATDOEKEN	12 fr.
Radical DETERGENTZEEP - 1 liter	30 fr.
LEVIS VERF - alle kleuren	109 fr.
REGENKLEDIJ (broek en vest)	450 fr.
WOLLEN DEKENS	290 fr.
MESSEN PIJKENAAS	140 fr.
PRISMAKIJKERS	1.750 fr.
REDDINGSVESTEN	360 en 750 fr.
UURWERKEN met stuurwiel	3.250 fr.
BAROMETER met stuurwiel	2.500 fr.
UURWERKEN elektrisch	2.000 fr.
BAROMETER	2.330 fr.
DUFFLE COATS grijs en groen	800 fr.
echte engelse, blauw	1.250 fr.
extra	1.380 fr.
camel	1.460 fr.
WERKSCHOENEN - anti-slip & versterkte top	
laag model	488 fr.
hoog model	506 fr.

In deze prijzen is de B.T.W. niet begrepen

Alle aannemers, industriëlen en werkgevers die aan hun volk werkkledij moeten geven, kunnen voortaan, aan zeer voordelige prijzen, die aanschaffen bij de Rederskoöperatieven.

zich wenden :

S. C. A. P.

H. BAELSKAAL 27, OOSTENDE
Tel. 059/729.51 - 709.31 - 709.32

HAND IN HAND

REDERSKAAI, ZEEBRUGGE
Tel. 050/541.17

het visserijblad

Vrijdag 21 september 1973 — Nr. 38

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

BELANGRIJKE BESPREKINGEN IN INTERNATIONAAL VERBAND *Beperkte vangsthoeveelheden visserijlimieten en zandwinning*

Naast de vele problemen waarmee het zeevisserijbedrijf steeds te kampen heeft op nationaal vlak, worden de problemen op internationaal vlak zich steeds meer op.

Geen week gaat voorbij of men wordt geconfronteerd met het vraagstuk van de overbevissing, het probleem van de uitbreiding der visserijzones, de toenemende exploitatie en exploitatie van zeeën en wateren, waaronder in hoofdzaak de oliewinning, de pipe-lines, en thans ook de zandwinning.

Dit alles geeft redenen te over om de toekomst van de zeevisserij op internationaal vlak bekeken weinig optimistisch te zien.

Om aan het probleem van de bevoorrechte overbevissing te verhelpen zullen vangstquota worden ingesteld hetzij voor bepaalde, hetzij voor alle visserijen, Ieder land zal op grond van het vangstcijfer van vorige jaren een hoeveelheid of quotum toegewezen worden en aldus verbod worden opgelegd meer dan de hem toegewezen hoeveelheid aan te vangen.

Naast de beperking in de vangsthoeveelheden, zullen ook nog de vangstgebieden worden beperkt en zullen bepaalde area's gedurende bepaalde perioden volledig voor visserij worden afgesloten. In deze gebieden bekend als paai- of broedplaatsen.

Naas; deze beperking is er ook nog beperking van een andere soort, t.w. de hinder door het steeds op groter schaal exploiteren van de viswateren. Last but not least, is er nog het spook van de eenzijdige uitbreiding van visserijzones dat steeds meer en meer opduikt en dat meer nog dan de andere beperkingen de visserijbedrijvigheid aan banden legt.

Het ligt voor de hand dat deze zeer belangrijke internationale problemen slechts in internationaal verband en in samenhangigheid en besip kunnen worden opgelost.

Wat dit betreft verdient het internationaal begrip en collegialiteit tussen de nationale beroepsverenigingen der West-Europese visserijstaten, verenigd in de zg. West European Fishery Conference (W.E.F.C.) al vast een speciale vermelding.

Afgezien van de verschillende werkgroepen die in de schoot van deze organisatie werden opgericht en welke regelmatig bijeenkomen om bepaalde problemen afzonderlijk te bespreken, zoals de aanwezigheid van de marktsituatie's in de verschillende landen, het probleem van de minimumprijzen, het vraag-

stuk van de overbevissing, het probleem van de visserijzones, edmhoudt de W.E.F.C. jaarlijks een plenaire vergadering, afwisselend in een stad van de verschillende landen-leden. Vorig jaar greep, zoals men zich zal herinneren, de jaarvergadering te Knokke plaats en dit jaar kwam de eer toe aan de Spaanse nationale redersvereniging om in hun land dergelijke belangrijke bijeenkomst te organiseren. Deze conferentie greep plaats op 11 en 12 september jl.

Het spreekt voor zichzelf, dat de hierboven vermeldde problemen aan de orde kwamen en in verschillende resolutie's werd een duidelijk standpunt omtrent één en ander ingenomen.

Delegatie's van nationale redersverenigingen uit Denemarken, Engeland, Frankrijk, West-Duitsland, Nederland, Noorwegen, Portugal, Spanje, Zweden en België namen aan deze besprekingen deel. Verder was er ook een Ierse delegatie aanwezig als waarnemer.

De vergadering duidde de heer D. Rodriguez, Voorzitter van de Spaanse redersvereniging, als voorzitter van de Conferentie aan.

Eén van de voornaamste punten welke werd behandeld, betrof natuurlijk de aangelegenheid van de wereldconferentie over het internationaal zee-recht, die in het voorjaar van volgend jaar zal worden gehouden in Chili. Het is op deze wereldconferentie dat de beslissing zal moeten vallen of een kuststaat al dan niet zijn visserijzones boven de 12 mijl zal kunnen uitbreiden.

Een gemeenschappelijke verklaring in dit verband wordt door de vertegenwoordigde landen uitgegeven, welke aan de respectievelijke nationale overheden zullen worden overgemaakt, in de hoop dat de Westeuropese naties een gelijkluidend standpunt zouden innemen, opdat een einde worden gesteld aan de chaos die zich thans op het gebied van uitbreiding van visserijzones aan het voltrekken is, daar steeds meer landen unilateraal en zonder zich om de visserijrechten van de andere naties te bekommeren, de visserijzones uitbreiden.

Overigens zijt de toestand er niet zo rooskleurig uit en er is een geronde vrees dat op de wereldconferentie een meerderheid zal worden gevonden om de twaalf mijlen overboord te werpen, waarbij men denkt aan voorbehouden visserijzones van 100 ja, zelfs 200 mijlen...

(Vervolg blz. 2)

Heeft V.O.Z.O.R. nog reden van bestaan?

Het is onze reders en al wie in de Zeevaartmiddens leeft, bekend dat in 1939, toen de oorlog uitbrak, er een wet verscheen waarbij de reders verplicht waren zich te verzekeren tegen oorlogsrisiko bij de daartoe gevormde parastatale instelling VOZOR welke niet alleen gewaarborgd werd door de Staat, maar daarenboven in geval van verlies, het de Staat was die bijlegde.

Om te kunnen genieten van het oorlogsrisiko, moest men daarenboven voldoende gedekt zijn tegen gewoon risiko, wat aanleiding gaf tot talrijke soms harde tussenkomsten omdat vooral de kleinen hiervan 't slachtoffer waren.

Tijdens de oorlog waren niet alleen verschillende koopvaardij-schepen het slachtoffer van het oorlogsrisiko maar ook vele tientallen vissersvaartuigen.

Dank zij tussenkomsten van de kustvissersredersverenigingen Hand in Hand voor de Oostkust en Oostende, werden veelal soepele regelingen bekomen, maar was er in de wetgeving voorzien, dat men verplicht was het door oorlogsrisiko vergane schip te vervangen wou men driemaal de intrinsieke vooroorlogse waarde ontvangen.

Oude kustvissersreders en weduwen waarvan de man vergaan was op zee waren in het algemeen het slachtoffer daarvan omdat ze het door oorlogsfeiten vergane schip niet konden vervangen.

Ook hier werd dank zij een interpretatie van de wet, een mouwtje aangepast, zodat er weinigen geen voldoende bekwamen.

De vele dossiers welke te dezer gelegenheid door ons behandeld werden, zouden duidelijk kunnen aantonen hoe vaak onbegrippen en vele vooroordelen en moeilijkheden dienden opgelost in een wet, waarvan men niet kon zeggen, dat ze als een goede verzekeringspolis kan aanzien worden.

En in dat opzicht mocht hulde gebracht aan de advocaat van VOZOR, de heer Marquet, daarin zeer goed bijgestaan door het toen bestaande administratief personeel, waarvan een zekere heer Oscar Verhoeven een der mensen was, die de kleine vissers-reders enorme diensten bewees.

Sedert 1944, einde van de oorlog, zijn echter ongeveer dertig jaar verloren en nog bestaat niet alleen de wet maar de administratieve instellingen en een beheerraad, die jaarlijks enkele malen bijeenkomen om de reserves te beheren.

Ondertussen is het een feit, dat de reders ter visserij, koopvaardij en bagger- en sleepboten nog moeten betalen en dit voor wat de visserij betreft, één frank per duizend verzekerde waarde. Een schip van 5 miljoen frank verzekerd in ge-

woon risiko, moet dus nog jaarlijks minstens 5.000 fr betalen.

In Holland, Engeland, Duitsland en Frankrijk bestaat die verplichting niet meer en is die verzekering voor zij die het willen, in hun gewone verzekering opgenomen.

Wij zijn tenandere ten zeerste over die toestand ten onzent verwonderd, temeer dat naar het schijnt, de VOZOR over reserves beschikt welke de 600 miljoen fr. benaderen en dit geen zin heeft ze te bewaren en er voorts een nutteloze administratie op na te houden.

Er is nochtans in de wet een mogelijkheid tot likwidatie voorzien, zodat de reserves door de minister voor maritieme nuttige doelen mogen aangewend.

Ten huidige dage worden de reders ter visserij overladen met allerlei lasten.

Een jaar geleden kwam ook het fonds voor scheepjongens tot stand, waarvoor tot op heden elk een vrijwilling betaalde (op een 9 tal na) en straks de reders elk jaar minstens vijf miljoen frank zullen moeten bijeenrapen.

Dit fonds heeft zijn groot nut bewezen. Maar waarom zou VOZOR niet mogen gelijkwideerd en de reserves ervan voor wat de visserij althans betreft, niet mogen aangewend worden om voor de reders dit fonds te spijzen.

De reserves van VOZOR zijn toch immers rederspenningen en zouden hier nuttig kunnen gebruikt. Ondertussen heeft het geen zin meer een verzekering voor oorlogsrisiko administratief in leven te houden en zou de minister een zeer nuttig werk verrichten, moest dit organisme einde van dit jaar opgedoekt worden om de reserves voor nuttiger doeleinden te zien gebruiken.

Deze overwegingen stellen we, na gedurende 33 jaar al het wel en wee voor de visserij van deze instelling te hebben meegemaakt en het een feit is, dat zij zeer nuttig is geweest, maar thans niet de minste reden van bestaan meer heeft.

In verband hiermede, stellen we vast dat volksvertegenwoordiger Dries Claey's, zo pas aan de betrokken minister van Verkeer enkele vragen heeft gesteld.

We zijn overtuigd dat de minister en zijn administratie ons standpunt zullen delen en dat de Rederscentrale er zal op aan sturen ook hier haar nuttige rol te vervullen.

Door volksvertegenwoordiger Dries Claey's werd aan de minister van Verkeerswezen hiernavolgende parlementaire vraag gesteld :

(Vervolg blz. 2)

BEPERKTE VANGSTHOEVEELHEDEN VISSERIJLIMITEN EN ZANDWINNING

(Vervolg van blz. 1)

BESPREKINGEN OVER DE FAHROË EILANDEN

In verband met de visserijgrenzen is het bekend dat er besprekingen aan gang zijn omtrent de visserij rondom de Fahroë eilanden.

De Fahroë eilanden die tot de Deense kroon behoren, voelen zich namelijk bedreigd door de situatie rondom IJsland. Ze vrezen nl. dat door de uitbreiding van de IJslandse visserijlimiten steeds meer vaartuigen hun visserijgronden zullen gaan bewerken en aldus de overbevissing in de hand zullen werken. Ze wensen bijgevolg de vangsthoeveelheden rondom de Fahroë eilanden te beperken enerzijds en anderzijds bepaalde zones, zg. broed- of paaiplaatsen, gedurende welbepaalde periodes voor de visserij af te sluiten.

Alhoewel de Fahroë eilanden niet zelfstandig zijn en ze bij Denemarken behoren, verzet Denemarken zich niet tegen deze wens van de Fahroë eilanden, blijkbaar om politieke redenen, waarschijnlijk om te voorkomen dat de Fahroë eilanden onafhankelijke zouden willen worden enerzijds en anderzijds omdat de Fahroë eilanden met Denemarken binnen afzienbare tijd in de E.E.G. zouden stappen. Onderhandelingen zijn dus aan gang omtrent het bepalen van de vangstquota per land. Dergelijke onderhandelingen zijn natuurlijk van groot belang want het gevaar bestaat dat, wanneer in 1974 de 200 milj aanvaard zouden worden, zij die niet hebben onderhandeld helemaal buiten zitten. Gezien de visserij rondom de Fahroë eilanden ook voor ons land van belang is, vertrok begin deze week een Belgische delegatie, samengesteld uit vertegenwoordigers van het departement van buitenlandse zaken, van verkeerswezen en van het bedrijf naar Kopenhagen om aan de besprekingen deel te nemen en onze rechten aldaar te vrijwaren.

EN DE ZANDWINNING ?

Benevens het belangrijk probleem van de zeevisserijzones behandelde de W.E.F.C. ook nog het aspect van de exploratie en de exploitatie van

de Noordzee en belendende wateren. In dit verband werd op verzoek van de Rederscentrale het geval van de zandwinning besproken, probleem waarmee ook de Nederlanders worden geconfronteerd.

Bijzonder belangrijk is ook de oliewinning, meer bepaald de pipelines die een hinder betekenen voor de visserij. Het juridisch aspect speelt hier ook een rol vermits, in geval van schade aangebracht aan deze leidingen de vissersvaartuigen verantwoordelijk worden gesteld, terwijl in geval vissersvaartuigen zelf schade oplopen ze de gevolgen daarvan moeten dragen.

Er dient hiervoor derhalve een oplossing te worden gezocht om de verantwoordelijkheid te regelen derwijze, dat de visserij hier niet in alle gevallen de dupe moet van zijn.

Belangrijk bij dit alles is, zoals in de aanvang reeds gezegd, de vaststelling dat de Westeuropese bedrijfsmiddelen een resolute en eensgezinde houding hebben aangenomen, welke ze thans zullen trachten door te spelen naar hun respectievelijke regeringen, opdat ook deze resoluut en eengezind gelijkaardige standpunten zouden innemen in de officiële besprekingen ter behartiging van de visserijbelangen.

In verband met de uitbreiding van de visserijzones wordt weliswaar begrip opgebracht voor de op gegeven redenen, zoals het gevaar van overbevissing, het handhaven van de visstocks en de leefbaarheid van de kustbevolking die in hoofdzaak afhangt van de visserij, maar dit mag geen aanleiding geven tot ongebreidelde eenzijdige maatregelen, uitsluiten ten voordele van het eigen land, met uitsluiting van de andere visserijnaties die allen evenzeer van de visserij afhankelijk zijn.

Benevens het zeer belangrijk probleem van de visserijzones de overbevissing en de exploitatie van de wateren, wijdde de W.E.F.C. in haar jaarvergadering uiteraard aandacht aan nog verschillende andere punten, zoals o.m. de industriële visserij en het gemeenschappelijk E.E.G. visserijbeleid.

Het is duidelijk dat nu het noodzakelijk is geworden meer en meer internationaal te denken een organisatie als de W.E.F.C. van bijzonder belang is geworden en in de toekomst nog aan belang zal winnen.

HEEFT V.O.Z.O.R. NOG REDEN VAN BESTAAN ?

(Vervolg van blz. 1)

Betreft : Verzekering van de Zeeschepen tegen Oorlogsrisico.

Sedert 1939 zijn de Zeeschepen verplicht een bijdrage te storten voor de verzekering tegen Oorlogsrisico's.

De premie daarvan wordt berekend op de geschatte waarde van het schip.

Hoewel dit oorlogsrisico sedert geruime tijd onbestaande is, wordt die verplichting tot betalen van de premie steeds verder behouden. Het vermeden groeit dat dit alleen dienen moet om overbodig geworden diensten toch in het leven te houden.

Graag vernem ik van de achtbare heer minister :

1) welke het bedrag is van de premies welke jaarlijks in de laatste 10 jaar geïnd werd.

2) Welke het bedrag is van de jaarlijkse uitbetalingen die zij moeten geschieden ingevolge schadegevallen die door VOZOR verzekerd zijn.

3) Worden eventueel bedragen uitgekeerd voor andere gebeurtenissen dan beschadiging aan schepen? Zo ja, dewelke en om welke redenen?

4) Wat zijn de uitgaven van personeel, en andere die deze verzekering jaarlijks vergt.

5) Acht de heer Minister dit alles nog verantwoord in de huidige omstandigheden. Moet niet dringend overgegaan tot de likwidatie van beschikbare gelden uitgekeerd aan de rechthebbenden?

P. VANDENBERGHE

Mobiele viswinkels in Zweden

Het verdwijnen van kleine levensmiddelenzaken — inzonderheid landhandelszaken — ten spijt, is in Zweden de rijdende winkel niet in forse mate van de grond gekomen. Een van de oorzaken is, dat ze daar waar men er de meeste behoefte aan heeft, te weten in dun bevolkte streken, moeilijk rendabel te maken zijn. Er zijn thans 300 tot 400 levensmiddelen-bussen op de weg, die naar schatting een gezamenlijke jaaromzet van 150 tot 200 milj. Zw. kr. realiseren.

Om lonend te kunnen werken moet de wagen een jaaromzet van tenminste 500.000 Zw. kr. bereiken. Men gaat daarbij uit van een bedrag van 120.000 Zw. kr. aan investeringskosten, het jaarlijks afleggen van 2000 mijl en tien jaar afschrijving.

Sinds januari jl dienen de winkelbussen aan een aantal voorwaarden te voldoen. De voorschriften omvatten onder meer inrichting en wijze van aanbieden. Ook de verkoopplaats — gevaar voor verontreiniging van verse producten — is aan regels gebonden.

Daar het voor kleine buurtwinkels steeds moeilijker wordt zich te handhaven verwacht men, dat in de sektor levensmiddelen het aantal rijdende winkels zal groeien.

NIEUWE TOEPASSING

Intussen heeft in de streek gelegen tussen Uppsala, Karlstad, Malmö en Gothenburg — domein van grote eenheden — een nieuwe toepassingsvorm van de mobiele detailhandel zijn intrede gedaan. Men gaat daarbij uit van de bekende stelling, dat bij breed algemeen aanbod in levensmiddelen een taak voor de gespecialiseerde branche is weggelegd. Vandaar, dat sinds enige tijd in genoemde omgeving bij grote eenheden — levensmiddelenhallen, warenhuizen, zelfbedieningswarenhuizen — op vaste dagen gedurende enkele uren de rijdende vishandel verschijnt.

Zo'n „visbus” wordt geëxploiteerd door en in eigendom van een (kleine) zelfstandige vishandelaar, die voor het betrekken van zijn standplaats (in sommige gevallen op het aanwezige parkeerterrein) met de exploitant van de grote eenheid een overeenkomst sluit.

De vishandelaren brengen hun bij de visafslag te Gothenburg ingekochte voorraad dezelfde dag aan de man en bieden een uitgebreid assortiment tegen voordelige prijs.

Op dit moment wordt door 25 detailhandelaars van het aanvullend aanbod in verse vis gebruik gemaakt, waarvoor dagelijks 18 rijdende vishandelaren zich naar een van hun standplaatsen begeven. De methode blijkt alle partijen te voldoen en economisch goede resultaten af te werpen.

MEER VISZAKEN VOOR DE DUITSE „NORDSEE”

De „Nordsee”-handelsorganisatie in West-Duitsland — die groot-handelsbedrijven in vis, visspecialzaken en visrestaurants omvat — heeft vorig jaar een ongunstige invloed ondervonden van de koezomer. Dit heeft Unilever-Duitsland volgens een bericht in het juli-nummer van het Westduitse Fachblatt für Selbstbedienung bekend gemaakt. Niettemin werd in 1972 het aantal „Nordsee Quick” visrestaurants uitgebreid tot 75. Zes speciaalzaken werden geopend en vier oudere speciaalzaken werden gesloten. In het totaal heeft „Nordsee” nu 271 van deze vispecialzaken, waarvan er eind 1972 90 tevens ingericht waren voor het ter plaatse nutigen van (vis)snacks.

Met betrekking tot 15 speciaalzaken is het franchise-systeem toegepast. Het aantal groothandelsmagazijnen van „Nordsee” is 38.

EN IN BELGIË ?

Ware het niet dat de vereniging van ambulante vishandelaars van de kust voor haar leden al enorm veel werk heeft afgelegd, we zouden hier nog nergens zijn.

Het is waar dat de zogenaamde leurhandel met moderne autobussen of cars hoe men die ook noemen wil, reeds een grote weg hebben afgelegd en deze handel dank de kwaliteit en de prijs van hun vis voor de visserij een grote steun daartelt.

In ons land zou die tak van de vishandel veel meer moeten gesteund worden door het vereren van visrecepten, het aanmoedigen bij hen te kopen, in televisie er op wijzen hoe smakelijk en netjes die wagens zijn ingericht. En dan zouden de huishoudsters nog veel groter propagandisten zijn van een groter visverbruik.

Wij hebben destijds een propagandakommissie gehad, die met bescheiden middelen zeer veel bereikte.

Nu hebben we nog een propagandakommissie die in anderhalf jaar nog haar eerste sporen van nuttig besteden van het haar toevertrouwd geld moet bewijzen.

Werkhuis uit het Brusselse, uitgerust voor algemene mechaniek, houtbewerking en anticorrosie zoekt mogelijkheid tot associatie met scheepswerf. Schrijven bureel blad onder nr 7443V.

TE KOOP
MOTOR ABC
145 PK — bouwjaar 1962
Zich wenden : tel. 520.87 - Heist
(7450V)

DE RIJKS- VISSERISCHOOLO VAN HEIST BESTAAT 25 JAAR

Heden vrijdag 21 september 1973 gaat om 16 uur in de raadzaal van het Stadhuis te Heist een academische zitting door van de Rijksvisserijschool. Dit ter viering van het 25-jarige bestaan van deze school.

Op 1 oktober 1947 werd de eerste en enige rijksvisserijschool van ons land te Heist gesticht.

Tot 1-10-1947 dienden de jongens van de Oostkust die het vissersberoep wilden aanleren de dagelijkse trip naar Oostende te doen.

Door akties, uitgaande van de Oostkust zelf, slaagde men er in de hogere instanties ervan te overtuigen een dagvisserijschool aan de Oostkust op te richten. Het was kamervoorzitter Achiel Van Acker, toenmalig Minister van Verkeerswezen, die spoed achter de zaak zette en de praktische kant van de oprichting voor zijn rekening nam.

De school startte op 1 oktober 1947 met 7 leerlingen, 1 directeur en 2 leraars; één week later waren er reeds 20 leerlingen en tegen het einde van het schooljaar 48.

De dekafdeling startte met twee leerjaren, maar er waren ook leerlingen die eksamens voor motorist en schipper 2e klas wilden halen. Dit alles in een minimum van tijd en met personeel dat even nieuw in het vak was, als de leerlingen.

In 1954-55 startte ook de machine-afdeling met 2 leerjaren, terwijl naast de gewone kursussen zowel overdag als 's avonds, aan varende vissers les werd gegeven.

Als gevolg van deze uitbreiding werden de lokalen spoedig te klein en op 26 maart 1956 ving men de bouw aan van een nieuwe vleugel waarin een matrozenzaal, paswerkerij, motorenzaal en navigatieklas de verdere uitbouw van de school garandeerden.

Niettegenstaande de grote wisselvalligheid eigen aan het beroep in het aantal-leerlingen mag de rijksvisserijschool van Heist toch fier zijn op het aantal vissers dat zij reeds gevormd heeft.

Hieronder geven wij het totaal aantal vissers met hun behaalde diploma's weer: 197 scheepsleerjongens, 151 aspirant-schippers, 20 vergunningen en schippers ter kustvisserij, 117 schippers 2de klas, 11 schippers 1e klas, 212 matroos-motoristen en 122 motoristen. In totaal dus 830.

We hopen in ons volgend nummer hierop terug te komen.

12-MIJLEN ZONE RONDON ROCKALL

Wij herinneren er aan dat met ingang van 1 december de 12-mijlenzone wo dt ingevoerd rondom 't eiland Rockall.

Nochtans mogen vissersvaartuigen die onder de vlag varen van één der E.E.G.-lidstaten de visserij beoefenen tussen de 6 en 12 mijl, in de zg. «outer-belt» (en dus niet tussen de 2 en de 12 mijlen zoals vorige week verschenen ingevolge een zetfout).

BEPERKING VAN TONGENVANGST EN ZANDWINNING

Steeds meer nemen de maatregelen om de visstand te beschermen door het vaststellen van vangstquota en vangstgebieden, konkreter vormen aan en de toekomst ligt echt zo ver niet meer weg, dat wij daarmee binnenkort zullen worden gekonfronteerd.

Thans zijn er al maatregelen in verband met de haringvangst die gedurende bepaalde periodes is gesloten en waarvoor ook alle vangstquota zijn vastgesteld. Momenteel zijn besprekingen aan gang om de vangsthoeveelheid per land vast te leggen voor tongen, pladijs en kabeljauw.

Meer bepaald voor de tongenvisserij grijpt volgende week in Portugal een bespreking plaats waarop hoogst waarschijnlijk een beslissing zal vallen, waarbij aan ieder betrokken land een bepaald quotum zal worden toegekend. Het zal derhalve verboden zijn dit quotum te overschrijden.

Om deze internationale onderhandelingen grondig te kunnen voorbereiden had deze week een bespreking plaats tussen de mensen van het departement van landbouw en de Rederscentrale.

Het spreekt voor zichzelf dat dit van uitermate groot belang is en zelfs beslissend zal zijn voor onze tongenvisserij.

We zegden het reeds, de visserij wordt steeds meer beperkt en gereguleerd en het is even duidelijk, dat slechts mits gezond overleg en in een geest van solidariteit in dergelijke omstandigheden het beste zal kunnen worden bereikt voor de visserij. Hieruit moet dan eens temeer de steeds toenemende belangrijke rol van een Producentenorganisatie blijken, gesteund op ervaring, bekwaamheid en relaties. Ook op dit probleem komen wij van zodra er meer over bekend is, terug.

DE GEMEENSCHAPPELIJKE AKTIE'S IN DE ZEEVISSERIJ

Het Advieskomitee, waarvan de oprichting is voorzien bij Koninklijk Besluit, betreffende de gemeenschappelijke akties in de zeevisserij, dat nog steeds niet is samengesteld alhoewel alle betrokken partijen sedert lang hun kandidaturen hebben voorgedragen, zal toch een eerste bijeenkomst hebben onder het Voorzitterschap van de heer Stuyck, Directeur-generaal bij het Ministerie van Landbouw, om de voorstellen die door de Rederscentrale reeds werden gedaan te bestuderen.

Het bedrijf zal dit initiatief van de Directeur-Generaal zeker weten te waarderen.

Hopen wij dat hier geen verdere tijd meer wordt verloren en dat zo spoedig mogelijk met de gemeenschappelijke akties kan worden gestart. Deze eerste vergadering gaat door maandag 24 dezer.

BELANGRIJK BERICHT

GENEESHEREN WELKE ZICH AKKOORD VERKLAARD
HEBBEN HET GENEESKUNDIG ONDERZOEK VAN DE VISSERS
TE DOEN VOOR DE REDERSCENTRALE.

OOSTENDE

Dokter WILLAERT, Voorhavenlaan 85 (maandag tot/met donderdag : 17 - 19 u. — vrijdag en zaterdag : 9.30 - 10.30 u.)

HEIST

Dr. A. COCHEZ, Pr. Paolapad 8, nokke

Dokter DHONDT, Graaf d'Ursellaan 42, (9.30 - 12.30 u.)

ZEEBRUGGE

Dokter GODERIS, Heiststraat 139 (9 - 10 u. ; 14 - 15 u. ; 20 - 21 u.)

NIJEUWPOORT

Dokter ZWAENEPOEL, Langestraat 139, (9 - 11 u. ; 19 - 20 u.)

De vissers mogen zich bij geen enkele andere dokter aanbieden met de briefjes van de Rederscentrale.

IBIS IN KONINGINNEHOF



Vorige week waren de Ibis-jongens, op uitnodiging van mevrouw Lacourt, te gast in het Koninginnehof te Oostende. Het werd voor de bonte bende zeelui-in-spé een jolige namiddag. Het speelpark werd door hen stormender hand ingenomen... en ook de koffietafel die hen omstreeks vier uur werd aangeboden. Initiatief dat door de begunstigen tenzeerste werd gewaardeerd.

Sensationeler kan het niet of : hoe men geschiedenis maakt

Wat met de Redercentrale ?

Sommigen zullen het wel hebben gelezen en anderen het horen vertellen... In een Oostends blad van vorige week immers verscheen onder de titel „Rederscentrale op laatste pootjes ?”, op de voorpagina dan nog wel, om de gewoonte niet te verliezen, een samenraapsel van onwaarheden en laster nepens de Rederscentrale.

Een dergelijk proza kan men nog bezwaarlijk een krantenbericht noemen en hoe we de persvrijheid ook mogen voorstellen, het is triestig de auteur ervan, zoiets neer te zien pennen.

Wij zijn reeds lang de polemieken gewoon die in deze o zo objectieve krant, berucht om zijn visserijnieuws (?), gevoerd worden tegen onze visserijsektor en in 't bijzonder tegen de instellingen waar de heer Vandenberghe maar iets te zeggen heeft.

Om het even wat en van waar het ook moge komen, als het maar past in het kraam en de standing van dit blad (omwille van de objectiviteit...) wordt erin opgenomen op voorwaarde dat het indruist tegen de visserijbelangen en tegen de broodnodige eenheid van het bedrijf, want dat zit die vuilbak dwars.

Destijds huilde dit blad mee met de toenmalige afgescheurde groep van Zeebrugse reders, waarvan de toen verbroken eenheid (die intussen gelukkig werd hersteld) voor een groot deel te danken was aan de polemiek van dit blad.

Thans hemelt hetzelfde blad met alle mogelijke middelen, sensatieberichten en ongeloflijk goedkope reklame, de groep van Oostendse reders op, die gemeend hebben zich van de beroepsvereniging te moeten afscheuren.

Het is echter niet alleen in het raam van de Rederscentrale dat dit blad een dergelijke politiek voert, maar zoals gezegd tegen de ganse visserijsektor. Wij herinneren immers nog zeer goed hoe dit Oostends blad meer nog dan om het even welk ander nationaal blad, de Verbruikersunie ¹¹ haar ondermijne ¹² de kwikaffaire heeft gesteund. Het ergst van al is nog dat dit blad vandaag wit zegt en morgen zwart, al naargelang de wind waait. In dit verband veroordeelde het onlangs nog de aanvoer van IJslandse vissersvaartuigen te Oostende en enige weken geleden bepleitte ze noch min noch meer voor de aanvoer door vreemde vaartuigen.

Erger is het echter gesteld met de lasterlijke taal thans opnieuw tegen de Rederscentrale gericht welke kant noch wal raakt. Het is niet onze gewoonte daarop te reageren.

Thans echter is het proza zo ergelijk, dat een rechtzetting zich opdringt. De Rederscentrale overweegt trouwens een geding tegen dit blad in te stellen.

Volgens dit blad zouden er reeds een aantal personeelsleden van de Rederscentrale hun ontslag hebben gekregen, terwijl in de komende weken er nog een aantal zullen volgen. Iedereen weet dat zulks helemaal onjuist is en er helemaal niets van waar is. Volgens datzelfde proza zouden de zitpenningen van de beheerders zijn afgeschafte en zouden de bergplaatsen van de Rederscentrale moeten verhuurd worden „om de eindjes aan elkaar te kunnen knopen”. Dat is nog het meest belachelijke en absurde van al. Dat de bergplaatsen verhuurd worden is altijd zo geweest en voor een gedeelte ervan verandert enkel de huurder, daar een vroegere huurder zijn pacht heeft opgegeven.

Precies als zouden de zitpenningen voor het bijwonen van de beheerraadszittingen en de opbrengst voor het verhuren van een bergplaats voldoende zijn om de eindjes aan elkaar te knopen.

Bewust artikel vermeldt nog een aantal andere „bizarheden” die zodanig belachelijk zijn en getuigen van een verregaande afgunst,

die dit blad sedert 30 jaar kenmerkt tegen dhr. Vandenberghe zelf, dat ze werkelijk de moeite niet lonen om erop te reageren. Wij hebben echter gemeend bovenstaande bedenkingen te moeten maken omdat de gevoerde polemiek thans werkelijk het gezond verstand te boven gaat en getuigt van een zulkdanige triestige mentaliteit dat een rechtzetting noodzakelijk is.

Tot besluit kan worden gezegd dat de werking van de Rederscentrale op nationaal en internationaal vlak gewoon doorgaat en niet beïnvloed wordt door het ontslag van 35 Oostendse vaartuigen, eigendom van een 17-tal onbezonnen reders. Het verschil tussen deze 35 en de 284 vaartuigen die de vloot samenstellen, behoort nog steeds tot de eenheidsorganisatie die de Rederscentrale is en de Rederscentrale Producentenorganisatie blijft steeds de enige erkende Belgische Producentenorganisatie in de E.E.G. Daar zal dit blad niets aan veranderen, welke belachelijke taal ze ook moge verkopen. Door de polemiek die ze thans voert, zullen vele ogen echter open gaan, want de leugens die daarin worden verkondigd, zullen zeker niet alle lezers van dit blad nemen en zal er stellig beseft worden dat het enkel omwille van de sensatie en de afgunst is, want van dergelijke voorlichting (?) die kant noch wal raakt, zullen uiteindelijk velen walgen.

Wanneer men dan bovendien beseft dat dergelijke polemiek uitsluitend gericht is om het zeevisserijbedrijf zelf enorm veel kwaad te berokkenen, dan kan het niet anders dat een dergelijk blad zijn vingers in zijn eigen ogen steekt. Meer hoeft hier niet aan toegevoegd.

De Rederscentrale.

KRUKAS GEBROKEN

Vorige week vrijdag moest de N.346 „Broeder Annobert” voorzien van een motor Deutz van 190 PK daterend 1955 toebehorend aan reder Albert Legein, met gebroken krukas door de N.710 van Hoor-naert Roger de haven van Nieuwpoort binnengesleept worden na de N.346 ter hoogte van Longsend opgepikt te hebben.

Men veronderstelt dat vermits de N.346 aan de korre lag, een stuk plastic in het schroef is terechtgekomen met al de gevolgen van dien.

Het scheepje zelf is ook 18 jaar oud en was gebouwd op de werf Deweert en was steeds zeer goed onderhouden.

IJSLANDERS SNEDEN WEER BRITSE NETTEN DOOR

IJslandse kanonneerboten hebben opnieuw netten van Britse vissersvaartuigen doorgesneden, zo heeft de IJslandse kustwacht zelf gemeld.

Een woordvoerder van de kustwacht zegt dat de eerste treiler, de St.-Giles uit Grimsby, illegaal viste binnen de door IJsland getrokken 50 mijl-zone, en het gebied onmiddellijk verliet nadat het net door de kanonneerboot Thor was doorgesneden.

Het Britse marine-fregat de Jaguar, zou volgens de woordvoerder wel in de buurt zijn geweest, maar te ver verwijderd om te kunnen ingrijpen.

Tijdens het tweede incident werden de netten van de treiler Boston Concord, eveneens afkomstig uit Grimsby, doorgesneden.

En zo gaat de visserijoorlog voort met al de kostelijke gevolgen er aan verbonden.

OOSTZEELANDEN ZULLEN VIS BESCHERMEN

Vertegenwoordigers van de zeven landen aan de Oostzee hebben vorige week donderdag na een conferentie van negen dagen in de Poolse stad Dantzig een konventie ter bescherming van de visstand in de Oostzee ondertekend.

Deze overeenkomst is de eerste van deze soort tussen de drie kommunistische en vier niet-kommunistische landen, Oost- en West-Duitsland, Finland, Zweden, Denemarken, de Sovjet-Unie en Polen.

Besloten is een commissie te vormen die aanbevelingen zal opstellen inzake de vangsten, toelaatbare visserij-uitrustingen en andere maatregelen tot behoud van de visstand in de Oostzee.

Tegelijkertijd met de maatregelen tegen overbevissing moet het bestaan van de vissers worden gewaarborgd.

Elk jaar vangen de zeven landen meer dan 700.000 ton vis in de Oostzee.

De leider van de Finse delegatie, Paul Gustafsson, bracht de ondertekening in verband met de verbetering van de betrekkingen tussen Oost en West. « Dit is regionale samenwerking zoals bedoeld is in het kader van de Europese veiligheidskonferentie », zei hij.

De Westduitse afgevaardigde, Minister Jürgen Rohr, zei dat de hoop nu gewettigd is dat de betrokken landen het eens worden over een konventie tegen vervuiling van de zee. Verwacht wordt dat volgend jaar in Helsinki een conferentie daartoe zal worden gehouden.

VERTROUWENSPERSONEN GEVRAAGD

Indien U : over wat vrije tijd beschikt ?

Indien U : gewend bent met wat geld om te gaan ?

Indien U : over een auto beschikt of er een kan besturen ?

Indien U : er niet op tegen ziet controlewerkzaamheden uit te voeren ?

Indien U : volkomen betrouwbaar bent solvabel en van goede wil mede over de kontante soms als waarborg beschikt van 100.000,- F ?

Dan kunnen wij : in een door U zelf te bepalen tijdsindeling een vaste verdienste van 8.000,- F minimum, soms méér, per maand verzekeren !

Schrijven : bureel blad onder nr 678SW—7955N—7439V.

PRAKTISEREN

ORGANISATIE (1)

Vereniging en organisatie is ten alle tijde noodzakelijk geweest om gezamenlijke belangen te kunnen verdedigen en dit is in de beroepssektor van levensbelang. De zeevisserij ontsnapt veel minder nog dan enig ander beroep aan deze stelling, zodat we in alle zeevisserijlanden voortreffelijke organisaties vinden, die het mogelijk maken dat de vangsten op de meest voordelige manier worden verkocht en de rechten van van vissers en reders worden verdedigd. Wij zelf kennen in ons land de „Rederscentrale” als spreekbuis van het visserijwezen, orgaan dat het gesprek mogelijk maakt, met gezag dan, evengoed tussen regering en bestuursorganen als naar anderen toe met allerhande financiële, economische en technische groeperingen.

Hoe is de zeevisserij georganiseerd in ons buurland Frankrijk ? Ook daar was men er, voornamelijk de laatste 40 jaar, tot de slotsom gekomen, dat een ernstige centralisatie van de beroepsbelangen en allerhande groeperingen broodnodig was. wilde men in de groeiende wereldvisserij voorts een eigen leven leiden. Organiseerde men zich niet ernstig, dan betekende dit een ononderbroken krisistoestand, waaraan op enkele uitzonderingen na, niemand nog enig voordeel zou kunnen hebben.

Een vrij land betekent organisatie van beroepsbelangen, dat de mensen zelf de teugels van hun eigen zaken in handen nemen en zelf een organisatie uitbouwen, eigenlijk een volledige aansluiting van vele kleine groepen uit vrije beweging tot een krachtig gezaghebbend geheel. In de landen waar er geen liberale vrijheid bestaat wordt dergelijke organisatie opgedrongen door de Staat en komt het hier eigenlijk op neer dat de Staat zelf de zeevisserij is.

Aldus werden in Frankrijk eerst en vooral vrije „visserijkomiteeten” opgericht.

Wil men een beroepscentrale organiseren, dan is men eerst en vooral verplicht lid te worden van dergelijk komiteet. De leden van een beroepscentrale zijn gebonden door de beslissingen van dit visserijkomiteet. Het ligt voor de hand, dat de beslissingen die in de komiteeten worden genomen ook enigszins binnen de lijnen van de nationale politiek moeten vallen en daarom houden de burgerlijke administraties wel het verloop der zaken in de gaten.

Aldus is de Franse visserijnijverheid georganiseerd onder de volgende groeperingen : een „Centraal Komiteet van de Zeevisserijen”, vervolgens verscheidene „interprofessionele komiteeten”. Deze interprofessionele komiteeten vertegenwoordigen alle individuele takken van de zeevisserij over het gehele land : de grote visserij, de korrevisserij, haringvisserij, makreel-, tonijn-, sardine-, schepen-, mosselen-, oester- visserij en bedrijven.

Onder deze beide organisaties bevinden zich dan nog de „plaatselijke visserijkomiteeten”.

Zoals bij ons valt het gehele stelsel onder de bevoegdheid van het Ministerie van Verkeerswezen (meer in 't bijzonder de Minister van de Koopvaardij) en Landbouw.

Welke zijn de doelstellingen van al deze groeperingen ?

- 1) De algemene ontwikkeling van de zeevisserij.
- 2) De ontwikkeling van meer doelmatige visserijtechnieken.
- 3) Bereiken van betere arbeidsvoorwaarden
- 4) Verbetering van de verdeling der visserijprodukten.

ORGANISATIE (2)

Tussen de „beroepsvakbonden” in Frankrijk steken andere interprofessionele groeperingen waaronder een visserijgroep die een vertegenwoordiging heeft bij reders en bemanningen. Daarnaast bestaat een nijverheids-marktgroep die de viskopers vertegenwoordigt (handelaars, visverwerkers, koeinstellingen enz.).

De taak van het „Centraal komiteet” is alle kwesties die reders, visbewerkers en bemanningen aangaat, te bestuderen en ze te volgen tot ze in handen zijn van de burgerlijke diensten en alle andere belanghebbende private sectoren. Alle besluiten en beslissingen van dit centrale komiteet moeten worden goedgekeurd door de Minister van de Koopvaardij. De leden van het komiteet worden verkozen voor de duur van drie jaar, terwijl de voorzitter benoemd wordt door de Minister in overeenstemming met het komiteet, voor de duur van één jaar.

De Interprofessionele Visserijkomiteeten staan voornamelijk in voor de technische en economische vraagstukken. Zij doen de voorstellen voor de goede en doelmatige werking der zeevisserij en voor de verbetering van de vismarkt.

Wat wel van uitzonderlijk belang is : de „Interprofessionele Visserijkomiteeten” zijn bevoegd om de visserijen te regelen doordat ze kunnen beslissen wanneer een bepaalde visserij kan beginnen en wanneer ze mag eindigen. Eveneens het aantal schepen dat een bepaalde techniek mag beoefenen en de duur van de reizen.

Er bestaan in Frankrijk 42 dergelijke plaatselijke visserijkomiteeten, die verantwoordelijk zijn, samen met het Interprofessioneel komi-

teit, voor de promotie en het samenstellen van gemeenschappelijke diensten, die de visserij kunnen bijstaan, koöperatieven, markten, enz. Zij zorgen eveneens voor een verbetering van de sociale en arbeidsvoorwaarden voor vissers. De leden van deze groep komen uit de plaatselijke gebieden en vertegenwoordigen de verschillende vistechnieken die in bepaalde streken beoefend worden.

Elke beslissing van het visserijkomiteet is bindend voor de leden die ze vertegenwoordigt.

TONNEMAAT (1)

Er bestaan in Frankrijk niet veel vissersvaartuigen tussen de 50 ton gross en de 200 ton gross. (200 ton gross vaartuigen zijn deze die een lengte bereiken van 30 tot 35 meter). Deze toestand is het gevolg van het feit, dat een reder-eigenaar die wenst het brevet te bezitten voor de artisanale visserij (kust) geen schip van meer dan 50 gross mag in bevel nemen. Dit sluit evenwel niet uit, dat reders die schepen bestellen binnen deze tonnemaat eveneens wensen te genieten van de voordelen van de moderne gatvisserij en het shelterdekschip. Dit is het normaalste verlangen van de wereld. Maar iedereen kan wel denken, dat het niet makkelijk is de voordelen van een gatvisser aan te brengen op een scheepje van heel kleine afmetingen, een vaartuig in hout van minder dan 50 ton brutoton wat zo ongeveer zeggen wil : 18 meter lengte. Het is nu evenwel wel mogelijk een schip van minder dan 50 ton te bouwen dat meer dan 20 meter lang is (20,5) wanneer dat maar in staal gebeurt !

In de loop der laatste jaren hebben we met verbazing de omwenteling in de visserijscheepsbouw gadeslagen en meteen hebben we vastgesteld, hoe de scheepsbouwers de schepen hebben aangepast aan de vereisten van een nieuw tijdperk. Zo zijn ze er ook in geslaagd shelterdekschepen te bouwen binnen de grenzen van de (wettelijke) 50 ton (in Frankrijk). Thans varen er verscheidene dergelijke vaartuigen met groot succes op de Franse kusten. Eigenlijk kunnen de Fransen erop bogen de bouw van een vloot te hebben aangevangen waarvan de schepen al zijn ze minder dan 50 ton bruto, toch de voordelige eigenschappen bezitten van de grote treilers.

De regel zegt dus duidelijk, dat schepen onder de 50 ton bruto als kustvaartuigen beschouwd worden en dat de gezagvoerders dus enkel in het bezit hoeven te zijn van het kustbrevet. Toch zijn er op deze regel ook weeral uitzonderingen nl. lijnenvissers die tussen de 90 en de 100 ton meten. Maar normaal wanneer een Franse schipper besluit de kustvisserij te verlaten, streeft hij er naar een schip onder de voeten te krijgen van 30 meter, de diepzeeklasse, waarvan de eigenaar reder is van verschillende schepen. Onder deze omstandigheden is het normaal, dat er weini schepen zijn van 20 tot 30 meter lengte in Frankrijk uitgezonderd deze die gebouwd werden in de jaren zestig, de tijd toen een schip van 30 meter beschouwd werd als een groot vaartuig op de Atlantische gronden.

TONNEMAAT (2)

Het is mogelijk dat de regels die de grootte van een vaartuig van een bepaalde klasse bepalen, veranderd zijn. De „onder de 50 ton klasse” mag al wel vervangen worden door een andere formule : als bv. een reder zelf met zijn schip vaart, de afstand tot aan de visgrond, duur van de reis, enz. Vanzelfsprekend heeft elke formule haar voorstanders.

De 50 ton grens is een aanzienlijke hinderpaal voor de kustvisser, die moeilijk kan be et worden zijn schip te laten werken tot aan de hoogst toelaatbare grens. De eigenaar van een 30 tonboot (16 meter) zal proberen te vissen als een 50 tonner terwijl de schipper van een vijftigtonner er niet zal voor achteruitdeinzen zijn vaartuig te laten werken als een schip van 100 ton. Vanzelfsprekend zijn er aan dergelijke werkwijze risico's verbonden en een verandering in de wetgeving terzake, zou aan de vissers toelaten een vaartuig te bezitten dat geschikt is voor de visserij en ze zouden terzelfdertijd de rangschikking van kustvisser kunnen behouden. Dit werd thans bijzonder belangrijk gezien de shelterdekkers van minder dan 50 ton nu te verkrijgen zijn. Er moet immers niet uit het oog worden verloren, dat het veiligheidsgevoel gemotiveerd door de verbeteringen aan het schip misleidend kan zijn en de schippers er'oe kan aanzetten gevaarlijke risico's te nemen. Dit verandert natuurlijk niets aan het feit, dat een vaartuig van 20 meter gebouwd voor de gatvisserij, goede voordelen biedt voor de bemanning speciaal als het wielhuis langs achter staat.

Voor de reder-schipper ligt het voorstel evenwel anders gezien het bouwen tussen 6 en 8 miljoen bedraagt. Voor het afkorten van dergelijk bedrag moet de visser veel harder gaan werken t.t.z. veel langer op zee vertoeven. Verder af gaan varen, meer risico's nemen.

Er wordt over 't algemeen aangenomen dat dit type van vaartuig nagenoeg ideaal zou zijn voor dezelfde uitrustingen en visserijmogelijk-

(vervolg blz. 8)

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

HONDERDSTE REIS VAN DE „POSEIDON“

De Westduitse minister van landbouw Ertl heeft de kapitein en de bemanning van het visserijwachtschip «Poseidon» gelukgewenst naar aanleiding van de honderdste reis die zopas door het schip volbracht werd. Het 934 BRT metende schip werd in 1957 in Hamburg in dienst gesteld en opereerde bijna uitsluitend in de vanggebieden van de Westduitse diepzeevisserij nl. bij Labrador, Groenland en New Foundland. De «Poseidon» heeft tot nu toe 4.089 dagen op zee doorgebracht en in die tijd 664.000 zee-mijlen afgelegd. Tijdens de 16 jaren dienst werden 9.200 zieke of gewonde zeemannen door de scheepsartsen onderzocht en geholpen. Voorts werd in 4.451 gevallen technische hulp geleverd. Het schip kwam tenslotte speciaal in het nieuws toen het in juli 1963 de bemanning en de passagiers redde van het lekgeslagen en zinkende vrachtschip «Blikur» van de Far Oer-eilanden. Deze redding gebeurde in het ijs voor Groenland.

GEEN GUNSTTARIEVEN VOOR INGEVOERDE VIS

Het is wellicht voor de verbruikers niet zo prettig te vernemen dat de EEG-kommissie geweigerd heeft gunsttarieven toe te passen op de invoer uit derde landen van verse vis. Denemarken was trouwens het enige land dat een aanvraag voor dergelijke gunsttarieven had aangevraagd. De commissie heeft op deze aanvraag echter een negatief advies verstrekt omdat zij van mening is dat daarmee IJsland zou bevoordeeld worden. En dat vindt de commissie niet aangewezen omdat «enkele lidstaten precies op het gebied van de zeevisserij gespannen betrekkingen met IJsland onderhouden». De commissie voegde eraan toe dat het precies om die reden is, dat de Europese Gemeenschap enkele met IJsland overeengekomen invoerfaciliteiten voor visproducten nog niet in de praktijk heeft toegepast.

SOVJETRUSSISCH ONDERZOEKINGSSCHIP AAN DE KETTING

Het Sovjetrussische onderzoeksschip «Beogorsk» is vorige week in

de Verenigde Staten aan de ketting gelegd toen het afmeerde aan het Oceanografisch Instituut te Woods Hole. De arrondissementrechtbank heeft het schip beboet met 97.000 dollar (een kleine 4 miljoen BF) omdat het een hele reeks kreeftenkorven van een visserijfirma in Boston had beschadigd. De betrokken maatschappij heeft voor de rechtbank staande gehouden dat de «Belogorsk» in 1971 samen met een 30-tal Sovjetrussische treilers systematisch de uitstaande korven van de maatschappij opviste en ermee aan de haal ging of gewoon vernietigde door er met een dreganker tussen te slepen.

INPOLDERING VAN MOSSELBANKEN IN DE WESTERSCHELDE

De gedeputeerde staten van Zeeland (zoveel als onze provincieraad) hebben de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat geadviseerd het waterschap «de verenigde Braakmanspolder» concessie te verlenen om de mosselbanken in de Westerschelde voor de kust van Terneuzen te laten inpolderen voor de uitbreiding van de chemische fabriek «Dow Chemical» te Terneuzen.

De aanvraag tot inpoldering dateert al van 1965 maar tot nu toe werd de zaak in beraad gehouden omdat er veel te veel bezwaren van de bevolking naar voor gebracht werden tegen de inpoldering.

Mr. Schlingemann die in de gedeputeerde staten van Zeeland de portefeuille van waterschap beheert, zei dat Dow Chemical, die zelf de hele inpoldering moet financieren, waarschijnlijk niet tot die inpoldering zal overgaan omdat de werken binnen de twee jaar na het verlenen van de concessie moeten aangevat worden en beëindigd binnen de vier jaar na aanvang. Het in te polderen gebied beslaat 3 tot 400 ha. en de werken zullen miljoenen gulden kosten. Het is echter zo, dat dit een gevaarlijke werkwijze is. Hopen op de niet uitvoering van dergelijke werken zou alleen bij kleine firma's realistisch zijn, maar met een internationale reus als Dow Chemical weet men immers nooit. In Zeeland is men dan ook van oordeel, dat men er beter had aangedaan Verkeer en Waterstaat te adviseren de werken niet te laten aanvangen.

EEN TIP VOOR HET PROEFSTATION ?

Het Proefstation voor de Zeevisserij, dat wel meer nieuwe visserijmethodes onderzoekt, kan in de toekomst wellicht iets verrichten met deze tip. Zopas heeft de Amerikaanse firma R.C.A., bekendgemaakt, dat ze voor het ogenblik de laatste hand aan het leggen is aan een gevoelige televisiekamera die «in het donker kan zien». Het toestel is enigszins afgekeken van de kamera's die gebruikt worden om kleurenfoto's te maken van de maan. Volgens het zeggen van RCA zou de kamera o.m. kunnen aangevend worden voor de nachtelijke visserij.

WIE HOUDT DE TEL BIJ ?

Nog iets voor onze wekelijkse aflevering «IJsland»..... Daar hebben het hoofdbestuur en de parlementsfractie van de «Onafhankelijkheidspartij» zich uitgesproken voor de uitbreiding van de 50-mijlszone waarin eksklusief door de IJslanders en enkele van vergunning voorziene landen mag gevist worden, tot..... 200 mijl. De «Onafhankelijkheidspartij» verklaarde op haar kongresdag na het parlementair reces dit voorstel in het parlement te zullen indienen waarna het na goedkeuring (waaraan de Onafhankelijkheidspartij niet twijfelt) voor eind 1974 van kracht zou worden.

Ondertussen heeft de IJslandse premier Johannesson zelf verklaard dat hij zijn kabinet zal voorstellen de diplomatieke betrekkingen met Groot-Britannië te verbreken wanneer het nogmaals zou voorvallen dat een Brits fregat een IJslandse patrouilleboot zou rammen. De IJslandse premier maakte dat aan verslaggevers bekend na een bijeenkomst van de «Progressieve Partij» waarvan de premier tevens de leider is. Ook heeft de partijfractie en het hoofdbestuur het voorstel van de premier aanvaard als een punt van de partipolitiek. Johannesson zei, dat zijn regering zal overwegen de betrekkingen met de Navo radikaal te wijzigen omdat het Atlantisch Bondgenootschap niets gedaan heeft om IJsland te verdedigen tegen de Britse agressie.

Terwijl we dit zitten te schrijven, raakte het bericht bekend dat het weer tot een incident is gekomen tussen Groot-Britannië en IJsland

toen een IJslandse kanoneerboot volgens de Britten op een fregat van hare majesteit is ingevaren. Op zowat 30 mijl uit de IJslandse kust begeleidde een Britse fregat enkele treilers. Een IJslandse kanoneerboot poogde tot driemaal toe de vislijnen van een treiler af te varen. De derde maal moet hij hiervoor zo dicht bij het Britse schip gaan varen, dat een aanvaring onvermijdelijk was. Dat gebeurde dan ook prompt.

Onmiddellijk hierna had de zitting van het parlement plaats waarover hierboven al geschreven werd. Het moet ondertussen ook zijn dat IJsland niet zo graag tot akties tegen Engeland overgaat want men beperkte er zich toe de Britten te verwijten dat het de laatste keer moest zijn, dat zich incidenten voordoen of dat anders de diplomatieke betrekkingen zullen verbroken worden. Wij begrijpen het al lang niet goed meer.

GOEDE OPBRENGSTEN OP IJSLAND VOOR DE BRITSE TREILERS

De «British Trawlers Federation» de vereniging van Britse treilers, heeft na een jaar kabeljauwoorlog voor IJsland de cijfers bekendgemaakt van de aangevoerde vangsten. In het betwiste gebied werden minstens 165.000 ton vis gevangen en dat is niet zo ver verwijderd van het door het Internationaal Gerechtshof in Den Haag aanbevolen cijfer van 170.000 ton. Dat is dus helemaal in strijd met de IJslandse voorspelling dat de visserij voor de Britten rond IJsland niet meer renderend zou zijn en ook met de wijze van optreden van de IJslanders.

Naast de goede aanvoercijfers onderstreept de «British Trawlers Federation» dat de opbrengst van de vangsten ook uiterst voldoende schenkend was. Er waren treilers die meer dan 38.000 pond sterling per reis maakten (nog altijd zo'n 3,5 miljoen BF) sommigen maakten reizen van 27.000 pond en de doorsnee bedroeg 20.000 pond sterling (ongeveer 1,7 miljoen BF) per reis.

Deze resultaten waren zodanig goed, dat in Groot-Britannië al nieuwe initiatieven voor de visserij rond IJsland losgekomen zijn. Zo is een reder uit Hull van plan een schip te laten bouwen voor de haringvisserij, waarbij de vangst zou worden ingevroren.

VERGUNNINGEN VOOR SPORT- EN IJLE HARINGVISSERIJ IN DE FRANSE TERRITORIALE WATEREN.

Zoals elk jaar zal de Rederscentrale voor haar leden tussenkomen bij de Franse overheid opdat ze de sport- en ijle haringvisserij zouden mogen beoefenen in de Franse territoriale wateren gedurende de periode van 15 oktober 1973 tot einde maart 1974.

De reders die vorig jaar reeds deze vergunning ontvangen hebben (en die ze zoals gevraagd terug ingeleverd hebben bij de Rederscentrale) zullen hetzelfde dokument verlengd voor het komende seizoen terug ontvangen.

De reders, leden van de Rederscentrale V.Z.W.O., die een dergelijke vergunning wensen te bekomen maar voor het seizoen 1972/1973 geen hadden, moeten hun aanvraag komen ondertekenen op het secretariaat van de Rederscentrale voor 28 september e.k.

OPNIEUW IJSLANDTREILER TE OOSTENDE

Voor volgende week woensdag wordt opnieuw een IJslandse treiler in de Oostendse vismijn verwacht, met name de «Roedull». Dit vaartuig zal na een zeer korte reis 60 ton hetzij 1.200 manden verkopen waarvan 44 ton rode bonen, 8 ton blauwe leng, 6 ton koolvis en 2 ton schelvis. De «Roedull» moest ook voor twee weken te Oostende verkocht hebben maar zette toen onverwachts koers naar de Duitse haven van Cuxhaven.

Ook een tweede vaartuig zou volgende week woensdag te Oostende verkopen. De vangst was echter onvoldoende zodat de bevelvoerder besliste naar IJsland te varen.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Rekenen we deze week de haring-aanvoer en tongen niet mee, dan komen we weer aan geen 10.000 b. vis in de Oostendse vismijn. Toch vaartuigen verkopen, zelfs nog 12 kwamen er dit keer redelijk veel op de dinsdag- en 8 op de woensdagmarkt. Veel kleine vangsten echter, vooral dan woensdag toen bijna alle schepen van de West kwamen. Veel te weinig IJslandvis weer deze week met twee vangsten die slechts 2200 bennen vis opleverden. Het grootste gedeelte hiervan bestond uit rode zeebaars, koolvis en leng. Van de Noord zorgden de schepen vooral voor gui en kleine schelvis. Aanzienlijk minder haai deze week wat de prijs van deze soort weer deed stijgen tot rond de 16 fr. Ook de tongen waren iets duurder deze week met kleine tong weer tot 110 fr en slips tot 101 fr.

VOOR MEER TREKKRACHT

Van het Kanaal dan nog wel. De aanvoer van rog was weliswaar niet erg groot maar toch groter dan vorige week. Toch bleven de prijzen redelijk hoog, vooral voor mooie kwaliteit.

Een ook ietwat grotere aanvoer van kabeljauw. Toch bleef deze, vooral maandag erg duur en werd er vaak meer dan 40 fr het kg voor betaald. Dinsdag viel die prijs wel iets terug, in het begin van de markt zelfs bijna 300 fr per bak, nadien liep de prijs terug op. De prijs van de grote totten was hoger dan verleden week, ook hier iets dalende prijzen op de tweede verkoopdag. Kleine totten werden weer voor een groot gedeelte opgekocht voor de uitvoer. Hierdoor ging de prijs iets stijgen, tot 10 fr het kg zelfs werd nu gegeven. Grote wijting blijft schaars maar schijnt er toch stilaan weer door te komen. De prijs bleef nog erg goed en lag boven de 20 fr.

De bijna traditioneel geworden prijsinzinking van de steenschol de dinsdag is deze week vrijwel uitgebleven. De prijs bleef schommelen tussen 35 en 45 fr het kg voor mooie sortering. Ook platvis was prijshoudend, ondanks de toch wel grotere aanvoer van de laatste dagen. Bijna alle sorteringen kregen boven de 20 fr wat dan toch een paar frank meer is dan vrijdag toen twee Zeebrugse vaartuigen hun vangst kwamen lossen.

De Kustvisserij kende ook tijdens de voorbije week een gunstige tijd. Er werden weer zeer grote vangsten aangevoerd, dinsdag zorgde de

O.101 zelfs voor de grootste vangst van het jaar, 654 kg. Het spreekt vanzelf dat de vissers bij dergelijke vangsten niet veel moeten rondkijken, toch loont het de moeite want al worden er dan geen garnalen meer verkocht boven de 40 fr het kg, toch is de prijs die tot nu toe betaald werd wel renderend bij dergelijke vangsten. Al met al een gunstige week voor de verschillende categorieën van de Oostendse visserij met twee keer meer dan een miljoen voor de IJslanders en tweemaal meer dan een half miljoen bij de Noordschepen. De kanaalopbrengsten waren niet zo groot en dit dan alleen omdat die vangsten aan de kleine kant waren. Toch ook twee keer meer dan 400.000 fr.

In totaal 9600 bennen vis, 18.100 kg haring en 7.500 kg tong op de markt. De totale opbrengst hiervan bedroeg 12.358.750 fr.

WEER MINDER IJSLANDVIS

De aanvoer van IJsland was weer veel kleiner dan verleden week. Vandaar weer heel wat hogere prijzen voor de verschillende vissoorten. Zo werd voor blauwe leng tussen 32 en 36 fr het kg betaald en noteerde witte leng tot 25 fr. De kabeljauw in bennen kreeg tot 29 fr.

EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

voor gul lag de prijs meestal rond de 25 fr Rode zeebaars kreeg aanvankelijk tot 1290 fr. per maand, daarna viel die prijs iets terug tot 1120 fr. Koolvis kreeg niet meer dezelfde topprijs van verleden week maar noteerde toch nog tussen 14,40 en 18 fr. Zoals gewoonlijk was het de uitvoer die hier de grote sortering opkocht. De aanvoer van schaat bleef miniem, de prijs steeg dan ook weer tot 54 fr het kg. Heilbot werd verkocht tussen 81 en 107 fr terwijl staartvis tot 108 fr. haalde. Voor kleine hondstong werd tot 12 fr. gegeven en grote sortering kreeg tot 25 fr. Schotse schol noteerde tussen 10 en 20 fr. Schelvis was ook deze week eerder schaars, de prijs lag dan ook tussen 25 en 40 fr et kg. Totten kregen rond de 18 fr. De resultaten lagen hier tussen 1.250.520 fr. en 1.286.960 fr. dit voor de O.202 en

de O.317. Een gemiddelde prijs dus van ruim 1100 fr per ben.

KLEINE TONGEN WEER IETS DUURDER

Nadat tijdens de voorgaande weken de prijs van de kleinste tong-sorteringen iets terugliep, is die prijs deze week terug gaan stijgen. De slips stegen tot 101 fr en de kleine tongen kregen tot 111 fr. Voor/kleine tong liep iets terug en zakte van 135 naar 126 fr. De blok-tong noteerde dinsdag nog tussen 134 en 137 fr., maandag werd nog 154 fr. gegeven. Driekwartsortering ging weg aan 154 fr en dit op beide verkoopdagen. Lappen en grote tongen vertoonden ook neiging tot stijgen. De bijvangst bestond grotendeels uit tarbot, griet, platvis en rog. Tarbot kreeg van 65 tot 144 fr. met alleen de grootste soorten (+ 4 kg boven de 100 fr). Grieten werden verkocht tussen 32 en 63 fr. met erg weinig grote sortering in vergelijking met de kleine. Platvis ging weg tussen 18 en 22 fr en voor rog lag de prijs tussen 18 en 36 fr. Staartvis kreeg ook hier meer dan 100 fr het kg., heek werd afgenomen aan 60 en kleinere sortering aan 40 fr. De resultaten schommelden hier tussen 361.000 en 413.000 fr dit voor de O.189 en de O.181.

DURE KABELJAUW, ZEER DURE GULLEN

De Noordschepen hadden zeker geen reden tot klagen wat de prijs van hun te koop geboden vis betrof. Zeker dan niet de prijs van de gullen die schommelde tussen 1290 en 1700 fr. met alleen de allerkleinste sortering onder de 1000 fr. Totten werden eveneens vlot verkocht en haalden tussen 870 en 1100 fr. voor grote sortering en 330 en

HODI STRAALBUIZEN ZALTBOMMEL

tel. 91-31-4180-2654

560 fr voor kleine sorteringen. De schelvis, categorie 1, kreeg tot 30 fr. Kabeljauw noteerde maandag de beste prijzen toen er van 32 fr. (in bennen) tot 42 fr. (in bakken) voor betaald werd. Dinsdag lagen die prijzen respectievelijk op 28 en 34 fr. Op het einde van de dinsdag-

markt toch weer een lichte prijsstijging.

Een paar schepen ook met mooie platvisvangsten. De prijs was zeker niet slecht en varieerde tussen 17 fr en 23 fr. naar gelang de sortering. Platjes kregen ook zelden onder de 800 fr per mand. Schar werd verkocht tussen 12 en 18 fr. terwijl steenschol tussen 24 en 45 fr. haalde. Zeer goede resultaten die begrepen tussen 194.390 fr en 551.000 fr dit voor de O.274 en de O.282.

HARING EN GUL VOOR SPANVISSERS

Een in span vissend koppel op de markt deze week. Maandag zorgden de O.127 en O.303 voor een vangst haring en een vangst gul. Zowat 380 bennen haring, ongeveer 450 b. gul. De haringprijs viel tegen, een heel partij was ook getekend met een B en die kreeg rond de 7,50 fr. het kg, voor de andere haring werd rond de 10 fr. betaald. De gullen waren des te duurder en zodoende werd door beide schepen samen toch nog 806.000 fr. besomd. Het is genoeg maar toch niet zoveel beter dan sommige alleen vissende schepen. De kwaliteit van de haring was niet zo goed.

GARNAALVERKOOP IN VISMIJN TE OOSTENDE

Naar wij vernemen heeft het Schepencollege deze week beslist aan de gemeenteraad van Oostende in zijn zitting van 29 september 1973 voor te stellen voortaan de garnaalverkoop inplaats van in het Montgommerydok in de stedelijke vismijn te laten doorgaan.

Dit is niet alleen financieel voor alle kustvissers een heel goede zaak maar ook voor de stad voor wat betreft de opbrengst van de mijnrechten en besparing van personeel dat thans nutteloos enkele uren per dag zijn tijd moet verspillen in de garnaalmarkt.

Omtrent de regeling van de verkoop zullen wij het hebben na de beslissing van de gemeenteraad.

Schepen Dumarey heeft hiermede getuigd van gezond verstand.

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

(5223V)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aangeboden hoeveelheden vis waren opnieuw zeer klein. Slechts 17 vaartuigen waren er aan de afslag, daarvan waren er vijf van de Kreeftenput, drie van de West, en de overige van de Noord. De kreeftjes bekwamen prijzen die schommelden tussen de 1800 en de 2290 fr de ben vor de grotere, middenoor-ten haalden 1100 tot 1200 fr en de kleinste slag bekwam van 1900 tot 2100 fr. Het waren overwegend mid- densoorten die gelost werden. Ook was de aanvoer goed verdeeld met twee kreeftenvangers diensdag en maandag en een op de woensdag- markt. Deze regeling van verdeling heeft goede resultaten gegeven. Aan tongsoorten was er een groot tekort, zodat deze prijzen dan ook merkkelijk in prijs waren gestegen in verhouding met de vorige week. De verschillende tongsoorten haal- den de hoogste prijzen op de woens- dagmarkt. Met de andere verkoop- dagen schommelden ze van 129 tot 145 fr voor de grotere soorten, van 152 tot 167 fr voor de fruits, de mid- densoorten haalden van 136 tot 185 fr en de kleinste slag van 102 tot 132 fr het kg. Opnieuw zeer hoge prijzen zowel voor de tarbot als voor de grietsoor- ten. De prijzen lagen tussen de 50 en de 156 fr het kg. De pladijsoor- ten kenden eveneens sukses, de pla-

dijs werd hoofdakelijk gelost door de vaartuigen van de Noord. De afname prijzen lagen tussen de 17 en de 30 fr het kg. Juist zoals vo- rige week was er een groot tekort aan kabeljauw en kleinere gulsoor- ten. Prijzen werden geboekt van 40 tot 51 fr voor de kabeljauw en van 16 tot 40 fr voor deg ulsoorten. Van de wijtingsoorten waren de kleinere van de Kreeftenput niet renderend, de andere echter bekwamen van 14 tot 22 fr het kg. Zeehaaien en zee- honden werden er praktisch niet gel- ost. Dat de roggesoorten in de smaak vielen moet niet gezegd wor- den. De verschillende soorten be- kwamen van 18 tot 46 fr. De steen- schol eveneens zeer klein in aan- voer werd volgens sortering afgeno- men van 28 tot 52 fr het kg. De garnalaanvoer was minder dan de vorige week, de 19.680 kg werden af- genomen aan prijzen die schommel- den tussen de 18 en de 89 fr het kg, volgens grote. Er waren ruim ge- middeld 19 uitvaarten per dag te- genover 23 vorige week. Vrij veel garnaalvangers nemen zoals prak- tisch iedere jaar hun verlof in de maand september. Daarna zullen er reeds verschillende garnaalvan- gers hun vismateriaal in orde bren- gen om aan de gullenvangst in span te beginnen.

HAVENBELEID VAN ZEEBRUGGE

Een delegatie van Knokke-Heist en Brugge bracht een gezamenlijk werkbezoek aan staatssecretaris voor Havenbeleid de heer Fayat. De de- legatie bestond voor wat Knokke- Heist betreft uit burgemeester De- sutter, de heer de Gheldere, voor- zitter van de Provincieraad, raads- leden Decorte en Vlietinck, sekreta- ris Gobert. Wat Brugge betreft schepenen Raes en De Grande. De- ze delegatie werd ontvangen door minister Fayat bijgestaan door zijn kabinetschef de heer Van Craay. Verscheidene problemen die de Oost- kust aanbelangen werden er behan- deld.

1. VISSERIJ

Er werd overeengekomen dat on- middelijk dient overgegaan te wor- den tot het bouwen van een nieuwe slipway aan de Werfkaai en een afzetplaats voor de schepen.

Het wegnemen van de bestaande Helling in het Prins Albertdok en het vervangen door 2 x 75 m nieu- we kaaimuur en een aanlegsteiger van 125 m, met aanlegmogelijkheid op beide zijden.

Het verbeteren van de ingang van de vissershaven door verdieping. Het versterken van de oude kaai- muren in het vissersdok en het verdiepen om er een bodemdpte van Z (-5.00) te verkrijgen.

2. VOOR DE VERDERE TOE- KOMST...

...was de staatssecretaris akkoord dat de jachthaven uit het haven- kompleks dient verlegd te worden maar de Oostzijde van de Zeesluis en eventueel de vissershaven even- eens uit het zeehavenkompleks ver- plaats moet worden.

Wat de verbinding Oostkust met de rest van de kust betreft, werd

geopteerd voor een tunnel om de toeristische eenheid van het kust- gebied te bewaren. Er wordt voorts geopteerd, in verband met de aan- sluiting met de parallelle kustauto- weg en de autosnelweg Kortrijk - Knokke - Heist voor en tunnel in de omgeving van Dudzele.

3. INPLANTING IN ZEEHAVEN- ZONE VAN BEDRIJVEN.

Dit moet via Gewestplan geregeld worden, rekening houdend dat een toeristische zone beneden de wind t.o.v. deze zone is gelegen.

4. KERNCENTRALE TE ZEE- BRUGGE.

Gevaar voor thermische pollutie, biologisch gevaar voor toerisme, psychologisch gevaar voor toerisme, en horizonvervuiling wordt aange- voerd door de delegatie.

Er wordt voorgesteld i.p.v. op 70 km kust de twee kerncentrales te bouwen (Ebes - Zeeb. / Inter- comm. Nieuwpoort) deze te bouwen op een eiland in zee.

5. DE BEHEERSVORM VAN DE HAVEN

...blijkt wat betreft de vertegen- woordiging in het Havenschap voor de visserij en yachting geen proble- men te stellen.

De heer minister betoonde een merkelijke belangstelling voor de visserij en toeristische sector. Ook de problemen i.v.m. de strandverbe- tering werden aangehaald. De heer minister deelde mede dat thans de Appellzak met zand gevuld wordt door de baggerboten wat een ver- betering van de strandoppervlakte moet teweegbrengen. Al met al een nuttige vergadering. Hopelijk nu maar dat er tot vlugge realisaties wordt overgegaan.

PRAKTISEREN

(vervolg van blz. 5)

heden als het wat langer ware, t.t.z. 24 meter in plaats van 20 meter. We kunnen er ons bijgevolg aan verwachten een nieuw soort vissersvaartuig te zien aankomen indien de wetgeving terzake gewijzigd wordt.

Ondertussen zijn veel Franse vissers trouw gebleven aan de oude zijtreiler en scheepsbouwers worden steeds verzocht zijtreilers van min dan twintig meter lengte te leveren. Dit is zelfs merkbaar in de klasse van minder dan dertig ton. Het duurt immers lang vooraleer bewezen wordt, dat de gatvisser de beste opvatting is en het is niet praktisch onder de huidige ontwerpvoorwaarden overdekte werkruimte te voor- zien voor het kuisen en stuwen van de vangst.

DECCA (1)

De elektronische hulp voor de plaatsbepaling op zee komt de laatste tijd weer veelvuldig ter sprake. Het meest in gebruik over de wereld voor de vaart onder de kusten is het deccastelsel, dat evenwel een radioelektrische hulp is. Decca is ondertussen al veel te goed gekend om er nog verder over uit te wijden. Decca is een Britse firma en men zou wel eens kunnen geneigd zijn te geloven, dat Groot-Brittannië door- heen deze firma de wereldkustvaart wil gaan domineren en terzelfder- tijd een (Engelse) hand zou willen houden in de zeevarende landen. Het is inderdaad juist dat de oorspronkelijke uitvinding, door de Amerikaanse ingenieur W.J.O. Brien, werd aangenomen en uitgebaat in Engeland, eerst en vooral om tegemoet te komen aan de noden van de oorlogsmarine tijdens de oorlog. Decca Navigator zette het werk een- voudig voort ten voordele van de handelsmarine in vreedstijd. Gedurende de jaren en naargelang de vaartuigen die met het apparaat werden uitgerust van enige honderden tot duizenden steeg, nam de zaak onge- twijfeld een internationale vorm aan.

De vier ketens die in Engeland worden uitgebaat zijn eigenlijk de zeldzame die door het privaat worden uitgebaat. De meeste der ketens zijn het eigendom en worden uitgebaat door de regeringen van de staten waar ze werden opgericht. De ontvangers voor de decca- navigatie werden of worden nog vervaardigd, in Frankrijk, West-Duits- land, Noorwegen, Zweden en de Verenigde Staten evengoed als in Engeland.

DECCA (2)

Voor de hulp aan de scheepvaart in 't algemeen was de 70 - 130 K.hz. band de beste en daarom ook werd voor decca deze band in gebruik genomen. De lage frekwenties die door decca worden gebruikt laten toe een betrouwbaar stelsel van herkenning der kanalen vast te leggen. Het belang van dit punt hoeft zeker niet te worden aangehaald wanneer men weet, dat een radio-elektrische hulp moet worden gebruikt in de druk bevaren gevaarlijke kustwateren.

Tot aan 1962 kon het deccastelsel, voor wat de nauwkeurigheid aangaat van de herkenningssystemen der onderscheiden kanalen, in twijfel worden getrokken : 's nachts nl. waren er wel eens mogelijk- heden dat op de grenzen van het gebruik de herkenning van de kanalen verkeerd liep, al toonden de deccameters de juiste positie aan !

In 1962 werd dan de Decca Mark 12, een toestel met multipulse, op de markt gebracht en de moeilijkheden waren meteen van de baan. De hoeveelheid inlichtingen die naar de ontvangers werd gezonden, werd door dit systeem nl. verdubbeld en dit verhoogde aanzienlijk de nauwkeurigheid waarover dan nooit enige klacht werd gehoord.

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-vissersvaartuigen)

(7348N-7368V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

14-9	2	16.100	581.390			
17-9	16	300.850	6.903.131			
18-9	12	143.600	3.627.054			
19-9	7	51.500	1.247.175			
	37	512.050	12.358.750			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

12-8	16	4.688	112.475	17,—	60,—	24,—
13-8	13	2.486	66.187	15,—	67,—	23,—
14-8	9	2.060	74.654	20,—	63,—	37,—
15-8	14	2.587	79.942	21,—	44,—	30,—
16-8	1	58	2.409			
17-8	13	4.416	130.178	22,—	53,—	30,—
18-8	11	3.828	109.550	19,—	44,—	29,—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

13-9	8	35.493	1.323.382			37,10
14-9	4	17.604	779.700			45,11
17-9	5	49.988	1.543.710			30,44
18-9	7	41.489	1.440.000			34,29
19-9	5	25.991	1.012.130			38,24

WAARVAN TONG

13-9	8	2.794	371.670			133,68
14-9	4	1.532	213.570			139,62
17-9	5	2.214	303.940			137,62
18-9	7	2.985	408.180			136,22
19-9	5	1.790	267.800			149,10

KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE

13-9	3	10.409	495.250			47,60
14-9	2	7.060	325.670			46,91
17-9	2	3.627	208.080			30,44
18-9	2	9.340	402.970			43,13
19-9	1	3.989	181.390			45,18

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

13-9	16	6.565	270.762			26,90
14-9	19	8.850	294.724			11,98
17-9	19	8.687	245.774			5,84
18-9	17	6.563	229.975			18,76
19-9	17	4.430	227.042			29,89

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

13-9	4	539	24.640	40,—	52,—	
14-9	4	957	37.934	32,—	47,—	
15-9	5	1.119	35.212	26,—	42,—	
17-9	4	629	21.618	31,—	40,—	
18-9	1	317	10.010	31,—	37,—	
19-9	2	380	15.363	39,—	46,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

14-9	4	2.970	153.953			
17-9	7	12.662	414.038			
19-9	6	14.165	347.853			

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 13-9-1973

O.129, IJsland
O.206, Noordzee
O.275, Noordzee
N.708, Noordzee
N.709, Noordzee
O.151, Noord
Z.34, Kanaal
O.192, West

VRIJDAG 14-9-1973

O.81, IJsland
O.128, Noord
O.66, Noord
O.180, Kanaal

ZATERDAG 15-9-1973

O.229, Noordzee
O.26, Noord
O.83, Kanaal
Z.499, Kanaal

DINSDAG 18-9-1973

Z.704, West

WOENSDAG 19-9-1973

O.282, Noord
O.239, Noord
O.94, Noord
O.249, Noord
N.705, Noord

OOSTENDE

VRIJDAG 14-9-1973

NOORD
Z.546 11 270 900 382.140

WEST
Z.704 6 15 9501 152.480

MAANDAG 17-9-1973

IJSLAND
O.202 17 1130 — 1.250.520
O.317 17 1040 — 1.286.960

NOORDZEE
O.127-303 12 450 18100 806.450

NOORD
O. 72 11 270 250 307.210
O. 94 9 380 — 550.570
O.239 10 330 — 352.080
O.282 9 440 — 551.630
N.705 10 380 — 270.760
O.249 9 300 — 255.946
O.274 10 220 — 194.390
O.159 10 270 — 210.030

WEST
O.156 9 120 — 151.820
O.172 7 100 — 88.970
O.329 9 110 — 171.530

KANAAL
O.189 17 80 1500 361.600

DINSDAG 18-9-1973

NOORD
O.135 13 300 — 289.600
O.243 13 300 — 293.835
O.285 12 250 — 292.320
O.123 12 250 — 222.840
O.312 11 260 — 291.260
O. 35 11 200 — 237.020
O.217 12 250 — 326.419
O.232 11 270 — 356.770

NOORDZEE
O.231 12 350 — 381.330

WEST
N.422 8 100 — 91.420

WOENSDAG 19-9-1973

NOORD
O. 82 12 260 — 303.460
O.284 8 260 — 329.250

WEST
N.720 7 80 — 107.900
N.715 5 60 — 120.950
N.719 7 170 — 164.650
N.185 5 75 — 144.340
O.142 5 50 — 50.270

ZIJ HADDEN PECH...

— Tijdens het vissen is de Z.600 van Marcel Meyers met de schroef op een onder water zittend voorwerp gestoten. De visserij werd gestaakt en de terugreis begonnen.

— De Z.525 Golfbreker van schipper Leon Savels is met de bakboordboel vastgeslagen aan een wrak. Door het vastslaan werd de mast geplooid. Bij pogingen om de bakboordboel aan boord te krijgen, sprong de tros. Daardoor ging de visboel verloren. De terugreis naar Zeebrugge werd daarop aangevangen.

— Bij het verhalen van de Z.497 «Polaris» van schipper Frans Popelier is dit vaartuig in aanvaring gekomen met een sleepbootje van de firma Hanssens. Het vissersvaartuig was met de voorstevan terecht gekomen tegen het sleepbootje waardoor schade werd veroorzaakt aan de stuurhut van dit bootje.

NIEUWPOORT

VRIJDAG 14-9-1973

N.700 15.835 N.346 75.793
N.710 45.796 N. 36 16.529

Rond de 800 kg tongen en 40 bentjes andere vis werden gelost! De weinige gullen werden duur verkocht net als de koopjes variatie! Pladijs kreeg 1700 fr de ben voor de grootste, 1200 fr voor de drielingen en visjes liepen langs de goedkope kant, met 500 fr de ben. De tongen 100 en 105 fr voor de kleinste tot 178 fr voor de duurste.

MAANDAG 17-9-1973

N.765 96.028 N.722 96.033
N.470 61.913 N.345 76.160
N.788 29.153 N.805 14.655
N.700 40.096

Tweehonderd bennen vis en 1.100 kg tongen werden gelost! De vier vaartuigen van de West zorgden voor de variatie. Rode soldaten, zonnevis, robaard, tarbot en grietjes werden heel goed verkocht. De gullen, volgens grote, werden gemiddeld aan 2.000 fr tot 1.600 fr. De voorkleine (filésorten) kregen 1200 fr en zelfs de mini's 750 fr de ben. Platvis zijn stabiele prijs rond de 30 fr de kg. Zelfs de kleine platvis werd verkocht aan 1500 fr, zonder te spreken van deze van de kustvisserij welke 1700 fr kregen, maar het moet gezegd, prima gesorteerd! Grote wijting 1300 fr, kleine 860 en op 't laatst van de markt 540 fr! moerroggen 1900 fr, tilten 1600 fr.

Knorhaan 950. Speerhaaien kwamen tegen de 10 en 11 fr wijl de zandhaai slechts de opvangprijs kregen.

De tongen: 1e 130 fr, de 2e 136 tot 150 fr., de 3e 153 tot 162 fr, de 4e 165 fr, de 5e 144 tot 156 fr en de kleine 100 fr de kg.

WOENSDAG 19-9-1973

N.762 113.970 N.738 185.910
N.349 7.834 N.700 9.985
N.805 8.262 N.788 21.892

Twee vaartuigen van de West, met vangsten van prima kwaliteit. Tongen hadden deze schepen wel niet maar andere varia's, was er naar keus! Robaard, rode soldaten zonnevis, steenscharren, enz. Beiden hadden een mooie partij gullen welke verkocht werden aan de volgende prijzen. Deze op de grond van 2100, 1800 tot 1500 fr de benne volgens de grote! De voorkleine kregen 1170 fr en 1250 fr de benne (zelfs enkele bennen aan 1300 fr). De mini's van 800 tot 860 fr.

Weinig platvis welke 1700 fr kreeg voor de drielingen en visjes aan meer dan 30 fr het kg.

Grote wijting 1200, kleine van 590 en in dalende lijn tot 420 fr de benne. De tongen van de kustvisserij kregen 120 fr voor de kleinste. De andere soorten van 134 tot 178 fr de kg!

HOLLANDS VISSERSVAARTUIG OVERVAREN

Het Nederlandse vissersvaartuig Maartje Jacoba, de Wiering 181, is gisteravond overvaren door een Noorse tanker. Het bijna 80 brt metende schip bevond zich met vier bemanningsleden aan boord midden op de Noordzee ter hoogte van Helgoland, toen het ongeluk gebeurde. Het schip zonk vrijwel onmiddellijk.

De vier bemanningsleden bleven alle vier ongedeerd en konden door de tanker aan boord worden genomen.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	17-9-1973
Schelvis	35,80-40,—
Groot	21,40-26,80
Middel	9,80,—
Klein	27,40-28,60
Kabeljauw	22,—26,60
Gul	22,—,—
Wijting	36,80-52,—
Schaat	22,40-25,80
Zeebaars	15,80-40,—
Leng	16,—20,—
Schartong	81,80-107
Heilbot	15,60-17,80
Koolvis	12,—25,—
Hondstong	18,80-25,80
Zeewolf	85,—106
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	17-9-1973	18-9-1973	19-9-1973
Lappen	123 —,—	125,4-126	
Grote	130 —,—	126,6-129,8	
3/4	153,4-154	152,2-154	
Blok	150,4 —,—	134,4-137,6	
voor-kleine	135 —,—	123,8-126,8	
kleine	110,4 —,—	110,6 —,—	
slips	108,8 —,—	108,4 —,—	

Zeebrugge

Soorten	17-9-1973	18-9-1973	19-9-1973
grote	129 -131	130 -133	132 -134
blok	140 -142	139 -141	140 -145
fruit	152 -154	156 -158	160 -167
schone kleine	156 -157	162 -166	172 -185
kleine	136 -138	140 -144	156 -166
tout petit	115 -118	110 -116	128 -132
slips	102 -104	103 -106	110 -114

Nieuwpoort

Soorten	17-9-1973	18-9-1973	19-9-1973
Tong I	130 -134		134 —,—
Tong II	136 -150		149 —,—
Tong III	153 -162		174 —,—
Tong IV	158 -166		178 —,—
Tong V	144 -160		174 —,—
Kleine	100 -104		120 -129

PLADIJS

Oostende

Soorten	17-9-1973	18-9-1973	19-9-1973
Grote	17,80-21,—	18,—21,20	
grote iek	19,80-20,—	19,—22,40	26,—,—
kleine iek	21,—21,40	22,—24,60	27,40,—
derde slag	18,—22,—	19,—21,—	30,—,—
platjes	18,20,—,—	12,—18,60	18,—24,40

Zeebrugge

Soorten	17-9-1973	18-9-1973	19-9-1973
I	19,—20,—	20,—22,—	21,—22,—
II	20,—22,—	20,—24,—	22,—30,—
III	19,—20,—	26,—30,—	24,—30,—
IV	17,—18,—	16,—18,—	18,—20,—

Nieuwpoort

Soorten	17-9-1973	18-9-1973	19-9-1973
Moaien	35,—,—		30,—37,—
grote pladij	30,—,—		34,—38,—
drieling	30,—,—		30,—35,—
platjes			

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 13-9-1973

Z.262	8	70	400	143.550
Z. 25	3	20	500	85.650
Z.584	9	140	150	198.450
Z.573	11	200	110	187.570
Z.575	10	110	75	162.502
Z.497	8	40	1200	225.190
Z.604	8	20	50	176.640
Z.533	4	30	100	43.830

VRIJDAG 14-9-1973

Z.451	9	110	90	166.230
Z.510	8	40	700	209.880
Z.587	4	40	300	125.410
Z.581	9	180	100	278.180

MAANDAG 17-9-1973

Z.583	7	80	100	131.390
Z.196	9	420	1000	800.760
Z.427	9	100	—	209.540
Z.402	9	120	—	236.990
Z.283	12	140	100	165.030

DINSDAG 18-9-1973

Z.511	5	20	200	78.910
Z. 24	9	80	—	123.780
Z.400	6	30	250	98.660
Z.424	12	250	700	390.860
Z.549	10	160	110	269.780
Z.569	10	160	110	260.490
Z.507	9	70	900	217.520

WOENSDAG 19-9-1973

Z.580	2	30	100	75.990
Z.408	8	40	700	179.780
Z.445	10	100	—	153.190
Z.405	10	180	600	350.320
Z.559	9	100	100	252.850

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 21 SEPTEMBER

NOORD
O.309 met 320 bennen ttz 280 b. gullen, 20 b grondvis, 20 b varia.
O.141 en O.369 met 300 bennen ttz 250 b gullen, 40 b grondvis en 10 b varia.

MAANDAG 24 SEPTEMBER

IJSLAND
O.288 met 1800 bennen ttz 800 b. grote koolvis, 500 b. schelvis en totten, 50 b schote schol, 100 b. rode bonen 10 b. roggen, 30 b schaten, 20 b. zeewolf 10 b. heilbot 200 b. lengen 30 b varia
O.236 met 950 bennen, ttz 50 b gullen, 400 b koolvis, 140 b schelvis 130 b bonen, 10 b schaten, 200 b lengen, 20 b varia

KANAAL

O.254
NOORD
O.118, O.306, Z.596, O.216 Z.509 en Z.562
WEST
O.192
NOORDZEE
Z.38 en Z.452, O.279 en Z.597, O.206 en O.275, N.708 en N.709

DINSDAG 25 SEPTEMBER

NOORD
O.114, O.134, N.706, O.151
WEST
Z.704

WOENSDAG 26 SEPTEMBER

IJSLAND
ROEBULL met 1200 bennen, ttz 120 b koolvis, 40 b schelvis en totten 880 b rode bonen en 160 b lengen
NOORD
O.128, O.66, O.26

TEWATERLATING BIJ BELIARD MURDOCH

Het is volgende week donderdag 27 september dat om 17 uur op deze werf te Oostende, de tewaterlating plaats heeft van een prachtige treiler van 29 m., nl. de N.40 Ravelingen, in aanbouw voor een nieuwe Nieuwpoortse rederij Norfisk

Het meterschap van deze eenheid werd toevertrouwd aan mevrouw Arthur Coene en het meterschap aan de heer Robert Martens, inspecteur bij het ministerie van Landbouw en Visserij.

Op zaterdag 27 oktober zal op dezelfde werf te 11 uur de tewaterlating plaats hebben van het zusterschip „Ter Streep” N.41 voor dezelfde rederij. Hier zal het meterschap waargenomen worden door mevrouw Albert Renty en het meterschap door de heer W. Debruynne.

We kunnen dit initiatief en de werf zelf, slechts gelukwensen met de verwezenlijking van die twee prachteenheden.

DE VERKOOP VAN GARNAAL TE OOSTENDE

Men schrijft ons:

Op een 3-tal garnaalvisserijreders na, die nog in de middel-euwen leven, hebben alle reders thans aan het schepenkollege gevraagd hun garnaal op een bepaald uur en op een bepaalde plaats in de nieuwe vismijn te mogen verkopen, zodat alle kopers gelegenheid krijgen, zelf garnaal te kopen.

Wanneer men de drie onder-vraagd die niet tekenden, is het uit vrees omdat de twee huidige kopers van de kaai die nu alles in handen hebben, hun garnaal niet meer zouden kopen en de boel boycoteren.

Dergejke mensen menen nog altijd in 1930 te zijn en garnaal aan goedkope prijzen te kunnen kopen om ze dan aan andere winkeliers, leurders enz. met tien fr nk winst per kg. te kunnen afzetten.

Zullen we ons weer laten doen en denkt de socialistische schepen van de haven, dat die twee kopers hem stemmen zullen aanbrenge omdat hij het vertikt de verkoop alleen in de vismijn te laten door-gaan ?

Een garnaalvisser.

AANVRAAG E.E.G.-BIJSTAND VOOR DE BOUW VAN 12 VRIES-HEKTREILERS IN HOLLAND

Voor het begrotingsjaar 1973 is voor een aantal projecten een aanvraag om bijstand uit het Europe-se Oriëntatie- en Garantiefonds voor de landbouw met gunstig advies ingediend.

Een dezer ontwerpen betreft de visserij te weten de bouw van 12 diepvrieshektreilers met een totale investering van 65 miljoen gulden of ongeveer een miljard frank.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort
	17-9-1973	17-9-1973	18-9-1973	18-9-1973	19-9-1973	19-9-1973	17-9-1973
Tarbot: groot (123)	128,4-144	144 -148	139,2-140	140 -155		136 -156	150 —,—
middel (123)	96,—97,—	110 -112	85,—88,—	100 -113		103 -107	110 —,—
klein (123)	60,60-80,60	76,—81,—	57,80-66,—	85,—100		85,—93,—	100 —,—
Griet: groot (123)	69,40,—,—	70,—74,—	63,80,—,—	72,—76,—		79,—83,—	95,—,—
middel (123)		60,—64,—	44,40-51,—	62,—68,—		67,—73,—	
klein (123)		45,—48,—	32,—,—	50,—56,—		60,—64,—	
Schelvis: groot	29,80-32,—		28,—32,40		30,—,—		
middel	24,80-25,—		23,—24,20		21,—24,—		
klein	9,—18,—		9,—19,—		10,20-18,—		
Heek: groot	61,—,—		55,—60,—				
middel	50,—,—		40,—51,—				
klein			24,—,—				
Lom							
Leng			28,—,—				
Rog (I)	27,—46,—		21,—41,40		21,—44,—		
Keilrog (123)	47,40-51,—		52,—,—		48,—52,—		40,—,—
Rog (23)		37,—40,—		40,—42,—		44,—46,—	38,—,—
Tilten (23)		36,—38,—		38,—40,—		38,—40,—	32,—,—
Scherpstaart (23)		32,—41,—		36,—45,—		36,—46,—	34,—,—
Halve mans (23)		28,—30,—		27,—30,—		34,—36,—	31,—,—
Teelt (2)		26,—28,—		27,—30,—		34,—37,—	
Katrog (2)		17,—19,—		18,—21,—		24,—27,—	
Kabeljauw	28,—42,—	40,—41,—	31,20-40,—	40,—44,—	31,—39,40	45,—50,—	40,—,—
Gul (groot)		34,—36,—		36,—39,—		37,—40,—	
Gul (middel)	15,20-34,—	28,—32,—	16,—32,60	28,—36,—	17,—33,40	30,—40,—	24,—36,—
Gul (klein)		14,—17,—		16,—18,—		16,—19,—	
Hozemondhamme	60,80-107,4		61,—106				
Wijting: groot	23,80,—,—	12,—16,—	24,20,—,—	14,—16,—	25,40,—,—	18,—22,—	26,—,—
klein	11,60,—,—	9,—11,—	13,—,—	8,50-10,—	12,—,—	10,—12,—	11,—17,—
Sohar	14,—19,—	10,—16,—	8,60-15,—	10,—18,—	14,—21,—	12,—17,—	20,—,—
Steenhol	20,—43,—	28,—37,—	17,—41,—	28,—31,—	31,—51,—	31,—52,—	20,—,—
Zeehaai	13,60-17,—	10,—12,—	11,80-16,20	11,—13,—	15,—17,—	11,—22,—	12,—,—
Hondshaai	12,40-13,60		6,80-12,40		13,—14,20		5,—,—
Doornhaai							
Pieterman							
Makreel					15,—,—		
Horsmakreel							
Zeekeeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)	22,60,—,—						
Kongeraal							
Scharbong			21,—39,—				
Volle haring							
1/2 haring							
Haringshaai	50,—53,—		42,—,—				
Steenhol	13,—,—		8,—11,—		9,—,—		
Heilbot			99,40,—,—				
Koolvis			22,—,—				
Steur							
Zeevolf	23,80-27,80		26,—31,—				
Pollak	23,80-26,—		21,—29,20				
Zonnevis	73,50-85,—		70,—85,—				
Koningsvis	100 —,—						
Vlaswijting							
Zeeuivel		60,—104		61,—106			
Schotse schol							
Zeehond							20,—,—
Bot							20,—,—
Rode Poon (roobaard)			15,—20,—		30,—,—		30,—,—
Grauwe Poon (knorh.)	6,20,—,—	10,—12,—	10,—,—	13,—15,—	10,—,—	14,—15,—	20,—,—
Rode Knorhaan	13,60-37,20		15,80-37,—		16,—30,—		9,—18,—
Posten							
Langoesten (midden)						13,—,—	
(klein)							

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt 3 sept. werd te IJmuiden aangevoerd : 56 kisten tarbot en griet, 10 kisten kabeljauw, 690 kisten koolvis, 182 kisten schelvis, 50 kisten wijting, 1530 kisten schol, 95 kisten schar, 1548 kisten haring, 1235 kisten makreel, 80 kisten pilchards, 135 kisten varia en 3.850 tongen.

Prijzen. In guldens. Per 1 kg. : grote tong 10.41-9.61, gr.-m. tong 10.34-9.75; kl.-m. tong 10.30-9.28, tong één 10.29-8.93, tong twee 9.35-7.45, tarbot 9.44-9.00.

Per 40 kg. : haai 43-12.50, horsmakreel 12.50-11, tong-schar 122-101, rode poon 67, poontjes 15, bot 20-17, steenbolck 37-31, harders 120, hake 156, pilchards 23.30-17, tarbot 255-136, griet 199-88, kabeljauw één 106, kabeljauw twee 138-100, kabeljauw drie 134-128, kabeljauw vier 134-98, kabeljauw vijf 102-60, koolvis drie 60-55, koolvis vier 45-33, schelvis twee 83-61, schelvis drie 85-65, schelvis vier 41-22, schol één 77-69, schol twee 78-63, schol drie 100-64, schol vier 75-59, wijting drie 79-49, schar 72-33, haring één 48.80-20.40, makreel één 64-44.80, makreel twee 47.40-18.40, makreel drie 19-17.20.

Besommingen van donderdag : KW 34 f 51.000, KW 187 f 4000, SCH 81 f 55.000, IJM 9 f 55.000, IJM 11 f 21.000, GO 2 f 10.000, GO 21 f 14.000, GO 24 f 12.000, GO 43 f 10.000, UK 70 f 2.500, UK 148 f 5.600, UK 245 f 16.000, VD 9 f 1.300, VD 15 f 1.400, VD 25 f 1.600, VD 16 f 4.800, WR 69 f 14.000, WR 71 f 1.100, WR 75 f 1.600, WR 93 f 800, WR 244 f 700, e½ ò f 1.800, IJM 15 f 1.900, IJM 23 f 1.500, ZL 6 f 1.900. Spanvissers : UK 141 en UK 271 f 27.000, UK 78 en UK 107 f 9.000, UK 196 en UK 234 f 1.500.

Aan de vrijdagmarkt van 14 sept. werd in IJmuiden aangevoerd: 8.500 kg. tong, 121 kisten tarbot en griet, 618 kisten kabeljauw, 22 kisten schelvis, 365 kisten wijting, 2.044 kisten schol, 140 kisten schar, 3.865 kisten haring, 428 kisten makreel 7 kisten pilchards en 67 kisten varia.

Prijzen. In guldens. Per 1 kg.: Grote tong 10,28-9,96, grootmiddel tong 10,30-9,67, klein-middel tong 10,13-9,20, tong I 9,26-8,22, tong II 803-7,29, tarbot 9,86-9,17 zalm 9,21.

Per stuk : haai 128, kreeft 32,69. Per 40 kg. : Rode poon 96-40, haai 51, kabeljauw I 142-136, kabeljauw II 128-98, kabeljauw III 144-88, kabeljauw IV 108-90, kabeljauw V 76-48, schelvis I 90, schelvis II 120-116, schelvis III 94-74, schol I 74-69, schol II 72-64, schol III 81-65, schol IV 77-60, wijting II 60, wijting III 61-43, wijting VI 42-33, haring I 33,20-28, makreel II 20,80, makreel III 28,40, steenbolck 68-35, schar 56-28, haai 51.

Besommingen van vrijdag : KW 206 f 41.500, KW 105 f 6.600, KW 174 f 18.200, KW 178 f 6.300, KW 213 f 18.400, SCH 117 f 25.000, EB 28 f 1.000, EH 7 f 3.300, GO 26 f 13.100, IJM 29 f 47.200, IJM 44 f 18.100, IJM 15 f 1.400, IJM 23 f 1.500, VD 243 f 32.500, VD 9 f 1.000, VD 15 f 1.000, VD 25 f 1.300, VD 26 f 1.000, VD 89 f 11.900, UK 207 f 14.400, UK 56 f 3.000, UK 200 f 3.700, UK 218 f 18.000, UK 245 f 1.100.

Spanvissers : UK 78 en UK 107 f 4.300, UK 135 en UK 145 f 3.700, UK 196 en UK 234 f 500.

Aan de dinsdagmarkt 18 september werd te IJmuiden aangevoerd : 19 kisten tong, 9 kisten tarbot en griet, 10 kisten kabeljauw, 24 kisten wijting, 10 kisten tong, 289 kisten schol, 16 kisten schar, 1 kist hake, 5.688 kisten haring, 270 kisten makreel, 13 kisten varia.

Prijzen : in guldens : Per 1 kg : tarbot 9.36, grote tong 9.76-9.63, grm. tong 9.90-9.72, klim. tong 9.89-9.50, tong 1 9.64-8.64, tong 2 8.54-7.50.

Per 125 kg : grote tong 230. Per 40 kg : hake 146, kleine leng 78, tarbot 248-126, griet 208-80, kabeljauw 1 141, kabeljauw 2 116, kabeljauw 3 96-84, kabeljauw 4 106-84, kabeljauw 5 65-54, koolvis 1 53, koolvis 2 55, koolvis 3 56-50, koolvis 4 57-47, schol 1 100-68, schol 2 90-72, schol 3 94-67, schol 4 88-64, schelvis 1 90, schelvis 2 90-78, schelvis 3 100-70, schelvis 4 80-65, wijting 3 80-65, makreel 1 43, makreel 2 36.80-25, makreel 3 17.60, haring 1 41.20-22, haring 2 21, schar 76-61, schartong 88-72.

Aan de dinsdagmarkt 18 september werden de volgende besommingen gemaakt : KW.123 f 51.500, 153 f 30.800, VL.90 f 27.700, HA.70 f 4.330, VD.9 f 1.420, VD.15 f 1.780, VD.15 f 1.780, VD.25 f 2.260, YE.25 f 940, IJM.15 f 740, IJM.23 f 2.490, IJM.200 f 14.400.

Spanvissers : KW.44-85 f 72.000, UK.78-107 f 3.860, UK.196-234 f 2080.

NOG HET VERGAAN VAN DE SCH.31

Vorige week hebben verschillende Hollandse kotters het Hollands kustgebied tot 2 mijl uit de wal afgedregd met twee span welke met een lijn van 100 tot 150 m. over de bodem van de zee trokken, maar zonder resultaat.

Hieraan deden mee de SCH. 19, SCH.12, SCH.25, SCH.43 en SCH.132. Resultaten zijn helaas uitgebleven, zodat de oorzaak van het ongeval nog steeds niet helemaal vaststaat.

Overigens is men er in Hollandse visserijkringen vrijwel zeker van dat het ongeval zich op ca. 1 mijl uit de wal moet hebben afgespeeld, waar een diepte van ongeveer vijf meter bestaat. In de nogal zachte grond zijn de netten mogelijk blijven steken achter een wrak. Het drama zal zich dan ook bij het halen van de netten hebben afgespeeld, waarbij het niet is uitgesloten, dat het kottertje (zwaar geladen) is omgetrokken door eigen windkracht.

Al met al is het gehele Scheveningse visserijbedrijf diep geschokt door het gebeurde, waarbij twee jonge, ervaren en veelbelovende vissers het leven hebben geaten.

Schipper L. Roeleveld wiens lichaam vorige week maandagavond aanspoelde ter hoogte van het Wassenaar-se Slag, is vrijdagmiddag onder grote belangstelling begraven. Hieraan vooraf ging een rouwtenst in het wijkgebouw „Thabor“.

Van zijn kollega en vriend Van der Harst is helaas tot nu toe niets gevonden.

NEDERLAND MOET ZELF ZEEVIS KWEKEN

De visstand in de Noordzee loopt zo sterk terug, dat Nederland zelf vis zal moeten gaan kweken. Tot deze conclusie komt de industriële raad voor Oceanologie in een rapport aan minister Brouwer van Visserij en Landbouw. Men denkt in het bijzonder aan het kweken van tong, aal en tarbot, wat in Noorwegen en Japan al op grote schaal gebeurt.

De raad verwacht dat het warme koelwater van elektriciteitscentrales daarvoor kan worden benut. Op Texel en bij Vlissingen gaat men hiermee binnenkort proeven nemen.

Een op te richten afdeling „kweek“ bij het Rijksinstituut voor visserijonderzoek in IJmuiden, zou moeten bestuderen hoe de kwekerij commercieel goed kan worden aangepakt.

De visstand in de Noordzee is de laatste jaren niet alleen door overbevissing teruggelopen. De voorzitter van het Visserij-schap, de heer B.A. de Jonge heeft er onlangs nog op gewezen dat boortorens en pijp-

leidingen veel schade aan de visstand toebrengen.

De raad adviseert verder dat Nederland zijn visserijzone langs de kust moet uitbreiden van 3 naar 12 mijl. Men pleit er voor dat IJslandse en Noorse vissers minder vrij spel krijgen in Nederlandse havens en op Nederlandse visgronden.

De raad vermeldt nog, dat de omzet van de Nederlandse visserij vorig jaar bijna 350 miljoen gulden bedroeg. Daarnaast levert de visserij een zeer belangrijke bijdrage aan de industrie, door het verstrekken van opdrachten voor de bouw, uitrusting en onderhoud van schepen en door de visverwerking.

Volgens de raad dreigt een deel van deze bijdrage aan het nationaal inkomen verloren te gaan door de scheefgetrokken concurrentievoorwaarden in de internationale visserij, veroorzaakt door de overheids-subsidies, die in het buitenland aan de visserij worden gegeven.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 10 tot en met 15 september

Met alle dagen een zeer behoorlijke aanvoer van de kleinere kotters en eveneens zeer behoorlijke tot goede aanvoeren van de grotere kotters op vrijdag en zaterdag; met goed visweer en goede prijzen voor de vis, werd het zonder meer een goede aanvoerweek met een goede weekomzet.

Varieerden de prijzen voor de Schol tussen de f 80,— en f 60,— per kist van 40 kilo, ook de tongen brachten goede prijzen op.

Afhankelijk van de aangevoerde sortering, opmerkelijk is de wekelijkse toename van de kleinste soort tong varieerde de gemiddelde prijs per aangevoerde kilogram tussen de f 8,50 en f 9,10.

Met een door 119 kotters aangevoerde hoeveelheid van 335.140 kilo, vis waaraan 80.050 kg. tong, kon een week besomming worden bereikt van bijna f 1.200.000,—

De hoogste besommer voerde 3.679 kg vis aan waarvan 2.895 kg tong met een gemiddelde prijs van f 9,07 voor een bedrag van f 37.200,—.

Dat ook de besommingen van de andere grote kotters goed waren blijkt wel uit het feit dat de tien hoogste besommers samen voor ruim f 318.000,— vis aanvoerden.

Door 119 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd,

80.050 kg tong	f 720.124,99	van f 1141	f 711
15.758 kg Tarbot	f 73.861,53	van f 1012	f 262
2.536 kg Griet	f 6.466,66	van f 351	f 180
187.050 kg Schol	f 322.817,92	van f 212	f 136
12.140 kg Schar	f 11.820,43	van f 160	f 030
4.308 kg Wijting	f 4.641,95	van f 236	f 100
28.227 kg Kabeljauw	f 42.170,81	van f 422	f 065
5.055 kg Poon	f 2.162,52	van f 108	f 017
310 kg Tongschar	f 625,64	van f 231	f 113
1.360 kg Harder	f 3.303,87	van f 253	f 200
410 kg Bot	f 92,43	van f 028	f 016
255 kg Rog	f 285,50	van f 110	f
250 kg Steenbolck	f 154,75	van f 074	f 050
149 kg Haai	f 101,75	van f 112	f 008
282 kg Diversen	f 487,54	van f 112	f 008
338.140	1.189.118,29		

CASINO KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE”

Zaterdag 22 en
zondag 23 september
van 22 uur af:
**MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA**
Piano: **FRANZ ANDRE**
Als attractie: **ANDRE DAICK**
Fantaisist

Tot en met 26 september: EUROPEAN BRIDGE CHAMPIONSHIPS 1973

Deelname van 25 landen!
Abonnementen: 500 F
Per dag: 75 F
Per zitting: 40 F

AUDITORIUM

Vrijdag 28 september
te 20.30 uur:
De **Koninklijke Vlaamse
Schouwburg** stelt voor:
„ALLO MET WIE?”
van Keith Waterhouse en
Willis Hall.
Met **CHRIS LOMME,
RIK ANDRIES,
GERDA MARCHAND
en JAN MOONEN**
Abonnementen:
720 - 630 - 540 F
Jeugd, studenten
en miliciens:
350 - 300 - 250 F
Plaatsen: 115 - 100 - 85 F
Jeugd, studenten
en miliciens:
65 - 55 - 45 F
Lokatie: Casino-Kursaal,
alle dagen van 10 tot 13 uur
en van 16 tot 19 uur —
Telefoon: 059/751.11

RESTAURANT

„LE PERIGORD”

« het trefpunt van de fijne
Franse keuken in het hart
van de koningin der bad-
steden... »

LUNCH: 365 F - **DINER:** 415 F
Dienst en BTW inbegrepen.
Uitgelezen wijnsoorten.
Plaatsbespreking gewenst -
OPEN GANS HET JAAR.

Voor alle inlichtingen:
Telefoon: 059/751.11
(743SW—8133N—7451V)

Voor **ZEEKAARTEN - H.W.-BOEKJES -
ZEEMANSALMANAK 1973 -
VISPROPAGANDAMAPPEN -
PUBLICITEIT**
in Nieuwsblad van de Kust -
KLEINE AANKONDIGINGEN
mag men zich ook wenden tot Boekwinkel,
Vindictivelaan 22, Oostende.

(7923N—7430V)

TE KOOP GEVRAAGD

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

(7344V)

Publiciteit in

HET VISSERIJBLAD

doet Uw

Zakencijfer stijgen

★ Te koop gevraagd: Een
VISSERSVAARTUIG minder
dan 10 jaar oud, lengte 36 m.,
dieselmotor 8 à 1200 pk van
het type M.A.N.-Deutz. Schrij-
ven bureel blad 7221V.

« UW KAPITAAL, ONZE ZORG »

Schoenmaker blijf bij uw
leest! Laat derhalve het
plaatsen van uw kapitaal,
groot of klein, (min 25.000,-
max. 250.000,-) Opbrengst
5.000,- à 45.000,- per maand
over aan diegene welke daar-
van hun stiel maakten. U
bent nooit te oud om te leren.
Geen bankzaken, obligaties,
verzekeringen of agentschap-
pen doch door en door be-
proefde Amerikaanse wijze van
investering. Voor gratis en
vrijblijvend inlichtingen schr.
onder letter 677SW—7955N—
7439V bur. blad, noodzakelijk
voor geheimhouding.

**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)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 767.07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

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

Drukkerij P.V.B.A.

„**NIUWSBLAD VAN DE KUST**”
H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 777.13-14

BUREEL

VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

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

Het gamma omvat volgende mappen:

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

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

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

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

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

(668SW—7937N—7436V)

hulp in nood s v

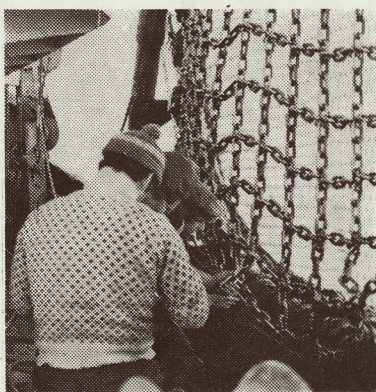
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

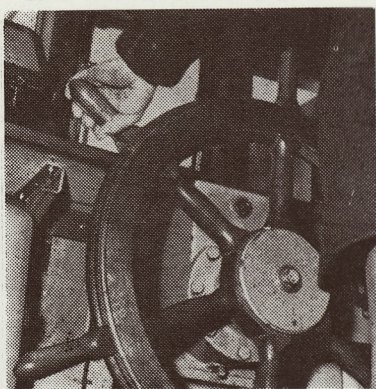
oostende

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.