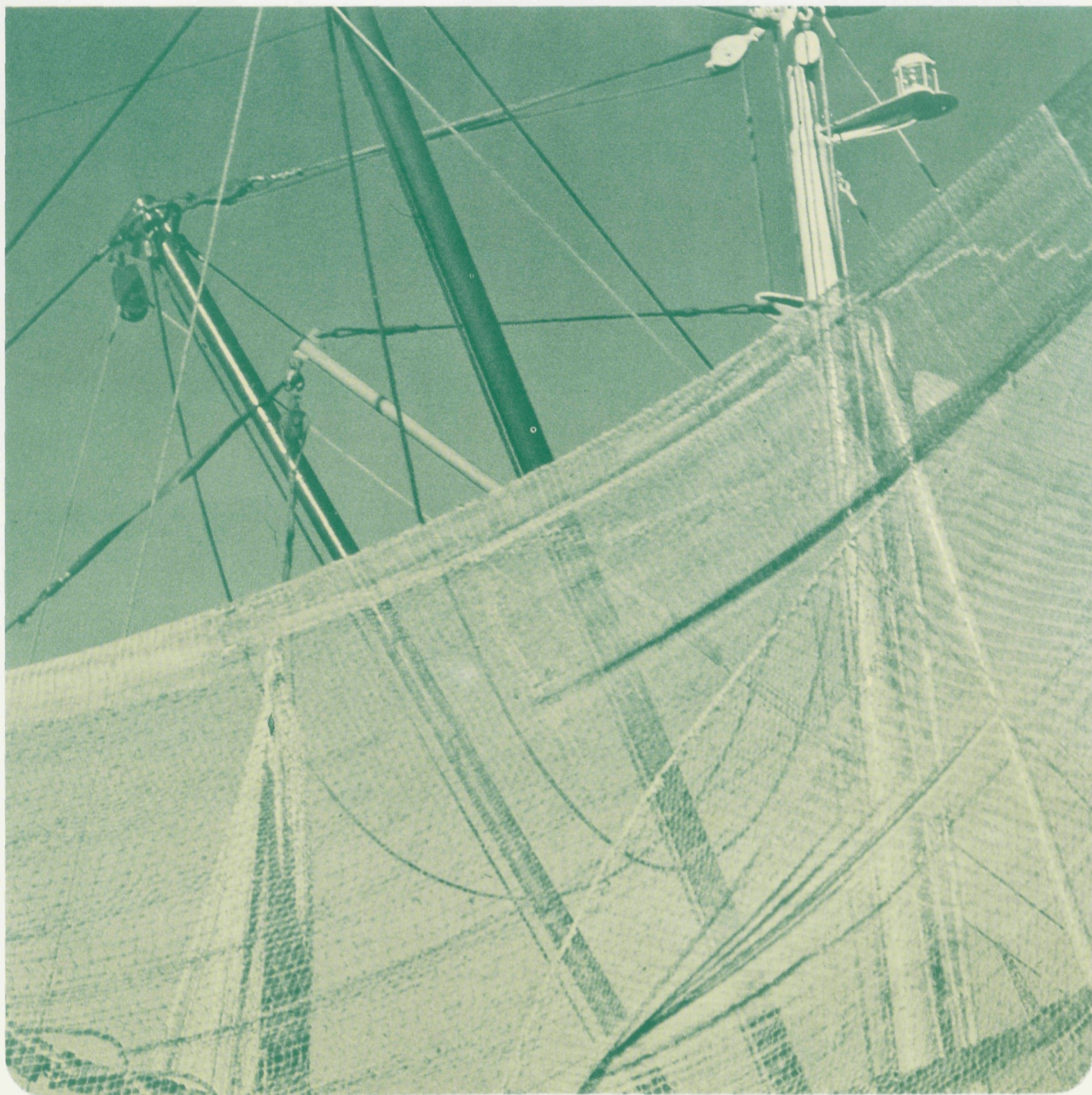


het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

VRIJDAG 7 JUNI 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 23 — 41e JAAR



MACHINEFABRIEK PADMOS b.v.

Reparatiehaven 12
Bruinisse NL.
Tel. 01113/1551-1488

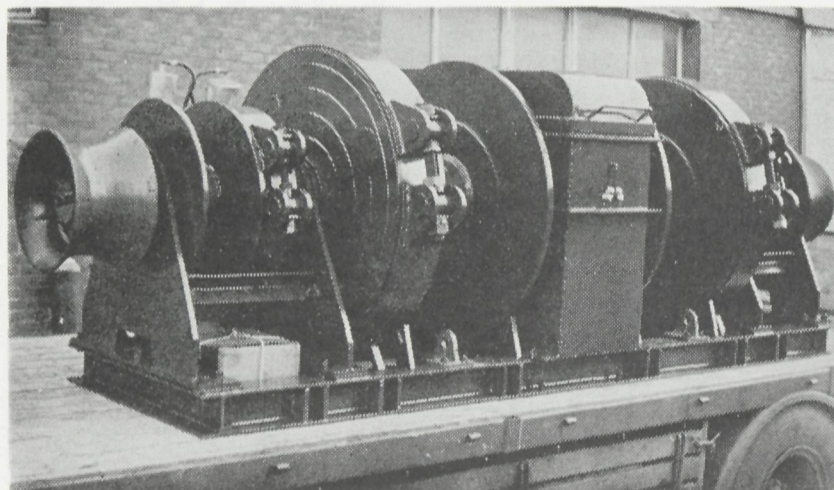
Deltahaven
Stellendam NL.
Tel. 01879/1766-1792

Alleenvertegenwoordiger voor België en Z.W. Nederland van :

RIDDERINKHOF LIEREN voor de zeevisserij

De meest verkochte vislier in Nederland

Reeds ingebruikgesteld op de Z.14



- ⊗ Pneumatisch bedienbare 4, 6 en 8-trommel viswinches, zowel vanaf de brug als bij de winch te bedienen.
- ⊗ Eenvoudige bediening
- ⊗ Gesloten frictiekoppelingen
- ⊗ Regelbare remkracht
- ⊗ Leverbaar voor elektrische - hydraulische - en riemaandrijving
- ⊗ Te leveren in 3 types, nl. :
 - Type E160, aandrijving met 100 pk. electromotor, trekkracht 2 x 6.000 kg.
 - Type E170, aandrijving met 120 pk. electromotor, trekkracht 2 x 7.000 kg.
 - Type E200 aandrijving met 145 of 185 pk. electromotor, trekkracht 2 x 8.500 kg.

(7547V)

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)

REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



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

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

BUREEL
VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

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

Het gamma omvat volgende mappen :

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

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

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

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

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 30 F portkosten.

(668SW—7937N—7436V)

het visserijblad

Vrijdag 7 juni 1974 — Nr. 23

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1000 FR. — 6 MAANDEN 500 FR. — 3 MAANDEN 250 FR. — BUITENLAND 1100 FR. — HOLLAND 70 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, BUPUBLICITEIT 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

Is de Belgische visserij met ondergang bedreigd ?

Minister Lavens dient interpellant Vansteenkiste van antwoord.

In ons vorig nummer hebben we de alarmkreet van volksvertegenwoordiger Vansteenkiste zonder commentaar weergegeven er aan toevoegend dat we het antwoord van de minister van Landbouw zouden afwachten vooraleer op deze ongepaste woorden onze visie te geven!

Dit antwoord, dat de zaken zeer nuchter bekijkt, bereikte ons thans en werd in de Kamer van Volksvertegenwoordigers aan de interpellant gegeven.

We laten er hierna de beknopte inhoud van volgen en komen op die alarmkreet terug, omdat alleen dient nagegaan in welke mate en op welke wijze maatregelen dienen overwogen of genomen om niet de eigenbelangen van sommigen te dienen, maar de Belgische visserij in haar geheel rentabel te houden, daar sommigen maar al te gemakkelijk de financiële steun van de Staat inroepen om eigen tekortkomingen te zien vergelden, ten nadele van de velen die niet over grote financiële en andere middelen beschikken om het hoofd boven water te houden.

HET ANTWOORD VAN DE MINISTER

Het hier aangesneden probleem kan ons niet onverschillig laten, ook reeds omdat ikzelf niet zo ver van de zee woon. De interpellant heeft nog niet zo lang geleden de aandacht gevestigd op de nadelige weerslag van de stijging der olieprijs op de zeevisserij, o.m. in een aantal vragen. Vandaag stelt hij het probleem in zijn geheel. Het departement kent de moeilijkheden, zowel wat de personeelsbezetting van de vloot als wat de commercialisatie van de visvangst betreft. Wij helpen ongetwijfeld waar wij kunnen.

Wat de stookolie betreft, heb ik reeds vorige week het standpunt van de regering daaromtrent uiteengezet ter gelegenheid van de interpellaties van de heren Van Dessel en Ancaux.

De prijs van de ruwe petroleum is met 2 frank per kilo gestegen, en wij voeren in België per jaar 40 miljoen ton in.

Als wij die stijging door de gemeenschap zouden laten opvangen, zou dat een last van 80 miljard voor de begroting betekenen.

Ik kan wel begrip opbrengen voor de problemen in een specifieke sektor, maar ergens moet men toch kijken naar het grotere geheel. Waar zou men wél helpen en waar niet? Welke normen kan men aanleggen? Het is een uiterst moeilijke en delicate kwestie. Wij moeten wachten op het resultaat van het onderzoek, dat de regering nu doet instellen naar de structuur van de olieprijs. Overigens is het zo dat de gas-oil die ge-

bruikt wordt in de zeevisserij, de jongste dagen in België goedkoper was dan in de buurlanden

Steunmaatregelen worden in naburige landen overwogen.

De Europese commissie werd uitgenodigd om daaromtrent een studie uit te werken, en verslag uit te brengen om een einde te maken aan de concurrentievervalsende steun.

Eén punt in de maatregelen die in Nederland worden overwogen is aanvechtbaar. De mogelijkheid wordt er immers in het vooruitzicht gesteld dat de Nederlandse regering steun zou verlenen aan glastuinbouw en zeevisserij, voor de leningen aangegaan om de stocks te financieren.

Indien, na een jaar, zou blijken dat sommige bedrijven spijs die steun niet rendabel zouden zijn, zou de Nederlandse regering de lening volledig voor haar rekening kunnen nemen. Op dat stuk moeten wij waakzaam blijven, want zo een maatregel is zeker concurrentievervalsend.

Ik geloof niet dat onze zeevisserij in de toekomst bedreigd zou kunnen worden door een veralgemening van bepaalde beperkende visvangstmaatregelen, zoals diegene die door IJsland getroffen werden. Wel is het nodig dat er betere afspraken tot stand komen ter vrijwaring van de visstand. Het is ook mogelijk dat sommige nationale Staten eraan denken hun eigen viswateren uit te breiden; in Groot-Brittannië gaan stemmen in die zin op. Dat is niet konform met de geest van de Europese samenwerking en éénwording. Ik geef toe dat die beschermingsreflexen ingegeven zijn door de vaststelling dat sommige landen geen beperkingsquota aanvaardden, maar ik meen toch dat de vrees voor een verdere «natinalisering» van de viswateren niet gegrond is.

Dit belet niet dat een internationale regeling van de zeevisserij moet worden beoogd. Einde juni zal trouwens de Noord-Atlantische zeevisserijcommissie bijeenkomen.

Met de 18 miljoen voor de kooperatieve in de zeevisserij is het zeker niet vlot verlopen, tot nog toe, maar dit tracht ik te verhelpen. Ik zal mij precies laten voorlichten omtrent het project West-Ierland.

Laten wij echter de evolutie van de prijzen van de petroleum gadeslaan en waakzaam t.a.v. onze buren.

Wij moeten nu wachten op de resultaten van de studie van de E.E.G. en op die van de prijsstructuren der petroleumprodukten. In het bezit van die gegevens kunnen wij het probleem opnieuw ter hand nemen. De verkoopprijzen in de zeevisserij zijn in gunstige zin geëvolueerd en dat kan de toestand gedeeltelijk verbeteren.

Ik geef U hier dus rendez-vous over een paar maanden.

Tot daar een bezadigd en nuchter antwoord.

Wij hebben gemeend de interpellatie en het antwoord te moeten afwachten vooraleer zelf hierop te reageren omdat de opgeschreefde

titel «Is de Belgische Visserij met ondergang bedreigd», meer kwaad dan goed berokkent en opnieuw ingegeven is door grootspraak.

DE BEGROTING VAN VERKEERSWEZEN EN DE BELANGEN van onze KUST

Elk jaar gaat de belangstelling van de kustmensen naar de begroting van Verkeerswezen omdat, zoals onze titel het meldt, daarin zaken voorkomen welke vooral onze kustbevolking aanbelangen. Het is ons bekend dat volksvertegenwoordiger Dries Claeys reeds een paar maal verslaggever was van deze begroting.

Hierna geven we verkort de rede weer welke vorige week door hem in de vaste afdeling als voorzitter ervan werd weergegeven.

DE MODERNISERING VAN ONZE VISSERSVLOOT

De nieuwbouw van vissersvaartuigen die enige tijd praktisch heeft stilgelegen, heeft kortgeleden een nieuw impuls gekregen en een bescheiden opvlakking is momenteel te noteren. Doch zou ik er willen op wijzen, dat onze scheepsbouw van Oostende hoofdzakelijk voor Franse rederijen werkt en voor het bouwen van schepen die werkelijk het laatste snuifje van de visserijtechniek en vele andere technieken die daarmee verband houden, aan boord hebben.

Het is jammer dat wij niet in staat zijn dergelijke dingen voor onze eigen vloot te bouwen. Wij vragen ons af, Mijnheer de Minister, en U zou dat door uw diensten en door uw cabinet ook eens moeten laten onderzoeken, of de beschikkingen van de wet van 23 augustus 1948 betreffende de aanmoediging voor het bouwen van zeeschepen op dit ogenblik, nu vooral de stookolieprijzen die zo'n enorme invloed hebben op de kostprijs van onze vissersvloot sterk gestegen zijn, niet enigszins zou moeten worden aangepast, herzien en verbeterd worden.

Dit is noodzakelijk volgens mijn mening, des te meer dat de overheidstusenkosten in de wet beperkt blijft tot 3 t.h. in de rentetoeleage en dat anderzijds de stijging van de rente steeds maar verder gaat.

DALENDE AANVOER

De huidige toestand in de zeevisserij is gekenmerkt door een steeds

dalende aanvoer van verse zeevis. Dat is niet alleen het geval bij ons. Dat is een wereldverschijnsel. Meteen is er nog een ander verschijnsel te melden, namelijk dat de vraag van de verbruikers naar verse zeevis bestendig toeneemt, niet alleen in ons land maar ook in de andere.

Die stijgende vraag heeft vanzelfsprekend een invloed op de prijzen. Is het verbruik van de hoeveelheid in ons land vorig jaar lichtjes gedaald, de bestellingen voor visverbruik zijn verder gestegen. Wij weten dat dit hier niet zo sterk van pas komt, omdat de economische problemen van de zeevisserij veeleer thuis horen in de bespreking van de begroting van Landbouw, dan wel in deze van Verkeerswezen.

Maar ik kan toch niet nalaten van deze tribune gebruik te maken om een heftig protest aan te tekenen tegen de wijze waarop sommige middelen opnieuw een aanval in regel tegen de zeevisserij ontkenend hebben. In het verslag over 'n soort ecologen congres gehouden te Brugge lees ik... «Dat de helft van de aangevoerde verse vis te Zeebrugge wordt afgekeurd wegens het hoog kwikgehalte en verwezen wordt naar de vismeelfabrieken, met het daarbij aansluitend gevaar van een veel te hoog kwikgehalte in ons varkensvlees.

Een ernstig onderzoek wordt daar gevraagd».

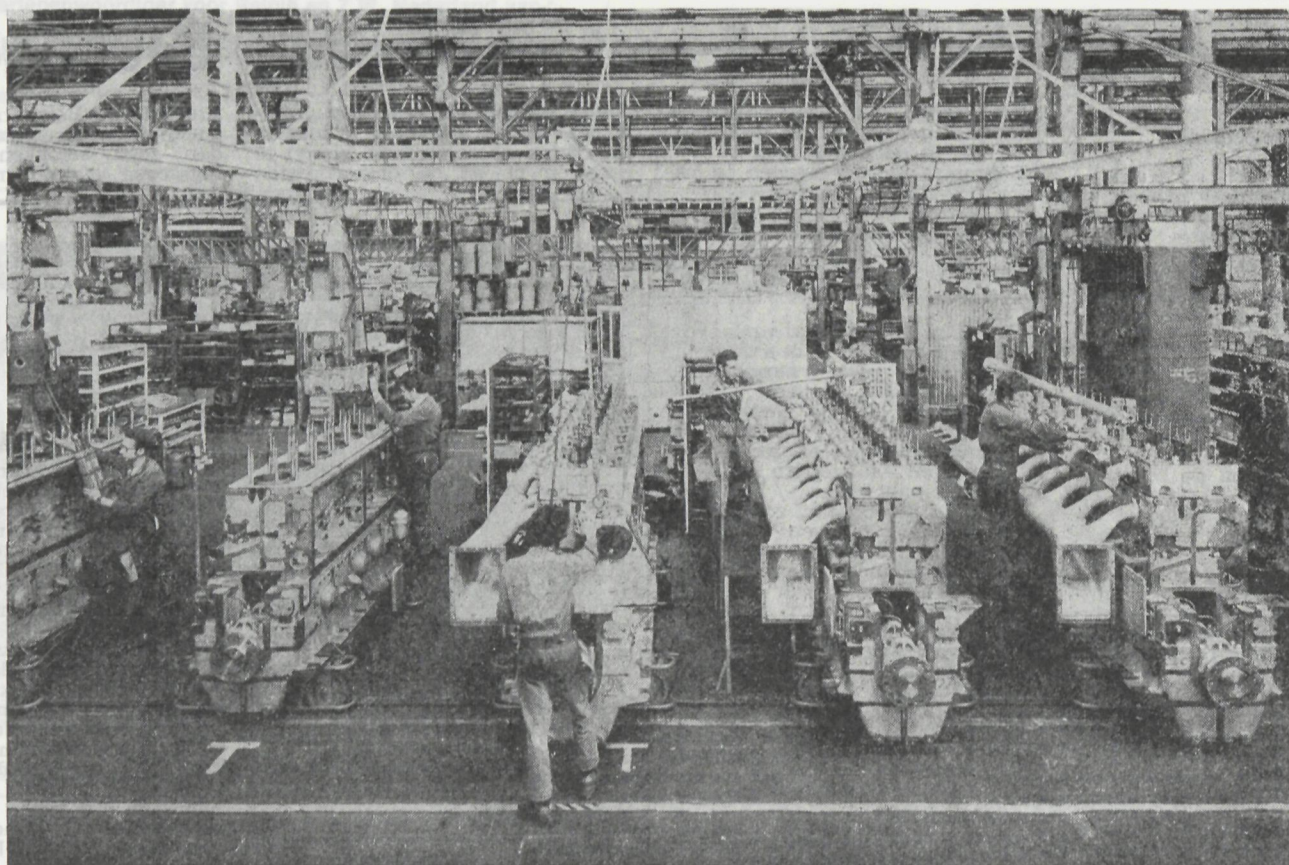
Dat is werkelijk iets ongehoords. Elkeen die iets of wat kennis heeft van de kwaliteit van onze aangevoerde vis, weet dat er geen kilo vis afgekeurd wordt te Zeebrugge noch te Oostende, noch te Nieuwpoort wegens te hoog kwikgehalte maar afgekeurd wordt alleen en uitsluitend wegens de bederfelijkheid van de vis en niet om andere redenen.

Het is ons niet bekend — en het onderzoek wordt nochtans regelmatig gedaan — dat er ooit een kilogram vis werd afgekeurd wegens te hoog kwikgehalte.

Het is dan ook niet alleen onzinnig en leugenachtig dergelijke uitingen op een soort Congres van Ecologen naar voren te brengen. Het is bovendien een nieuwe misleiding van de verbruiker en een aanslag op de levenskansen van een groep mensen uit de zeevisserijsector die toch ons aller achtung verdienen.



DIESELMOTOREN



ONZE MOTOR...

Voortstuwing

Boordgroepen

- ABC - DX serie : 200 - 1.200 PK - 750 tr/min.
- ABC - SEMT Pielstick PA4 : 550 - 3.000 PK - 1.500 tr/min.
- SEMT Pielstick PA6 : 1.200 - 6.300 PK - 1.050 tr/min.

UW VEILIGHEID

van 185 PK tot 6.300 PK

aan 600 tr/min. tot 1.500 tr/min.

VOOR MEER INLICHTINGEN :

ABC - ANGLO BELGIAN COMPANY sa

Wiedauwkaai 43

Tel. (059) 23.45.41

9000 GENT

Telex : 11298 abcgth

(7582V)



Fonsje Vermote, oudste visser van Nieuwpoort gevierd !

Ter gelegenheid van de jaarlijkse herdenking van de overleden vissers, had tijdens de receptie, de viering plaats van Nieuwpoorts oudste visser Fonsje Vermote, die voor zijn 92-jarige ouderdom er nog zeer flink uitziet en die nog op zijn tong niet gevallen was, toen schepen Vermote namens het stadsbestuur hem nog vele jaren wenste.

Zijn antwoord was flink «k gaan d'er nog een betje bi vragen».

Het was schepen Vermote, die enkele schetsen uit het leven van Fonsje die met zijn biinkende oogjes vooraan zat, fier als een pauw, weergaf als volgt :

Mijnheer de Burgemeester-senator burgerlijke en militaire hoogwaardigheidsbekleders, dames en heren.

Enkele maanden terug werd ons door de kulturele raad van onze stad gesuggereerd om een hulding op touw te zetten van de oud IJslanvaarders. Opzoekingen in dat verband wezen uit dat er nog slechts een 4-tal oudgedienden van de IJslanvaart langs de Westkust overblijven. Geen enkele woont te Nieuwpoort. Daarom meenden wij er goed aan te doen een ander initiatief te nemen, met vanaf heden, telkenjare een oud visser van Nieuwpoort te huldigen. Als eerste in de reeks komt aan de beurt Vermote Alfons, beter gekend als «Fonsje».

Bij de burgerlijke stand konden wij volgende gegevens vinden : Vermote Alfons Camiel, gepensioneerde, geboren te Oostduinkerke op 14 august 1902 (dus bin-

nenkort 92 jaar), weduwnaar van Daems Maria, gehuwd te Oostduinkerke en sedert 19 maart 1937 woonachtig te Nieuwpoort. Zijn huidige adres : Hoogstraat, 42.

Gans het leven van onze gevierde vertellen, zou zeker een aaneenschakeling zijn van anekdoten, tegenslagen, meevallers, zoals trouwens van iedere visser. Deze voormiddag nog werd hierop door de verscheidene woordvoerders duidelijk de nadruk gelegd. Fonsje Vermote is volgens ons de incarnatie van het taale vissersvolk. Is het al geen prestatie om na een waarlijk bewogen leven als visser nog steeds met de glimlach dagelijks in de haven rond te toeren ? Geen moment verslapt de belangstelling van onze gevierde voor wat zich in en rond de vismijn afspeelt.

Uit zijn relaas hebben wij toch de episode belicht over de haringvisserij. Laat mij toe namens «Fonsje» even die zo romantisch bezongen «goeie ouwe tijd», maar in de werkelijkheid zo harde levensstrijd te belichten.

Fonsjes loopbaan als haringvisser begon op 10 juni 1907 op de N.5 van de rederij Carbonez-Billiau en Co. Het schip heette de «St. Antoine de Padoue». De haringvisserij begon in mei en duurde tot einde januari. De visplaatsen werden afgevaaren in deze volgorde : men begon Noord van de Faroe Eilanden, om in zuidelijke richting af te zakken naar de Doggersbank en te eindigen in het Kanaal. De bemanning bestond uit 21 zielen, d.w.z. 18 man en 3 jongens). Men viste met drijfnetten van 18 meter

lang en ±15 meter diep. Er waren zo'n 250 netten aan boord. Dat betekent dat men bijna 5 kilometers netten sleepte ! De N.5 kon 750 vaten bergen van ±120 à 130 kg. De haring werd niet geakaat, alleen in tonnen of vaten gestopt met zout. Aan boord was er een stoomketel voorzien, echter alleen om de kaapstander te laten draaien ten einde de netten te kunnen binnenwinden, of om de grote mast terug recht te trekken. Men vaarde echter nog onder zeil. De bemanning kon nog een ekstra karwei opknappen, nl. vissen met lijnen op kabeljauw. Dit bracht dan wel een groter percent op. In augustus 1912, op de terugreis, ging de N.5 verloren met zo maar eventjes 550 tonnen haring en 50 tonnen kabeljauw aan boord. Het vaartuig liep vast op de bank van Haisborough in de nacht en maakte zodanig veel water dat het zonk bij het ochtendgloren. De volledige bemanning geraakte aan boord van de overbelden reddingsboot. Toch roeide men met man en macht om tenslotte het lichtschip van Haisborough te bereiken. De reddingsdienst van Hoek van Cramer kwam de geredden ophalen, zette ze op het strand af en vandaar uit, na een goede verzorging, bereikten ze Harwich. De ferry-boat naar Antwerpen bracht hen terug naar België. De N.4 «Tout à Jésus & à Marie» was het volgende schip van Fonsje. Net als op de N.5 was het weer een kapitein uit Boulogne die de leiding had. Dit vaartuig was wel kleiner, kon ±650 ton bergen maar vaarde ook met 21 man. Hierop bleef Fonsje varen tot in 1914. Of

het waar is dat het de Belgische Genietroepen waren die het schip lieten zinken kon niet achterhaald worden ; Feit is wel dat het wrak van dit schip na 1918 uit het slijk van onze haven werd opgehaald, natuurlijk in brokstukken.

Zo zouden wij kunnen voorgaan. Toch menen wij dat dit een van de mooiste episoden uit het bewogen leven van Fonsje is ! Als wij dat hier zo vertellen dan lijkt ons dat niets. Maar in de harde werkelijkheid betekende dat 'n maandenlange afwezigheid van thuis, een zwoegen, een tot vervelens toe herhalen van dezelfde bewegingen. Alleen Fonsje weet wat het nog meer betekende. Uit onze beschrijving komen noch de ellende, noch de drukkende eenzaamheid, noch de pijnlijke scheiding van vrouw en kinderen naar voor.

Fonsje, om dat alles zijn wij er vast van overtuigd dat de hulding die wij U vandaag brengen uiterst verdiend is. Wij hebben, zoals het past, geschenken voor u. Wij hopen dat U nog lange jaren tussen ons zult leven. Mijnheer de burgemeester, wilt u aan ons aller Fonsje Vermote de gelukwensen en de kadautjes overbrengen namens het stadsbestuur.

Lang leve Fonsje Vermote !

Daarna werd hem namens de stad een paar geschenken aangeboden en kon hij nog een ferme whisky tot verwondering van iedereen wegzetten. Goed zo Fonsje, 't heeft ons deugd gedaan aan 't her-te, je nog zo flink weer te zien.

P.V.

DE JAARLIJKSE VISSERSHULDE TE NIEUWPOORT

Het is een gewoonte geworden op tweede Pinksterdag, te Nieuwpoort een vissershulde te zien plaats grijpen, welke aan de kust zijn gelijke niet heeft. Te Oostende is het een Zeemanshulde en te Zeebrugge en Heist, gaat het herdenken van de slachtoffers van de zee met andere feestelijkheden gepaard.

Nieuwpoort houdt zich die dag uitsluitend aan zijn vissershulde.

Het prachtig monumentje „De Visser” van onze Belgische beeldhouwer De Soete, prijkt immers nog altijd in het Metropolitan Museum van New-York en is het idee en de verwezenlijking van een mens, nl. Pros Vandenberghe, die jaren geleden in burgemeester Florimond Gheeraert van Nieuwpoort een prachtige partner vond, die beide voor de financiële en materiele gedachte instonden en met de medewerking van de dochter

van beeldhouwer De Soete in één jaar tijd het op die plaats tot een werkelijkheid konden geworden.

Elk jaar meer en meer, wordt hier door overheid, reders, vissers en vishandelaars en de talrijke vissersfamilies een warme hulde gebracht. Dit jaar was de stoet zeer lang en het aantal bloemen-garven zeer talrijk.

DE VISSERSMIS

Te 10 uur werd in een overbevolkte kerk een vissersmis opgedragen (er nagedachtens van de overleden vissers en was he' Eerwaarde aalmoezenier Cornelle, die er de kanselrede hield, waaruit we het volgende onthielden :

„Wij zijn hier immers met zovelen samen om alle vissers te gedenken die hun leven op zee verloren hebben, en gans de stad is hier tegenwoordig om hulde te bren-

gen aan onze stoere vissers. En straks gaan we samen naar de haven om de vaartuigen te zegenen en een bloemenhulde te brengen aan uw prachtig vissersmonument.

Men zegt „visser zijn, moet in 't bloed zitten”. Inderdaad, een visser is een biezonder iemand. Vele toeristen komen op de kaai kijken naar de vaartuigen en de vissers. Zij vinden de vissers sympathieke mensen, maar zij huiveren en vrezzen voor dat harde zeemansleven en dat zware werk. Maar als een jongen hele dagen aan de kaai zit en op de schepen, als hij droomt van de zee en zaagt om te mogen meegaan op zee, dan „zit het in zijn bloed” en dan zal er uit hem een goeie visser groeien. En wanneer hij dan naar de vissersschool gaat, zal hij belangstelling hebben voor de zeemansvakken en hij zal vlijdig leren breien en splitsen. En als hij dan naar zee gaat, dan zal hij een

aanwinst zijn voor de visserij, en een plezier voor zijn kameraden. De oudere mannen aan boord kunnen hem dan nog veel praktische kennis leren ; en ze zullen tegen elkaar zeggen : „we hebben een goeie jongen aan boord, een naartige jongen ; de visserij zit hem in „t bloed”. Zo'n jongens worden flinke matrozen, en later flinke schippers.

Zij kunnen moeilijkheden en tegenslagen overwinnen want 't is niet allemaal rozegeur en maneschijn in de visserij ! 't Kan slecht gaan, maar goeie vissers geven het niet op. Gaat het hier niet dan proberen ze het elders, gaat het zo niet, dan proberen ze het anders.

De visserij is een beroep aan dat steunt op veel ervaring en veel bekwaamheid. De visserij is een

(vervolg blz. 5)

(Vervolg van blz. 3)

waardevol beroep. vissers gaan op zoek, op jacht naar ons voedsel uit de zee. Wij hebben zoveel e.e.n., zoveel soorten voedsel, dat we de waarde van de vis niet genoeg waarderen. Maar er zijn op de wereld veel mensen die niet veel anders dan vis hebben om te eten. Wij allen, die gaarne vis e.e.n., mogen onze vissers wel dankbaar zijn, dat zij dat zware werk willen doen om ons de gezonde, goeie vis te bezorgen.

Wij wensen hen dan ook van harte dat zij allen goede vangsten mogen binnen brengen, dat zij goed hun brood mogen verdienen; dat zij steeds gezond en veilig mogen varen. Daarvoor bidden wij ook vandaag tot God."

Daarna werd een stoet gevormd, waarin talrijke verenigingen, yachtmannen, Zeemacht en militairen, politiciërs en overheden opstapten naar het mooie monument, waar eerste schepen Gheeraert er een prachtige rede hield waarvan we hierna een beknopte weergave neerpennen.

REDE VAN EERSTE SCHEPEN GHEERAERT

Alles verandert in onze huidige wereld, zelfs de zeden en gewoonten.

Mensen leven losser, mensen leven gemakkelijker... Helaas ook steeds zelfzuchtiger en gevoellozer.

Men spreekt steeds meer en meer over hulpverlening, bijstand en naastenliefde... het belet evenwel niet steeds meer onverschilligheid en gemakzucht te bestaigen, en voor velen is het een gewoonte geworden oog en hart te sluiten voor alles en voor allen.

Toch is er een midden waar nog steeds verbondenheid bestaat... Bij onze mensen... Bij onze mensen van de zee.

Hier brengt de nood van één nog steeds de hulp van allen!

Hier is een S.O.S. nog steeds een „Save our Souls”!

Eén noodsein en daar steven allen naar het punt waar één hummer in gevaar verkeert; want op zee zijn ze allen „broeders” en in nood rekent men op elkaar!

Maar ook in het dagelijks bestaan zijn er banden en deelt men, meer dan elders, vreugde en rouw.

Tweede Sinksendag levert hier ieder jaar het bewijs van en toont dat men hen die heengingen steeds gedenkt en de slachtoffers van de zee niet vergeet.

Verdwenen sommigen uit de ogen... zij zijn nooit verdwenen uit het hart; en jaar op jaar wordt

bewezen dat de verbondenheid van onze vissers zich uitstrekt tot over de dood.

Precies daarom zijn onze vissers hier met hen.

Al blijft een bloem aan de voet van dit gedenkteken en een gebed tot God, het enige dat wij nog kunnen voor hen die rusten in de diepte van de zee... dan toch roept tweede Sinksen bij menigeen van de aanwezigen een of ander beeld voor de geest.

Dat misschien van een wezen dat men heeft bemind, van een vader of een zoon; of dat nog van een echigenoot toen men hem de laatste maal dat hij uitvaarde vaarwel zegde. Of het visioen van een ramp, zoals deze welke zich nog begin van dit jaar heeft voorgedaan (en ik denk hier speciaal aan de N.147) en die men zelf heeft meegemaakt. Het schrikwekkend beeld van dat ogenblik, toen de dood zelf in de ogen staarde. De herinnering hoe men gered werd, terwijl helaas een ander van de bemanning voor eeuwig zou vermist blijven.

Ja, wat gaat er op dit ogenblik al niet door het brein van mensen hier aanwezig op deze 2e Sinksendag?

O gij Vissers, gij die minder dan wie ook de dag van morgen kent, doch nu enkel denkt aan uw broeders; sloere wroeters van de zee... moge gij steeds blijven wat gij zijt: ...edelmoedige mensen die het hart op de rechte plaats draagt... en in uw eenvoud... een voorbeeld blijft voor allen!

DE BLOEMENHULDE

Daarna had een prachtige bloemenhulde plaats, waaronder de voet van het monument begraven werd en waar de minister van Landbouw, vertegenwoordigd door dhr. R. Maertens, een prachtige kroon neerlegde, gevolgd van het leger, de Zeemacht, Hulp in Nood, SCAP, de Rederscentrale, het Stadsbestuur en talrijke andere politieke en burgerlijke verenigingen, waarna de stoet terug naar het S'adhuis opstapte, waar een ontvangst plaats had en tevens de oudste IJslandvaarder wonende te Nieuwpoort gevierd werd. Hierover hebben we het in een afzonderlijke rubriek.

Tweede Sinksendag werd te Nieuwpoort op waardige wijze aan de verleden vissers gewijd.

Waar we vele jaren geen reders uit andere plaatsen zagen, was dit nu niet het geval en zo zagen we Leon Maesen, Pros Zonnekeim, Leon Lambrecht, Leon Maes, een vertegenwoordiging van de vissers met Albert Ryckx, enz..

V.D.B. EXIT

Exit, schrijft de toneelacteur wanneer hij bedoelt dat de acteur zijn scene gespeeld heeft en achter de coulissen moet verdwijnen. Exire: er uit gaan. Hij gaat er uit, V.D.B.

Niet Van den Boeynants, integendeel, die hoopt zelfs er terug in te komen als hij Tindemans' nek kan kraken. Nee, niet Pol V.D.B. maar Pros V.D.B. exit.

P. Vandenberghe, directeur van ci & la, verlaat de Rederscentrale. Zonder bloemen of kronen. Zonder bravo-groep.

Het publiek kijkt toe, niet goed wetend waar de klepel hangt; het treurt niet weliswaar, maar het voelt zich al evenmin opgelucht. Het publiek ondergaat deze exit als er niet voor verantwoordelijk zijnde, hoogstens met evenveel leedvermaak als leedwezen.

41 jaar Visserijblad, 36 visserijmanakken, 30 jaar onderlinge verzekering met 30 miljoen reserve in het bakje, 19 jaar Coop. SCAP met al de miseries van mazout en vistuig en het opvangen in 1956 van een faillietgaande cooperatieve voor kleine reders: in Amerika zou men aldus multimiljonair zijn, of superstar, of president. In Oostende is men dan hoogstens een betwiste afgevaardigde beheerder van een Rederscentrale, een grijze eminentie die op eigen beslissing exit.

Het Visserijblad aanhalend zei de minister in het parlement: een naam als een klok! « Een gebarsten klok » tierde een politiekertje. Gejuich en gejoel. De slakken slijmen altijd.

We weten niet of er een heilige Prosper bestaat; wij zullen er zeker geen maken. Maar we wensen hem al evenmin af te maken, deze griffier van de gemeenschappelijke kas, die Van Glabbeke aandurfde; deze Vandenberghe, die voor velen een Prosper was, vlak na de oorlog, wanneer VOZOR het ons zo moeilijk maakte.

Al is objectiviteit onmogelijk, onmogelijker is het reden en oorzaak te achterhalen: bij welke suffragette heeft onze over-over-grootvader het zaad van onze stamboom gelegd? door welke ontarde kruisvaarder werd onze bet-bet-over-grootmoeder in het moeras achterover gedrukt? Waarom zijn we zus en niet zo? Misschien zal ooit de computer het achterhalen, maar voorlopig moeten wij het bij enkele schaarse gegevens houden.

De IJslanders hebben een machtsgreep gewonnen... Maar de IJslanders, met een machtig verleden, hebben niet langer een toekomst, hoe dan kunnen of wensen zij de historie geweld aan te doen?

Anderen vinden dat de beschermkledij de laatste druppel is geweest, de cooperatieve zou zich aan machtswellust vergripen. Maar de cooperatieve geeft 30 centiemmen ristourne per liter gasoil terug, zodanig dat alle sjeiks uit schaamte hun burnous wegwerpen.

Of is het de bureaucratie die ons de nek omdraait, deze nieuwe macht in een wereld waar geen macht wordt aanvaard? Moest één beschermeling een pak slaag krijgen opdat de beschermheer zou gewraakt worden? Dat intrigeert mij het meest: niet weten van waar je gekomen zijt en vergeten hoe je er gekomen bent. De beschermheer kan zijn vergissing inzien, de beschermeling komt in zijn blootte te staan.

Intussen blijft daar staan, die kille aanduiding: exit. Hij is er vandoor. Hij behoort niet langer bij ons. Het helverlichte podium toont vooralsnog een lege plaats.

Zeker zullen we die invullen. Spelers zijn er genoeg. Gokkers nog meer. Maar het doet onwennig aan niet te weten waarom. En daarbij die misschien voor sommigen schrikbarende vraag: en wat, als hij terug komt? Want wanneer is iemands rol uitgespeeld?

Of zullen we hem ook Het Visserijblad afnemen? Hem uitdrijven uit SCAP en Hulp in Nood, of een beweging doen naar Scherpenheuvel, bid-dend en hopend op een mirakel dat hij exit, uit alles, moe en verbitterd, zoals hij vrijwillig de Rederscentrale verliet.

Ik geloof niet in mirakels. Ik geloof nog veel minder in mensen, mensjes, die ooit kwaakten als puiten toen ze een strooi in hun gat kregen en werden opgeblazen, en zich dik waanden, maar voortaan zichzelf moeten opblazen en, hoe dik ze ook mogen worden, puiten blijven, kwakers, die eens openvletten.

Alhoewel, grasduinend in de na-oorlogse visserijgeschiedenis, zouden we een spektakulaire homilie kunnen houden over Vandenberghe, ons niet inspannend om de slogan levendig te maken dat we over de doden niets dan goeds vertellen.

Maar hij is niet dood.

We zijn als de oorlogsweduwe, wier echtgenoot vermist werd en in een strafkamp terecht kwam, die hem plots voor haar bed ziet staan, waar nu een andere zijn vroeger vreugden geniet. Pijnlijke toestanden kunnen dat worden, ongewilde driehoeksgevallen waar niemand zonder kwetsuren aan uitkomt.

Hadden we hem liever uitgebannen, hadden we hem lekker op een brandstapel uitgerookt, aan het kruis geklonken en zijn klederen verdoebeld, of in een vergeetput gesmeten, waar rosse ratten hem verslinden; maar zelfs tot verraad en doodslag zijn we te klein gebleken.

V.D.B. exit.

Wie het betreurt of wie het benutten wil, heeft daar voorlopig weinig aan. V.D.B. zelf allicht ook niet: mensen met een slecht karakter krijgen zelden een heldenzerk, al worden ze nooit helemaal vergeten.

Kikkerbillen worden opgevreten. Basta.

A bon entendeur, Salut

Horatius

ANT. VANDEN ABEELE EUROPEES VOORZITTER VAN DE VISHANDEL

Elkeen in de Visserij en Vishandelswereld in Binnen- en Buitenland kent niet alleen de firma Vanden Abeele, maar nog veel meer de heer Antoine Vanden Abeele dezer belangrijke Vishandelsfirma, tevens Rokerij, Inleggerij, In- en uitvoerders.

Het is met genoegen dat we vernemen dat de heer Ant. Vanden Abeele dezer dagen met algemeenheid van stemmen van de afgevaardigden der E.E.G.-landen tot Europees Voorzitter van de Groot-handel Invoer en Uitvoer, dit is de C.E.P., van Zeeproducten.

De heer Antoine is niet alleen

een zeer bekwaam en bezadigd vakman maar tevens iemand die zeer goed op de hoogte is van de visserij, zijn fouten en gaven.

Hij is daarenboven de visserij zeer genegen en steeds zeer objectief geweest in zijn beoordelingen over de visserijvraagstukken welke zich sedert jaren en nu bijzonderlijk voordoen.

Ons land en de EEG konden geen beter keuze doen.

We wensen daarom ook de heer Vanden Abeele hartelijk geluk en zijn overtuigd, dat hij uitstekend de belangen van de Europese, Ekon. gemeenschap zal dienen.

PARLEMENTAIRE VRAGEN

Minister van landbouw

Vraag van de heer Dries Claeys d.d. 30 april 1974 :
Uitvoering van de besluiten inzake bijstand uit het E.O.G.F.L. in de sektor kabeljauwvisserij (verordening nr 645/74/E.E.G.).

In het „Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen” van 23 maart 1974 lees ik verordening nr. 645/74 van de Commissie :

« Artikel één. — Verordening nr. 99/64/E.E.G., met uitzondering van artikel 7, is van toepassing op de besluiten inzake bijstand uit het E.O.G.F.L., terzake van in titel I, hoofdstuk I, van verordening (E.E.G.) nr. 2722/72 bedoelde maatregelen voor de structurele omschakeling in de sektor kabeljauwvisserij. » (!)

Graag vernam ik van de achtbare heer Minister :

- 1) wat de konkrete gevolgen zijn zijn van deze verordening ;
- 2) wat de toepassing daarvan voor ons eigen land zal zijn ?

ANTWOORD :

Het geacht Lid vindt hieronder de gevraagde inlichtingen :

1) De verordening 645/74 van de Commissie houdt uitvoering in van artikel 22 van verordening 2722/72 van de Raad betreffende de financiering door het E.O.G.F.L. van een omschakelingsaktie in de sektor kabeljauwvisserij. Ze stelt inzake de bijstand van het E.O.G.F.L., de wijze van uitvoering vast voor de projecten bedoeld in de Raadsverordening. Kortom, de verordening 2722/72 wordt inzake financiering door het E.O.G.F.L. administratief uitvoerbaar gemaakt door verordening 645/74 ;

2) In de Raadsverordening 2722/72 wordt uitsluitend gehandeld over de gemeenschappelijke akte voor de herstructurering van de vloot voor de grote zeevisserij (hier genoemd kabeljauwvisserijvloot) voor de vangst van kabeljauw die direct aan boord wordt ingezouten.

De Belgische vissersvloot beoefent dit soort visserij niet meer en valt aldus buiten de toepassing van dit besluit.

Vraag van de heer Baudson d.d. 9 mei 1974 (Fr.) :
Haringvisserij. — Strafbepalingen met terugwerkende kracht.

In het Belgisch Staatsblad van 30 maart 1974 is een K.B. verschenen houdende reglementering van de haringvisserij in de Noordzee en het Skagerrak.

Het besluit behelst strafbepalingen met terugwerkende kracht.

Het werd getekend op 12 maart en verscheen op 30 maart, maar de datum van inwerkingtreding is vastgesteld op 1 februari 1974.

Kan de heer Minister in dat verband de volgende vragen beantwoorden :

Hoe is artikel 9 van het besluit verenigbaar met het beginsel „nulla poena sine lege” ?

Hoeveel belopen de boeten opgelegd bij overtreding van de bepalingen van dit besluit ?

ANTWOORD :

Het behoort aan de rechterlijke macht die, met uitsluiting van de uitvoerende macht, geroepen is om de wetten en besluiten toe te passen, uitspraak te doen betreffende eventuele retroactiviteit van strafrechtelijke bepalingen.

De wet van 12 april 1957, waarvan de titel werd gewijzigd bij de wet van 18 juni 1973 bevat in artikel 3 de strafbepalingen. Deze laatste werd echter bij de wet van 23 februari 1971 gewijzigd.

Overtreding van besluiten krachtens voormelde wet getroffen worden gestraft met een geldboete van 200 tot 1.000 fr. Wordt het misdrijf gepleegd in de omstandigheden vermeld bij bovenvermeld artikel 3, dan wordt gestraft met een geldboete van 400 tot 4.000 fr.

Vraag van de heer Fernand Vandamme d.d. 9 mei 1974 (N.) :
Visstand — Bescherming.

Bepaalde vissoorten, o.m. de tong zouden ernstig bedreigd zijn.

Welke maatregelen neemt uw departement, in overleg met andere landen, ter bescherming van de visstand ?

ANTWOORD :

De bescherming van de visstapels kan alleen internationaal geregeld worden. Een oplossing voor het probleem van de overbevissing in de zeeën, waar Belgische vissers hun activiteit uitoefenen, wordt gezocht in het kader van het Noord-Oost Atlantisch Visserijverdrag.

Verhoopt mag worden dat voor de meest bereigde soorten, met name de haring en de tong, met als corrolarium de schol, een regeling zal kunnen worden getroffen tijdens de jaarlijkse vergadering van de Commissie die doorgaat einde juni.

Ambtenaren van mijn departement, zowel biologen als economen, werken actief mee aan die internationale besluitvorming.

PIJPLEIDING BENOORDEN DE WADDENEILANDEN

Bekendmaking no. 8 van 24 mei j.l., betreffende de aanleg van een pijpleiding op het continentale plat benoorden de Waddeneilanden luidt als volgt :

Tot op heden is 37.861 meter pijp van 36 inch gelegd, van het begin-

punt met de coördinaten.

53°24,2'NB-04°12,2'OL
tot het punt met de coördinaten
53°24,4'NB-04°45,7'OL
Directie van de Visserijen
Afd. Voorlichting Zee- en Kustvisserij.

Kan men weigeren een faktuur te betalen omdat de verzekering U niet heeft betaald ?

Enkele jaren geleden had een schipper met of zonder zijn fout, 'n aanvaring met drijvende boomstammen waaromtrent een Bericht aan Zeevarenden als waarschuwing was uitgezonden.

De reder liet zijn schade herstellen bij een firma, maar weigerde de faktuur van herstelling te betalen, bewarend dat de verzekering de herstelling bevolen had en dat hij niet moest betalen zolang dit geschil niet vereffend was.

Hij verloor in eerste aanleg en ging in beroep.

Ter voorlichting van onze reders laten we hierna het vonnis in beroep volgen, dat in korte termen luidt : De vraag van de hersteller strekt tot betaling van de faktuur voor een bedrag van 198.419 fr. plus de interesten ingevolge werken en leveringen aan boord van de reders vaarttuig O.77.

De verweerder (reder) weigert daar hij van oordeel is, dat een der rederijen, eigenaars van de drijvende boom, uiteindelijk dient aansprakelijk gesteld voor de schade waaraan de hersteller het herstel benaastigde of dat de verzekeraar van het schip in zijn plaats diert te betalen, temeer dat de verzekering in zijn plaats de werken bestelde.

Het vonnis :

Het huidig geschil betreft de betaling van een faktuur.

De vordering van 3 april 1969 werd ingeleid tegen andere partijen; aldaar gaat het om te weten wie aansprakelijk te stellen is voor de schade aan verweerdere treiler, veroorzaakt en ook om te weten of deze schade door de verzekering al of gedeeltelijk gedekt is.

Aldus moet men vaststellen dat tussen deze beide proceduren geen samenhang voorhanden is en dat de beslissing die in beide zaken zullen getroffen worden niet tot onverenigbare oplossingen kunnen aanleiding geven.

De zaak door verweerder aanhangig gemaakt, is nog helemaal niet in staat om eerlang behandeld te worden zodat eiseres terecht — na reeds meerdere jaren te hebben afgewacht — een beslissing mag nastreven.

Grond :

Het vissersvaartuig van verweerder werd op 30 november 1967 geraamd door een zware houtblok, waarschijnlijk afkomstig van de deklading van een koopvaardijship. De schade aan de romp zou zijn hersteld door de firma, de motorschade werd door eiseres in orde gebracht en op 26 februari 1968 gefaktureerd voor 198.419 frank.

Op 3 april 1968 drong eiseres aan op betaling. Daarna, op 4 april 1968 kwam pas protest vanwege de verweerder.

Een faktuurbeding voorziet dat klachten in te dienen zijn binnen de acht dagen na ontvangst. Verweerder heeft meer dan een maand laten voorbijgaan, zodat stilzwijgende aanvaarding was verworven.

Maar zelfs indien dit protest na meer dan een maand nog tijdig ware, brengt het de gegrondheid van de vraag niet in het gedrang.

Indien een vissersvaartuig wordt hersteld, dan mag vermoed worden dat de eigenaar-reder de werken bestelt waarvan hij toch de voordelen bekomt.

Hij heeft in elk geval zijn vaartuig tot bij de werkhuizen van eiseres gebracht.

Indien verweerder hier beweert dat zijn verzekering de herstellingen heeft besteld dan zou hij daarvan het bewijs dienen te leveren.

De verweerder erkent overigens ook de herstellingen « op de voet » te hebben gevolgd; volgens de stukken zou hij zelfs nog bepaalde herstellingen hebben laten uitvoeren die niets met het schadegeval te maken hadden.

Moest men nu ooit aanemen dat eiseres de uitgevoerde herstellingen niet bestelde, dan nog zou eiseres een vordering bezitten op grond van de verrijking zonder oorzaak.

Dat de verzekeringsmaatschappij namens verweerder het initiatief heeft genomen om een nuttige bewarende maatregel te bekomen, namelijk de aanstelling van een deskundige in kort geding om de schade aan verweerdere vaartuig te schatten, bewijst nog niet dat zij instaat voor al de herstelkosten.

Verweerder heeft de gelegenheid de verzekering aan te spreken; deze zal eventueel gehouden zijn binnen de perken van de polis.

OP DEZE GRONDEN,
De Rechtbank, wijzende op tegenspraak,

Gelet op artikel 2 en volgende van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtzaken; Alle meerdere middelen van partijen verwerpende;

Verklaart de rechtbank de vordering gegrond;

Veroordeelt verweerder (reder) tot betaling van 198.419 frank, vermeerderd met de conventionele interesten tegen 6 t.h. vanaf 26 maart 1968 en tot de kosten, vereffend aan de zijde van eiseres op :
dagvaarding : 1.326 fr.
rechtsplegingsvergoeding : 3.900 fr.
en aan de zijde van verweerder op 3.900 frank rechtsplegingsvergoeding.

Verklaart het tegenwoordig vonnis uitvoerbaar bij voorraad, niet-teenstaande elk rechtsmiddel en zonder borgtocht;

Tot daar dit vonnis, welke we hier graag in deze kolommen weer geven omdat het voor vele reders een nuttige vingerwijzing zou zijn in het lichtzinnig beoordelen van de herstelling van een schade.

DE BRANDSTOFFPRIJZEN IN DE VISSERIJ

Op het ogenblik dat deze regels verschijnen, zal de Rederskoöperatieve SCAP haar leden in algemene vergadering kunnen meedelen dat, buiten de ristournes tijdens de eerste 6 maanden van 1973 gegeven, er een aanvullend bedrag van 30 cent. aan alle leden zal bijbetaald worden voor de laatste 6 maanden van 1973, niettegenstaande de tengevolge van de uitbreiding van de maatschappij en het noodzakelijk vormen van kapitaal.

Op het huidig ogenblik kost de gasoil in Holland voor de kleine vaartuigen 28.15 gulden of 4,08 fr en voor de grote treilers 3,80 fr. In Frankrijk gaat dit tot 3,76 fr al naar gelang de plaats en de kwantum.

Heden dinsdag 4 juni vergaderden de landbouwministers om na te gaan of de tussenkomst van de Franse en Italiaanse regeringen inzake brandstof voor de visserij, niet in strijd zijn met art. 92 en

93 van het Verdrag van Rome en dus als diskriminerend kunnen aanzien.

Het onderzoek heeft uitgewezen dat zulks niet het geval is.

Frankrijk geeft immers ongeveer 0,80 fr per liter terug, Italië ongeveer 50 cent. al naar gelang de afstand naar de visserijgronden.

Dit alles samengeraapt en rekening houdend met het feit dat onze visserij op het huidig ogenblik slechts 3,16 fr betaalt en zij die in koöperatieve verenigd zijn, zeker daarop op het huidig ogenblik van een eindejaarsristourne mogen verzekerd zijn, dan mag gezegd dat, alhoewel de gasoil zeer zwaar op de exploitaties weegt, ons land nog niet behoort tot de slechtst bedeeden en dat het bedrijf er niet slechter voor staat dan dat van de ons omringende landen. We komen ten andere op de uiteenzetting van minister Lavens in ons volgend nummer terug.

P. VANDENBERGHE



Heden vrijdag wordt tijdens een intieme plechtigheid hulde gebracht aan de nagedachtenis van wijlen Paster Pype, de grote vissersvriend die jaren terug werkelijk een voorvechter en weldoener was van de zeevisserij. Op het kerkhof aan de Nieuwpoortsesteenweg zal te 11 u. een bloemenhulde plaatsgrijpen. Precies om de grote verdiensten van Paster Pype past het wel even een foto weer te geven van zijn begrafenis. Een dokument dat velen van de oude garde wel even zal doen terug mijmeren naar die goeie ouwe tijd.

IBISJONGENS OP PAKKETBOOT



Vorige week had dhr. R.L. Poeters een vijftigtal Ibis-jongens uitgenodigd op een lunch aan boord van een pakketboot. Het werd een smulletje dat door de knapen sterk op prijs werd gesteld. Tussenin hebben zij dan bloemen aangeboden aan twee dames die we hier op de foto zien. Mevr. Muyltermans, echtgenote van de directeur-generaal R.M.T. en mevr. Caestecker, echtgenote van de directeur IBIS. Ook kolonel Delanghe en dhr. Caestecker staan er naast de bebloemde dames.

BIJDRAGEREGELING 1974 TECHNISCHE

VOORZIENINGEN ZEE- EN KUST-

VISSERIJVAARTUIGEN

In het kader van de maatregelen ter verbetering van de structuur van de Nederlandse visserij, heeft de minister van landbouw en visserij, mr. A. van der Stee, besloten in de daarvoor in aanmerking komende gevallen aan eigenaren van zee- of kustvissersvaartuigen bijdragen toe te kennen voor het treffen van technische voorzieningen aan hun vaartuigen.

Voorzieningen, die voor een bijdrage in de gemaakte kosten in aanmerking kunnen komen, zijn het aanschaffen en aambrengen van :

- een sonarinstallatie; bijdrage f15.000 (ca 225.000 BF);
- een netsonde-installatie (bij kotters);
 - bijdrage voor een complete installatie f12.500 (ca 187.500 BF);
 - bijdrage voor een installatie zonder netsonde-schrijver f10.000 (ca 150.000 BF);
- een hydraulisch of electrisch aangedreven nettenrol (bij kotters); bijdrage f10.000* (ca 150.000 BF);
- een mechanische toevoerinstallatie voor een garnalenspoelsoortermachine (uitsluitend, indien op dat vaartuig reeds een garnalenspoelsoortermachine is geïnstalleerd); bijdrage f8.000 (ca 120.000 BF);
- een garnalenspoelsoortermachine voorzien van een mechanische toevoerinstallatie; bijdrage f15.000 (ca 225.000 BF);
- een zoetwaterbereider; bijdrage f7.000* (ca 105.000 BF);
- aambrengen van een verstelbare schroef en straalbuis bij in aanbouw zijnde vissersvaartuigen; bijdrage f47.500 (ca 712.500 BF);
- een afvoergassenketel; bijdrage f7.000 (ca 105.000 BF);
- een voorziening, die het mogelijk maakt het gebruik van gasolie als brandstof te vervangen door het gebruik van zware olie; bijdrage f100.000 (ca 1,5 miljoen BF);

*) Voor slechts één van beide voorzieningen wordt — indien zij beiden worden aangevraagd — een bijdrage toegekend.

Met het treffen van genoemde voorzieningen dient na 1 september 1973 een aanvang te zijn of te worden gemaakt.

Geen bijdrage wordt toegekend, indien reeds eerder, uit welken hoofde dan ook, ten aanzien van die voorziening, een bijdrage werd toegekend. Aanvragen voor een bijdrage kunnen tot 31 augustus 1974 worden ingediend bij de directeur van de Visserijen, ministerie van landbouw en visserij, 1e v.d. Boschstraat te Den Haag. Op dit adres is een exemplaar van de ministeriële beschikking waarin de regeling is vervat, voor gegadigden beschikbaar.

BIJDRAGEREGELING 1974

VERBETERING BEWERKING

EN VERWERKING VIS

In het kader van maatregelen ter verbetering van de structuur van de Nederlandse visserij heeft de minister van landbouw en visserij, mr. A. van der Stee, besloten onder bepaalde voorwaarden aan be- en/of verwerkers van voor menselijke consumptie bestemde vis, een bijdrage toe te kennen in de kosten van :

- aanschaffing van be- en verwerkingsapparatuur; 20% van de kosten (excl. BTW) tot maximaal f50.000 per bedrijf (ca 750.000 BF);
- investeringen ter verbetering van de bedrijfshygiëne, indien in samenhang met de aanschaf van be- en/of verwerkingsapparatuur terzake voorzieningen worden getroffen; 20% van de investeringskosten (excl. BTW), doch nimmer meer dan f20.000 per bedrijf (ca 300.000 BF);

BIJDRAGENREGELING 1974

VERBETERDE DETAILHANDEL VAN VIS

In het kader van maatregelen ter verbetering van de structuur van de Nederlandse visserij heeft de minister van landbouw en visserij, mr. A. van der Stee, besloten onder bepaalde voorwaarden, aan visdetailhandelaren een bijdrage toe te kennen in de aanschaffingskosten van de navolgende apparatuur :

- een visbaktoestel met dampafzuig- en dampfiltersysteem al dan niet in combinatie met een snelbaktoestel; 1/3 van de kosten van aanschaf (excl. BTW) tot maximaal f4.000 (ca 60.000 BF);
- een koel- en/of diepvriesbewaarcel; 20% van de aanschaffingskosten (excl. BTW), doch nimmer meer dan f3.000 (ca 45.000 BF).

Bron : „Visserij” nr. 3 mei 1974

REVOLUTIE EN EVOLUTIE IN DE ZEEVISSERIJ

door C. MIELSEN en P. HOVART

Ministerie van Landbouw
Bestuur der Economische Diensten
Dienst Zeevisserij
Bestuur voor Landbouwkundig Onderzoek
Rijkscentrum van Landbouwkundig Onderzoek — Gent
Rijksstation voor Zeevisserij — Oostende
Landbouwtijdschrift nr. 1, januari-februari 1974

Er zijn weinig sectoren van de landbouwbedrijvigheid (in de zeer brede zin van het woord) waar de evolutie bij wijlen zo snel voortschrijdt en zo diep ingrijpt als in de zeevisserij. In het begin der twintiger jaren onzer eeuw was het havenbeeld in onze vissersplaatsen nog beheerst door de zellvisserssloep. In de dertiger jaren was er om zeggens geen zell meer aan de horizon te bekennen en was de dieselmotor volledig meester in de kleine en middenslagvisserij. Enkele jaren na de tweede wereldoorlog zou hij ook de stoommachine aan boord van de grote trawlers vervangen.

Tijdens de oorlog werden drie belangrijke elektronische navigatie-instrumenten door de oorlogvoerenden op punt gesteld met name de radar, de ultrasonische onderwater detectie-apparatuur en het deccasysteem voor plaatsbepaling.

Het is verbazend in welke korte tijd onze vissers geleerd hebben met deze instrumenten om te gaan, er hun schepen mee uit te rusten en ze met succes te gebruiken om hun rendement op te drijven.

Hetzelfde gebeurde en gebeurt nog regelmatig in verband met het invoeren van nieuwe vistuigen, nieuwe visserijmethodes of het overschakelen naar andere visgronden, waar ingrijpende veranderingen soms in een tijdspanne van enkele maanden over de hele vloot voltrokken worden.

Als voorbeeld zou hier kunnen worden aangehaald de overschakeling van onze middenslagvloot op de bokkennisserij voor de vangst van tong.

Momenteel is een stille revolutie aan de gang, die wel niet zo vlug gaat, maar die ongetwijfeld minstens even diepgaande wijzigingen in het beeld van de zeevisserij zal tot gevolg hebben. Ze plaatst zich ditmaal op een heel ander vlak dan degene die tot nog toe de ontwikkeling van de visserij beïnvloeden, en die zuiver technisch van aard waren. Ze behoort in feite tot het domein van de filosofie en de politiek.

Voorafgaandelijk een opmerking. Men zal gemerkt hebben dat de prijzen die voor de vis betaald worden sedert enkele jaren in opvallende mate aan het stijgen zijn gegaan. Daar waar sedert het einde der vijftiger jaren een langzame maar gestadige prijsstijging van zowat 50 % in tien jaar voorkwam, noteren we nu, voor de meeste soorten, een toename van zowat 50 % in vijf jaar tijd. De fijne vissoorten (tong, tarbot, enz.) vertoonden reeds vanaf de tweede helft der zestiger jaren een scherpe opwaartse trend en verdubbelden zelfs hun prijs in iets meer dan vijf jaar tijds.

Deze prijsevolutie is geen uitsluitend Belgisch verschijnsel. De prijsstijgingen op onze markt zijn eenvoudig de weergave van wat gebeurt op internationaal vlak. Onze prijzen volgen de opwaartse trend van de wereldprijzen. Overal in de wereld, van Japan tot de Verenigde Staten wordt dezelfde evolutie geconstateerd.

Er zijn twee oorzaken voor dit verschijnsel.

Eerst en vooral de stijgende wereldvraag, die in grote mate, vooral in de Westerse landen, haar oorzaak vindt in de toenemende welvaart. Gevolg hiervan is natuurlijk dat de prijsstijgingen het sterkst zijn bij de fijne vissoorten die ongetwijfeld tot de groep der luxe producten behoren.

Daarbij komt echter dat de produktie van zekere soorten afneemt ingevolge de overbevissing van sommige visgronden.

Dit fenomeen van overbevissing wordt beslist in sommige milieus bewust of onbewust overdreven. Iemand heeft eens schertsend gezegd dat het begrip voor het eerst gehanteerd werd door de jaloerse s'amennoten van een leeperd die voor het eerst op de gedachte kwam een worm te spietsen op de uit been gesneden haak waarmee tijdens de steentijd gehengeld werd. Historisch zeker is dat het reeds in de 14e eeuw als argument gebruikt werd om van de graaf te bekomen dat een vistuig dat min of meer te vergelijken is met onze huidige boomkor zou verboden worden. Dr. Meseck (Duitsland) heeft eens doen opmerken dat sedert de jongste wereldoorlog de overbevissing door de internationale visserijliteratuur dwaalt, als een geest door een Schots kasteel.

Al deze min of meer geestige opmerkingen kunnen echter niet beletten dat het aanbod op de wereldmarkten niet in dezelfde mate toeneemt als de vraag, in vele gevallen stationnair blijft en soms zelfs

terugloopt, terwijl de vissersvaartuigen steeds maar groter worden, de motoren machtiger, de elektronische apparatuur uitgebreider en moderner, de vistuigen en visserijmethodes geperfectioneerder en rationeler.

De sterk stijgende prijzen kunnen dan ook in sommige gevallen niet beletten dat de steeds hoger oplopende investeringen en exploitatiekosten in onvoldoende mate gecompenseerd worden door hogere inkomsten.

In sommige gevallen worden min of meer korte periodes van overvloed gevolgd door krisissen die voor een gedeelte der ondernemingen zware gevolgen kunnen hebben.

Het was in dergelijke gevallen in het verleden de gewoonte beroep te doen op de nationale overheid om hun steun te bekomen onder vorm van allerlei subsidies, beperking van invoer, aanmoediging van export of afzet op eigen markt enz.

Op internationaal vlak werd, vooral op aandringen van de wetenschapsmensen, getracht de oorzaak van het kwaad weg te nemen. Pas na de jongste wereldoorlog echter konden Internationale Conventies tot stand gebracht worden waardoor de Staten overeenkwamen de vrijheid ter zee, ieder voor de schepen die onder hun vlag voeren, te beperken om ten minste de jonge vis te beschermen tegen te intensieve bevissing.

De maatregelen, die voor wat betreft het zeegebied dat ons interesseert werden genomen, bevatten een minimum maat voor bepaalde beschermde vissoorten, en minimum maten voor de mazen der netten.

Het is moeilijk te bepalen of, en in hoeverre deze maatregelen gunstige gevolgen opgeleverd hebben. Het is echter wel waarschijnlijk dat ze geheel of gedeeltelijk werden tenietgedaan door de technische vooruitgang. Waar tot in de vijftiger jaren grote trawlers nog met stoommachines of dieselmotoren van een duizendtal pk uitgerust waren, hebben nu bereikbaar kleine kotteers al een dergelijk vermogen. Het vangvermogen van de vistuigen is sterk toegenomen ingevolge het gebruik van synthetisch materiaal, technische verbeteringen aan snit en optuiging, het ingebruiknemen van nieuwe visserijmethodes zoals pelagische en semi-pelagische netten met grote netopening, reusachtige purse-seine netten voor haring en andere pelagische soorten, en bij ons de zwaar geballaste dubbele boomkor voor tong en andere platvis. Tenslotte heeft de veralgemening van het gebruik van een zeer gevarieerde elektronische apparatuur voor het detecteren van de visscholen of de juiste plaatsbepaling het vangvermogen van de vloeten sterk opgedreven.

Wat echter vooral een doorn in het oog is geworden van de visserijmiddens die gespecialiseerd zijn in de kustvisserij en de visserij in nabije wateren en verder van de staten die in de wateren nabij hun kusten over rijke visgronden beschikken, is het noemenswaardig aantal fabriekschepen. Men moet zich in de plaats stellen van deze mensen, die regelmatig hele vloeten van deze imposante schepen op hun gronden zien verschijnen, en eventueel weer verdwijnen wanneer het vet van de soep is, om hun gevoelens te begrijpen.

1. EVOLUTIE VAN HET ZEERECHT

Deze gang van zaken is één van de factoren die aanleiding hebben gegeven tot de aan gang zijnde evolutie in het zeerecht.

En dit vormt dan meteen het eerste aspect van de revolutie in het visserijgebeuren waarvan hoger sprake.

Over het probleem van de grondige wijzigingen die tijdens deze tweede helft van de twintigste eeuw in de opvattingen over de vrijheid ter zee aan het optreden zijn, werd reeds uitvoerig gehandeld in een vorige bijdrage. Er kan hier volstaan worden met de opmerking dat een vijftiental jaar geleden de hele Westerse wereld verontwaardigd reageerde tegen de gedachte dat zou worden afgeweken van de aloude regel die aan de Staten een territoriale zee toestond van niet meer dan drie mijl, gemeten vanaf de laagwaterlijn, terwijl in deze tussenperiode geëidelijk vrede genomen werd met een visserijzone van twaalf mijl, gemeten vanaf rechte basislijnen, daarna met een zone rond IJsland van vijftig mijl, en dat nu praktisch iedereen ervan overtuigd is dat de aanstaande Zee-rechtconferentie onvermijdelijk tot resultaat zal hebben dat de territoriale zee op twaalf mijl zal gebracht worden, en de voorbehouden visserijzone op niet minder dan 200 mijl.

Aangezien de vis hoofdzakelijk voorkomt in de ondiepe zeeën die in de nabijheid van het land gelegen zijn, betekent dit, voor wat betreft de visserij, de teloorgang van de vrijheid ter zee.

Waar tot nog toe de zeven wereldzeeën een grote blauwe vlek op de wereldkaarten vormden, zal men nu langzaam de kusten, zoals op het land, een politieke veelkleurige kaart met grenzen te zien krijgen.

Om zich een gedachte te vormen van de draagwijdte van een dergelijke revolutie in de visserij in het algemeen, maar voor onze Belgische visserij in het bijzonder, volgende cijfers: tot 1958 kwam zowat 95 % van onze productie uit de vrije zee en 5 % uit onze eigen territoriale wateren. Momenteel komt zowat 60 % uit de vrije zee, 5 % uit onze eigen wateren en de overige 35 % uit de uitgebreide voorbehouden visserijzones van andere landen waar onze schepen, ingevolge bi- of multilaterale akkoorden de toelating hebben gekregen verder te vissen. Indien de eerstvolgende internationale Zeerechtconferentie leidt tot wat hier boven werd beschreven, zal geen enkele van onze visgronden nog in de vrije zee liggen, en onze vissers zullen slechts kunnen verder werken dank zij bi- of multilaterale akkoorden met die landen die geografisch gunstiger gelegen zijn dan België. Ze zullen zich daar dan echter moeten onderwerpen aan de reglementering van deze landen en de controle door hun visserijkontroleschepen en oorlogsvaartuigen. Hier moet echter aan toegevoegd worden dat voor ons de toekomst er niet zo donkerkleurig uitziet als men hierbij overweegt dat het grootste gedeelte van onze visgronden ligt aan de kusten van E.E.G.-landen waar de problemen natuurlijk anders liggen.

2. BESCHERMING VAN DE VISSTAPELS

Het tweede aspect van de huidige revolutie is de bewuste overgang naar wat men noemt „fisheries management“.

Men is tot de conclusie gekomen dat de maatregelen die tot nog wachte resultaten hebben geleid.

Sedert enkele tientallen jaren zijn het daarenboven niet alleen meer biologen die zich met het probleem van de exploitatie van de visrijkdom van de zee bezighouden. Er zijn ondertussen ook technisch gevormde onderzoekers, en vooral economen bijgekomen.

Het gevolg is dat men er zich van bewust is geworden dat niet alleen het behoud van deze levende rijkdommen van de zee van belang is, zelfs niet alleen het maximale rendement van de visgronden, maar dat er ook nog het probleem van de optimale rentabiliteit van het geïnvesteerde kapitaal, van de arbeid en van de kennis en ervaring bijkomt.

Maatregelen ter voorkoming van de uitputting der visgronden volstaan dus niet langer. Men moet komen tot een werkelijk beleid dat rekening houdt met een hele reeks factoren van biologische, ecologische maar ook van commerciële, financiële, technische en sociale aard. Aangezien de zee in meerdere of mindere mate ontsnapt aan de soevereiniteit van één staat, moet dit beleid op internationaal vlak tot stand komen.

De eerste stappen in deze richting werden reeds gezet. In het kader van de Noord-Oost-Atlantische Visserijconventie, die ons het meeste aangaat, werden reeds voor de haring gesloten seizoenen bepaald, werd reeds het probleem der gesloten gebieden aangeraakt, en komt nu een plan ter tafel dat al een heel eind in de richting van een werkelijk „management“ gaat, met name, het vaststellen van quota voor de vangst van haring, van tong en van schol.

Wat zich voordoet is het volgende:

Nemen we eerst de haring. De haringvangsten in de Noordzee lagen in de eerste naoorlogse jaren rond de 500.000 ton per jaar. In de vijftiger jaren liepen ze op tot rond de 700.000 ton. Daarna stegen ze plots, om in 1965 een maximum te bereiken van 1.500.000 ton. Na deze top ging de productie terug aan het dalen en ze lag in de jongste jaren terug rond de 650.000 ton.

Wat echter belangrijk is, en bij velen een weinig behaaglijk gevoel nalaat, is het feit dat een zeer groot gedeelte van deze productie uit onvolwassen haring bestaat die niet voor menselijke consumptie gebruikt wordt maar eenvoudig omgewerkt wordt tot diervoeder.

De oorzaken van de daling van de totale Noordzeeproductie zijn waarschijnlijk uiteenlopend, maar de biologen zijn ervan overtuigd dat de voornaamste oorzaak moet gezocht worden in de overbevissing, en de meeste tussen hen denken wel dat het vissen van grote hoeveelheden onvolwassen haring een zeer belangrijke rol speelt. In de opinie van onze vissers is dit zelfs de hoofdoorzaak.

Volledigheidshalve moet hieraan toegevoegd worden dat ook in andere gebieden van de Noordelijke Atlantische Oceaan de haringvangsten sterk afgenomen zijn, eveneens tengevolg van overbevissing.

Voor de tong ligt de toestand enigszins anders. Men zal zich herinneren dat tijdens de zeer strenge en late winter in de eerste maanden van 1963 enorme hoeveelheden tong werden gevangen maar nog meer

door de koude werden gedood. Het volgende jaar (1964) viel de productie in de Noordzee dan ook op het ongeken lage niveau van 11.000 ton.

De natuur reageerde scherp en tijdens hetzelfde jaar 1963 kwam een ongekend grote hoeveelheid broed de verliezen aan volwassen tong goedmaken. Toen deze jonge tong groot werd droeg ze er toe bij de productie sterk naar boven te sturen. Tijdens de jaren 1966, 1967 en 1968 bereikte of overtrof ze de 30.000 ton. Daarna begonnen de vangsten echter af te nemen, en in 1972 bedroegen ze nog 21.000 T.

Hier moet aan toegevoegd worden dat intussen de visserijspanning, vooral deze van de Nederlandse vloot, sterk toenam. Niet alleen steeg het aantal Nederlandse schepen dat aan de tongvisserij deelnam, maar er werden steeds grotere eenheden gebouwd, en zwaardere motoren ingebouwd. Waar vroeger jaren de schepen zowat 50, 60, 70 ton maten tot 100 BT en meer, en motoren van 500 pk, later 750, 800 pk, tenslotte 1.000 pk en de jongste nog in aanbouw zijnde schepen zouden tot 1700 pk voeren.

De evolutie van de samenstelling en vooral van de leeftijdsopbouw van de tongstand baart de biologen ernstige zorgen. Ze vrezen dat, zo niet onmiddellijk drastische maatregelen getroffen worden, deze stand hetzelfde lot zal ondergaan als de haring.

Op basis van hun studies hebben de biologen dan berekend hoeveel haring of hoeveel tong zou mogen gevestigd worden om deze soorten terug in staat te stellen hun normale getalsterkte te hervinden. Deze hoeveelheid noemt men de T.A.C. (total allowable catch = totale toelaatbare vangst).

Voor het bepalen van de T.A.C. voor haring van de Noordzee werd er in de biologische studies bijvoorbeeld van uitgegaan, dat de biomassa van ed adulte stoch over een periode van vier jaar (1974-77) met 100 % zou moeten kunnen aangroeien om de visserij terug op peil te brengen. Dit lijkt echter te kunnen worden gerealiseerd door zeven combinaties van adulte en juveniele visserijsterften (tabel I) (1).

Juveniele visserijsterfte	0,0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,6	0,8
Adulte visserijsterfte	0,8	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3	0,2
T.A.C. in 1000 ton							
1974 juveniele	—	30	60	80	110	150	180
adulte	390	350	310	280	230	180	130
Totaal	390	380	370	360	340	330	310
T.A.C. in 1000 ton							
1977 juveniele	—	30	60	80	110	150	180
adulte	820	730	640	560	470	350	240
Totaal	820	760	700	640	580	500	420

(1) Report of the North Sea Herring Assessment Working Group — I.C.E.S. — C.M. 1973/H: 27.

Een 100 % vermeerdering van de biomassa in 1977 kan worden bekomen door een T.A.C. in 1974 variërend tussen 390.000 en 310.000 t. Tussen deze grenzen schommelen de vangsten van juveniele haring van nul tot 180.000 t. Hoe geringer de juveniele visserijsterfte van haring (bv. 0,0) hoe groter de vangsten in 1974 kunnen zijn (390.000 t) en in 1977 zou dan de vangst nog aanzienlijk hoger kunnen liggen (820.000 t).

Verder is gebleken dat voor tong uit de Noordzee de T.A.C. in 1974 op 10.000 ton of 6.000 ton moest worden gesteld (1).

Bij een T.A.C. van 10.000 t zou de sterftegraad in 1974 met 40 % verminderen en zou de stock met 12 % aangroeien. Bij een T.A.C. van 6.000 ton zouden de percentages respectievelijk 60 % en 23 % bedragen. Het quotum van 6.000 t. lijkt het peil te zijn om de stock tot die sterftegraad terug te brengen, waarbij het maximum punt van vangst wordt verzekerd.

De eenvoudigste oplossing is natuurlijk onderling op het niveau van de regeringen met elkaar af te spreken dat deze T.A.C. niet zal overschreden worden, voor ieder land een quotum vast te stellen, en het aan de onderscheiden regeringen over te laten hier de hand aan te houden.

Het is echter niet altijd zo dat de eenvoudigste oplossingen de beste zijn.

Er is eerst en vooral een principieel probleem. Het vaststellen van dergelijke quota leidt uiteraard tot een nieuw soort beperking van de vrijheid ter zee, na het verschuiven van de grenzen der territoriale zee, en het instellen door sommige landen van min of meer uitgebreide voorbehouden visserijzones. België heeft zich steeds ingespannen om het aloude principe van de vrijheid ter zee, en meer bepaald van de vrijheid van de visserij, te verdedigen en in de mate van het mogelijke ongeschonden te bewaren. Alleen in geval geen andere maatregelen kunnen uitgedacht worden die enerzijds een even determinerende inwerking zouden hebben op de visstocks en anderzijds het principe van de vrijheid ter zee in minder mate zouden aantasten, zou men zich normaliter bij een dergelijk systeem van vangstquota moeten neerleggen.

(Vervolgt)

PRAKTISEREN

LELIJKAARDS (1)

De lelijke visjes uit de diepzee zijn kandidaten geworden voor onze keuken! Zover hebben de mensen het gebracht dat ze de beste vissoorten aan het uitroeien zijn en dat ze nu moeten uitkijken naar andere mogelijkheden om nog vis in voldoende hoeveelheid op de vismarkt te krijgen. Steeds hebben we met minachting op die lelijke visjes, de assepoesters van de oceaan, neergekeken, ook door het feit, dat er meer uitgebreide technische middelen van doen zijn om ze uit de diepe kelder van de zee te halen. Maar nu zijn we zover. De lelijkaards zijn kandidaat!

Het Britse visserijvorschingsstation is al tamelijk ver gevorderd met haar onderzoek terzake en we kunnen al wat leren over afkomst en samenstelling, gastronomische mogelijkheden, de vangbare hoeveelheden, paaiplaatsen, enz..... Een boeiend spektakel, daar in de duistere diepten van de oceaan. Nochtans loopt het allemaal niet van een leien dakje en het gaat niet met de kleine zeeduiveltjes zoals het gaat met de grotere edele soorten, zoals de kabeljauw en de koolvis. De vissers die al baars, roodbaars en hondhaai hielpen vangen, weten daar beslist over mee te spreken. De ruwe huid van de vis belet haar te slippen en te glijden, zodat de kuil moeilijk kan worden leeggemaakt. Er is heel wat meer tijd toe nodig en veel meer geduld, wat in onze tijd van besparing van mankracht, wel eens zou kunnen doorwegen. Al moet daar dadelijk worden aan toegevoegd, dat we wel een middelje zullen vinden, een technisch middelje dan, om de koppigaards vlug uit de kuil te krijgen. Scherpe tanden en vinnen maken de vis zeer onaangenaam om te behandelen wanneer men ze moet gutten. Verder is het zo, dat vis die gewoon is in de diepzee te vertoeven, over een bijzonder ademhalingsapparaat beschikt waardoor tengevolge van de verandering van druk, wanneer ze aan de oppervlakte van de zee komt, al haar ingewanden gaat uitspuwen t.t.z. hetgeen langs de buik moet worden gegut, hangt aan de keel buiten. Daardoor is het verwijderen van de ingewanden zeer moeilijk.

LELIJKAARDS (2)

Soorten als de grenadier met een spitse lichaam en de ratachtige dunne staart, worden nogal gemakkelijk vastgeklemd in de viskuismachine, zodat op het dek van een schip dat werd uitgerust voor de vangst van kabeljauw en schelvis, de mechanische uitrusting dikwijls verstopt geraakt en de bedrijvigheid onderbroken wordt. Dergelijke toestand is onaanvaardbaar. In een trek worden vele soorten vis uit de diepzee gehaald en dit maakt het machinaal bewerken niet gemakkelijk. Er kan moeilijk een mechanisme uitgedacht worden, dat meteen voor alle vissoorten zou kunnen dienen; het zou wel eens nodig kunnen blijken het gutten met de gehele bewerking ineens te overwegen; veel van de lelijkaards hebben weinig bloed in, de magen zijn meestendeels leeg, zodat de noodzaak van het gutten beslist minder belangrijk wordt.

Vis uit de diepzee is over 't algemeen moeilijk in blokken te bevriezen. De aanraking met de koelplaten is licht, zodat het vriezen langer duurt. De bevroren blokken breken te gemakkelijk, hetzij bij het stuwen, hetzij bij het lossen. De snelheid waarmee het stuwen van de blokken kan gebeuren is minder hoog dan voor kabeljauw; grenadiers v.b. die gemiddeld goede blokken vormen, worden uitgewerkt tot 27 blokken per metrische ton vis. Voor kabeljauw is het aantal 21 tot 22. Haaien maken eveneens slechte blokken en sommige van de grotere soorten zijn te groot voor de bestaande vriesinstallaties. Moest men verplicht worden deze grotere vissoorten in grotere hoeveelheden aan te voeren, dan zouden er allicht nieuwe toestellen moeten worden uitgedacht.

LELIJKAARDS (3)

In de verwerkingsfabriek aan de wal zouden de «grenadiers» wellicht moeten worden ontschubt vooraleer te kunnen worden diepgevroren. De repen van deze vissoort vertegenwoordigen ongeveer 35 procent van het gehele (gegutte) gewicht van de vis, maar het zou wel nog minder kunnen worden, want bij vele vissen bestaat er een soort kwalachtig vlees dat moet worden weggesneden. De eerste messneden doorheen de huid van de meeste soorten kunnen moeilijk zijn voor de messen bij het fileren, het weze met de hand of de machine, maar het is niet onmogelijk. Toch zijn de «filees» van deze vissoort goed van uitzicht, wit en zacht met weinig of geen verklaring, al is de vorm van de repen wel heel vreemd. Het is vrijwel uitgesloten dat de diepzeesoorten als vis op haar geheel op de markt te brengen zijn, zelfs in de vorm van repen, maar deze met goede geur en goede weefselsamenstelling zouden kunnen worden gebruikt in een reeks van visserijproducten.

Voor alle soorten, uitgezonderd de «smoothhead», was het mogelijk reeds een verkoopbaar product te bereiden; «visvingers» gemaakt uit «grenadiers» en «scabbard» zouden in het bijzonder goed verhandelbaar zijn.

«Grenadier», «scabbard» of nog de vis waarvoor geen gemene naam bestaat de «Gephyrorebyx», kunnen koud worden gerookt en zelfs de «rattestaart» indien koudgerookt, kan worden aangezien als verhandelbaar. De diepzeesoorten heet gerookt kunnen nooit als goed worden aangezien en dit oude bewaarmiddel moet dan ook worden van de lijst geschrapt voor deze vissoorten. Alleen de «vis zonder naam» zou kunnen in aanmerking komen. Sommige van de koudgerookte produkten werden met sukses ingeblikt.

LELIJKAARDS (4)

De eerste proeven hebben aangetoond dat «grenadier», «scabbard», Gephyrorebyx, Trachyscorpia en Mora Moro op de markt kunnen worden gebracht onder een of ander vorm. De Denia, als vertegenwoordiger van de haalsoorten, zou eveneens aanvaardbaar zijn voor een bepaalde afzet. De «rattevis» is van twijfelachtige handelswaarde, en de «smoothhead» zal wel nooit worden aanvaard onder welke vorm ook, door de verbruiker. Het Britse proefstation is er zich wel van bewust dat, vooraleer al deze vissoorten in de handel zullen worden opgenomen, de verbruikers ze zullen moeten proeven, evenals de produkten die ervan zouden worden gemaakt. Alle andere factoren moeten dan nog in aanmerking worden genomen, waaronder deze van de prijs die ervoor zou worden neergegeld, dan moet de visserij nog zien of de vis kan worden gevangen en economisch worden geland, hetzij gekoeld of op zee diepgevroren om tegemoet te komen aan de vraag. Want er moet nog worden gedacht aan de hoeveelheid die zou kunnen worden gevangen. Zou het inderdaad de moeite lonen dat de vangst uitrustingen van de schepen, de schepen zelf misschien zouden worden veranderd? Wat zou het uiteindelijk kosten om in de diepe Atlantische Oceaan ten westen van Engeland te gaan vissen? Is het sop de kool wel waard?

Het Britse proefstation toont stalen van de vissoorten zowel de vis op haar geheel of nog verwerkt, aan de nijverheid, dit om de beide zijden van de gehele Britse visserijnijverheid, de vangers en de verwerkers zo goed mogelijk voor te lichten omtrent de toestand.

MEER (1)

We zijn op zoek naar nieuwe vissoorten want we hebben de zeeën uitgeput. De mensen hebben meer voedsel nodig en de zee zal de grote leverancier moeten worden. Een paradoxaal toestand. Er is steeds minder vis en toch worden er maar steeds meer schepen gebouwd. Aldus nam de wereldvissersvloot toe met 1276 schepen van meer dan 100 ton, in het jaar 1973. In 1972 waren er 15.098 met een gross tonnage van 6,5 miljoen ton. Nu zijn er 16.374 met een tonnage van iets minder dan zeven miljoen ton. Over dezelfde tijdspanne rees het aantal visserijmoederschepen met 37 (samen met fabriekschepen).

Lloyds register verstrekt ons een overzicht van de verdeling van deze reusachtige vloot. Deze statistieken tonen ons aan dat de schepen van meer dan 4000 ton van tien tot veertien verhoogden. Rusland bezit de vier «Natalia Kovshova» klasseschepen, die in Frankrijk werden gebouwd. Japan voegde verder vier grote wijtingvangers aan haar vloot toe om haar aantal op tien te brengen.

MEER (2)

In de reeks vissersvaartuigen van tussen de 2000 tot 3000 ton verhoogde het aantal van 762 tot 780. In de reeks van 1000 tot 2000 ton van 443 tot 512. In de reeks van 500 tot 1000 ton ging het van 1701 tot 1795 en ten slotte in de reeks van 100 tot 500 ton ging het van 12182 tot 12273. Over een tijdspanne van amper vijf jaar, van 1967 tot 1973, nam de vloot van vissersvaartuigen toe met 11.535 eenheden, de moederschepen en de fabriekschepen met 414 eenheden.

WELK IS NU DE ONDERVERDELING PER LAND ?

Het Verenigd Koninkrijk verhoogde haar aantal vissersvaartuigen van 589 tot 603. Barbados bezat geen vissersvaartuigen en heeft er nu meteen veertien grote. Algerie ging van 5 tot 13 grote schepen. Brazilië van 32 tot 44. Denemarken van 221 tot 241; West Duitsland van 149 tot 161 waarin begrepen een verhoging van 16 tot 25 in de 3000 ton tot 4000 ton klasse; Indonesië verhoogde haar vloot van 4 tot 32 grote schepen. Zuidkorea 232

(Zie vervolg blz. 11)

(Vervolg van blz. 10)

tot 375. Meksico van 104 tot 133, Nederland 298 tot 316, Panama van 58 tot 110. De Filipijnen van 33 tot 79, De Verenigde Staten van 1042 tot 1459 en Venezuela van 8 tot 25. Het is toch wel opvallend dat er onder alle visserijlanden geen uitschifters zijn. De verhoudingen zijn zowat gelijk.

VANGST (1)

Rederijen geven niet gemakkelijk de cijfers van de vangsten door hun schepen gedaan, weg. Dit is een ernstig hindernis voor het opmaken van statistieken. Waar de schepen uitvaren en binnenkomen in een bepaalde haven om hun vangsten te markten, kan deze berekening gemakkelijk worden gedaan maar dit is zeker niet het geval voor de schepen, die verder af gaan vissen van hun eigen land, die de vangsten zelf bewerken op zee en verder diepvriezen en hun vangsten leveren per kontrakt of rechtstreeks aan hun eigen fabrieken en verdelingsketens. Zelfs wanneer de vangst verkocht is door een schip van een bepaald land aan kopers in een ander land, zijn de inlichtingen moeilijk te verkrijgen. Een voorbeeld was de landing van meer dan 500 ton van bewerkte mooie meid uit de Zuidelijke Atlantische Oceaan door een Westduitse treiler in een Britse haven. Deze vangst werd verkocht aan de gekende groep van Findus. Er werd daarover weinig gezegd, al wordt de reden van deze geheimhouding niet zo goed verstaan.

De statistieken die door de betrokken landen worden vrijgegeven, verstrekken vanzelfsprekend wel een beeld van de toestand, maar ze moeten dikwijls worden gezocht tussen een massa andere cijfers. En totale vangsten tonen niets over de manier waarop de schepen werken, hoe doelmatig ze ook kunnen zijn of hoe de vangsthoeveelheden op en neer gaan. De toestand was bijzonder verwarrend wanneer de Russen de cijfers vrijgaven van hun eigen hoogzeetrellers en de andere visserijlanden van achter het ijzeren gordijn.

Wat was bvb. de uitkomst van de Russische reuzenvloot van «Mayakovsky» schepen sedert de eerste van deze klasse in 1958 in dienst werd genomen. Vage cijfers worden van tijd tot tijd getoond, zoals bv. 7.000 ton vis per jaar en per schip. Indien dit een gemiddelde was, dan zou het aantonen dat de Russische vloot van 571 treilers groter dan 7.000 ton jaarlijks een vangst doet van rond die 4 miljoen ton!

VANGST (2)

Om een nauwkeuriger cijfer te bekomen, moten we een vergelijkbaar schip in een vergelijkbare toestand vinden, waarvan cijfers werden gegeven.

Een Poolse geleerde geeft korte uitkomsten van wat een zeer aanzienlijke ontleding moet zijn geweest van 3 klassen van verrevisserij schepen, die in de hoogzeefvloot van zijn land bedrijvig zijn.

Een eerste indruk van de cijfers is, dat de Poolse vissersvaartuigen een hoge verhouding hebben van vangstdagen tot betrekking met hun beschikbaarheid voor het werk. Een voorbeeld: een B-29 schip, beschikbaar voor 292 dagen uit 365 in 1970, viste gedurende 190 dagen. Gezien over de klassen van vissersvaartuigen lag de gemiddelde vangsttijd rond de 60 t.h. van de totale beschikbaarheid voor schepen die moesten varen vanuit de Oost - Baltische havens naar de visgronden in de verre Noordwest Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee van Afrika.

De meest belangwekkende cijfers zijn deze over het vangstcijfer en van de totale vangst voortbrengst per schip. Deze cijfers bevestigen de vangst verbetering van de schepen van gelang zij beter werden gebouwd en ontworpen. Het gaat vanaf 1961 toen de eerste B.15 werd in de vaart genomen. Gemiddeld over de periode 1969-1971 vingen de B.15 schepen per dag en per schip 24,3 ton; de aanzienlijk kleinere klasse van B.29 schepen, die in gebruik werd genomen in 1968, een diepvriezer, ving 32,2 ton vis per dag en per schip. In 1971 kwam de «Kalmarclass» in de vaart en hij ving meteen 43,7 ton. Deze cijfers verstrekten een vangst door een gemiddeld schip in een van de drie klassen van: 4410 ton in 1971 door een B.15 van 3294 ton door een B.29 en van 8344 ton door een B.418.

**REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD**

NAAR GUL-KWOTERING ?

Een Hollandse gullenvissers schrijft:

Hier een ingezonden schrijven van een gullenvisser die deze visserij zo'n 10 jaar beoefent.

Deze schepen zijn in de 10 jaar vergroot van +360 tot 700 pk. Er was voor deze schepen met al hun ups en downs een redelijk tot goed bestaan. De gullenvisserij is er in die 10 jaar allermint op vooruitgegaan, de vangsten worden ook minder.

Wel is mij gebleken, dat bij ruimere aanvoer, de prijs vlugger daalt als bv. met platvis en tong.

Deze schepen en bemanningen kunnen zeggen, dat ze de tongvisserij niet de nek hebben omgedraaid. Dus de vlag uit voor deze categorie!

Nu is in Ljuiden het R.I.V.O. bezig met het verbeteren van de vangstechnieken.

Natuurlijk is het wel mooi, wanneer je met een net vist dat meer vangt, maar dan moet je wel de enige zijn die zo'n net heeft. Wanneer immers alle vissers zo'n net bezitten, dan zijn we weer gelijk. Er komt dan ruimere aanvoer en de prijs daalt. Intussen is wel geïnvesteerd door de kleine man.

Maar men moet niet vergeten dat we de visstand nog harden aan het uitdunnen zijn.

Als er niets meer te vangen is, komt het R.I.V.O. weer te voorschijn en gaat quoteringseisen indienen.

Dit is met de haring gebeurd en vermoedelijk gaat het het andere jaar met de tongvisserij gebeuren.

Je gaat jezelf dan afvragen of dit Instituut al deze maatregelen neemt om zelf te blijven bestaan.

Nu is het R.I.V.O. begonnen met een experiment, met een nieuw origineel boomkorschip, voor de gullenvisserij (pelagisch vissen).

Dat zijn de schepen, die de tongvisserij de das hebben omgedaan, want de echte gullenvissers, ach die zijn niet met de tijd meegegaan, die hebben geen miljoenen-schepen gekocht, alleen hebben zij het motorvermogen wat verhoogd, soms daartoe nog gedwongen door ouderdom van of kosten aan hun machine.

Het R.I.V.O. is dus gaan samenwerken met de vissers, die de tongvisserij al naar een quoteringaafgrond hebben gebracht. Dit is voor de gullenvissers een uiterst gevaarlijke zaak.

Mijns inziens, krijgen we dus in de toekomst met haring-, tong- en misschien ook wel met gul-quotering te maken.

D. Hoek, KW 214
Uit Visserijwereld

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
Tijdckstraat 34, Zeebrugge

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

DE ITALIAANSE IMPORTBEPERKING

Op dit moment zijn de gevolgen van de door Italië getroffen maatregelen voor de Nederlandse export van land- en tuinbouwproducten nog niet te overzien. Er bestaat nog geen volledig inzicht in de modaliteiten van de regeling, de wijze waarop deze zullen worden toegepast en de tijdsduur waarvoor zij gelden. Verder zal moeten worden afgewacht hoe de exporthandel zich op de maatregelen zal instellen mr. A. v. d. Stee (landbouw en visserij) op schriftelijke vragen van het Tweede Kamerlid, de hr. Tuijnman.

De bewindsman verwees naar de verklaring van de Europese Commissie in de zitting van de EEC-Ministerraad, waarin deze stelde, «dat het in haar bedoeling ligt zo snel mogelijk en in iedere geval in een nabije toekomst, een eindatum vast te stellen voor de toestemming die zij heeft gegeven betreffende de toepassing van de maatregelen op landbouwproducten.

Tegelijkertijd zal met Italië en de andere lidstaten naar oplossingen worden gezocht voor de problemen waaraan de Italiaanse regering het hoofd moet bieden, oplossingen die de beginselen en het beheer van de gemeenschappelijke landbouwmarkt niet in gevaar brengen».

Uit het overzicht van onze export van een aantal belangrijke landbouwproducten dat minister Van der Stee gaf, blijkt welk deel hiervan naar Italië gaat. Vooral voor kalfsvlees en varkensvlees is de afzet naar Italië van groot belang.

Tot zover het persbericht van de afd. Voorlichting van landbouw en visserij, waarin weer speciaal kalfsvlees en varkensvlees worden genoemd als producten, waarvoor de afzet naar Italië van groot belang is, doch niet de vis, waarvan de export naar Italië ongeveer 16 procent van de totale visexport uitmaakt.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Over de Oostendse vismarkt valt deze week weer niet zoveel te vertellen, tenzij dan minder goede dingen als dat de aanvoer zeer klein was en het lawaai ooverdovend. De stadsdiensten zijn blijkbaar niet bekwaam een oplossing te vinden om dat lawaai ook maar enigszins te doen verminderen omdat ze de moed niet hebben maatregelen te nemen. Dat vertraagt

en 36 fr. Kabeljauw in bennen kreeg tot 32 fr. Een flink resultaat toch wel voor de beide spannen, die allebei meer dan één miljoen besommen.

De garnaalvisserij hebben het weer zeer goed gedaan. Er werden zelfs nog 5889 kg in de markt gezet en dat bracht 459.218 fr op. De prijs is dus gestegen tot 77 fr wat bijna 10 fr meer is dan verleden week. Het Pinksterweek-end en de toch wel schaarse aanvoer van zaterdag en maandag heeft de prijzen opgedreven tot 106 fr op de maandagmarkt. Die maandagmarkt kwamen er amper 3 schepen hun vangst in de markt zetten. En daarvoor moet dan een hele verkoop ingericht worden.

BOKKENVISSERIJ!

niet alleen de verkoop zelf maar brengt allerhande discussies mee aangaande niet horen mijnen van sommige personen, die over geen fors stemgeluid beschikken of van anderen die opzettelijk een beetje stiller mijnen. Het is niet de eerste keer dat geklaagd wordt over dat lawaai. Het zal ook wel niet veel helpen als we het hier nog eens doen en de stad zelf laks blijft.

Ondertussen hebben we maar 6800 bennen vis en 21.000 kg tong op de markt gekregen. Dinsdag, waar de aanvoer van twee dagen ineens moest verwerkt worden, geraakten we nog aan geen 3700 bennen. Amper 14 schepen kwamen toen verkopen. De IJsländers waren met twee en zorgden vooral voor koolvis en schelvis. Schelvis die zowat de goedkoopste soort van de week was en prijzen kreeg die varieerden tussen 18 en 36 fr. Kabeljauw was minder op de markt dan verleden week. Slechts twee spannen, samen met 1400 bennen. Volgende week krijgen we ongetwijfeld meer kabeljauw en gul van die gulvisserij.

De kanaalaanvoer is zoals verwacht erg gering geweest. Toch 'n paar gevarieerde vangsten die soms nogal eens te lijden hadden van de lange duur van de reis. Van het kanaal kregen we vooral rog, gul, schelvis, totten en tong. Zonnevis hebben we iets meer gezien dan gewoonlijk. Er werd tot 70 fr voor betaald. Die prijs is dus wel iets lager geworden. Wat niet goedkoper geworden is, is tarbot. Hier lag de prijs nog rond de 150 fr. Staartvis kreeg stijgende noteringen waardoor tot 127 fr het kg betaald werd voor de grote sortering. De grote steenschol heeft het ook weer zeer goed gedaan. Er werd tot 60 fr gegeven. De tongprijzen varieerden tussen 95 en 152 fr met lappen tot 103 fr, grote tong tot 122 fr en bloktong tot 152 fr.

Voor kabeljauw van de spanvisserij werd tot 42 fr gegeven. De gullen noteerden meestal tussen 30

HODI STRAALBUIZEN

tel. 91-31-4180-2654

ZEEBRUGSE BOKKENVISSERS ONTEVREDEN

Onze Zeebrugse bokkenvisserij zijn niet te spreken over de laatste richtlijnen die hen verplichten hun bokken pas open te zetten wanneer ze buiten de Zeebrugse haven zijn gekomen. Voorheen gebeurde dit in de haven voor het vertrek ter visserij. Door deze nieuwe maatregel lopen ze inderdaad het risico grote moeilijkheden te ontmoeten. Men moet weten dat dit uitzetten van de bokken geschiedt door één bok na de ander open te zetten. Bij ruw weer buiten de rede, is het gevaar niet denkbeeldig, dat het schip kan kapseizen wanneer bij dit uitzetten één van deze bokken het water raakt. Het is niet omdat er één enkele keer een klein ongeval is gebeurd bij het buitenzetten van de bokken aan de kop van de havendam, waardoor een zelfjacht 'n gebroken mast oplep dat dergelijke maatregel dient getroffen te worden.

Of zijn het de zeilbarons die de belastingen opbrengen en het werkvolk werk verschaffen.

En waarom moet de visserij steeds ten achter gesteld voor invloedrijke magnaten?

VAN HET POLITIEK FRANT

DE WERKWIJZE VAN DE ZEEVAARTINSPECTIE

De wettelijke voorschriften bepalen tal van regels die bepaalde vitale onderdelen, konstruktie- en veiligheidsuitrusting aan boord van schepen aan de goedkeuring van de diensten der Zeevaartin-

spekte onderwerpen.

Deze wettelijke voorschriften zijn een gevolg van internationaal overeengekomen principes en maatstaven, o.m. door de I.M.C.O. bepaald, en door ons land zoals door de andere landen, gevolgd.

Het is dan ook de gewoonte dat de diensten der Zeevaartin-spekte deze keuring uitvoeren op het moment der installatie, t.i.z. volgens de normen welke op dat moment, meestal voor een schip in aanbouw in het stadium van de kiellegging gelden.

DOOP VAN EEN PRACHTIG VAARTUIG

Het is zaterdag 15 juni dat te Zeebrugge te 14.30 uur de doop plaats heeft van de Z.162 «Van Dyck» voor rekening van reder Leon Gheselle en zoon. De doopplechtigheid zal volbracht worden door E.H. Molterman. Als meter zien we Christel Gheselle en als peter Johan Degraeve.

We komen na de doop op de opvatting en konstruktie van dit prachtig nieuw vaartuig terug en zijn overtuigd dat de knappe reder en zijn zoon er een renderende exploitatie zullen van maken.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

1647 NNW VAN TEXEL. LICHTBOEI GELEGD

Vorig B.a.Z. : 1556/74.

Op 53°24'42"N-4°30'11"E is, ter dekking van een afsluiter in de onderwater pijpleiding, tijdelijk gelegd een RWZHS bolvormige lichtboei met zwarte bol en radarreflector «A1»: F1 Bel.

(Ned. krtn. 1352, 1037).

1602 ZEEGAT VAN TEXEL, WESTGAT.

TOPTEKENS VAN TONNEN GEWIJZIGD

Vorig B.a.Z. : 1384/74 sub a.

Op + :

a. 52°56,7'N-4°36,2'E schrappen het topteken van de zwarte ton WG5;

b. 52°57,1'N-4°36,6'E de zwarte ton WG5A voorzien van een kegel;

c. 52°57,2'N-4°40,8'E en d. 52°58,1'N-4°42,6'E de toptekens van de rode tonnen WG18 en WG22 vervangen door een cilinder.

(Ned. krtn. 1544, 1545 (voor d), 1452 Betonn. st. Ned., 1967, blz. 40).

Vanzelfsprekend veranderen met de jaren de veiligheidsnormen zodanig bepaalde onderdelen der uitrusting of der reddingsmiddelen, die vroeger als goedgekeurd aanzien werden, vanaf een latere datum niet meer als volwaardig kunnen goedgekeurd worden.

Dit als gevolg van aanpassingen in de internationale en nationale reglementering. In de meeste landen, zoals bij voorbeeld in Nederland, geeft de Zeevaartin-spekte dan aan de reders een aanpassingsperiode, welke moet toelaten de nieuwe normen ter zake toe te passen op alle schepen.

Naar mij werd meegedeeld, zou de Belgische Zeevaartin-spekte een heel andere houding aannemen en slechts ten uitzonderlijke titel tot een herkeuring aan vroeger goedgekeurd materiaal overgaan of tot aanpassing van nieuw in voege getreden regels. Uitrusting of onderdelen welke vroeger goedgekeurd werden, blijven eeuwig meegaan en worden geduld, ook al werd intussen het reglement gewijzigd en worden vroegere goedgekeurde zaken nu als niet meer aanvaardbaar voor de bevelling van menselijke levens aangenomen.

Mij werd tevens meegedeeld dat dit o.m. zijn oorzaak vindt in het feit dat de Belgische Staat zelf eigenaar is van verschillende schepen, waar, o.m. door toepassing der aangepaste veiligheids- en uitrustingsregels, substantiële uitgaven zouden nodig zijn.

Dit lijkt mij een nakatigheid en ik verzoek U mij mee te delen of dit inderdaad de gebruikelijke handelwijze van de Belgische Zeevaartin-spekte is. Meer in het algemeen stel ik U de vraag of het niet de hoogste tijd is tot een Benelux-reglementering inzake zeevaartin-spekte en normalisatie over te gaan.

M. Coppieters,
senator.

VORDAP

SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
Tel. 04180-2654

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

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

(5723V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

31-5	4	26.200	1.290.275			
4-6	14	188.250	5.223.977			
5-6	6	155.600	4.673.255			
	24	370.050	11.187.507			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

30-5	13	1.475	99.832	60,—	79,—	
31-5	9	882	63.972	70,—	86,—	
1-6	13	1.380	112.718	74,—	88,—	
2-6	6	305	24.400			80,—
3-6	7	469	44.669	80,—	106,—	
4-6	15	1.378	113.627	72,—	94,—	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

30/31-5	9	55.889	2.268.489	40,58		
4-6	9	68.355	2.899.400	42,17		
5-6	8	48.862	1.823.290	37,30		

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

30-5	35	10.746	528.887	31,—	83,—	
31-5	24	4.380	282.284	29,—	106,—	
1-6	30	6.307	378.235	38,—	96,—	
4-6	34	5.934	400.792	40,—	97,—	
6-6	34	5.589	376.063	46,—	92,—	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

30-5	6	645	51.033	70,—	85,—	
31-5	5	449	36.762	76,—	87,—	
1-6	1	126	11.716	92,—	94,—	
4-6	5	300	26.518	83,—	92,—	
5-6	4	332	28.666	82,—	90,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

30-5	2	406	27.163			
31-5	6	5.363	305.602			
1-6	1	144	10.960			
4-6	7	12.360	431.882			
5-6	2	1.140	84.967			

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 30 MEI

IJSLAND
O.288.
NOORDZEE
O.279, Z.597, N.706, O.306, O.127,
O.303.
NOORD
O.274, Z.519.
KANAAL
O.181, O.134, O.118
WEST
O.172.

VRIJDAG 31 MEI

NOORDZEE
Z.452, O.312.
NOORD
O.123.
KANAAL

O.82, O.198.
WEST
O.284.

ZATERDAG 1 JUNI

NOORDZEE
O.309, O.135.
KANAAL
Z.499, Z.19.

DINSDAG 4 JUNI

KANAAL
O.180.
WEST
N.40.

WOENSDAG 5 JUNI

NOORD
O.26.
WEST
N.752.

OOSTENDE

VRIJDAG 31-5-1974

KANAAL
O.72 16 50 4200 503.095
O.285 16 40 1750 227.065
O.180 17 125 2200 381.625

WEST
N.40 9 140 — 152.820

KUST
O.754 1 6 — 8.960

DINSDAG 4-6-1974

IJSLAND
O.282 17 500 — 617.310
O.129 17 480 — 632.422

KANAAL
O.224 20 300 200 306.230
O.114 17 30 3300 412.125
O.159 16 240 — 225.860
O.229 16 70 1500 294.560
O.66 16 200 250 255.625

NOOP HEAD
O.217 15 300 — 329.130

NOORDZEE
O.206-275 14 700 — 1.097.340

NOORD
O.26 11 260 — 267.240

WEST
N.752 8 180 — 242.790
N.422 9 100 — 94.845
O.120 10 300 — 330.910

WOENSDAG 5-6-1974

NOORWEGEN
O.81 20 1850 — 1.768.960

KANAAL
O.182 18 60 4600 620.130
Z.34 17 70 3200 495.050

NOORDZEE
N.708-709 10 900 — 167.346

WEST
N.720 6 80 — 121.320

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 30-5-1-974

Z.516 8 120 400 259.010
Z.4 8 300 — 226.010

VRIJDAG 31-5-1974

Z.496 10 90 700 235.580
Z.12 4 20 250 54.790
Z.444 9 50 1600 255.410
O.315 10 110 600 302.420
Z.14 8 160 3600 672.100
Z.505 5 20 200 68.530
Z.307 9 80 — 194.349

DINSDAG 4-6-1974

Z.331 8 60 500 286.750
Z.442 1 100 5 30.730
Z.583 16 200 1800 460.270
Z.161 19 110 1500 469.510
Z.569 9 — — 468.410
Z.549 9 500 — 468.410
Z.500 9 65 — 177.110
Z.537 8 40 1000 191.090
Z.506 8 230 250 347.120

WOENSDAG 5-6-1974

Z.550 5 30 300 95.020
Z.200 14 190 2200 522.750
Z.56 6 70 — 97.440
Z.510 8 75 600 210.650
Z.262 10 90 500 225.490
Z.420 8 50 1000 227.150
Z.30 10 150 200 334.510
Z.588 8 65 200 110.280

NIEUWPOORT

DONDERDAG 30 MEI 1974

N.788 18.304 N.805 8.859
Kustvisserij.
Tongen van 100 à 172 fr. Platvis
40 fr., kleine 28 fr.

VRIJDAG 31 MEI 1974

N.761 37.614 N.470 113.094
N.700 30.188 N.591 37.150
N.543 69.978 N.730 17.578

Zeventig bennen vis, met 1.800 kg. tongen werden door deze vaartuigen gelost. De gullen werden verkocht aan 2.000 fr. de benne tot 1.700 fr. voor kleine soorten. Wijting kreeg 1.200 fr. voor de grote, kleine 540 fr. De platvis kwam, dooreen genomen aan rond de 30 fr. de kg. Roggen 2.250 fr. voor de moers, terwijl andere soorten rond de 40 fr. kregen. Zeehonden 800 fr. de benne. De tongen kregen min of meer dezelfde prijzen als de maandag, maar merklijk minder dan op de woensdag- ne donderdagmarkt. Er moet echter aangenomen worden, dat de enkele kg. welke op die dagen op de markt kwamen, heel minie waren (kustvisserij) en nog niet voldoende voor de winkeliers te gerieven. Hier volgen dan de gemiddelde prijzen van vandaag vrijdag: 1ste 100 F, de 2de 126, de 3de 135, de 4de 140, de 5de 138 en 108 fr. voor de kleinste soort!

Groothandelaars spraken van 60.000 kg. tongen aanvoer in Holland, en dat zegt ook wat op onze Belgische marktprijzen!

ZATERDAG 1 JUNI 1974

N.700 10.960
Kustvisserij.

DINSDAG 4 JUNI 1974

N.590 121.280 N.738 49.990
N.762 54.700 N.710 25.051
N.723 59.590 N.345 57.492
N.346 63.779

230 bennen vis, met 1.000 kg. tongen werden op de markt gezet. Het betrof praktisch allen kleine vangsten: met enkele bennen habeljauw en gullen, wijting, zandhaaien en kleine koopjes met robaard, zonnevis en weinig platvis of roggen. Eén vangst kon boven de 100.000 fr. op 't briefje krijgen, namelijk N.590, welke met 750 kg. tong dit cijfer eruit haalde. De tongprijzen lopen terug de hoogte in, want er werd gekocht aan 108 fr. voor de 1ste soort, de 2de 132, de 3de en 4de 162, de 5de 139, en de kleinste soort kreeg toch 115 fr.! Alle andere vissoorten werden duur verkocht, maar «mager» vangsten konden maar gelost worden!

WOENSDAG 5 JUNI 1974

N.36 72.927 N.788 12.040

Een kustvisser, N.788, en een vangst van N.36 welke + 350 kg. tongen loste, en en tiental bennen roggevis en haaien. De roggen werden verkocht aan 2.200 fr. de benne. De tongen kregen voor de 1ste soort 102, de 2de 135, de 3de 161, de 4de 172, de 5de 147, en de kleine voor 127 à 137. De tongen van de kust, Hepen nog hoger op in prijs!

**REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD**

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis			
Groot	.....	.....	33.—36.20
Middel	.....	.....	24.—28.40
Klein	.....	.....	16.20-24.—
Kabeljauw	.....	.....	31.80-40.—
Gul	.....	.....	31.80-34.—
Wijting	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	48.—53.—
Zeebaars	.....	.....	43.60-48.60
Leng	.....	.....	29.80-32.—
Schartong	.....	.....	10.60-17.40
Heilbot	.....	.....	81.—105.6
Koolvis	.....	.....	2060-24.40
Hondstong	.....	.....	16.40-35.—
Zeewolf	.....	.....	27.40-32.—
Staart	.....	.....	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	4-6-1974	5-6-1974
Lappen	100,8-105,4	96,—100,6
Grote	113 -125,8	111,6-116,4
3/4	135,6-147,4	136 -140
Blok	134 -152	138 -142,8
voor-kleine	140,8-146	125 -126
kleine	112 —,—	108,6 —,—
slips	94,—,—	106,8 —,—

Zeebrugge

Soorten		
grote	105 -108	96,—100
blok	127 -140	110 -112
fruit	146 —,—	140 -148
schone kleine	144 —,—	135 -148
kleine	126 —,—	119 -130
tout petit	113 —,—	109 -118
slips	95,—,—	100 -106

Nieuwpoort

Soorten		
Tong I	108 —,—	107 —,—
Tong II	132 —,—	135 —,—
Tong III	161 —,—	161 —,—
Tong IV	163 —,—	172 —,—
Tong V	139 —,—	147 —,—
Kleine	115 —,—	137 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	4-6-1974	5-6-1974
Grote	24,—37,—	.....
grote iek	23,—,—	.....
kleine iek	24,60-28,—	.....
derde slag	26,—31,—	.....
platjes	12,20-16,—	.....

Zeebrugge

Soorten		
I	20,—26,—	19,—26,—
II	21,—31,—	20,—28,—
III	22,—34,—	24,—31,—
V	25,—,—	25,—38,—
IV	14,—20,—	15,—20,—

Nieuwpoort

Soorten		
Moelen		
grote pladijs	34,—,—	40,—,—
drielingen	38,—,—	40,—,—
platjes	22,—,—	40,—,—

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 7 JUNI 1974

NOORDZEE : O.141 met O.369 : 400 bennen.
NOORD : O.243 met 200 bennen.

MAANDAG 10 JUNI 1974

IJSLAND : O.334 met 550 bennen, t.t.z. 275 b. kabeljauw en gulden, 80 b. koolvis, 75 b. rode bonen, 40 b. mieten en schotse schol, 30 b. schelvis en totten en 50 b. varia.
KANAAL : O.128, O.151, Z.502.
WEST : N.723, N.736, N.715, O.172.
NOORDZEE : O.35 met Z.38, O.279 met Z.597, O.306 met N.706, O.231 met O.239, O.127 met O.303, N.705 met N.719.

DINSDAG 11 JUNI 1974

KANAAL : O.254.
WEST : N.41, O.69, O.192, O.234.
NOORDZEE : O.312 met Z.452

WOENSDAG 12 JUNI 1974

WEST : N.40.
NOORD : O.123, O.274.
In de loop van de week : O.316 (vermoedelijk).

REDERS,

LEEST

HET VISSERIJBLAD

PAKKETBOTEN OOSTENDE - DOVER CARFERRIES OOSTENDE - DOVER/FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVAARTEN
voor de week van
9-9-1974 tot 15-6-1974

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :
— Alle dagen te 10u15 en te 14u45
— Op 9, 14 en 15-6-1974 bijkomende afvaart te 15u45.

Afvaarten uit Dover :
— Alle dagen te 13u00 en te 16u50
— Op 9, 10 en 15-6-1974 bijkomende afvaart te 11u00.

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende :
— Alle dagen te 01u15 (1), te 01u20 te 05u05 (1), te 07u20, te 13u20 en te 19u20
— Op 9 en 10-6-1974 bijkomende afvaart te 10u20
— Op 13-6-1974 bijkomende afvaart te 16u20
— Op 14-6-1974 bijkomende afvaarten te 10u20 en te 16u20
— Op 15-6-1974 bijkomende afvaarten te 04u20, te 10u20 en te 16u20

Afvaarten uit Dover of Folkestone :
— Alle dagen te 00u20, te 06u20, te 12u20, te 18u20, te 19u30 (2) en te 23u45 (2)
— Op 9 en 15-6-1974 bijkomende afvaarten te 09u20 en te 15u20
— Op 10-6-1974 bijkomende afvaart te 15u20
— Op 14-6-1974 bijkomende afvaarten te 09u20, te 15u20 en te 21u20

(1) Naar Folkestone
(2) Vertrek uit Folkestone

SAMENWERKENDE VENNOOTSCHAP VOOR BEVOORRADING AAN DE VISSERIJ

S.V. S.C.A.P.
H. Baelskaai, 27, Oostende

— O —

De leden worden er aan herinnerd dat de

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

van de maatschappij zal doorgaan heden vrijdag 7 juni te 16u.30 in de zaal „Koninginnenhof” (ex-Laiterietje) Maria Hendrikapark te Oostende.

Op die vergadering zal overgegaan worden tot het uitkeren van de ristournebons over het voorbije boekjaar.

(9712N—7584V)

Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

HULP IN NOOD

De leden worden er aan herinnerd dat de ALGEMENE STATUTAIRE VERGADERING van de maatschappij doorgaat op vrijdag 7 juni 1974 te 15u.30 in de zaal « Koninginnenhof » (Ex-laiterietje), Maria-Hendrikapark te Oostende.

Vooraf, te 15 u. zal de BUITENGEWONE ALGEMENE VERGADERING plaatsgrijpen met als enig punt op de dagorde : STATUUTWIJZIGING.

Nadien wordt de leden een koude schotel aangeboden.

(9684N—7583V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	
			4-6-1974	4-6-1974	5-6-1974	5-6-1974	4-6-1974	5-6-1974
Tarbot : groot (123)			135 -143	130 —,—	153 —,—	120 -130		96,—100,6
middel (123)			103 -121	80,—100	130 —,—	60,—105	150 —,—	
klein (123)			89,—,—	60,—,—	28,—,—	50,—59,—	120 —,—	
Griet : groot (123)				93,—,—		80,—86,—	110 —,—	
middel (123)				80,—,—		65,—79,—	90,—,—	
klein (123)				72,—,—		40,—59,—		
Schelvis : groot			31,40,—	33,—,—	34,—,—			
middel			26,—,—	28,—,—	27,—,—			
klein			20,20-23,60	18,—20,—	16,—20,40			
Heek : groot			50,—,—					
middel			26,—36,40					
klein			12,—23,—					
Lom								
Leng			32,—,—	45,—,—				
Rog (1)			32,—50,80		32,—55,20		45,—,—	45,—,—
Keilrog (123)			50,—55,40					
Rog (23)						52,—,—		
Tilten (23)						50,—55,—		
Scherpstaart (23)						48,—52,—	40,—,—	44,—,—
Halve mans (23)						40,—50,—	43,—,—	42,—,—
Teelt (2)						40,—42,—	37,—,—	40,—,—
Katrog (2)						36,—40,—		
Kabeljauw			30,—46,—	53,—,—	30,—52,—	15,—22,—	50,—55,—	
Gul (groot)				40,—52,—			30,—42,—	
Gul (middel)			28,80-38,—	37,—38,—	24,—35,80		30,—36,—	
Gul (klein)				30,—,—			20,—24,—	
Hozemondhamme			63,50-127		61,—122		26,—29,—	
Wijting : groot			30,—,—	15,—36,—	31,—,—	18,—33,—	12,—17,—	
klein			12,60,—,—	9,05-16,—	19,60,—,—	10,—15,—		
Schar				12,—,—		7,—9,—	10,—18,—	28,—40,—
Stenschof			14,—57,—	9,—55,—		40,—55,—		
Zeehaai			13,80-29,—		16,—27,—	20,—25,—	28,—,—	
Hondshaai			15,40-16,10					
Doornhaai								
Pieterman								
Makreef								
Horsmakreef								
Zeekeeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal			8,—13,—					
Schartong			36,—,—					
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk								
Heilbot			111 —,—					
Koolvis			19,—22,80					
Steur								
Zeewolf								
Pollak			32,—36,60					
Zonnevis			58,—71,—					
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel				58,—71,—				
Schotse schof				14,—30,—				
Zeehond				13,—,—		10,—14,—	24,—,—	26,—,—
Bot								
Rode Poon (roobaard)					16,—22,—	10,—25,—	35,—,—	
Grauwe Poon (knorh.)			4,80-10,—	12,—,—		10,—15,—	13,—,—	
Rode Knorhaan				9,40-41,—		20,—25,—		
Posten				8,—,—		7,—14,—		
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD"

N E D E R L A N D

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 29 mei werd te IJmuiden aangevoerd door 21 schepen : 980 kg tong, 26 kisten tarbot en griet, 209 kisten kabeljauw, 16 kisten schelvis, 185 kisten wijting, 625 kisten schol, 34 kisten schar, 222 kisten varia.

PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg.: gr. tong 8,33-7,99; mid. tong 9,62-8,89; kl. mid. tong 11,48-10,74; tong één 12,15-11,30; tong 2 10,50-10,03; tarbot 9,51-8,40; zalm 10,83-7,39.

Per 40 kg.: haai 83-77; poon drie 54-47; bot 12-8; tarbot 331-234; griet 198-114; kabeljauw 1 108; kabeljauw 2 140-120; kabeljauw 3 122-90; kabeljauw 4 120-90; kabeljauw 5 120-92; schol 1 68-67; schol 2 75-68; schol 3 104-75; schol 4 77-50; makreel 1 54-41; makreel 2 25,80-24,40; schar 80-31; wijting 3 80-56; schelvis 4 81-60; horsmakreel 9-8; rode poon 2 87-62; steenbolk 81; krab 32.

BESOMMINGEN

KW 101 f1.700; VL 7 f1.820; IJM 11 f44.500; HD 46 f5.800; UK 245 f4.000; VD 46 f3.800; VD 73 f3.500; YE 25 f478. Spanvissers : EB 28 en UK 56 f6.100; UK 18 en 113 f6.200; 78 en 107 f700; 200 en 234 f4.500; VD 9 en 115 f8.000; 15 en 128 f6.400; 73 en 180 f6.100.

Aan de donderdagmarkt van 30 mei werd te IJmuiden aangevoerd : 288 kisten kabeljauw, 62 kisten tarbot en griet, 12 kisten schelvis, 1224 kisten schol, 57 kisten schar, 451 kisten makreel, 149 kisten diversen en 5150 kg tong.

PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg.: gr. tong 9,79-8,89; gr. mid. tong 9,77-8,70; kl. tong 12,13-11 tong één 13,19-12,18; tong twee 10,21-9,50; tarbot 10,35-9,28; zalm 8,19-6,40.

Per stuk : haai 332-222.

Per 40 kg.: ham 242; vidoolvis 90-82; rode poon één en twee 124-87; rode poon drie 60-45; krab 35; haai 100; horsmakreel 10-8; steenbolk 70-63; tongschar 126-112; bot 8; makreel twee 34-20; makreel drie 18-40; schar 61-31; wijting drie 90-66; schol één 71-61; schol twee 75-61; schol drie 94-61; schol vier 67-44; schelvis drie 76-72; schelvis vier 66-61; tarbot 336-213; griet 112; kabeljauw één 108-107; kabeljauw 2 154-101; kabeljauw drie 130-102; kabeljauw vier 110-96; kabeljauw vijf 108-96.

BESOMMINGEN

VL 110 f1.580; KW 24 f36.800; 132 f15.000; 195 f18.800; SCH 4 f10.000; 28 f13.000; UK 189 f13.000; 189 f 13.000; GO 24 f13.000; 26 f11.000; TH 32 f9.200; VD 25 f1.700; UK 18 en 115 f4.300; 23 en 48 f12.000; 135 en 145 f11.000; VD 15 en 128 f4.500.

Aan de vrijdagmarkt van 31 mei werd te IJmuiden aangevoerd : 596 kisten kabeljauw, 4 kisten koolvis, 143 kisten schelvis, 304 kisten wijting, 2109 kisten schol, 154 kisten schar, 1551 kisten makreel, 108 kisten tarbot, 431 kisten diversen en 11.320 kg tong.

PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg.: gr. tong 8,82-8,84; gr. mid. ktong 8,68-8,49; kl. mid. tong 10,49-9,41; tong één 10,41-9,26; tong twee 8,81-8,12; tarbot 9,75-8,99; zalm 12,09-7,52.

Per 40 kg.: tarbot 314-207; griet 221-92; kabeljauw één 114-96; kabeljauw twee 140-94; kabeljauw drie 122-92; kabeljauw vier 112-92; kabeljauw vijf 110-82; koolvis drie 90; schelvis één 86; schelvis twee 90-60; schelvis drie 84-52; schelvis vier 77; schol één 76-63; schol twee 76-64; schol drie 88-54; schol vier 61-41; wijting twee 72; wijting drie 82-61; makreel één 41-24; makreel twee 27,80-20; makreel drie 18,40-17,60; schar 67-28; tongschar 158-102.

BESOMMINGEN

VL 73 f8.850; 103 f1.200; 105 f1.900; VD 243 f3.900; 25 f1.500; 46 f3.700; WR 57 f52.000; 230 f5.400; 235 f9.400 UK 1 f11.900; 18 f3.800; 35 f13.100; 155 f3.800; 245 f2.200; KW 88 f42.800 194 f21.100; OD 10 f12.500; BU 152 f4.200; HD 5 f2.600; 46 f3.700; 67 f11.400; YE 25 f900; LJK 94 f1.100; ZL 6 f1.000; UK 23 en 48 f1.500; 78 en 107 f4.800; 135 en 145 f1.900; 200 en 234 f5.800; VD 9 en 115 f4.900; 15 en 128 f5.700; 53 en 180 f2.800; EB 28 en U K53 f3.300.

AANVOER VOORNAAMSTE VISSOORTEN IN MAART '74 IN HOLLAND

De aanvoer van de voornaamste vissoorten was in maart 1974 (de cijfers tussen haakjes zijn die van maart 1973) als volgt : De prijzen zijn de gemiddelde prijzen van voor consumptiedoeleinden verkochte vis in cts per kg.

Verse haring : IJmuiden 38 (64) ton, gem. prijs 97 (58) ct., Scheveningen 12 (28) ton, gem. prijs 75 (74) ct.

Makreel : IJmuiden 38 (7) ton, gem. prijs 56 (87) ct.; Scheveningen 63 (99) ton, gem. prijs 49 (52) ct., doorgedraaid 12 (-) ton.

Schelvis : IJmuiden 311 (442) ton, gem. prijs 116 (101) ct., doorgedraaid 3 (10) ton; Scheveningen 48 (135) ton, gem. prijs 107 (93) ct., doorgedraaid 6 (3) ton.

Wijting : IJmuiden 447 (364) ton, gem. prijs 100 (90) ct., doorge-

draaid 4 (12) ton; Scheveningen 258 (257) ton, gem. prijs 98 (90) ct., doorgedraaid 8 (10) ton.

Kabeljauw : IJmuiden 706 (741) ton, gem. prijs 196 (148) ct.; Scheveningen 378 (502) ton, gem. prijs 184 (147) ct.; Urk 281 (181) ton, gem. prijs 183 (124) ct.; Den Helder 460 (168) ton, gem. prijs 186 (150) ct.; Harlingen 172 (43) ton, gem. prijs 172 (121) ct.; Stellendam 405 (180), gem. prijs 185 (137) ct.; Breskens 47 (65) ton, gem. prijs 196 (153) ct.; Vlissingen 84 (80) ton, gem. prijs 172 (127) ct.

In totaal bedroeg de kabeljauw-aanvoer 2533 (1960) ton, een stijging dus van 573 ton, gepaard gaande met een sterke prijsstijging variërend per kg van 36 ct. in Den Helder tot 59 ct. in Urk. Terwijl de aanvoer in IJmuiden, Scheveningen en Breskens daalde, steeg hij in de overige aanvoerplaatsen en het meest in Den Helder en Stellendam, die na IJmuiden de grootste aanvoer van kabeljauw hadden.

Koolvis : IJmuiden 1254 (1187) ton, gem. prijs 112 (81) ct.; Scheveningen 534 (274) ton, gem. prijs 106 (78) ct.

Een totale aanvoer van 1788 ton, hetgeen 327 ton meer is dan in maart 1973. Tevens een belangrijke prijsstijging van 31 ct. per kg in IJmuiden en 28 ct. per kg in Scheveningen.

Schol : IJmuiden 1061 (1155) ton, gem. prijs 149 (124) ct.; Scheveningen 411 (653) ton, gem. prijs 140 (115) ct.; Urk 2053 (1781) ton, gem. prijs 147 (127) ct.; Den Helder 1305 (847) ton, gem. prijs 146 (122) ct.; Harlingen 297 (380) ton, gem. prijs 142 (117), Goedereede 514 (401) ton, gem. prijs 138 (111) ct.; Breskens 31 (32) ton, gem. prijs 137 (106) ct., Vlissingen 102 (151) ton, gem. prijs 134 (110) ct.

Totale aanvoer 5774 (5400) ton met verreweg de grootste aanvoer in Urk met 2053 ton, gevolgd door Den Helder en IJmuiden. In Den Helder draaide 35 (9) ton door, in Scheveningen 8 (-) ton.

Garnalen : Lauwersoog 88 (32) ton, gem. prijs 327 (484) ct., Den Oever 151 (57) ton, gem. prijs 336 (536) ct., Overige havens 248 (138) ton, gem. prijs 360 (511) ct.

IJsselmeervis

Aal - paling : Enkhuizen - (1) ton, gem. prijs - (748) ct., Urk - (-); Volendam 3 (9) ton, gem. prijs 909 (772) ct.

Snoekbaars : Enkhuizen 1 (2) ton, gem. prijs 322 (334) ct., Urk 1 (1) ton, gem. prijs 323 (335) ct., Volendam - (2), gem. prijs - (327) ct. Baars : Enkhuizen 11 (13) ton, gem. prijs 252 (281) ct., Urk 5 (3) ton, gem. prijs 239 (246) ct., Volendam - (3) ton, gem. prijs - (259) ct.

Mosselen

Aanvoer in maart 1974 21.935 (100 030) mosselton. Hiervan afgenomen door de handel 21 935 (75 375) mosselton tegen een gemiddelde prijs van f 19,91 (f 14,52) per mosselton. Ten laste van het mossel-fonds werd ingenomen - (24 655) mosselton. Cijfers tussen haakjes zijn die van maart 1973.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 27 mei tot en met 1 juni 1974

Omdat het afgelopen week de Pinksterweek was hadden verschillende kotters het noodzakelijke onderhoudswerk wat opgespaard om dit in de naweek van de afgelopen week te laten verrichten.

Verschillende kotters kwamen ook al vrijdagmorgen aan de markt om uitgebreid thuis te zijn met de Pinksterdagen.

Dit, en de nogal hard wind in de voorweek, waardoor verschillende kleinere kotters niet of nauwelijks konden uitvaren, had tot gevolg dat, hoewel er alle dagen wel aanvoer was, deze toch niet de vergelijking kon doorstaan met de voorgaande weken.

De groe kotters de wel de gehele week hadden gevist kwamen over het algemeen met zeer redelijke tot goede tongvangsten aan de markt, al was nog duidelijk merkbaar dat de visgronden erg verspreid waren geweest de afgelopen week.

Acht kotters wisten zelfs nog meer dan 3.000 kg. tong aan te voeren, die over het algemeen voor een zeer stabiele prijs van de hand ging. De gemiddelde prijs per aangevoerde kg. tong, varieerde rond de f 8,40 en f 8,50, met uitschieters naar boven en beneden, afhankelijk van de aangevoerde sortering.

De hoogste besommer voerde 4.070 kg. tong aan met rond 4.100 kg. andere vis, voor een totaalbesomming van ruim f 41.600,—.

Een tiental kotters wist met de besomming nog boven de f 25.000,— te komen, mede door de in verschillende gevallen nog vrij redelijke vangsten van andere vis, naast de tong. Vooral de schol was zeer behoorlijk in prijs de afgelopen week.

Aanvoerbericht van 27-5 tot en met 1-6-1974

Door 81 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Vissoort	Hoeveelh. in kg.	Opbrengst	Prijs per kg.
TONG	77.021	660.674,09	van f 12,65 - f 6,81
TARBOT	7.909	52.764,35	van f 10,50 - f 2,50
GRIET	4.168	12.864,43	van f 4,79 - f 1,54
SCHOL	135.975	201.722,51	van f 2,33 - f 1,09
SCHAR	10.950	8.758,18	van f 1,38 - f 0,63
WIJTING	4.560	7.233,64	van f 2,10 - f 1,33
KABELJAUW	15.370	30.791,32	van f 4,63 - f 0,84
SHELVIS	3.500	5.546,50	van f 1,64 - f 1,46
TONGSCHAR	310	781,07	van f 3,14 - f 1,60
STEENBOLK	765	1.146,50	van f 1,69 - f 1,18
BOT	1.740	371,45	van f 0,40 - f 0,18
MAKREEL	7.800	3.576,25	van f 0,83 - f 0,44
HARDER	583	1.127,18	van f 2,02 - f 1,86
POON	8.505	3.595,10	van f 2,40 - f 0,18
DIVERSEN	1.073	1.026,70	van f - f
	280.229	991.979,27	

OSTEND STORES & ROPEWORKS



Gedeponeerd merk:

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie:

Tel.: (059) 755.81 (5 lijnen)

Telex: 18128

Telegramadres: PEFLOS - Oostende

Fabriek: Oudenburgsteenweg 31

Tel. (059) 715.42

(059) 714.41

(059) 770.33

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN

MECHANISCH FABRICAGE VAN NETTEN

NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ:

Manila, sisal, nylon, polyethylene
en polypropylene trawltwine
Touwwerk
Alle soorten netten
Staaldraad
Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW:

Sisal bindgaren
Pick-up garens

SPORT:

Allerlei netten

VOOR DE NIJVERHEID:

Sisal inpakgarens
Tapijtgarens

TAPIJTEN

(7501V)



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

Agente voor de Belgische Visserij:

N.V. BREVO

S.V. SCAP

Amsterdam. N.

Telefoon 687.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

Werkhuizen:

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 787.79

Burelen:

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 729.51 - 709.31 - 709.32

(7399V)

hulp in nood s v

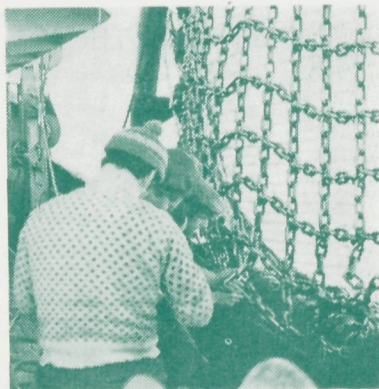
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

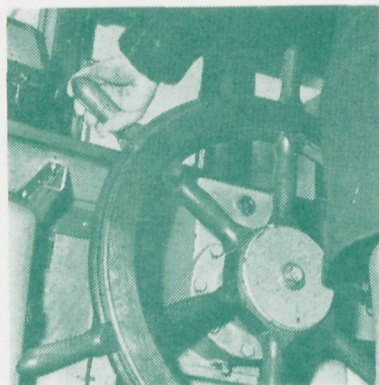
oostende

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.