

# HET VISSERIJBLAD

33e jaargang — nr 43 — Vrijdag, 27 okt. 1967 — Verschijnt wekelijks — Prijs 15 fr.



# CASINO-KURSAAL OOSTENDE

## NIGHT-CLUB « LA CHAMPAGNE »

Zaterdag 28 oktober  
van 22 uur af  
Zondag 29 oktober  
the-dansant van 16 tot 20 uur

### MERINO COSTA Y SU ORQUESTA

piano

### FRANZ ANDRE

Als attractie :

**VETTY**  
fantaisiste

## AUDITORIUM

Vrijdag 27 oktober  
te 20 uur

### Nederlands Toneel

De Koninklijke Vlaamse  
Schouwburg stelt voor :

### « WACHT TOT HET DONKER WORDT »

van Frederic Knott

Met

### ANN PETERSEN SENNE ROUFFAER

### RIK ANDRIES

### JANINE BISCHOPS LEO HAELTERMAN

### ERIC MAES

### HERMAN BRUGGEN

en

### P. ROBION

Plaatsen : 70 - 60 - 50 Frs  
Jeugd : 50 - 40 - 30 Frs

Abonnementen :

350 - 300 - 250 Frs

Jeugdabonnement :

250 - 200 - 160 Frs

(op vertoon van jeugdkaart)

Zondag 29 oktober  
te 20.30 uur

De « Galas Karsenty-Herbert »  
stellen voor :

### « MARIUS »

van Marcel Pagnol

Met

### RELLYS

### FERNAND SARDOU

en

### RENE SARVIL

Plaatsen : 200 - 150 - 100 Frs

Abonnementen (8 gala's) :

1.450 - 1.100 - 750 Frs

Maandag 30 oktober  
te 20 uur

« Exploration du Monde »  
stelt voor :

### « AVENTURES EN AMAZONE »

Verhaal en kleurfilm door

### Marcel ISY-SCHWART

Plaatsen : 60 - 50 - 40 Frs

Studenten : 30 Frs

Abonnementen :

270 - 225 - 180 Frs

Studenten : 135 Frs

Zaterdag 11 november  
te 21 uur :

### « HET GEORGISCH BALLET »

Org. « a.d.a.c. »

Plaatsen : 200 - 150 - 100 Frs

Lokatie :

Casino-Kursaal Oostende

Tel : (059) 751 11

(van 10 tot 13 uur en

van 16 tot 19 uur)

Voor alle inlichtingen :

Tel : (059) 751 11

(2423W—8361N—6127V)

# HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

## DE BEROEPSVERENIGING VAN DE OOSTKUST

\* Alle inlichtingen

\* Alle tussenkomsten

● GASOIL

● ELEKTRICITEIT

● GAREN en TOUWWERK

● BESCHERMKLEDIJ

● REDDINGSVLOTTEN

● NETTEN

20 jaar dienst — 20 jaar ondervinding

20 jaar **KREDIETAANVRAGEN**

ALLER VERTROUWEN

(5824V)

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

# REDERS,

DIT INTERESSEERT U!!!

**SAIT**

Electronics

INTRODUCEERT EEN OGENBLIKKELIJK  
AFLEESBARE SLEEPSNELHEIDSINDIKATOR

Bij konventionele log indicatoren, moet een lichte verandering in snelheid — indien zij kan waargenomen worden — genoteerd en onthouden worden.

Bij deze visserijmeter is de minste snelheidsverandering voortdurend aangeduid. Zij moet dus niet vergeleken worden noch uitgerekend.

ALLE INLICHTINGEN :

## SAIT ZEEKUST

ZEEBRUGGE  
Wandelaarstr. 4  
Tel. : 541 21

OOSTENDE  
H. Baelskaai 21  
Tel. : 715 70

NIEUWPOORT  
Kaai 46  
Tel. : 231 61

(5421V)

## GROOT nieuws voor de VISSERS

Niet meer aan het stuurrad draaien — Meer handen vrij

### Stuurt Uw schip met een ELEKTRISCH STUURWERK

kompleet met afstandbediening

Op 1 dag geplaatst bij

## E. D. M. C.

aan de spotprijs van **19.800 FR**

Rederskaai 28 Zeebrugge — Tel. 547 22

(6125V)

PUBLICITEIT IN

HET VISSERIJBLAD

DOET UW

ZAKENCIJFER STIJGEN

## OVER TE NEMEN

\* Vishandel mod. wink. en woon,  
gn konkur. hoge winst 550.000 Fr.

Antw., Alg. Woonzorg, Kipdorp 32

Antw.

(6128V)

## WORDT PREMIE VOOR ONGEVALLENVERZEKERING IN DE GEMEENSCHAPPELIJKE KAS VOOR DE ZEEVISSERIJ VERANDERD ?

### ONDRAAGLIJKE LAST VOOR DE REDERS

Zoals bekend wordt op heden de premie voor de ongevallenverzekering bij de G.K.Z. berekend op de bruto-opbrengst.

Gezien het in het verleden moeilijk is gebleken om in sommige gevallen precies de bruto-opbrengst te bepalen o.m. door bepaalde gekonstateerde misbruiken door de reders, werd op verzoek van het Rekenhof door de Beheerraad van de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij beslist de basis van berekening te wijzigen in die zin dat in de toekomst het premiebedrag zal worden berekend op de forfaitaire lonen, zoals dit ten andere vóór de oorlog gebeurde.

Het principe van berekening op de lonen is overigens ook logischer dan een premiebepaling op het zakencijfer dat tenslotte niets heeft te maken met de lonen terwijl anderzijds het precies de lonen zijn die men verzekert.

Overigens wordt in alle bedrijfssectoren het premiebedrag voor verzekering tegen arbeidsongevallen berekend op de lonen. Door de werknemersafgevaardigden werd onlangs in de Beheerraad van de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij verzocht de forfaitaire lonen aan te passen. Deze zouden nu voor de matrozen van alle categorieën, 380 fr. per zeedag bedragen.

Rekening houdend met deze verhoging van de forfaitaire lonen, worden de verplichtingen van de G.K.Z. uiteraard groter. Om aan deze verplichtingen te kunnen voldoen heeft dit voor gevolg dat gemiddeld ieder reder in het vervolg 11,32 % op de forfaitaire lonen zou moeten betalen.

De vertegenwoordigers van de Rederscentrale in de G.K.Z. hebben zich tegen een dergelijk hoog premiebedrag verzet omdat men ervan overtuigd is dat dit economisch, noch sociaal verrechtvaardigd is. Inderdaad !

Een eerste vaststelling welke zich opdringt, is het zeer gering aantal verzekerden welke onder de bevoegdheid van de G.K.Z. vallen. Op 1-1-'67 bedroeg het aantal gemonsterden 1431 vissers.

Uiteraard is een dergelijk verzekeringsorganisme niet aangewezen, gezien de beperktheid van het risico.

De begroting van de G.K.Z. voor 1968 belooft circa 17 miljoen frank. Om hieraan te komen betekent dit dat voor ieder aangemonsterde, dus verzekerde, een jaarpremie van 11.949 fr. dient betaald te worden.

Hoe staat dit procent tegenover datgene dat in andere nijverheden of in andere visserijlanden betaald wordt.

In de Belgische koopvaardij bedraagt dit 2,5 % op de forfaitaire lonen. Voor gevaarlijke en hinderlijke ondernemingen schommelt het percentage per functie van de betreffende personeelsleden tussen 4 en 7 % ; in uitzonderlijke en maximum gevallen tot 10 % van de lonen.

In de G.K.Z. vóór 1940 toen de premie op de forfaitaire lonen werd berekend, bedroeg het percentage 1 ½ % voor kleine schepen en 3 % voor grote schepen.

#### Wat is de toestand in de E.E.G.-landen ?

a) Frankrijk : In Frankrijk verzekert een publiekrechtelijk lichaam dat ressorteert onder het gezag van het Ministère de la Marine, ALLE zeelieden tegen ongevallen, ziekte, invaliditeit en overlijden. De premie voor ongevallen en ziekteverzekering bedraagt 8 % op de forfaitaire lonen.

b) Duitsland : Het verzekeringsorganisme, de Seeberufsgenossenschaft, verzekert niet enkel de vissers doch alle zeelieden. De premie bedraagt 2,6 % op de gemiddelde lonen.

c) Nederland : De vissers vallen onder de algemene wetgeving terzake. Sedert 1-7-'67 bestaat geen speciale ongevallenwet meer. Een ongeval is derhalve evenals ziekte een vorm van arbeidsongeschiktheid en wordt als ziektegeval beschouwd. De premie voor de ziektewet is 4 ½ % op een begrensd loon.

#### Welke besluiten kunnen worden getrokken uit wat voorafgaat ?

1) Enkel in België verzekert het desbetreffend organisme een dergelijk uiterst gering aantal rechthebbenden, hetgeen enerzijds de onmogelijkheid inhoudt tot spreiding van de risico's en anderzijds de financiële onmogelijkheid tot het oprichten van eigen doktersdiensten.

2) De premiebedragen welke aan de reders ter zeevisserij worden gevraagd zijn buiten-verhouding hoger dan deze welke aan gelijk welke andere nijverheid worden gesteld.

3) Deze voorgenomen premiebedragen zijn bovendien veel hoger dan deze te betalen door de reders ter zeevisserij van de andere E.E.G.-landen, wat tegenstrijdig is met het Rome-Verdrag welke streeft naar gelijke concurrentievoorwaarden.

4) Tenslotte zijn ze te hoog om in een gezonde uitbating te kunnen gedragen worden.

Zoals dus reeds gezegd kan om al deze redenen de Rederscentrale haar akkoord niet verlenen om een dergelijk hoog premiebedrag te betalen.

Bovendien dient in aanmerking genomen dat de vorm van verzekering zoals ze thans bestaat aan de Belgische reder opgedrongen werd bij de wet van 30-12-1929. Daardoor worden onze reders de mogelijkheid ontomen om beroep te doen op een andere verzekeringsmarkt om aldus de beste voorwaarden te bedingen.

Tenslotte zijn wij van oordeel dat het aan de staat behoort — zoals o.m. in Frankrijk — een deel van de aldus ontstane last voor zijn rekening te nemen, waardoor de bijdrage voor de reders herleid wordt tot een premievoet gelijkwaardig aan deze welke de andere E.E.G.-partners te dragen hebben. Bij de bevoegde overheid zal dan ook in die zin worden tussengekomen.

# 10 GOEDE REDENEN VOOR EEN NIEUW SCHIP TE LATEN BOUWEN OP DE SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Herinnert U!

De tiende reden was:

**BIJ VERGELIJKBARE KWALITEIT (WANT DE KWALITEIT IS EN BLIJFT HET BIJZONDERSTE!)  
ZIJN DE PRIJZEN VAN DE SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE ONKLOPBAAR.**

Maak nog vandaag een afspraak met R. Wijnakker, directeur van de werf (ook 's avonds en 's zondags telefonisch te bereiken op zijn privé-nummer 09-51.57-73) of met H. Mainil (privénummer 09-28.24.86).

Breng een bezoek aan de werf en de schepen in aanbouw!



Reder Arthur Calcoen van de N.704 „Girona” opgetogen over zijn nieuw schip dat door de Scheepswerven van Langerbrugge werd gebouwd... Doe zoals Arthur Calcoen en schenk ook Uw vertrouwen aan de Scheepswerven van Langerbrugge.

**SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE N.V.**  
(GENT)

**GELEGEN AAN HET ZEEKANAAL GENT-TERNEUZEN (POST WACHTEBEKE)**

**Tel. (09) 78 04 01 (3 lijnen)**

(6126V)

# DE VOORBEHOUDEN VISSERIJZONES

## NAAR NATIONALISERING VAN DE VOLLE ZEE ?

Men kan praktisch beweren dat de 3-mijlen-grens stap voor stap naar het verleden wordt verwezen.

Steeds meer landen breiden hun territoriale wateren uit binnen dewelke ze het exclusief recht op de visvangst voorbehouden aan hun eigen ingezetenen.

Zij wier visserijgrenzen nog op 3 mijl zijn, breiden deze één voor één uit tot op 12 mijl. De staten wier zones op 6 mijl waren afgebakend, verlegden deze eveneens tot op 12 mijl.

Bovendien is er steeds meer sprake van uitbreiding van de territoriale zee tot 100 en 200 mijl.

Inzake de territoriale zee, de economische rechten die hiermee verband houden, het monopolie en de reglementering van de visvangst (juridictie) in de territoriale zee, bestaan diverse doctrines.

Feit is dat het beroep doen op het exclusief recht van de visvangst door de oeverstraat niets nieuws onder de zon is. Uit de literatuur blijkt dat de visvangst in het algemeen tijdens de 18e eeuw vrij was. Pas in de 19e eeuw begonnen de staten beperkende maatregelen te stellen.

Zo bv. verbood Frankrijk de vreemde vaartuigen te vissen in de Franse territoriale wateren bij de wet van 1-3-1888. Deze wet is nog steeds van toepassing en we komen hierop later terug.

Alhoewel dus in de praktijk voordien geen sprake was van verbod tot vissen in de kustwateren, erkende een groot rechtsgeleerde uit de 17e eeuw reeds het recht om vreemde vissers buiten de kustzone te houden.

Zoals bekend, is thans het algemeen aanvaarde stelsel dat het recht van visvangst voorbehouden is aan de nationale onderdanen.

Het exclusief recht voor de nationale vissers in de zone van 3 mijl, gerekend vanaf de laagwaterlijn, is een recht dat erkend wordt door de Konventie van Den Haag van 1882 betreffende de politie ter zeevisserij. De verdragstaten zijn: België, Frankrijk, Groot-Brittannië, Denemarken, Duitsland, Nederland.

In verschillende bilaterale akkoorden, alsmede in de wetgeving van vele landen vindt men deze bepaling terug. Dit is bv. het geval in de voornoemde Franse wetgeving en dit is ook het geval in België bij de wet van 19-8-1891.

In deze zone van 3 mijl dus, geldt de rechtspleging van de oeverstaat.

Zoals voldoende bekend, is Groot-Brittannië inmiddels uit deze konventie getreden en werd te Londen in 1964 een ander verdrag ondertekend tussen 14 landen.

Dit verdrag verleent het recht aan de verdragsluitende partijen de visserijzones uit te breiden tot 12 mijl.

De Konventie van Den Haag van 1882 zal worden vervangen door een nieuwe konventie voor het politierecht ter visserij, die reeds werd ondertekend op 17-3-67.

Omtrent de visvangst in de territoriale wateren zijn nog enkele andere belangrijke verdragen te noemen. Op 27-9-60 werd een overeenkomst gesloten tussen Noorwegen en Groot-Brittannië betreffende de grenzen van de visserijzone.

In dit akkoord erkent Groot-Brittannië vanaf 31-10-70 de grens van 12 mijl, om de breedte van de voorbehouden visserijzones ten behoeve van Noorwegen, te bepalen.

In de overgangperiode welke dus eindigt op 31-10-70 hebben de Britse vissers het recht van visvangst in de Noorse zone gelegen tussen 6 en 12 mijl.

Een groot probleem in de aangelegenheid van de territoriale zee is steeds het vraagstuk geweest van de toe te passen wetgeving in geval van geschillen. Ook bij voornoemd akkoord was dit het geval. Zo erkende Groot-Brittannië niet de Noorse wetgeving in de zone tussen 6 en 12 mijl. Daarom bepaalt het akkoord dat de overtredingen onderworpen zullen worden aan de rechtspleging van het land waartoe het vaartuig dat in overtreding is, behoort. Volledigheidshalve dient hieraan toegevoegd, dat het probleem dat dus vroeger van juridische aard was thans is geëvolueerd naar een probleem van economische aard (o.a. bescherming van de eigen visstapel).

Een tweede belangrijk te vermelden akkoord is dit afgesloten tussen IJsland en Groot-Brittannië.

Dit akkoord is op 11-3-67 tot stand gekomen nadat zich vele geschillen tussen beide landen hadden voorgedaan en zulks i.v.m. het probleem van de wetgeving.

Op 30-6-58 had IJsland een reglement uitgevaardigd waarbij was voorzien dat vanaf 1-9-58 de voorbehouden visserijzone tot 12 mijl zou worden uitgebreid.

Daar de Engelse en Franse regering deze grenzen niet wisten te erkennen, waren geschillen onvermijdelijk.

Het voornoemde akkoord voorziet dat Groot-Brittannië zich niet meer zal verzetten tegen de IJslandse voorbehouden zone van 12 mijl, terwijl IJsland gedurende 3 jaar de Britse vissers toegelaten heeft in bepaalde zones tussen 6 en 12 mijl en in bepaalde seizoenen te vissen.

Zoals bekend werden na de beslissing van IJsland ook de visserijgrenzen rond de Faroe-eilanden eveneens tot 12 mijl uitgebreid. Ook hier werd een gelijkaardig akkoord bereikt tussen Groot-Brittannië en Denemarken, onder wiens soevereiniteit de Faroe-eilanden vallen.

Tenslotte komen we tot het reeds aangehaalde multilaterale verdrag van Londen van 9-3-64 waardoor Groot-Brittannië, — die zich in het verleden steeds had verzet tegen de uitbreiding van 3 mijlengrens — zijn zone op 12 mijl heeft gebracht.

Deze belangrijke konventie bepaalt dat de kuststaat binnen een zone van 6 mijl gemeten van de basislijn van zijn territoriale zee, het uitsluitend visrecht en de uitsluitende rechtsbevoegdheid bezit t.a.v. de visserij-aangelegenheden.

Binnen de zone tussen de 6 en 12 mijl gemeten vanaf de basislijn van de territoriale zee, worden de visrechten alleen uitgeoefend door de kuststaat en door de andere verdragsluitende partijen die in de periode tussen 1-1-53 en 31-12-62 gewoon zijn geweest de visserij in die zone uit te oefenen (zg. historische of traditionele rechten).

(Vervolg op blz. 5)

# REDERS !

## MEER OPBRENGST DOOR BETER VERZORGDE VANGST

Dit ligt in Uw bereik, wanneer Uw schip uitgerust is met een degelijk bestudeerde, goed werkende

# KOELINSTALLATIE

Wij plaatsten reeds installaties aan boord van :

O.29 — O.35 — O.141 — O.198 — O.306 — O.307  
Z.34 — Z.38 — Z.443 — Z.444 — Z.496 —  
Z.497 — Z.499 — Z.526 — Z.592

waar U zich over de degelijkheid ervan kunt overtuigen

**ONZE INSTALLATIES ZIJN UITGERUST MET :**

- Sterke compressoren en motoren
- Zeewaterbestendige condensors
- Bronzen koelwaterpompen
- Zware schakeltoestellen
- De beste regelapparatuur, welke een volledige automatische werking waarborgt
- Zwaar elektrolytisch vertinde roodkoperen elementen

Vraag zonder enige verbintenis bestek en prijs

Bij S.V. **S. C. A. P.**

Afdeling Elektriciteit

Edw. Anseelelaan (vismijn)

OOSTENDE

Telefoon : Tijdens de werkuren (059) 787 79

Telefoon : Na de werkuren privénummer J. Praet (059) 781 48

(6131V)

# NAAR NATIONALISERING VAN DE VOLLE ZEE?

(Vervolg van blz. 3)

De vraag wiens wetgeving inzake visserij van toepassing is, wordt hiermee dus ook opgelost vermits de kuststaat over de uitsluitende rechtsbevoegdheid in de visserijzone beschikt.

Doet zich bv. een geschil voor in de Britse 12-mijlen-zone, dan is de Britse wetgeving terzake van toepassing. Wanneer de verdragsluitende partijen aldus hun grenzen tot 12 mijl uitbreiden dan beschikt de betreffende nationale overheid krachtens de Konventie van Londen over het recht om de regelingen inzake de zg. historische rechten te doen eerbiedigen. De landen die het akkoord van Londen hebben ondertekend zijn: Oostenrijk, België, Denemarken, Frankrijk, Bondsrepubliek Duitsland, Ierland, Italië, Luxemburg, Nederland, Portugal, Spanje, Zweden, Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland.

Na Groot-Brittannië en Noord-Ierland en Ierland heeft ook Denemarken sinds 1 juli jl. zijn grenzen tot 12 mijl uitgebreid. Overeenkomstig de voornoemde Konventie werd met België een akkoord afgesloten omtrent het bevissen van de zone gelegen tussen 6 en 12 mijl gerekend vanaf de basislijn van de Deense territoriale wateren en met de Duit-Deense grens en de geografische breedte van Lyngvig als bijkomende uiteinden. In deze zone mogen de Belgische vissers de vangst op platvis bedrijven.

Zoals bekend mogen wij bij overgangsbepaling evenwel tot einde juni 1968 dezelfde visvangst bedrijven in de zone tussen 3 en 6 mijl. Onder platvis wordt verstaan alle platvissoorten (in tegenstelling dus tot rondvissoorten).

Ook Frankrijk en Spanje zullen hun grenzen uitbreiden tot 12 mijl. Op 9-7-67 verscheen reeds in het Franse „Journal officiël” een dekreet waarbij een dergelijke uitbreiding van de Franse voorbehouden visserijzone is voorzien.

Deze regeling is echter nog niet van toepassing gezien de uitvoeringsbesluiten nog moeten verschijnen. Eens zulks is gebeurd, zal de wet van 1-3-1888 waarover wij het reeds hadden, vervangen worden, althans daar waar het gaat over de voorbehouden visserijzones.

Intussen is reeds een dekreet verschenen inhoudende een akkoord tussen Frankrijk en Spanje omtrent de traditionele visserijrechten van Spanje en gebaseerd op de Konventie van Londen 1964.

Het is ons bekend dat Frankrijk ook aan ons land reeds voorstellen terzake heeft gedaan. Het probleem is voor ons land echter gans anders. Frankrijk is immers een E.E.G.-lid, zodat bij het eindigen van de overgangperiode in 1968, het E.E.G.-verdrag van toepassing wordt, met de gevolgen vanden (rechtstreekse aanlandingen, wederzijds bevissen van territoriale wateren, vrijheid van vestiging e.d.m.).

Ook in de visserijlanden van de andere werelddelen wordt meer en meer beroep gedaan op de 12 mijlengrens.

Mexico, Mauretanië, Nigeria, Portugal, Thailand, Brazilië en de Verenigde Staten hebben reeds hun grenzen tot 12 mijl uitgebreid of hebben het voornemen genomen zulks te doen. Brazilië heeft in een kort tijdsverloop zijn voorbehouden zones eerst van 3 op 6 mijl en vervolgens op 12 mijl gebracht. Anderzijds protesteerde dit land heftig tegen alle verdere uitbreidingen van andere landen tot 200 mijl.

Pakistan heeft zijn visserijzones op 12 mijl gebracht maar de wens uitgedrukt deze op 100 mijl te brengen.

Vervolgens is er de zg. „Klub van de 200 mijl” die voornamelijk uit Midden- en Zuidamerikaanse landen is samengesteld.

Het is opvallend dat zelfs ontwikkelingslanden die nog niet in staat zijn om ten volle hun visgronden te exploiteren, beroep doen op een uitbreiding van hun voorbehouden zone tot 200 mijl.

Dit wijst enerzijds op de realisatie van hun economisch potentieel, en anderzijds op de vrees dat andere naties deze visgronden zouden uitputten.

Rusland protesteerde heftig tegen Argentinië in verband met de 200 mijl waartoe dit land was overgegaan. De Russen gewaagden zelfs van een overtreding van de Konventie van Genève 1958 inzake internationaal zeerecht.

Door deze Konventie wordt de vrije visserij in volle zee gewaarborgd.

De uitbreiding tot 200 mijl van de voorbehouden visserijzone voor de Panamese kust, lokte geen protest uit.

De recente opbrenging van 2 Amerikaanse tonijnschepen voor de noordkust van Peru heeft daarentegen wel protest uitgelokt. Naast Peru, Argentinië en Panama maken ook nog Chili en Ecuador deel uit van de zg. „Klub der 200 mijl”.

X  
X X

Bij dit alles kunnen we de overweging maken wat binnenkort nog van de vrijheid van volle zee zal overblijven want een uitbreiding van de voorbehouden zones tot 2000 mijl begint inderdaad ernstig te gelijken op een tendens om de volle zee te „nationaliseren”.

We stellen de vraag: met welk recht?

A. WITTEVRONGEL

## Onderzoeksraad voor de Zeevaart

De raad zette het onderzoek voort in de zaak van de O.105 „Jacqueline-Florimond”, die verging na aanvaring met de O.132 „Christoffel-Colombus”, op 6 december '66 in de Noordzee.

Schipper Henri Verstraete die het bevel voerde over de O.105 werd gehoord. Hij bevond zich reeds een 7-tal maanden aan boord van het gezonken vaartuig. De stuurman Gustaaf Provoost, die alleen aan het roer stond op het ogenblik der botsing, was reeds aan zijn vierde reis met de schipper. Zij hadden vroeger reeds samen gevaren en de schipper had zich nooit te beklagen over het gedrag of de houding van de stuurman.

De O.105 bevat geen waterdichte schotten. Op het dek brandden de reglementaire lichten. Kort na de aanvaring is de O.105 gezonken. De vijf opvarenden hadden nog net de tijd om over te stappen op de O.132. De schipper kon niet met zekerheid zeggen of er zich op het ogen-

blik van het ongeval iemand in de brug van de O.132 bevond. Toen de schipper zich te rusten legde, had hij de stuurman precies de te volgen koers opgegeven en zelfs op een bord geschreven. De schipper had nog even naar buiten gekeken en verscheidene andere vaartuigen gezien op 1 tot 2 mijl afstand.

Onder deze boten bevond zich de O.132, waarmee de schipper daags voordien in radiotelefonisch contact geweest was. De schipper is eigenlijk gewekt door de schok der aanvaring. Voordien had hij niet gehoord dat de motor afgetrokken werd of het toerental verminderde. Evenmin hoorde hij fluitsignalen.

De O.132 drong ongeveer een meter in de stuurboordflank van de O.127 boven en onder de waterlijn. De schipper kan geen uitleg geven over de oorzaak der aanvaring. Om meer klaarheid te krijgen in deze zaak zal de raad op een nader te bepalen datum andere getuigen horen.

## Rouw in onze visserijwereld

# GEEN WEG TERUG VOOR DE Z.443 «MERCATOR» EN VIJFKOPPIGE BEMANNING

Toen brak de tros....

En zij werden met de zee tot één...

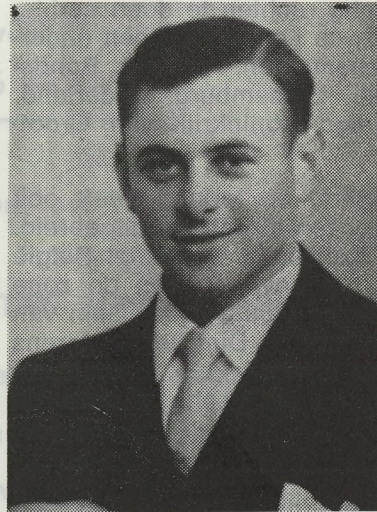
Uit donkergroene diepten licht nu hun vlam....

Opdat wij gedenken mogen...

Ziedaar het grafschrift dat prijkt op het herinneringsmonument van één onzer visserijcholen. Vaak liepen wij, zonder er dieper op in te gaan voorbij, totdat, halfweg vorige week een droeve mare, ons deed buigen voor de ware betekenis van deze eenvoudige woorden; woorden die pas hun ware betekenis vinden in de realiteit van het onherroepelijke... een onaanvaardbare maar des te wreder werkelijkheid.

Voor ons blijft het verleden een tastbaar iets... voor vijf vissers van een stoere treiler is het voorbijgemaakte ook het einde van hun bestaan gebleken.

En toch... toch blijven wij, samen met vijf vissersfamilies uit de Oosthoek het onwaarschijnlijke verhoppen... vergeefs helaas. Voor de Z.443 „Mercator” en haar vijfkoppige bemanning was geen weg terug...



SCHIPPER-REDER  
LEOPOLD DESMIDT

Meteen wordt onze visserij in het algemeen, en vijf vissersfamilies in het bijzonder, in een zware rouw gedompeld. De Z.443 „Mercator” van reder Leopold Desmidt uit Heist moest begin van vorige week in de thuishaven aanleggen om er de vangst, produktie van een dagenlange kampanje op de visgronden van de Witte Bank, te verkopen. Maandagnamiddag nog had reder-schipper Leopold Desmidt zijn vader Leon via de radio laten weten, dat hij de donderdag opnieuw thuis zou zijn, gezien matroos Vantorre private aangelegenheden te regelen had.

Wat er precies is gebeurd, zal niemand wel ooit kunnen verklaren. Algemeen wordt in zeemanskringen aangenomen dat de „Mercator” verrast — evenals verscheidene andere eenheden die zich op de visgronden bevonden — door de hevige stormweden die heersten tijdens de aanvang van vorige week. Op dit ogenblik bevond het vaartuig zich in de S.T. Pas op ongeveer 150 tot 160 mijl van Zeebrugge. Reeds in de nacht van maandag op dinsdag van vorige week was alle radioverbinding met de „Mercator” verbroken, nadat schipper-reder François Devooght van de Z.542 „Angelus” — die zich in de omgeving bevond — een laatste radiokontakt met de Z.443 „Mercator” had gehad.

Het uitblijven sedertdien van enig levensteken dompelde vanzelfsprekend de visserijmiddelen in een grote angst en onzekerheid. Door de maritieme diensten werden voortdurend oproepen doorgeseind, in de hoop enig teken van de vermiste treiler op te vangen. Ook in vreemde havens werd navraag gedaan naar een eventueel binnenlopen van de „Mercator”. Het uitblijven van enig levensteken kon enkel de angstige vermoedens die gekoesterd werden, bevestigen; de „Mercator” en haar vijfkoppige bemanning was het zoveelste slachtoffer geworden van de ontketende zee.

Thans berusten samen met de ganze visserij, vijf vissersfamilies in een droevig lot dat het hunne is geworden... een echtgenoot, vader, zoon, broeder of familielid is gebleven op het arbeidsveld dat reeds zoveel slachtoffers heeft geveerd.

De Z.443 „Mercator” was een stalen treiler — uitgerust met bokkeninstallaties — die in 1952 gebouwd werd op de scheepswerven Henk Zwart te IJmuiden. Het 87,57



De Z.443 „Mercator”

## VIJF SLACHTOFFERS

Van de rampspoedige reis die op 11 oktober jl. aanving, zullen vijf vissers nooit meer terugkeren. Het waren : schipper-eigenaar **LEOPOLD DESMIDT**, Onderwijsstraat 27, te Heist aan zee, gehuwd en vader van zes kinderen; motorist **LOUIS DEGROOTE**, wonende Zuidstraat 9, te Heist aan zee, weduwnaar die wist te vertellen dat hij weldra het varen voor goed zou stopzetten; matroos **LEON SNAUWAERT**, gehuwd en wonende St.-Jozefstraat 65, te Heist aan zee, die reeds twee jaar met de „Mercator” ter visserij uitvoer; matroos **KAREL VERBEKE**, Noordstraat te Heist aan zee en tenslotte matroos **LEON VANTORRE**, 37 jaar oud en wonende Evendijk Oost, 62 te Zeebrugge. Deze laatste, die aanvankelijk zinnens was niet af te varen, gezien hij private aangelegenheden te regelen had, vertrok toch nadat beslist werd een dag vroeger af te varen. Hij laat vier kleine kinderen na die in een inrichting waren geplaatst. Ook voor schipper-eigenaar Leopold Desmidt bleek de noodlottige reis in feite een samenloop van tragische omstandigheden gezien hij voor een tweede maal was aangemonsterd ter vervanging van een ziek bemanningslid. Schipper Leopold Desmidt had sedert ongeveer twee jaar het varen stopgezet.

bruto-ton metende vaartuig werd voortgestuwd door een Deutz-motor van 380 p.k. van het bouwjaar 1964. In ditzelfde jaar nog had de „Mercator” belangrijke veranderings- en modernisatiewerken ondergaan.

## DE „MERCATOR” WAS EEN KRANIG VISSERSVAARTUIG

Kende de Z.443 „Mercator” een eerder beperkte bestaansperiode,



MOTORIST LOUIS DEGROOTE

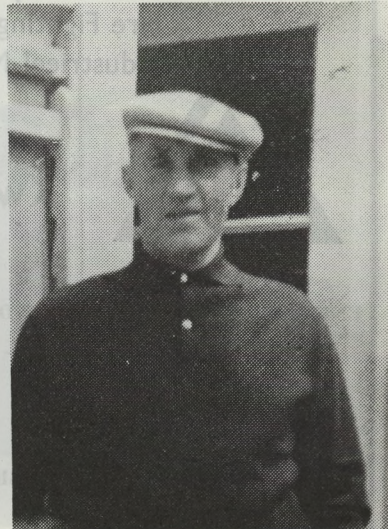
dan heeft het vissersvaartuig, be-  
mand door een stel stevige vissers,  
bij herhaling bewezen tot welke  
keiharde zeemansprestaties zij in  
staat was.

Het was in januari 1954 dat de „Mercator” tijdens een zware sleep van meer dan 30 uur en bij een kloek stormweder de hevig toegetalde Oostendse treiler O.87 „Gaby” van reders Verhaeghe en Desaever veilig de Oostendse haven binnensleepte. Beiden bevonden zich op het ogenblik der feiten respectievelijk als motorist en schipper aan boord van de O.87 die door een hevige grondzee flink was aangepakt op de visgronden van de Witte Bank.

De „Mercator” kwam een tweede maal in de visserijhistoriek in oktober 1954 toen het vaartuig zich, onder het bevel van schipper Leon Desmidt, op de visgronden bevond, zowat 40 mijl benoorden Zeebrugge. Plots kwam in hun onmiddellijke nabijheid 'n trilmijn tot ontploffing waardoor de Noorse tanker „Falgo” aan bakboordzijde werd lekgeslagen. Onmiddellijk werd koers gezet naar de zinkende tanker waaruit reeds 18 man bij middel van een reddingboot waren ontsnapt. Deze laatste zetten koers naar de „Mercator” weldra gevolgd door de kapitein van de „Falgo” en nog 11 man. Aldus bevond de 31-koppige bemanning zich op één na een boord van de „Mercator”. De 44-jarige bootsman was inderdaad door de ontploffing dermate getroffen dat hij bezweek. De „Mercator” bleef verder op de plaats des onheils tot uiteindelijk geen hulp meer kon geboden worden en de voltallige bemanning was overgestapt aan boord van de sleepboot „Edro” waarop tevens het stoffelijk overschot van bootsman Nielsen was overgebracht.

## ROUWDIENST

Heden donderdag, had in de parochiekerk van Sint-Antonius-Abt te Heist een plechtige zieldienst plaats ter nagedachtenis van de ongelukkige bemanning van de „Mercator”.



MATROOS CHARLES VERBEKE

Op de rouwdienst — bijgewoond door een duizendkop-aanwezigheid opgemerkt van pige menigte — werd de vele personaliteiten w.o. kamervoorzitter Achiel Vanacker; kabinetsattaché Vandabelee, vertegenwoordiger van de Minister van Landbouw; Vandenbosch, kabinetschef en vertegenwoordiger van de Minister van Verkeerswezen; burgemeester De Gelder van Heist en vele mandatarissen uit het Brugse. De 3 vismijnen der kust waren vertegenwoordigd door de respectievelijke directeuren. Aan het vissersmonument greep dan een ontroerende bloemenhulde, snitterend georganiseerd door de h. Gobert, plaats, die door een enorme menigte werd bijgewoond. Bloemstukken werden neergelegd door Kamervoorzitter Vanacker namens de regering, door Henri Smislaert, namens de Provincie, door burgemeester De Gelder, namens de stad Heist, door de heren P. Vandenberghen en E. Vlietinck namens de Rederscentrale en verder door vertegenwoordigers van de Redersbond, de Beroepsvereniging «Hand in Hand», Het Verbond der Visgroothandelaars, e.v.a. organismen.



MATROOS LEON SNAUWAERT



MATROOS LEON VANTORRE

## BERICHTEN REDERSCENTRALE

### NOG DE TREKKRACHT VAN DE GARNAALSCHEPEN

In het vorig nummer verscheen een artikel omtrent de trekkraft van de garnalenschepen.

Aan het einde van het artikel werd gezegd dat vaartuigen van meer dan 200 p.k. geen attest kunnen bekomen daar zij worden beschouwd als hebben een trekkraft van meer dan 2.000 kg. Dit is echter niet helemaal juist.

Inderdaad zou moeten worden verwacht dat de vaartuigen van meer dan 200 p.k. over een grotere trekkraft dan 2.000 kg. beschikken.

Het kan echter best voorkomen dat de trekkraft toch beneden de maximum toegelaten trekkraft ligt.

Reders van vaartuigen boven de 200 p.k. die een attest willen hebben, kunnen dus eveneens hun aanvraag richten tot de Zeevaart-inspectie.

De Zeevaartinspectie te Oostende en de Rederscentrale staan steeds ter beschikking voor alle gewenste inlichtingen.

### BERICHT VOOR DE SPROTVANGERS

Het bestuur heeft het nuttig geoordeeld volgende aanpassingen aan de schikkingen van de sprotopvangregeling vanaf heden door te voeren in het belang van alle sprotvangers.

#### 1. SPROT MAG 'S MORGENS WORDEN VERKOCHT EN ER WORDT AFGEZIEN VAN HET PRINCIPE VAN „VERNACHTTE SPROT”.

Om economische en sociale redenen is het verantwoord gebleken dat sprot ook 's morgens zou worden verkocht.

Tot op heden is zulks steeds moeilijk geweest daar vóór middernacht niet mocht worden uitgevaren.

Om 's morgens te kunnen verkopen moeten de sprotvangers de gelegenheid hebben om vroeger uit te varen.

Daarom werd beslist het verbod om vóór middernacht uit te varen in te trekken, zodat nu vrijelijk kan worden afgevaren.

Marktwaardige kwaliteitssprot aangevoerd door vaartuigen met brutotonnemaat t.e.m. 34,99 B.T. De marktleders zullen oordelen wat als vernachte of niet vernachte sprot dient aanzien.

#### 2. DE OPVANGREGELING OP VRIJDAG

Er was voorzien dat de laatste sprotmarkt van de week de donderdagavond zou zijn.

Gezien evenwel ook 's morgens wordt verkocht en opgevangen, werd beslist dat de vrijdagmorgen nog verse sprot zal worden opgevangen.

De laatste markt dat sprot in de drie havens, dus op vrijdag zal worden opgevangen, is te 11 uur.

Alle sprot die de vrijdag na 11 u. wordt aangevoerd en verkocht zal worden ingehouden en alleen de vismeelprijs betaald.

# OVERHEIDSSTEUN AAN DE VISSERIJ IN NOORWEGEN

Noorwegen is een van de grootste visserijlanden ter wereld, en in West-Europa zelf bekleedt zijn visserij-nijverheid de eerste en belangrijkste plaats.

Men kan evenwel een grote natie zijn op visserijgebied, en toch een sterke nood hebben aan steunmaatregelen van overheidswege. Dit is het geval voor Noorwegen, waar de systemen van toelagen en andere staatshulp talrijk en gevarieerd zijn.

Men mag zelfs gerust zeggen dat er geen tweede land bestaat waar de overheid zoveel voor de visserij doet als juist in dit toonaangevende en sterk ontwikkelde visserijland.

De Noorse overheidssteun aan de visserij omvat vele vormen : het verstrekken van leningen voor nieuwbouw of ombouw van vissersschepen, hett oekennen van sloop-premies en subsidies voor de aankoop van netten en aas, voor de stabilisatie van het prijzenpeil, voor de aankoop van vistuig en andere uitrusting, en voor de verzekering van een gegarandeerd minimum-weekloon.

Het geheel van deze overheidssteun vertegenwoordigt zeer belangrijke uitgaven.

Veel van deze hulpmaatregelen hebben voornamelijk tot doel de vissers een behoorlijke levensstandaard te bezorgen, want op veel plaatsen liggen de verdiensten merkbaar lager dan in de andere sectoren van het bedrijfsleven. Bijzondere aandacht wordt besteed aan die streken, waar de visvangst de enige of voornaamste bron van inkomen is. Dit is vooral het geval voor het noordelijk deel van Noorwegen (Finmark).

## OVERZICHT VAN DE VERSCHILLENDE STEUNMAATREGELEN

### 1. Steun aan de vloot:

De overheidssteun aan de vloot omvat leningen, slooppremies en subsidies voor de aankoop van vistuig.

a) **LENINGEN** worden verstrekt voor aankoop, ombouw of herstellingen van vaartuigen, en voor de aankoop van scheepsuitrusting en vistuig. In 1e hypotheek kan aan 4 tot 60 t.h. van de kosten geleend worden (over 15 jaar), in 2e hypotheek nog een verdere 10 tot 20 t.h. aan 2 t.h. Voor Noord-Noorwegen kan zelfs op 3e hypotheek geleend worden tot 95 t.h. van de waarde aan 2 t.h. intrest.

Het is vooral de kustvisserij die op deze leningen beroep doet. In 1965 werden aldus 19 leningen toegestaan voor een bedrag van 30 miljoen fr. en in 1966 17 leningen voor een bedrag van 25 miljoen fr.

b) **SLOOPPREMIES** ten bedrage van 3.500 tot 5.600 fr. per BRT (volgens grootte van het vaartuig) worden verstrekt voor het slopen van oude vaartuigen van minstens 10 m lengte en minstens 20 jaar oud, zelfs zonder verplichting van nieuwbouw.

Van deze premies is de jongste jaren gretig gebruik gemaakt geworden, vooral door de bezitters van kleinere vaartuigen : op drie jaar tijd werden bijna 800 schepen van minder dan 18 m. gedoopt en 135 grotere.

### c) SUBSIDIES VOOR NETTEN EN AAS :

Door deze subsidies worden de prijzen van nieuwe netten 20 t.h. goedkoper.

Jaarlijks wordt hiervoor ongeveer 175 tot 300 miljoen frank aan toelagen uitgekeerd.

### 2. Subsidies bij de aanvoer :

Aanvoerpremies worden verleend voor kabeljauw (bestemd voor bewerking tot stokvis, gedroogde en gezouten vis en voor diepvries) en voor haring (bestemd voor vismeel- of diepvriesproductie).

Het doel van deze subsidies is het inkomen van de vissers aan te passen aan dat van de arbeiders in de andere industrieën.

Jaarlijks wordt hiervoor 700 tot 900 miljoen frank uitgetrokken. De last van deze subsidies wordt voor 90 t.h. door de overheid gedragen; de rest komt voort van heffingen op de export, en dit wanneer de uitvoerprijzen boven het gemiddelde uitstijgen.

### 3. Gegarandeerd minimum-weekloon

Het doel van deze hulp bestaat er in de vissers en hun families een minimum inkomen te verzekeren bij gehele of gedeeltelijke mislukking van de visserij. Het systeem kan best vergeleken worden met de vergoeding voor werkloosheid.

Het minimum loon bedraagt 875 fr per week. Bereikt de opbrengst van de vangst dit minimum niet, dan wordt het verschil uit een fonds bijgelegd, gespijsd door overheidstoelagen en door heffingen op de export van visserijproducten. De heffingen brengen ca 14 miljoen fr per jaar op, terwijl de staatstoelage in 1964 en 1965 samen bijna 100 miljoen fr. beliep.

### 4. Steun aan de visverwerkende nijverheid

Juist zoals voor de schepen, worden aan verwerkingsbedrijven leningen toegestaan aan 4,25 t.h. op eerste hypotheek (tot twintig jaar), en aan 2 t.h. op tweede hypotheek.

Deze leningen worden vooral toegestaan aan visserscoöperatieven die hun eigen vangsten verwerken. Het gaat hier meestal om kleine bedrijven die de vis koelen, zouten of drogen.

Verder komt de overheid ook actief tussen in de investeringen voor de diepvriesnijverheid.

Samenvattend mag gezegd worden dat de overheid traditioneel de Noorse kustvisserij met alle mogelijke faciliteiten heeft geholpen. In de jongste jaren wordt het accent meer en meer gelegd op de hoogzevisserij en de diepvriesnijverheid. Beide zijn op elkaar afgestemd en vergen vooral een regelmatige bevoorradings in grondstoffen. Niettemin komt het leeuwenaandeel van de overheidssteun terecht in de sektor van de kustvisserij.

**M·A·N**

**SLANZI**



Diesel Motoren.

Diesel Motoren (luchtgekoeld)

Brandweer materiaal.

Enz...

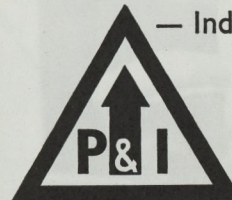
## POWER & INDUSTRY

NAAMLOZE VENNOOTSCHAP

Van Meterenkaai, 4 Antwerpen

Tel (03) 32.10.23/32.11.38.

- Scheepsmotoren.
- Stationnaire motoren.
- Electrogeen groepen. - Pompgroepen enz...
- Uitrustingsmotoren.
- Brandweeruitrustingen voor Raffinaderijen en Chemische Nijverheid Fire Fighting boats enz...
- Industrieel Materiaal.



**Kwaliteitsteken !**

### ENKELE REFERENTIES AAN DE KUST :

Hektreiler „Narwal” Z.565 — Sleepboot „Brugge”  
Vissersvaartuigen N.788 — Z.161 — Z.538 — Z.563 — Z.599 —  
Z.575 — Z.578 — Z.400 enz.

### AGENT IN OOSTENDE :

Industrielle des Pêcheries, Slipwaykaai 2

### AGENT IN ZEEBRUGGE :

Fa. Crombez en Fockenier, Werfkaai 43

# EEN NIEUWE

# 'BOLNES' MOTOR

Ruim 17 jaar geleden startte men bij de N.V. Machinefabriek „Bolnes” te Krimpen aan de Lek met de productie van een eenvoudige en sterk gestandaardiseerde dieselmotor met de type-aanduiding „L”. De motor werd oorspronkelijk gebouwd als lijnmotor met 1 tot en met cilinders en met een vermogen van 50 p.k. per cilinder bij 430 omw./min.

Later werd de serie uitgebreid met V-motoren tot en met 20 cilinders, terwijl de toepassing van drukvulling ingang vond.

Momenteel zijn 1100 motoren van dit z.g. gelaste type in bedrijf met een totaal van 6300 cilinders en een gezamenlijk vermogen van 360.000 p.k.

Het toepassingsgebied van deze, ook in de Belgische Visserij zeer bekende en uitermate betrouwbare motor, is zeer ruim, maar ligt toch vooral op het gebied van de scheepvaart, waar hij wordt gebruikt voor zowel voortstuwing als generatordrijving.

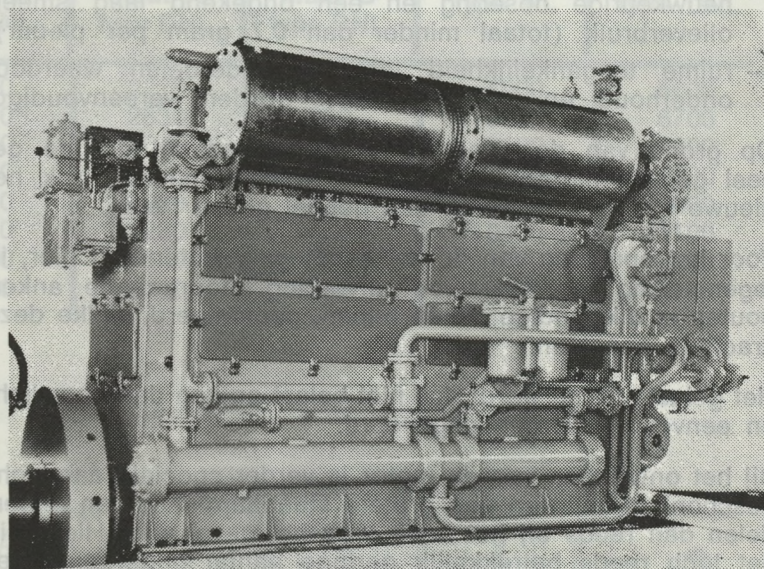
Uitgaande van dezelfde konstruktie-principes en hoofdafmetingen (boring 190 mm en slag 350 mm), is thans door „Bolnes” een nieuwe motor ontwikkeld, welke geheel voldoet aan de eisen betreffende een groot vermogen in een kleine ruimte en met een laag gewicht. Dit is bereikt zonder dat hierdoor een hoogtoerige motor is ontstaan. Het toerental bedraagt namelijk slechts 500 omw./min. en de hierbij behorende gemiddelde zuigersnelheid is nog geen 6 m/sek.; een in deze tijd ongekend laag getal, waardoor ook voor dit nieuwe type een lange levensduur van de diverse onderdelen gewaarborgd is.

Na het verrichten van uitvoerige studies en het uitvoeren van zeer veel experimenten op het gebied van spoeling, ver-

branding en drukvulling, is men er in de eigen ontwikkelingsafdeling in geslaagd, bij de motoren zonder en met drukvulling een gemiddelde effectieve druk te bereiken van ruim 7 respektievelijk 10 kg/cm<sup>2</sup>.

In de praktijk betekent dit dat bij 500 omw./min. een vermogen van 70 resp. 100 p.k. per cilinder bereikt wordt. Het biezonderste is, dat de termische belasting hierbij niet groter is dan bij het oude type.

Doordat de motor gebouwd wordt met 3 tot en met 10 cilinders in lijn wordt een vermogensgebied bestreken van 210 tot 1.000 p.k. per eenheid.

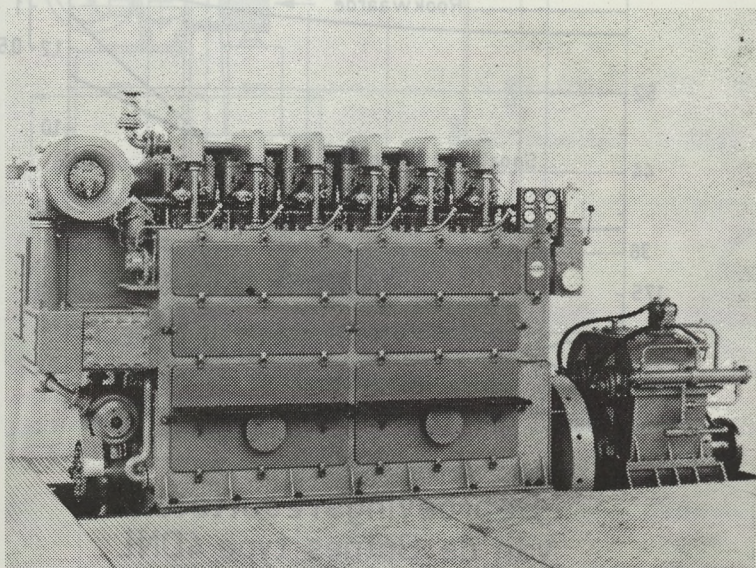


Achterzijde van motor type 6 DNL - 600 p.k. bij 475 omw./min.

Door de toepassing van omkeer-reduktiekasten kan elk gewenst optimaal schroeftoerental bereikt worden.

Voor de drukvulling is weer 't z.g. gelijkdrukstelsel gekozen, terwijl bovendien de kompressor van de drukvulgroep in serie staat met de spoelpompen. Naast het voordeel van een eenvoudige en overzichtelijke konstruktie biedt het gelijkdrukstelsel voor de hogere gemiddelde drukken een beter rendement, resulterend in een lager brandstofverbruik.

De serieschakeling van kompressor en spoelpompen geeft naast een ingebouwde veiligheid (nog voldoende spoellucht voor ongeveer 70 % belasting bij een eventueel defekte drukvulgroep) een zeer „flexibel” motorbedrijf, waarbij over het gehele vermogens- en toereengebied voldoende lucht voor een volkomen rookloze verbranding beschikbaar is. Luchttsenkoelers zorgen ervoor dat de door het komprimeren warm geworden spoellucht, voldoende wordt teruggekoeld.



Voorzijde van motor type 6 DNL - 600 p.k. bij 475 omw./min., voorzien van keerkoppeling met reductie.

We schreven hiervoor reeds dat „Bolnes” is uitgegaan van dezelfde konstruktieprincipes als voor de „L”-motor.

Terecht heeft men gemeend de GEZONDE konstruktie van deze laatste voorzover wenselijk in de nieuwe motor toe te passen. Slechts die wijzigingen zijn aangebracht welke inderdaad een verbetering inhielden of waar de oude konstruktie, bv. tengevolge van de grotere mechanische belastingen, tekort schoot.

Om te komen tot een zo objektief mogelijke beoordeling van de voordelen, maar vooral ook de nadelen, welke de oude konstruktie kenmerken, is gebruik gemaakt van de praktische ervaring, opmerkingen en suggesties van zeer vele gebruikers en van de eigen service-afdeling.

Enkele van de „Bolnes-principes” willen we hier noemen :

- eenvoudige en doelmatige konstruktie;
- geheel van plaatstaal gelast frame;
- zijdelings uitneembare krukas;
- langspoelsysteem met centrale uitlaatklep;
- kruishoofd, uitgevoerd als spoelzuiger, waardoor tevens een scheiding ontstaat tussen verbrandingsruimte en krukast;
- één-gats verstuiver waardoor verstopping is uitgesloten en de verbranding van slechte soorten brandstof geen moeilijkheden oplevert;
- afzonderlijk smeertoestel voor cilindersmering waardoor nauwkeurige dosering en een ongekend laag smeeroelieverbruik (totaal minder dan 0,7 gram per pk-uur);
- ruime toegankelijkheid tot alle onderdelen waardoor onderhoud en reparatie sterk worden vereenvoudigd.

Op grond van de goede ervaring, opgedaan met de geheel gelaste motorkonstruktie, is, zoals genoemd, ook het nieuwe type voorzien van een geheel gelast frame.

Voor het opnemen van de verbrandingskrachten zijn hier, in tegenstelling met de oude uitvoering, doorgaande ankerbouten in dikwandige stalen pijpen, gemonteerd, welke deze krachten opnemen.

Het gelaste frame wordt dus niet belast en kan daardoor licht en eenvoudig worden uitgevoerd.

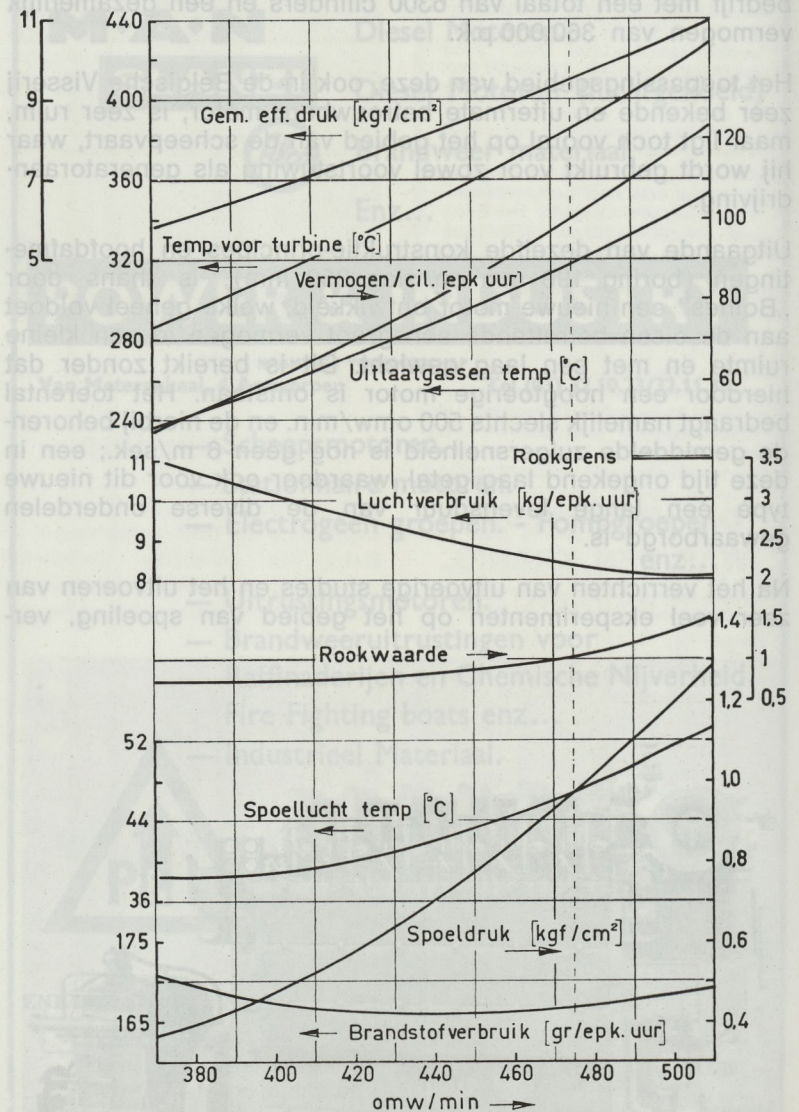
Bij het ontwerpen van de motor is verder speciale aandacht geschonken aan een nog grotere standaardisatie van onderdelen dan reeds bij het oude type het geval was. Hierbij is het toch reeds betrekkelijk geringe aantal onderdelen per motor nogmaals drastisch verminderd. Bovendien is op ruime schaal gebruik gemaakt van internationaal genormaliseerde handelsartikelen. Hiertoe zijn bv. alle schroefdraadverbindingen uitgevoerd in het z.g. metrische systeem.

Dat de motor compleet is, moge blijken uit de volgende opsomming van aangebouwde delen welke in de standaardlevering van de motor zijn begrepen :

- hydraulische reguleator;
- automatische vulinrichting voor cilindersmeerapparaat;
- overtoerenbeveiliging welke voorkomt dat de motor door welke oorzaak dan ook „op hol” slaat;
- elektrische schakelaars voor te lage smeeroliedruk en te hoge koelwatertemperatuur, welke kunnen worden aangesloten op een alarmeringssysteem (Dit alarmeringssysteem kan eveneens door „Bolnes” worden geleverd);
- paneeltje met manometers aangevende de smeeroliedruk voor en na het smeeroliefilter, de buitenboordwaterdruk en de spoeldruk;
- door de motor aangedreven smeerolie-, circulatiewater-

- en bronzen buitenboordwaterpomp;
- handpomp voor het voorsmeren van de motor met aansluiting voor het leegpompen van het carter;
- gekombineerde smeerolie-/circulatiewaterkoeler met een centraal geplaatste waterkast;
- dubbel-omschakelbaar smeeroliefilter met zeer fijne mazen en bovendien voorzien van magnetisch nafilter;
- alle voor het smeersysteem benodigde leidingen en appendages zijn aangebouwd en voorzien van aansluitingen voor een hulp-smeeroliepomp;
- termostaat voor handhaving van een konstante koelwatertemperatuur gemonteerd op de circulatiewaterkoeler;
- alle voor het circulatiewatersysteem benodigde leidingen en appendages zijn aangebouwd; slechts een expansietank behoeft te worden gemaakt en aangesloten;
- buitenboordwaterleiding van pomp naar koelers vervaardigd van koperen pijp inclusief appendages en aansluitingen voor een hulpkoelwaterpomp;
- snaarschijf voor aandrijving van een eveneens bij de standaardlevering behorende luchtkompressor.

Door al deze voorzieningen, welke op een zeer ordelijke en overzichtelijke wijze zijn aangebouwd, hetgeen duidelijk uit de foto's blijkt, is de machinekamer tot een minimum beperkt.



### Beproevingresultaten van de Bolnes type 4DNL

Belasting volgens schroefkrommen  
100% belasting  $\cong$  475 omw/min.

Speciaal voor de visserij is het i.v.m. de winchaandrijving nog van belang te vermelden dat aan beide krukaseinden het volle motorvermogen kan worden afgenomen.

Het is overbodig te zeggen dat de motor geheel voldoet aan de eisen van de bekende klassifikatie-bureaus en de scheepvaartinspektie.

De type-aanduiding van de nieuwe motor is :  
NL-motoren zonder drukvulling;  
DNL-motoren met drukvulling.

### PRESTATIES PER CILINDER — TOERENTAL AFHANKELIJK VAN TOEPASSING

Type	pk per cilinder	gem. eff. druk omw./min.	gem. eff. druk in kg/cm <sup>2</sup>	gem. zuigersne-heid in m/sek.
NL	70	500-514	6,35-6,18	5,83-6,00
DNL	100	475-500	9,55-9,07	5,54-5,83
	110	514	9,71	6,00

### VOORNAAMSTE KARAKTERISTIEKEN

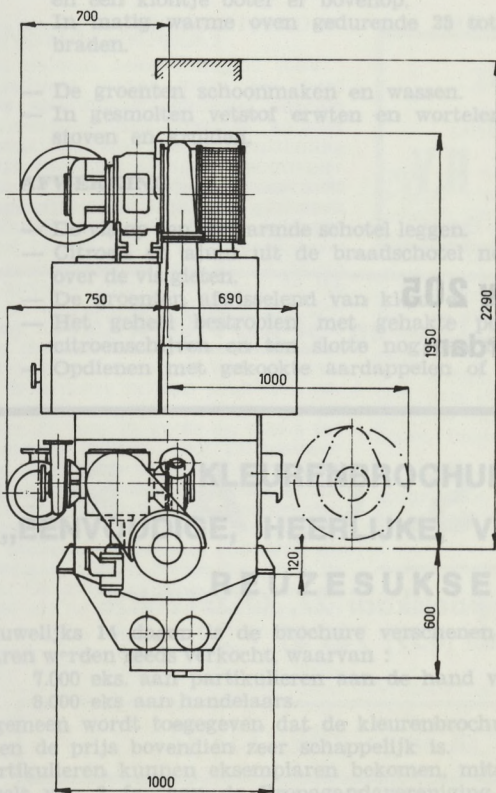
Aantal cilinders	Vermogen in p.k.			Afmetingen in mm.			Gewicht in kg.	
	type NL 500-514 omw./min.	type DNL 475-500 omw./min.	type DNL 514 omw./min.	Maat A type NL	Maat A type DNL	Maat B type DNL	type NL	type DNL
3	210	300	330	2010	2270	260	4900	5600
4	280	400	440	2370	2630	260	6000	6700
5	350	500	550	2730	3040	310	7100	7800
6	420	600	660	3090	3400	310	8200	8900
7	490	700	770	3450	3920	470	9300	10000
8	560	800	880	3810	4280	470	10400	11100
9	630	900	990	4170	4640	470	11500	12200
10	700	1000	1100	4530	5000	470	12600	13300

Op de in het Amsterdamse RAI-gebouw van 7 tot en met 11 november a.s. te houden „Europoort '67" tentoonstelling wordt door „Bolnes" een 1-cilinder motor geëksposeerd welke ter plaatse geheel op eigen kracht draait en via een omkeer-reduktiekast een schroef aandrijft. Het vermogen bedraagt 600 p.k. bij 475 omw./min.

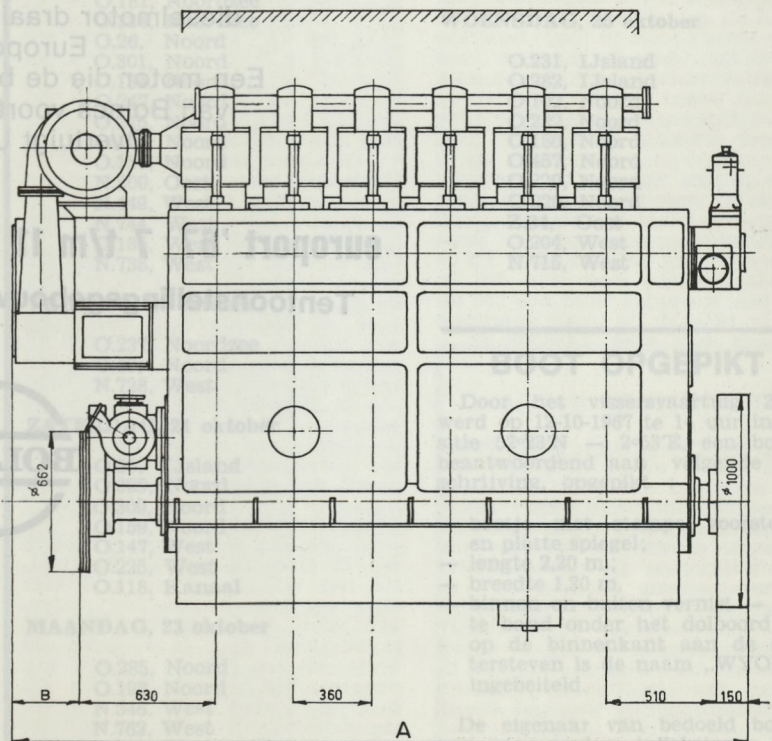
De motor is voorzien van een doorzichtige perspex-beplating en verlichting, waardoor een goed „inzicht" van het inwendige van de motor verkregen kan worden. Een bezoek aan stand nr W 205 lijkt ons alleszins de moeite waard.

Op dit moment zijn door „Bolnes" opdrachten ontvangen voor 9 stuks motoren van het nieuwe type met in totaal 51 cilinders terwijl over een aantal motoren nog wordt onderhandeld.

Wij wensen „Bolnes" veel succes met haar nieuwe aanwinst.

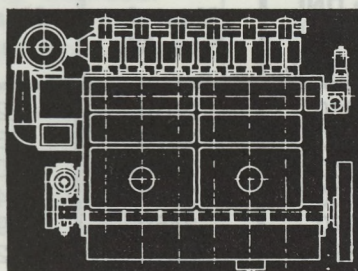


ZIJZICHT



VOORZICHT

# Bolnes heeft z'n nieuwe draai op de Rai



Bolnes toont zijn nieuwste type  
dieselmotor draaiend en wel op de  
Europort '67.

Een motor die de bestaande reputatie  
van Bolnes voortvarend voortzet.  
Overtuigt U zelf op de

**europort '67 7 t/m 11 nov. stand no. w 205**

**Tentoonstellingsgebouw RAI — Amsterdam**



Beproevingresultaten  
van de Bolnes type 4DNL

Belasting volgens schroefarommen  
100% belasting @ 475 THORUS



# Berichten van de Propagandavereniging voor meer visverbruik

## RECEPT VAN DE WEEK

### KABELJAUWSTAART IN LENTETOOI

Dit recept werd uitgewerkt en beproefd door het instituut Mater Dei, Papaverstraat 12, Merksem.

#### BENODIGDHEDEN (voor 4 personen)

- 1 kabeljauwstaart (ong. 800 gr.)
- peper - zout
- paneermeel
- vetstof
- ajuin
- citroen

- 1 bussel jonge wortelen
- 1 kg. erwten
- peper - zout

#### VERSIERING

- citroen
- peterselie

#### BEREIDING

- De gewassen en gedroogde kabeljauwstaart inwrijven met peper en zout.
- Aan de bovenkant bestrooien met paneermeel.
- Braadschotel inboteren.
- De vis er in leggen. Omringen met citroen en ajuinschuiven en een klontje boter er bovenop.
- In matig warme oven gedurende 25 tot 30 minuten laten braden.
- De groenten schoonmaken en wassen.
- In gesmolten vetstof erwten en wortelen afzonderlijk gaar stoven en kruiden.

#### AFWERKING

- De vis op een verwarmde schotel leggen.
- Citroen en ajuin uit de braadschotel nemen en het vocht over de vis gieben.
- De groenten afwisselend van kleur er rond schikken.
- Het geheel bestrooien met gehakte peterselie, gekartelde citroenschijven en ten slotte nog een fris bosje peterselie.
- Opdienem met gekookte aardappelen of aardappelpuree.

## KLEURENBROCHURE

„EENVOUDIGE, HEERLIJKE, VISRECEPTEN” :

### REUZESUKSES

Nauwelijks 14 dagen is de brochure verschenen en ruim 15.000 exemplaren werden reeds verkocht, waarvan :

7.000 eks. aan particulieren aan de hand van ingezonden bons;  
8.000 eks aan handelaars.

Algemeen wordt toegegeven dat de kleurenbrochure buitengewoon gelukt is en de prijs bovendien zeer schappelijk is.

Particulieren kunnen exemplaren bekomen, mits inzending van 3 postzegels van 3 fr., aan de Propagandavereniging voor meer visverbruik, H. Baelskaai 25, te Oostende.

Aan de handelaars worden de brochures geleverd, mits schriftelijke be-

stelling overgemaakt aan voornoemd adres.

Er worden geen telefonische bestellingen aanvaard.

## PERSKONFERENTIE TE ROESELARE

De pers was zeer goed vertegenwoordigd.

De activiteit van zondag, 5 november a.s., en het doel dat nagestreefd wordt, werd uiteengezet door de heer J. Van Broeck, directeur van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik.

Werkelijk te betreuren was het feit dat, na een contactvergadering die op 10 oktober te Roeselare doorging en die tot doel had de viskleinhandelaar het hoe en het waarom van een dergelijke propagandadag uiteen te zetten, en waarop geen enkele handelaar aanwezig was, op deze perskonferentie weerom geen enkele vishandelaar aanwezig was.

Na de perskonferentie werd er echter met de aanwezige perskorrespondenten nagekaart over alles wat maar met visaanvoer, distributie en visverbruik te maken heeft.

Onze konklusie is thans : de viskleinhandelaars DURVEN zich niet tonen en terecht met reden. Tenzij er te Roeselare op dinsdag 24-10-11 deftig overdreven en gelogen werd, wat we echter ernstig betwijfelen.

## AFVAARTEN

### Oostendse haven

#### DONDERDAG, 19 oktober

O.216, IJsland  
O.202, IJsland  
O.129, IJsland  
O.217, IJsland  
O.239, Noordzee  
O.181, Noordzee  
O.334, Noordzee  
O.26, Noord  
O.301, Noord  
O.134, Noord  
O.247, Noord  
O.275, Noord  
O.160, Noord  
O.151, Noord  
N.800, Oost  
N.449, West  
N.744, West  
O.185, West  
N.738, West

#### VRIJDAG, 20 oktober

O.237, Noordzee  
O.69, Noord  
N.728, West

#### ZATERDAG, 21 oktober

O.80, IJsland  
O.329, Noord  
O.309, Noord  
O.159, Noord  
O.147, West  
O.225, West  
O.118, Kanaal

#### MAANDAG, 23 oktober

O.285, Noord  
O.193, Noord  
N.346, West  
N.762, West  
O.369, West  
Z.543, West  
O.198, Witte Bank

#### DINSDAG, 24 oktober

O.181, Noordzee  
O.284, West  
O.142, West  
N.763, West

#### WOENSDAG, 25 oktober

O.231, IJsland  
O.282, IJsland  
O.102, Noord  
O.232, Noord  
O.180, Noord  
O.457, Noord  
O.229, Noord  
O.220, Noord  
Z.34, Oost  
O.204, West  
N.715, West

## BOOT OPGEPIKT

Door het vissersvaartuig Z.403 werd op 12-10-1967 te 14 uur in positie 52°23'N — 2°53'E, een bootje beantwoordend aan volgende beschrijving, opgepikt :

- bootje met stompe voorstev en platte spiegel;
- lengte 2,20 m.;
- breedte 1,30 m.;
- binnen en buiten vernist — witte band onder het dolboord;
- op de binnenkant aan de achterstev is de naam „WYONA” ingebeiteld.

De eigenaar van bedoeld bootje kan voor verdere inlichtingen zich wenden tot de heer Waterschout te Zeebrugge.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 10,5 % niet begrepen. Ook betreft het ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken van de prijzen.

Een overrompelende aanvoer op de eerste verkoopdag waar 28 schepen kwamen verkopen benevens nog talrijke kustvissers. Dinsdag waren er nog slechts 16 (waarvan 6 kustvissers) en woensdag verschenen 8 schepen aan de afslag. Alles was dus weer samengetrokken op de eerste verkoopdag, hetgeen niet belette dat die dag de beste prijzen werden betaald. Gul, wijting, platjes en andere soorten daalden inderdaad op de tweede verkoopdag. Dinsdag was anderzijds een voordeliger verkoopdag voor de kleine tongsoorten.

**MEER TREKKRACHT**

**MEER SNELHEID**

(5723V)

Noordschepen kregen we deze week genoeg, vooral op de maandagmarkt waar een 15-tal dergelijke schepen kwamen verkopen. Meteen waren er weer gullen genoeg temeer dat ook in het buitenland de aanvoer weer normaler was en de uitvoerder de prijzen gaandeweg lieten dalen. Dinsdag daalden de gulprijzen nog verder met op het einde van de markt toch een lichte heropleving.

Een eenzijdige aanvoer dus die zoals de laatste maanden steeds het geval was, in hoofdzaak bestond uit gul, wijting en kabeljauw. Deze laatste soort in nogal beperkte mate. De IJslandse aanvoer was verdeeld over de drie dagen met wel wat teveel dergelijke soorten op de sluitingsmarkt waar nog twee schepen kwamen verkopen.

De prijzen waren voor de weinig gebrachte soorten hoog, rog, rode knorhaan, staatvis, blauwe leng en hondstong waren duur. Rode zeebaars kreeg de maandag en de dinsdag telkens meer dan 700 fr. per ben, woensdag werd nog 650 tot 680 fr. betaald. De totale opbrengst bedroeg deze week 7.866.976 fr.

**MEER NOORDVIS**

Na de zware storm van vorige week was er overal vis tekort. Dat was merkbaar aan de prijzen die op het einde van vorige week vrijdag en zaterdag werden betaald. Dit zette de meeste reders ertoe aan hun schip naar de maandagmarkt te doen komen, zodat er van de noord op die eerste verkoopdag een ruime aanvoer werd geboekt. In totaal kregen we van de noord trouwens 3000 bennen vis op de markt. Het grootste gedeelte hiervan was natuurlijk weer gul Steenschol was er niet zoveel, hiervoor bleef de prijs ook op een hoog peil. Haai van de noord hebben we bijna niet gezien. Ook kabeljauw

was schaars; er werd dan ook tot 24 fr. per kg. voor gegeven. Kleine steenschol kreeg tot 21 fr., de middensoort tot 25 fr. en de grote tot 34 fr. De schaarse roggen van de noord zijn duur verkocht; grote rog noteerde zelfs tot 28 fr. per kg. Einde vorige week werd voor gul de beste prijs betaald; maandag viel de prijs van de middensoort terug naar 470 en 430 fr. De kleine sortering kreeg van 440 naar 360 fr. en de kleinste zakte op zeker ogenblik naar 130 fr. per ben. Dinsdag liep die prijs weer op naar 180 en naar 260 fr. Blijkbaar kon de aanvoer maandag nogal moeilijk verwerkt worden. De vangsten van de noordschepen verschilden nogal in omvang, hetgeen tot uiting kwam in de resultaten. Deze bleven doorgaans echter bevredigend gezien ze na korte reizen werden bereikt. De kwaliteit was meteen ook meestal zeer goed.

**TEVEEL IJSLANDSE VIS OP DE SLUITINGSMARKT**

Zes IJslanders voor de ganse week, drie maandag, één dinsdag en twee woensdag. De totale aanvoer bedroeg aldus 4900 bennen en 1.200 kg. kreeft. Koolvis, rode zeebaars en leng waren de meest gebrachte soorten. Stilaan ook ruime wijtingvangsten hetgeen gepaard

**MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE Zaltbommelschroef**

ging met dalende prijzen. Wijting zakte dinsdag reeds met 100 fr. per ben terwijl de meeste andere soorten dinsdag duurst waren. Zo kreeg koolvis tot 470 fr. waar er maandag hoogstens 440 fr. voor betaald werd. Blauwe leng steeg van 850 naar 960 fr., witte leng van 400 naar 470 fr. Rode Zeebaars was, gezien de schaarse aanvoer op de maandag en dinsdagmarkt die dagen ook het duurst. De grote sortering schommelde van 700 naar 770 fr., de kleine kreeg rond de 600 fr. Woensdag bedroegen die prijzen respectievelijk 670 fr. en 400 fr. Kabeljauw werd nogal vlot verkocht en haalde van 12 naar 18 fr. Ook schelvis was duur met prijzen die varieerden 22 naar 28 fr. voor de grote soorten en 15 naar 19 fr. voor middensortering. Hondstong was schaars en steeg van 930 fr. maandag naar 1.250 fr. dinsdag. De kleine sortering kreeg van 250 naar 350 fr. Schotse schol werd niet te best verkocht, de grote soort noteerde slechts een 400 fr. De resultaten waren voor de IJslanders doorgaans wel renderend.

**EEN NOOPDZEEVANGST**

Op slechts één schip van de Noordzee, de O164 die meteen zijn laatste reis maakte en nu in Kongo zijn loopbaan gaat verder zetten. Het werd een meevaller voor de laatste keer want er werd na een korte reis een vangst verkocht van ongeveer 500 bennen waarvoor 257 duizend fr. werd betaald. Het grootste gedeelte van de vangst bestond uit kleine schelvis en totten. Totten die gezien de schaarse aanvoer van deze soort, niet al te best ver-

kocht werden. De grote soort kreeg van 480 naar 400 fr., de kleine sortering kreeg rond de 420 fr. en de kleinste tot 550 fr. Kabeljauw was weinig bij de vangst. Er werd 1.200 fr. per hoop gegeven. De vangst haai werd vlot afgezet aan prijzen die schommelden van 700 naar 670 fr.

**DE TONGEN ERDEN DUURDER**

Van de witte bank en van de Oost kwamen deze week zeven vaartuigen verkopen. Op de Witte Bank werden het wegens de slechte weersomstandigheden geen al te grote vangsten na langere reizen. De schepen die na het slechte weer uitvoeren hadden meer geluk en konden na korte reizen grote vangsten binnenbrengen. Zo bv. de O.189 die een reisje van één week maakte en 3.000 kg. loste. De tongprijzen waren aan sterke schommelingen onderhevig. De kleine sortering steeg van 75 fr. op maandag naar 83 fr. op dinsdag, de grote sorteering zakte op zeker ogenblik naar 46 fr. om nadien weer te stijgen naar 54 fr. De platvisvangsten waren niet bijzonder groot, ze werden dan ook verder aan vlottende prijzen verkocht. Kleine iek en derde slag waren de duurste noteringen en kregen rond de 16 fr. Platen en grote iek kregen rond de 14 fr. Wijting zakte nogal fel in prijs op de tweede verkoopdag en bereikte zelfs het minimumpeil.

**BEDRIJVIGE KUSTVISSERIJ**

Voor de kustvisserij is het een gunstige week geweest. Eerst en vooral was er de tamelijk druk bedreven gulvisserij waardoor een vijftal spannen bijna elke dag aan de afslag waren met vangsten die schommelden van 12 naar 50 bennen. De gulprijzen waren ook hier vrijdag en zaterdag beter dan maandag en dinsdag. Niet alleen de

gulvissers geraakten aan mooie resultaten, ook de O.486 bv. deed het lang niet slecht en besomde maandag zelfs 21.000 fr., dit dan met tong en platvis. Gunstige visvangsten dus.

**SPROTSEIZOEN INGEZET**

Het sprotseizoen is deze week dan voor goed ingezet. Gezien de renderende visserij op gullen blijft de belangstelling nog redelijk beperkt. Dit houdt dan meteen de prijs er nog enigszins in, prijs die voor de primeursprot zeker niet erg vet was. Het moet gezegd dat ook die eerste sprot klein uitviel, waardoor een prijs die schommelde van 2,50 naar 3 fr. te rechtvaardigen was. Maandag werd voor de sprot reeds van 4,40 naar 7 fr. bekomen terwijl ook dinsdag meer dan 4 fr. werd betaald. Dinsdag was de sprot trouwens van zeer goede kwaliteit. Voor de enkele sprot ook in het buitenland. We mogen dus dalende prijzen vooropstellen, tenzij de aanvoer meer gevarieerd zou worden wat niet te voorzien is gezien weer maar één of twee kanaalschepen te verwachten zijn.

**REGELMATIGE GARNAALANVOER**

Ondertussen blijven ook de overgebleven garnaalvissers goed hun kost verdienen, dit dan eerst en vooral dank zij de garnaalvangsten en verder ook met wat bijvangsten vis. De garnaalprijs is op een renderend peil gekomen en schommelde van 28 naar boven de 40 fr. per kg. Waar sommige schepen nog tot meer dan 200 kg. aanvoeren betekent dit renderende resultaten. Anderzijds is het zo dat de belangstelling vanwege de reders voor een garnaalverkoop in de vismijn matig blijft. Af en toe één schip (steeds hetzelfde) en die moet dan nog zijn garnaal zelf inkopen.

**VOORUITZICHTEN**

Voor volgende week moeten normaal een groot aantal vaartuigen worden verwacht. Het goede weer van de laatste dagen heeft een regelmatige visserij op de meeste visgronden mogelijk gemaakt. Hierdoor zal niet alleen bij ons de aanvoer aan de ruime kant zijn, maar koppels was het ondertussen een goede week.

**VAN VOORDEN**

**Zaltbommel n.v.**

(5723V)

**Voor uw GUL- en SPROTKORREN**

Eén adres :

**s. v. S. C. A. P.**

**Hendrik Baelskaai 27, OOSTENDE**

**— Tel. (059) 709 31 - 32 —**

**Na 18 uur : (059) 733 92**

(6130V)

# Marktoverzicht Zeebrugge

## MAANDAGMARKT

De aanvoer was niet bijzonder groot voor de Westsoorten, aan kabeljauw en gullen was er geen tekort daar de gullevangers waren uitgevaren.

De 11.379 kgr tongen werden aan lagere prijzen afgenomen dan verwacht, voor de grotere soorten werd van 50 tot 79 fr. betaald, voor de middenslag van 56 tot 84 en voor de kleinste soorten TP en slips van 66 tot 84, opnieuw waren de kleinere soorten beter in trek dan de grote soorten. Wanneer de aanvoer van de tarbotsoorten miniem blijft dan zullen de afnameprijzen aan de hoge kant blijven. De grietsoorten schommelden tussen 35 en 49 fr. De Wijtingsoorten, zeehaaien en 'n weinig schelvis was het enige van ronde vis welke buiten de gullen werd aangevoerd. De kabeljauw en de gulsoorten werden aan gunstige prijzen afgenomen, van 18 tot 21 en van 14 tot 17 voor de gulsoorten, volgens sortering haalden de kleinste soorten van 3 tot 13 fr. De platvis was eveneens in trek, voor de grotere soorten werd van 13 tot 17 fr. betaald en voor de kleinste slag van 4 tot 9 fr. voor de deelvis. Roggevis werd er niet aangeboden. De opbrengsten waren renderend voor alle vaartuigen : van 25.780 fr voor de Z.422 tot 62.590 fr voor de Z.590 en van 91.270 voor de Z.596 tot 231.470 voor de Z.546

De vaartuigen in span van 12.300 voor de Z.161 met de Z.481 tot 67.850 fr. voor de Z.233 met de Z.432

## DINSDAGMARKT

Mits van vijf vaartuigen van de reis waren alle overige aan de markt van korte reisesjes.

Voor de 14.248 kgr tongen waren de tongsoorten door elkaar genomen merklijk duurder, voor de grote werd van 52 tot 78 fr. betaald, voor de middensoorten van 61 tot 88 en de kleinste slag bracht van 76 tot 88 fr. op, de gemiddelde prijs bedroeg 72,41 fr. Opnieuw topprijzen voor de tarbotsoorten, de grieten bleven prijs behouden. Voor de platvis de afname prijzen praktisch gelijk aan de overige verkoopdag, van 12 tot 21 voor de grote en van 4 tot 10 voor de kleinere slag. De aanvoer van roggevis was zeer beperkt, de prijzen waren zeer hoog van 22 tot 28 fr. voor de grotere soorten en van 13 tot 21 voor de kleinere slag. Haaien, zeehonden, evenals robaards en knorhaan waren bijzonder goed in trek. De gullenaanvoer was niet zo groot als de vorige verkoopdag toch was er geen tekort de prijzen waren dalend. Voor de kabeljauw en de grote gullen echter waren de prijzen gerezen. De opbrengsten voor de korte reisesjes waren goed van 47.120 voor de Z.442 tot 110.900 voor de Z.411. Voor de grotere vaartuigen werd van 83.210 fr voor de Z.503 tot 307.430 voor de Z.542 bereikt. De vaartuigen in span schommelden van 14.100 fr. voor de Z.493-450 tot 34.230 fr. voor de Z.477-553

## WOENSDAGMARKT

Opnieuw was de aanvoer bijzonder groot, ook waren de zeereisjes van vrij korte duur geweest voor het grootste gedeelte van de vaartuigen. Slechts de middensoorten van 73 tot 87 waren duurder in prijs, alle overige soorten waren goedkoper dan gisteren, voor de grote van 52 tot 75 fr. en voor de TP en slips van 75 tot 84 fr., de gemiddelde prijs gaf 74 fr. het kgr. Voor wat de tarbots en de grieten betreft, deze bleven zeer hoog in prijs. Voor de ronde vis was er minder belangstelling dan de vorige verkoopdagen voor kabeljauw van 19 tot 23, de gullen van 10 tot 17 en de kleinste slag van 9,60 tot 10 fr.

De wijtingsoorten brachten het van 4 tot 6 fr. en de kleinere schelvis van 15 tot 19 fr. De roggevissoorten waren opnieuw vrij matig in aanvoer, de prijzen daartegenover waren bijzonder hoog en winstgevend

Van 23 tot 29 en van 16 tot 23 fr. Voor de haaien, zeehonden en robaards waren de prijzen niet alleen winstgevend maar dan nog stijgend in prijs. De platvisprijzen lagen iets lager dan gisteren, de aanvoer was wel groter, voor de grotere soorten werd van 14 tot 21 fr. betaald, de kleinere soorten van 4 tot 8. De opbrengsten van 54.550 voor de Z.430 tot 83.350 voor de Z.590 en van 95.990 voor de Z.469 tot 204.770 voor de Z.496. De vaartuigen in span van 17.130 voor de 161-481 tot 32.550 fr. voor de Z.201-544.

## BERICHTEN UIT ZEEBRUGGE UREN VISLOSSEN

Door de vismijndirectie van Zeebrugge werd een nieuwe regeling bekend gemaakt die er in bestaat dat ieder vaartuig op een bepaald tijdstip dient gelost te worden en dit in verhouding tot het aantal B dat aangevoerd wordt. Schepen die tot en met 25 bennen aanvoeren worden te 5 u gelost; voor 25 tot 40 bennen zal dit te 4 u. gebeuren; te 3 u. komen deze met 40 tot 70 bennen aan de beurt terwijl de schepen die van 70 tot 100 bennen aan boord hebben zullen lossen te 2 u.

Er wordt aangedrongen bij de stuurlieden om deze regeling stipt te willen volgen.

## BERICHT AAN DE SCHIPPERS

Waterschout B. van Gelder stelt vast dat vissersvaartuigen zonder noodzaak meren aan de in opbouw zijnde kaaimuur ter hoogte van de firma Sinclair. De aandacht van de schippers ter visserij wordt er op gevestigd dat zij verantwoordelijk zullen worden gesteld voor eventuele vastgestelde schade.

UIT HET RAPPORT VAN F.A.O.

# WAARSCHUWING : OVER TWINTIG JAAR NOG WEINIG NIET-GEEKSPLOITEERDE VISGRONDEN

## REGLEMENTERING VAN WERELDPRODUCTIE DRINGT ZICH OP

### VERGUNNINGEN

Het tegenwoordige tempo waarin de visserij zich uitbreidt kan waarschijnlijk niet langer dan 10 à 15 jaar worden volgehouden. Dit houdt het gevaar in dat er binnen 20 jaar geen ongebruikte viswaters in de wereld meer zijn. Tot deze zeer sombere prognose komt de Voedsel- en Landbouworganisatie der Verenigde Naties (FAO) in haar vandaag verschenen jaarrapport over de visserij.

De laatste twee decennia is de wereldproductie van vis meer dan verdubbeld, van nog geen 20 miljoen ton in 1948 tot meer dan 50 miljoen in 1965. Deze groei, die veel sneller is dan zowel die van de wereldbevolking als van de algemene voedselproductie betekent dat vis een steeds belangrijker wordende bijdrage levert aan de wereldvoorraad schat, dat vis nu tien procent vormt van dierlijke eiwitstoffen. De FAO van het totaal aan dierlijke eiwitstoffen, die de wereld gebruikt.

Alleen al het vorig jaar is de wereldvisvangst met vijf procent gestegen. Dat was meer dan de totale toename van de wereldvoedselproductie in twee jaar, die slechts vier procent bedroeg. Deze totale voedselstijging van vier procent in twee jaar was niet voldoende om gelijke tred te houden met de bevolking die met 2,5 procent per jaar of vijf procent - 140 miljoen meer monden te voeden - in twee jaar is toegenomen.

Maar hier ontstaat het gevaar. De deskundigen van de FAO laten de waarschuwing horen, dat het oude gezegde, dat er nog veel en veel meer vis in de zeeën zwemt niet meer opgaat. De toename van de wereldproductie aan vis heeft het van het over-vissen urgenter gemaakt en de noodzaak opgeroepen tot regelen. Nog kort geleden (1948) bestond er alleen het probleem van de overbevissing voor een beperkt aantal dure soorten in het noorden van de Atlantische Oceaan en het noorde van de Stille Zuidzee. Van de 30 belangrijke soorten, waarvan men toen aannam dat ze ondervist waren, wordt nu ongeveer de helft bedreigd met uitsterving

Het visserijbedrijf heeft de praktijk gevolgd om over te gaan van de overbeviste voorraden op de nog niet volledig geëxploiteerde vissoorten, maar zo waarschuwt de FAO : «Binnen 20 jaar zullen er nog heel weinig ongeëxploiteerde voorraden welke met het tegenwoordige visserij gevangen kunnen worden zijn overgebleven.

Wat voor regeling of controle overweegt men ? Ten eerste is er de oude praktijk om de kleine vissen terug te werpen, beter nog helemaal niet te vangen. Dat kan gebeuren door te eisen dat er netten met grotere mazen worden gebruikt. Ook wordt gedacht aan beperken van de vangst door het voorschrijven van quota. De moeilijkheid is of deze maatregelen kunnen worden afgedwongen.

Een plan dat ernstig in studie is houdt in het laten betalen van een soort belasting op de vangst maar dan rijst het probleem wie het tarief bepaalt of de belasting int, omdat nog steeds de oude wet geldt, dat de zee aan iemand behoort

## IN DE STEDELIJKE VISMIJN TE NIEUWPOORT

In de stedelijke vismijn van Nieuwpoort werden tijdens de maand september 1967 volgende bedragen verhandeld :

vis : 135.323 kg. voor 2.509.899 fr.  
garnaal : 14.392 kg. voor 398.230 fr.

Totaal : 149.715 kg. voor een totaal bedrag van 2.908.129 fr.. In totaal werden 23 verkoopdagen gehouden. De kleinste verkoop geschiedde op 12 sept. met 10.135 fr. De grootste verkoop werd genoteerd op 11 sept. met 420.468 fr.

## N.719 „MARLU” LOOPT VAN STAPEL

Op zaterdag, 4 november a.s., zal op een Oostendse werf overgegaan worden tot de stapelloop van de stalen treiler N.719 „Marlu”, gebouwd voor rekening van reder Vercoutter Marcel uit Nieuwpoort. Het vaartuig, waarvan mej. Jeanine Vercoutter het meterschap heeft aanvaard, zal voortgestuwd worden door een Bolnes-motor.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oost.		Zeebr.		Oost.		Zeebr.		Nieuwpoort	
	23-10-1967	23-10-1967	24-10-1967	24-10-1967	25-10-1967	25-10-1967	24-10-1967	25-10-1967	24-10-1967	25-10-1967
Tong groot (1 à 2 st/kg)	59.60-73.30	52.—79.—	46.60-77.20	52.—78.—	52.40-68.50	52.—75.—	62.—64.—	62.—	.....	.....
bloks (3 st/kg)	59.40-63.40	50.—58.—	55.80-63.80	53.—61.—	61.60-66.—	51.—61.—	72.—	60.—	.....	.....
fruit (4 st/kg)	63.40-59.40	56.—68.—	72.60-76.40	1.6—80.—	70.—77.80	73.—84.—	74.—	72.—	.....	.....
schone kleine (5 st/kg)	72.—79.40	67.—84.—	82.80-90.—	78.—88.—	81.—84.60	83.—87.—	76.—	80.—	.....	.....
kleine (6 st/kg)	70.60-80.60	73.—84.—	83.40-85.—	82.—88.—	82.—83.80	79.—84.—	74.—	72.—	.....	.....
slips (alleen zeebr.)	.....	66.—74.—	.....	76.—82.—	.....	75.—79.—	.....	.....	.....	.....
Tarbot groot (1-2-3)	94.20-101.0	61.—69.—	98.—100.0	92.—103.0	101.0-104.0	95.—104.0	100.0—	110.0—	.....	.....
middel (1-2-3)	80.10-82.—	39.—59.—	76.—85.—	39.—90.—	.....	49.—69.—	80.—	95.—	.....	.....
klein (1-2-3)	40.—58.—	25.—33.—	53.—	24.—35.—	.....	29.—36.—	60.—	60.—	.....	.....
Griet groot (1-2-3)	.....	41.—49.—	.....	34.—43.—	.....	39.—51.—	40.—50.—	54.—	.....	.....
middel (1-2-3)	.....	35.—40.—	.....	.....	.....	30.—36.—	.....	.....	.....	.....
klein (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol (plad.) (1-2-3)	14.—	13.—15.—	11.20-15.60	15.—21.—	11.60—	16.—21.—	15.—	21.—	.....	.....
Gr. iek (1-2-3)	14.—16.—	13.—16.—	12.60-17.30	15.—20.—	9.60—	15.—16.—	16.—	21.—	.....	.....
kl. iek (midden plad.) (1)	14.—18.20	13.—17.—	15.—16.—	12.—18.—	13.60—	14.—17.—	4.—8.—	13.—20.—	.....	.....
Iek 3e sl. (deelvis) (1-2)	13.80-16.80	5.—9.—	13.—16.80	8.—10.—	13.60-14.20	6.—8.—	.....	.....	.....	.....
platjes (meyres) (1-2)	4.—6.—	4.—5.—	4.20-7.40	4.—7.—	4.—10.—	4.—5.—	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot (1-2)	.....	.....	14.40—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel (1)	20.—	.....	8.30-13.40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1-2)	12.—12.60	.....	15.—	.....	.....	15.—19.—	.....	.....	.....	.....
Heek groot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	17.40-27.—	.....	20.20-28.60	.....	22.20-30.60	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (2-3)	.....	.....	.....	27.—28.—	.....	28.—29.—	22.—	22.—	.....	.....
Tilten (2-3)	.....	.....	.....	24.—26.—	.....	23.—24.—	19.—	20.—	.....	.....
Scherpstaart (2-3)	.....	.....	.....	22.—24.—	.....	26.—27.—	14.—18.—	18.—20.—	.....	.....
Halve mans (2-3)	.....	.....	.....	23.—24.—	.....	23.—24.—	12.—15.—	.....	.....	.....
Teelt (2)	.....	.....	.....	21.—22.—	.....	18.—	.....	.....	.....	.....
Katrog (2)	.....	.....	.....	13.—16.—	.....	16.—	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw (1-2-3)	11.80-26.—	18.—21.—	11.70-24.—	20.—25.—	20.40—	19.—23.—	22.—	23.—	.....	.....
Gul groot (1-2-3)	2.60-13.60	14.—17.—	4.40-15.60	10.—16.—	2.80-12.40	10.—17.—	8.—20.—	10.—18.—	.....	.....
Gul klein (2)	.....	3.—13.—	.....	3.—8.—	.....	2.60-10.—	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot (1-2-3)	7.—12.—	7.—10.—	4.—9.40	5.—10.—	.....	5.—6.—	5.—9.—	7.—	.....	.....
klein (1-2-3)	.....	5.—6.—	.....	3.—10.—	.....	4.—5.—	4.—6.—	5.—	.....	.....
Schar (1-2-3)	4.—7.—	.....	6.80-10.—	6.—13.—	5.80-9.20	3.—10.—	8.—10.—	15.—20.—	.....	.....
Steenhol (1-2)	21.—32.—	20.—31.—	23.—35.80	.....	23.60-31.—	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai (1-3)	10.80-14.—	9.—13.—	12.—16.—	12.—16.—	14.—15.40	13.—15.—	14.—	17.—	.....	.....
Hondshaai (1)	.....	.....	11.—	.....	13.80-16.—	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel (1)	16.—	.....	15.—	.....	16.—	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (1)	1.70-2.60	.....	1.—2.40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (1-2)	.....	.....	.....	17.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring (1)	.....	.....	.....	.....	16.20-18.—	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhol (1)	4.80-6.—	.....	2.40—	.....	2.40—	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond (2-3)	.....	.....	.....	13.—15.—	.....	14.—	18.—	19.—	.....	.....
Bot (3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
R. Poon Roob.) (1-2-3)	.....	.....	18.60—	21.—	18.—	.....	.....	22.—	.....	.....
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	7.—9.40	.....	10.—	13.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan (1-2)	14.80-28.—	.....	20.—28.—	.....	18.80-24.—	.....	.....	.....	.....	.....

**LEEST „HET VISSERIJBLAD“**

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

23-10	43	360.350	4.649.922
24-10	17	121.650	1.725.470
25-10	11	125.750	1.491.584
	71	607.750	7.866.976

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

19-10	14	1.389	52.198	33,—	44,—
20-10	10	844	37.204	39,—	51,—
21-10	11	1.387	53.125	28,—	45,—
22-10	1	59	2.773		47,—
23-10	13	1.492	47.123	27,—	38,—
24-10	13	1.463	49.313	29,—	39,—

#### VISMIIJN

23-10	1	52	1.924		37,—
24-10	1	92	3.772		41,—

### SPROTAANVOER TE OOSTENDE

20-10	4	6.450	29.260	4.40	4.60
23-10	8	15.900	79.722	0.60	7,—
24-10	8	15.900	57.654	3,—	5,—

### VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

19-10	8	29.143	837.600	28,70
20-10	21	31.685	423.850	13,70
23-10	30	88.326	1.421.760	16,09
24-10	27	68.805	1.625.960	23,29
25-10	32	83.062	1.613.560	19,40

### TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

19-10	8	10.510	660.450	62,80
20-10	5	1.436	111.930	77,—
23-10	12	11.374	733.190	64,46
24-10	15	14.258	1.032.560	72,41
25-10	16	12.554	931.580	74,—

### GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

19-10	19	5.772	181.603	25,—	46,—
20-10	18	4.925	160.085	23,—	46,—
23-10	18	7.003	196.128	21,—	48,—
24-10	19	7.993	176.413	15,—	41,—

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

19-10	3	1.596	20.946
23-10	15	41.717	480.599
25-10	9	480.599	246.369
25-10	9	13.450	

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

19-10	8	691	23.197	28,—	39,—	34,—
20-10	7	606	23.462	35,—	42,—	39,—
21-10	8	1.062	18.451	14,50	21,—	17,30
23-10	7	647	21.643	29,—	37,—	33,—
24-10	10	797	17.565	19,5	26,—	22,—
25-10	6	422	14.837	29,—	38,—	35,—

### SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

20-10	2	550	1.375	2,50	2,50
24-10	2	600	2.100	3,50	3,50

### PANHARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

24-10	2	277	6.320	22,—	24,—
25-10	2	300	7.950	24,—	28,—

UITVAARTEN TE OOSTENDE ZIE BLZ. 13

### IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Grote schelvis	23-10-1967	25.60-27.—	24-10-1967	22.—28.60	25-10-1967	12.60-16.—
Middelmatige schelvis		21.60-23.—		15.—19.—		9.—11.—
Kleine schelvis		17.—20.—		15.—		6.—8.—
Kabeljauw		10.—17.40		18.—		9.—14.20
Gullen		8.—13 —		.....		4.40- 8.40
Wijting		6.80-14.80		4.60- 8.80		4.40- 7.60
Schaat		12.—28.—		.....		28.—
Zeebaars		12.—15.60		14.—15.40		7.80-14.—
Leng		3.60-18.—		6.70-19.60		5.20-14.80
Schartong		5.60-11.—		5.—14.—		7.80- 9.60
Heilbot		44.40-76.—		50.—77.—		57.40-67.—
Koolvis		7.— 9.40		7.— 9.60		4.20- 9.—
Hondstong		5.—18.60		7.—25.—		6.60-23.40
Zeeewolf		.....		.....		10.—14.20
Platen		.....		.....		.....

### AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

#### DONDERDAG 19-10-1967

Z.418	4	1000	40	94.080
Z.419	9	1500	90	160.750
Z.600	12	3500	110	249.200
Z.563	8	500	40	61.800
Z.551	7	100	30	28.470
Z.452	11	900	90	103.200
Z.579	4	500	30	64.780
Z. 25	9	700	30	75.320

#### MAANDAG 23-10-1967

Z.569	9	1000	60	114.110
Z.407	9	50	60	58.570
Z.427	12	1200	60	146.020
Z.546	12	2500	70	131.470
Z.604	11	1000	95	100.820
Z.596	4	850	35	91.270
Z.422	2	100	10	25.780
Z.570	2	500	20	62.590
Z.161-481			20	12.300
Z.601-508			100	42.360
Z.477-553			100	54.800
Z. 54-404			30	26.420
Z.493-450			40	34.460
Z.257-495			60	38.790
Z.201-544			100	59.410
Z.471-473			100	49.950
Z.233-432			120	67.850

#### DINSdag 24-10-1967

Z.411	5	1000	70	110.900
Z.451	14	1000	80	139.730
Z.482	12	800	100	138.630
Z.503	10	500	60	83.210
Z.405	10	1500	40	173.160
Z.594	5	500	30	74.430
Z.542	10	3600	60	307.430
Z.420	6	50	40	39.920
Z.442	3	400	20	47.120
Z.578	3	400	20	65.140
Z.511	3	500	25	71.560
Z.598	3	300	30	63.650
Z.349	3	300	30	52.700
Z.593	3	500	50	79.360
Z.553				28.760
Z.493-450				14.100
Z.517-538				31.090
Z.508-601				24.400
Z.471-473				26.650
Z.481-161				20.210
Z.477-553				34.230

#### WOENSDAG 25-10-1967

Z.112	4	800	30	96.140
Z.560	4	500	30	43.780
Z.545	4	500	30	75.090
Z.496	14	1800	70	204.770
Z.444	6	900	40	90.430
Z.348	4	—	80	39.220
Z.504	8	350	60	72.570
Z.574	11	1200	90	160.330
Z.591	7	700	65	101.320
Z.592	6	400	80	94.970
Z.590	7	500	60	83.350
Z.497	4	600	35	88.450
Z.469	4	700	50	95.990
Z.587	4	500	40	71.990
Z.460	6	—	140	65.710
Z.430	3	400	30	54.550
Z.541-410				20.940
Z.161-481				17.130
Z.477-553				23.770
Z.257-495				32.210
Z.233-432				21.380
Z.471-473				8.690
Z. 54-404				18.330
Z.201-544				32.550

### AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

#### DONDERDAG 19-10-1967

N. 36	1.895	N.152	1.895
N.758	3.206	N.788	6.975
N.790	6.975		

#### MAANDAG 23-10-1967

N.498	10.953	N.414	10.953
N.722	16.020	N.758	2.408
N.805	28.165	N.807	28.165
N.734	38.960	N.753	49.220
N.788	23.114	N.790	23.114
N.704	86.338	N.730	26.040
N. 36	25.990	N.152	25.990
N.449	10.560	N.209	10.360
N.716	4.974	N.761	29.280

#### WOENSDAG 25-10-1967

N.716	3.590	N.758	4.218
N.414	4.502	N.498	4.502
N.470	66.710	N.737	42.967
N.728	27.718	N.788	17.245
N.790	17.245	N. 36	17.821
N.152	17.821	N.805	11.015
N.807	11.015		

### VERWACHTINGEN

#### MAANDAG 30-10-1967

IJsland : O.288 met 1.350 bennen t.t.z. 625 kabeljauw en gul, 325 bonen, 200 leng, 120 kools, 25 schelvis, 15 heilbot en staart 40 gutvis en 10 grote heilbot - O.286 - O.331 met 720 bennen t.t.z. 500 ronde vis, 140 bonen 50 gutvis, 30 heilbot en staart.

Noordzee : O.305 - O.335.  
Kanaal : Z.597.  
Witte Bank : Z.509.  
Noord O.275 - O.307 - O.151 - N.185.

Oost : N.800.  
West : N.738 - N.449  
Kust : O.369-Z.543.

#### DINSdag 31-10-1967

IJsland : O.317 met 1.500 ben - O.318 met 850 ben.  
Noordzee : O.124 - O.334.  
Noord O.69.  
West O.147 - O.145 - N.346 - N.762 - O.142 - O.148

REDERS,  
LEEST  
HET VISSERIJBLAD

# OOSTENDSE MARKT

# GENT

ZATERDAG 21-10-1967

**KUST**

O.268	2	27	—	15.910
O.177	2	27	—	15.910
O.261	2	20	—	12.245
O. 52	2	20	—	12.245
O.718	2	8	—	5.915
O. 58	2	8	—	5.965
O.401	2	21	—	12.935
O.751	2	21	—	12.935

MAANDAG 23-10-1967

**IJSLAND**

O.282	17	850	200	515.930
O.231	18	650	—	481.940
O.236	18	850	1000	609.310

**WITTE BANK**

Z. 34	14	20	1700	141.650
Z. 38	14	20	1800	162.130
O.213	14	100	2100	187.500

**NOORD**

O.120	6	150	—	97.470
Z.527	8	300	—	166.500
O.119	6	150	—	82.460
O.537	10	220	—	82.460
O.229	11	400	—	174.210
Z.581	9	160	—	82.510
O.123	9	360	—	177.410
O.156	9	180	—	113.210
O.312	5	200	—	96.470
N.762	8	150	—	103.370
O.232	10	250	—	130.540
O.214	8	180	—	91.030
O.180	10	150	—	147.170
O.181	—	250	—	73.170
O.274	11	360	—	190.960

**WEST**

N.763	6	70	—	43.890
N.346	7	70	200	85.125
O.148	1	40	—	16.100

**NOORD**

O.295	10	200	—	89.700
-------	----	-----	---	--------

**KUST**

O.369	3	140	—	88.730
Z.543	3	140	—	88.730
O.284	3	150	—	75.720
O.263	2	15	—	7.025
O. 77	2	15	—	7.025
O.327	2	27	—	14.820
O. 18	2	27	—	14.820
O.116	2	37	—	18.585
O.818	2	37	—	18.585
O.486	2	15	190	21.500
O.177	2	27	—	13.990
O.628	2	27	—	13.990
O.718	2	12	—	5.343
O. 58	2	12	—	5.343
O. 52	2	7	—	4.170
O.261	2	7	—	4.170
O. 31	2	22	—	11.005
O.100	2	22	—	11.005

DINSDAG 24-10-1967

**IJSLAND**

O.242	18	600	—	336.540
-------	----	-----	---	---------

**NOORDZEE**

O.164	12	500	—	257.050
-------	----	-----	---	---------

**NOORD**

O. 29	11	300	—	159.750
O.114	11	330	—	153.120

**OOST**

O.189	7	30	3000	228.290
Z.108	7	75	1000	125.600

**WEST**

O.457	4	60	—	24.200
N.715	6	100	—	69.110
N.720	6	140	—	115.750
O.204	6	120	—	87.260

**OOST**

O. 35	6	20	800	76.950
-------	---	----	-----	--------

**KUST**

O. 18	1	10	—	6.160
O.327	1	10	—	6.160
O. 77	1	6	—	3.870
O.263	1	6	—	3.870

O. 52	1	10	—	3.945
O.261	1	10	—	3.945

WOENSDAG 25-10-1967

**IJSLAND**

O.224	18	550	—	288.750
O. 90	17	1200	—	555.016

**NOORD**

O. 66	10	150	—	83.910
-------	----	-----	---	--------

**OOST**

O. 37	3	20	1000	96.420
-------	---	----	------	--------

**WEST**

O.132	5	170	—	70.400
N.765	6	100	—	92.120
O. 15	4	90	—	38.640
N.819	6	120	—	95.090
O.148	3	20	—	9.335
O.192	5	80	—	38.670
O.267	5	65	—	25.970

Van 14 tot 20 oktober 1967

(per kg.)

Tongen 3/4 140-150; tongen v/kl. 108-120; tarbot, gr. 160; tarbot midd. 100; tarbot kl. 80; griet 140; griet midd. 100; griet kl. 75; grote iek 40-48; kl. iek 35; platjes 15-25; scnelvis gr. 78; schelvis midd. 32-60; rog 50; rogvlugels 72-120; kabeljauw 54-96; gullen 40-50; gul-repen 78; hozemondhamme 100; wijting 26-40; steenschol 54-65; makreel 35-50; rode knorhaan 50; Zeebaars repen 64-80; leng repen 76; ijle haring 28-35; haringshaai gepeld 64-130; heilbot 140; koolvis 60-70; zalm 250; verse garnalen 68-120; gepelde garnalen 240-380; kreeftjes 100-120; forel 85-100 fr.

**Te koop :  
Motor BAUDOIN**

in nieuwe staat  
200 P.K. - 1.250 toeren -  
4 cilinder  
met topaandrijving en  
verstelbaar schroef  
Reductie 1 op 4

Zichtbaar te Oostende

**Werkhuizen**

**S.C.A.P.**

**Vismijnlaan**

(6122V)

**REDERS,**

**LEEST UW**

**VAKBLAD**

**GEGARANDEERD** **ZANDVRIJ!**

LET OP DIT ETIKET

SINDE 1902

**FA. DE LEEUW GELUK**  
**YERSEKE**

TEL. 0 11 31 - 14 67 B.G.G. 0 11 31 - 17 93

**ZEELAND'S ROEM**

Rijk aan vitaminen — U blijft er slank bij!!!

Alleen Importeur  
**Fa. Joh. DE JAGER**  
Riemstraat 45 ANTWERPEN  
TEL. (03) 38 24 65

## Markt IJmuiden

Aan de donderdagmarkt losten 6 schepen 2346 kisten vis, waarvan 220 schelvis, 50 wijting, 115 gul en kabeljauw, 5 koolvis, 110 haai, 1200 spanharing, 400 makreel, 110 schol, 75 diversen, 63 tong en tarbot en 10 stuks stijve kabeljauw. Verder waren er 800 kleine kisten haring en 400 kleine kisten makreel.

Na het slechte weer van de voorgaande dagen, konden de spanvissers er eindelijk eens op uittrekken. Dicht onder de Nederlandse kust troffen zij ter hoogte van Zandvoort redelijke hoeveelheden haring aan. Enkele combinaties haalden in een betrekkelijk korte tijd een paar honderd kisten boven water. Sommige schepen konden daar wat kleine makreel, wijting en soms kleine haai aan toevoegen. In de Ierse Zee en de aan dit water grenzende wateren lagen de Nederlandse treilers al een paar dagen te wachten. Het weer was zo slecht dat aan vissen niet te denken viel. In de Noord was het ook al niet best. Daar kon men tussen de buien door slechts een paar trekjes doen. Die leverden gezien de omstandigheden redelijke hoeveelheden schelvis op. Voor enkele vaartuigen waren verder een stuk of 10 kisten grote makreel weggelegd. De koolvis was bijzonder schaars. In het gunstigste geval kreeg men uit een trek vijf manden van deze vissoort aan boord. Door de geringe aanvoer liepen de prijzen over het algemeen sterk op. De tong 1 bijvoorbeeld haalde een top van f 6.34. De haring van de spanvissers zat dicht tegen de veertig gulden zodat de betrokken schepen een mooie besomming op hun naam konden schrijven.

VRIJDAG verschenen 20 schepen aan de markt. Zij zorgden voor een aanvoer van 2855 kisten vis, waarvan 135 tong en tarbot, 960 schelvis, 140 radio, 60 wijting, 310 gul en kabeljauw, 140 koolvis, 50 haai, 60 makreel, 820 schol, 180 diversen en 15 stuks stijve kabeljauw. Voor de spanvissers was het een grote teleurstelling dat de weer opstekende bries het uitvaren verhinderde. Men had graag weer een goede slag willen slaan, want er verblijft op het ogenblik veel haring in de Nederlandse kustwateren. In de Ierse Zee was niets te beginnen. De storm stond de visserij nog steeds in de weg. In de Noord was de wind wat gaan liggen zodat men het hele etmaal in aktie kon blijven. De bedrijvigheid werd gemiddeld bekroond met trekken van zestig manden hoops waarbij de schelvis weer een eerste viool speelde. De loggers en kotters die nog op zee verbleven, keerden weer naar de thuishavens. Veel hadden zij niet kunnen utruchten maar uit de enkele trekjes die men van tijd tot tijd kon doen, bemachtigde men mooie hoeveelheden aan platvis met daarbij wat gul, wijting, haai en zelfs kabeljauw.

MAANDAG tekenden 66 schepen voor een aanvoer van 5780 kisten vis, waarvan 860 tong en tarbot, 1570 schelvis, 250 wijting, 770 gul en kabeljauw, 180 koolvis, 90 haring, 110 makreel, 1220 schol, 180 haai, 550 diversen en 390 stijve kabeljauw. Verder waren er 640 kleine kisten schelvis, 22 kleine kisten wijting, 690 kleine kisten ha-

ring en 470 kleine kisten makreel. De treilers die ten zuidwesten van de Scilly-eilanden in aktie waren, konden weinig of niets vangen. De VL 131 Petronella werd dit te gortig en stoomde naar de Stantonbank aan de noordoostkant van Ierland. Deze verhuizing leverde de eerste de beste dag al een kleine 200 kantjes haring op. Deze goede melding was voor de meeste vaartuigen aanleiding zich eveneens naar dit gebied te begeven. Ook zij pikten een lekker graantje mee. Aan de zuiwestkust zal men nu tevergeefs naar een Nederlandse treiler zoeken. De loggers en kotters trokken er onder goede weersomstandigheden weer op uit. Een milde herfstzon bescheen de uitvarende vloot. Een van de schippers was er niet zo gerust op: Een blinkertje is een stinkertje, merkte hij op. De man kreeg gelijk want in de loop van de dag liet de zon het afweten en stak een stijve bries op. Men kon echter aan de gang blijven met door elkaar gemmen trekken van een 30 kilo tong en een mand of vijf andere vis.

DINSDAG zetten 60 vaartuigen 6380 kisten vis in de markt, waarvan 125 tong en tarbot, 670 schelvis 90 wijting, 1000 gul en kabeljauw, 100 haai, 4000 spanharing, 120 schol 85 diversen en 50 stuks stijve kabeljauw. Verder waren er 100 kleine kisten schelvis, 15 kleine kisten haring en 402 kleine kisten makreel. De spanvissers behoeften niet ver te gaan. Zij haalden tussen Egmond en Zandvoort grote hoeveelheden haring op. Een groot aantal combinaties liep in de loop van de morgen IJmuiden binnen. Dit tot plezier van de handel die de laatste tijd in haringopzicht niet was verwend. De schepen die onder de kust achter de gul hadden aangezetten wisten eveneens mooie hoeveelheden buit te maken. Ook zij spoedden zich onverwijld naar IJmuiden, aldus voor een niet verwachte drukte zorgend. De treilers bij de Stantonbank aan de noordoostkant van Ierland konden de goede vangsten van de voorgaande dagen niet voortzetten. Meer dan een dagvangst van vijftig kantjes haring zat er niet in. In de Noord was de schelvis nog steeds de meest voorkomende vissoort. Een paar schepen doorbraken de eentonigheid door wat makreel te verschalken.

Aan de woensdagmarkt losten 56 schepen 7465 kisten vis, waarvan

205 tong en tarbot, 670 schelvis, 160 wijting, 1170 gul en kabeljauw, 4500 spanharing, 100 haai, 820 schol, 155 diversen, 165 stuks stijve kabeljauw. Verder waren er 119 kleine kisten makreel. Ook ditmaal zorgden de spanschepen en de kustvissers voor een grote drukte. Tussen 6 uur en 10 uur liepen vele vaartuigen IJmuiden binnen. Zij hadden in de afgelopen nacht weer veel gevangen. De spanvissers haalden dicht bij huis in een paar uur grote hoeveelheden haring scheep, in sommige gevallen wel 600 kisten. Enkele Texelaars waren ook de 2 voorgaande dagen aan de markt en vingen in 3 nachten ruim 1000 kisten, waarvoor ongeveer f 35.000 werd besomd. Daar kunnen de treilers niet tegenop. De schepen die onder de Nederlandse kust op andere vis dan haring visten, wisten eveneens van wanten. Zij haalden in betrekkelijk korte tijd een kist of 50 hoops op. De kleine gul speelde een voorname rol maar de vangsten aan schol, schar, wijting en soms haai, mochten niet worden verwaarloosd. Alles was door de korte reisduur van de allerbeste kwaliteit. De treilers in de omgeving van Ierland moesten weer met schrale resultaten genoegen nemen. Aan de noordwestkant ging het verhoudingsgewijs nog het beste met gemiddelde dagvangsten van 50 kantje sharing. Maar ondertussen zijn de meeste schepen al meer dan 3 weken van huis zonder dat men er in is geslaagd een lonende vangst in de ruimen te bergen. In de Noord wisten de treilers op redelijke wijze aan hun trekken te komen. Voor hen was de schelvis de meest voorkomende soort. Nog altijd was de koolvis bijzonder schaars. Meer dan 5 manden kreeg men uit een trek niet aan boord. Tot grote verrassing van de halbevolking verschenen ook nog 2 Engelse koppels aan de markt. Deze schepen voegden aan de 4500 kisten haring van de spanvissers nog een kleine 500 kisten toe. Het is jaren geleden dat Engelse schepen hun haring in IJmuiden verkochten. De betrokken vaartuigen deden een stukje geschiedenis herleven in de hoop een betere prijs te krijgen dan in Engeland.

### URKER KOTTER VERGAAN

Sinds vorige week dinsdag wordt de kotter UK.154 „Vigilate deo Vidente” vermist en men neemt aan dat deze kotter met man en muis is vergaan tijdens de hevige zuidweststorm. Het lijk van een der op is door de bemanning van de UK46 varenden, de ongehuwde J. Jenema benoorden Borkum opgevist. Het werd drijvende op een zwemvest aangetroffen.

De verdere opvarenden, die waarschijnlijk zijn omgekomen, zijn: P. van Slooten, 30 jaar, schipper; L. van Slooten, 24 jaar, broer van de schipper; M. Swan uit Scheveningen en de 24-jarige J. Kaptain. meegegaan omdat A. Baarsen, 31 Laatstgenoemde is met de UK.154 jaar, ondanks aandringen van de schipper niet is meegegaan, omdat zijn schoonouders een huwelijksfeest vierden. De vergane kotter was een der modernste schepen van de Urker Noordzee-kottervloot.

Het is dit jaar de tweede keer dat Urk 'n slag te verwerken krijgt. Op 23 februari ging de kotter UK. 223 „Maartje” in vliegende storm onder toen de schipper probeerde tussen Den Helder en Texel door te varen naar het veilige Wieringen. Bij deze ramp kwam ook de gehele bemanning om het leven.

### SLAPENDE VISSERIJ OP DE KIEK

De Russische delegatie op de visserijkonferentie van de FAO (V.N. voedsel- en landbouworganisatie) heeft gisteren sensationele foto's laten zien van op de zeebodem slapende kabeljauwen en schelvis.

De Russen verklaarden dat de foto's genomen waren vanuit duikersklokken, die tot op grote diepte waren neergelaten in de Barends-zee. De vissen waren zo diep in slaap dat zij niet wakker werden van de dalende duikerklok.

Deskundigen vragen zich al jaren af of vissen werkelijk ooit slapen. Sommigen zeggen dat „vissen slapen of op zijn minst rusten”, hoewel er nooit een bewijs voor was.

De Russen hadden ook foto's bij zich van etende kabeljauwen. Ook dit zou nog nooit eerder zijn gefotografeerd.

Het vraagstuk van het slapen en eten der vissen zal worden besproken op de konferentie, die deze week begonnen is en waaraan achttien landen deelnemen. Tijdens de konferentie zal het gedrag van vissen worden behandeld met betrekking tot de vangstechniek en taktiek.

### VOORZITTER VAN NEDERLANDSE GROOTHANDEL IN ZEEVIS TREEDT AF

De heer P. Krab zal per 1 januari 1968 zijn functie van voorzitter van de Nederlandse Zeevisgroothandel Vereniging neerleggen.

Hij zal eveneens aftreden als voorzitter van: het Bedrijfsschap groothandel in vis, de Visfederatie, de Federatie van nationale organisaties van de groothandel in vis in de EEG-landen. Voorts heeft de h. Krab bedankt als lid van het dagelijks en van het algemeen bestuur van het Produktschap voor vis en visproducten en voor alle functies in bestuurskolleges in een aantal andere organisaties die groothandel in vis betreffende.

De h. Krab heeft onlangs de pensioengerechtigde leeftijd bereikt. Ofschoon van diverse zijden druk op hem is uitgeoefend zijn werkzaamheden ook na 1 januari van het volgend jaar te blijven voortzetten, heeft hij gemeend hiervoor niet te moeten zwichten.

Dertien jaar geleden nam de h. Krab het voorzitterschap van de Nederlandse Zeevisgroothandelvereniging op zich. Al spoedig ontloopte hij zich als een buitengewoon bekwaam bestuurder, die behalve in Nederland ook in de andere zo genoemde visserijlanden van West-Europa zeer gewaardeerd wordt. Zijn grote verdiensten voor de nationale en internationale zeevisgroothandel vonden reeds negen jaar geleden erkenning door zijn benoeming tot ridder in de orde van Oranje Nassau.

De h. Krab heeft een belangrijk aandeel genad in de behartiging van de Nederlandse belangen bij de voorbereidingen met betrekking tot de aanstaande EEG-visserij.

### N.V. ALGETRAMI

Amerfoortsestraatweg 57

Bussum — Nederland

Generator Z

15 Kw 110 à 220 V

Gelijkstroom Nieuw

Tel 021 / 59 10963

(8365N—6129V)

# Brief uit Yerseke

Yerseke 21 10 1967

## VAN PROPAGANDA EN REKLAME GESPROKEN...

Deze week sprak mij iemand die de «Amiga» in Keulen had bezocht. Hij zei daar ook de stand van het (Nederlandse) Produkt-schap voor Vis en Visprodukten te hebben bekeken. Daar werden ook ingelegde (zure) mosselen gepresen teerd. Hij had daar ongeveer 20 minuten gekeken om dan... van schaamte weg te lopen. De ingelegde mossels werden aangeboden op een schaalpje (10 stuks met prikker) voor een halve Duitse Mark. Maar wat zag hij? Verscheidene proevers spuwden de mossels uit en gooiden de rest in de vuilbak. Waarom eet U ze niet op, vroeg hij aan de uitspuwende wegsmijters. (Hij had het al gezien.) Wel antwoordde men: «ze kraken van het zand en ook de smaak bevalt me niet». Om zeker

te zijn proefde hij zelf en ja, het was zo!

Als men als Productschap op die manier reclame en propaganda maakt terwijl men toch dient te weten en weet dat er altijd *best* zandvrije ingelegde mosselen zijn waarom die dan niet gepresenteerd? Betalen daarvoor kwekers en handelaars mee aan een peperdure rijdende Viskeuken om op de «Amuga» minderwaardig spul te presenteren? Awel merci zulle!

Afstappen doen we van dit mis-selijk geval en luisteren we maar eens weer hoe het gaat met de aanvoerrekening van mossels. Ach ja, dat sukkelt zo'n beetje weg, 't Gaat naar niemand's zin, niemand is tevreden. Vandaar nog steeds althans van handelaarszijde «een woelen om verandering».

Naar het heeft zou een voorstel

zijn of worden gedaan (door de handelaars) om het leveren deels vrij (dus handelaar rechtstreeks aan kweker bestellen en kopen) deels verkoop over de veiling. De handel beoogt hiermee op die manier te kunnen kopen wat voor hen het beste geschikt is. Dit kan over de veiling niet.

Vaak wordt hetgeen een bepaald handelaar wenst niet aangevoerd en indien wel dan kan door slechts enige centen inschrijvingsverschil de fel begeerde lading mossels je ontgaan. Maar of het voorstel er door komt? De kwekers zijn er (dit ligt voor de hand) tegen. Al wat naar meer vrije handel leidt of kan leiden vrezzen zij als de pest en ook «de Leiding» (weer maar eens met een hoofdletter) is ook niet erg gebrand op meer vrijheid van handel. Maar goed dit zijn toch maar achterhoede - schermutselingen, meer niet. De zaak komt vrij en naar sommigen menen te weten (of is het hopen of vrezzen?) vrij spoedig. Zoëven vernamen we dat ook weer Duitse en/of Deense mossels worden aangevoerd. De eerste kustvaarders zouden onderweg zijn en nog meerdere volgen. Van kwa-

liteit of grootte konden we nog niets te weten komen. Maar dat komt wel. Zeker is dat die aanvoer de bij de kwekers heersende onrust zal verminderen. Integendeel! De afname was onder invloed van het minder warme weer dan vorige week, wel beter mogen we aannemen. De kwaliteit is vrijwel altijd goed en van stuk worden ze nu er wat vlotter wordt aangevoerd ook wel wat groter. Volgende week mag weer een (of twee?) dagen gevist worden naar mosselzaad op de vrije gronden in de Waddenzee. Of er veel is? De meningen hieromtrent lopen nogal uiteen. Wat kunnen wij dan anders doen dan hopen en wensen dat iedere kweker dat kan boven water halen wat hij meent nodig te hebben en te kunnen gebruiken.

Van een paar kantten werd ons gevraagd in welk verband Vondel de regels neerschreef die we vorige week in ons briefje aanhaalden, nl. «De gunst des volcx, dat wispeltuur. En wuft nu stroockt (streelt) nu (dan) steekt sijne heeren». Wij willen dit graag aangeven maar toch niet deze week. Mogelijk de VOLGENDE.

## MARKTCIJFERS IJMUIDEN

N.B. De prijzen in vetjes gedrukt zijn opgegeven per 50 kg

	19-10-1967	20-10-1967	23-10-1967	24-10-1967	25-10-1967
Tongen, grote — Sole, grosse	5.95- 5.90	5.80- 5.59	5.75- 4.87	5.82- 5.64	5.50- 5.33
3/4 tongen — 3/4 sole	5.18- 4.37	4.97- 4.59	4.19- 3.29	4.— 3.65	4.23- 3.79
Bloktongen — Sole moyenne	5.53- 4.83	6.14- 4.98	5.38- 4.72	5.54- 4.84	5.80- 5.03
Voor-kleine — Petite	6.34- 5.88	7.67- 6.41	7.32- 6.86	6.82- 6.49	6.63- 6.18
Kleine — Toute petite	4.40- 4.31	6.92- 5.47	7.35- 6.41	6.45- 6.20	5.88- 5.18
Tarbot, groot — Turbot, gros	8.— 7.90	8.10- 7.10	7.50- 7.—	7.60- 7.—	7.60- 7.—
Middel — Moyenne	.....	.....	260.0-172.0	230.0-170.0	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	130.0-90.—	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Scholle — Plie	55.—50.—	82.—75.—	66.60-60.—	72.—48.—	54.—50.—
Grote iek — Grosse	55.—50.—	82.—75.—	66.60-60.—	72.—48.—	54.—50.—
Kleine iek — Petite	50.—44.—	78.—68.—	72.—63.—	62.—50.—	53.—46.—
Iek 3e slag — 3e sorte	50.—44.—	78.—68.—	72.—63.—	62.—50.—	53.—46.—
Platjes — Toute petite	49.—15.—	50.—15.—	48.—15.—	50.—18.—	28.—15.—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	55.—28.—	50.—20.—	75.—22.—	67.—30.—	47.—24.—
Middel — Moyen	36.—25.—	25.—20.—	30.—20.—	32.—23.—	30.—24.—
Kleine — Petit	45.—25.—	26.—17.—	39.—28.—	34.—28.—	31.—23.—
Heek grote — Merlu gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	53.—44.—	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	21.— 8.—	9.—	20.—16.—	19.—18.—	15.—14.—
Kabeljauw — Cabillaud	52.—48.—	58.—46.—	62.—53.—	52.—48.—	52.—48.—
Gullen — Petit cabillaud	68.—27.—	62.—26.—	61.—22.—	49.—23.—	43.—21.—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	39.—20.—	43.—17.—	47.—16.—	36.—12.—	29.—15.—
Schar — Limande	.....	.....	33.—27.—	37.—20.—	23.—13.—
Steenhol — Sole limande	.....	.....	130.0-90.—	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	27.60-14.80	28.—13.—	51.—15.40	44.80-11.50	25.—15.20
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	39.—32.—	34.80-30.—	55.—33.—	36.—32.—	39.—28.—
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	36.—27.—	30.—26.—	38.—30.—	42.—22.—	36.—31.—
Steenhol — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	6.50- 6.10	.....	7.— 6.—	.....	.....
Koolvis — Colin	49.—	.....	88.—	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf — Loup de mer	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu Jaune	42.—	.....	45.—	.....	.....
Zonnevis — St. Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....
Mol	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	.....	.....	.....	.....

## OPSLEPING

Vrijdagmorgen sleepte de koter KW 142 de vleetlogger SCH 40 Castor de IJduider Vissershaven binnen. Het Scheveningse schip was na een reis van bijna een maand ter hoogte van Borkum in grote moeilijkheden geraakt. De motor vertoonde kuren. Door de lange reisduur was men ook van voldoende proviand en drinkwater verstoken. De bemanning van de koter kon slechts voor een gedeeltelijke aanvulling zorgen. Onmiddellijk nadat de sleep aan de Zuidzijde was afgemeerd, zorgde een scheepsbouwer er voor dat de vermoeide vissers te eten en te drinken kregen.

De Castor had slechts 150 kantjes haring aan boord en is later versleept naar de Haringhaven.

## PROEFVAART

Woensdagmiddag heeft de nieuwe koter KW 34 Rosemarie een goede proefvaart op de Noordzee gemaakt. Het fraaie vaartuig werd in opdracht van reder N. van Duvn afgebouwd door de machinefabriek Zwitser te Katwijk aan Zee. Het kasko is afkomstig van de werf De Vooruit te Zaandam. Een tweede schip van deze rederij de KW 219 Jacomina, die in juli 1965 nabij IJmuiden zonk, is zover ongeknap, dat het vernieuwde vaartuig over ongeveer twee weken in IJmuiden kan worden verwacht.

Verantw. drukker-uitgever :

P. Vandenberghe

H. Baelskaai 30, Oostende

VOORBEHOUDEN

**Diesel-  
scheepsmotoren**

**DEUTZ**

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE

(5008V)

VOOR

NIEUWBOUW

EN

HERSTELLINGEN

VAN

SCHEPEN

N.V.

**BELIARD-  
MURDOCH**

(5007V)

**LEON VAN EESSEL**

Makelaar in alle verzekeringen en herv verzekeringen

Oudaan 26

ANTWERPEN :

Tel. (03) 31.48.70 (15 l.)

Telex :

Leoneessel Antwerpen  
31.277

BRUSSEL :

Keizerinlaan 66

Tel. 12.21.30 - 12.11.37

LUIK :

Boulevard

de la Sauvenière 24

Tel. 23.33.93 - 21.16.01

HAMBURG :

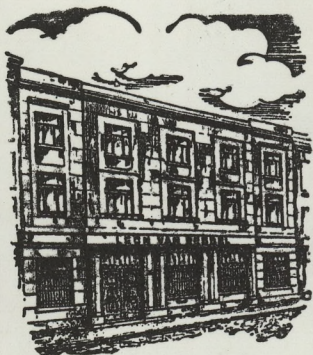
Leon Van Eessel & Co

Dammtorstrasse 31

Tel. 34.13.61

Telex 021 - 4236

Leoneessel, Hamburg



Korrespondenten in :

Londen Parijs New-York Rotterdam Buenos-Aires

(5009V)

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. 721.73

SCHADE AAN DERDEN  
EIGEN SCHADE AAN  
ROMP EN MOTOR  
BRANDSCHADE  
OPSLEPING  
TOTAAL VERLIES  
EN VOOR BOUWRISICO'S

**HULP IN NOOD**

VERZEKERT

AAN ZEER GOEDE VOORWAARDEN  
DE VISSERSVAARTUIGEN

H. BAELSKAAL 27, OOSTENDE - Tel. 716.89

(5001V)

**REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD**

**CATERPILLAR** GEDEP. MERK

VERTROUWBARE SCHEEPSDIESELMOTOREN

1140 HP IN DOORLOPENDE DIENST

MET KEERKOPPELING OF MET VERSTELBARE SCHROEF

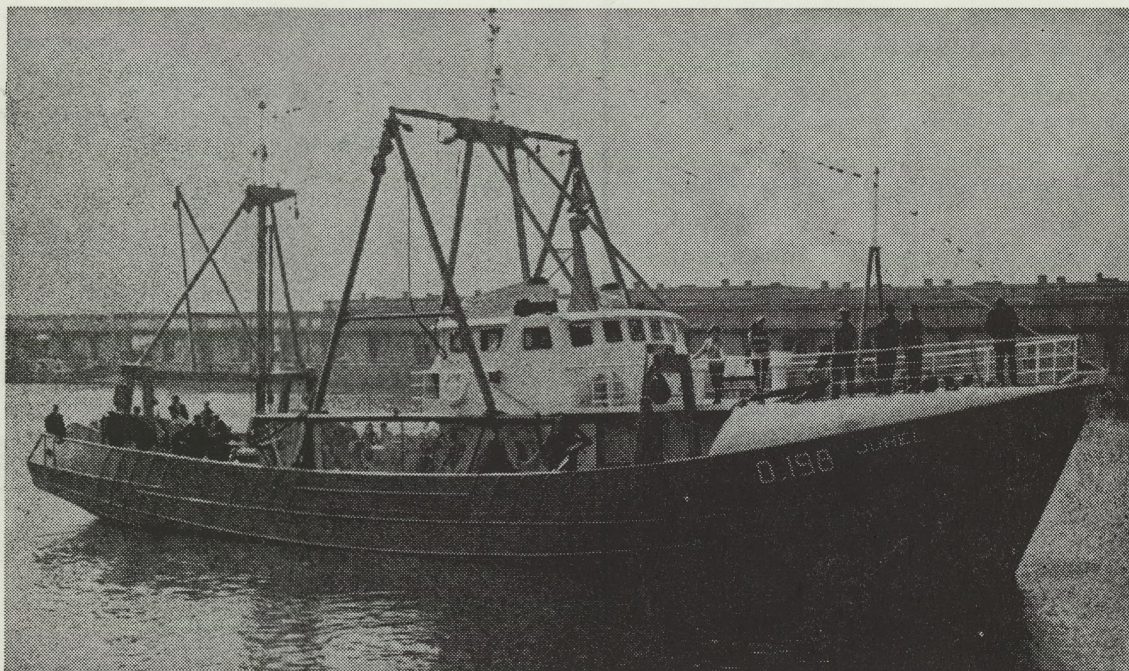
**TRECO** n.v. OVERIJSE - TEL. 02/57 76 10

**SCHEEPSWERF**

**JOS. DEWEERT p.v.b.a.**

**NIEUWE WERFKAAI 2, OOSTENDE**

**Telefoon 718 50 (werf) — 731 01 (privaat)**



**SCHEEPSBOUW EN HERSTELLINGEN**

**VAN**

**HOUTEN EN STALEN VISSERSVAARTUIGEN**

**Huis gesticht in 1892**

(6014V)